



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

NVP Wiesbaden / Rheingau-Taunus-Kreis

Zielnetz 2030 | Landeshauptstadt Wiesbaden

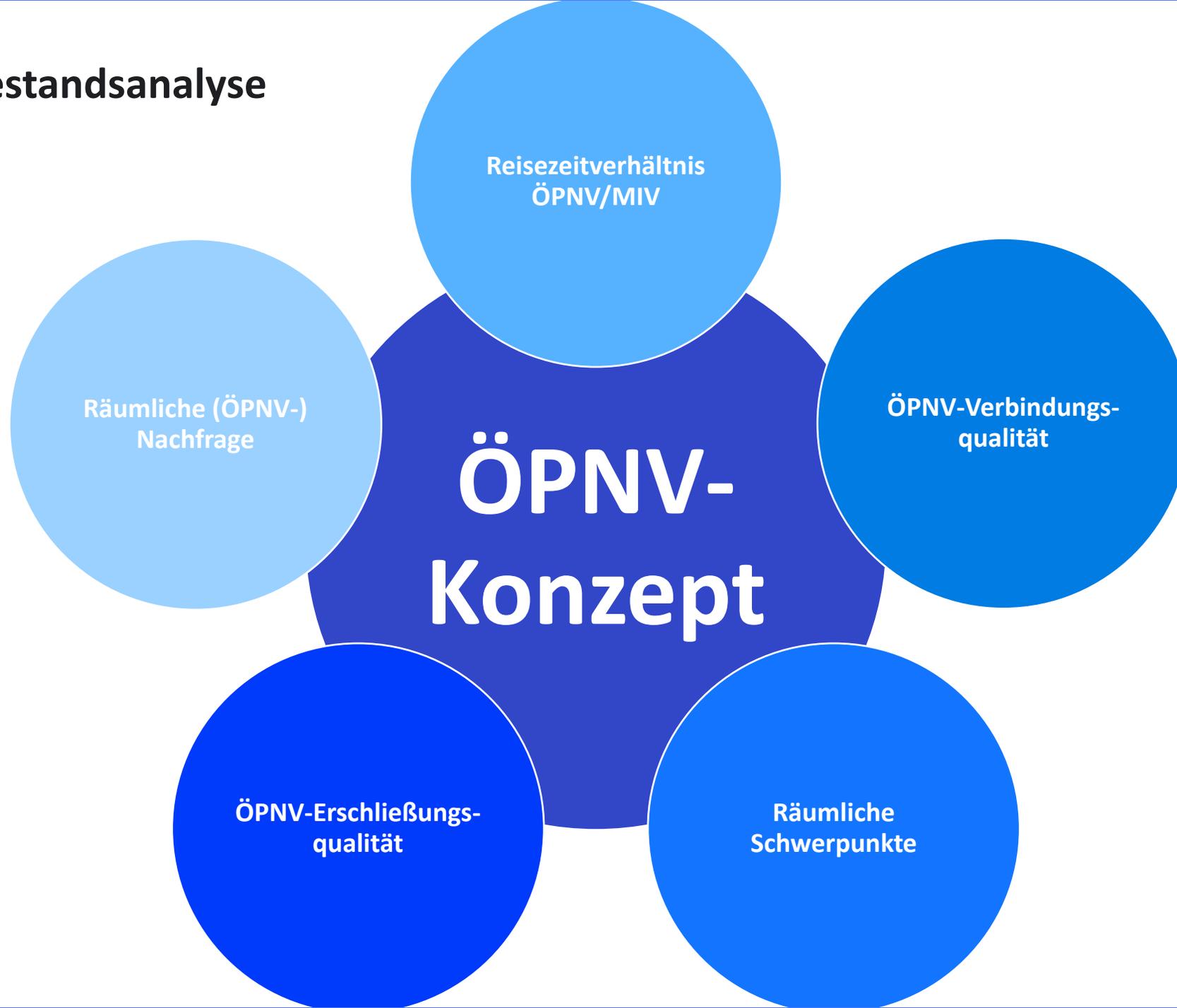
Mobilitätsausschuss: 12.10.2023

Agenda

1. Rückblick Bestandsanalyse
2. Methodik und Ziele der Netzkonzeption
3. Zielnetz 2030 | Ein neues Liniennetz für Wiesbaden
 - ExpressBusse und RegionalBusse als Verbindungen in die Region
 - MetroBusse als hochwertiges Kapazitätsprodukt
 - Der StadtBus als Basisprodukt
 - Quartiers- und Vorortbusse als netzergänzendes Element
 - Der neue Nachtverkehr
4. Wirkung des Zielnetzes 2030 auf die ÖPNV-Qualität
5. Wirkung des Zielnetzes 2030 auf die Betriebsleistung
6. Fazit & Ausblick
7. Ihre Rückfragen

Rückblick Bestandsanalyse

Kriterien Bestandsanalyse

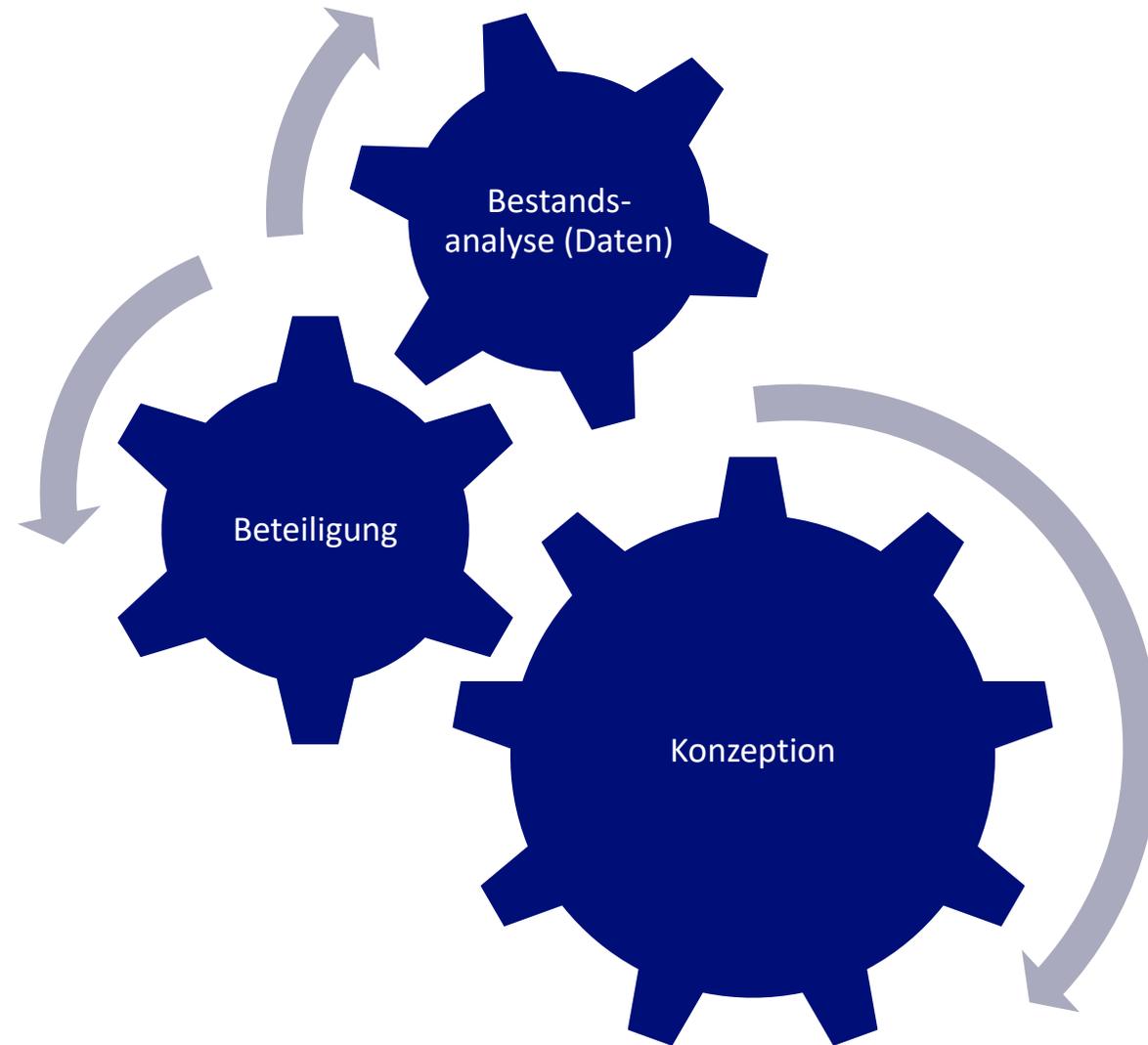


Methodik und Ziele der Netzkonzeption

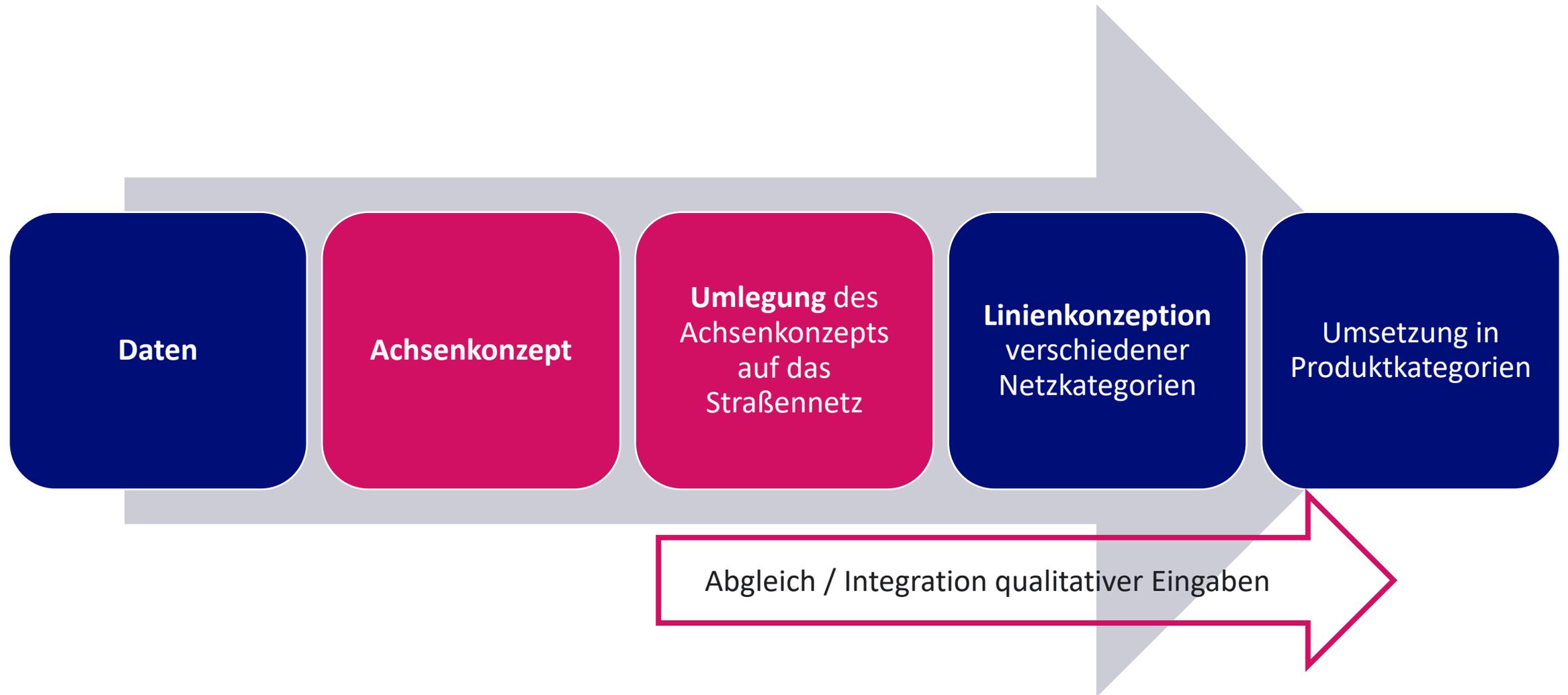
Ziele der Netzkonzeption

- **Netzkonzeption nach der Methode „Weißes Blatt“**
 - ÖPNV wird auf Basis der Daten und Anregungen **komplett neu konzipiert**, Schienennetz (inkl. Wallauer Spange und Aartalbahn) als indisponible Grundlage
 - Neue Verbindungen sind ebenso möglich wie der Wegfall bestehender Relationen
 - Regionaler Ansatz: Berücksichtigung der (Pendler-)verflechtungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften
- **Ziele des neuen Netzes:**
 - **Erhalt der Stärken des Wiesbadener ÖPNVs** (z.B. hohe Taktfrequenz auf den starken Achsen)
 - **Erhöhung der Attraktivität des ÖPNVs durch Konkurrenzfähigkeit** (schnell, direkt, häufig)
 - **Höhere Verständlichkeit/Transparenz** durch klare Produkthierarchie
 - **Bildung von Kapazitätsachsen** (hochwertiges ÖPNV-Netz)
 - **Auflösung von Verbindungsdefiziten**, z.B. durch Querverbindungen
 - **Verbesserung der Erschließungsqualität**
 - **Verbesserte Anbindung an den SPNV** in Wiesbaden und dem Umland

Arbeitsschritte bei der Linienetzkonzeption



Methodik zur Herleitung des Achsenkonzepts (1/2)



Methodik zur Herleitung des Achsenkonzepts (2/2)

Definition wesentlicher Knoten unter Berücksichtigung von

- Anzahl entstehender und endender Wege
- Relationen im Binnen- und Gesamtverkehr
- Aktuelle Erschließung der Bevölkerung
- S-Bahnhöfe / Verkehrsachsen / Verknüpfungspunkte
- Points of Interests

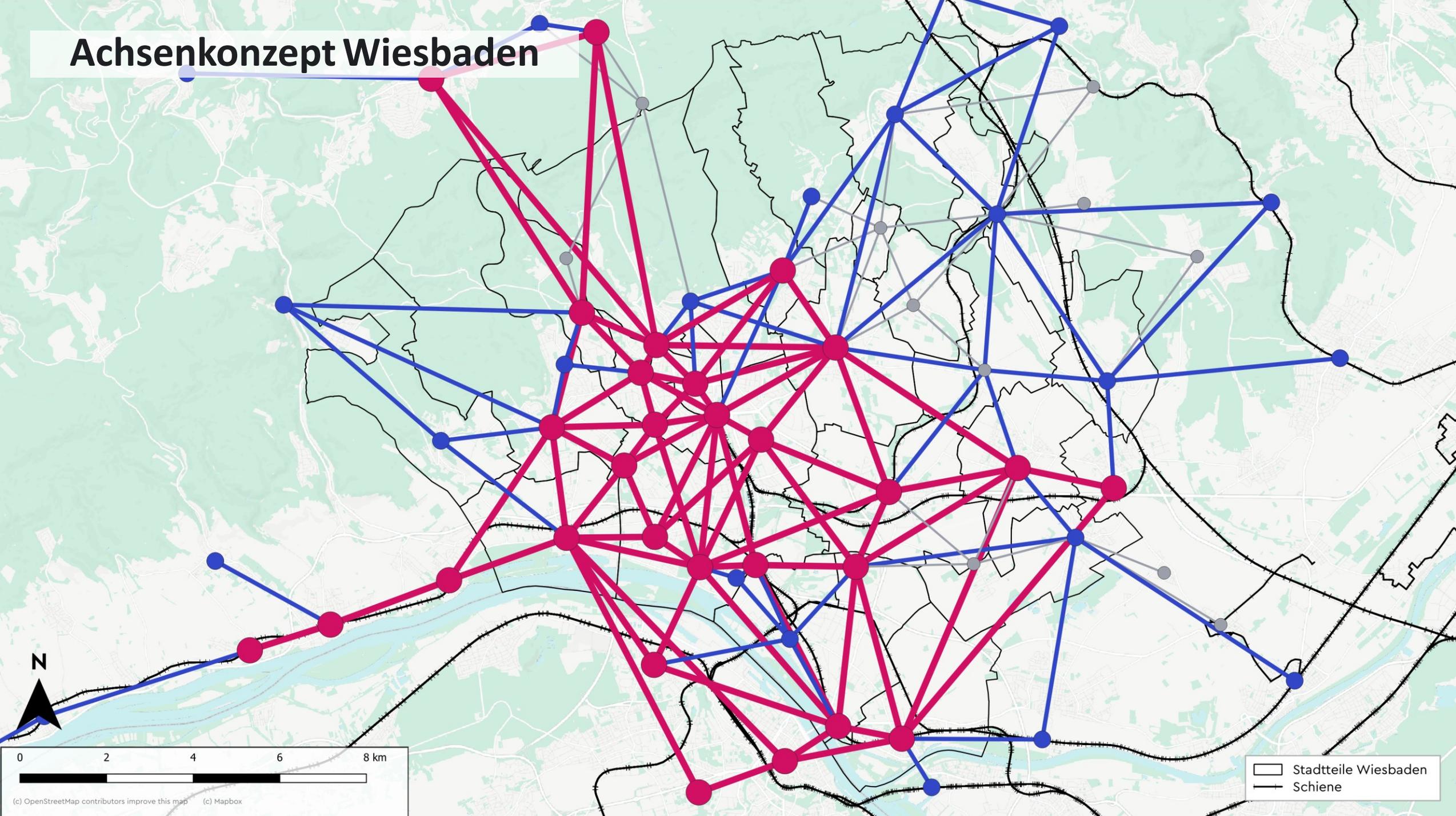
 Hauptknoten: Quell- und Zielorte mit einem hohen Anteil startender und endender Wege (≥ 5.000 Wege)

 Nebenknoten: Quell- und Zielorte mit einem mittleren Anteil startender und endender Wege (≥ 1.000 Wege)

 Ergänzungsnoten: weitere relevante, anzubindende Quell- und Zielorte, z.B. POIs

Regionaler Ansatz über Grenzen hinaus: Einbezug der umliegenden Städte und Kreise

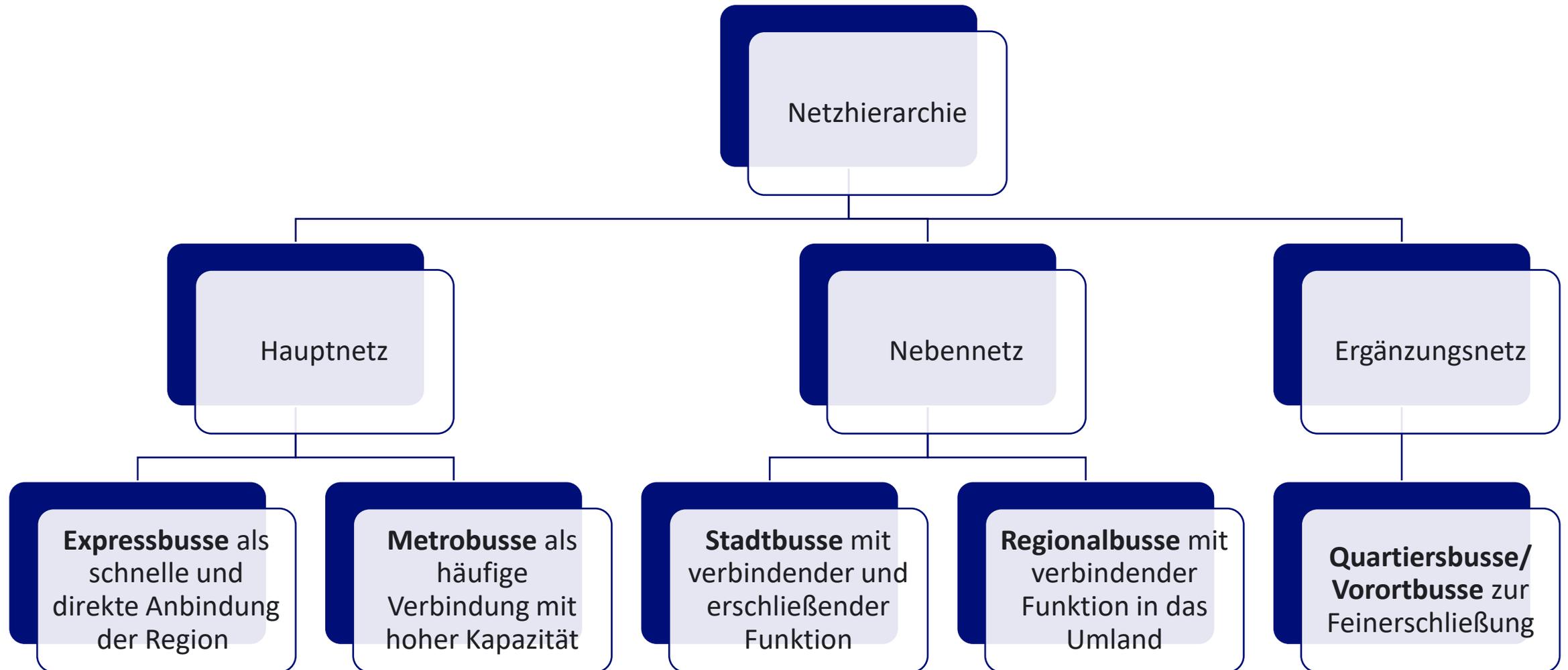
Achsenkonzept Wiesbaden



Stadtteile Wiesbaden
Schiene

0 2 4 6 8 km

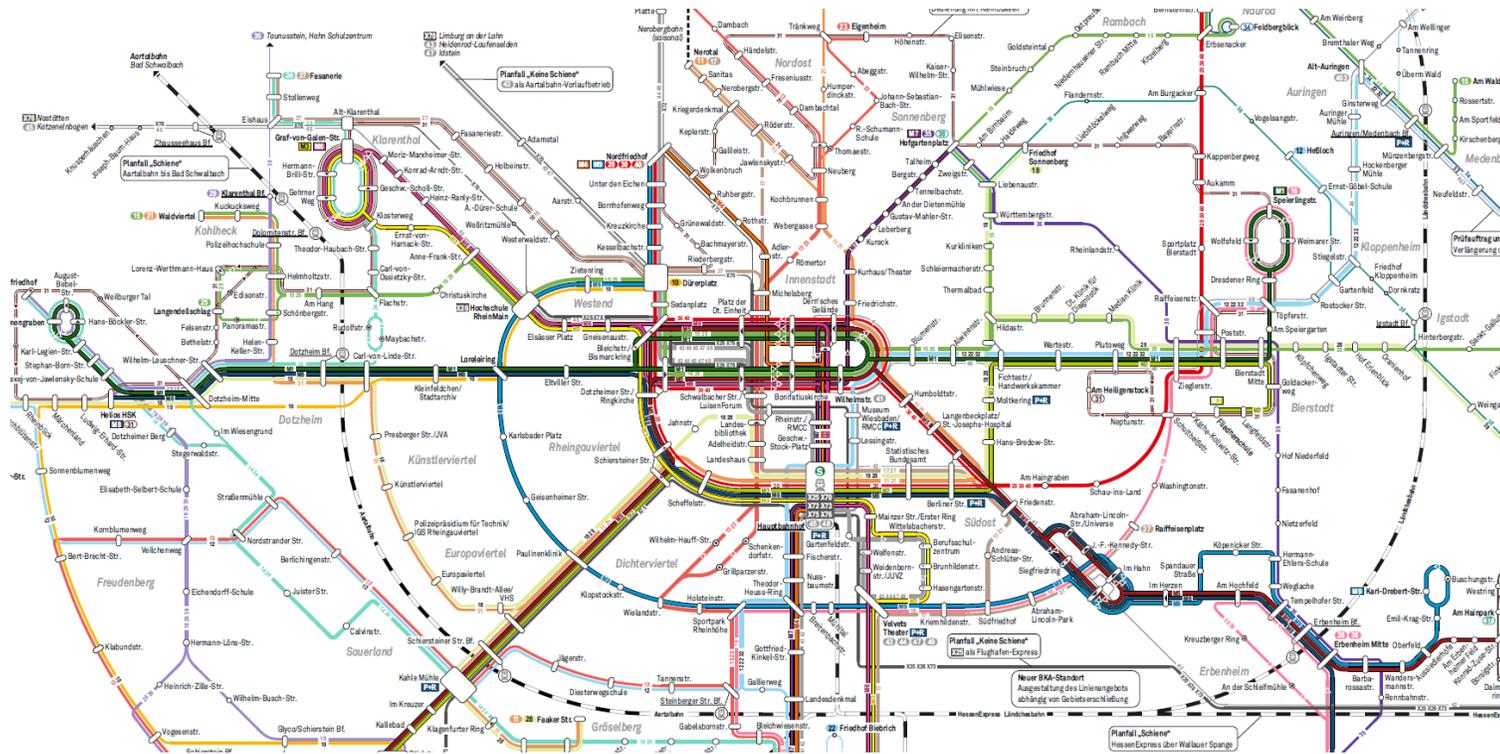
Entwicklung von Produkten für unterschiedliche Hierarchiestufen



Zielnetz 2030

Ein neues Liniennetz für Wiesbaden

Ein neues Netz für Wiesbaden



Das Zielnetz 2030 für Wiesbaden

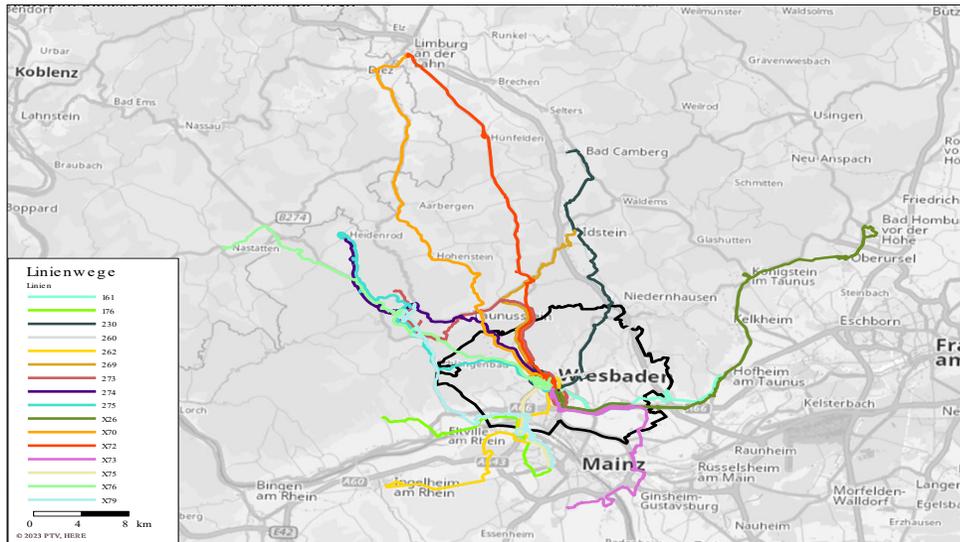
... basiert auf **quantitativen Daten** (z.B. Anzahl startender/endender Wege) und **qualitativen Vorschlägen** (Ortbeiräte, Bevölkerung, städt. Ämter)

... **ist ein Entwurf**. In Folge von Anmerkungen und Anregungen durch Sie sowie Abstimmungen und Feinprüfungen (z.B. mit benachbarten Gebietskörperschaften, Tiefbauamt, etc.) können sich noch **Änderungen** ergeben

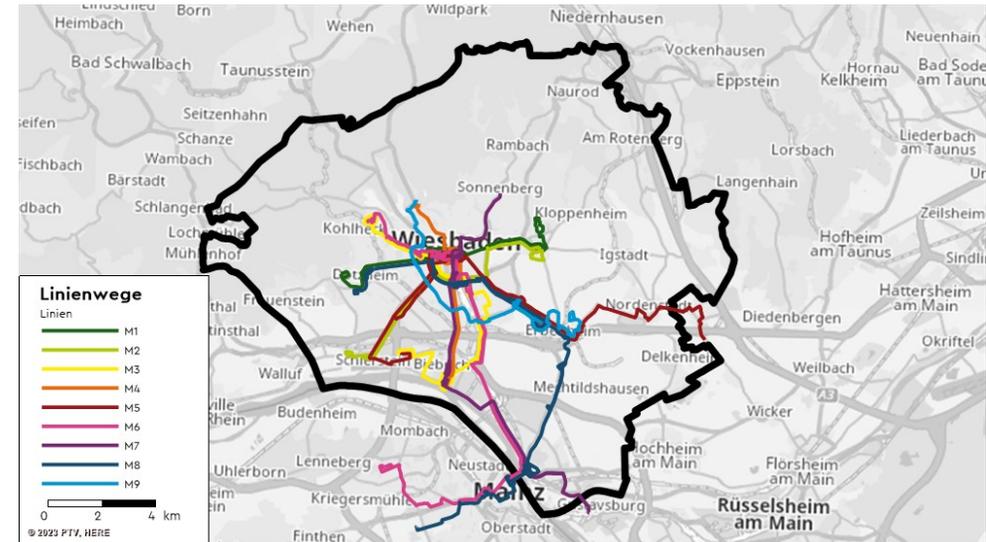
... besteht aus **fünf Bus-Produktkategorien** auf **drei Netzebenen**

... enthält im Planfall sowohl die **Wallauer Spange** als auch die **Aartalbahn**

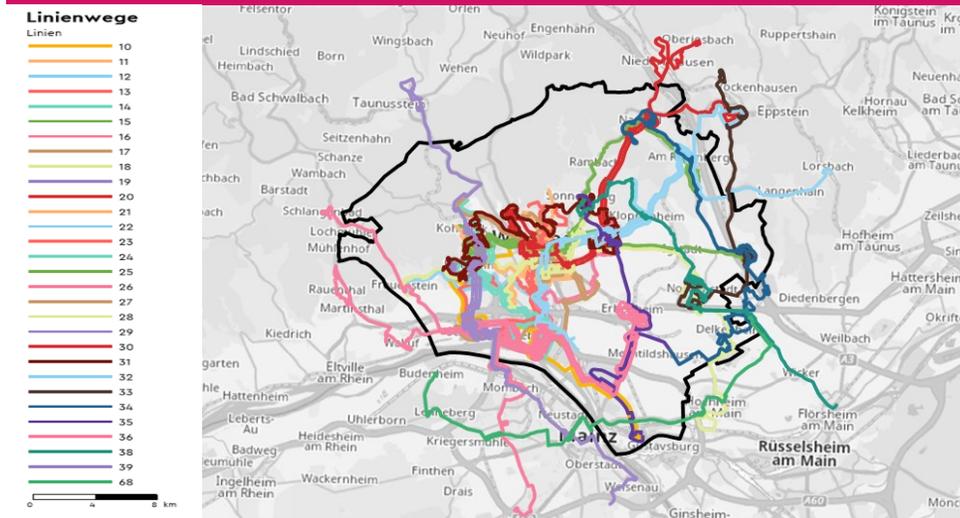
Zielnetz 2030: Produktkategorien



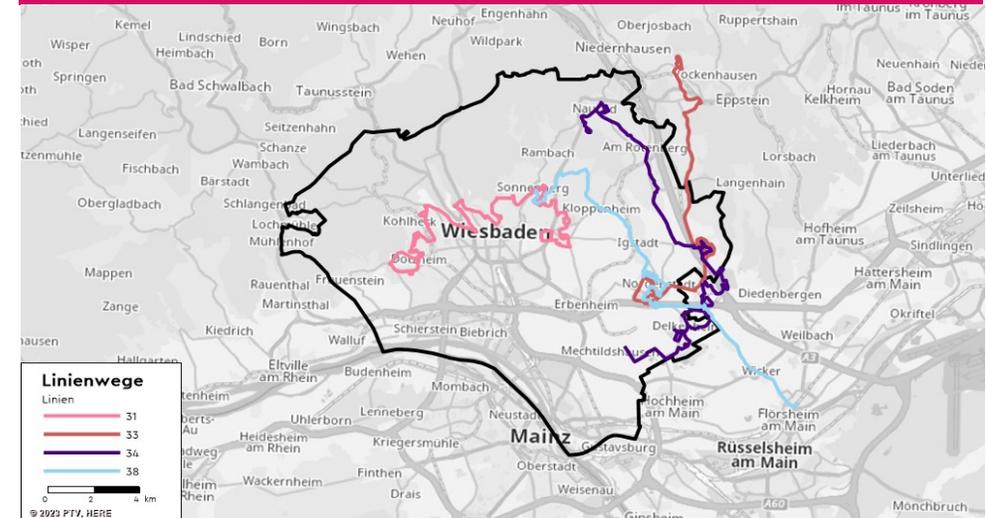
Express- und Regionalbus



Metrobus



Stadtbus



Quartiers- und Vorortbus

Expressbusse – Planungsgrundsätze

- Nachfragestarke Verbindungen ohne direkten SPNV
- Verbindungsfunktion → Reisezeitverkürzung → Schnell
- Welchen Weg würde der Autoverkehr nehmen? → Direkt
- Anbindung an den SPNV als Zielpunkt im Umland oder regionale Busknoten

→ Direkter Linienweg mit Haltestellen nur in zentralen Lagen (Ortsmitten), an SPNV-Stationen oder Busknoten sowie Quell-/Zielorten; Nutzung von Schnellstraßen

Takt

- 60',
- 30' durch Linienüberlagerung

Bedienungszeit

- Ca. 4:30-1:00 Uhr

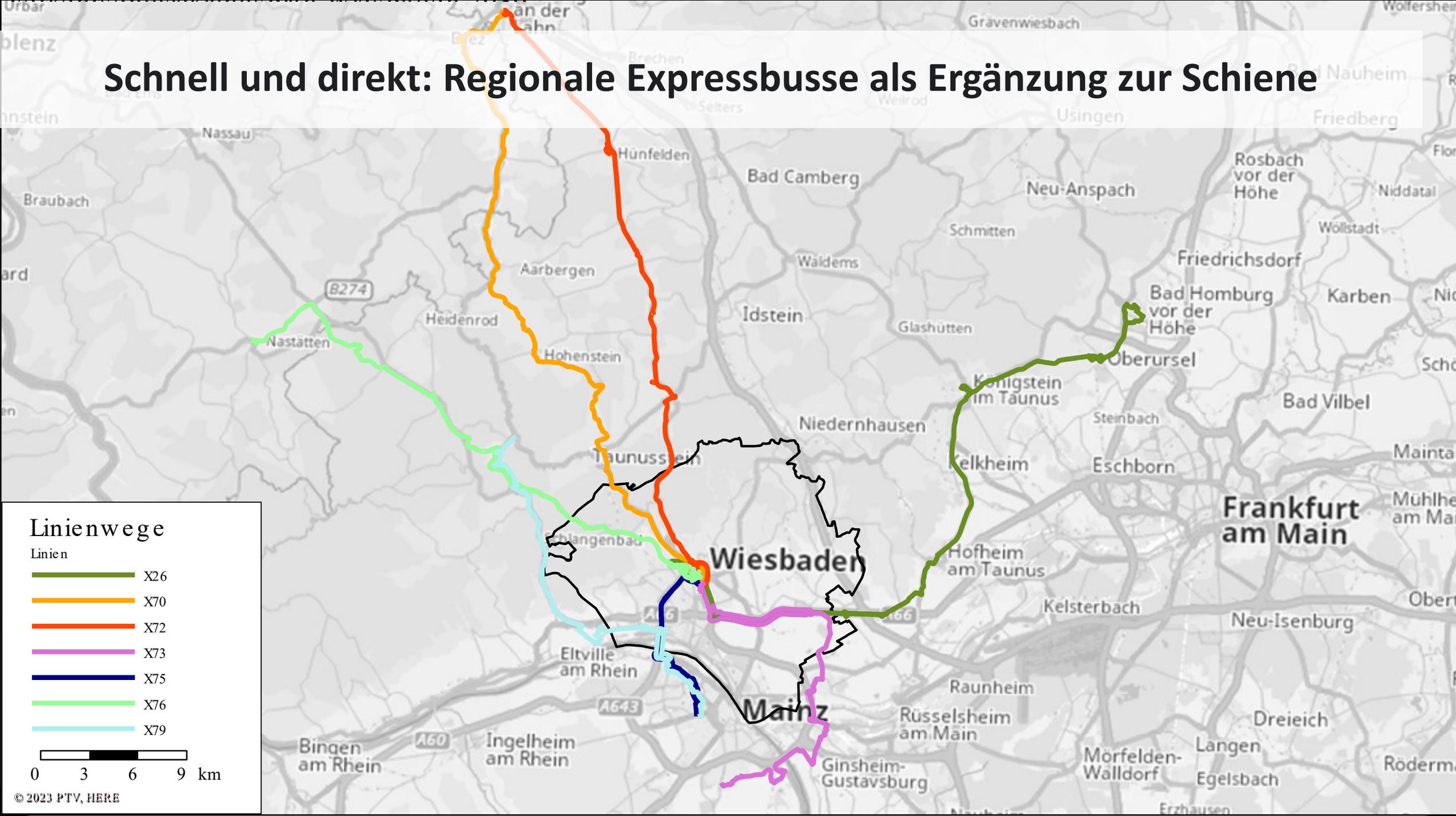
Kennzeichnung

- Gesondert zu vermarkten:
X + Nummer

Fahrzeug

- Solo- oder Gelenkbus

Schnell und direkt: Regionale Expressbusse als Ergänzung zur Schiene



Linienwege

Linien

- X26
- X70
- X72
- X73
- X75
- X76
- X79



Regionalbusse – Planungsgrundsätze

- Verbindungen in die Region mit Halt an allen Haltestellen
- Verbindungs- und Erschließungsfunktion
- Welchen Weg würde der Autoverkehr nehmen? → möglichst direkt
- In der Regel Erreichung der Ziele Wiesbaden Innenstadt und Wiesbaden Hauptbahnhof, Einbindung des Berufsschulzentrums als wichtiges Ziel aus der Region

→ Möglichst direkter Linienweg mit Halt an allen Haltestellen, an SPNV-Stationen oder Busknoten sowie wichtigen Quell-/Zielorten; ggf. Nutzung von Schnellstraßen

Takt

- 60',
- 30' durch Linienüberlagerung

Bedienungszeit

- Ca. 4:30-1:00 Uhr

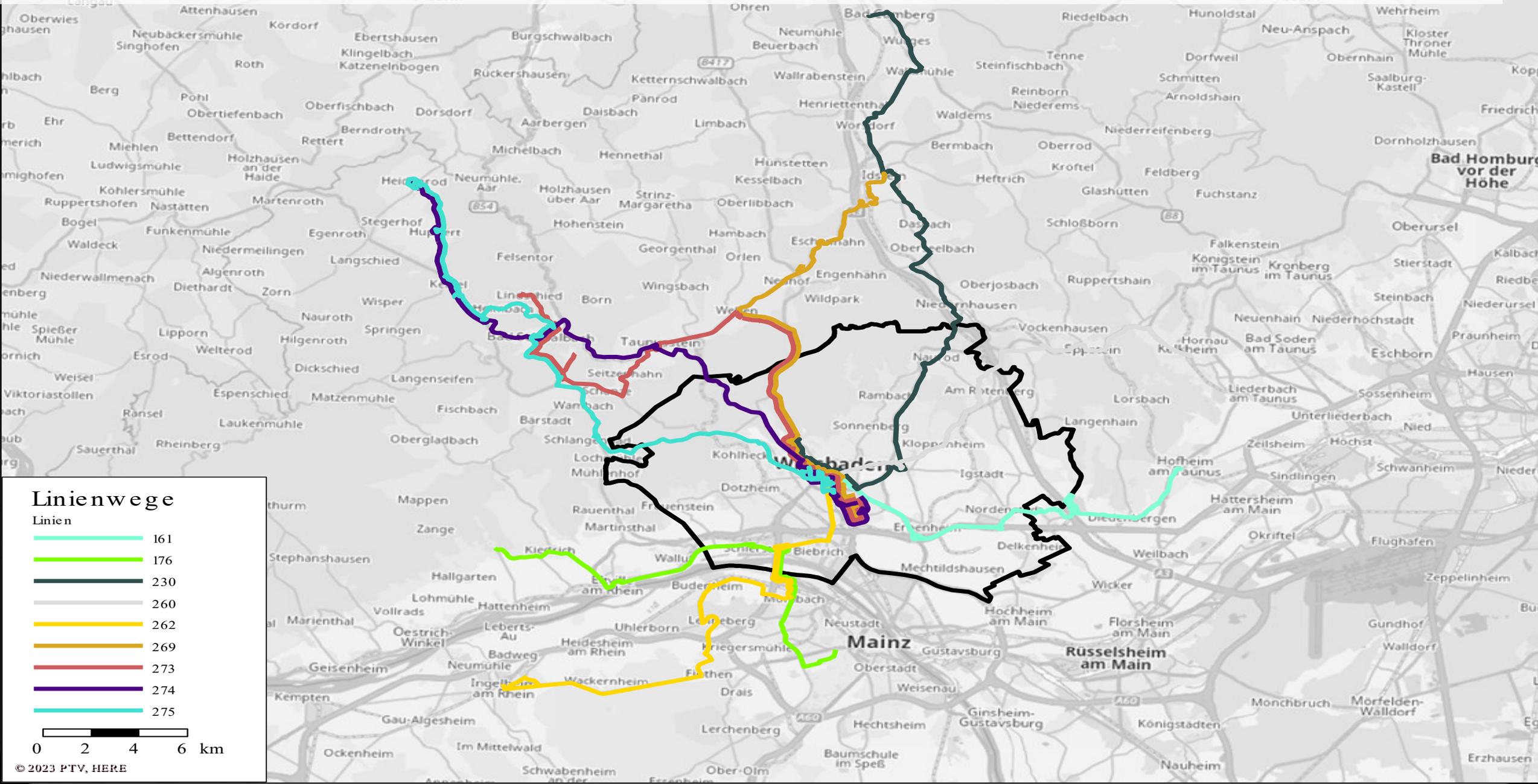
Kennzeichnung

- Nummernlinien (dreistellig)

Fahrzeug

- Solo- oder Gelenkbus

Regionalbusse verbinden Stadt mit Region



Linienwege

- Linien
- 161
 - 176
 - 230
 - 260
 - 262
 - 269
 - 273
 - 274
 - 275

0 2 4 6 km

Metrobusse – Planungsgrundsätze

- Nachfragestarke lokale Verbindungen → Kapazitätsstark → Premiumnetz
- Attraktive Verbindung mit hoher Kapazität → Häufig
- Welchen Weg würde der Autoverkehr nehmen? → Direkt
- Anbindung der Stadtteile an das Zentrum UND an den Hauptbahnhof, Vernetzung aufkommensstarker Bereiche, in den Stadtteilen z.T. Erschließung
- Soweit möglich Trennung der Metrobuskapazitätsachsen von Stadtbusachsen

→ Direkter Linienweg mit Bedienung aller Haltestellen, häufigen Fahrten und hoher Kapazität

Takt

- 15',
- 7,5' durch Linienüberlagerung

Bedienungszeit

- Ca. 4:30-1:00 Uhr,
- Nachtverkehr am Wochenende

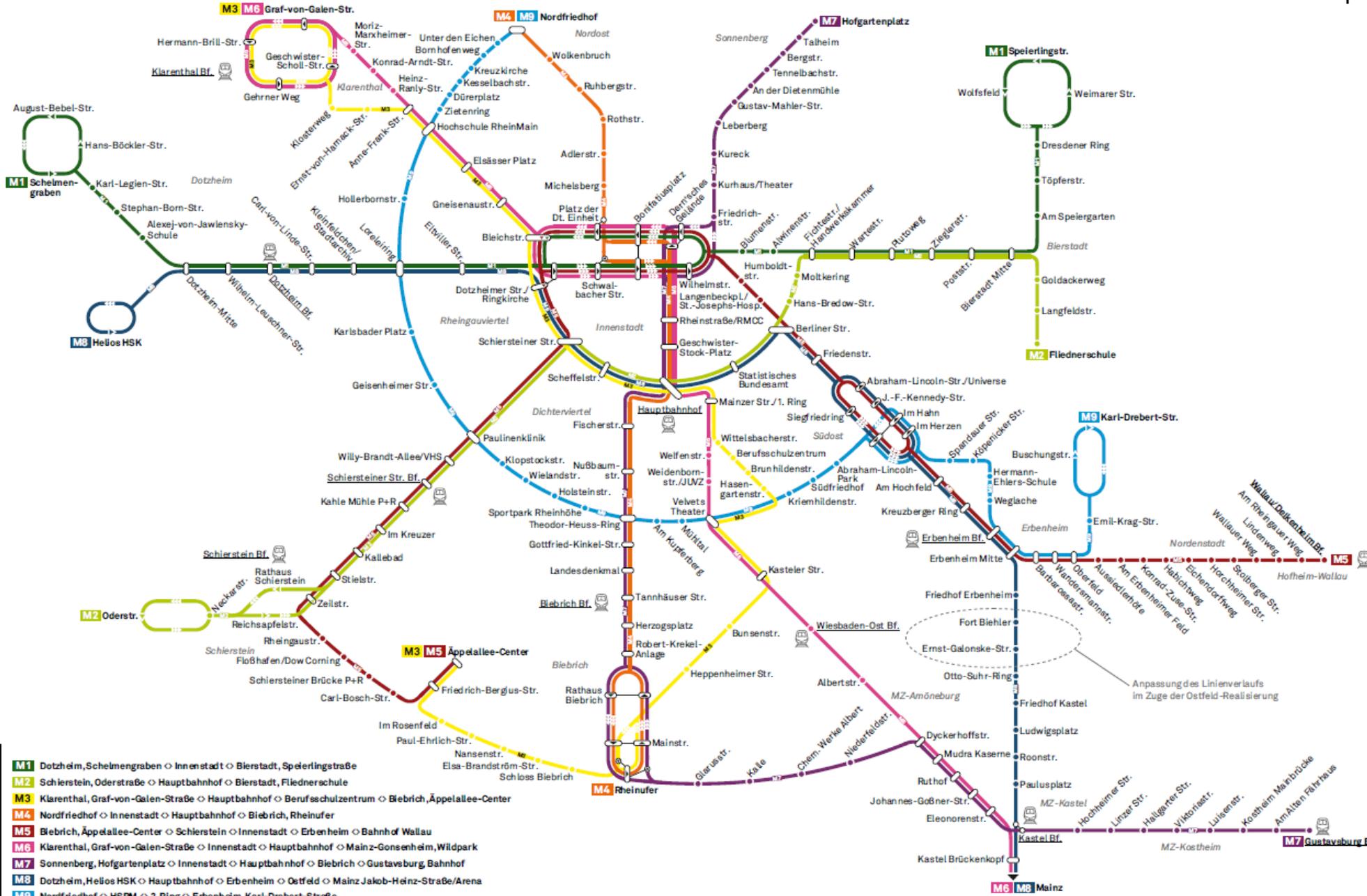
Kennzeichnung

- Gesondert zu vermarkten:
M + Nummer

Fahrzeug

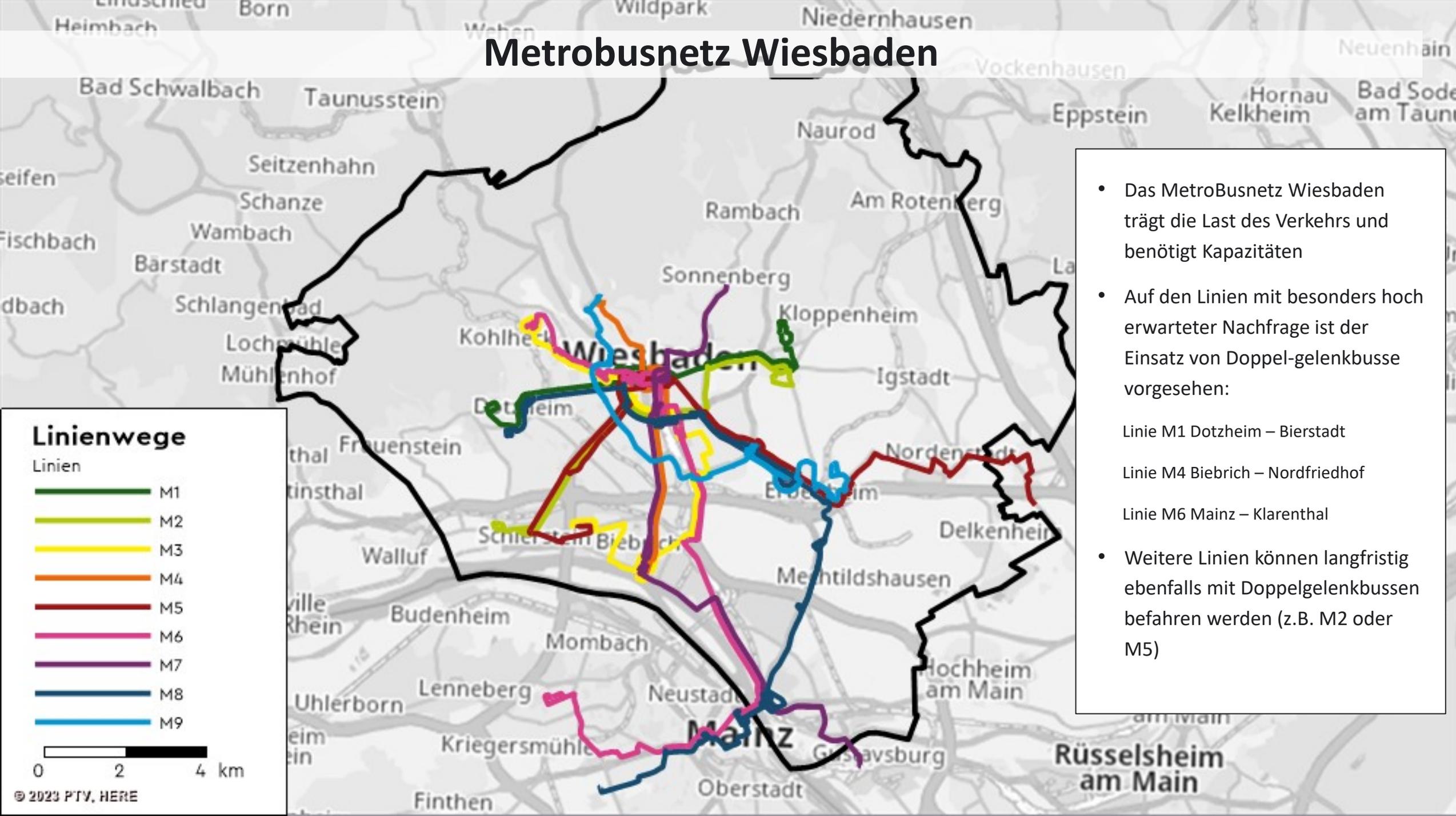
- Gelenkbus oder Doppelgelenkbus

Metrobus-Netz Landeshauptstadt Wiesbaden



M1 Dotzheim, Schelmengraben	Bierstadt, Speierlingstraße
M2 Schierstein, Oderstraße	Bierstadt, Fliednerschule
M3 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße	Biebrich, Äppelallee-Center
M4 Nordfriedhof	Biebrich, Rheinufer
M5 Biebrich, Äppelallee-Center	Wallau, Bahnhof
M6 Klarenthal, Graf-von-Galen-Straße	Mainz Hbf
M7 Sonnenberg, Hofgartenplatz	Gustavsburg, Bahnhof
M8 Dotzheim, Kliniken	Mainz Hbf
M9 Nordfriedhof	Erbenheim, Karl-Drebert-Straße

Metrobusnetz Wiesbaden



- Das MetroBusnetz Wiesbaden trägt die Last des Verkehrs und benötigt Kapazitäten
- Auf den Linien mit besonders hoch erwarteter Nachfrage ist der Einsatz von Doppel-gelenkbusse vorgesehen:
 - Linie M1 Dotzheim – Bierstadt
 - Linie M4 Biebrich – Nordfriedhof
 - Linie M6 Mainz – Klarenthal
- Weitere Linien können langfristig ebenfalls mit Doppelgelenkbusen befahren werden (z.B. M2 oder M5)

Linienwege

Linien

- M1
- M2
- M3
- M4
- M5
- M6
- M7
- M8
- M9

0 2 4 km

© 2023 PTV, HERE

Stadtbusse – Planungsgrundsätze

- Verbindungen mit mittlerer Nachfrage → Linienbezogen Einsatz von Solo- oder Gelenkbussen
- Radialverbindungen ins Zentrum
- Tangentiale Verbindungen zwischen Stadtteilzentren
- Anbindung an SPNV-Stationen in Stadt und Umland
- Bildung von Taktachsen und Direktverbindungen durch Verästelung
- Bildung von Linienbündeln auf den Taktachsen

→ Das Stadtbusnetz bildet das Basisangebot in die Vororte durch radiale Verbindungen und bildet die Grundlage für tangentielle Verkehre

Takt

- 30'-60',
- 15'-30' durch Linienüberlagerung

Bedienungszeit

- Ca. 4:30-1:00 Uhr,

Kennzeichnung

- Nummernlinien 10-39,
"Nummernbündel"

Fahrzeug

- Solo- oder Gelenkbus

Verbindend und erschließend: Stadtbusse als Nebennetz

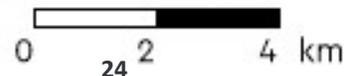
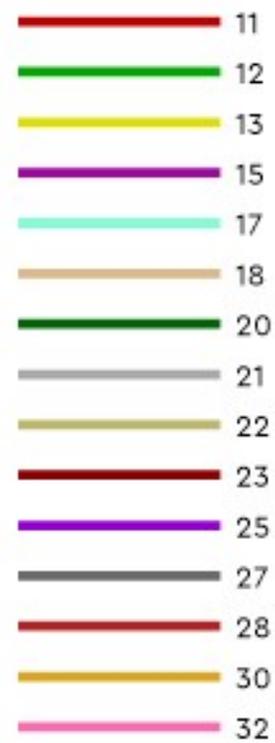


Im Zentrum Führung via Moritzstraße/Oranienstraße, Friedrich-Ebert-Allee, Webergasse/Coulinstraße und 1. Ring

Radiale Verbindungen im Stadtbusnetz

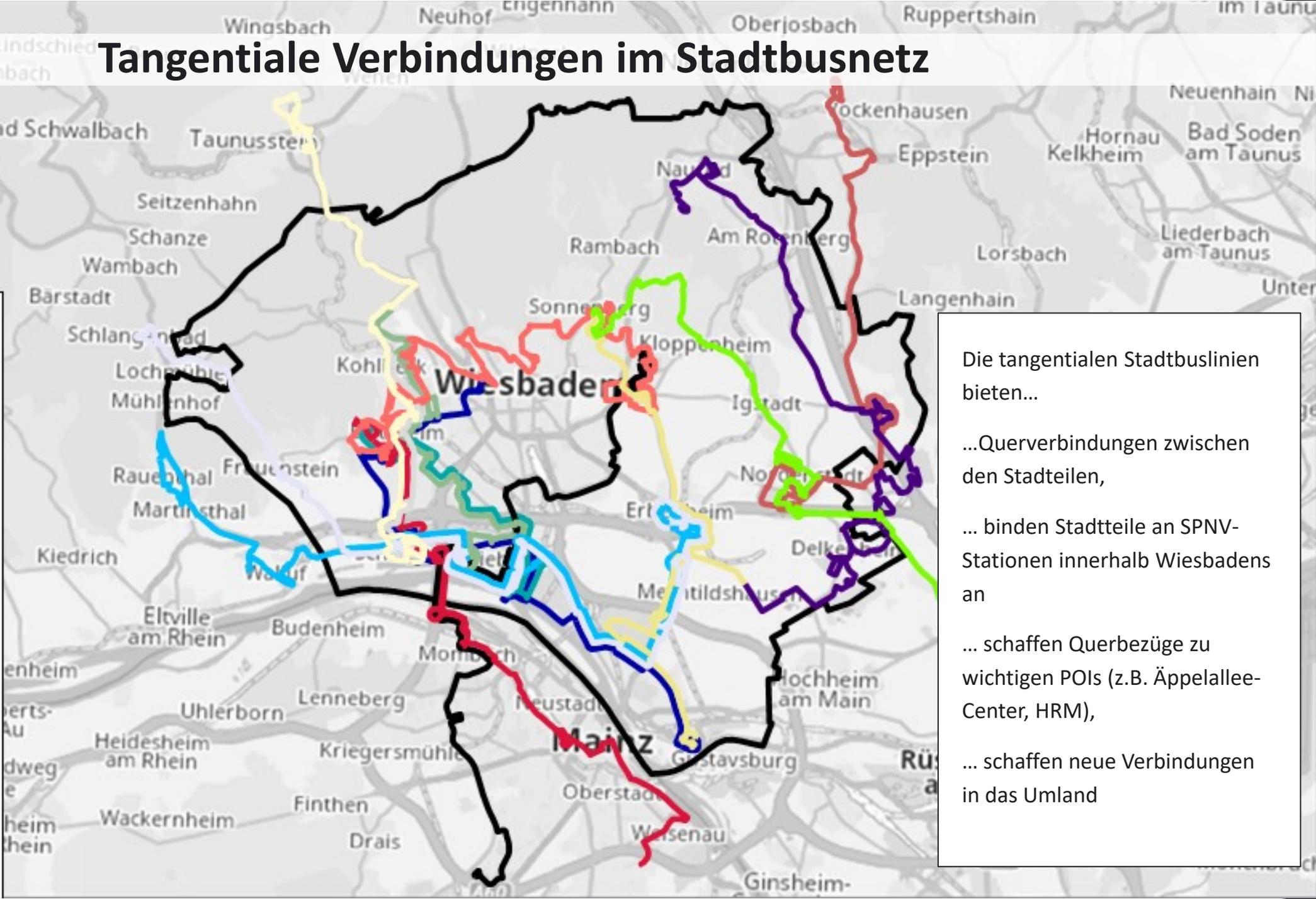
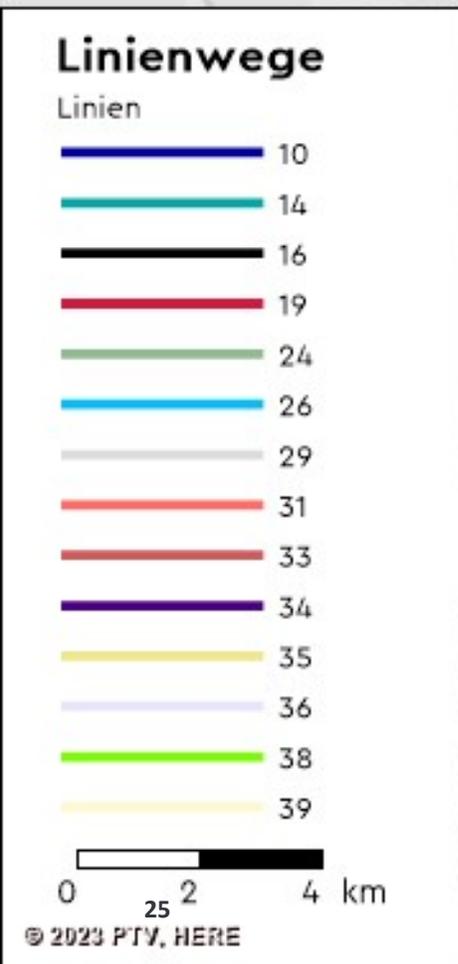
Linienwege

Linien



Die radialen Stadtbuslinien binden...
...die Bereiche zwischen den Metrobusachsen an das Zentrum und die Innenstadt an,
... bieten Angebote für Statteile ohne Metrobus und
... verknüpfen das Netz mit den S-Bahnen im Umland

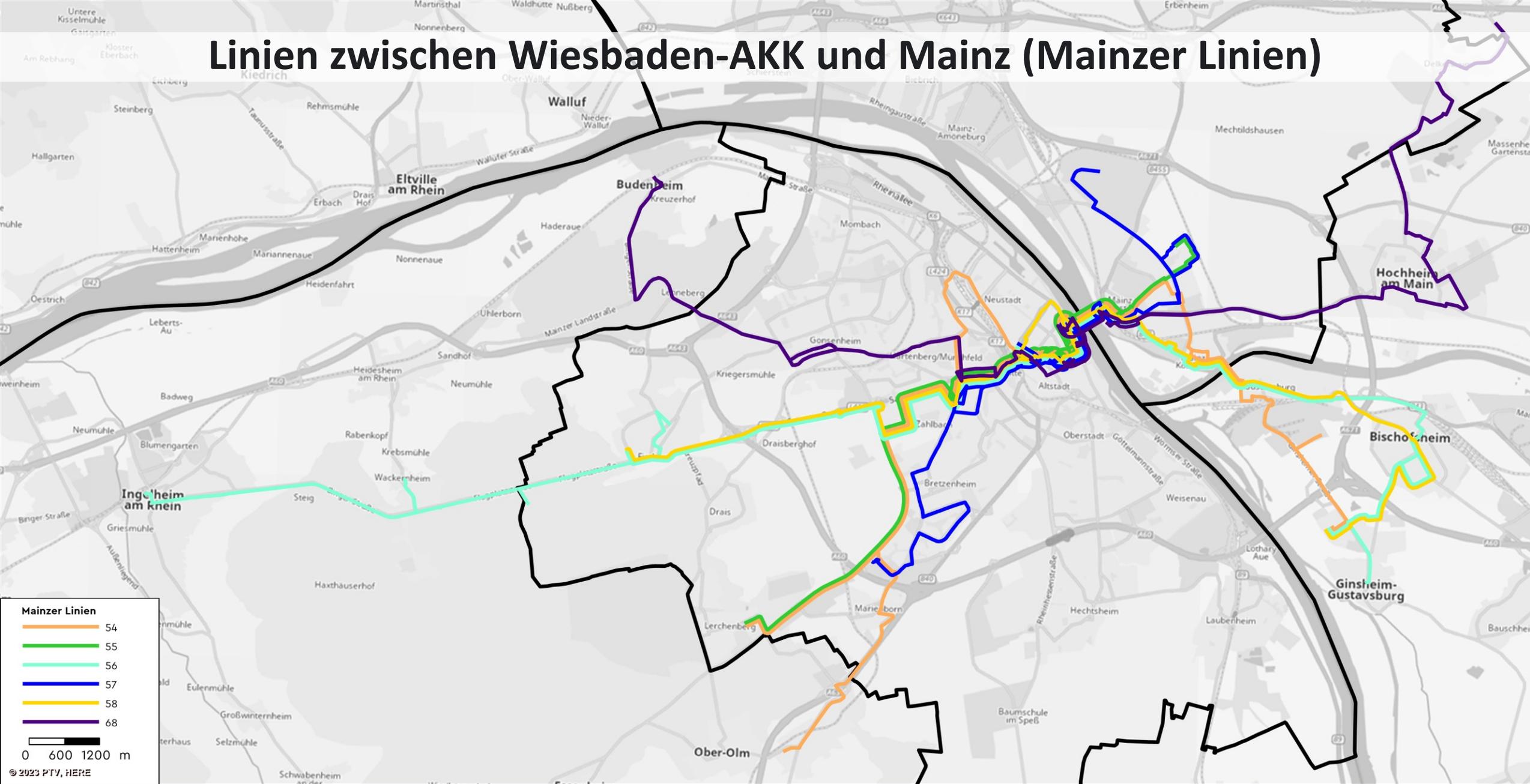
Tangentiale Verbindungen im Stadtbusnetz



Die tangentialen Stadtbuslinien bieten...

- ...Querverbindungen zwischen den Stadtteilen,
- ... binden Stadtteile an SPNV-Stationen innerhalb Wiesbadens an
- ... schaffen Querbezüge zu wichtigen POIs (z.B. Äppelallee-Center, HRM),
- ... schaffen neue Verbindungen in das Umland

Linien zwischen Wiesbaden-AKK und Mainz (Mainzer Linien)



Quartiersbusse/Vorortbusse – Planungsgrundsätze

- Verbindungen mit geringer Nachfrage oder auf Relationen, die durch klassische Busse nicht befahrbar sind → Linienbezogen Einsatz von Minibussen
 - Kleinräumige Erschließungsfunktion und tangentiale Verbindungen
 - Betrieb nach Bedarf, dadurch bessere Verfügbarkeit möglich als bei einem starren Takt
- Quartiersbusse bilden eine Ergänzung zum Haupt- und Nebennetz

Takt

- 30' bis 60'

Bedienungszeit

- In der Regel 4:30-1:00 Uhr

Kennzeichnung

- Nummernlinien (Integration Stadtbusnetz)

Fahrzeug

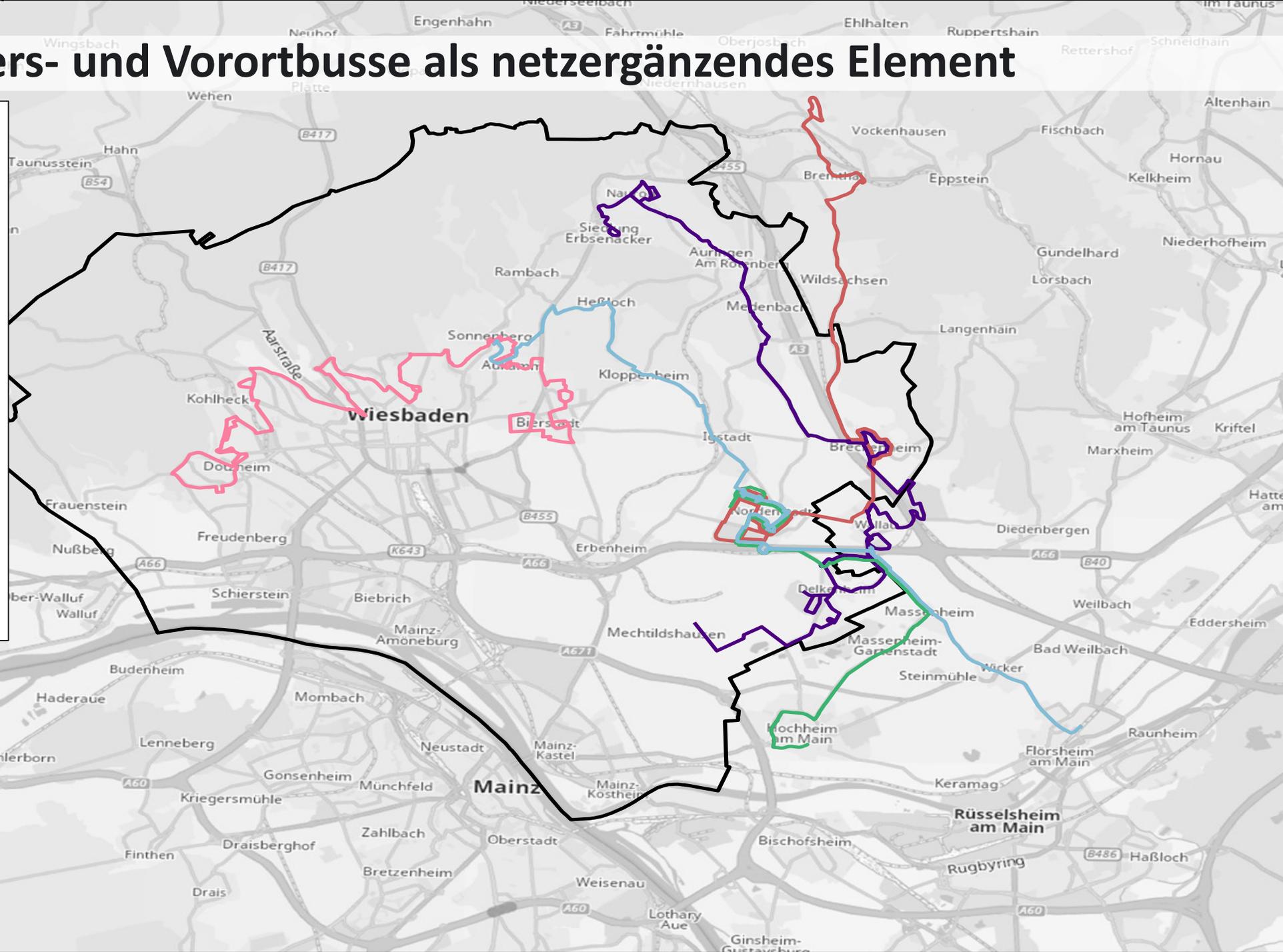
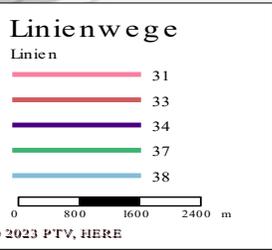
- Midi- oder Minibus

Quartiers- und Vorortbusse als netzergänzendes Element

Linie 31 als Linienverkehr mit Minibussen als Querverbindung im Wiesbadener Norden

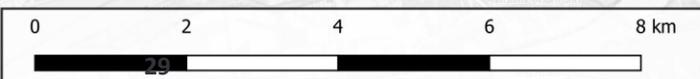
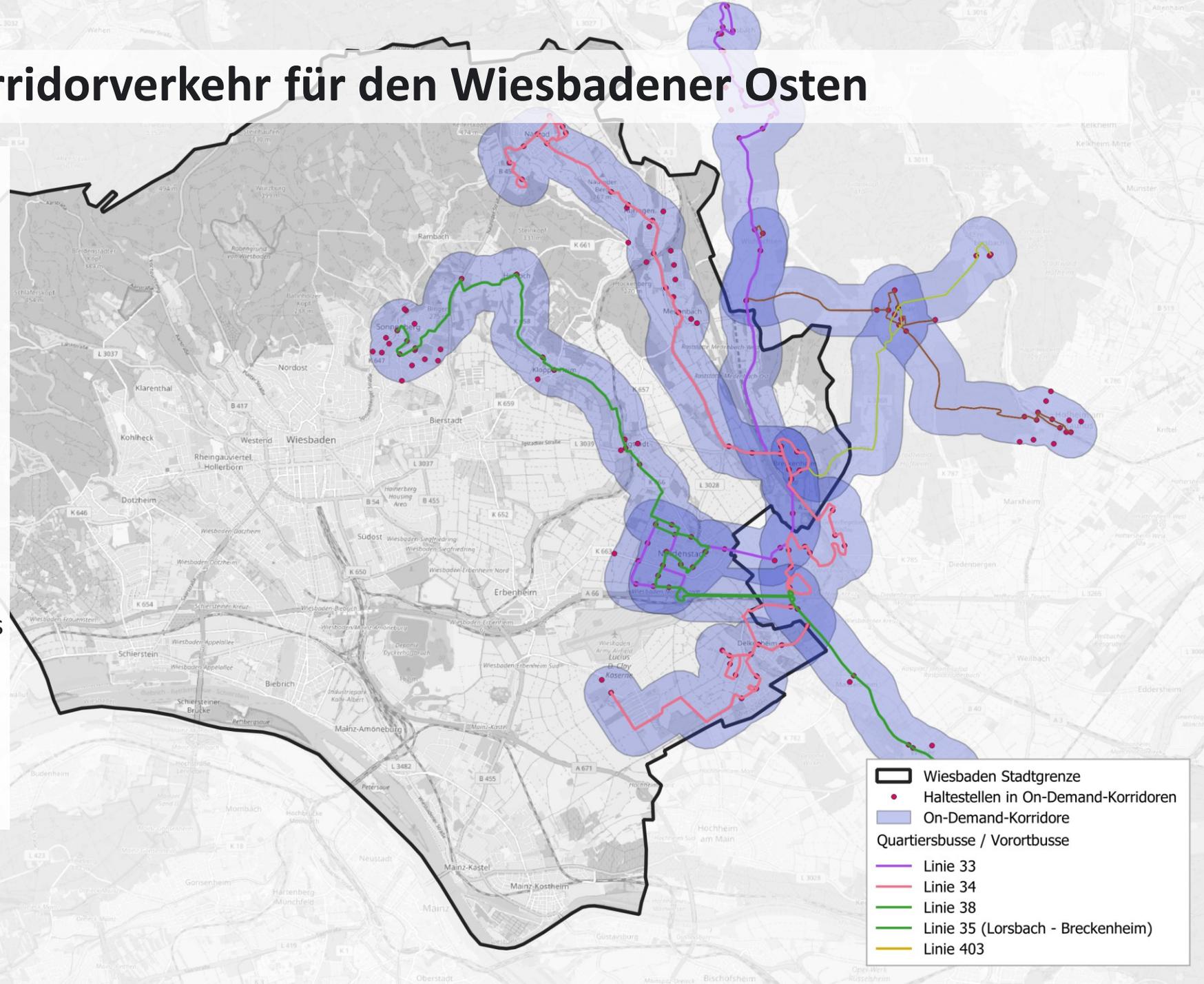
Betrieb der Linien 33, 34, 37 und 38 in Abhängigkeit von der Wirkungsanalyse (Anbindung Bahnhof Wallau-Delkenheim)

- Variante 1: Klassischer Linienverkehr
- Variante 2: Digitaler Korridorverkehr



Variante: digitaler Korridorverkehr für den Wiesbadener Osten

- Kostengünstiges und flexibles Angebot bei geringer Verkehrsnachfrage:
Das Angebot kann entlang der Korridore der Linien genutzt werden und flexibel die jeweils geeigneten Haltestellen anfahren.
- Bündelung von Fahrten im Korridor durch Fahrplanbindung, um den Fahrzeugbedarf gering zu halten
- Einsatz von Kleinbussen, die ebenfalls für den städtischen Nachtverkehr eingesetzt werden.



Der neue Nachtverkehr: Verfügbarkeit in allen Nächten

Nächte unter der Woche: NachtShuttle Wiesbaden

- bedarfsgesteuert und buchbar
- Verbindung in die Innenstadt (Flexzone) von allen Haltestellen
- Anschluss von allen Haltestellen an die SPNV-Stationen der S8 (Wiesbaden Hauptbahnhof, Wiesbaden-Ost, Mainz-Gustavsburg)

Nächte am Wochenende: Metrobus und NachtShuttle Wiesbaden

- Metrobus verkehrt am Wochenende nachts im Stundentakt (außer M9)
- NachtShuttle als Ergänzung bei allen Haltestellen, die nicht vom Metrobus bedient werden
- Anschluss an die SPNV-Stationen der S8 (s. o.)

Takt

- flexibel

Bedienungszeit

- Täglich ca. 1:00-4:30 Uhr

Kennzeichnung

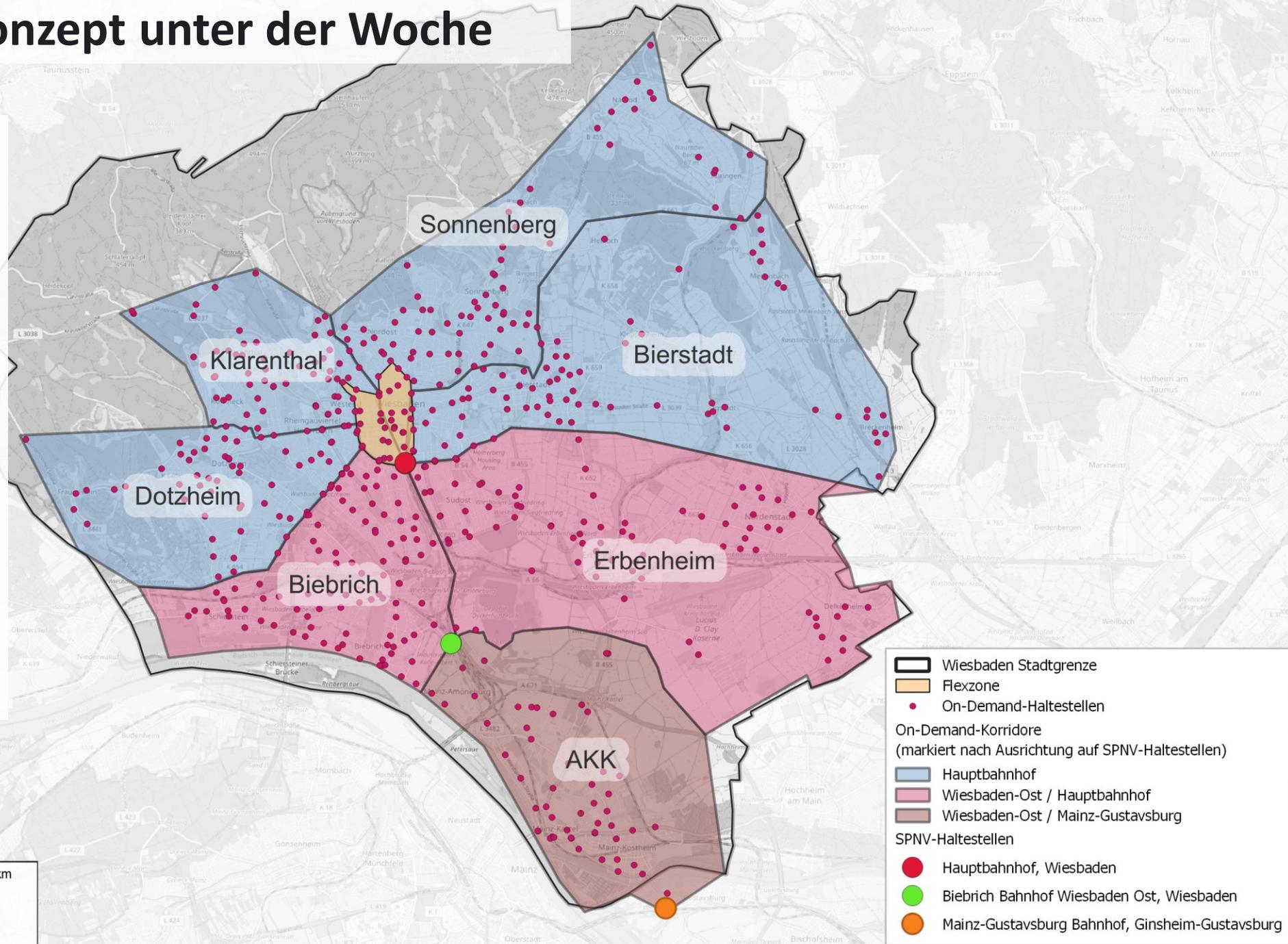
- M+ Nummer bzw. NachtShuttle

Fahrzeug

- Solo- oder Gelenkbus (MetroBus)
- Midi- oder Minibus (NachtShuttle)

NachtShuttle-Konzept unter der Woche

- Bedienung aller Haltestellen des Tagesverkehrs in sieben Korridoren
- Anschluss von und auf die S-Bahnlinie 8 an den SPNV-Stationen Wiesbaden Hbf, Wiesbaden-Ost und Mainz-Gustavsburg
- Fahrten von und zu jeder Haltestelle in der Flexzone Innenstadt möglich
- Fahrten zwischen anderen Haltestellen eines Korridors möglich, solange die Kapazität zur Erreichung der S-Bahn ausreichend ist



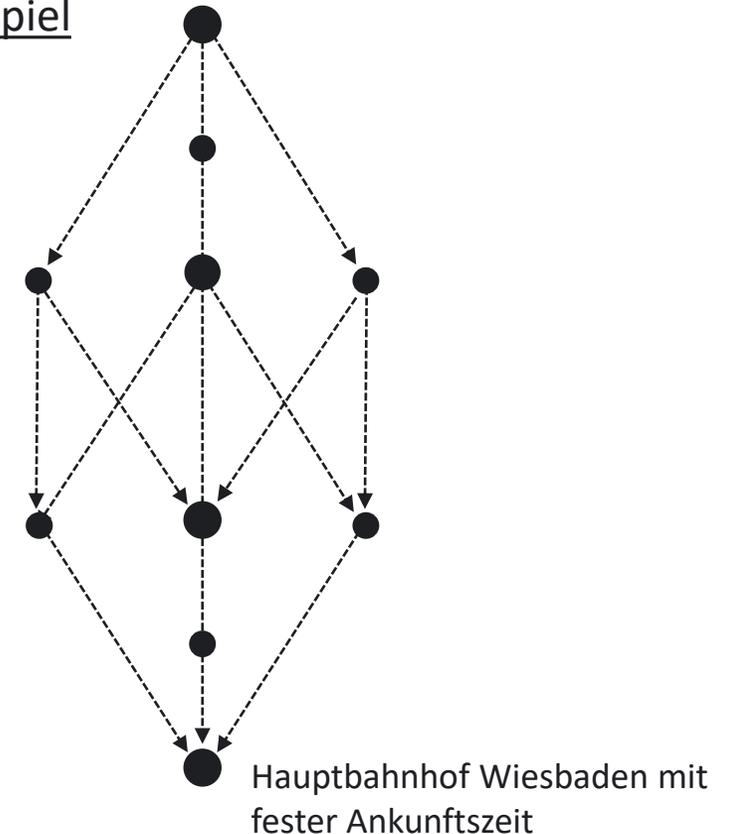
Der neue Nachtverkehr unter der Woche: Betriebskonzept

Räumlich flexible Bedienung mit festen Ankunfts-/Abfahrtszeiten an festen Haltestellen (Hauptbahnhof Wiesbaden, Bahnhof Wiesbaden-Ost, Bahnhof Mainz-Gustavsburg)

Vorteile:

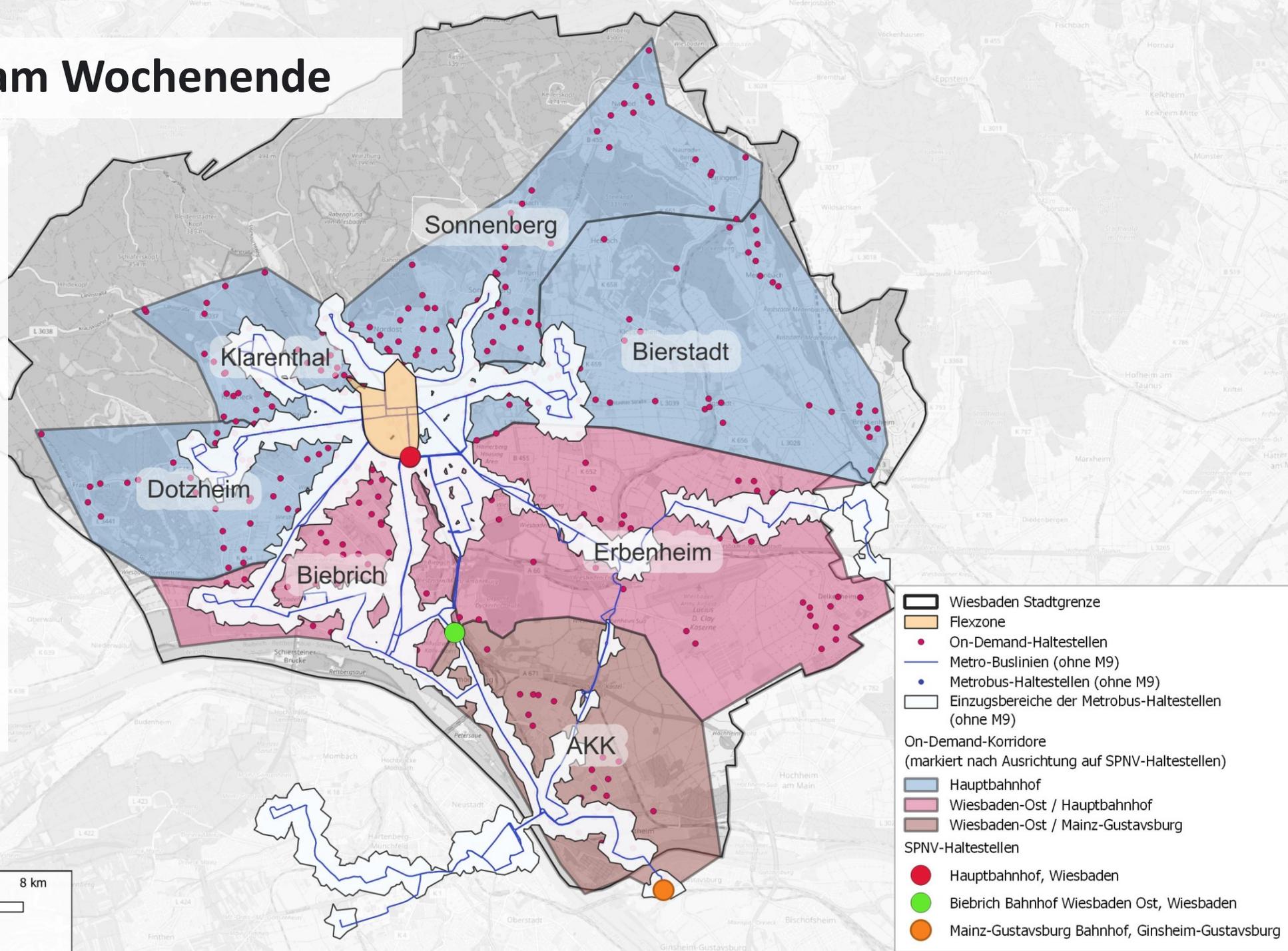
- Erschließung aller Haltestellen in der Nebenverkehrszeit über Korridoransatz
- Erschließung der gesamten Stadt zu moderaten Kosten
- Bedienung nur bei Bedarf
- Flexibel an Nachfrage anpassbar

Beispiel



Nachtverkehr am Wochenende

- Metrobusse verkehren nachts an Wochenende (Ausnahme M9)
- Ergänzung der Metrobuslinien durch NachShuttle und damit vollständige Erschließung des Stadtgebiets in der Nacht am Wochenende
- Das NachtShuttle verkehrt an allen Haltestellen des Tagesverkehrs, die nicht im Einzugsbereich der Metrobusse liegen. Es können nur auf die Innenstadt gerichtete Fahrten entlang der Korridore gebucht werden.



Wirkung des Zielnetzes 2030 auf die ÖPNV-Qualität

Wirkung des Zielnetzes 2030 auf die ÖPNV-Qualität

Arbeitsstand

Indikator	Inhalt	Status Zielnetzanalyse – Arbeitsstand 05.09.2023
Reisezeitverhältnis auf „schlechten“ Relationen	Die 25 Relationen mit dem schlechtesten Reisezeitverhältnis MIV/ÖPNV und mehr als 1.000 Personen pro Tag	Spürbare Verbesserungen auf 23 der 25 schlechtesten Relationen
Reisezeitverhältnis allgemein	Reisezeitverhältnis MIV/ÖPNV für alle Wege im Binnenverkehr Wiesbaden	Deutlich verbesserte Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV für Wege innerhalb Wiesbadens
Erschließungsqualität	Haltestellenerreichbarkeit in Kombination mit der Verbindungshäufigkeit zum Ziel	Deutlich mehr “sehr gut” erschlossene Gebiete bei gleichzeitig leichtem Rückgang der „hochwertigen“ Erschließung
Verbindungsqualität	Direkt erreichbare Ziele für verschiedene Stadtteilzentren	Deutlich mehr Direktverbindungen aus einzelnen Stadtteilzentren

Wirkung des Zielnetzes 2030 auf die ÖPNV-Qualität

Reisezeitverhältnisse

Berechnung der Reisezeitverhältnisse als wichtiges Kriterium

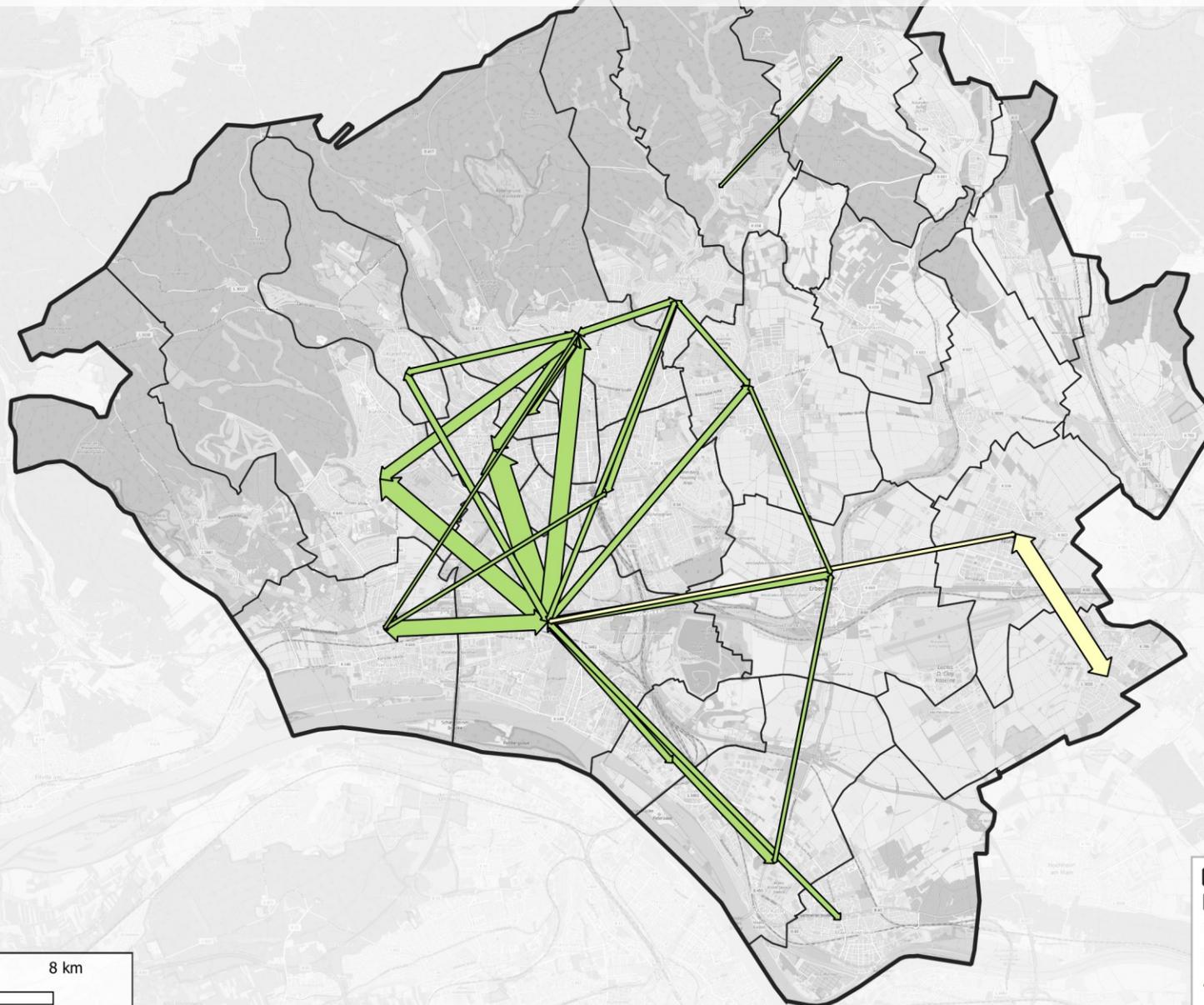
- Anhand der Mobilitätssimulation und dem anschließenden Routing aller Wege im Wiesbadener Binnenverkehr kann ein **Reisezeitverhältnis** zwischen einzelnen Verkehrsmitteln gebildet werden → z. B. ÖPNV/MIV.
- Bei den ÖPNV-relevanten Reisezeitverhältnissen ist nebenstehende richtlinienbasierte Kategorisierung erfolgt.
- Reisezeitverhältnisse von <1,5 sprechen **wahlfreie Menschen** an, ab 2,1 ist der ÖPNV kaum konkurrenzfähig

Qualitätsstufe	Reisezeitverhältnis (t _{ÖPNV} /t _{MIV})
A	< 1,0
B	1,0 bis < 1,5
C	1,5 bis < 2,1
D	2,1 bis < 2,8
E	2,8 bis < 3,8
F	≥ 3,8



Entwicklung der 25 unattraktivsten Relationen

Arbeitsstand

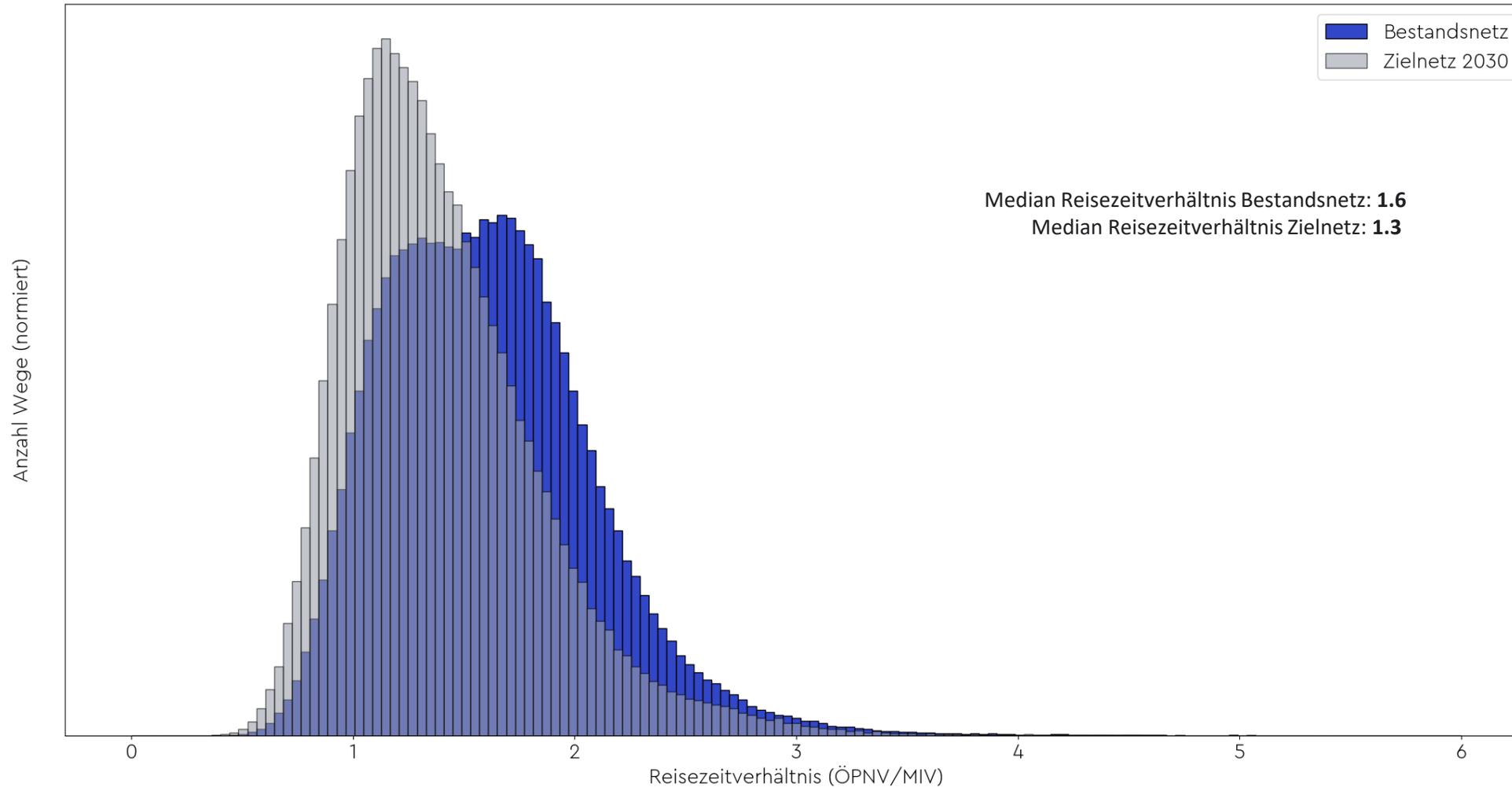


- Wiesbaden-Stadtgrenze
- Stadtteilgrenzen
- Vergleich Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV Relationen zwischen Zielnetz und Bestandsnetz
- Verbesserung im Zielnetz
- vergleichbares Reisezeitverhältnis



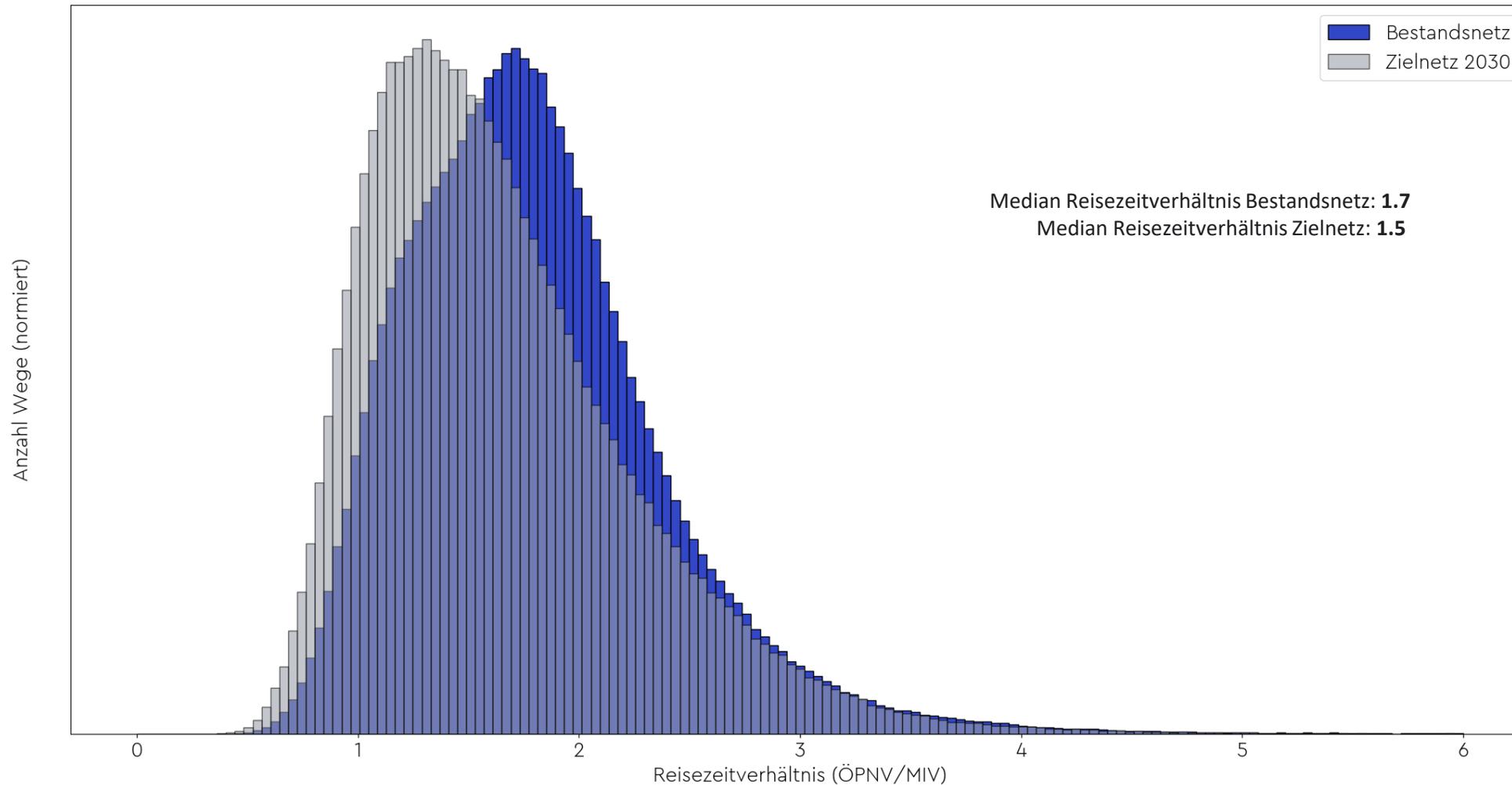
Vergleich Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV zwischen Bestandsnetz und Zielnetz – Binnenverkehr Wiesbaden

Arbeitsstand



Vergleich Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV zwischen Bestandsnetz und Zielnetz – Gesamtverkehr Wiesbaden

Arbeitsstand



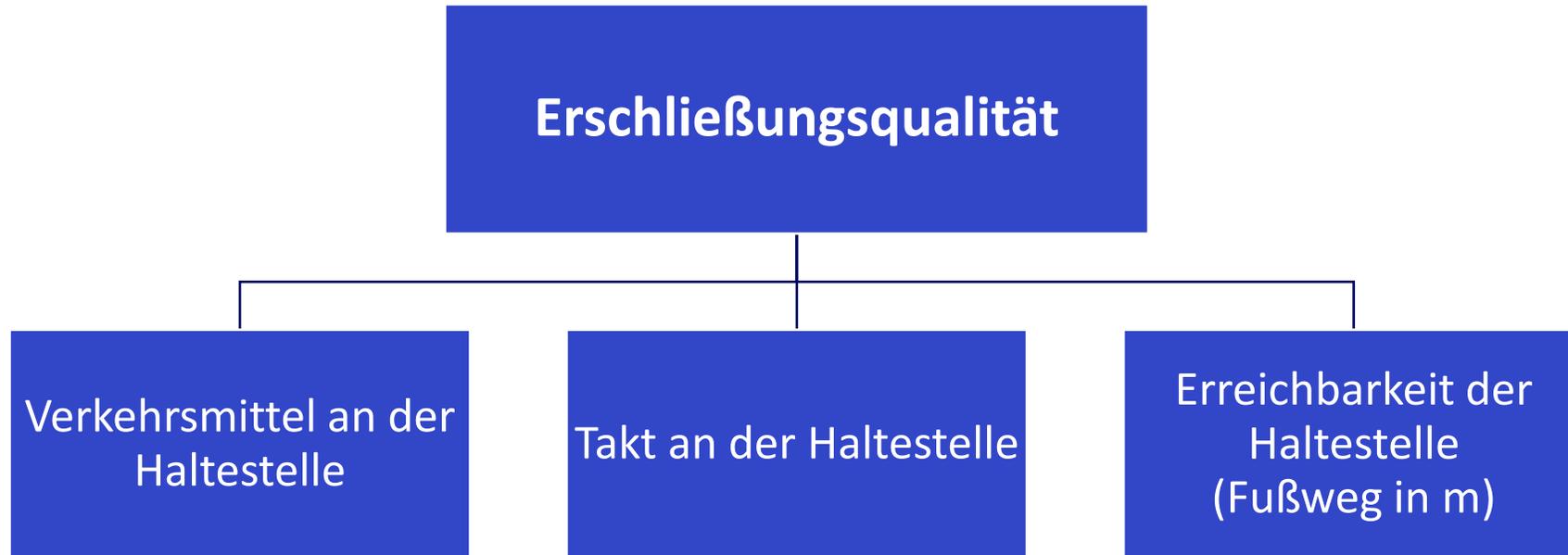
Wirkung des Zielnetzes 2030 auf die ÖPNV-Qualität

Erschließungsqualität

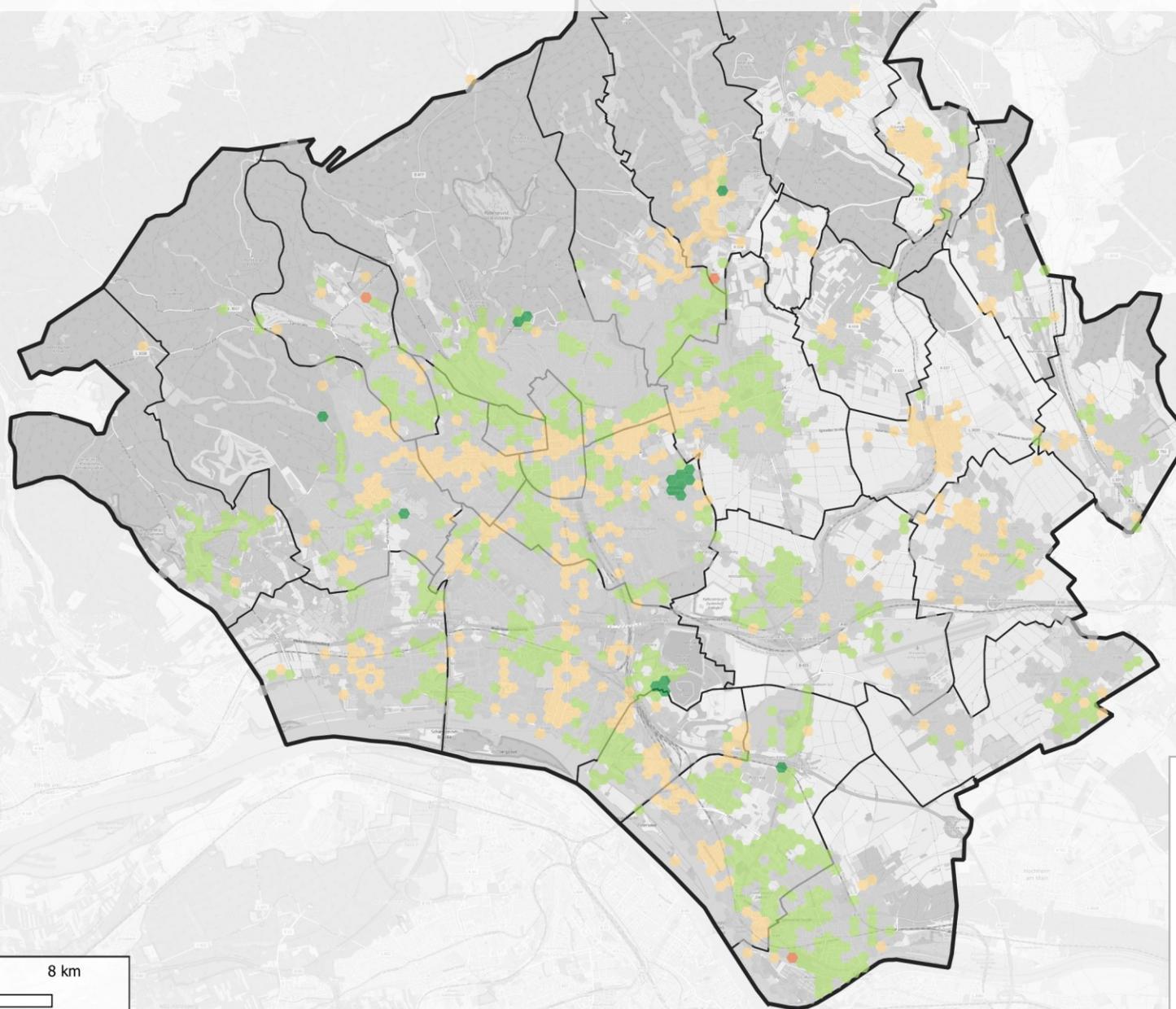
Was bedeutet Erschließungsqualität?

- Wichtiges Kriterium, um festzustellen, in welchen Bereichen Erschließungsdefizite bestehen bzw. in welchen Bereichen bereits mit dem aktuellen ÖPNV-Angebot eine gute Erschließungsqualität besteht
- Die Erschließungsqualität im Bestandsnetz wird als Grundlage für einen Vergleich mit dem Zielnetz 2030 für den Nahverkehrsplan herangezogen. Damit kann die Wirksamkeit der Maßnahmen im Zielnetz 2030 überprüft und validiert werden
- Es wird ein verbesserter Ansatz verfolgt, bei dem an Stelle von Radien reale Fußwegedistanzen zugrunde gelegt werden (nutzerzentrierter Ansatz)

Welche Kriterien fließen in die Berechnung der Erschließungsqualität ein?



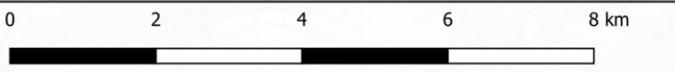
Erschließungsqualität im Vergleich (Zielnetz 2030 – Bestandsnetz)



Wiesbaden-Stadtgrenze
Stadtteilgrenzen

Vergleich Erschließungsqualität Zielnetz
im Vergleich zum Bestandsnetz

- deutliche Verbesserung
- Verbesserung
- gleiche Erschließungsqualität
- geringe Verschlechterung
- Verschlechterung



Erschließungsqualität – Bevölkerungsanteile je Güteklasse

Arbeitsstand

Güteklasse	Anteil Bevölkerung	
	Bestandsnetz	Zielnetz 2030
A – Hochwertig	14%	7%
B – Sehr gut	20%	35%
C - Gut	56%	49%
D - Befriedigend	9%	8%
E – Basis	1%	1%
F - Marginal	0%	0%
G - Minimal	0%	0%

Was bedeuten die Ergebnisse der Erschließungsqualität?

- Die **reine Erschließung** von Wiesbaden durch ÖPNV-Angebote – ohne die Bewertung der Qualität durch Verkehrsmittel und Takt – liegt auf einem sehr hohen Niveau.
- Durch **zahlreiche neue Haltestellen im Zielnetz 2030** werden neue Bereiche an den ÖPNV direkt und mit kurzen Fußwegen angeschlossen (z.B. Aukammallee, Neroberg oder Röderstraße).
- Der Anteil der Siedlungsfläche von Wiesbaden, der im Zielnetz 2030 **Sehr gut** erschlossen wird, steigt um 15 Prozentpunkte.

Was bedeuten die Ergebnisse der Erschließungsqualität?

- Der Anteil Kategorie **Hochwertig** nimmt im Zielnetz um sieben Prozentpunkte ab. Dies ist eine geplante Abnahme:
- Ziel der Netzkonzeption war es, die heute hohe Qualität zu erhalten, aber stärker in der Fläche zu verteilen. Gleichzeitig sollte die Anzahl der Linien in der Innenstadt verringert werden, um den Betrieb insgesamt verlässlicher und zuverlässiger anbieten zu können und eine Überlastung des Netzes, welches durch das hochwertige Angebot an dieser Stelle entsteht, zu reduzieren.
- **Beispiel:**
 - Auf der Bierstadter Höhe verkehren heute die Linien 17, 21, 22, 23, 24 und 37 und sorgen dort für einen sehr dichten Takt (und eine **Hochwertige** Erschließungsqualität)
 - Im Zielnetz 2030 fahren hier die Metrobuslinien M1 und M2 im gemeinsamen 7,5 min. Takt. Zusätzlich fahren die neuen Stadtbuslinien 25 und 28 im gemeinsamen 15 min. Takt über die Aukammallee und binden hier mit drei neuen Haltestellen Wohngebiete und die dortigen Kliniken direkter und fußläufiger an.
 - Die heute **hochwertige** Erschließungsqualität der bestehenden Haltestellen Wartestraße und Plutoweg nimmt durch die Verteilung der Angebote in die Fläche leicht ab und ist im Zielnetz 2030 **Sehr gut**. Die vermeintliche Verschlechterung der Erschließungsqualität wird hier durch die einen größeren Anteil **Sehr gut** erschlossener Siedlungsbereich ausgeglichen.

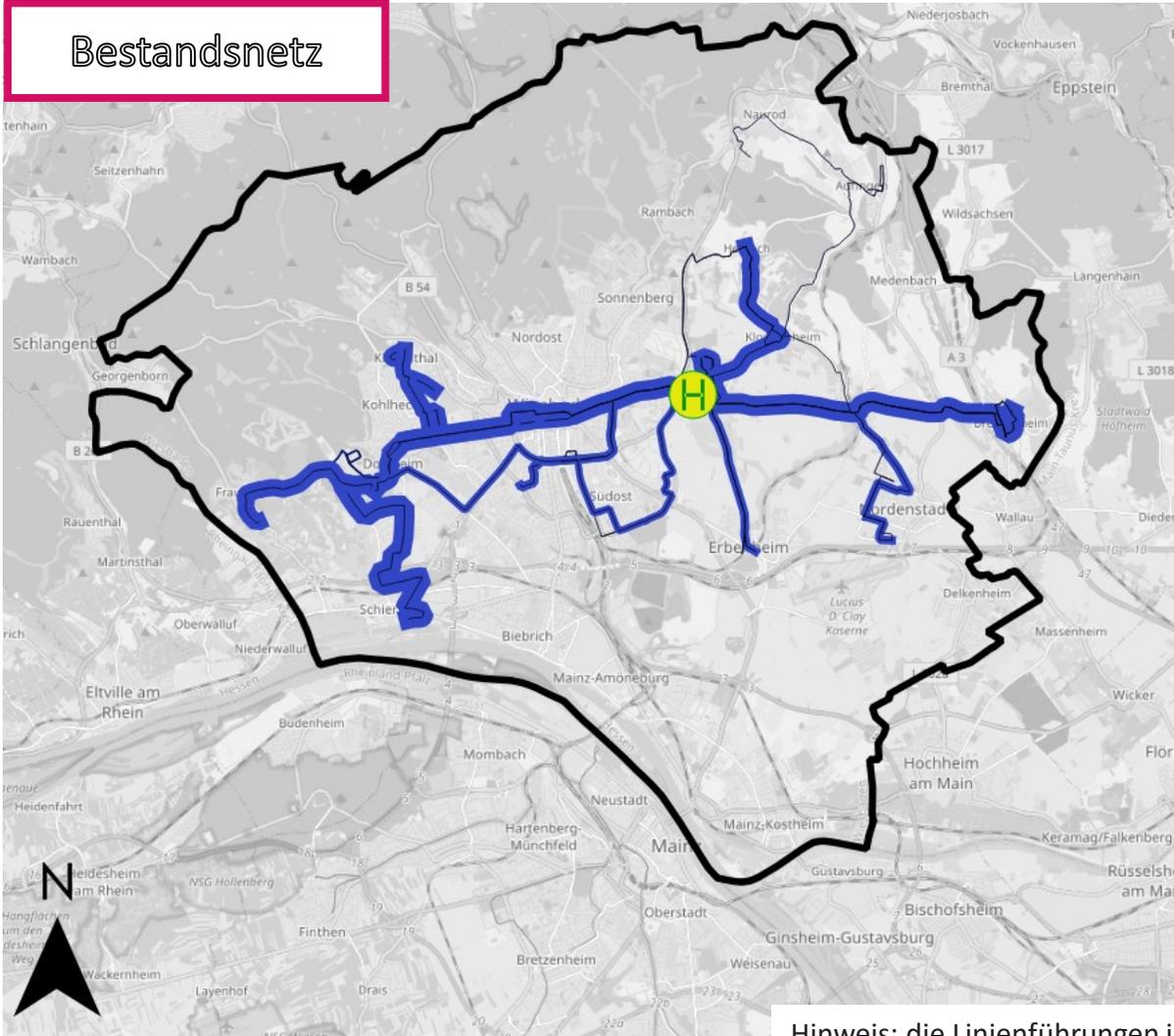
Wirkung des Zielnetzes 2030 auf die ÖPNV-Qualität

Verbindungsqualität

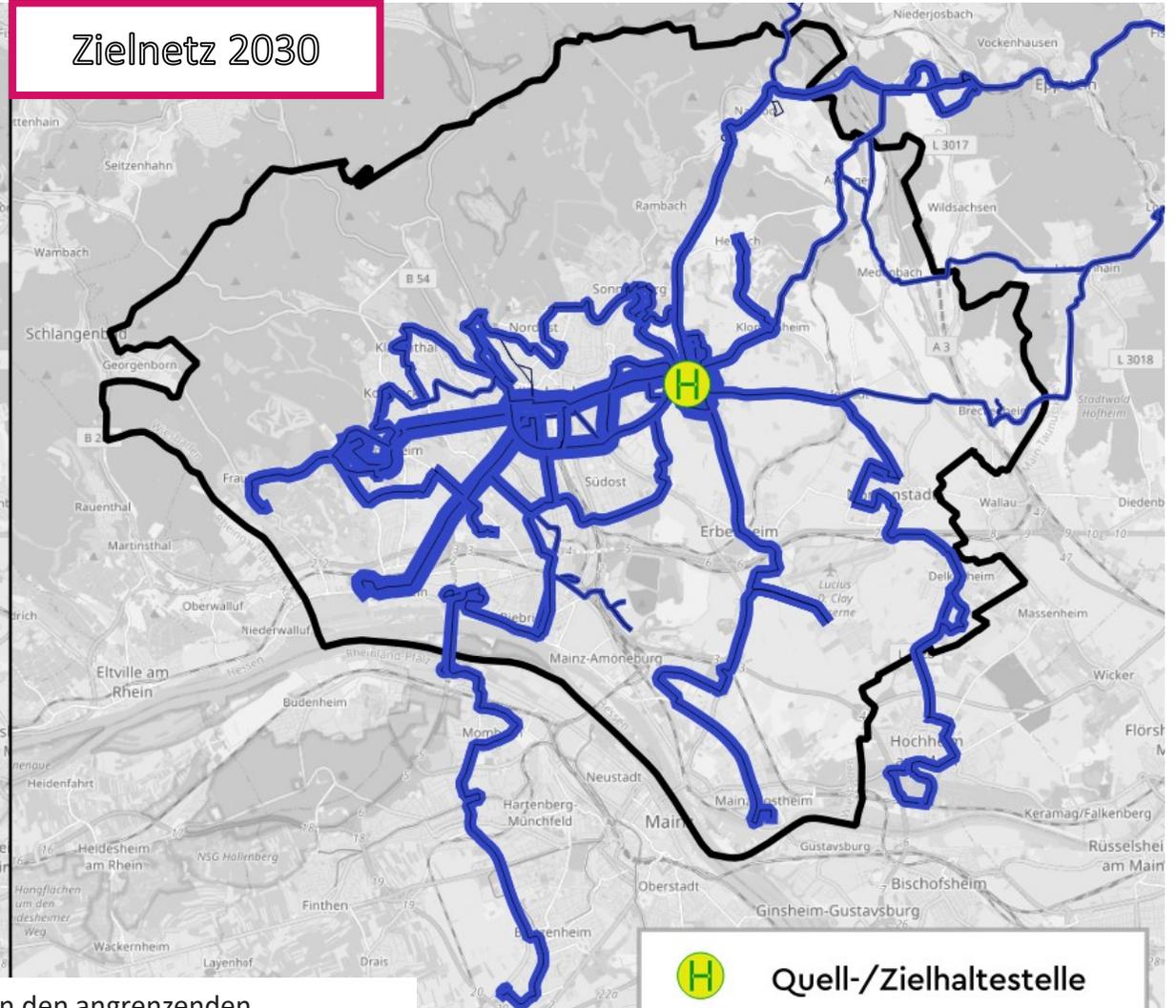
Bierstadt, Poststraße - Direktverbindungen

Arbeitsstand

Bestandsnetz



Zielnetz 2030



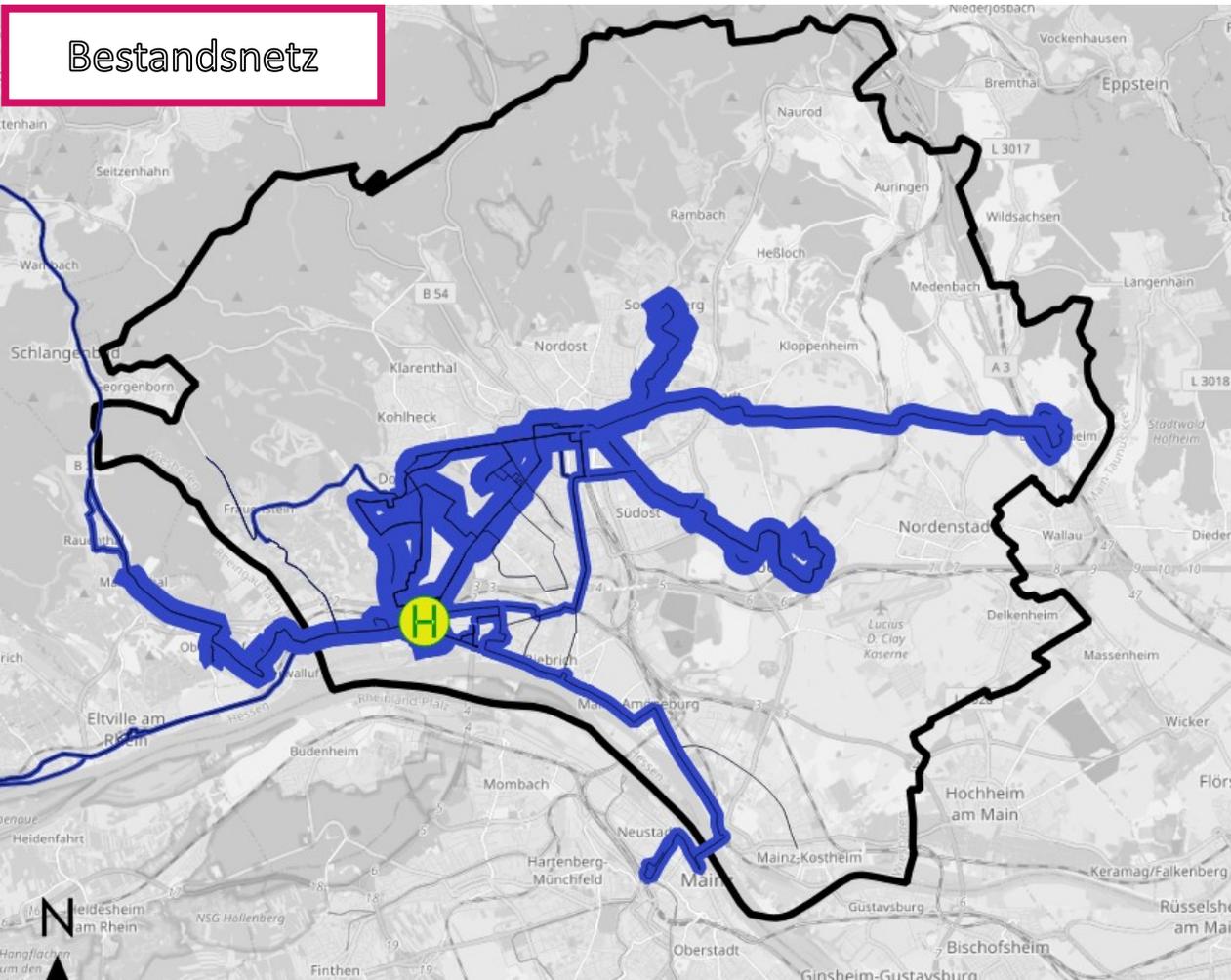
 Quell-/Zielhaltestelle

Hinweis: die Linienführungen in den angrenzenden Landkreisen sind noch nicht im Detail mit den dortigen Aufgabenträgern abgestimmt

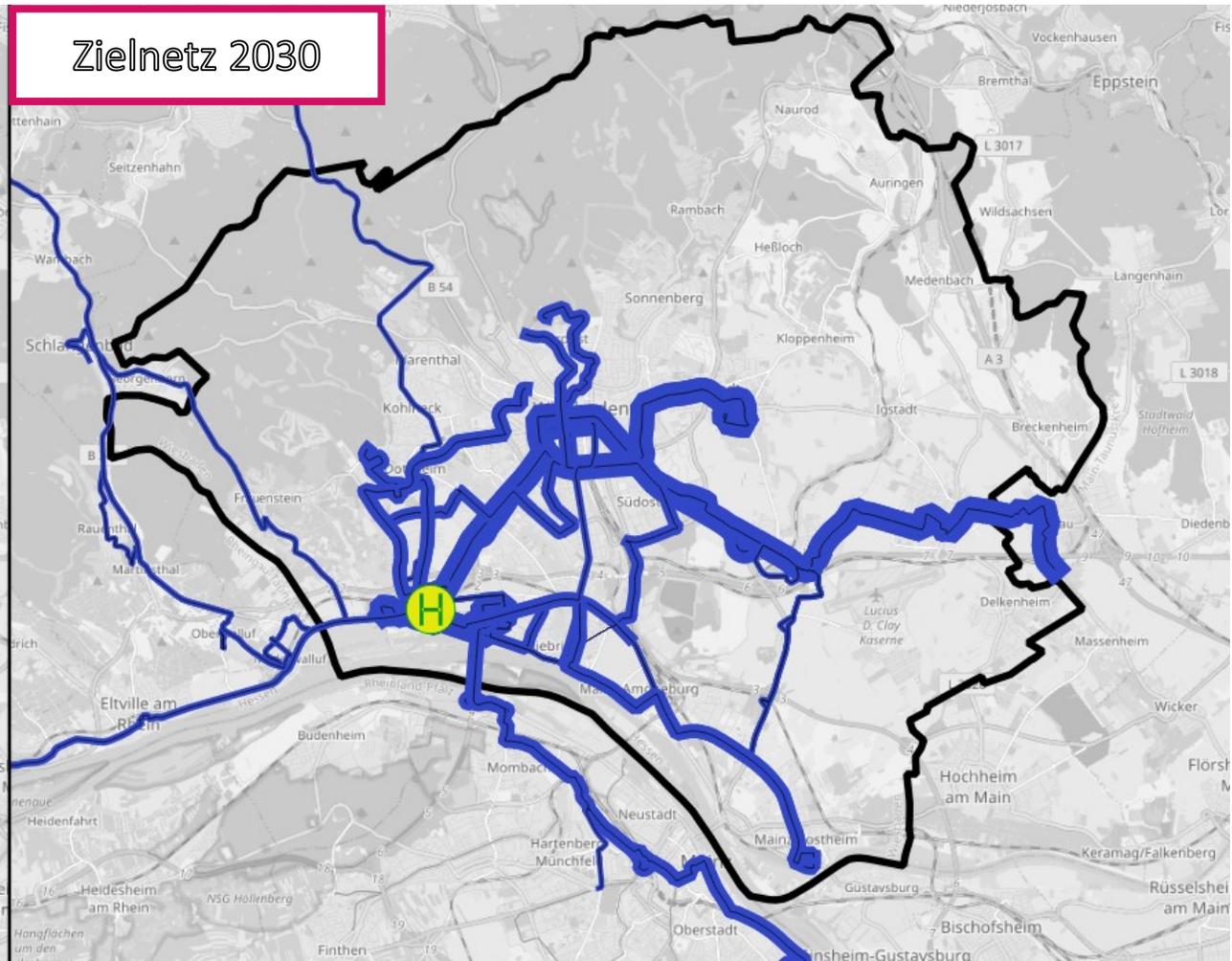
Schierstein, Zeilstraße - Direktverbindungen

Arbeitsstand

Bestandsnetz



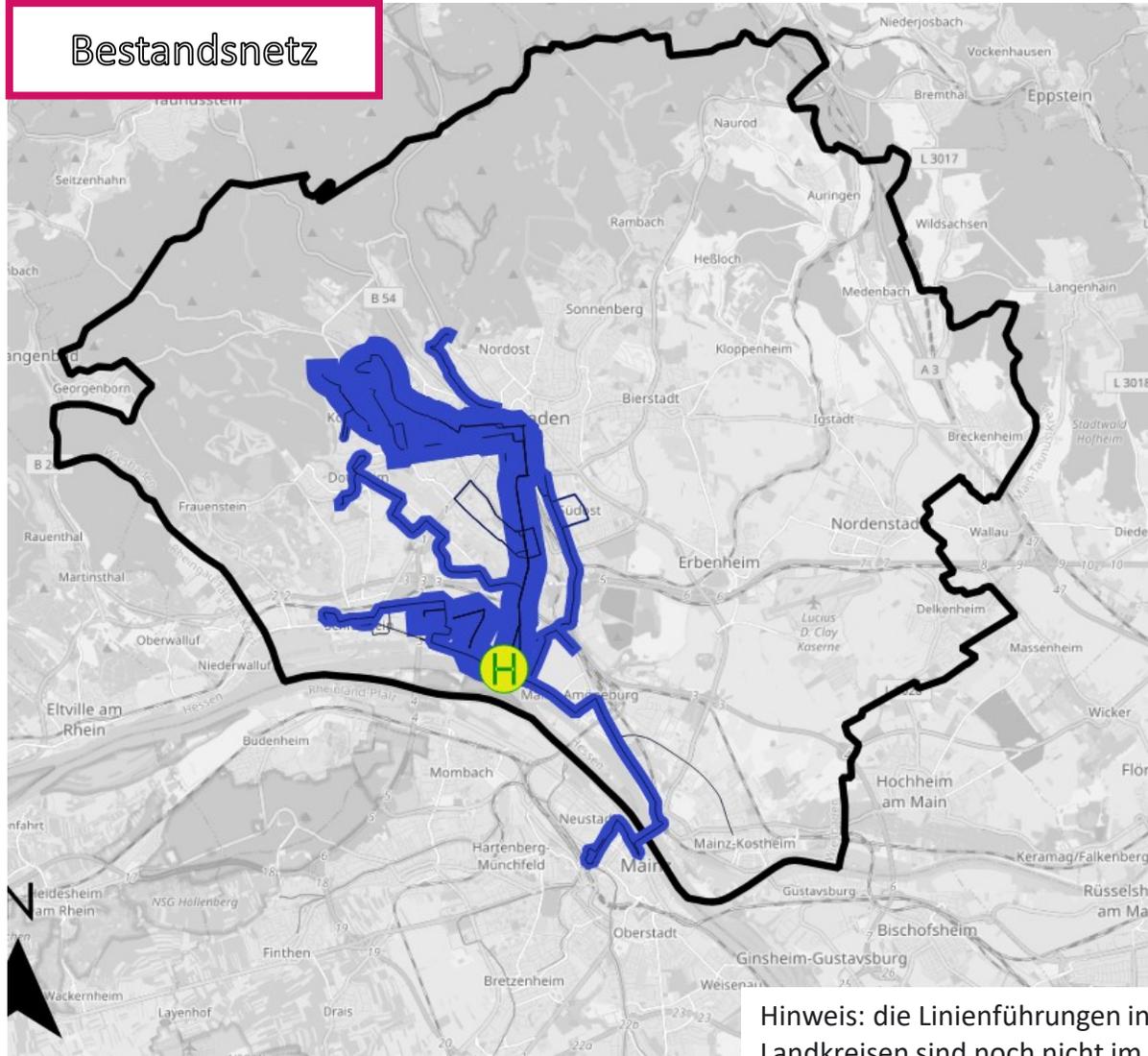
Zielnetz 2030



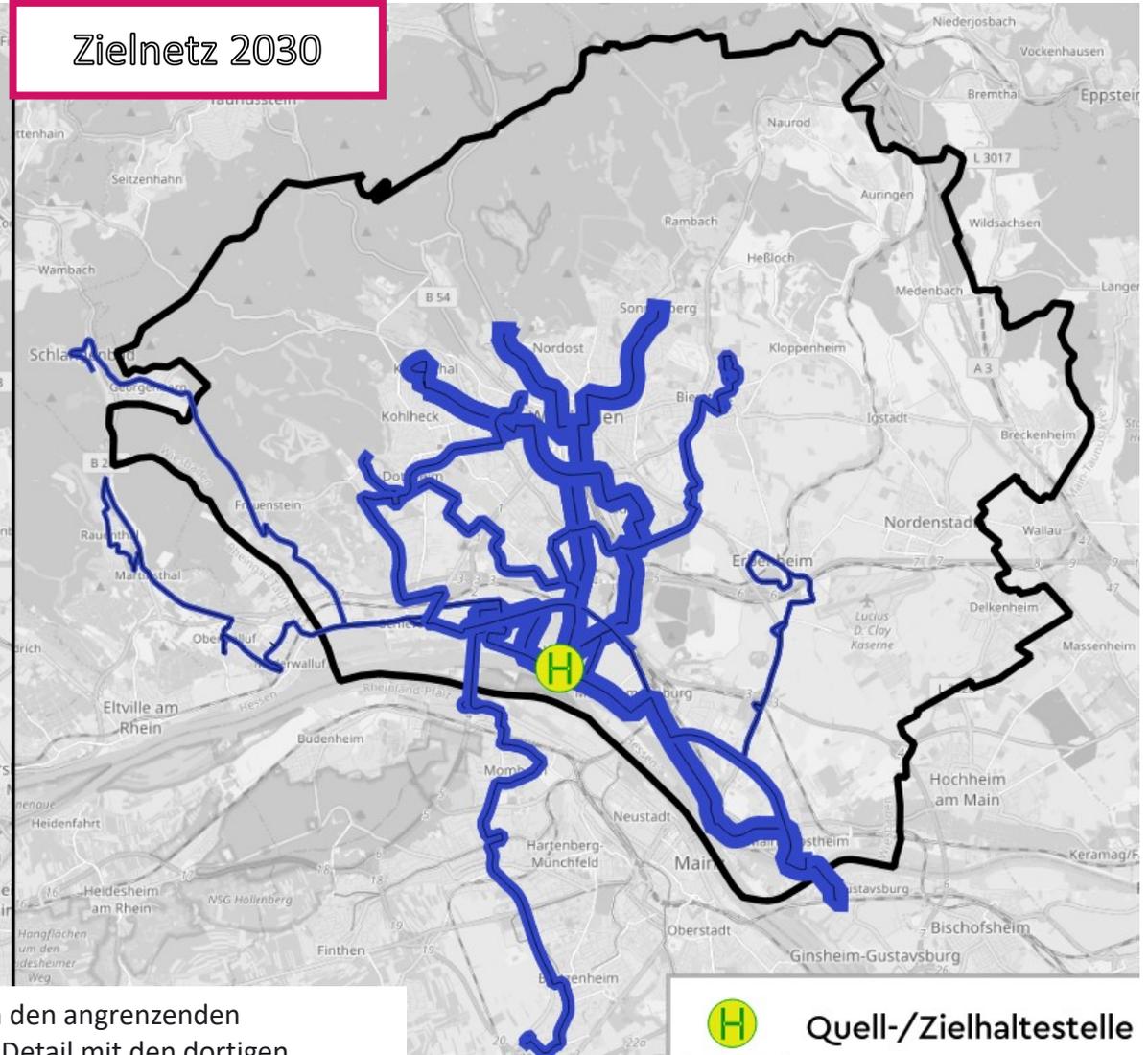
Hinweis: die Linienführungen in den angrenzenden Landkreisen sind noch nicht im Detail mit den dortigen Aufgabenträgern abgestimmt

Biebrich, Rheinufer/Rheingaustraße - Direktverbindungen

Bestandsnetz



Zielnetz 2030

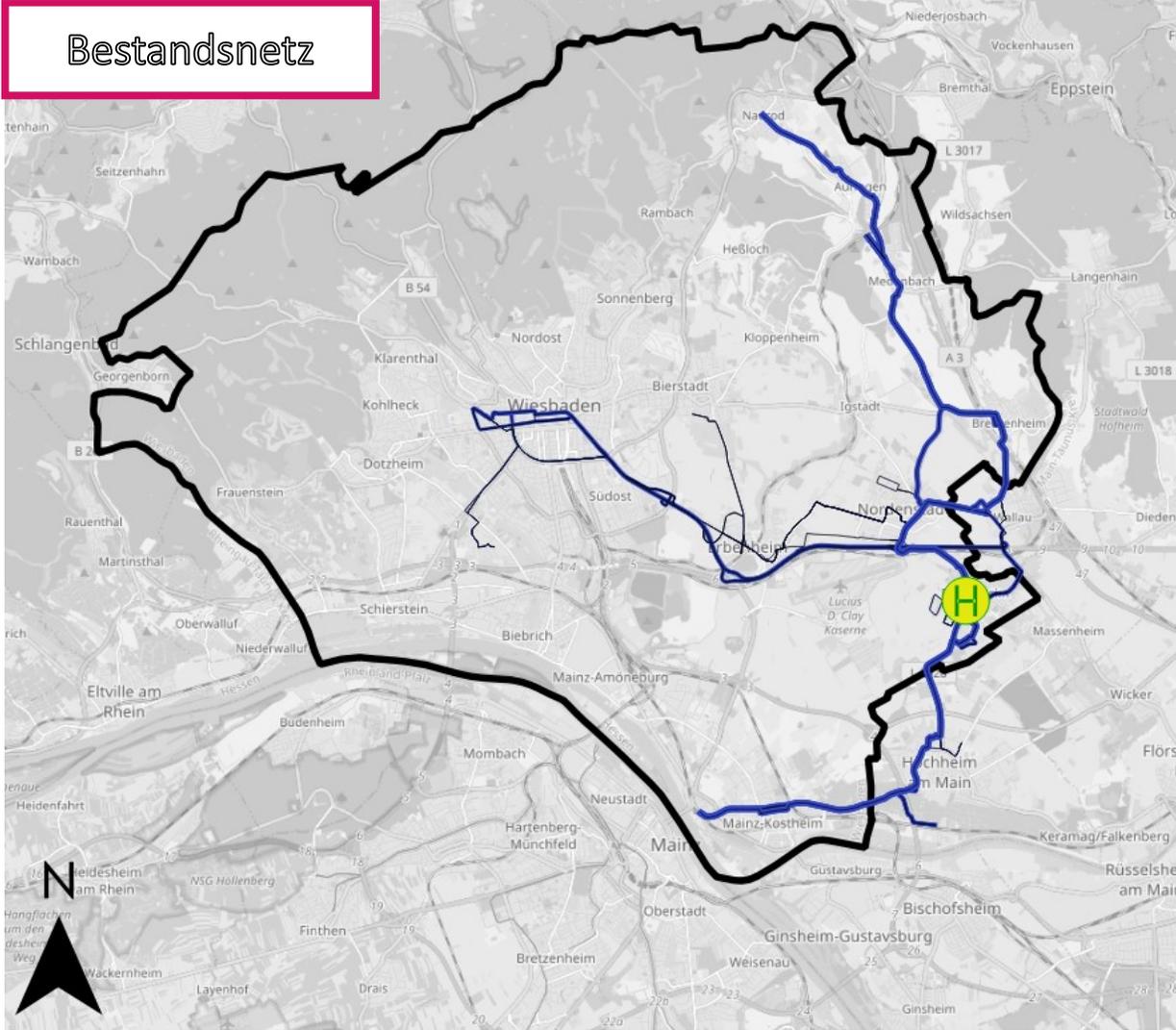


Hinweis: die Linienführungen in den angrenzenden Landkreisen sind noch nicht im Detail mit den dortigen Aufgabenträgern abgestimmt

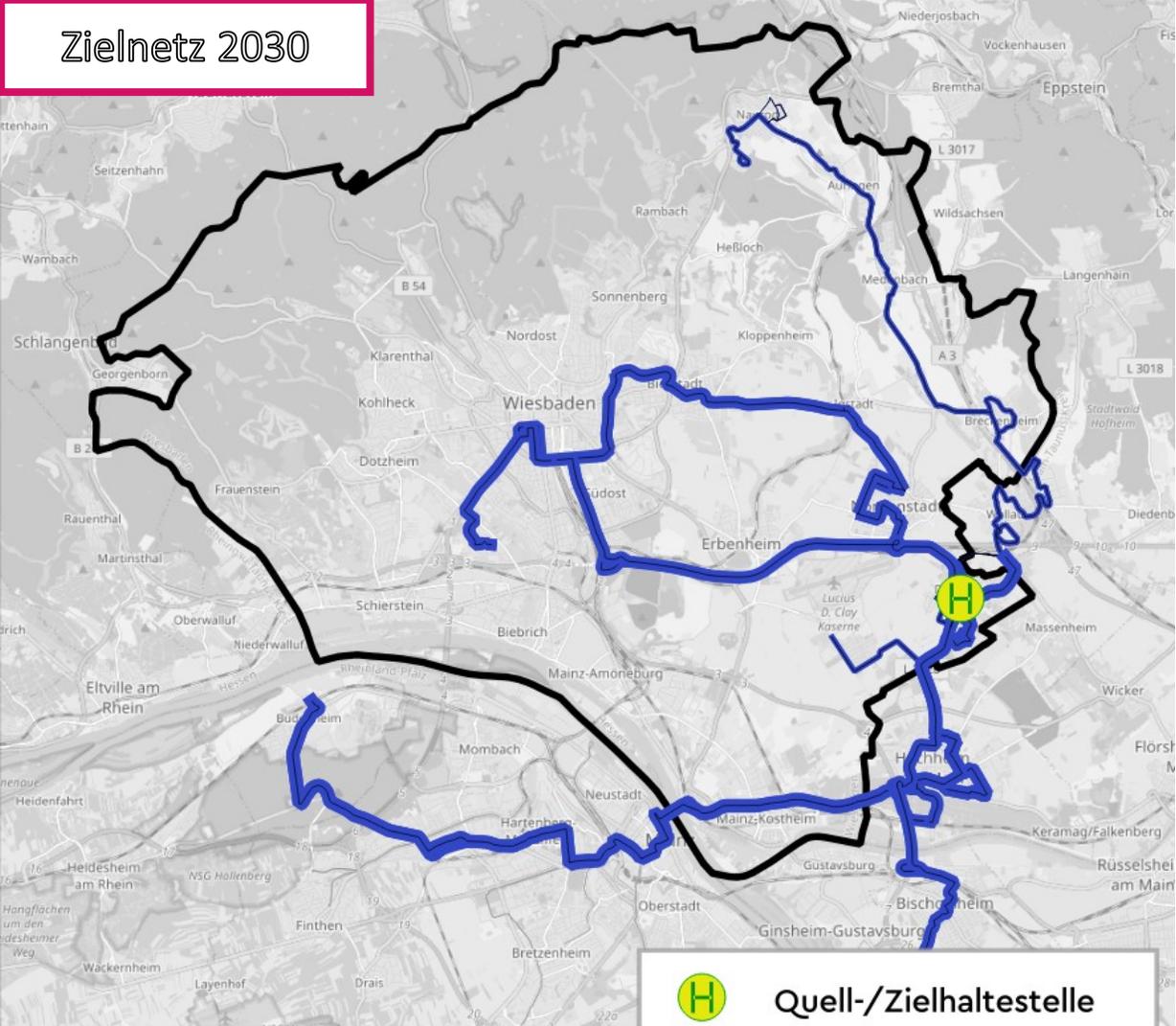
Delkenheim, Mühlberg - Direktverbindungen

Arbeitsstand

Bestandsnetz



Zielnetz 2030



 Quell-/Zielhaltestelle
 

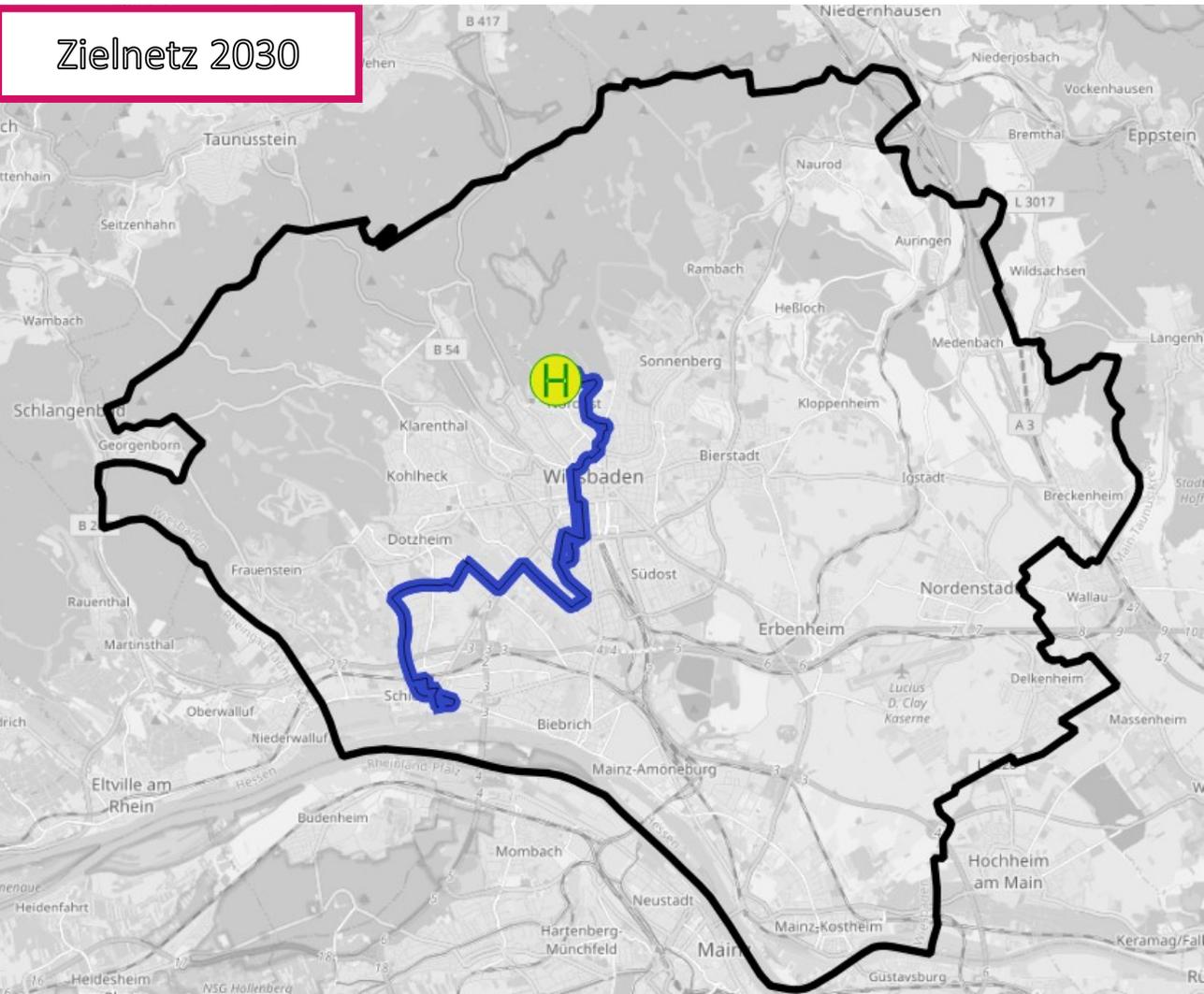
Neroberg- Direktverbindungen

Arbeitsstand

Bestandsnetz



Zielnetz 2030



Wirkung des Zielnetzes 2030 auf die Betriebsleistung

Zielkonzept 2030: Entwicklung der Betriebsleistung

Arbeitsstand

Fahrplankilometer im Zielnetz (Vergleich Zielnetz 2030-Bestandsnetz):

Fahrplankilometer Δ Zielnetz-Bestandsnetz (%)	Stadtgebiet Wiesbaden	Stadtgebiet Wiesbaden ohne AKK	Zielnetz gesamt
Busverkehr und SPNV	+16%	+15%	+14%
Busverkehr gesamt	+14%	+13%	+16%
Stadt-/Metrobus (Betrieb durch ESWE)	+7%	+5%	+14%
Regional-/Expressbus	+59%	+59%	+36%

Mit der Zunahme der Fahrplankilometer in den einzelnen Produktkategorien ist mit einem Anstieg der Betriebskosten in etwa gleicher Größenordnung zu rechnen

Zielnetz 2030: Fahrzeugbedarf

Arbeitsstand

Benötigte Fahrzeuge für das Zielnetz:

- 25 Doppelgelenkbusse für die Metrobuslinien M1, M4 und M6
- 192 Gelenk- und Solobusse für die Metrobuslinien M2, M3, M5, M7-M9 und die Stadtbuslinien (ohne „Mainzer Linien“ 54-58 und 68)
- 19 Minibusse für die Quartiers- und Vorortbuslinien 31, 33, 34, 37 und 38 sowie NachtShuttle-Verkehre
- Zzgl. betriebliche Reserve 7% je Fahrzeugtyp
- Busse für Schüler- und Verstärkerfahrten wie im Bestand

→ Der Betrieb der ESWE-Linien im Zielnetz 2030 ist weitestgehend mit der Fahrzeuganzahl des bestehenden Fuhrparks zuzüglich der Doppelgelenk- und Minibusse möglich

Zielnetz 2030: Vorschläge für die Umsetzung

- Bis Mitte November 2023: Prüfung der Vorschläge aus der Beteiligung und **Finalisierung** der Konzeptionsphase
- Mitte November 2023 bis Januar 2024: Erarbeitung eines **Umsetzungskonzeptes** mit einzelnen Maßnahmenbündeln und Priorisierungsvorschlag
- **Politischer Beschluss** des Nahverkehrsplans mit dem Zielnetz 2030 im Spätsommer 2024
- **Im Anschluss**: Schrittweise Umsetzung des Zielnetzes bis zum Jahr 2030 in Maßnahmenbündeln

Hinweis: Eine kostenneutrale Umsetzung einzelner Maßnahmen(bündel) ohne nennenswerte Steigerung der Betriebsleistung ist möglich

Fazit & Ausblick

Fazit: Die Konzeption berücksichtigt viele in den Analysen aufgezeigte Handlungsfelder

- Durch das Premiumprodukt **Metrobus** entsteht ein gut zu vermarktendes Hauptnetz als „Ersatz“ für ein vergleichbares hochwertiges ÖPNV-Produkt. Insgesamt steigt die **Transparenz des Netzes**
- **Neue Querverbindungen** schaffen eine direktere und damit **schnellere Fahrt mit dem ÖPNV** zwischen den Stadtteilen (z.B. Biebrich als eigenes Zentrum)
- Die Verbindungen ins Umland sorgen für eine **bessere Erreichbarkeit** aus den Wiesbadener Stadtteilen in den Rheingau-Taunus-Kreis, die Stadt Mainz und durch Verknüpfung mit der S-Bahn (z.B. in Mainz-Mombach, Hochheim, Bremthal oder Lorsbach) weit darüber hinaus
- **Weitere Bereiche werden an das ÖPNV-Netz angeschlossen**, z.B. Aukammallee, Rheinlandstr., Röderstr., Neroberg
- Zur besseren Erschließung und durch Entwicklung von Quartiersbuslinien in Bereichen ohne ÖPNV enthält die Konzeption diverser Vorschläge für **neue Haltestellen**. Acht bestehende Haltestellen des heutigen Netzes entfallen nach derzeitiger Planung
- **Die Konzeption entwickelt ein insgesamt schlüssiges und verständliches Gesamtkonzept für den ÖPNV in der Landeshauptstadt**

Nächste Schritte & Zeitplan

- September 2023: Beteiligung/ Anhörung Ämter Stadt Wiesbaden und umliegende Gebietskörperschaften
- **12.10.2023: Vorstellung des Liniennetzentwurfes im Mobilitätsausschuss Wiesbaden**
- 16.10.2023-15.11.2023 Bürgerbeteiligung:
 - digitale Feedbackmöglichkeit über dein.wiesbaden.de
 - Präsenzveranstaltung noch in Abstimmung
- Anfang November Workshop mit Ortsbeiräten
- März 2024:
 - Politische Beschlussfassung
 - im Anschluss zeitgleiche Beteiligung Träger öffentlicher Belange und Ortsbeiräte
- Finale Beschlussfassung im Spätsommer 2024