

E 010400 14. Juli 2025

LANDESHAUPTSTADT



EG: M-07-25

über
Herrn Oberbürgermeister
Gert-Uwe Mende *CH* *BR*

über
Magistrat

und
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an den Ausschuss für Mobilität

Der Magistrat

Dezernat für
Bauen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

10. Juli 2025

Beschluss-Nr. 0014 vom 26.01.2023 Vorlagen Nr. 23-F-63-0011

Ausbauprogramm Bushaltestellen

- Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke und Volt vom 18.01.2022 -

Hessenweit sind mit 41,4 % nicht einmal die Hälfte aller Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut.¹ In der Landeshauptstadt Wiesbaden ist der Anteil noch einmal deutlich geringer - nur knapp 30 % der 878 Bussteige sind dem Dezernatsbericht Ende 2021² zufolge teilweise oder ganz barrierefrei. Das betrifft auch Haltestellen mit hoher Relevanz in dicht besiedelten Stadtteilen sowie an bedeutenden Umsteigeknoten und Einrichtungen: Von den 77 Wiesbadener Bushaltestellen, die der Nahverkehrsplan 2015 in der wichtigsten Kategorie "Typ A" führt, sind knapp 30 Haltestellen nicht barrierefrei ausgebaut.³

Neben dem Höhenunterschied zwischen Bus und Bussteig sind auch taktile Leitstreifen, dynamische sowie akustische Fahrgastinformationen, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und Wetterschutz zentrale Elemente eines barrierefreien und attraktiven Busverkehrs. Im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden sowie des Rheingau-Taunus-Kreises soll daher die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen sowie die Aufwertung ihrer Aufenthaltsqualitäten priorisiert und vorangebracht werden.

Der Ausschuss für Mobilität möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

¹ Kleine Anfrage im Hessischen Landtag, 26.01.2022 (<https://starweb.hessen.de/cache/DRS/20/8/07758.pdf>). Barrierefreiheit bezieht sich hier hauptsächlich auf den Höhenunterschied beim Einstieg.

² 21-V-05-0036 - Barrierefreiheit Bushaltestellen - Ergänzung lokaler Nahverkehrsplan

³ Gemeinsamer NVP (2015), S.62, i. V. m. 21-V-05-0036

in Vorbereitung des neuen Nahverkehrsplans und in Anlehnung an die im NVP 2015 enthaltene Kategorisierung der Bushaltestellen und den jeweiligen, definierten Ausstattungsmerkmalen

- 1) den Stand der Barrierefreiheit und Ausstattung der Bushaltestellen zu ermitteln, um daraus
 - a. eine priorisierte Ausbauliste von Bushaltestellen zu entwickeln,
 - b. die den folgenden (Mindest-)Standard von Bushaltestellen als Ziel hat: Barrierefreiheit, taktile Leitstreifen, Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung sowie
 - c. dafür einen überschlägigen Zeitplan und Finanzbedarf (inkl. Fördermittel) vorzulegen,
 - d. gegebenenfalls auch kurzfristige Maßnahmen (z.B. aufklebbare taktile Elemente) ableiten
- 2) bei der Planung den absehbaren Einsatz längerer Busse im ESWE-Liniennetz zu berücksichtigen,
- 3) zu ermitteln und zu berichten, welche Wiesbadener Haltestellen darüber hinaus die nachfolgend aufgezählten Ausstattungsmerkmale in Frage kommen:
 - a. Ausstattung der Haltestelle mit einem Fahrscheinautomat,
 - b. Begrünung der Haltestelle,
 - c. Ausstattung des Fahrgastunterstands mit einer Photovoltaik-Anlage,
 - d. Ausstattung der Haltestelle mit digitalen Fahrgastinformationen,
 - e. Ausstattung der Haltestelle mit Fahrradabstellanlagen,
 - f. Ausstattung der Haltestelle mit geeigneten Abfallbehältern,
- 4) zu berichten, welche Förderungen für dafür erforderlichen Neubau-, Ausbau- sowie Erneuerungsmaßnahmen in Anspruch genommen werden können.

Berichtstext des Dezernates V:

Zu 1)

a.

Im Dezember 2024 hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden den vierten lokalen Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden beschlossen. Innerhalb dieses Planwerks wurde das Thema Barrierefreiheit der Wiesbadener Bushaltestellen prioritär behandelt. Im Rahmen dessen erfolgte eine umfassende Dokumentation aller Haltestellen im Wiesbadener Stadtgebiet, sowohl in baulicher als auch in ausstattungsseitiger Hinsicht. Diese Bestandsaufnahme, ergänzt um verkehrsrelevante Daten wie prognostizierte Ein- und Aussteigerzahlen sowie die Betrachtung öffentlicher Einrichtungen in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle, wie etwa Krankenhäuser oder Alten- und Pflegeeinrichtungen, bildete die Grundlage für die Ableitung des erforderlichen Ausstattungsbedarfs sowie der Priorisierung bei der Herstellung der Barrierefreiheit. Eine entsprechende Liste aller Wiesbadener Haltestellen mit jeweiliger Ausbaupriorität ist Bestandteil des 2024 beschlossenen Nahverkehrsplandokuments und kann dort eingesehen werden.

b.

Beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen stehen grundsätzlich folgende Maßnahmen im Fokus:

- Anhebung der Haltestelle auf eine Höhe von 22 cm, um ein max. Restspalt- und Reststufenmaß von 5 cm x 5 cm zu erreichen.

- Umsetzung eines taktilen Leitsystems. Standardmäßig mit einem Auffindestreifen, einem Einstiegsfeld, einem Leitstreifen sowie bei Bedarf einer kontrastreichen Umrandung der Bodenleitelemente.
- Vergrößerung der Haltestellentiefe auf 2,5 m, um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu gewährleisten
- Bereitstellung von Rangierfläche von 1,5 m vor Einbauten
- Berücksichtigung von Längs- und Querneigungen im Sinne einer barrierefreien Nutzung

Darüber hinaus wird im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans unter dem Punkt Ausrüstungsqualität ein anzustrebender Ausstattungsstandard mit Ausstattungsmerkmalen von Wiesbadener Haltestelle festgelegt. Hier sind z.B. die Ausstattung mit einem Fahrgastunterstand oder einer Sitzgelegenheit festgehalten.

c.

Grob überschlagen belaufen sich die Baukosten eines barrierefreien Bussteigs (ohne Ver- und Entsorgung und ohne ergänzende Straßen- und Kanalbauarbeiten) durchschnittlich auf ca. 50.000 €. Die Auswahl der jährlich auszubauenden Bushaltestellen erfolgt in Abstimmung zwischen der Lokalen Nahverkehrsorganisation und dem Tiefbau- und Vermessungsamt. Die ausgewählten Bushaltestellen werden im Anschluss jährlich beim Land Hessen zur Förderung eingereicht. Die Förderquote beläuft sich in der Regel auf bis zu 70% der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der verbleibende Eigenanteil der Landeshauptstadt Wiesbaden wird bislang durch den Garagenfond finanziert.

Ausgehend von den derzeit zur Verfügung stehenden Finanzmitteln und Personalkapazitäten in der Landeshauptstadt Wiesbaden liegt die Anzahl an Bussteigen, die in Wiesbaden pro Jahr barrierefrei ausgebaut werden, im einstelligen Bereich.

d.

Das Kleben taktiler Leitelemente hat sich in der Praxis als keine nachhaltige und dauerhafte Lösung erwiesen. Das Tiefbau- und Vermessungsamt hat in der Vergangenheit wiederholt schlechte Erfahrungen mit dieser Bauweise gemacht: Die aufgeklebten Matrizen haben sich nach einiger Zeit vom Untergrund gelöst, was zu einer Beeinträchtigung der Funktionalität und zu erhöhtem Wartungsaufwand führte. Zudem tragen die geklebten Elemente auf der Oberfläche auf, wodurch die reguläre Wasserführung auf den Verkehrsflächen gestört wird. Dies kann zu Pfützenbildung und einer erhöhten Rutschgefahr führen. Aus diesen Gründen wird die Bauweise mit geklebten taktilen Leitelementen nicht weiterverfolgt.

Zu 2)

Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen wird der Einsatz überlanger, viertüriger Fahrzeuge bereits berücksichtigt. Grundsätzlich wird bei neu auszubauenden Haltestellen eine Nutzlänge von 18,75 Metern vorgesehen, um den Halt auch überlanger, viertüriger Gelenkbusse zu ermöglichen.

Für Haltestellen entlang der Hauptachsen des städtischen Busnetzes wird darüber hinaus ein Ausbau auf eine Länge von bis zu 50,00 Metern angestrebt. Dies dient zum einen der Ermöglichung des gleichzeitigen Halts mehrerer Fahrzeuge infolge der hohen Taktdichte und zum anderen der Berücksichtigung des im Nahverkehrsplan vorgesehenen Einsatzes von Doppelgelenkbussen auf den Hauptachsen, konkret auf den zukünftigen Metrobuslinien auf den Relationen Schierstein - Bierstadt, Dotzheim - Biebrich und Klarenthal - Biebrich.

Zu 3)

a.

Im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden wird auch die Vorhaltung von Vertriebswegen behandelt. Hierbei wurde festgelegt, dass die Anzahl der Vertriebswege in Zusammenhang mit der Einwohnerzahl der Ortsbezirke gesetzt werden soll:

- Ortsbezirke < 3.000 Einwohnende: mindestens 1 Vertriebsweg
- Ortsbezirke < 6.000 Einwohnende: mindestens 2 Vertriebswege
- Ortsbezirke > 6.000 Einwohnende: 1 Vertriebsweg je 3.000 Einwohnende

Vertriebswege umfassen sowohl Fahrscheinautomaten als auch Vorverkaufsstellen in den jeweiligen Ortsbezirken. Bei Vorverkaufsstellen sollte der Betrieb mindestens Montag bis Freitag erfolgen.

Fahrscheinautomaten sollen möglichst zentral im Ortsbezirk und an Haltestellen mit einem hohen Fahrgastwechsel verortet werden.

b/c.

Die Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastunterständen erfolgt im Rahmen eines Werbenutzungskonzepts durch externe Vertragspartner. Bei der Landeshauptstadt Wiesbaden werden dadurch keine Kosten verursacht. Aufgrund der rückläufigen wirtschaftlichen Attraktivität des Geschäftsmodells mit werbefinanzierten Fahrgastunterständen gestaltet sich die Gewinnung geeigneter Unternehmen zunehmend herausfordernd. Vor diesem Hintergrund wird derzeit von einer weitergehenden Erhöhung der Ausstattungsanforderungen, beispielsweise durch eine verpflichtende Integration von Begrünungselementen oder Photovoltaikanlagen, abgesehen.

Derartige Sonderausstattungen würden durch erhöhte Anforderungen an die bauliche Ausführung im Hinblick auf Statik und Tragfähigkeit einen Austausch der bestehenden und überwiegend noch in sehr gutem Zustand befindlichen Fahrgastunterstände erforderlich machen, was einen wenig nachhaltigen Umgang mit unseren Ressourcen bedeuten würde. Darüber hinaus ist die Stromerzeugung mittels Photovoltaikmodulen auf den verfügbaren Flächen so gering, dass eine autarke Versorgung der Eigenverbräuche nicht gewährleistet werden könnte, wodurch weiterhin ein Netzanschluss erforderlich wäre. Zudem zeigen Erfahrungen aus anderen Großstädten, dass mit derartigen Zusatzausstattungen ein Mehraufwand hinsichtlich Pflege und Wartung einhergeht, infolgedessen die Fahrgastunterstände dort nicht mehr kostendeckend über Werbeeinnahmen betrieben werden könnten.

Zur Sicherstellung einer flächendeckenden Versorgung mit Fahrgastunterständen im Rahmen des künftigen Werbenutzungsvertrags wird daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt von einer verpflichtenden Sonderausstattung sowie einer entsprechenden Standardisierung abgesehen.

d.

Im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans wird unter dem Punkt der Ausrüstungsqualität ein anzustrebender Ausstattungsstandard mit Ausstattungsmerkmalen von Wiesbadener Haltestelle geführt. Hier ist auch für Haltestellen mit einem Fahrgastaufkommen ab einer Anzahl von 500 Ein- und Aussteigern eine dynamische Fahrgastinformation mit Vorlesefunktion anzustreben. Zudem gibt es Überlegungen, dass derzeitige Pilotprojekt mit aktuell 5 E-Paper-Geräten zu erweitern. Diese Geräte zeigen, neben Aushangfahrplänen und Haltestellenumgebungsplänen die Abfahrtzeiten in Echtzeit an. Zudem können auf den Geräten weitere relevante Fahrgastinformationen angezeigt und eine Vorlesefunktion integriert werden.

e.

Sofern ausreichend Fläche im Bereich der Haltestellen vorhanden ist, können Radabstellanlagen errichtet werden. Laut geltendem Nahverkehrsplan ist anzustreben, perspektivisch alle Haltestellen mit täglich mehr als 500 Ein- bzw. Aussteigenden mit Fahrradabstellmöglichkeit auszustatten.

f.

Die Ausstattung mit einem Abfallbehälter mit Ascher ist an allen Haltestellen als Mindestausstattung definiert.

Zu 4)

Der Barrierefreie Haltestellenausbau wird durch die Landesbehörde HessenMobil mit Mitteln aus dem Mobilitätsförderungsgesetz (MobFöG) gefördert.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'W. Mo. B.' or similar, written in a cursive style.