



Nahverkehrsplan Wiesbaden / Rheingau-Taunus-Kreis

Vorstellung der Planungsbüros und Arbeitspakete

Agenda

1. Begrüßung (*~5 min*)
2. Vorstellung der Büros und des Projektteams Planersocietät und ioki (*~5 min*)
3. Die Bearbeitung des Nahverkehrsplans (*~30 min*)
 - Arbeitspakete
 - Öffentlichkeitsbeteiligung
 - Zeitplanung
4. Rückfragen (*~20 min*)



Vorstellung der Büros und des Projektteams



Das Projektteam ioki / Planersocietät



Martin Grosch
Senior Verkehrsplaner
Stellv. Projektleiter



Michael Wurm
Director of Mobility Analytics & Consulting
Modellierung und Analysen



Gregor Korte
Senior Verkehrsplaner
Projektleiter



Gernot Steinberg
Geschäftsführer
Beratende Leitung



Tanja Zahnwetter
Head of Mobility Consulting
Team Verkehrsplanung



Dr. Johannes Illenberger
Senior Verkehrsmodellierung
Team Modellierung



Laurenz Wehrle
Verkehrsplaner
Team Verkehrsplanung



Johannes Lensch
Raum- und Verkehrsplaner
Team Verkehrsplanung



Manuel Kitzmann
Raum- und Verkehrsplaner
Team Verkehrsplanung

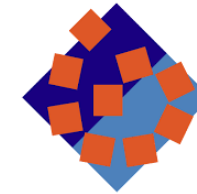
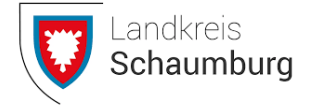


Planersocietät - Für Morgen. Für Mobilität. Für Dialog.



- Wir arbeiten seit über 25 Jahren im Bereich der integrierten Verkehrsplanung; inzwischen von den Standorten Dortmund, Bremen und Karlsruhe aus
- Wir machen Beratung aus Begeisterung: Praxisnah für Städte, Kreise und Verkehrsunternehmen
- Wir unterstützen im Change-Management: Pilot- und Modellvorhaben für Kommunen, Landes- und Bundesministerien
- Wir haben unsere Kompetenzen immer weiter ausgebaut: Schnittstellenthemen, integrierte & strategische Planungen, kommunikativer Dialog
- Wir haben ein interdisziplinäres Team aufgebaut, das verschiedene Disziplinen aus Raum-/Stadt-/ Verkehrsplanung, Bauingenieurwesen, Geografie und Kommunikation zusammenbringt

Planersocietät – Projekte im öffentlichen Verkehr



Ennepe-Ruhr-Kreis



BERGISCHE STRUKTUR- UND WIRTSCHAFTS-FÖRDERUNGSGESELLSCHAFT



STADT WUPPERTAL





Durch unser ganzheitliches Mobilitätskonzept bewegen wir die Mobilität



Mobility Analytics
& Consulting



On-Demand-Plattform
und -Services



Autonomes Fahren



ioki – Orte verbinden – Menschen bewegen



- ioki ist Komplettanbieter für **digitale, bedarfsgerechte und intelligente Mobilitätslösungen** und eine 100%ige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG
- Mit einem Fundament von **70 Millionen Datensätzen** bietet ioki seinen Kunden datengetriebene Mobilitätsanalysen und –planungen
- Verkehrsplaner, Ingenieure, Mathematiker und Informatiker vereinen **verkehrsplanerische Expertise** mit technologischem Knowhow und Big Data
- Ziel ist die Modellierung eines effizienten Verkehrssystems, das den motorisierten Individualverkehr vermeidet und **Verkehrsströme in den ÖPNV** verlagert

Vorstellung der Büros und der Erfahrungshintergründe

ioki – Erfahrungen in datengetriebener Verkehrsplanung

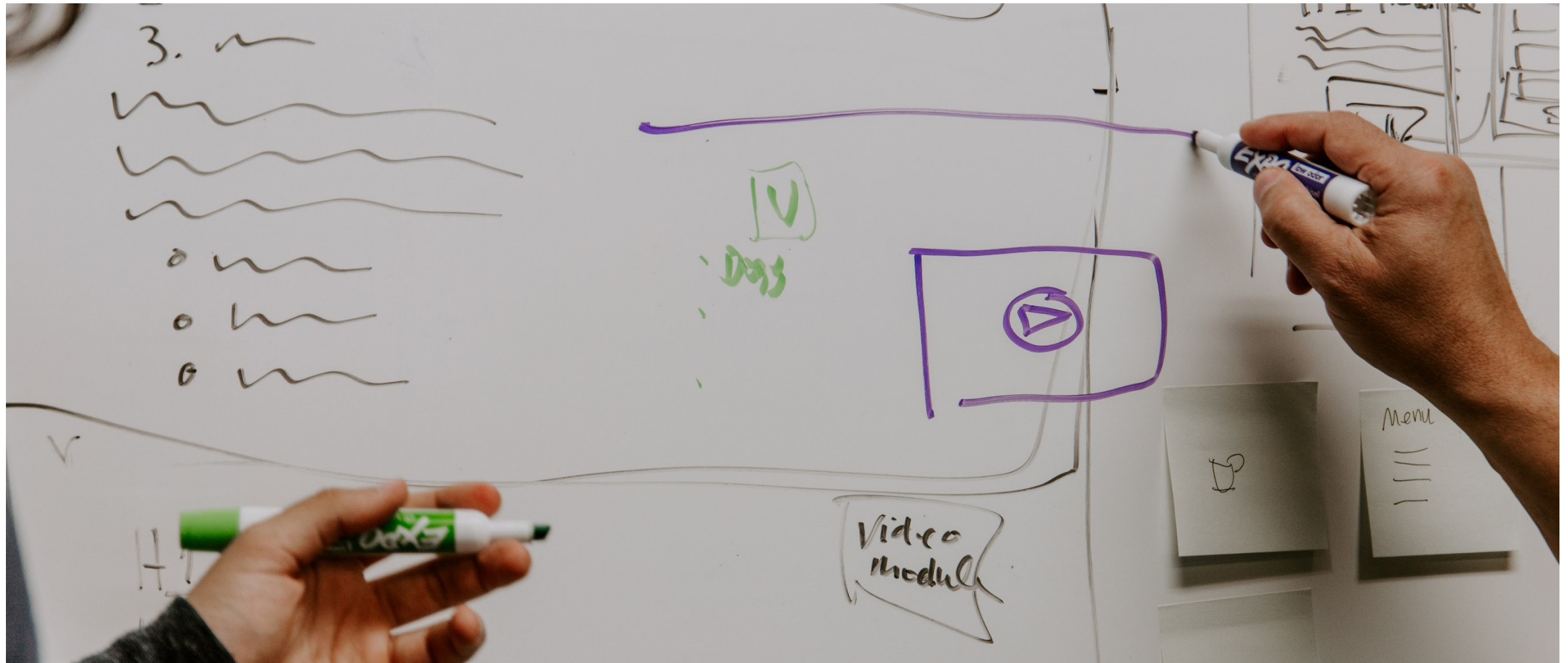


Begeisterung für den ÖPNV und seine Vielfalt

Unterschiedliche Herausforderungen:

- Urbane Großstadt Wiesbaden mit Schwerpunkt dichtem Takt, hoher Kapazität und starker Vernetzung
- Ländlich geprägter Raum und Städte des Rheingau-Taunus-Kreis mit Schwerpunkt schnellen Verbindungen sowie gut vernetzter Erschließung der Fläche
- ✓ **Unser Ansatz, um diesen vielfältigen Faktoren zu begegnen: Die Integration klassischer und datengetriebener Planungsverfahren**

Die Bearbeitung des Nahverkehrsplans

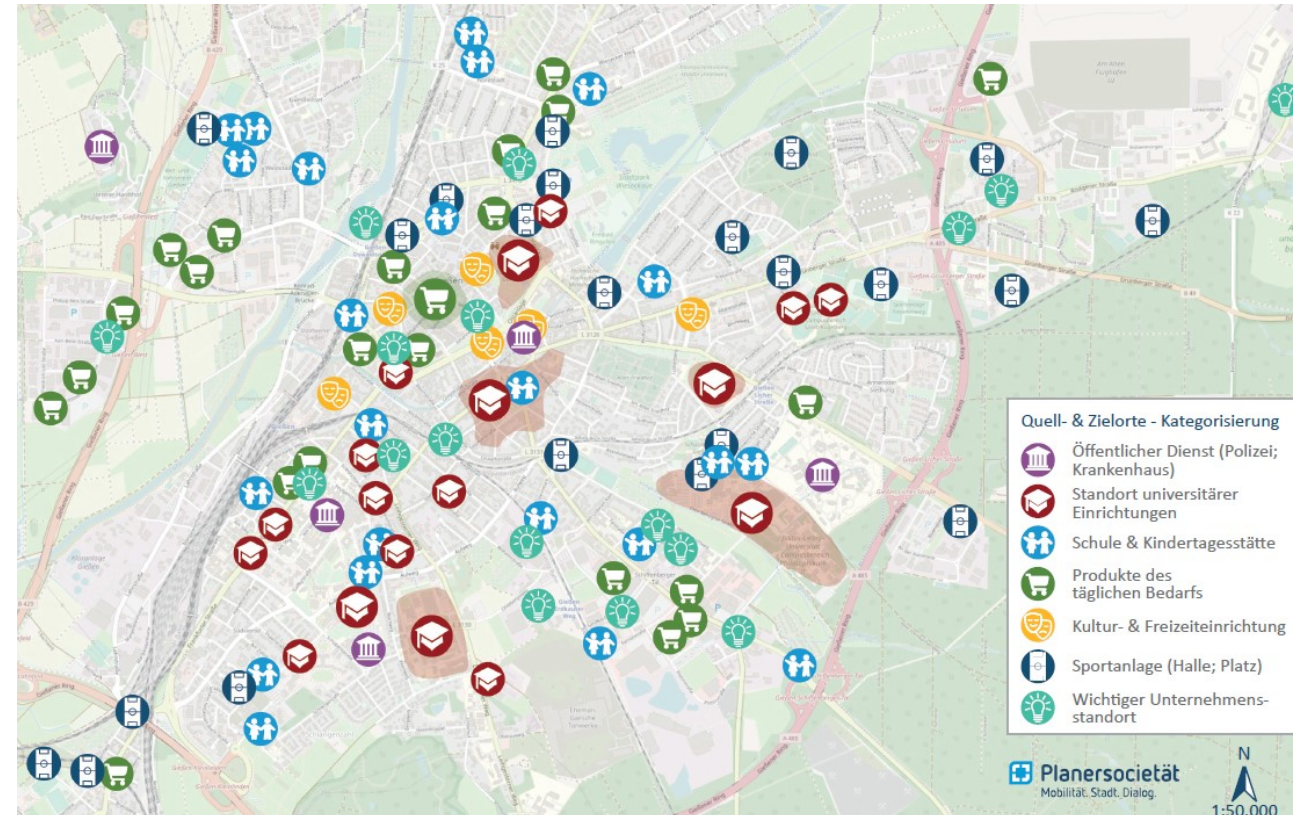


AP 1.1 Rahmenbedingungen

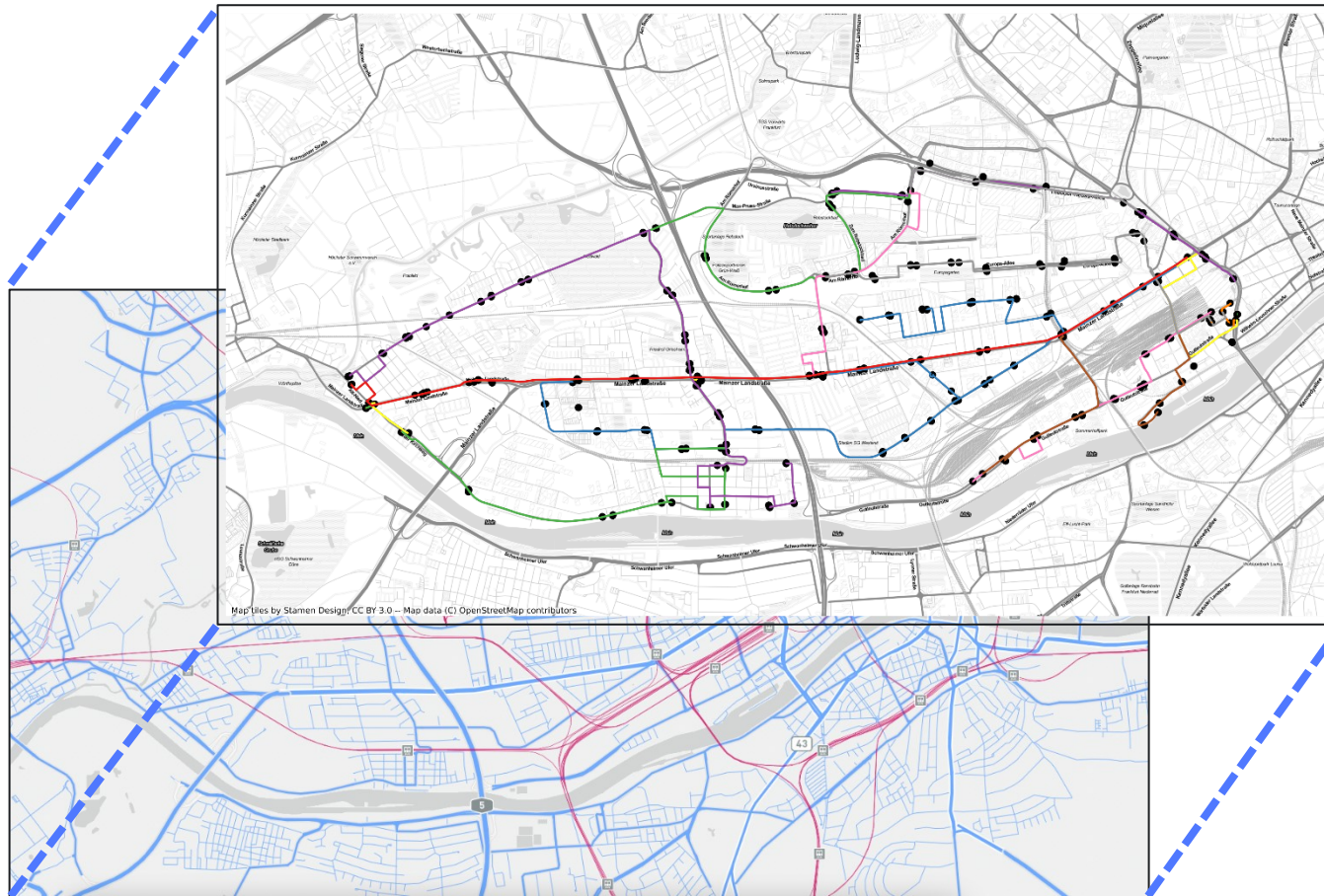
- **Aufbereitung von Rahmenvorgaben**
 - **Gesetzliche Grundlagen, z.B.**
 - Personenbeförderungsgesetz,
 - ÖPNV-Gesetz Hessen,
 - Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz,
 - ...
 - **Planerische Grundlagen, z.B.**
 - Übergeordnete Bundes-, Landes- und Regionalplanungen,
 - Lokale Konzeptionen und Planungen der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises,
 - Nahverkehrspläne,
 - ...

AP 1.2 Struktur des Untersuchungsraumes

- **Bestandsaufnahme und Analyse des Raums:**
 - Einwohnerdichte und -entwicklung
 - Bauliche und räumliche Strukturen
 - Topographie
 - Absehbare Siedlungsentwicklungen



AP 1.3 ÖPNV-/SPNV-Angebot

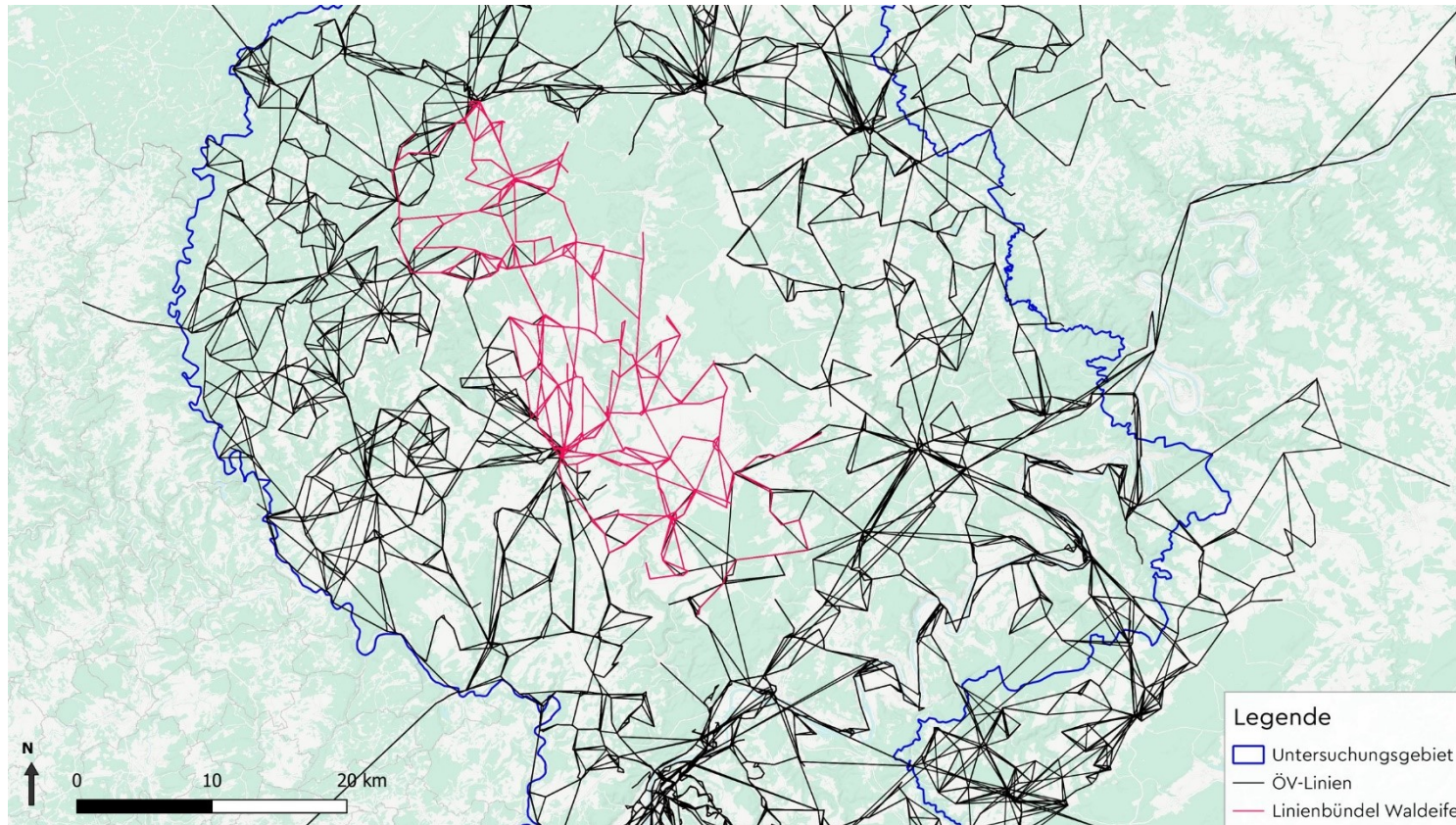


- Linienscharfe Darstellung der Betriebsleistung mit Fahrplankilometern und Konzessionären
- Straßennetz und Radwegenetz werden in die Bestandsaufnahme mit einbezogen
- Die Organisationsstruktur für den ÖPNV wird betrachtet
- Betrachtung nicht umgesetzter Maßnahmen im RTK

Schienenverkehr – Status Quo und perspektivisch

- **Bestandsaufnahme des Schienenverkehrs**
- **Abgleich mit den Planungen von Bund und Land**
- **Darstellung und Beschreibung von Einzelmaßnahmen und deren Potenziale**
 - (z.B. Aartalbahn, Ländchesbahn, Wallauer Spange)
- **Textlich und kartographische Aufbereitung**

AP 1.4 Aufbau einer Verkehrsfluss-Simulationssoftware



- Nutzung der Software PTV VISUM zur Bearbeitung der Netze und Maßnahmen
- Tägliche Arbeit mit Visum und Streckennetzen als eine der Grundlagen unserer Analysen
- Dokumentation von Änderungen geschieht per Sicherung als Versionsdateien
- Wechsel zwischen mikroskopischer und makroskopischer Ebene problemlos möglich

Untersuchungsgebiet für den Nahverkehrsplan



0 10 20 30 40 km

NVP Wiesbaden/Rheingau-Taunus-Kreis: Vorstellung der Planungsbüros und Arbeitspakete

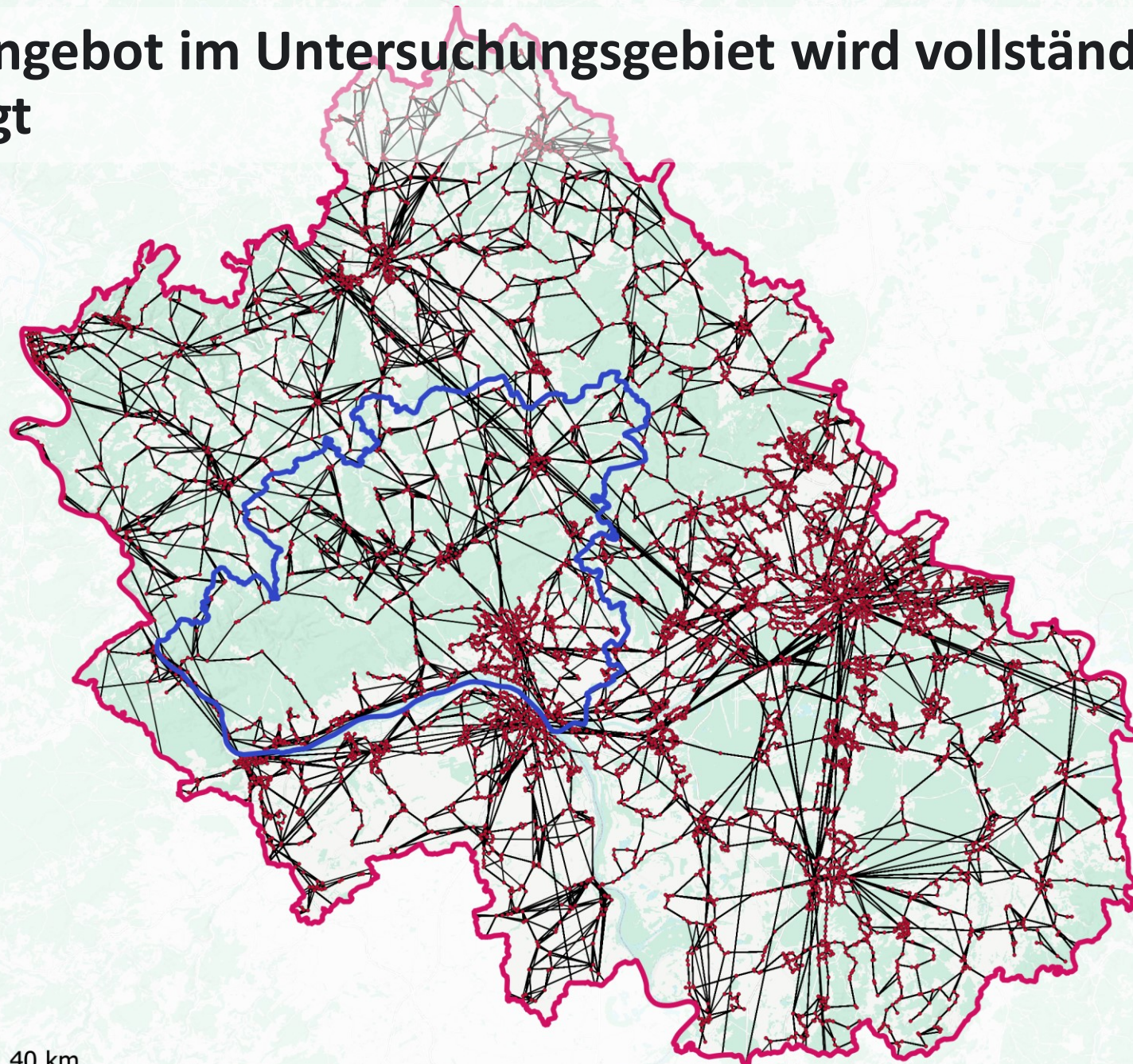
- Planungsgebiet
- Untersuchungsgebiet
- Landkreise

(c) OpenStreetMap contributors improve this map

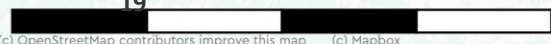
(c) Mapbox





Kusel

Das ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet wird vollständig berücksichtigt



0 10 20 30 40 km



-  Planungsgebiet
-  Untersuchungsgebiet
-  Haltestelle
-  Liniennetz

Verkehrsnachfrage



 = 42 Jahre   €

ioki Mobilitätssimulation

Eingangsdaten

- Soziodemografische und geografische Daten (z.B. Bebauungsdaten)
- Wegetagebücher aus Haushaltsbefragungen (MiD)
- Zeitliche differenzierte Personenströme aus Mobilfunkdaten als Kalibrierungsgrundlage
- Prognose der Wegehäufigkeiten aufgrund eines veränderten Mobilitätsverhalten nach der Corona-Pandemie

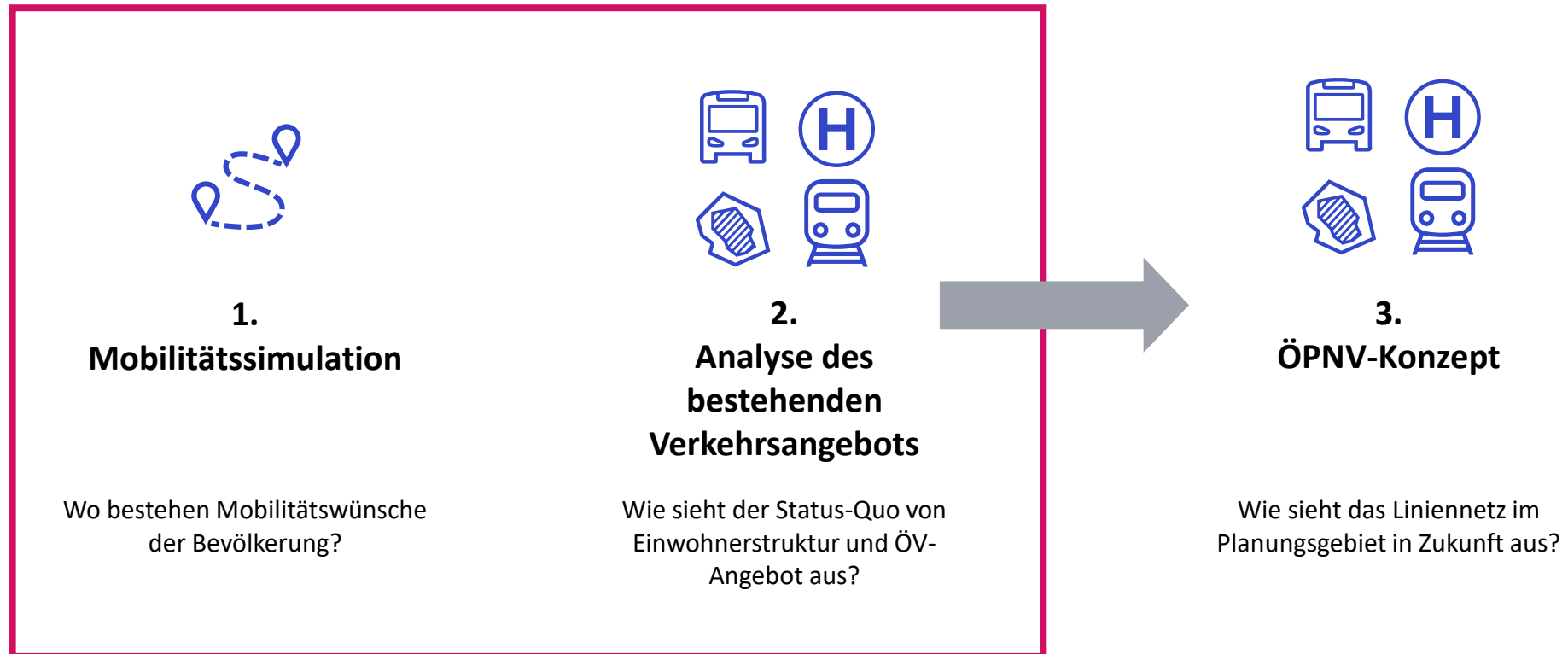
Verfahren

- Modellierte Personen mit soziodemografischen Merkmalen erzeugen
- Wohnorte gebäudescharf zuweisen
- Mobilitätsverhalten zuordnen (Wegekette, -häufigkeit, -länge, Abfahrtszeiten, Verkehrsmittel)
- Start- und Zielorte von Fahrten koordinatenscharf bestimmen

Ergebnis

- Hochdetailliertes, mikroskopisches Abbild der Verkehrsnachfrage
- Bewertungsgrundlage für die Identifikation von Schwachstellen im ÖPNV sowie die Planung von neuen Angeboten

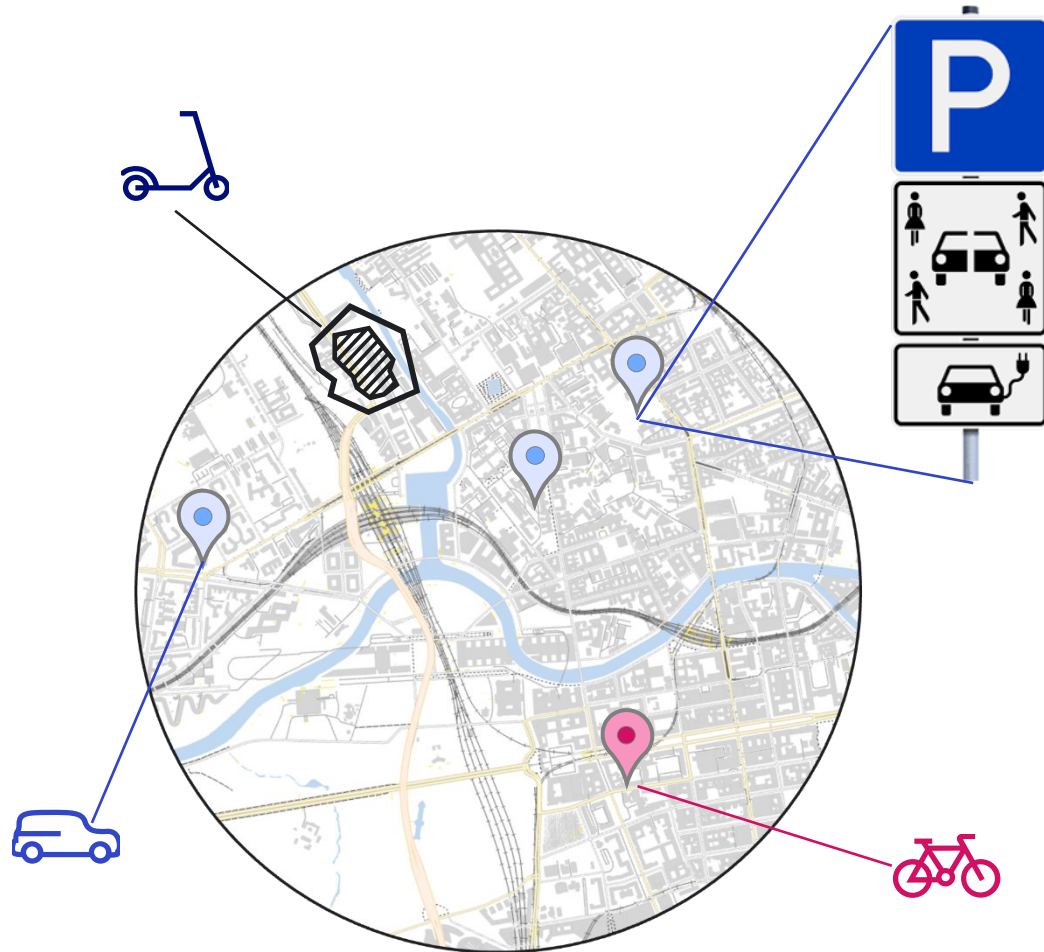
Angebotsanalyse Status Quo



Kosten und Erlöse im Status Quo



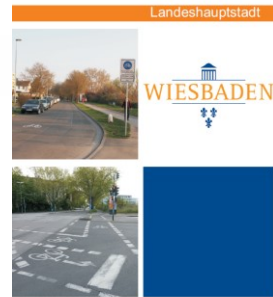
AP 1.7 Ergänzende Mobilitätsangebote/Mikromobilität



- Abfrage bei den privaten Anbietern sowie auf dem städtischen Geoportal der LHW
- Auflistung von Anbietern, Antriebsformen, Anzahl der Fahrzeuge sowie Anzahl der Stationen
- Differenzierung zwischen “free-floating” und stationsgebundenen Angeboten
- Aufbereitung tabellarisch und kartographisch

Aktualisierung des Leitbilds & der Ziele des gemeinsamen NVP

„Es ist Zeit,
sich zu verändern“
Das Mobilitätsleitbild der
Landeshauptstadt Wiesbaden



Radverkehrskonzept 2015

Dokumentation
Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises

August 2021

Lokale Entwicklungsstrategie Rheingau 2023 – 2027



LOKALE ENTWICKLUNGS-
STRATEGIE 2023-2027
REGION TAUNUS
Aarbergen | Bad Schwalbach | Heidenrod
Hohenstein | Hünstetten | Idstein | Niederhausen
Schlangenbad | Taunusstein | Waldems



Stadt Taunusstein
Verkehrsentwicklungsplan 2030
Maßnahmenbericht

Dokumentation
Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises

August 2021

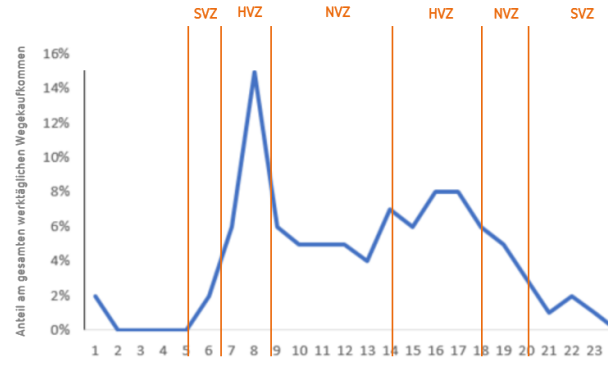
Zusammenfassung bereits
formulierter Maßnahmen und
Herausforderungen



Qualitätsvorgaben für den Nahverkehr

Definition von Anforderungen an unterschiedliche Qualitäten:

- Bedienung (Takte und Zeiten), Erschließung, Information, Fahrzeuge, Service, Personal und Tarif, ...
- Ergebnisse auf Grundlage der quantitativen Analyse, qualitativer Ziele und Erfahrungswerte sowie den Empfehlungen regionaler Planwerke (z.B. RMV-NVP)
- Achsennetz als Basis



regionale Anbindung

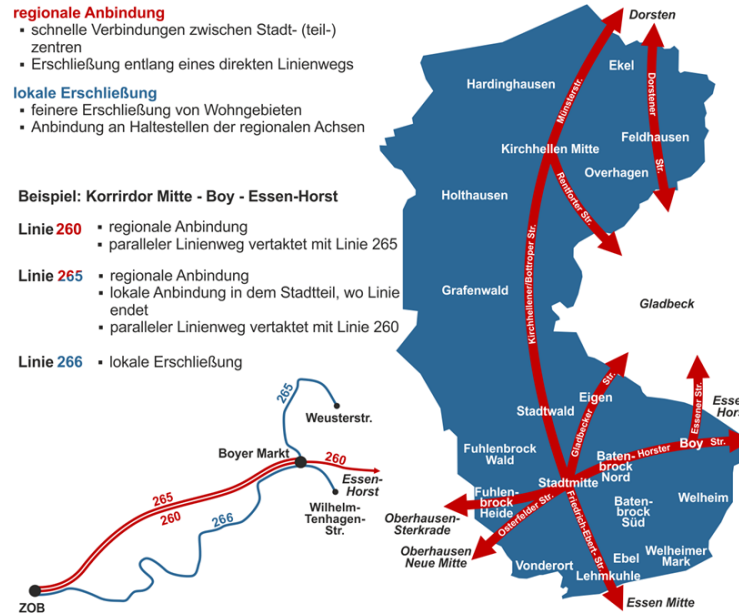
- schnelle Verbindungen zwischen Stadt- (teil-)zentren
- Erschließung entlang eines direkten Linienwegs

lokale Erschließung

- feinere Erschließung von Wohngebieten
- Anbindung an Haltestellen der regionalen Achsen

Beispiel: Korridor Mitte - Boy - Essen-Horst

- Linie 260**
 - regionale Anbindung
 - paralleler Linienweg vertaktet mit Linie 265
- Linie 265**
 - regionale Anbindung
 - lokale Anbindung in dem Stadtteil, wo Linie endet
 - paralleler Linienweg vertaktet mit Linie 260
- Linie 266**
 - lokale Erschließung

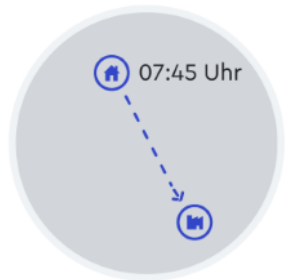


Merkmal	Stadt- / Regional- / Lokalbus Haltestelle mit Anzahl der Ein- / Aussteiger						
	< 50	50-99	100-499	500-999	1.000-2.499	2.500-4.999	ab 5.000
• Mindestausstattung ○ Optional / Einzelfallprüfung							
Verkehrssichere Wartefläche	•	•	•	•	•	•	•
Corporate Design (RMV)	•	•	•	•	•	•	•
Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO)	•	•	•	•	•	•	•
Beschilderung <ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenname, • Liniennummer(n) mit Fahrtziel(en), • Steigummer • Verkehrsunternehmen-Kennzeichnung • Verbund-Kennzeichnung • Tarifgebiet 	•	•	•	•	•	•	•
Information <ul style="list-style-type: none"> • Aushangfahrplan • Tarifaushang mit Preisangaben (optional auch als QR-Code) • Ansprechpartner (mind. Telefonnummer) 	•	•	•	•	•	•	•
Beleuchtung (in der Regel Straßenbeleuchtung ²⁰)	•	•	•	•	•	•	•
Abfallbehälter	•	•	•	•	•	•	•
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	○	•	•	•	•	•	•
Witterungsschutz (Wartehallen ²¹)	○	○	•	•	•	•	•
Sitzgelegenheit ²²	○	○	•	•	•	•	•
W-LAN	○	○	○	○	○	○	○
Dynamische Fahrgastinformation (DFI) mit Vorlesefunktion und Uhrzeitanzeige ²³	○	○	○	○	•	•	•
QR-Code für Echtzeitinformationen	○	○	○	○	○	○	○
Linienetzplan	○	○	○	○	•	•	•
Umgebungsplan	○	○	○	○	•	•	•
Stadtplan	○	○	○	○	•	•	•
Beschilderung von Umsteigewegen	○	○	○	○	○	○	○
Fahrradabstellmöglichkeit (B+R) (überdachte Anlehnbügel)	○	○	○	•	•	•	•
Pkw-Abstellmöglichkeit ²⁴ (P+R)	○	○	○	○	○	○	○
Fahrradverleih		○	○	○	•	•	•
Stufenloser Zugang zum Bussteig	○	•	•	•	•	•	•
Spalt- und stufenarmer Zugang zu den Fahrzeugen durch angehobene Steigkante	○	•	•	•	•	•	•
Taktilsystem (haptisch und optisch)	○	•	•	•	•	•	•
Kontrastreiche Gestaltung	○	•	•	•	•	•	•
Querungshilfe	○	○	○	○	○	○	○

Uhrzeit	Verkehrszeitraum	Uhrzeit	Verkehrszeitraum
Montag bis Freitag		Samstag	
05:00 – 06:30	Schwachverkehrszeit	06:00 – 06:00	Nachtverkehrszeit
06:30 – 08:30	Hauptverkehrszeit	06:00 – 08:00	Schwachverkehrszeit
08:30 – 14:00	Normalverkehrszeit	08:00 – 20:00	Normalverkehrszeit
14:00 – 18:00	Hauptverkehrszeit	20:00 – 00:00	Schwachverkehrszeit
18:00 – 20:00	Normalverkehrszeit	Sonn- und Feiertag	
20:00 – 00:00	Schwachverkehrszeit	00:00 – 08:00	Nachtverkehrszeit
00:00 – 02:00	Nachtverkehrszeit*	08:00 – 00:00	Schwachverkehrszeit

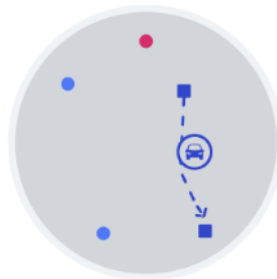
Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelwahl als Basis für die Bestandsanalyse

Mobilitätswünsche

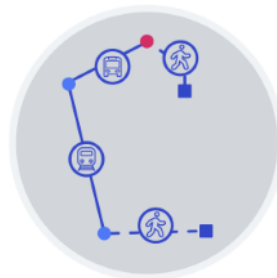


Weg Wohnung-Arbeit

Mobilitätsoptionen



Alternative MIV:
Reisezeit



Attraktivität ÖPNV:
Reisezeit (inkl. Warte- und Umstiegszeit))

Erreichbarkeit /
Attraktivität ÖPNV



Räumlicher Anteil
wettbewerbsfähiger ÖPNV-Wege

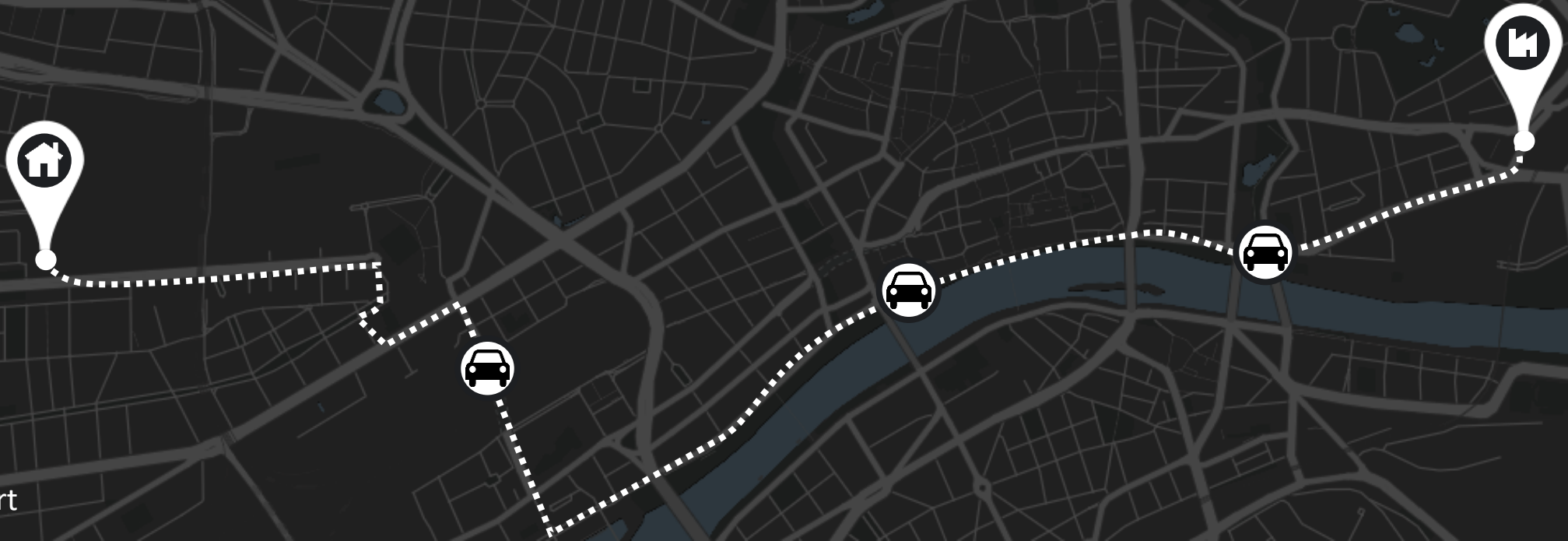
Der Weg von Zuhause zur Arbeit



08:51:07

MIV-Option

Reisezeit: 25min
Frequenz: -
Umstiege: -
Bewertung: 33



Beispiel
schematisiert

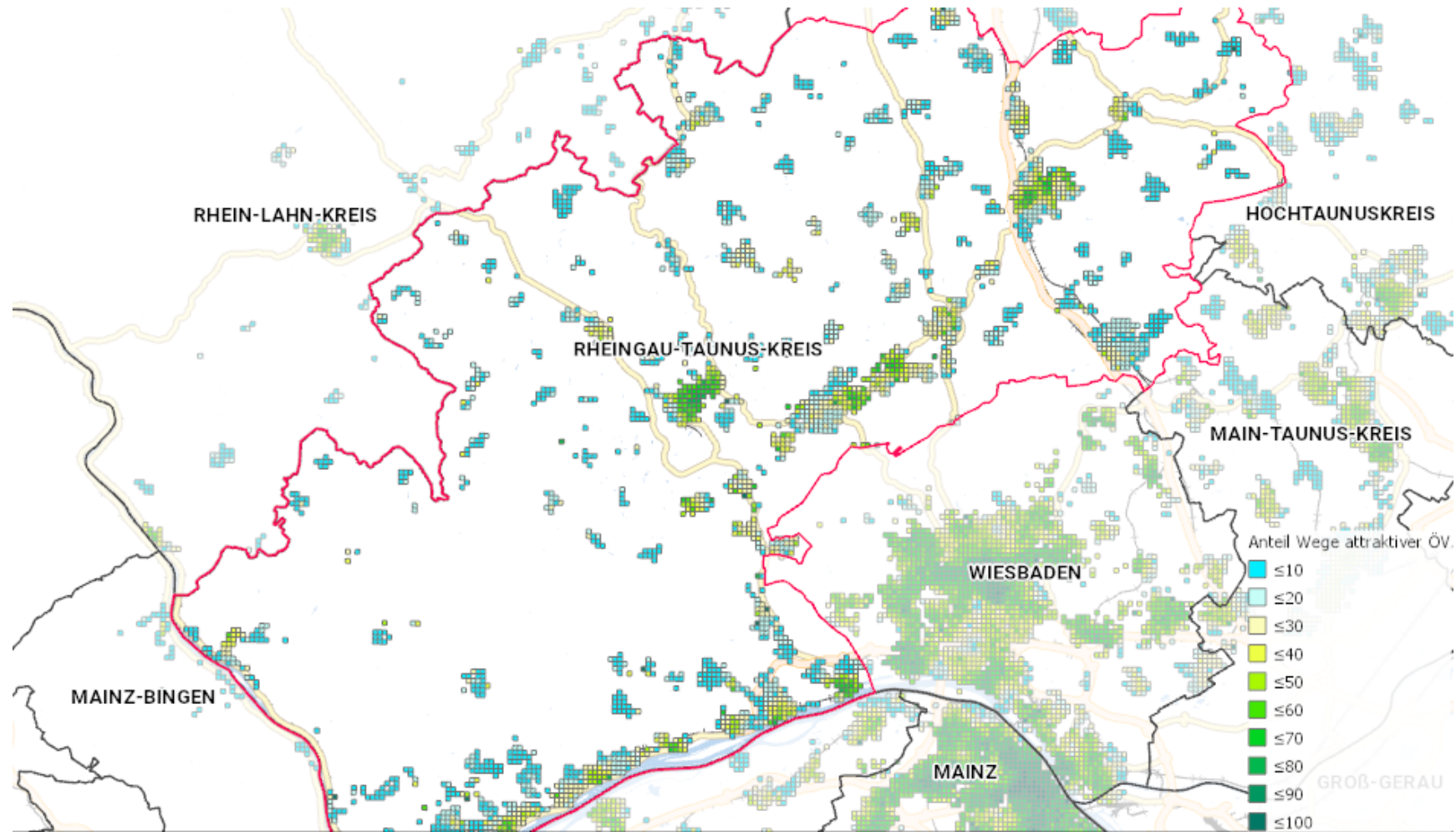
ÖPNV-Option

Reisezeit: 40min
Frequenz: 20'
Umstiege: 0
Bewertung: 54

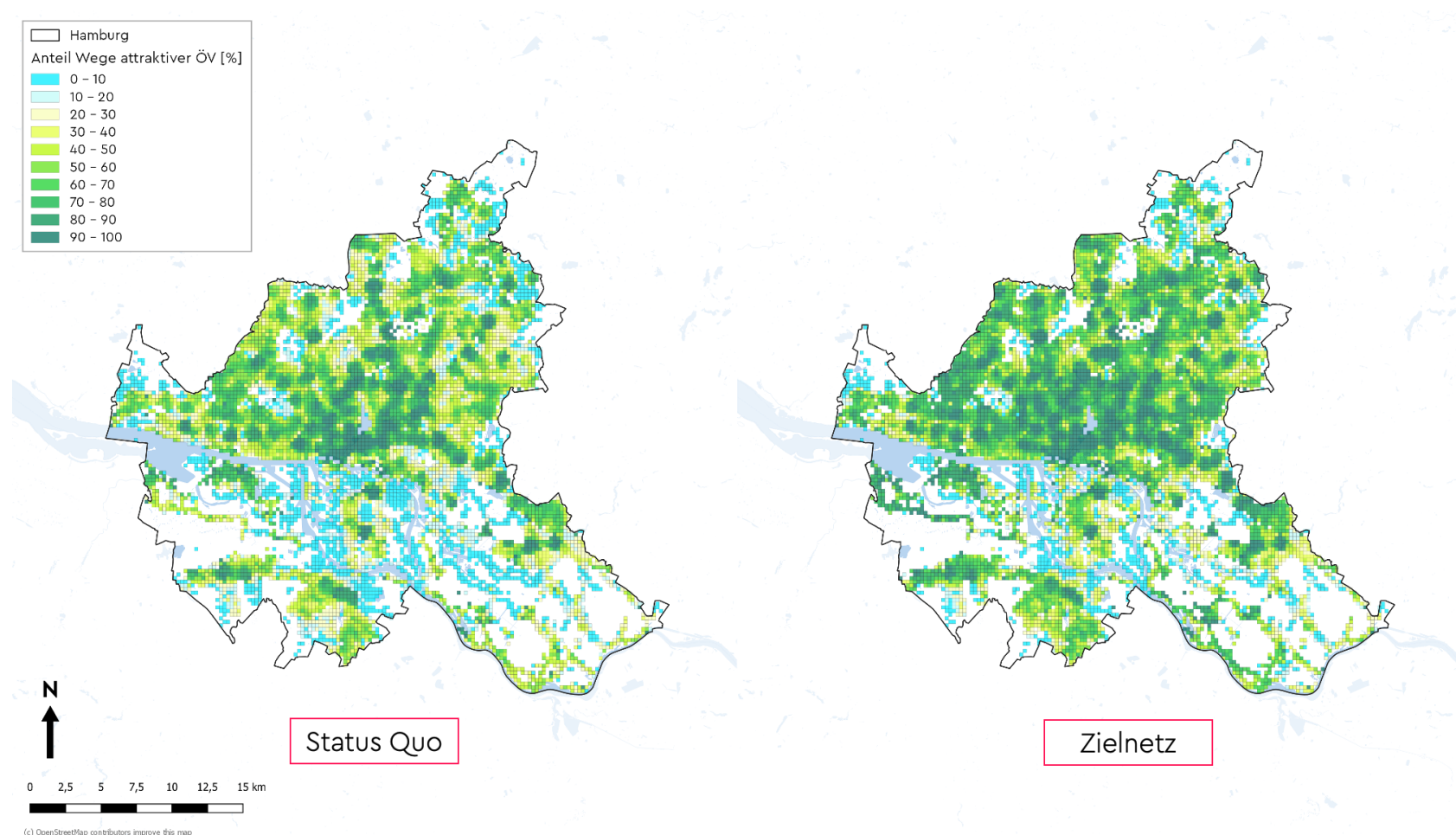


Beispiel
schematisiert

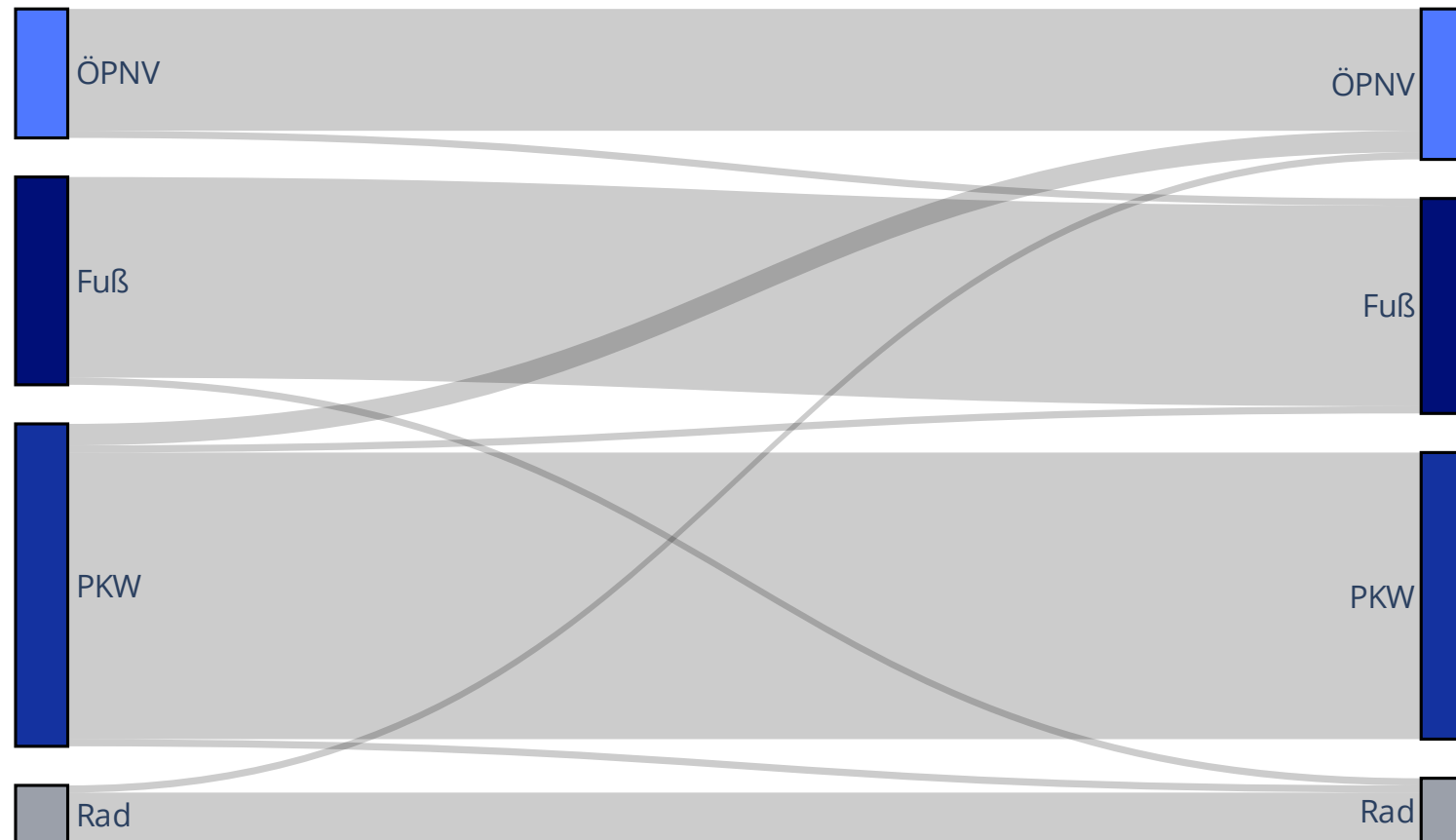
Eine detaillierte räumliche Abbildung zeigt Stärken und Schwächen des ÖPNV auf mikroskopischer Basis auf (Beispielhafte Darstellung)



Die verbesserte Erreichbarkeit wird räumlich differenziert dargestellt

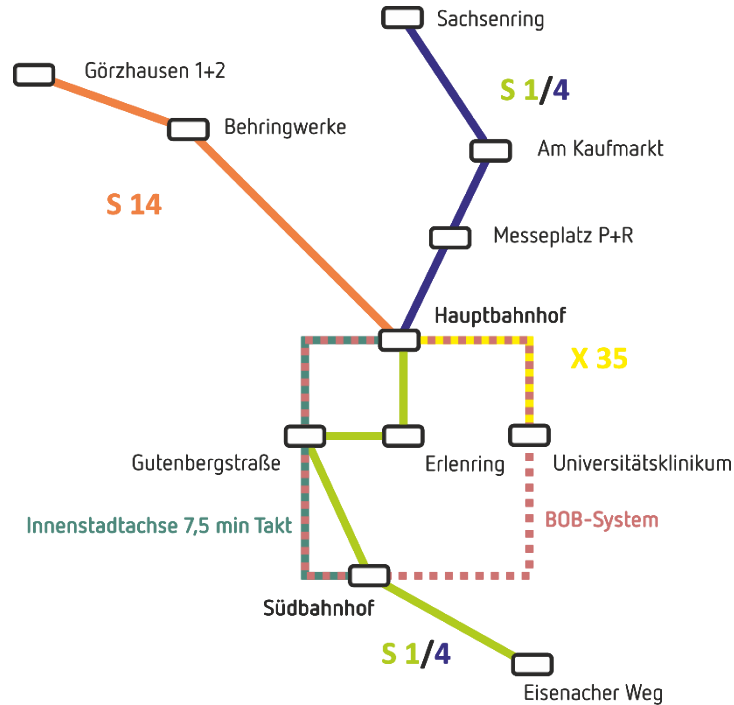


Die Modal-Split-Simulation für Bestand und Planung ermöglicht die Analyse der Verlagerungswirkungen



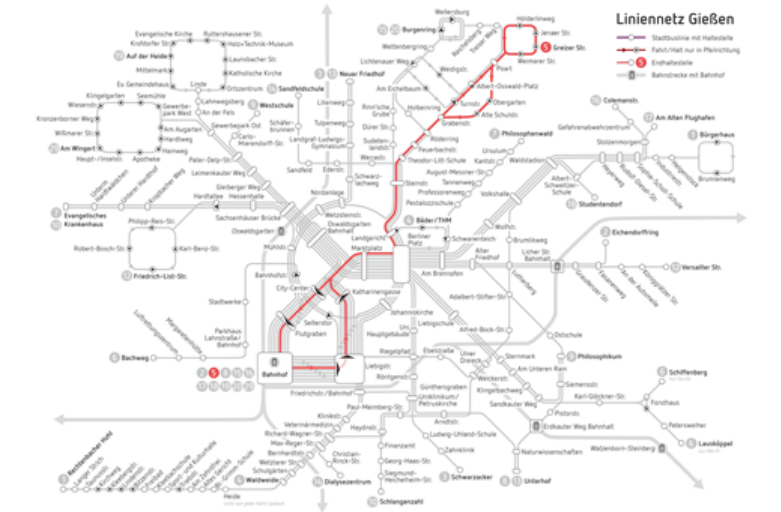
Netzkonzeption

- **Konzeption** eines Netzes, das die analysierten Mängel beseitigt und die Wünsche und Anregungen aus der Beteiligung aufgreift
- **Hierarchisierung** zwischen SPNV, Express-/ Schnellbus, Metrobus und Quartierslinien
- Darstellung in Maßnahmensteckbriefen und Liniensteckbriefen
- Integration von innovativen Mobilitätsangeboten



Linie	5	
Verlauf	Wieseck – Gießen Nord – Innenstadt (Berliner Platz, Marktplatz, Bahnhof)	
Aufgabenträger	Universitätsstadt Gießen	
Konzessionär	SWG – Busbündel Stadtverkehr Gießen	
Fahrzeug	Niederflurgelenkbus	
Betriebszeit	Montags bis Freitags	ca. 4:30-0:00 Uhr
	Samstags	ca. 5:30-0:00 Uhr
	Sonn- und Feiertags	ca. 6:30-0:00 Uhr
Taktung	Montags bis Freitags	30/15/30
	Samstags	30/15/30
	Sonn- und Feiertags	30

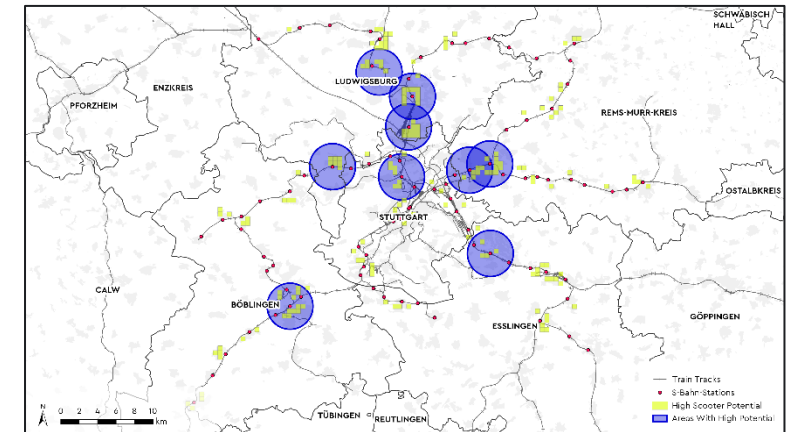
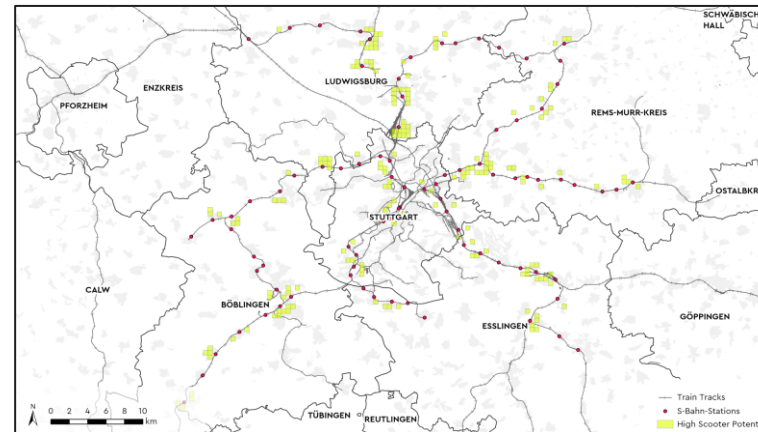
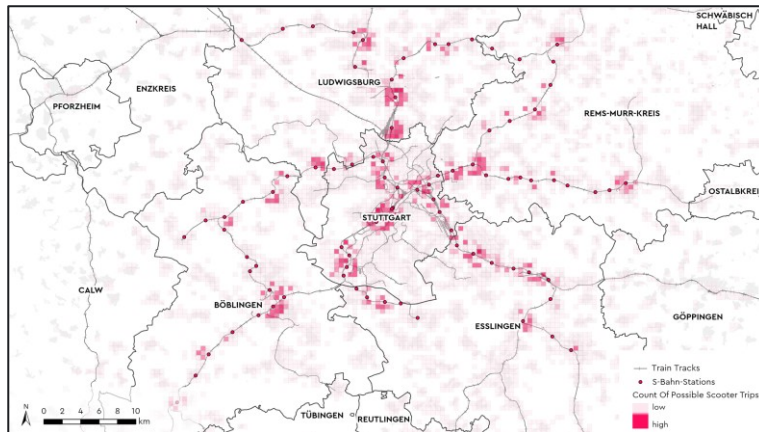
- Verkehrliche Funktion**
- Anmerkungen**
- Weitere Fahrten Wieseck – Innenstadt durch Linie 20
 - Neue Haltestellen Wieseck Obergarten (ersetzt Albert-Osswald Platz in Richtung Innenstadt), Wieseck Alte Schulstraße, Gießen Flutgraben
- Maßnahmen NVP 2022**
- Verlegte Haltestelle Grabenstraße auf Gießener Straße
- Langfristige Prüfaufträge**
- Führung via Walltorstraße und Kirchenplatz auf direktem Weg zur Haltestelle Marktplatz (Prüfung der Verträglichkeit mit Nahmobilität)



Verknüpfung ÖPNV und ergänzende Verkehrsangebote

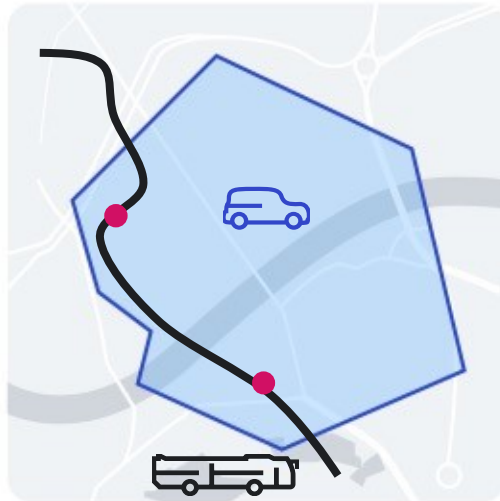
Intermodale Routen als Grundlage für die Planung von Mikromobilitätsangeboten

Zum Beispiel: Sharing-Angebote | Mikromobilität | On-Demand-Services



Optionen zur Angebotsplanung für ÖPNV-integrierte Bus- und On-Demand-Angebote

Ergänzende On-Demand Angebote



Heutige Lücken im ÖPNV Liniennetze werden durch On-Demand ergänzt und bringen zum liniengebundenen ÖV zu

Integrierte Bus-On-Demand Angebote

Integration über Parallelfahrverbote



Linien- und On-Demand-Angebote überlagern sich partiell: On-Demand darf nur gebucht werden, wenn kein Linienangebot vorhanden ist

Integration über zeitlich flexibel eingesetzte Fahrzeuge



Je nach Nachfrage verkehrt das selbe Fahrzeug flexibel im Linien- oder Flächenbetrieb

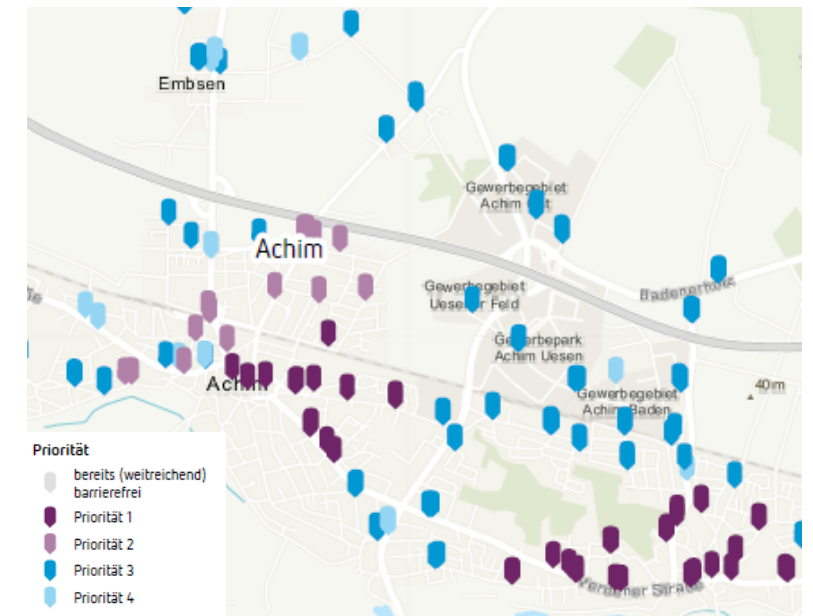
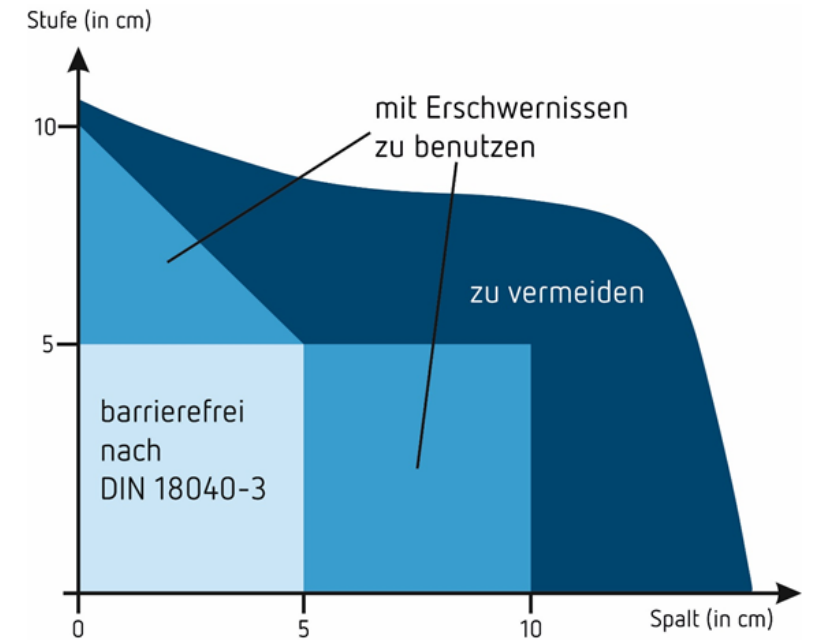
Ersetzende On-Demand Angebote



Schwach besetzte Buslinien werden komplett auf On-Demand umgestellt

Vollständige Barrierefreiheit nach §8 Abs. 3 PBefG

- **Definition von Barrierefreiheit**
- Darstellung der IST-Situation
 - Infrastruktur (Erhebung Wiesbaden),
 - Fahrzeuge,
 - Information
- Definition und Festlegung von Ausnahmen
 - z.B. Verkehrsbedeutung, Topographie, Eigentumsverhältnisse
- Maßnahmenpakete und Prioritätenbildung



Kosten- und Erlösprognose



- Eingangsparemeter = Betriebskilometer
- Abstimmung mit Auftraggeber
- VDV-Gutachten aus 2021 als Ansatzpunkt
- Differenziert wird zwischen Straße und Schiene einerseits, Stadt und Land andererseits
- Aufteilung zwischen RTK und LHW wird berücksichtigt
- Margen und Erlöse werden dargestellt
- In Absprache zudem Betrachtung der Energiekosten für die Umstellung auf eine reine E-Flotte

Investitionsplanung und Fördermöglichkeiten



- Darstellung der Investitionsplanungen
 - Haltestellen,
 - Fahrzeuge,
 - Dekarbonisierung,
 - Digitalisierung,
 - ...
- Aufzeigen von Fördermöglichkeiten für die Investitionen

Was soll gefördert werden?

- Abbiegeassistenzsystem
- Aufsicht, Auskunft vor Ort
- Automatisches Fahrgastzählsystem
- Barrierefreiheit
- Beleuchtung
- Beschilderung, Wegweisung mobil.NRW
- Bike-and-Ride-Anlage, B+R, Fahrradstation
- Billigkeitsleistung
- Bürgerbus
- Bussonderspur
- Dynamische Fahrgastinformation, DFI
- Elektrobus (Hybridbus, Batteriebus, Wasserstoffbus)
- Elektronisches Ticketsystem
- Evaluation, Wirkungsanalyse
- Gasbetriebener Bus (ÖPNV)
- Grüne Welle für ÖPNV
- Haltestelle
- Interaktiver Monitor (Fahrgastinformation)
- Ladestation, Ladeinfrastruktur (E-Bus)
- Lichtsignalanlage, LSA
- Modal Split Erhebung
- Nachrüstung von Dieselnissen, Abgasnachbehandlungssystem
- Notrufsprechstelle, Informationssprechstelle
- On-Demand Verkehr
- ÖPNV-Kommunikationsmaßnahmen
- ÖPNV-Ticketmodell
- P+R-Parkplatz, Park-and-Ride-Parkhaus
- Personalkosten
- Rufbus, Anruf-Sammeltaxi, AST
- Schnellbus (Betrieb)
- Seilbahn
- Self-Service-Dienstleistung und Verkaufsautomat
- Servicepunkt, Kundencenter Quelle: Zukunftsnetz
- Sitzgelegenheit, Anlehnsitz Mobilität NRW:
- Taktverdichtung förderfinder.nrw.de

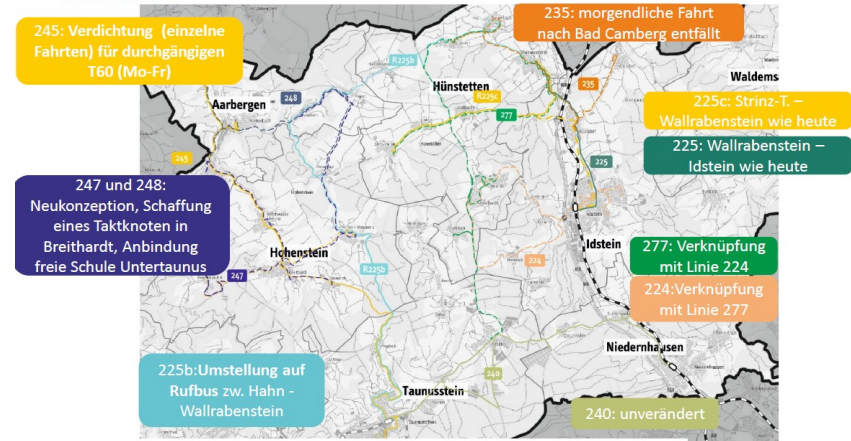
Nachrichtliche Aufnahme der Linienbündelung

- Darstellung der aktuellen Linienbündelung
- Empfehlungen für die Linienbündelung innerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden
- Nachrichtliche Darstellung der konkreten Definition der Linienbündel in der Landeshauptstadt Wiesbaden – nicht Teil des NVP-Erarbeitung

Linienbündel Aar/Hühnerkirche

Linie 224 neu in diesem Bündel

Variante 1

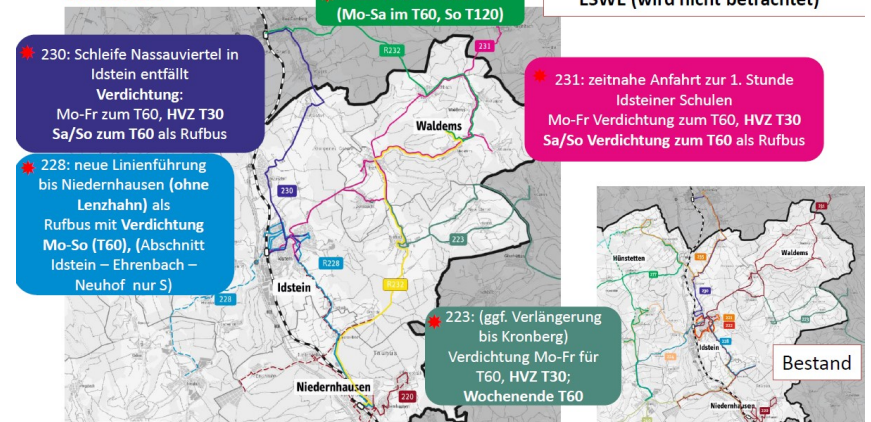


Linie 225: Abschnitt Wiesbaden – Hahn entfällt; ausreichendes Angebot über andere Linien

Linienbündel Niedernhausen/Idstein

- Linie 228 neu in diesem Bündel
- Linie 224 in anderes Bündel verschoben
- Linie 22 Aufgabenträgerschaft ESWE (wird nicht betrachtet)

Variante 3



Maßnahmenbündel – Wirksamkeit und Umsetzungshorizont

- Zusammenfassung der Maßnahmen

- Angebot
- Betrieb
- Infrastruktur
- Organisation
- ...

- Bündelung der Maßnahmen, Priorisierung



A1	Anbindung/Erschließung Bergkamen-Overberge
Akteure	Kreis Unna, Stadt Bergkamen, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna
Hintergrund	Ein Hauptteil der Siedlungsstrukturen im Ortsteil Overberge erstreckt sich entlang der Landwehrstraße. Daher wurde bereits mit dem Nahverkehrsplan 2013 eine Verbesserung des Bedienungsangebots entlang dieser Straße als Maßnahme festgelegt. Schwerpunkt war die Einrichtung eines Busangebots an allen Wochentagen. Diese Vorgabe konnte bisher nicht erfüllt werden. Inzwischen wurde das Bedienungsangebot auf der Werner Straße mit der Linie R13 verbessert, wodurch ein Bedarf für die Linie R81 nicht mehr gegeben ist.
Maßnahmen	Linie R81 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Führung aller Fahrten über Landwehrstraße parallel mit Linie R82 Linie R82 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zusammenlegung der Bezeichnungen R82 und R81 zu einer Linie R81
Infrastruktur	▪ Beschleunigungsmaßnahmen zwischen den Städten Bergkamen und Werne
Umsetzung	▪ individuell: abhängig von Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen
Karte	
Bezug	▪ 2013: Kreis Unna, Nahverkehrsplanfortschreibung
Anmerkung	Die Maßnahme ist zurzeit nicht umsetzbar. Durch die etwas längere Fahrzeit über die Landwehrstraße (Maßnahme) statt über die Werner Straße (Status Quo) wäre ein weiteres Fahrzeu erforderlich.

Öffentlichkeitsbeteiligung I Beteiligungsworkshop



Öffentlichkeitsbeteiligung

2 Präsenztermine in Wiesbaden
1 Präsenztermin im Rheingau-Taunus-Kreis

Öffentlichkeitsbeteiligung I Ideenmelder



Weitere Beteiligungsbausteine

Arbeitsgruppe

Erweiterte
Arbeitsgruppe

Politik

Akteurskreis

Experteninterviews

Zeitplanung der Arbeitspakete – 2023

Zeitplan Nahverkehrsplan Wiesbaden und Rheingau-Taunus-Kreis																																																										
Jahr	2022					2023																																																				
Monat	Nov	Dezember				Januar			Februar				März			April			Mai			Juni			Juli			August			September			Oktober			November			Dezember																		
Kalenderwoche	47	48	49	50	51	52	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
AP1 Bestandsaufnahme																																																										
1.1 Rahmenbedingungen																																																										
1.2 Struktur des Untersuchungsraums																																																										
1.3 ÖPNV-Angebotsanalyse																																																										
1.4 Aufbau Verkehrsfluss-Simulationssoftware																																																										
1.5 Nachfrage																																																										
1.6 Kosten und Erlöse																																																										
1.7 Ergänzende Mobilitätsangebote																																																										
AP2 Ziele																																																										
AP3 Anforderungsprofil																																																										
AP4 Mängel- und Potenzialanalyse																																																										
AP5 Angebotskonzeption																																																										
AP6 Schienenverkehr																																																										
AP7 Barrierefreiheit																																																										
AP8 Maßnahmenwirkung																																																										
AP9 Bewertung																																																										
AP10 Linienbündelung																																																										
AP11 Maßnahmenplan																																																										
AP12 Beteiligung und Abstimmungen																																																										
Öffentlichkeitsveranstaltung																																																										
Ideenmelder (nur Wi)																																																										
Experteninterviews																																																										
Gremientermine																																																										
Ortsbeiratsrunde (nur Wi)																																																										
Bürgermeisterrunde (nur RTK)																																																										
Beteiligung nach PBefG																																																										
2024																																																										
Beschlussfassung / Gremienlauf																																																										
2024																																																										
Ferien Hessen																																																										

25.01.23 (Online)
 Mobilitätsausschuss 26.01.23

Haben Sie Fragen?



www.planersocietaet.de
www.ioki.com



Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



Planersocietät

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund
Fon 02 31 / 58 96 96-0
info@planersocietaet.de

ioki

An der Welle 3, 60322 Frankfurt (Main)
Fon 06 91 / 5448 7980
hello@ioki.com

Rheingau-Taunus-Kreis

Daniel Földner
Fon 06 12/87 40 00-35
Daniel.Fueldner@rtv-mail.de

LNO Wiesbaden

Patrick Düerkop
Fon 06 11 / 45 0 22-262
patrick.dueerkop@eswe-verkehr.de