



Vorlage Nr. 24-V-05-0018

## Tagesordnungspunkt 3

### der öffentlichen Sitzung des Ortsbeirates des Ortsbezirkes Mainz-Kostheim am 30. Oktober 2024

#### *4. Fortschreibung lokaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises (SV 109)*

---

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 Verkehrsbedienug 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.

### **Beschluss Nr. 0132**

Der vorliegenden Sitzungsvorlage 24-V-05-0018 wird zugestimmt.

Weiter wird gebeten, die nachfolgenden Fragen zu beantworten:

1. Linie 43 als Ersatz für die Linie 33:  
Die Linienführung über die Biebricher Allee statt die Mainzer Straße wird als Verschlechterung gesehen, da Kostheim seine direkte Anbindung ans Berufsschulzentrum und Justizzentrum verliert. Im Entwurf werden demgegenüber die vermeintlichen Vorteile der Linienführung Biebricher Allee nicht konkretisiert. Da die Linie 43 nicht das Gewerbegebiet Petersweg bedient, entfällt auch hier die einzige Direktanbindung von Kostheim und der hier wohnenden ArbeitnehmerInnen. Kann hier der bisherige Linienverlauf beibehalten werden?
2. Die Linie 14 endet im Wohngebiet Krautgärten. Sie stellt die einzige direkte Verbindung nach Biebrich zum dort ansässigen Sozialleistungs- und Jobcenter, das auch für Kostheim zuständig ist, dar. Kann die Linie 14 bis Kostheim Bürgerhaus geführt werden?
3. Kann die Linie M7 ggf. über Kostheim geführt werden, um die direkte Anbindung an das Berufsschulzentrum und Justizzentrum in der Mainzer Straße zu erhalten?

4. Die Planung eines S-Bahn-Haltepunktes für Kostheim taucht im kommunalen Nahverkehrsplan nicht mehr auf. Lediglich als 2030+ - Planung des RMV. Warum wird das nicht in den kommunalen Nahverkehrsplan aufgenommen?
5. Die Linienführung der Linie 30 ist auf dem Liniennetzplan bzgl. der Anbindung an die B40 falsch hinter der gepl. Haltestelle Pfandloch dargestellt. Die Straßeneinmündung hinter Dietsch-Brücke in die B40 liegt in Richtung Hochheim vor der gepl. Haltestelle Pfandloch.

+

+

Verteiler:

Dez. V      z.w.V.

Lauer  
Ortsvorsteher