

Betreff Vorbereitung Liniennetzreform 2027

Dezernat/e V

☐ Bericht zum Beschluss

Nr. vom

Erforderliche Stellungnahmen

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung | <input type="checkbox"/> Rechtsamt |
| <input checked="" type="checkbox"/> Kämmerei | <input type="checkbox"/> Umweltamt: Umweltprüfung |
| <input type="checkbox"/> Frauenbeauftragte nach HGIG | <input type="checkbox"/> Straßenverkehrsbehörde |
| <input type="checkbox"/> Frauenbeauftragte nach HGO | |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges | |

Beratungsfolge

Kommission
Ausländerbeirat
Kulturbeirat
Ortsbeirat
Seniorenbeirat

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

- | | |
|---|------------------------------------|
| <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input type="radio"/> |

Magistrat Eingangsstempel
Büro d. Magistrats

Stadtverordnetenversammlung

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="radio"/> Tagesordnung A | Tagesordnung B <input type="radio"/> |
| <input type="checkbox"/> Umdruck nur für Magistratsmitglieder | |
| <input type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input checked="" type="radio"/> |
| <input checked="" type="radio"/> öffentlich | nicht öffentlich <input type="radio"/> |
| <input type="checkbox"/> wird im Internet / PIWi veröffentlicht | |

Anlagen öffentlich

Anlagen nichtöffentlich

A Finanzielle Auswirkungen

25-V-05-0034

Mit der antragsgemäßen Entscheidung sind

☐ keine finanziellen Auswirkungen verbunden☒ finanzielle Auswirkungen verbunden (→ in diesem Fall bitte weiter ausfüllen)

I Aktuelle Prognose Ergebnisrechnung Dezernat

Prognose Zuschussbedarf

HMS-Ampel

□ rot

☐ grün

abs.:

in %:

II Aktuelle Prognose Investitionsmanagement Dezernat

Budget verfügte Ausgaben (Ist)

Investitionscontrolling

Investition

☐ Instandhaltung

abs.:

in %:

III Übersicht finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage

Es handelt sich um

☐ Mehrkosten☐ budgettechnische Umsetzung

Typ	Jahr	Bezeichnung	Gesamt- kosten	...davon APL/ÜPL	Finanzierung (Sperre, Ertrag)	Kontierung (Objekt und Konto)
CO	2026	Infrastruktur NVR	764.720		764.720	in HANA neu anlegen
IM	2026	Infrastrkutur NVR	990.000		490.000	in HANA neu anlegen
IM	2026	Infrastrkutur NVR (Sperrvermerk)			500.000	in HANA neu anlegen
Summe einmalige Kosten:						
Summe Folgekosten:						

Bei Bedarf Hinweise | Erläuterung (max. 750 Zeichen)

Die seitens ESWE Verkehr anfallenden Kosten sind über die Wirtschaftspläne von ESWE Verkehr abgebildet.

Die 500.000 € in IM 2026 werden mit dem Sperrvermerk "Bundesmittel" versehen.

Die Prognose unter I und II wird nicht gefüllt, da sich die SV auf das Haushaltsjahr 2026 bezieht.

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 der Umsetzungsparameter der in der vierten Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden enthaltenen Liniennetzreform, auf Grundlage des sogenannten Basisnetzes.

C Beschlussvorschlag

Es wird zur Kenntnis genommen:

1. Die finanziellen Auswirkungen für die im Rahmen der Liniennetzreform entstehenden Einmalkosten werden in den Wirtschaftsplänen der ESWE Verkehr bzw. in den Haushaltsplänen der Landeshauptstadt Wiesbaden abgebildet.
2. Die Betriebskosten für das Basisnetz sind in den Wirtschaftsplänen der ESWE Verkehr abgebildet.
3. Die Umsetzung der Liniennetzreform ist weiterhin für den Sommer 2027 vorgesehen.
4. Die Liniennummerierung wurde optimiert.
5. Die finalen Linienverläufe und Fahrplanlagen (inkl. vorgesehener Verstärkerfahrten) werden im Zuge einer separaten Sitzungsvorlage Ende 2026 zur Beschlussfassung vorgelegt.

Es wird beschlossen:

6. Der im Austausch mit der Mainzer Mobilität und der Landeshauptstadt Mainz weiterentwickelten Streckenverläufe der Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim durchquerenden Linien, welche aus dem Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden resultieren, wird zugestimmt.
7. Der Magistrat/Dezernat V wird beauftragt, in Verbindung mit der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH, mit der Umsetzung der Liniennetzreform fortzufahren und insbesondere die Wiesbadener Bevölkerung möglichst frühzeitig und umfangreich über die bevorstehenden Änderungen zu informieren.
8. Der Magistrat/Dezernat V wird beauftragt, vorbehaltlich einer technischen Machbarkeit und einer verkehrlichen Verträglichkeit, bis zur Umsetzung der Liniennetzreform die dafür notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen im Straßenraum zu schaffen.

D Begründung

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden hat mit Beschluss Nr. 0473 vom 18. Dezember 2024 das Dezernat für Bauen und Verkehr, in Verbindung mit der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH (ESWE Verkehr), mit der detaillierten Vorbereitung der im vierten lokalen Nahverkehrsplan der LHW vorgeschlagenen Liniennetzreform beauftragt und darum gebeten, insbesondere die finanziellen Auswirkungen dieser Liniennetzreform aufzuzeigen.

In den vergangenen Monaten wurde die für den Sommer 2027 vorgesehene Liniennetzreform intensiv vorbereitet und viele tiefergehende Festlegungen und Abstimmungen getroffen. Zudem wurden weitere Schritte und Notwendigkeiten identifiziert, die im Nachfolgenden dargestellt werden:

Einmalige Kosten durch die Umsetzung der Liniennetzreform (LNR)

Für die Umsetzung der Liniennetzreform entstehen sowohl bei der ESWE Verkehr, als auch beim Dezernat für Bauen und Verkehr einmalige Kosten. Diese sind, jeweils inkl. ggf. notwendiger Beauftragungen an Dritte, nachfolgend aufgeführt und in den jeweiligen Wirtschaftsplänen bzw. Haushaltsanmeldungen berücksichtigt.

ESWE Verkehr:

Marketing und Kommunikation zur Liniennetzreform	2026/2027	475.000 €
Neuauflage des interaktiven Liniennetzplans	2026/2027	50.000 €
Fahrschulung	2026/2027	40.000 €
Navigationssystem für Fahrpersonal	2027/2028	75.000 €
Informationsaustausch an Haltestellen und Einrichtung neuer Haltestellen	2026/2027	690.000 € (zzgl. MwSt.)
Verkehrszeichenpläne - Fahrwegoptimierung	2026/2027	7.500 €
Verkehrszeichenpläne - Haltestellen	2026/2027	102.000 €
Summe:		1.439.500 €

Dezernat für Bauen und Verkehr:

• Infrastrukturelle Maßnahmen zur Umsetzung der LNR (INS)	765.000 €
Infrastrukturelle Maßnahmen zur Umsetzung der LNR (INV)	990.000 €
Summe:	1.755.000 €

Die bereits im beschlossenen Nahverkehrsplan definierten infrastrukturellen Maßnahmen, welche vorbehaltlich einer technischen Machbarkeit und verkehrlichen Verträglichkeit umgesetzt werden, bestehen einerseits aus kleineren Maßnahmen, wie beispielsweise der Anpassung von Ampelschaltungen, der Markierung neuer Haltestellen sowie der Einrichtung und Markierung von Halteverböten. Andererseits fallen darunter auch größere Maßnahmen, die entsprechend der geltenden Budgetgrundsätze noch einmal in separaten Vorlagen zur Abstimmung gestellt werden.

Darüber hinaus wird derzeit durch ESWE Verkehr geprüft, ob das über 50 Jahre bestehende Haltestellenschildsystem der Landeshauptstadt Wiesbaden im Rahmen der Umsetzung der Liniennetzreform flächendeckend erneuert wird. Ziel des Vorhabens ist die nachhaltige Modernisierung der Fahrgastinformation, die Verbesserung der Barrierefreiheit, die Optimierung der Orientierung, die Sicherstellung der Verkehrssicherheit, die Stärkung der positiven Wahrnehmung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die Reduzierung der Instandhaltungskosten.

Die dafür zusätzlich anfallenden Kosten sind im Wirtschaftsplan der ESWE Verkehr hinterlegt, sind jedoch als nicht unmittelbare Folge der Liniennetzreform zu sehen.

Entwicklung der Nutzwagenkilometer der ESWE Verkehr

Die Gutachtenden, die zum 1. November 2022 mit der Erstellung des vierten lokalen Nahverkehrsplans beauftragt wurden, haben sich bei der Erstellung des Basisnetzes in Bezug auf die Fahrplankilometer, Fahrpersonale und Fahrzeuganzahl grundsätzlich am geplanten Bestandsangebot vom 11. Dezember 2022, inkl. der Linien 35 und 36, orientiert. Grundlage für die Liniennetzreform war damit eine Nutzwagenkilometerleistung in Höhe von ca. 13,7 Millionen.

Entgegen der zum Planungsbeginn getroffenen Annahmen wurden jedoch die Linien 35 und 36 nur temporär und nicht vollumfänglich umgesetzt und die allgemeine Verkehrsleistung sogar durch Einstellung der Linie 30 und weitere Angebotsausdünnungen, zunächst aufgrund eines signifikanten Mangels an Fahrpersonalen, anschließend aus finanziellen Gründen, teils drastisch reduziert. Nachdem in Bezug auf die Nutzwagenkilometer der Tiefpunkt im Jahr 2023, mit ca. 11,5 Millionen Nutzwagenkilometer, überwunden werden konnte, konnte die Verkehrsleistung seitdem wieder erheblich erhöht werden.

Nach teils drastischen Angebotsausdünnungen infolge von Personalmangel und finanziellen Restriktionen in den Zwischenjahren wird die ESWE Verkehr im Jahr 2026 planmäßig ca. 13,1 Millionen Nutzwagenkilometer Leistung erbringen. Mit Umsetzung des Basisnetzes wird sich, nach aktuellem Planungsstand und im Wirtschaftsplan der ESWE Verkehr hinterlegt, die Verkehrsleistung im Jahr 2027 auf ca. 13,5 und ab 2028 auf zunächst ca. 13,9 erhöhen. Die im Zuge der Liniennetzreform vorgesehenen Mehrkilometer werden in den Wiesbadener Stadtteilen Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim, sowie im neu einzuführenden On-Demand-Verkehr erbracht.

Beim On-Demand-Verkehr ist im Kontext des Basisnetzes die Einführung eines vor allem in der Fläche vorgesehenen On-Demand-Angebotes vorgesehen, welches aktuell mit einer Leistung von ca. 1,2 Millionen Nutzwagenkilometern hinterlegt ist. Seitens ESWE Verkehr ist geplant, dass diese Verkehrsleistung im Rahmen einer Fremdvergabe erbracht wird. Hervorzuheben ist, dass es sich bei den genannten ca. 1,2 Millionen Nutzwagenkilometer zunächst um eine Schätzung handeln muss. Darum ist vorgesehen, das On-Demand-Angebot insbesondere in den ersten Monaten und Jahren umfassend zu evaluieren, um belastbare Aussagen zur tatsächlichen Nutzung zu erhalten und weitere Optimierungspotenziale zu identifizieren.

Die ca. 1,2 Millionen Nutzwagenkilometer (Nwkm) entfallen größtenteils auf die umfangreiche Erschließung der östlichen Vororte untereinander (ca. 450.000 Nwkm), den Korridor Auringen - Bremthal (ca. 150.000 Nwkm) sowie eine gesamtstädtische Ausweitung der Betriebszeitfenster und der Erschließungsqualität im Nachtbereich (ca. 550.000 Nwkm). Darüber hinaus soll der On-Demand-Verkehr den Bestattungswald TERRA LEVIS an Frauenstein und Schierstein, die Maaraue an den Kostheimer Ortskern sowie den Bereich rund um den Biebricher Friedhof an die Robert-Krekel-Anlage und den Bahnhof Wiesbaden Ost anbinden. Das On-Demand-Angebot rund um den Biebricher Friedhof wird bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 umgesetzt, um das neue Verkehrsangebot bereits mit deutlichem Vorlauf intensiv zu erproben.

Die entsprechenden Kosten für die Erbringung der dargestellten Verkehrsleistung sind im Wirtschaftsplan der ESWE Verkehr hinterlegt. Dies umfasst auch die Vergabe von Leistung an Dritte, sowohl im regulären Busverkehr als auch im On-Demand-Bereich. Als Berechnungsgrundlage wurde im On-Demand-Bereich ein ca. 20-30% geringerer Wert als im klassischen ÖPNV angenommen.

Zum aktuellen Zeitpunkt sind für die Erbringung, der zuvor dargestellten und für das Basisnetz vorgesehenen Nutzwagenkilometer, nachfolgende Aufteilungen der Verkehrsleistungen durch die ESWE Verkehr eingeplant:

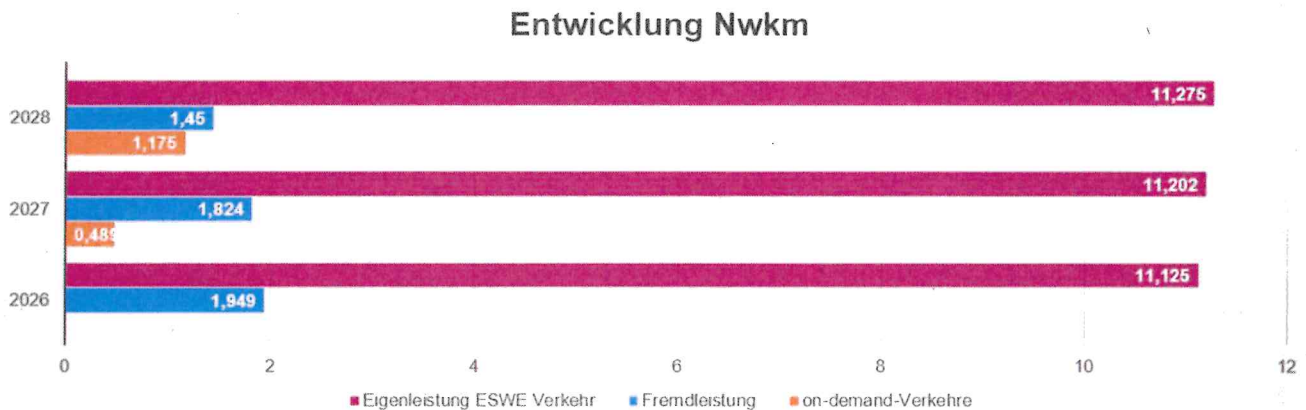


Abb. 1.: Leistungserbringung der Nutzwagenkilometer (Nwkm); Die Datenbasis für das Jahr 2027 besteht anteilig aus Bestandsnetz (bis Sommer 2027) und Basisnetz (ab Sommer 2027) (Quelle: ESWE Verkehr)

Ergänzende notwendige Anpassungen der Straßeninfrastruktur

Das neue Liniennetz für Wiesbaden verfolgt das Ziel, den öffentlichen Personennahverkehr allgemein attraktiver sowie umwelt- und klimafreundlicher zu gestalten. Um mehr Menschen für Bus und Bahn zu gewinnen, sollen Umstiege zwischen den Systemen des Umweltverbundes aufgewertet und Fahrzeiten zwischen den Stadtteilen sowie Umsteigezwänge innerhalb des Stadtzentrums verringert werden. Dabei werden eine Vielzahl an neuen Verbindungen geschaffen, Straßenzüge erstmalig oder wieder befahren und dadurch auf sehr vielen Fahrtrelationen die Reisezeiten teils erheblich reduziert.

Die vorgesehene Befahrung neuer Streckenabschnitte erfordert, dass der Straßenraum an einigen Stellen für die neuen Fahrtrelationen hergerichtet bzw. optimiert wird. Neben kleineren Maßnahmen (Versatz von Haltelinien an Lichtsignalanlagen und Einrichtung von Begegnungszonen) betrifft dies auch Maßnahmen, welche einen umfassenderen Planungsprozess voraussetzen (Modalfilter, neue Abbiegebeziehungen, zusätzliche Lichtsignalanlagen). Hiervon betroffen sind insbesondere folgende Linien:

Linie 13 - Bahnhof Holz <> Innenstadt <> Künstlerinnenviertel <> Sauerland <> Freudenberg <> Schierstein Hafen

Linie 21 - Eigenheim <> Frankfurter Str. <> Hauptbahnhof <> Sauerland <> Freudenberg <> Dotzheim, HSK/Haupteingang

Linie 12 - Kohlheck, Langendellschlag <> Europaviertel <> Hauptbahnhof <> Sonnenberg, Hofgartenplatz

Linie 24 - Klarenthal, Graf-von-Galen-Str. <> Dotzheim <> Sauerland <> Gräselberg <> Biebrich, Äppelallee-Center

Linie 11 - Nerotal <> Frankfurter Str. <> Hauptbahnhof <> Steinberger Str. <> Schiersteiner Brücke P+R

Linie 20 - Sonnenberg, Hofgartenplatz <> Bierstadt <> Erbenheim <> Domäne Mechthildshausen <> MZ-Kastel <> Mainz, Bismarckplatz

Sollte sich im Rahmen der Planung der o. g. Infrastrukturmaßnahmen herausstellen, dass einzelne davon aus Gründen der verkehrlichen Verträglichkeit oder technischen Machbarkeit nicht realisiert werden können, müssen bei den entsprechenden Fahrtwegen erneute Anpassungen vorgenommen werden, die sich negativ auf die jeweiligen Fahrzeiten und Betriebskosten auswirken werden.

Optimierung der NVP-Liniennummerierung

Die bislang im Nahverkehrsplan vorgesehene Liniennummerierung weist in einzelnen Bereichen noch Schwächen auf. Insbesondere wird die zugrundeliegende Logik nicht durchgängig angewendet. Die nachfolgenden Anpassungen dienen der Behebung dieser Schwachstellen sowie der Schärfung und konsequenteren Umsetzung der angedachten Nummerierungssystematik:

Umbenennung der Linien 9 und 10 in Linien 19 und 29

Die Linien 9 und 10 werden in die Liniennummern 19 bzw. 29 überführt. Damit fügen sich beide Linien in das im Nahverkehrsplan vorgesehene System der Linienpaare ein, bei dem jeweils eine Linie im 10er- und eine Linie im 20er-Bereich ein zusammengehöriges Linienpaar bilden. Die Beibehaltung der Endziffer 9 in der neuen Liniennummer 19 ermöglicht eine Wiedererkennbarkeit des Linienverlaufs der bisherigen Linie 9, vergleichbar mit der künftigen Linie 11, die in Teilen dem Verlauf der bisherigen Linie 1 folgt.

Umbenennung der Linien 19 und 29 in Linien 10 und 40

Die bisherigen Linien 19 und 29 (letztere perspektivisch, da nicht Bestandteil des Basisnetzes) werden in die Liniennummern 10 bzw. 40 überführt. Hintergrund ist die beabsichtigte Systematik, Ringlinien künftig durch Liniennummern mit der Endziffer 0 zu kennzeichnen. Die bisherigen Nummerierungen 19 und 29 entsprechen diesem Muster nicht. Mit der Anpassung wird der Ringliniencharakter beider Linien deutlich stärker hervorgehoben.

Umbenennung der Linien 48 und 49 in Linien 42 und 46 sowie Einführung des Präfixes „X“ für Sprinterbuslinien

Die Linien 48 und 49 werden künftig unter den Nummern 42 bzw. 46 geführt. Mit der Neunummerierung der bisherigen Linien 48 und 49 werden die Lücken im 40er-Bereich genutzt, um die bislang nicht durchgängige Nummerierung der Sprinterbuslinien zu bereinigen. Darüber hinaus erhalten sämtliche Sprinterbuslinien zur besseren Erkennbarkeit das einheitliche Präfix „X“. Die bisherige Zuordnung der Sprinterbuslinien zum 40er-Nummernkreis lässt deren besondere Angebotsqualität nicht ausreichend erkennen. Durch das Voranstellen des Buchstabens „X“ wird die besondere Stellung dieser Linien im Gesamtnetz deutlicher hervorgehoben.

Abstimmung Linienverläufe in Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim sowie Mainzer Stadtgebiet

Die aus dem vierten lokalen Nahverkehrsplan resultierende Liniennetzreform schlägt eine Neuordnung des lokalen Busverkehrs vor und definiert dabei auch neue Linien für die drei Wiesbadener Ortsbezirke Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim (AKK) sowie Verkehre über die Theodor-Heuss-Brücke und über die Schiersteiner Brücke in die Landeshauptstadt Mainz (LHM). Die drei genannten Ortsbezirke, sowie die Gebietskörperschaft Mainz, werden in diesem Kontext gesondert thematisiert, da es sich hierbei historisch bedingt um das Verkehrsgebiet der Landeshauptstadt Mainz handelt. Dieser Sachverhalt hat zur Folge, dass sowohl die AKK durchquerenden als auch die Gebietskörperschaft überschreitenden Verkehre tiefergehend mit der LHM und der Mainzer Mobilität abgestimmt werden mussten. Aus den bilateralen Abstimmungen gingen folgende Anpassungen am sogenannten Basisnetz auf den nachfolgenden Linien hervor, die aus der Liniennetzreform der LHW resultieren:

M6 - Verlängerung von Münchfeld bis Wildpark

- 14 - Verlängerung von Krautgärten bis Mainz Hauptbahnhof
- 19 - Änderung der Linienführung; Fahrt nach Münchfeld anstatt Jakob-Heinz-Straße/Arena (ursprünglich Linie 9)
- 30 - Kürzung bis Brückenplatz, mit vorheriger Schleifenfahrt über die Mainzer Innenstadt

Die Änderungen der Linienverläufe, welche in einem informellen Termin im Juni dieses Jahres einzelnen Mitgliedern der Ortsbeiräte Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim vorgestellt wurden, sowie die angepassten Liniennummerierungen sind in den angefügten Netzplänen eingearbeitet. Um die Verkehre in Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim weiter zu optimieren, kann es darüber hinaus zu Anpassungen im Mainzer Stadtbusnetz kommen.

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

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

Ziel des Liniennetzentwurfs und des Bedienungskonzeptes ist die Schaffung eines klar strukturierten, leicht verständlichen und an den heutigen Mobilitätsbedürfnissen ausgerichteten Angebots. Damit soll den Menschen ein umwelt- und klimafreundlicheres Mobilitätsverhalten mit den Produkten des ÖPNVs erleichtert und attraktiver gemacht werden. Die Umsetzung der Liniennetzreform wirkt sich somit sowohl auf die Gesamtheit der Wiesbadener Bevölkerung als auch auf Ein- und Auspendelnde sowie Tourist*innen aus, da stadinterne und gebietskörperschaftsübergreifende Verkehre neugestaltet werden.

II. Ergänzende Erläuterungen

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

Zusätzlich zu den im Bestandsnetz vorhandenen Optimierungspotenzialen im lokalen Busverkehr steht die Landeshauptstadt Wiesbaden bis zum Ende des Jahrzehnts vor der Herausforderung, mindestens drei große Verkehrserzeuger zusätzlich in den lokalen ÖPNV zu integrieren: Der Sportpark Rheinhöhe (gelegen am 2. Ring zwischen Biebricher Allee und Schiersteiner Straße), die Wallauer Spange (gelegen an der L3017 zwischen Hofheim-Wallau und Wiesbaden-Delkenheim) und der neue Standort des Bundeskriminalamts (gelegen an der Ländchesbahn, westlich von Erbenheim) besitzen zum aktuellen Zeitpunkt allesamt keine adäquate ÖPNV-Anbindung. Während der Sportpark Rheinhöhe unmittelbar mit Umsetzung des Basisnetzes eine Anbindung erhält, werden für die beiden letztgenannten Maßnahmen mit der Liniennetzreform die Voraussetzungen geschaffen, sie mit vergleichsweise wenig Zusatzaufwand an das lokale Busnetz anzuschließen. Nicht berücksichtigt wurde dagegen die ÖPNV-Anbindung des geplanten Stadtteils „Ostfeld“, da sich dessen Realisierungshorizont außerhalb des definierten Gültigkeitszeitraums des aktuell gültigen vierten lokalen Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden befindet.

Die Umsetzung der Liniennetzreform steht im Einklang mit dem KLIMA_PLAN der Landeshauptstadt Wiesbaden (StVV-Beschluss Nr. 0159 vom 22. Juni 2025). Mit dem Ziel den Modal-Split-Anteil des ÖPNV auf 22 % zu erhöhen, wird dort z. B. die Maßnahme „MO-02 Bus und Bahn ausbauen“ definiert. Die Liniennetzreform stellt damit einen grundlegenden Baustein zum Erreichen der KLIMA_PLAN-Maßnahme MO-02 dar.

Im Zuge der Liniennetzreform kommt die Stadt darüber hinaus der Umsetzung der nachfolgenden Beschlüsse nach:

- Beschluss Nr. 0343 vom 14. Juli 2022 der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung „Neubau Sportpark Rheinhöhe“ (22-V-86-0001), für dessen Umsetzung ohne Einbettung in die Liniennetzreform eine Buslinie mit einer Verkehrsleistung von ca. 400.000 Nutzwagenkilometer vorgesehen war.
- Beschluss Nr. 0343 vom 15. Juli 2021 der Wiesbadener Stadtverordnetenversammlung „Eine Buslinie für den Wiesbadener Osten“ (21-F-63-0004), für dessen Umsetzung durch die Linien 35 und 36 eine Verkehrsleistung von ca. 550.000 Nutzwagenkilometer vorgesehen war.

Bei Nichtumsetzung der Liniennetzreform wären ESWE Verkehr zur Anbindung der oben genannten Verkehrserzeuger zusätzliche finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen, um das Bestandsnetz um die hierfür notwendigen Netzelemente zu ergänzen. Dies gilt gleichermaßen für die zusätzliche Erschließung bisher nicht ausreichend in den ÖPNV integrierter Bereiche und für die Schaffung bisher nichtexistierender Verbindungen.

Entwicklung des Reisezeitverhältnisses und prognostizierte Auswirkungen auf den Modal-Split

Der Verkehr in Wiesbaden ist gekennzeichnet von ausgeprägten stadtgrenzüberschreitenden Verkehrsverflechtungen, die zu einem Großteil auf Pendelströme zurückzuführen sind. Im Rahmen der Erarbeitung des vierten lokalen Nahverkehrsplans wurde sowohl für das Bestandsnetz als auch für das Basisnetz eine mikroskopische Mobilitätssimulation durchgeführt, die es ermöglichte, jeden einzelnen an einem repräsentativen Werktag zurückgelegten Weg im Planungs- und Untersuchungsgebiet abzubilden, und diese jeweils in ein Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV zu setzen. Insgesamt wurde mit der Mobilitätssimulation im Untersuchungsgebiet 10.545.420 Wege, davon im Wiesbadener Gesamtverkehr (alle in Wiesbaden startenden oder endenden Wege) 987.982 Wege und im Wiesbadener Binnenverkehr (alle Wege innerhalb von Wiesbaden) 620.201 Wege ermittelt.

Im Bestandsnetz wurden für Wiesbaden Reisezeitverhältnisse ein Median von 1,6 im Binnenverkehr und von 1,8 im Gesamtverkehr berechnet (in der Annahme, dass die Linie 30, 35 und 36 weiterhin verkehren). Im Allgemeinen wird ein Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von weniger als 1,5 für wahlfreie Personen (u.a. mit Pkw-Verfügbarkeit) als konkurrenzfähig erachtet. Bereits mit Umsetzung des Basisnetzes kann das rechnerische Reisezeitverhältnis sowohl im Binnenverkehr (auf 1,4) als auch im Gesamtverkehr (auf 1,6) merklich verbessert werden (s. Abbildungen 2 und 3). Dieser Effekt wird durch das Erreichen des im Nahverkehrsplan definierten Zielnetzes noch verstärkt.

Das aus gutachterlicher Sicht attraktivere ÖPNV-Angebot spiegelt sich auch in einer durchgeführten Modal-Split-Simulation wider. Anhand der mikroskopischen Mobilitätssimulation (mit den zugrundeliegenden Daten aus der Mobilität in Deutschland-Vertiefungsstichprobe für Hessen) konnte mit Hilfe eigens für die Modal-Split-Simulation entwickelten Softwareanwendung das Mobilitätsverhalten unter Berücksichtigung des Bestandsnetzes, des Basisnetzes und des Zielnetzes berechnet werden (s. Abbildungen 4 und 5).

Die zu erwartende höhere Konkurrenzfähigkeit des ÖPNVs zum motorisierten Individualverkehr geht somit mit der Erwartungshaltung einher, dass zukünftig mehr Menschen den Wiesbadener Busverkehr sowohl im Binnen- als auch im Gesamtverkehr nutzen werden.

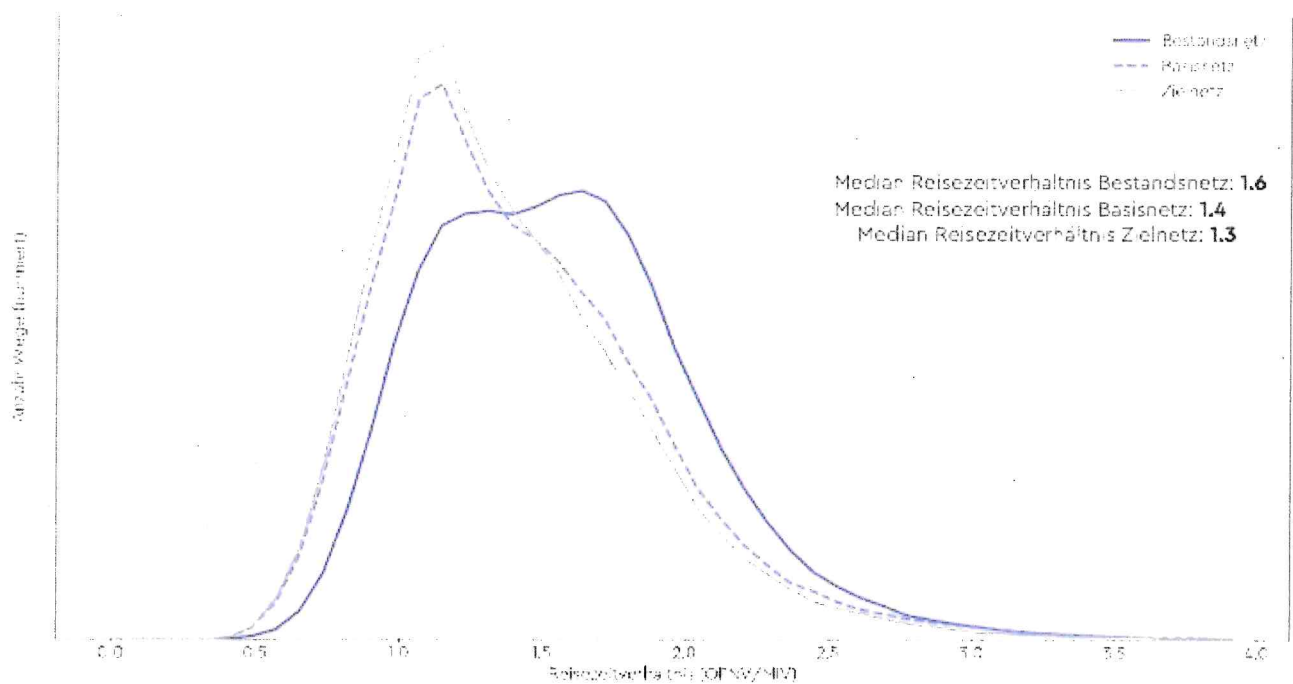


Abb. 2: Verteilung der Reisezeitverhältnisse im Binnenverkehr (Quelle: Vierte Fortschreibung des NVP Wiesbaden, S. 269 - Teil B)

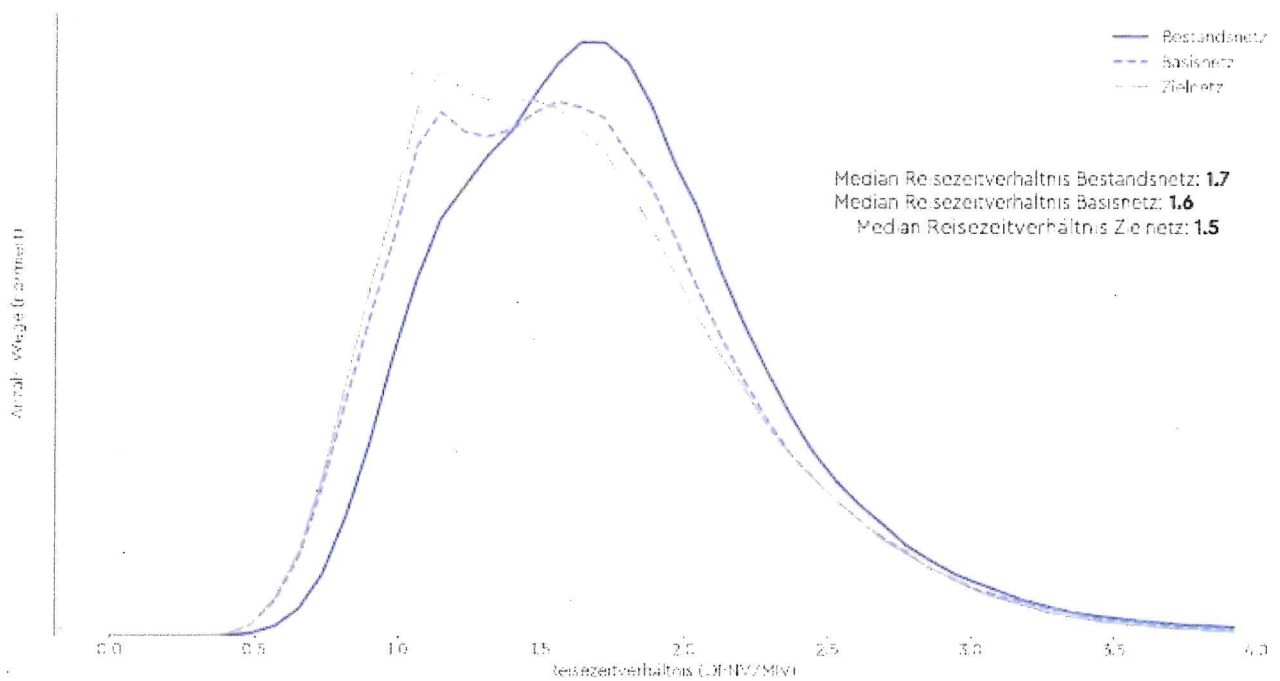


Abb. 3: Verteilung der Reisezeitverhältnisse im Gesamtverkehr (Quelle: Vierte Fortschreibung des NVP Wiesbaden, S. 269 - Teil B)

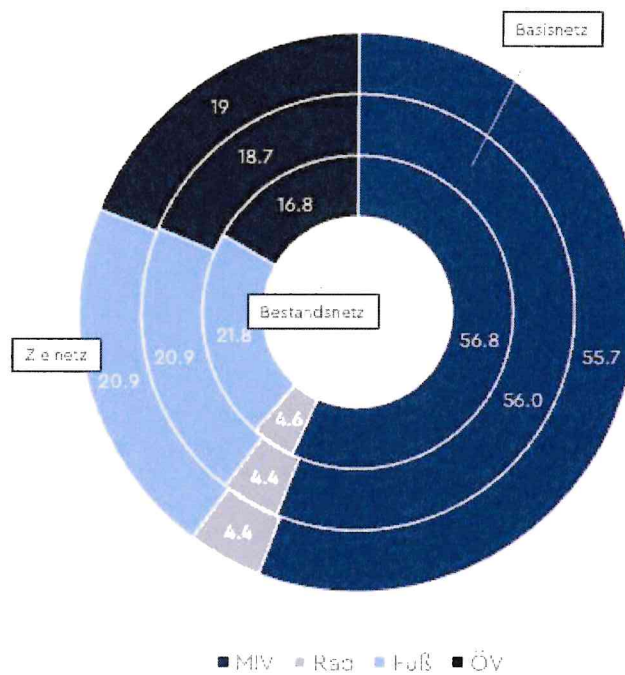


Abb. 4: Modal Split im Gesamtverkehr für das Bestands- und Zielnetz sowie das Basisnetz (Quelle: Vierte Fortschreibung des NVP Wiesbaden, S. 266 - Teil B)

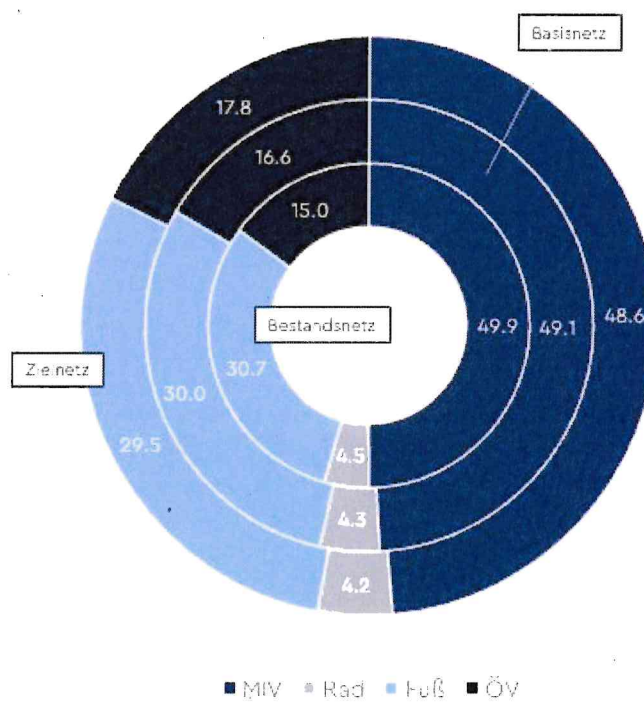
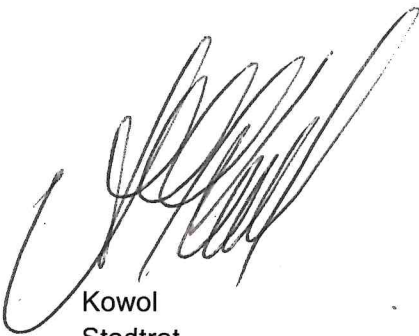


Abb. 5: Modal Split im Binnenverkehr für das Bestands- und Zielnetz sowie das Basisnetz (Quelle: Vierte Fortschreibung des NVP Wiesbaden, S. 266 - Teil B)

III. Geprüfte Alternativen

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

Bestätigung der Dezernent*innen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and strokes, positioned above the printed name and title.

Kowol
Stadtrat