

**Betreff** 4. Fortschreibung lokaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises

Dezernat/e V

Bericht zum Beschluss

Nr. vom

**Erforderliche Stellungnahmen**

- Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung
- Kämmerei
- Frauenbeauftragte nach HGIG
- Frauenbeauftragte nach HGO
- Sonstiges
- Rechtsamt
- Umweltamt: Umweltprüfung
- Straßenverkehrsbehörde

**Beratungsfolge**

- Kommission
- Ausländerbeirat
- Kulturbeirat
- Ortsbeirat
- Seniorenbeirat

(wird von Amt 16 ausgefüllt) **DL-Nr.**

- nicht erforderlich      erforderlich
- nicht erforderlich      erforderlich
- nicht erforderlich      erforderlich
- nicht erforderlich      erforderlich
- nicht erforderlich      erforderlich

Magistrat Eingangsstempel  
Büro d. Magistrats

Tagesordnung A      Tagesordnung B

Stadtverordnetenversammlung

**Umdruck nur für Magistratsmitglieder**

nicht erforderlich      erforderlich

öffentlich      nicht öffentlich

**wird im Internet / PIWi veröffentlicht**

**Anlagen öffentlich**

- Anlage 1 - Bericht lokaler Nahverkehrsplan
- Anlage 2 - Basisnetz
- Anlage 3 - Zielnetz

**Anlagen nichtöffentlich**



## B Kurzbeschreibung des Vorhabens (verpflichtend)

(Die Inhalte dieses Feldes werden [außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen] im Internet/Intranet veröffentlicht. Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Ergänzende Erläuterungen, soweit erforderlich, siehe D. Begründung, Pkt. II)

Vorlage des vierten Nahverkehrsplans für die Landeshauptstadt Wiesbaden gemäß Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen. Dies erfolgt zum zweiten Mal in enger Abstimmung mit dem Rheingau-Taunus-Kreis, der aktuell ebenfalls seinen lokalen Nahverkehrsplan aufstellt.

## C Beschlussvorschlag

Es wird zur Kenntnis genommen:

1. Die Beschlussfassung des Nahverkehrsplans selbst hat noch keine finanzwirtschaftliche Relevanz, sondern erst die separat zu beschließende Umsetzung der im Nahverkehrsplan beschriebenen Netzreform.
2. Das aus dem Nahverkehrsplan resultierende Anforderungsprofil an den ÖPNV-Betrieb, welches zum Beispiel die Ausstattungsmerkmale der Haltestellen und Busse definiert, tritt unmittelbar in Kraft und ist entsprechend bei Baumaßnahmen und Neubeschaffungen zu berücksichtigen.
3. Sowohl der im Nahverkehrsplan analysierte Ist-Zustand im ÖPNV als auch die vorgeschlagenen Basis- und Zielnetze stellen eine ausreichende Verkehrsbedienung nach § 8 Abs. 3. Personenbeförderungsgesetz für die Bevölkerung der Landeshauptstadt Wiesbaden dar.
4. Die Gutachtenden haben sich bei der Erstellung des Basisnetzes in Bezug auf Fahrplankilometer, Fahrpersonale und Fahrzeuganzahl grundsätzlich am Bestandsangebot vom 11. Dezember 2022, inkl. der Linien 35 und 36, orientiert.
5. Das im Nahverkehrsplan beschriebene Zielnetz ist ohne einen zweiten Betriebshof für die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH nicht umsetzbar. Darüber hinaus ist für dieses Zielnetz eine deutlich erhöhte Anzahl an Fahrpersonalen und Fahrzeugen notwendig. Sofern die strukturellen und finanziellen Rahmenbedingungen es zulassen, ist vorgesehen das Basisnetz kontinuierlich in Richtung Zielnetz weiterzuentwickeln.
6. Für den zukünftigen barrierefreien Haltestellenausbau in der Landeshauptstadt Wiesbaden wird die Priorisierungsliste aus dem Anhang des Nahverkehrsplans zugrunde gelegt.
7. Sowohl die Wiesbadener Ortsbeiräte als auch die Wiesbadener Bevölkerung hatten im Rahmen des Erarbeitungsprozesses des Basis- und Zielnetzes mehrfach Möglichkeiten zur Partizipation.
8. Die Haltestellenumbenennungen und Namen bei Neueinrichtungen aus dem Nahverkehrsplan sind zunächst Vorschläge und müssen von den zuständigen Ortsbeiräten in separaten Vorlagen final beschlossen werden. Alternativ können die Ortsbeiräte im Rahmen ihrer Beschlussfassung zum Nahverkehrsplan den vorgeschlagenen Namen auch explizit zustimmen.

Es wird beschlossen:

9. Dem in der Anlage beigefügten vierten Nahverkehrsplan für die Landeshauptstadt Wiesbaden gemäß dem Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen wird zugestimmt.

10. Der Magistrat/Dezernat V wird beauftragt, in Verbindung mit der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH, die Umsetzung der Liniennetzreform auf Grundlage des Basisnetzes detailliert vorzubereiten und spätestens im Herbst 2025 mittels separater Sitzungsvorlage über die wirtschaftlichen Konsequenzen, insbesondere in Bezug auf das jährliche Defizit der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH, zur Beschlussfassung vorzulegen. Dies beinhaltet auch die Folgen aus der im Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Einführung eines On-Demand-Verkehrs.
11. Sofern die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH für die Umsetzung der Liniennetzreform, inkl. etwaiger Anpassungen an der Verkehrsinfrastruktur, externe Unterstützung benötigt, sind entsprechende Ausschreibungen vorzubereiten und deren finanziellen Auswirkungen in der unter Beschlusspunkt zehn genannten Sitzungsvorlage darzustellen.
12. Bis zur Vorlage der unter Beschlusspunkt zehn genannten Sitzungsvorlage ist das im Dezember 2024 gültige Bestandsnetz, unter Berücksichtigung der SV 24-V-05-0017 („Anpassungen im Liniennetz“) der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH fortzuführen. Von Änderungen an diesem wird abgesehen, sofern dies nicht aus wirtschaftlichen oder strukturellen Gründen notwendig wird.

## D Begründung

Die Verpflichtung der kommunalen Gebietskörperschaften, als Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) lokale Nahverkehrspläne zu erstellen, resultiert aus § 8 Abs. 3 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und § 7 Abs. 1 Ziffer 8 sowie § 14 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG Hessen).

Der dritte Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden wurde am 16. Juli 2015 durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden beschlossen. Nach § 15 Abs. 5 Satz 4 ÖPNVG Hessen ist spätestens alle fünf Jahre darüber zu entscheiden, ob der Nahverkehrsplan neu aufzustellen ist. Nach Ablehnung des CityBahn-Projektes durch die Wiesbadener Bevölkerung am 01. November 2020 wurde der Magistrat mit Beschluss vom 15. Juli 2021 (21-F-63-0008) dementsprechend mit der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans beauftragt. Die Erarbeitung des neuen Nahverkehrsplans sollte entsprechend des Beschlusses basierend auf den Empfehlungen des Mobilitätsleitbildes und mit besonderer Berücksichtigung der Herausforderungen erfolgen, die sich durch die Ablehnung der CityBahn ergeben haben. Formal gilt mit den Beschlussfassungen der Stadtverordnetenversammlung zu den Fahrplanwechseln der dritte Nahverkehrsplan als kontinuierliche fortentwickelt.

Die Erstellung des vierten lokalen Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden erfolgte als Auftrag durch die beiden Planungsbüros ioki GmbH (Frankfurt am Main) und Planersocietät (Dortmund) und durch einen projektbegleitenden Arbeitskreis aus Vertretern des Dezernats für Bauen und Verkehr, der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH sowie der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH.

Der Nahverkehrsplan bildet gem. § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNVs. Er findet nach § 13 Abs. 2a PBefG Berücksichtigung bei der Vergabe von Liniengenehmigungen für den ÖPNV durch die zuständige Aufsichtsbehörde. Wesentliches Ziel der Angebotskonzeption ist es, mit Umsetzung der Liniennetzreform auf Grundlage des dargestellten Basisnetzes, eine größere Konkurrenzfähigkeit des straßengebundenen ÖPNVs in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) herzustellen sowie durch das Zielnetz darüberhinausgehende Entwicklungspotenziale des lokalen ÖPNVs aufzuzeigen.

Im Gegensatz zu vorherigen Fortschreibungen des lokalen Nahverkehrsplans, wurde den beauftragten Planungsbüros hier ermöglicht, ohne konzeptionelle Einschränkungen ein optimales Busnetz für den lokalen Busverkehr zu erarbeiten. Die Planungen erfolgten somit sinnbildlich auf einem weißem Blatt Papier, mit dem Ziel, auf Grundlage einer nutzerzentrierten, datengetriebenen Planung, ein möglichst attraktives, klar strukturiertes und leicht begreifbares Angebot zu schaffen, welches eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität fördert. Die in der Analyse des Bestandsnetzes identifizierten Stärken galt es dabei zu erhalten und Schwächen zu beseitigen. Als limitierende Faktoren bei der Netzkonzeption des Basisnetzes fungierte die Verkehrsleistung vom 11. Dezember 2022, inkl. den Linien 35 und 36, der vorhandene Fuhrpark von ESWE Verkehr und die allgemeine Befahrbarkeit von Straßen und Kreuzungen durch Solo-, Gelenk- und Doppelgelenkbusse.

Da die Liniennetzreform auf Grundlage des Basisnetzes mit großen Chancen und Risiken hinsichtlich einer bestmöglichen Übereinstimmung des neuen Netzes mit dem tatsächlichen Mobilitätsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung verbunden ist, wurden sowohl der allgemeinen Bevölkerung als auch den Ortsbeiräten der 26 Ortsbezirke mehrfach Möglichkeiten zur Partizipation gegeben, welche im Nachfolgenden kurz skizziert werden:

**Wiesbadener Bevölkerung** (Die Teilnahme an den Beteiligungsformaten war nicht auf die Wiesbadener Bevölkerung beschränkt, sondern es konnten sich auch Personen außerhalb der Gebietskörperschaft beteiligen):

März/April 2023: Eingabe von allgemeinen Ideen und Hinweisen für die Neugestaltung des Wiesbadener ÖPNVs auf [dein.wiesbaden.de/nvp](https://dein.wiesbaden.de/nvp); 1560 Vorschläge, 1179 Kommentare und 9345 Bewertungen (Mehrfachnennungen von Themen nicht herausgerechnet).

März 2023: Präsenzveranstaltung zur Eingabe von allgemeinen Ideen und Hinweisen für die Neugestaltung des Wiesbadener ÖPNVs im Kulturforum; ca. 15 Teilnehmende.

Oktober/November 2023: Feedbackabgabe zum ersten Entwurf eines zukünftigen Liniennetzes auf [dein.wiesbaden.de/nvp](https://dein.wiesbaden.de/nvp). 447 Vorschläge, 698 Kommentare und 1743 Bewertungen (Mehrfachnennungen von Themen nicht herausgerechnet).

Mai/Juni 2024: Umfrage zur allgemeinen Bewertung des überarbeiteten Liniennetzes auf [dein.wiesbaden.de/nvp](https://dein.wiesbaden.de/nvp); 428 Teilnehmende.

Darüber hinaus wurde seit Projektbeginn auf [dein.wiesbaden.de/nvp](https://dein.wiesbaden.de/nvp) über die 4. Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans informiert und alle im Mobilitätsausschuss der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung gezeigten Präsentationen zur Verfügung gestellt. Die digitalen Beteiligungsformate sowie die Pflege der Webseite erfolgten in Zusammenarbeit mit der Stabsstelle Wiesbadener Identität. Engagement. Bürgerbeteiligung.

**Wiesbadener Ortsbeiräte** (Die Teilnahme an den Beteiligungsformaten war auf die offiziellen Gremiumsmitglieder der Ortsbeiräte beschränkt. Zu einzelnen Veranstaltungen wurden zusätzlich der Ausländerbeirat, der Seniorenbeirat, der Arbeitskreis der Wiesbadener Behindertenorganisationen und Interessengemeinschaft Behinderter sowie das Jugendparlament eingeladen):

Januar 2023: Digitale Informationsveranstaltung zur allgemeinen Vorstellung des Projektes und den beauftragten Planungsbüros.

März 2023: Präsenzveranstaltung zur Eingabe von allgemeinen Ideen und Hinweisen für die Neugestaltung des Wiesbadener ÖPNVs.

November 2023: Präsenzveranstaltung zur Feedbackabgabe zum ersten Entwurf eines zukünftigen Liniennetzes.

Mai 2024: Digitale allgemeine Informationsveranstaltung zur Vorstellung des überarbeiteten Liniennetzes.

Juni 2024: Vier Präsenzveranstaltungen (Arbeitsgruppen „Mitte“, „Ost“, „Süd“ und „West“, jeder Ortsbeirat war einem Gebiet zugeordnet), zur Feedbackabgabe zum überarbeiteten Liniennetz.

Sämtliche Anmerkungen aus den verschiedenen Beteiligungsformaten wurden gesichtet, gewertet, abgeklärt und nach Möglichkeit in die Netzkonzeption eingearbeitet.

Darüber hinaus wurden prozessbegleitend informelle Abstimmungsgespräche sowohl mit den angrenzenden Gebietskörperschaften und/oder deren verantwortlichen Aufgabenträgern (Stadt Mainz, Main-Taunus-Kreis, Landkreis Groß-Gerau) als auch dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und dem Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund geführt. Nichtsdestotrotz sind insbesondere die gebietsüberschreitenden Verkehre im Umsetzungsprozess der Liniennetzreform weiterführend abzustimmen.

Die skizzierten Beteiligungsformate bildeten einen der zwei Kernstränge im Erarbeitungsprozess der Liniennetzreform. Das zweite zentrale Element bildete eine umfangreiche Mobilitätssimulation, die unter Berücksichtigung zahlreicher statistischer und räumlicher Eingangsdaten und soziodemografischer Merkmale ein hochdetailliertes Abbild der Verkehrsnachfrage berechnet hat und die mehrmals zur Überprüfung der unterschiedlichen erarbeiteten Angebotsmaßnahmen herangezogen wurde. Die Mobilitätssimulation diente somit einerseits als zentrale Bewertungsgrundlage der einzelnen Maßnahmen der Liniennetzreform und andererseits zur Identifikation und Behebung einzelner Schwachstellen.

Bereits mit Umsetzung des Basisnetzes, bei welchem es sich um eine planerische Empfehlung der Gutachtenden handelt, würde der straßengebundene lokale ÖPNV konkurrenzfähiger zum motorisierten Individualverkehr werden. Dies gelingt insbesondere durch die Schaffung einer höheren Anzahl an Direktverbindungen, die bessere Erschließung der Gesamtstadt durch die Befahrung neuer Korridore und der Einrichtung neuer Haltestellen auf bereits heute genutzten Straßenzügen. **Durch die zusätzliche Einführung neuer tangentialer Verkehre sowie beschleunigter ÖPNV-Produkte verkürzen sich die Reisezeiten im Vergleich zum Bestandsnetz auf zahlreichen Verbindungen teils erheblich.** Dies wiederum führt dazu, dass sich das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV einer Parität annähert und somit der ÖPNV konkurrenzfähiger zum MIV wird. Daraus resultiert die Erwartungshaltung, dass zukünftig mehr Menschen den ÖPNV nutzen werden und dieser somit auch im Modal Split der Landeshauptstadt Wiesbaden stärker prozentual vertreten sein wird. In einer isolierten Betrachtung prognostiziert die Verkehrssimulation eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split in der Landeshauptstadt Wiesbaden um 1,9 Prozentpunkte auf 18,7 (16,8 im Bestandsnetz), bei gleichzeitiger Senkung der Anteile des Fuß- Fahrrad- und Autoanteils.

Die im vorherigen Absatz genannten Vorteile des Basisnetzes, welche durch eine perspektivische Weiterentwicklung in Richtung des Zielnetzes verstärkt werden, können, in Bezug auf die Fahrplankilometer im Vergleich zum Bestandsnetz, weitestgehend ressourcenneutral ermöglicht werden, in dem sich die allgemeine Fahrtenhäufigkeit individueller Linien im gesamten Stadtgebiet reduziert und dem Taktschema der Landeshauptstadt Mainz angeglichen wird. Grundlegend lässt sich das Taktschema im Basisnetz wie folgt beschreiben: Linien des Metrobusnetzes, welche auf den Hauptverkehrsachsen der Stadt verkehren, fahren werktags im 15-Minuten-Takt. Stadtbusse, welche in der Regel eine erschließende Funktion übernehmen, und Sprinterbusse, welche beschleunigte Verkehre aus den äußeren Ortsbezirken in die Wiesbader Innenstadt erbringen, fahren im 30-Minuten-Takt. Durch Überlagerung von Linienverläufen sollen diese Produkte in Bereichen mit erhöhter Nachfrage eine 15-Minuten-Takt-Achse bilden. Regionalbusse und Quartiersbusse fahren im 60-Minuten-Takt.

Die Umsetzung des Basisnetzes setzt eine wirtschaftliche und finanzielle Überprüfung durch die Betreiber bzw. den ÖPNV-Aufgabenträger voraus. Somit werden mit der hier vorliegenden Beschlussfassung über den Nahverkehrsplan noch keinen finanziellen Folgen determiniert, sondern zunächst die Eckdaten für eine optimierte Angebotsentwicklung des städtischen ÖPNVs in Wiesbaden abgesteckt. Der vorliegende Beschluss des Nahverkehrsplans beinhaltet keine Beschlusspunkte zur konkreten Umsetzung der darin

enthaltenen Planungen sowie der entsprechenden Finanzierung. Hierzu bedarf es separater Beschlussfassungen der zuständigen Gremien.

### **I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage**

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

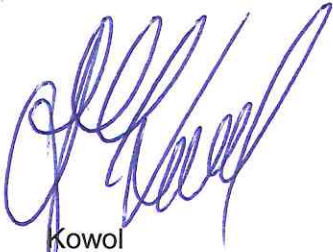
### **II. Ergänzende Erläuterungen**

(Demografische Entwicklung, Umsetzung Barrierefreiheit, Klimaschutz/Klima-Anpassung, etc.)

### **III. Geprüfte Alternativen**

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen)

**Bestätigung der Dezernent\*innen**



Kowol  
Stadtrat