

# Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises



Juni 2015



## Dokumentinformationen

Auftraggeber:	Lokale Nahverkehrsorganisation Wiesbaden (LNO), Rheingau-Taunus Verkehrsgesellschaft (RTV)
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH, Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH
Bearbeiter:	Rimbert Schürmann, Andreas Köhler, Matthias Auth
Autor:	Rimbert Schürmann
Erstellungsdatum:	Juni 2015

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Teil A: Allgemeiner Teil.....</b>	<b>2</b>
<b>1 Grundlagen.....</b>	<b>2</b>
1.1 Aufgabenstellung und Ziele .....	2
1.2 Vorgehensweise .....	4
1.3 Rahmenbedingungen .....	5
1.3.1 Europäischer Rechtsrahmen	6
1.3.2 Nationaler Rechtsrahmen: Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	7
1.3.3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG)	8
1.3.4 Grundlagen der Barrierefreiheit	10
1.4 Rahmendaten.....	11
1.4.1 Netzmodell	11
1.4.2 Raumstruktur	12
1.4.3 Verkehrsströme	18
<b>2 Bestandsaufnahme .....</b>	<b>22</b>
2.1 Stadt Wiesbaden .....	22
2.2 Rheingau-Taunus-Kreis.....	25
2.3 Regionaler Schienenverkehr.....	27
<b>3 Maßnahmen aus dem regionalen Nahverkehrsplan des RMV.....</b>	<b>29</b>
3.1 Maßnahmen im Schienenangebot .....	29
3.2 Elektronisches Fahrgeldmanagement.....	32
3.3 Verbundweite Datendrehscheibe (vDDS) .....	35
3.4 Ausstattung Haltestellen – Vertriebsstellen.....	37
<b>Teil B: 3. Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden .....</b>	<b>39</b>
<b>1 Bilanz des 2. Nahverkehrsplans 2008 .....</b>	<b>39</b>
<b>2 Anforderungsprofil und Qualitätsstandards .....</b>	<b>43</b>
2.1 Festlegungen zur Netz- und Linienstruktur .....	45
2.1.1 Lokalbusverkehr in Wiesbaden	45

2.1.2	Regionalbusverkehr in Wiesbaden	47
2.2	Mindestanforderungen der ÖPNV-Bedienung.....	49
2.2.1	Erschließungsqualität	49
2.2.2	Verbindungsqualität	50
2.2.3	Angebotsqualität	52
2.2.4	Verknüpfungspunkte	55
2.3	Qualitätsstandards.....	58
2.3.1	Haltestellen	58
2.3.2	Fahrzeuge	65
2.3.3	Barrierefreiheit	70
2.3.4	Frauenbelange	80
2.3.5	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	81
2.3.6	Fahrgastbetreuung	82
2.3.7	Gepäckbus und Taxiruf	83
2.3.8	Fahrgastinformation	83
2.3.9	Tarif und Vertrieb	87
2.3.10	Betriebsablauf	90
2.4	Differenzierung der Anforderungen nach Adressaten und zuständigen Trägern.....	93
<b>3</b>	<b>Schwachstellenanalyse .....</b>	<b>94</b>
3.1	Festlegung zur Netz- und Linienstruktur .....	94
3.1.1	Lokalbusverkehr in Wiesbaden	94
3.1.2	Regionalbusverkehr in Wiesbaden	94
3.2	Mindestanforderungen ÖPNV-Bedienung.....	94
3.2.1	Erschließung	94
3.2.2	Verbindungsqualität	98
3.2.3	Angebotsqualität	103
3.2.4	Anregungen aus der Politik	105
<b>4</b>	<b>Angebotskonzeption.....</b>	<b>107</b>
4.1	Linie 3.....	107
4.2	Linie 5.....	108
4.3	Linie 8.....	109
4.4	Linie 9 / 14.....	110



4.5	Linie 15 Nordenstadt.....	111
4.6	Linie 15/48 Delkenheim .....	112
4.7	Linie 16/20.....	113
4.8	Linie 17.....	114
4.9	Linie 18 (Freudenberg).....	115
4.10	Linie 18 (Adalbert-Stifter-Straße).....	116
4.11	Linie 21.....	117
4.12	Linie 24.....	118
4.13	Linie 28 (Kreuzberger Ring).....	119
4.14	Linie 28 (Petersweg Ost) .....	120
4.15	Linie 37 (Aukammallee).....	121
4.16	Linie 37 (Verlängerung nach Breckenheim).....	122
4.17	Linie 39.....	123
4.18	Flexible Bedienform Bestattungswald .....	124
4.19	Ortsbus Dotzheim.....	125
4.20	Tangentiale flexible Bedienform Östliche Ortsbezirke .....	126
4.21	Weiter zu verfolgende Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2008 .....	127
4.22	Maßnahmenwirkung .....	128
	4.22.1 Fahrgastentwicklung	128
	4.22.2 Investitionsplanung	128
	4.22.3 Jährliche Betriebskosten und zusätzliche Erlöse	130
<b>5</b>	<b>Vergabe des Lokalbusverkehrs als Gesamtleistung durch die Stadt Wiesbaden als Aufgabenträger an die ESWE Verkehr GmbH.....</b>	<b>132</b>
5.1	Rechtliche Integration der Linien des Lokalbusverkehrs .....	132
5.2	Integrationsmerkmale des Lokalbusverkehrs .....	133
<b>6</b>	<b>Weitergehende Planungen .....</b>	<b>135</b>
6.1	Aufbau eines Stadtbahnnetzes – Perspektiven einer Netzentwicklung .....	135
6.2	Innovative Mobilitätsangebote .....	138
	<b>Teil C: 3. Nahverkehrsplan des Rheingau-Taunus-Kreises.....</b>	<b>139</b>
<b>1</b>	<b>Bilanz des Nahverkehrsplans 2004.....</b>	<b>139</b>
<b>2</b>	<b>Anforderungsprofil und Qualitätsstandards .....</b>	<b>140</b>

2.1	Mindestanforderungen der ÖPNV-Bedienung.....	140
2.1.1	Erschließungsqualität	140
2.1.2	Verbindungsqualität	142
2.1.3	Angebotsqualität	143
2.1.4	Verknüpfungspunkte	147
2.2	Qualitätsstandards.....	149
2.2.1	Haltestellen	149
2.2.2	Fahrzeuge	156
2.2.3	Barrierefreiheit	160
2.2.4	Frauenbelange	171
2.2.5	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	172
2.2.6	Fahrgastbetreuung	172
2.2.7	Fahrgastinformation	173
2.2.8	Vertrieb im RTK	175
2.2.9	Betriebsablauf	176
2.2.10	Schülerbeförderung	178
2.3	Differenzierung der Anforderungen nach Adressaten und zuständigen Trägern.....	180
<b>3</b>	<b>Schwachstellenanalyse .....</b>	<b>182</b>
3.1	Erschließungsqualität .....	182
3.2	Verbindungsqualität.....	182
3.3	Angebotsqualität.....	182
3.4	Anregungen aus den Gemeinden .....	182
<b>4</b>	<b>Angebotskonzeption .....</b>	<b>186</b>
4.1	Erschließungslücke Eltville / Hattenheim .....	186
4.2	Erschließungslücke Taunusstein-Bleidenstadt.....	187
4.3	Erschließungslücke Aarbergen-Kettenbach .....	188
4.4	Fahrtenangebot Bad Schwalbach – Hohenstein-Breithardt.....	188
4.5	Anbindung Aarbergen an Zollhaus.....	188
4.6	Querverbindung Zorn – Nauroth .....	189
4.7	Zentrale Haltestelle in Kemel .....	189
4.8	Tangentiale Linie als flexible Bedienform Östliche Ortsbezirke .....	189
4.9	Direktverbindung Rheingau – Wiesbaden.....	190

4.10	Maßnahmenwirkung .....	191
4.10.1	Fahrgastentwicklung	191
4.10.2	Investitionsplanung	191
4.10.3	Jährliche Betriebskosten und zusätzliche Erlöse	192
<b>5</b>	<b>Linienbündelung .....</b>	<b>193</b>
	<b>Teil D: Anlage für den NVP Wiesbaden.....</b>	<b>194</b>
	<b>Teil E: Anhang: Zusammenstellung der Ergebnisse aus den Anhörungsverfahren .....</b>	<b>205</b>
	Stellungnahme der Ortsbeiräte zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden .....	205
	Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden	213
	Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan des Rheinbau-Taunus-Kreis .....	233

## Tabellenverzeichnis

	Seite
Tabelle 1: Verteilung der Einwohner in Wiesbaden auf die Ortsbezirke (Bestand; Stand 2013 )	13
Tabelle 2: Verteilung der Einwohner im Rheingau-Taunus-Kreis auf die Mittel- und Unterzentren (Bestand; Stand 2013)	15
Tabelle 3: Linienübersicht der Stadt Wiesbaden	23
Tabelle 4: Linienübersicht des RTK und deren regionale Zuordnung	25
Tabelle 5: Ziele des elektronischen Fahrgeldmanagements	34
Tabelle 6: Beurteilungsmerkmal: Räumliche Erschließung der Siedlungsfläche	49
Tabelle 7: Beurteilungsmerkmal: Erreichbarkeit und Direktfahrmöglichkeit	51
Tabelle 8: Beurteilungsmerkmal: Betriebszeiten	52
Tabelle 9: Beurteilungsmerkmal: Fahrtenangebot / Platzangebot	54
Tabelle 10: Klassifizierung der Haltestellen - Verknüpfungstyp	60
Tabelle 11: Klassifizierung der Haltestellen - Haltestellenstandard	61
Tabelle 12: Verteilung der Haltestellen auf die jeweiligen Haltestellenstandards	61
Tabelle 13: Wichtige Haltestellen in Wiesbaden (Haltestellenstandard A)	62
Tabelle 14: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen	63
Tabelle 15: Ausstattung der Haltestellen je Haltestellenstandard für die Barrierefreiheit	65
Tabelle 16: Qualitätsstandards für Fahrzeuge	70
Tabelle 17: Alltagsprobleme mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV	72
Tabelle 18: Analyse der Basisversorgung der Vertriebswege allgemein nach Einwohnerverteilung In den Wiesbadener Ortsbezirken	88
Tabelle 19: Vorhandene personenbediente Verkaufsstellen in den Ortsbezirken	89
Tabelle 20: Adressat und Zuständigkeit	93
Tabelle 21: Erschließungslücken der Kategorie 1	95
Tabelle 22: Erschließungslücken der Kategorie 2	95
Tabelle 23: Erschließungslücken der Kategorie 3	96
Tabelle 24: Betriebskosten je Maßnahme (Wiesbaden)	131
Tabelle 25: Klassifizierung der Haltestellen - Verknüpfungstyp	151

Tabelle 26:	Klassifizierung der Haltestellen - Haltestellenstandard	152
Tabelle 27:	Verteilung der Haltestellen auf die jeweiligen Haltestellenstandards	152
Tabelle 28:	Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis mit dem Standard A oder B	153
Tabelle 29:	Ausstattungsmerkmale von Haltestellen	154
Tabelle 30:	Ausstattung der Haltestellen je Haltestellenstandard für die Barrierefreiheit	156
Tabelle 31:	Qualitätsstandards für Fahrzeuge	160
Tabelle 32:	Alltagsprobleme mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV	162
Tabelle 33:	Bedienungsumfang nach Schultyp	179
Tabelle 34:	Maximale Wartezeiten vor / nach den Schulzeiten (in min.)	180
Tabelle 35:	Adressat und Zuständigkeit	181
Tabelle 36:	Anregungen aus den Gemeinden	183
Tabelle 37:	Anregungen aus den Gemeinden, die nicht weiter verfolgt werden	185
Tabelle 38:	Betriebskosten je Maßnahme (Rheingau-Taunus-Kreis)	192
Tabelle 39:	Linienbündel im Rheingau-Taunus-Kreis bis Fahrplanwechsel 2014	193

# Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abbildung 1: Ablauf Nahverkehrsplan	4
Abbildung 2: Verteilung der Einwohner in Wiesbaden auf die Ortsteile (2013, absolut)	14
Abbildung 3: Verteilung der Einwohner in Wiesbaden auf die Ortsteile (2013, Bevölkerungsdichte)	14
Abbildung 4: Verteilung der Einwohner im Rheingau-Taunus-Kreis auf die Gemeinden (2013, absolut)	15
Abbildung 5: Verteilung der Einwohner im Rheingau-Taunus-Kreis auf die Gemeinden (2013, Bevölkerungsdichte)	16
Abbildung 6: Veränderung der Bevölkerungsentwicklung von 2013 bis 2020 für Wiesbaden	17
Abbildung 7: Veränderung der Bevölkerungsentwicklung von 2013 bis 2020 für den Rheingau-Taunus-Kreis	18
Abbildung 8: Gesamtsumme der Fahrgäste zwischen Wiesbaden und den Gemeinden des Rheingau-Taunus-Kreis sowie zwischen den Gemeinden im Rheingau-Taunus-Kreis (MF)	19
Abbildung 9: Klassifizierte Streckenbelastung Erwachsene und Schüler für den Rheingau-Taunus-Kreis	20
Abbildung 10: Fahrgastströme innerhalb von Wiesbaden (MF) – Ausschnitt Innenstadt	21
Abbildung 11: Streckennetz der Buslinien in Wiesbaden und deren Betreiber bzw. Aufgabenträger	24
Abbildung 12: Streckennetz der Buslinien im Rheingau-Taunus-Kreis und deren Betreiber bzw. Aufgabenträger	26
Abbildung 13: Netzgrafik RE-Netz („Hessen-Express“)	31
Abbildung 14: Verbundweite Datendrehscheibe – Lösungsansatz „Sammeln und Verteilen“	36
Abbildung 15: Verbundweite Datendrehscheibe - Mandantenfähigkeit	37
Abbildung 16: Hauptachsen des Lokalbusverkehrs in Wiesbaden	46
Abbildung 17: Streckenführungen des Regionalbusverkehrs im gebietsübergreifenden Verkehr	48
Abbildung 18: Kriterien für die Klassifizierung der Haltestellen	59
Abbildung 19: Übersicht mobilitätseingeschränkter Menschen	71
Abbildung 20: Bodenindikatoren an einer Haltestelle am Fahrbahnrand	75

Abbildung 21: Lage der Erschließungslücken auf dem Gesamtgebiet Wiesbaden	97
Abbildung 22: Schwachstellen aufgrund der geringen Abfahrten pro Tag	98
Abbildung 23: Direktfahrmöglichkeit Innenstadt	99
Abbildung 24: Direktfahrmöglichkeit Hauptbahnhof	100
Abbildung 25: Zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt werktags (MF; 07:00 – 08:00 Uhr)	101
Abbildung 26: Zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt werktags (MF; 10:00 – 11:00 Uhr)	101
Abbildung 27: Verbindung Rheingau – Schierstein – Biebrich – Hauptbahnhof	102
Abbildung 28: Klassifizierung der Strecken auf Basis der Fahrgastzahlen	103
Abbildung 29: Fahrtenzahlen je Stunde, Richtung und Tag Streckenkategorien 1 bis 6	104
Abbildung 30: Verlängerung der Linie 3 bis Zeilstraße	107
Abbildung 31: Verdichtung Fahrtenangebot auf dem Linienweg der Linie 5	108
Abbildung 32: Neuer Linienweg der Linie 8 im Komponistenviertel	109
Abbildung 33: Linienweg der Linie 9 und 14 morgens in der Schwachverkehrszeit	110
Abbildung 34: Verlängerung der Linie 15 von der Endhaltestelle Westring in das geplante Neubaugebiet Hainweg	111
Abbildung 35: Linienführung der Linien 15 / 48 zur neuen Haltestelle in das geplante Wohnbaugebiet Lange Seegewann	112
Abbildung 36: Verknüpfung der beiden Linien 16 und 20 mit der Erschließung von Erbsenacker	113
Abbildung 37: Erschließung des Neubaugebets Bierstadt-Nord mit der Linie 17	114
Abbildung 38: Verlängerung der Linie 18 über die Freudenbergstraße	115
Abbildung 39: Erschließung Adalbert-Stifter-Straße	116
Abbildung 40: Erschließung nördlicher Tannenweg	117
Abbildung 41: Verlängerung der Linie 24 bis Grorother Hof	118
Abbildung 42: Neuer Linienweg der Linie 28 (Kreuzberger Ring)	119
Abbildung 43: Veränderte Linienführung der Linie 28 (Petersweg Ost)	120
Abbildung 44: Veränderte Linienführung der Linie 37 (Aukammallee)	121
Abbildung 45: Veränderte Linienführung der Linie 37 (Verlängerung nach Breckenheim)	122

Abbildung 46: Veränderte Linienführung der Linie 39 in Biebrich	123
Abbildung 47: Flexible Bedienform Bestattungswald	124
Abbildung 48: Ortsbus Dotzheim	125
Abbildung 49: Flexible Bedienform östliche Ortsbezirke	126
Abbildung 50: Netzperspektive Stadtbahn Wiesbaden	136
Abbildung 51: Linienverlauf Stadtbahn im Gesamtnetz	137
Abbildung 52: Haltestelleneinzugsbereich je Haltestelle von 600 m im Rheingau-Taunus-Kreis	141
Abbildung 53: Haltestelleneinzugsbereich je Haltestelle von 400 m in den Mittelzentren des Rheingau-Taunus-Kreises	141
Abbildung 54: Herleitung der Fahrtenhäufigkeit	143
Abbildung 55: Das zentralörtliche Raumkonzept	145
Abbildung 56: Definition der Fahrtenzahl je Zeitraum (MF an Schultagen)	146
Abbildung 57: Definition der Fahrtenzahl je Zeitraum (MF an Ferientagen)	146
Abbildung 58: Kriterien für die Klassifizierung der Haltestellen	150
Abbildung 59: Übersicht mobilitätseingeschränkter Menschen	161
Abbildung 60: Bodenindikatoren an einer Haltestelle am Fahrbahnrand	165
Abbildung 61: Erschließungslücke Eltville / Hattenheim	186
Abbildung 62: Erschließungslücke taunusstein-Bleidenstadt	187
Abbildung 63: Erschließungslücke Aarbergen-Kettenbach	188
Abbildung 64: Verbindung Rheingau – Schierstein – Biebrich – Hauptbahnhof	191
Abbildung 65: Mindestkapazitäten der Linie 1 (Plätze im Bus)	194
Abbildung 66: Mindestkapazitäten der Linie 2 (Plätze im Bus)	194
Abbildung 67: Mindestkapazitäten der Linie 3 (Plätze im Bus)	194
Abbildung 68: Mindestkapazitäten der Linie 4 (Plätze im Bus)	195
Abbildung 69: Mindestkapazitäten der Linie 5 (Plätze im Bus)	195
Abbildung 70: Mindestkapazitäten der Linie 6 (Plätze im Bus)	195
Abbildung 71: Mindestkapazitäten der Linie 8 (Plätze im Bus)	196
Abbildung 72: Mindestkapazitäten der Linie 9 (Plätze im Bus)	196
Abbildung 73: Mindestkapazitäten der Linie 14 (Plätze im Bus)	196
Abbildung 74: Mindestkapazitäten der Linie 15 (Plätze im Bus)	197
Abbildung 75: Mindestkapazitäten der Linie 16 (Plätze im Bus)	197



Abbildung 76: Mindestkapazitäten der Linie 17 (Plätze im Bus)	197
Abbildung 77: Mindestkapazitäten der Linie 18 (Plätze im Bus)	198
Abbildung 78: Mindestkapazitäten der Linie 20 (Plätze im Bus)	198
Abbildung 79: Mindestkapazitäten der Linie 21 (Plätze im Bus)	198
Abbildung 80: Mindestkapazitäten der Linie 22 (Plätze im Bus)	199
Abbildung 81: Mindestkapazitäten der Linie 23 (Plätze im Bus)	199
Abbildung 82: Mindestkapazitäten der Linie 24 (Plätze im Bus)	199
Abbildung 83: Mindestkapazitäten der Linie 26 (Plätze im Bus)	200
Abbildung 84: Mindestkapazitäten der Linie 27 (Plätze im Bus)	200
Abbildung 85: Mindestkapazitäten der Linie 28 (Plätze im Bus)	200
Abbildung 86: Mindestkapazitäten der Linie 30 (Plätze im Bus)	201
Abbildung 87: Mindestkapazitäten der Linie 33 (Plätze im Bus)	201
Abbildung 88: Mindestkapazitäten der Linie 34 (Plätze im Bus)	201
Abbildung 89: Mindestkapazitäten der Linie 37 (Plätze im Bus)	202
Abbildung 90: Mindestkapazitäten der Linie 39 (Plätze im Bus)	202
Abbildung 91: Mindestkapazitäten der Linie 43 (Plätze im Bus)	202
Abbildung 92: Mindestkapazitäten der Linie 45 (Plätze im Bus)	203
Abbildung 93: Mindestkapazitäten der Linie 46 (Plätze im Bus)	203
Abbildung 94: Mindestkapazitäten der Linie 47 (Plätze im Bus)	203
Abbildung 95: Mindestkapazitäten der Linie 48 (Plätze im Bus)	204

# Teil A: Allgemeiner Teil

## 1 Grundlagen

### 1.1 Aufgabenstellung und Ziele

Gemäß § 14 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) haben die Aufgabenträger bzw. deren Nahverkehrsorganisationen Lokale Nahverkehrspläne (NVP) aufzustellen. Alle fünf Jahre ist über eine Neuerstellung bzw. Aktualisierung zu entscheiden. Der aktuell gültige NVP der Landeshauptstadt Wiesbaden (LHW) wurde im Jahr 2008 beschlossen. Der NVP des Rheingau-Taunus-Kreises (RTK) stammt aus dem Jahr 2004. Die LHW und der RTK möchten die beiden NVP gemeinsam fortschreiben.

Die Erarbeitung der NVP erfolgt entsprechend den Vorgaben des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) und wird sich inhaltlich und vom Aufbau am "Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen" sowie an den "Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen" des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung und des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen orientieren. Bei der Fortschreibung der NVP ist darüber hinaus der veränderte Ordnungsrahmen durch die EU-Verordnung EU VO 1370/2007 sowie durch das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu berücksichtigen.

In Einklang mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen und den vorliegenden Rahmenplanungen werden die übergeordneten Zielsetzungen des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreis wie folgt formuliert:

- ▶ Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), als Teil des Gesamtverkehrssystems, trägt maßgeblich dazu bei, die Mobilitätsnachfrage der Landeshauptstadt Wiesbaden zu befriedigen. Ziel ist es, **den ÖPNV als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken** (§ 3 ÖPNVG – Hessen).
- ▶ Eine im öffentlichen Interesse **ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge** entsprechend der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage und den örtlichen Gegebenheiten zu gestalten (§ 4 Abs. 1 ÖPNVG – Hessen).
- ▶ Die **Umweltverträglichkeit**, als besondere Stärke des ÖPNV, ist weiterzuentwickeln. Der **sozialen Bedeutung des ÖPNV** ist besonders Rechnung zu tragen (§ 4 Abs. 3 ÖPNVG – Hessen).
- ▶ Die **Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen** sind zu berücksichtigen, Anforderungen an die Barrierefreiheit sind so weit wie möglich zu entsprechen (§ 4 Abs. 6 ÖPNVG – Hessen).
- ▶ **Das ÖPNV-Angebot ist leistungsfähig und effizient zu gestalten** (§ 3 ÖPNVG – Hessen).

- ▶ **Der ÖPNV soll durch die Ausweitung und Verdichtung integraler Taktfahrpläne im Schienen- und Busverkehr zunehmend attraktiver werden.** Hierfür notwendige Bau- und betriebliche Maßnahmen haben Vorrang vor Investitionen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs.
- ▶ Eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch **Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel** ist anzustreben.
- ▶ Die Ziele der Wiesbadener Verkehrsentwicklungsplanung, die mit den Zielen und Leitlinien der Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplanung abgestimmt sind, werden auch für den Nahverkehrsplan übernommen. Die im VEP genannten Oberziele sind: **Stadtverträglichkeit, Umweltverträglichkeit, Sozialverträglichkeit, Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit.**

Die Fortschreibung von Nahverkehrsplänen unterliegt einem steten Wandel. Ziel muss es sein, in Zeiten finanzieller Engpässe, teilweise rückläufiger Einwohnerdichten, sinkenden Schülerzahlen und rechtlicher Veränderungen eine fundierte Grundlage für die anstehenden Herausforderungen durch das europäische Recht und das PBefG zu schaffen. Die Anforderungen aus dem Hessischen ÖPNV-Gesetz<sup>1</sup> nach einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen sind dabei zu berücksichtigen.

Die Fortschreibung des NVP des RTK und des NVP der LHW soll gemeinsam erfolgen, um eine enge inhaltliche Verzahnung und eine weitgehende formale Einheitlichkeit zu erreichen. Innerhalb dieses gemeinsamen Rahmens sind die Inhalte, wo erforderlich, an die jeweils lokal spezifischen Erfordernisse anzupassen. Kernthemen des gemeinsamen NVP sind:

- ▶ Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Angebots
- ▶ Überprüfung der Netzstrukturen in Hinblick auf Begreifbarkeit und Klarheit
- ▶ Überprüfung der Qualitätskriterien und Bedienungsstandards
- ▶ Einsatz flexibler Bedienungsformen
- ▶ Entwicklung der Schülerverkehre
- ▶ Weiterentwicklung der Fahrgastinformationen
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Freizeitverkehre
- ▶ Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) der LHW und des RTK

Die Erarbeitung eines gemeinsamen NVP bezieht sich insbesondere auf die folgenden Themen:

- ▶ Gemeinsame Erarbeitung der Grundlagen
- ▶ Gemeinsame Diskussion und Abstimmung

---

<sup>1</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen in der Fassung vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert am 29.11.2012 (HÖPNVG)

- Gemeinsame Diskussion der einzelnen Maßnahmen hinsichtlich ihrer gebietsübergreifenden Wirkung

## 1.2 Vorgehensweise

Der Erstellung des gemeinsamen Nahverkehrsplans wurde ein Ablauf zugrunde gelegt, der ein paralleles Vorgehen in der inhaltlichen Bearbeitung des Nahverkehrsplans erlaubt.

Inhaltliche Unterschiede in der Festlegung von Anforderungen, Standards und Maßnahmen bleiben hiervon unberührt.

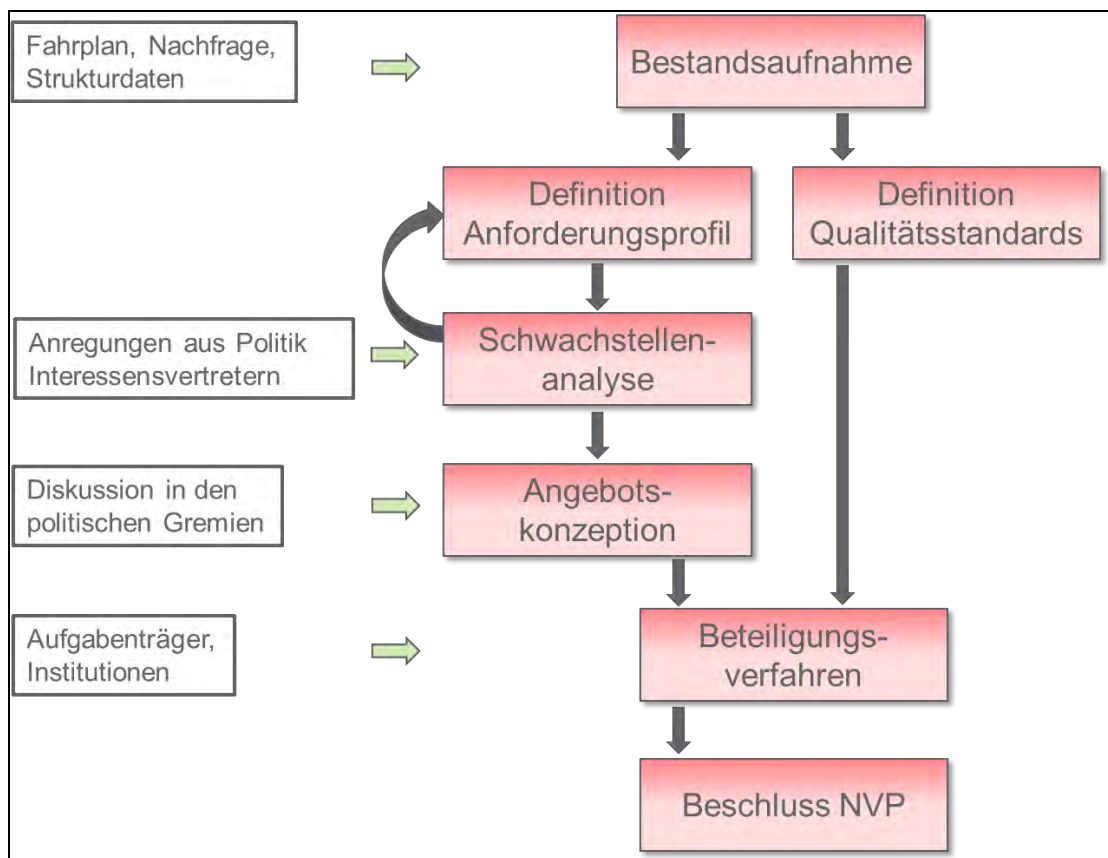


Abbildung 1: Ablauf Nahverkehrsplan

Wichtigster Baustein im Nahverkehrsplan ist die Definition des Anforderungsprofils und der Qualitätsstandards. Hier definieren die beiden Aufgabenträger die jeweiligen Ziele des ÖPNV, aus denen dann Maßnahmen abgeleitet werden. Diese Ziele sind das Grundgerüst für den ÖPNV. Anpassungen und Änderungen können während der Gültigkeit des Nahverkehrsplans durch entsprechende Aktualisierungen durch die Aufgabenträger immer wieder vorgenommen werden.

Für beide Aufgabenträger existiert jeweils ein Nahverkehrsplan, der in der Erstellung des neuen Nahverkehrsplans Berücksichtigung findet:

- Für die Landeshauptstadt Wiesbaden: 2. Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden, 2008.

- ▶ Für den Rheingau-Taunus-Kreis: 2. Nahverkehrsplan 2004-2009, Rheingau-Taunus-Kreis, 2006.

Der Nahverkehrsplan ist in vier Teilbereiche gegliedert:

#### **Teil A: Allgemeiner Teil:**

- ▶ Grundlagenbeschreibung und Bestandsaufnahme für beide Aufgabenträger.
- ▶ Maßnahmenbeschreibungen, die auf die beiden Aufgabenträger und deren Arbeit Auswirkungen haben, werden aus dem regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) aufgenommen.<sup>2</sup>

#### **Teil B: Nahverkehrsplan Wiesbaden:**

- ▶ Definition der Mindestanforderungen und Qualitätsstandards
- ▶ Schwachstellenanalyse
- ▶ Angebotskonzeption
- ▶ Linienbündelung

#### **Teil C: Nahverkehrsplan Rheingau-Taunus-Kreis:**

- ▶ Definition der Mindestanforderungen und Qualitätsstandards
- ▶ Schwachstellenanalyse
- ▶ Angebotskonzeption
- ▶ Linienbündelung

#### **Teil D: Anhang zum Nahverkehrsplan Wiesbaden**

#### **Teil E: Anhang zum Nahverkehrsplan Wiesbaden und Rheingau-Taunus-Kreis**

- ▶ Zusammenstellung der Ergebnisse aus den Anhörungsverfahren

Themen, die beide Aufgabenträger betreffen bzw. beide Aufgabenträger als Maßnahme vorsehen, werden in Teil B und C aufgenommen. Gleichlautende Festlegungen und / oder Formulierungen zeigen, dass zwischen der Stadt Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis gleiche Vorstellungen bestehen. Sie werden trotzdem getrennt aufgenommen, sodass inhaltlich die Textteile nicht auseinandergerissen werden.

## **1.3 Rahmenbedingungen**

Als Grundlage für die Bearbeitung des Nahverkehrsplans standen im Wesentlichen folgende Daten und Quellen zur Verfügung:

- ▶ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

---

<sup>2</sup> Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV): Verbundweiter Nahverkehrsplan; 2014

- ▶ Personenbeförderungsgesetz PBefG (novelliert 2013)
- ▶ Gesetz zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Hessen (HÖPNVG)
- ▶ Regionalisierungsgesetz des Bundes (RegG)
- ▶ Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
- ▶ Nahverkehrspläne der beiden Aufgabenträger
- ▶ Nahverkehrspläne der benachbarten Kreise und Städte
- ▶ Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV)
- ▶ Statistische Daten wie:
  - ▶ Strukturdaten Bestand / Prognose
  - ▶ Daten zu Pkw-Bestand
  - ▶ Pendlerdaten zwischen den Gemeinden (sozialversicherungspflichtige Pendler, 2012)
- ▶ Beschlüsse der politischen Gremien
- ▶ Liniennetz und Fahrplandaten Stand 2013 (09.12.2012)
- ▶ Verkehrsmodell in Visum<sup>3</sup>

Der Nahverkehrsplan fußt auf einer Reihe von rechtlichen Grundlagen und hat damit fest definierte Aufgaben. Die wichtigste Aufgabe ist es, die Entwicklung des ÖPNV im Geltungszeitraum festzulegen.

### 1.3.1 Europäischer Rechtsrahmen

Seit der Aufstellung der Nahverkehrspläne hat sich das für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) maßgebliche EU-Recht geändert.

Den (vorläufigen) Schlusspunkt der ÖPNV-Rechtsentwicklung auf EU-Ebene bildet das Inkrafttreten einer neuen EU-Verordnung für den öffentlichen Personennahverkehr. So gilt seit dem 3. Dezember 2009 die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden VO 1370/2007). Zweck der VO 1370/2007 ist, gemeinschaftsweit einheitlich festzulegen, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um eine Verkehrsbedienung sicherzustellen, die den Anforderungen des Gemeinwohls genügt. Hierzu legt die VO 1370/2007 die Bedingungen fest, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern von Verkehrsdiensten finanzielle Ausgleichsleistungen und / oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung sogenannter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren können. Hierbei handelt es sich um Kompensationsleistungen für die Erfüllung von Anforderungen, die die zuständigen Behörden den mit den Verkehrsdiensten betrauten Betreibern im Interesse des Gemeinwohls vorgeben.

---

<sup>3</sup> PTV-Visum: Software zur rechnergestützten Verkehrsanalyse und Verkehrsplanung, hergestellt und vertrieben von PTV AG

Nach der VO 1370/2007 dürfen solche Ausgleichsleistungen und / oder ausschließliche Rechte in der Regel nur durch einen zwischen der zuständigen Behörde und dem Verkehrsunternehmen geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährt werden. Hierfür normiert die Verordnung vergabe- und beihilfenrechtliche Anforderungen.

### **1.3.2 Nationaler Rechtsrahmen: Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**

Das PBefG wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen.

Der Nahverkehrsplan bildet gemäß § 8 Abs. 3 Satz 8 PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV.

Der Nahverkehrsplan wurde dabei in seiner Funktion gestärkt. § 8 wurde neu gefasst und legt fest, dass der Aufgabenträger im ÖPNV für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig ist: „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig.“ (§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG). Nach § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG ist der Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zuständig und definiert hierfür „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“.

Darüber hinaus ist die Barrierefreiheit ein wichtiger Aspekt, hier werden weitreichende konkrete Anforderungen an den Nahverkehrsplan gestellt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ (§ 8 Abs. 3 Satz 3 und 4 PBefG).

Zur Beteiligung an der Erstellung am Nahverkehrsplan wird folgendes ausgesagt:

Darüber hinaus sind nach § 8 Abs. 3 Satz 6 und 7 PBefG „soweit vorhanden (...) Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Die rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans ist in § 8 Abs. 3a PBefG definiert, in dem die Berücksichtigung des Nahverkehrsplans im Genehmigungsverfahren festgelegt ist: „Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Abs. 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen“. Hierdurch ist die

Funktion des Nahverkehrsplans gegenüber dem PBefG in der alten Fassung deutlich gestärkt, da die Berücksichtigung durch die Genehmigungsbehörde bisher eine „Kann-Bestimmung“ war.

Ergänzt wird dies durch § 13 Abs. 2b PBefG: „Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Abs. 3 zu berücksichtigen.“

### **1.3.3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG)**

Im Hessischen ÖPNVG (zuletzt geändert am 29.11.2012 (HÖPNVG)) werden die Ziele, Aufgaben und auch Finanzierungsgrundsätze für die Aufgabenträger in Hessen geregelt.

So wird in § 5 unter anderem festgelegt, dass Aufgabenträger die Landkreise, kreisfreien Städte und die Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern sind. Sie nehmen die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahr.

Die Aufgabenträger stellen eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des betreffenden Nahverkehrsplanes nach § 14 sicher. Sie sind zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Allgemeine Anforderungen (siehe § 4) sind:

- (1) Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.
- (2) Eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind als wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben.
- (3) Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden. Die Umweltverträglichkeit ist als besondere Stärke weiterzuentwickeln, der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen.
- (4) Für den Zugang und die Angebotsnutzung sind einheitliche Normen mindestens verbundweit festzulegen, um den Fahrgästen ein einheitliches und durchgängiges Angebot über den lokalen Verkehr hinaus zu bieten.
- (5) Das Fahrpreissystem (Beförderungstarife) ist so zu gestalten, dass innerhalb der Verkehrsverbünde mit einem Fahrschein, auch einem solchen in elektronischer Form,



alle öffentlichen Nahverkehrsmittel unternehmensübergreifend nutzbar sind (Verbundtarif). Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, den Verbundtarif anzuwenden. Die Tarifstruktur soll überschaubar und allgemein verständlich sein. An den Grenzen der Verkehrsverbünde sind Übergangstarife oder andere gemeinsame Tarifangebote zu schaffen. Darüber hinaus sind Tarife anzustreben die landesweit gelten (Hessentarif). Für die Beförderung von bestimmten Personengruppen, insbesondere von Auszubildenden, können Zeitfahrausweise zu ermäßigten Fahrpreisen angeboten werden.

(6) Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen sollen so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen.

Die Erstellung der Nahverkehrspläne ist in § 14 wie folgt geregelt:

1. Zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs werden durch die Verkehrsverbünde verbundweite Nahverkehrspläne für den Schienenpersonennahverkehr, den Verbundbusverkehr und den regionalen Busnahverkehr erstellt. Die verbundweiten Nahverkehrspläne werden von den Aufsichtsgremien der Verkehrsverbünde beschlossen und bedürfen der Zustimmung des zuständigen Ministeriums.
2. Die Aufgabenträger stellen die lokalen Nahverkehrspläne für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr auf, sofern sie die Aufgabe nicht auf eine Verkehrsorganisation übertragen. Im Fall von § 7 Abs. 2 Satz 2 werden die jeweiligen lokalen Nahverkehrspläne abweichend von Satz 1 auch für den regionalen Busnahverkehr erstellt. Die lokalen Nahverkehrspläne werden von den Aufgabenträgern beschlossen.
3. Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne sind die Ziele der Raumordnung und die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen. Die Nahverkehrspläne müssen den Anforderungen der §§ 3 und 4, des Städtebaus und des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen.
4. Die Nahverkehrspläne sollen mindestens enthalten:
  - ▶ eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
  - ▶ eine Bewertung der Feststellungen nach Nr. 1,
  - ▶ das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,
  - ▶ Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern,
  - ▶ Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots nach § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes,

- ▶ ein Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind,
  - ▶ Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Verkehrsinfrastruktur,
  - ▶ ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.
5. Die verbundweiten Nahverkehrspläne können die Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose sowie die Bewertung nach Satz 1 Nr. 1 und 2 für die gesamte Nahverkehrsplanung enthalten.
  6. Nach dem Gegenstromprinzip sind lokale Nahverkehrspläne aus den verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben.
  7. Bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne sind die nach § 8 Abs. 3 Satz 4 und § 14 Abs. 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes Beteiligten hinzuzuziehen und das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium anzuhören.
  8. Die Nahverkehrspläne sind in geeigneter Weise öffentlich bekannt zu machen. Spätestens alle fünf Jahre ist darüber zu entscheiden, ob ein Nahverkehrsplan neu aufzustellen ist.

### 1.3.4 Grundlagen der Barrierefreiheit

Das Thema Barrierefreiheit wird an dieser Stelle noch einmal gesondert beschrieben. Ist es sowohl im Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) als auch im Hessischen ÖPNV-Gesetz ein wichtiger Baustein.

#### **Aktuelle Gesetzeslage**

Mit der Novellierung des PBefG zum 1. Januar 2013 hat der Nahverkehrsplan nach § 8 Abs. 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Im Nahverkehrsplan sind Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen. Ausnahmen müssen konkret benannt und begründet werden. „Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Abs. 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“ (§ 62 Abs. 2 PBefG).

Der Geltungsbereich des PBefG erstreckt sich auf die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen und mit Kraftfahrzeugen. Das PBefG bezieht sich nicht auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Das Hessische ÖPNV-Gesetz („Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“, 2009) verweist in § 14 Abs. 4 ebenfalls auf § 8 Abs. 3 Satz 3 des PBefG hin: „Die Nahverkehrspläne sollen für ihr jeweiliges Gebiet für den regionalen oder lokalen öffentlichen Verkehr mindestens enthalten: (...) 5. Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots nach § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes. (...)“.

Bislang ist allerdings der im PBefG genannte Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ nicht abschließend definiert. Aufgrund dieses unbestimmten Rechtsbegriffes stellt sich daher für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Frage, wie vollständige Barrierefreiheit für alle Nutzergruppen, bezogen auf die einzelnen Anforderungen, ausgelegt werden kann.

Aus wirtschaftlichen, technischen Gründen sowie aus Anforderungssicht ist eine vollumfängliche Umsetzung der Barrierefreiheit im Sinne von § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) für alle Nutzer gleichermaßen nur schwerlich möglich.

So definiert § 4 BGG: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Zur Umsetzung einer „vollständigen Barrierefreiheit“ für alle Nutzergruppen vor dem Hintergrund der Definition des Begriffs der Barrierefreiheit nach § 4 BGG steht ein allgemein anerkanntes Verständnis noch aus. Dabei ist der Aspekt Realisierbarkeit vor dem Hintergrund technischer, wirtschaftlicher und örtlicher Rahmenbedingungen zu beachten.

## **1.4 Rahmendaten**

Im Folgenden werden die wesentlichen Rahmendaten wie Strukturdaten und Pendlerströme beschrieben.

### **1.4.1 Netzmodell**

Für Analysen und Auswertungen dient das PTV-Visum-Netzmodell als Grundlage. Mit Hilfe von Kartenhintergründen wurde das Streckennetz des ÖPNV und des motorisierten Individualverkehr (MIV) aufgenommen und alle ÖPNV-Linien mit ihren Fahrplänen mit Fahrplanstand 2013 eingelesen. Zusätzlich werden die Strukturdaten u.a. Einwohner / Arbeitsplätze mit Stand 2013 verwaltet.

Nachfragezahlen wurden auf Basis der Verbunderhebung des RMV mit Stand 2010 als stunden- und verkehrszellenfeine Quell-Zielmatrizen verwaltet, die auf das ÖPNV-Angebot umgelegt wurden. So können Linienbelastungen und Fahrgastströme ausgewertet werden.

Das Netzmodell diene als Grundlage für alle Auswertungen der Raumstruktur, des Angebotes und der Nachfrage, der Schwachstellenanalyse sowie der Bewertung der Maßnahmen.

## 1.4.2 Raumstruktur

Nach den Daten der Stadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises von 2013 verteilen sich die Einwohner in den beiden Aufgabenträgergebieten wie folgt<sup>4</sup>:

- ▶ Landeshauptstadt Wiesbaden  
(Oberzentrum): 279.564
- ▶ Rheingau-Taunus-Kreis: 183.179

Somit leben rund 463.000 Personen in den beiden Aufgabenträgergebieten.

Für die 26 Ortsbezirke in Wiesbaden sieht die Verteilung für das Jahr 2013 wie folgt aus:

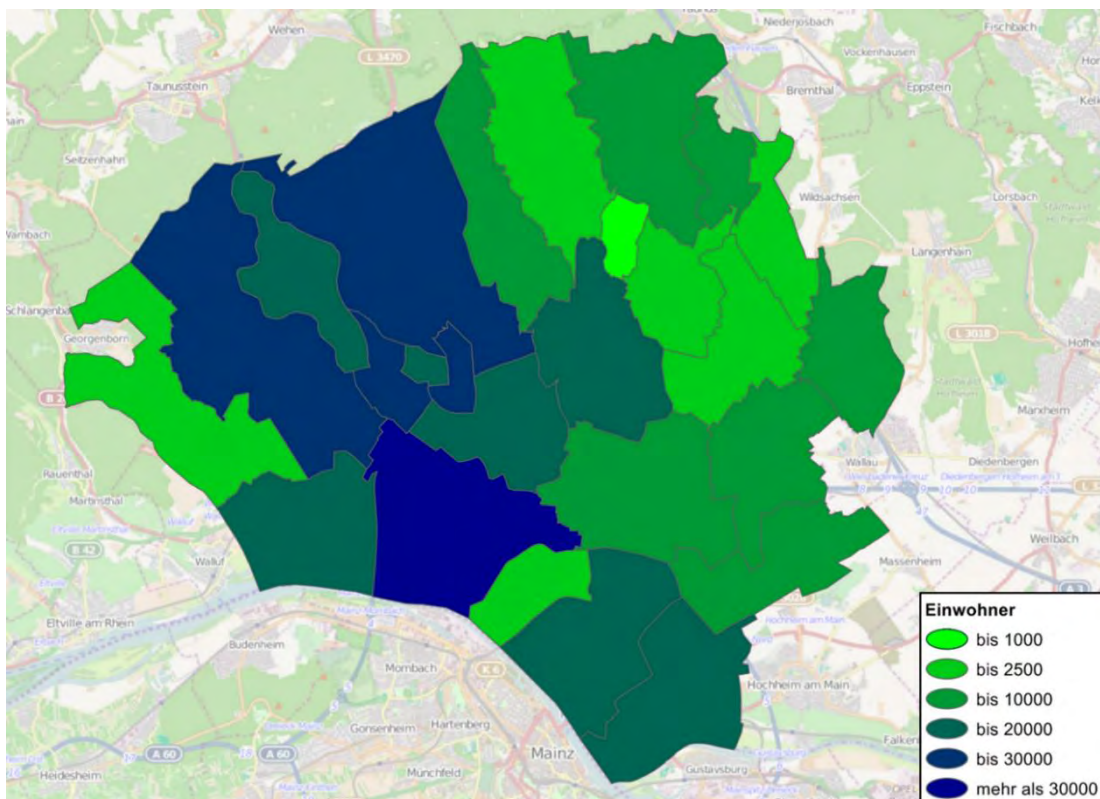
---

<sup>4</sup> Quelle der Raumstrukturdaten Bestand und Prognose: Landeshauptstadt Wiesbaden bzw. Rheingau-Taunus-Kreis; Stand 2013

Ortsbezirke	Einwohnerzahl
Auringen	3.394
Biebrich	37.582
Bierstadt	12.199
Breckenheim	3.374
Delkenheim	5.034
Dotzheim	26.698
Erbenheim	9.597
Frauenstein	2.377
Heßloch	686
Igstadt	2.141
Klarenthal	10.453
Kloppenheim	2.305
Mainz-Amöneburg	1.501
Mainz-Kastel	12.461
Mainz-Kostheim	14.122
Medenbach	2.479
Mitte	21.303
Naurod	4.342
Nordenstadt	7.843
Nordost	22.732
Rambach	2.167
Rheingauviertel, Hollerborn	20.748
Schierstein	10.174
Sonnenberg	8.045
Südost	18.637
Westend, Bleichstraße	17.170
<b>Gesamtstadt Wiesbaden</b>	<b>279.564</b>

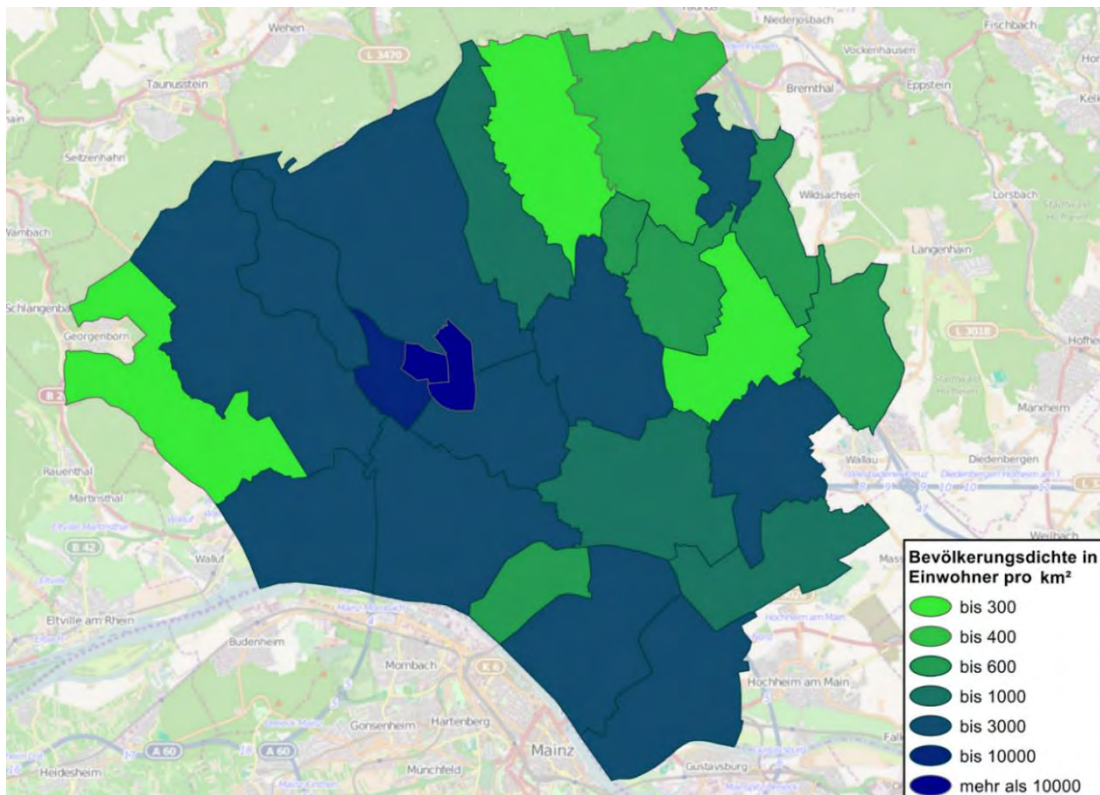
Tabelle 1: Verteilung der Einwohner in Wiesbaden auf die Ortsbezirke (Bestand; Stand 2013 )

Eine Verteilung der Einwohner auf die Ortsteile in Wiesbaden ist aus den beiden folgenden Abbildungen zu entnehmen.



Kartengrundlage: Open Streetmap  
 Quelle der Raumstrukturdaten Bestand und Prognose: Landeshauptstadt Wiesbaden; Stand 2013

Abbildung 2: Verteilung der Einwohner in Wiesbaden auf die Ortsteile (2013, absolut)



Kartengrundlage: Open Streetmap  
 Quelle der Raumstrukturdaten Bestand und Prognose: Landeshauptstadt Wiesbaden; Stand 2013

Abbildung 3: Verteilung der Einwohner in Wiesbaden auf die Ortsteile (2013, Bevölkerungsdichte)



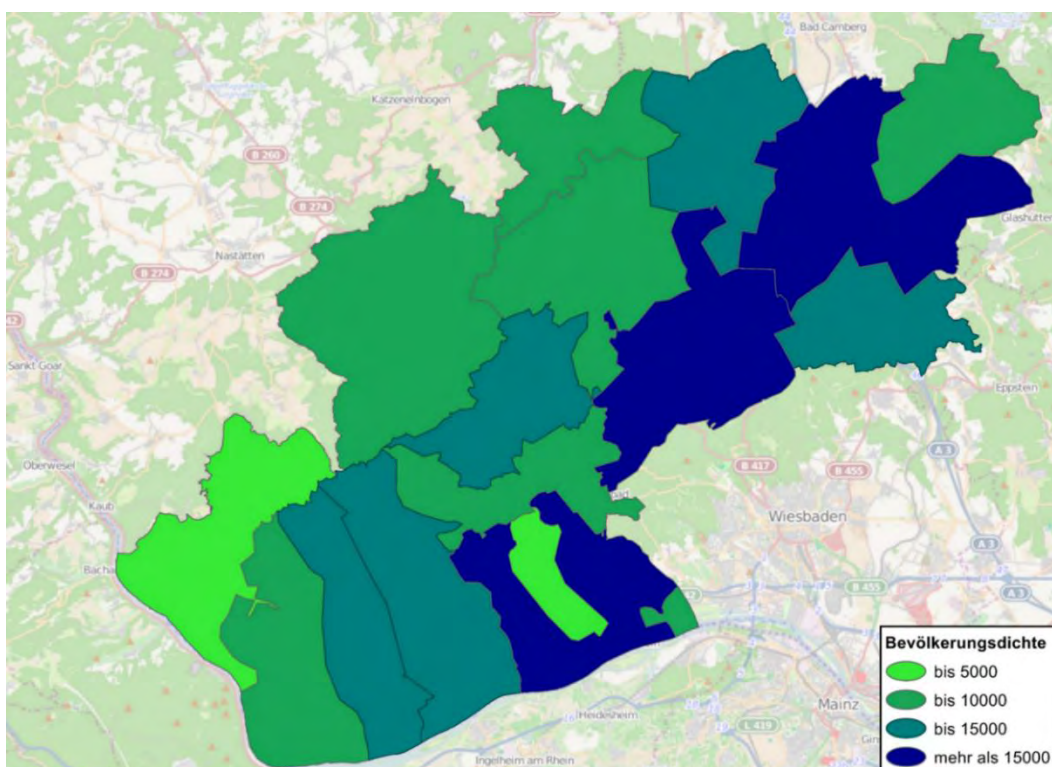
In Wiesbaden ist eine hohe Einwohnerschaft in den zentralen Ortsteilen festzustellen. Hingegen weisen die nordöstlichen Ortsteile überwiegend eine geringere Einwohnerdichte auf.

Von den rund 183.000 Einwohnern im Rheingau-Taunus-Kreis leben rund 73 % in den Mittel- bzw. Unterzentren.

Mittelzentren	Einwohnerzahl
Taunusstein	29.000
Idstein	23.476
Eltville am Rhein	17.713
Geisenheim	11.560
Bad Schwalbach (Kreisstadt)	10.646
Rüdesheim am Rhein	9.659

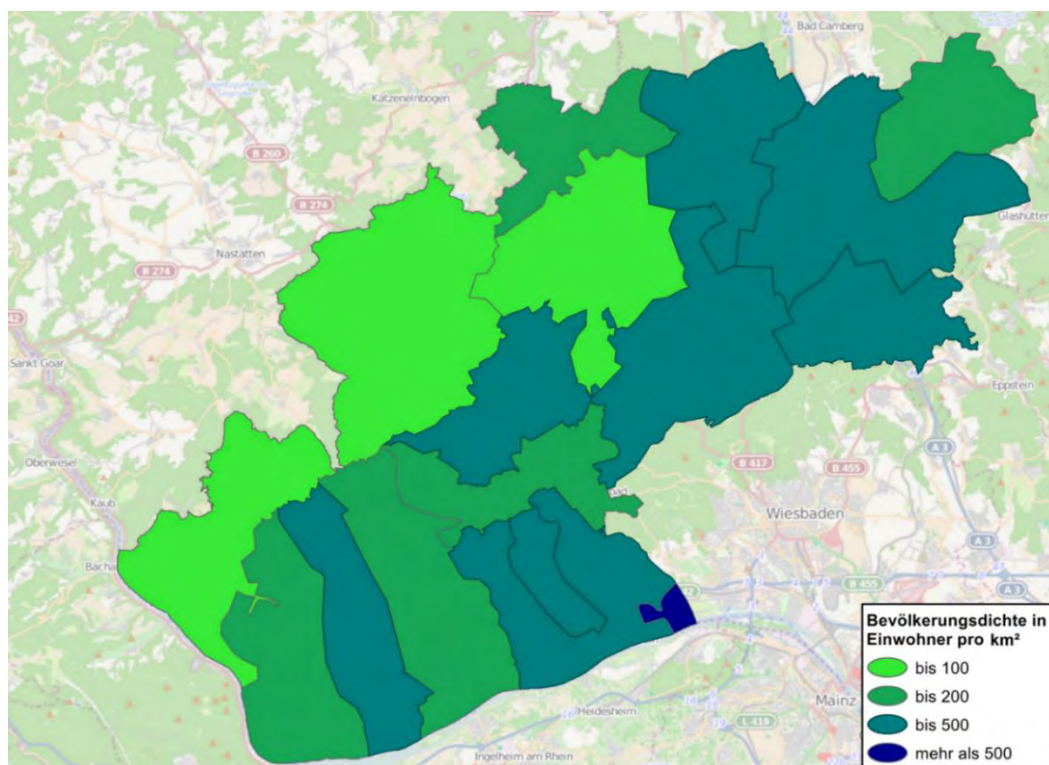
Unterzentren	Einwohnerzahl
Niedernhausen	14.431
Oestrich-Winkel	11.583
Aarbergen	5.957

Tabelle 2: Verteilung der Einwohner im Rheingau-Taunus-Kreis auf die Mittel- und Unterzentren (Bestand; Stand 2013)



Kartengrundlage: Open Streetmap  
 Quelle der Raumstrukturdaten Bestand und Prognose: Rheingau-Taunus-Kreis; Stand 2013

Abbildung 4: Verteilung der Einwohner im Rheingau-Taunus-Kreis auf die Gemeinden (2013, absolut)



Kartengrundlage: Open Streetmap

Quelle der Raumstrukturdaten Bestand und Prognose: Rheingau-Taunus-Kreis; Stand 2013

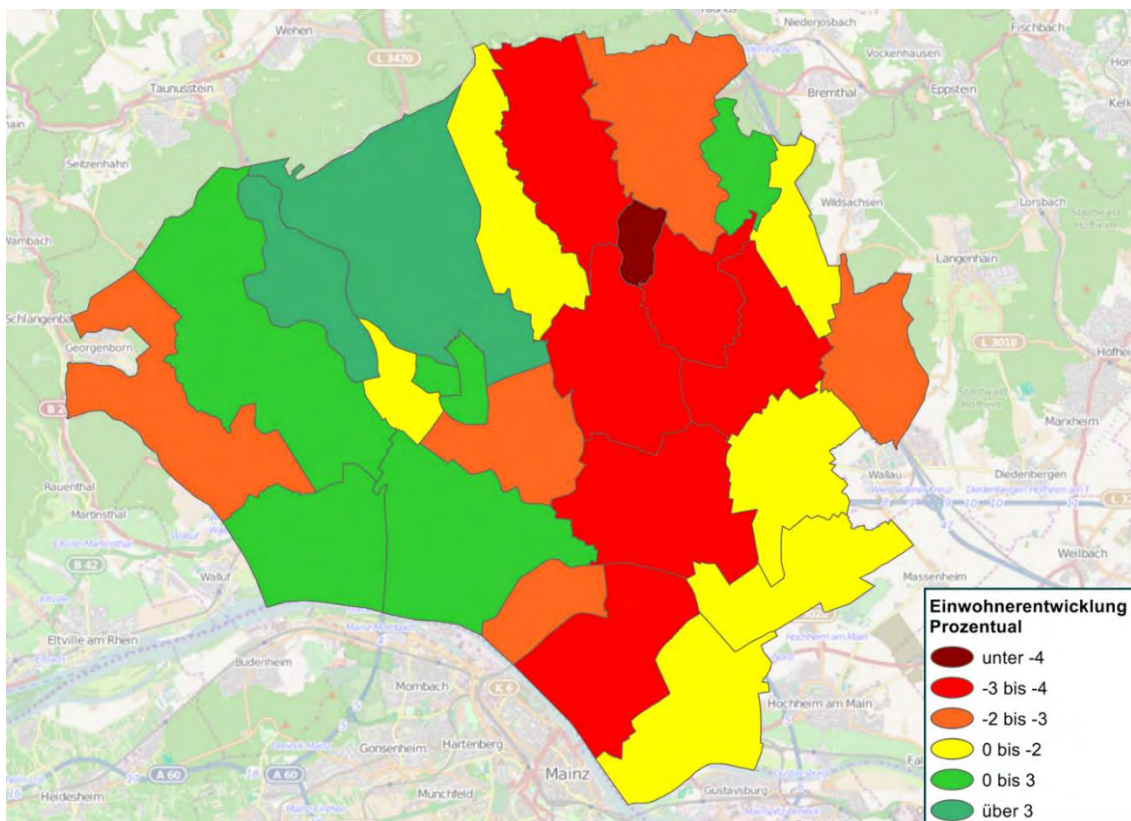
Abbildung 5: Verteilung der Einwohner im Rheingau-Taunus-Kreis auf die Gemeinden (2013, Bevölkerungsdichte)

Die im Rheingau-Taunus Kreis höchsten Einwohnerzahlen und ebenso die größten Einwohnerdichte ergeben sich in den südlichen und östlichen Gemeinden. Mit zunehmender Entfernung vom Oberzentrum Wiesbadens nimmt die Einwohnerdichte ab.

Bis zum Jahr 2020 ist in Wiesbaden mit einer leichten Steigerung der Bevölkerung zu rechnen. Im Rheingau-Taunus-Kreis ist ein geringer Rückgang der Bevölkerung von knapp unter 1 % zu erwarten. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass durch den demografischen Wandel die Bevölkerung – insbesondere in den ländlichen Räumen – zunehmen wird.

Die Bevölkerungsentwicklung von 2013 bis 2020 für die Stadt Wiesbaden je Ortsbezirk und für den Rheingau-Taunus-Kreis je Gemeinde ist in den beiden folgenden Abbildungen dargestellt.

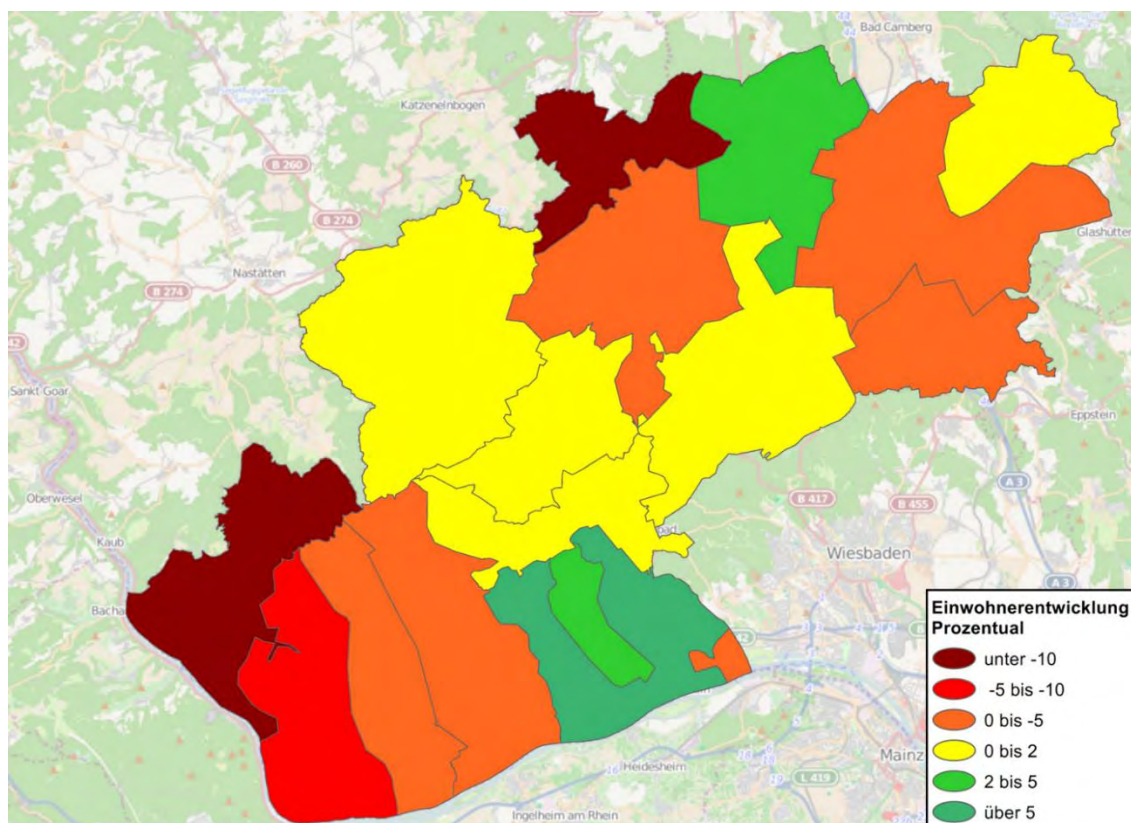




Kartengrundlage: Open Streetmap

Abbildung 6: Veränderung der Bevölkerungsentwicklung von 2013 bis 2020 für Wiesbaden

Für den Nahverkehrsplan der Stadt Wiesbaden sind innerhalb des Stadtgebiets die geplanten Neubauegebiete zu berücksichtigen. Hier wird insbesondere auf die beiden Neubauegebiete Bierstadt – Nord (in Bierstadt) und Hainweg (in Nordenstadt) hingewiesen, bei denen mit einem für den ÖPNV maßgeblichen Wachstum der Einwohner gerechnet werden kann.



Kartengrundlage: Open Streetmap

Abbildung 7: Veränderung der Bevölkerungsentwicklung von 2013 bis 2020 für den Rheingau-Taunus-Kreis

Im Rheingau-Taunus-Kreis liegen die geplanten Neubaugebiete mit Ausnahme eines Teilbereichs des Neubaugebietes Taunusstein-Wehen im durch den ÖPNV erschlossenen Bereich.

### 1.4.3 Verkehrsströme

Im Folgenden werden die grundsätzlichen Verkehrsströme zwischen den Gemeinden bzw. Ortsteilen oder Verkehrszellen beschrieben. Es handelt sich um eine grundsätzliche Darstellung und Bestandsaufnahme. Sofern im Nahverkehrsplan die Daten in einer anderen bzw. feineren Form benötigt werden, werden sie an der entsprechenden Stelle beschrieben.

Die Nachfragedaten stammen aus der aktuellen RMV-Erhebung 2010 und liegen in einer feingliedrigen Struktur als Quell-Ziel-Matrix getrennt nach Erwachsenen und Schülern vor. Für den Nahverkehrsplan wurden auch die Räume und Verkehrsströme berücksichtigt, die den Aufgabenträgerraum verlassen (z.B. Quell-Ziel-Verkehre nach Frankfurt).

Insgesamt sind im Verkehrsmodell 816.500 Fahrgäste pro Werktag enthalten. Sie verteilen sich auf Erwachsene und Schüler wie folgt:

- ▶ Erwachsene: 670.000
- ▶ Schüler: 146.500

Diese Daten liegen für weitere Auswertungen auf der Ebene von Stundengruppen detailliert vor und werden an entsprechender Stelle zur Auswertung herangezogen.

Die Ergebnisse der Fahrgastzahlen werden im Nahverkehrsplan an den entsprechenden Stellen für die Bemessung im Anforderungsprofil (Fahrtenhäufigkeit, Kapazität) wieder herangezogen.

In den beiden folgenden Abbildungen sind die wesentlichen Verkehrsströme innerhalb der beiden Aufgabenträgerschaften dargestellt. Verkehrsverflechtungen über den Raum hinaus zu anderen Zielen wie z.B. nach Mainz oder Frankfurt bestehen natürlich, werden hier aber nicht dargestellt.

Die dargestellten Orte sind laut Regionalplan die zentralen Orte (Unterzentren, Mittelzentren, Oberzentrum).

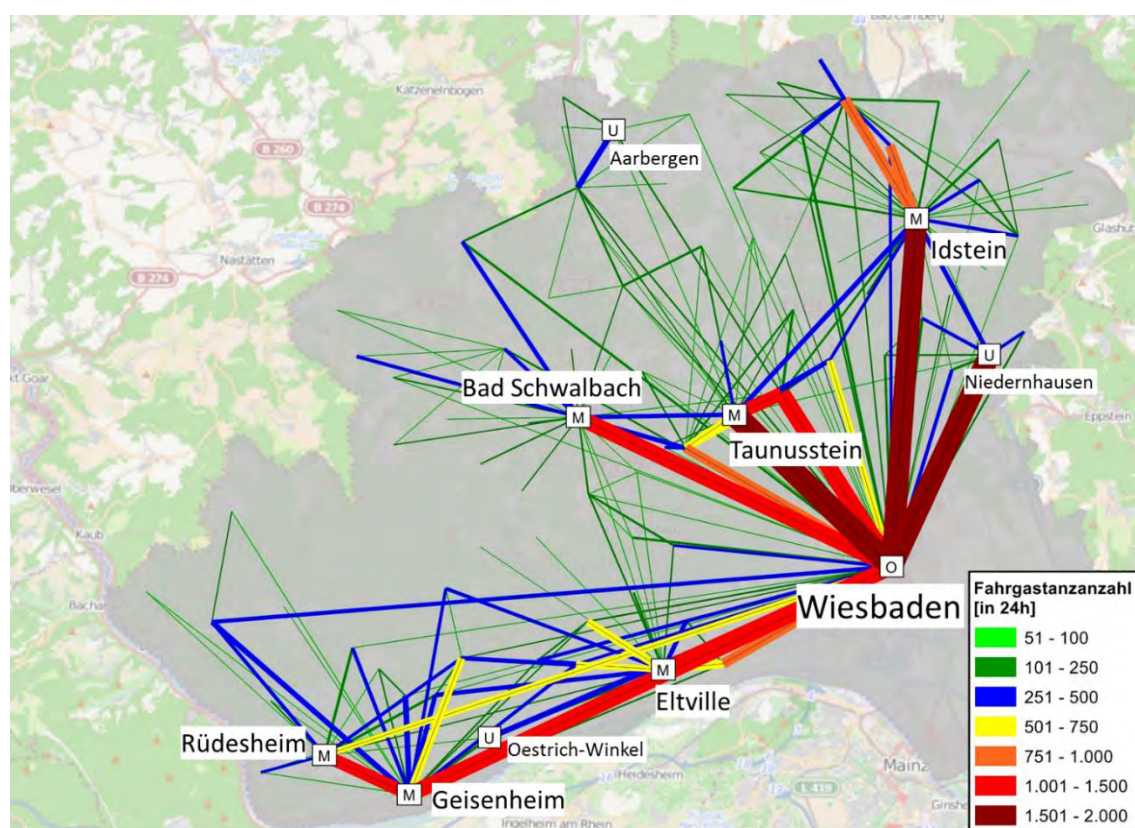


Abbildung 8: Gesamtsumme der Fahrgäste zwischen Wiesbaden und den Gemeinden des Rheingau-Taunus-Kreis sowie zwischen den Gemeinden im Rheingau-Taunus-Kreis (MF)

Es ist deutlich zu erkennen, dass die wichtigen täglichen Verkehrsströme im Rheingau-Taunus-Kreis zwischen den Mittelzentren und dem Oberzentrum Wiesbaden bestehen. Die Ströme zwischen den Unterzentren sind vergleichsweise gering bzw. wie im westlichen Landkreis nicht vorhanden.



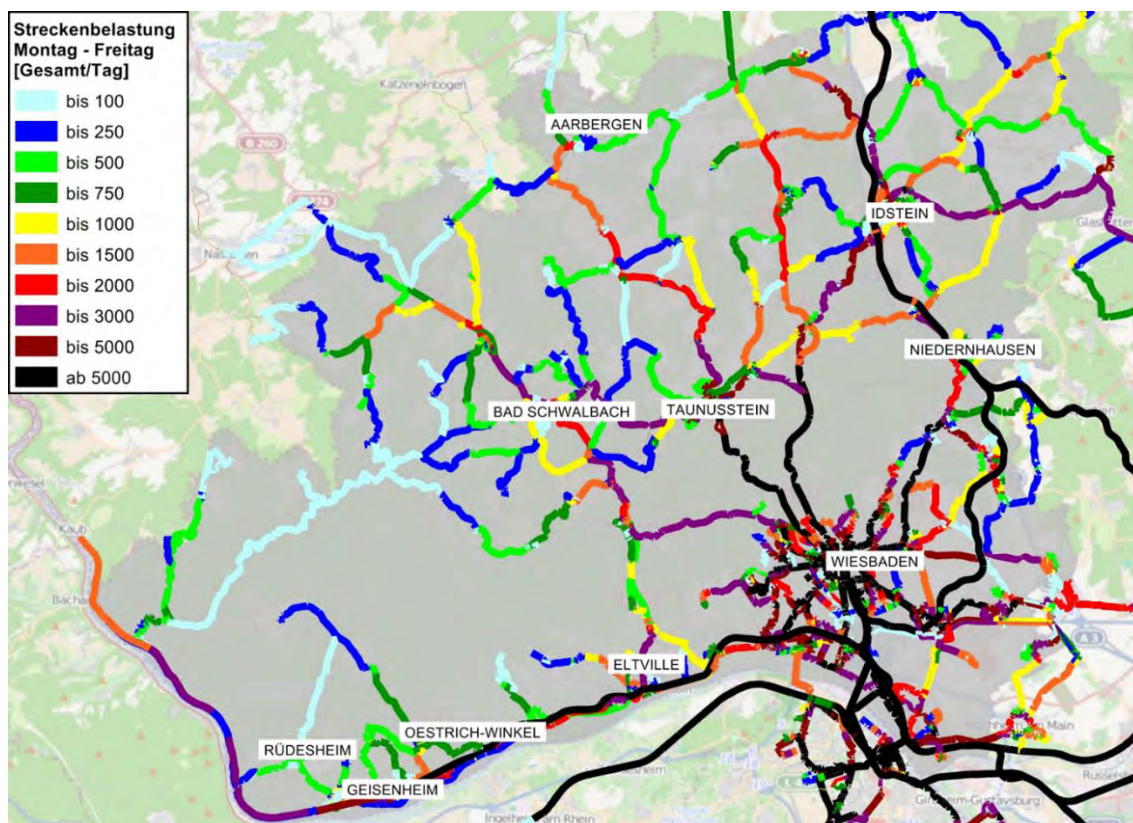


Abbildung 9: Klassifizierte Streckenbelastung Erwachsene und Schüler für den Rheingau-Taunus-Kreis

Die klare Ausrichtung der Verkehrsströme Montag-Freitag (MF) auf die Mittelzentren bzw. das Oberzentrum ist in den beiden vorherigen Abbildungen dargestellt. Es ist ersichtlich, dass die Nachfragebelastung auf den vom ÖPNV genutzten Strecken zu den Zentren zunimmt.

Für die Stadt Wiesbaden wird in der nachfolgenden Abbildung die Streckenbelastungen pro Werktag (MF) in der Innenstadt beschrieben und erläutert. Auf die Innenstadt fokussiert ist zu erkennen, dass im Tagesdurchschnitt auf den ÖPNV-Strecken mit Fahrgastströmen zwischen 11.000 und 20.000 Fahrgästen pro Tag zu rechnen ist.



Abbildung 10: Fahrgastströme innerhalb von Wiesbaden (MF) – Ausschnitt Innenstadt

## 2 Bestandsaufnahme

Innerhalb dieses Kapitels werden die wesentlichen Daten zur Bestandsbeschreibung aufgeführt. Eine detaillierte Auflistung weiterer Daten werden an den entsprechenden Stellen des Nahverkehrsplans vorgenommen.

### 2.1 Stadt Wiesbaden

Die Grundlage für das städtische Liniennetz bildet die ursprüngliche Netzkonzeption aus dem Jahre 1969. Danach werden alle Linien grundsätzlich in oder durch die Innenstadt geführt.

Von außen kommend werden die Linien etwa bis zum ersten Stadtring sternförmig an die Innenstadt herangeführt. Die starke Bündelung abschnittsweise parallel fahrender Linien führt auf langen Strecken zu dichten Wagenfolgen.

Das Fahrtenangebot im Lokalbusverkehr wird heute überwiegend von der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH erbracht. Die ESWE verfügt derzeit über 41 Linienkonzessionen zur Durchführung des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs in der Landeshauptstadt Wiesbaden, davon sind sieben Gemeinschaftskonzessionen mit der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) (Linie 6, 9, 28, 33, 45, 47 und N7). Die Gemeinschaftsline 68 der MVG und der Omnibusverkehr Rhein Nahe GmbH (ORN) verkehrt ebenfalls, wie die oben benannten Linien, zwischen Mainz und Wiesbaden.

Es verkehren weitere Busunternehmen auf Wiesbadener Gemarkung, hierbei handelt es sich um Linien, die aus den benachbarten Kreisen nach Wiesbaden fahren. Aus dem Rheingau-Taunus-Kreis sind dies die Linien 170, 171, 200, 225, 245, 270, 271, 272, 274, 275. Aus dem Main-Taunus-Kreis ist es die Linie 262. Diese Buslinien stellen die busseitige Verbindung zwischen dem Umland und Wiesbaden dar, die auch zukünftig erhalten bleiben soll. Die beiden wichtigsten Ziele dieser Buslinien in Wiesbaden sind die Innenstadt und der Hauptbahnhof.

Linie	Strecke von	nach	Betriebszeiten	
			von	bis
1	Dürerplatz	Nerotal	04:30	00:30
2	Klarenthal	Sonnenberg	HVZ morgens und nachmittags	
3	Nordfriedhof	Biebrich	04:40	00:00
4	Kohlheck	Biebrich	04:15	00:20
5	Schierstein	Erbenheim Nord	04:40	00:15
6	Nordfriedhof	Mainz Marienborn	04:00	00:30
8	Steinberger Straße	Eigenheim	04:40	00:20
9	Schierstein	Mainz Isaac-Fulda-Allee	04:50	23:40
14	Carl-von-Linde-Straße	Schierstein	04:30	00:30
15	Gräselberg	Nordenstadt Westring	04:30	00:30
16	Südfriedhof	Rambach	04:30	00:30
17	Klarenthal	Bierstadt Wolfsfeld	05:40	20:40
18	Sauerland	Sonnenberg	05:00	00:30
20	Naurod	Niederjosbach	05:20	19:50
AST 20	Naurod	Niederjosbach	Samstags 18.00 - 20.00	
21	Platz der Deutschen Einheit	Medenbach	04:40	00:30
22	Berufsschulzentrum	Oberjosbach	05:20	00:15
23	Schierstein	Breckenheim	04:50	01:00
24	Frauenstein	Heßloch	04:30	00:50
26	Medenbach	Bremthal	HVZ morgens und nachmittags	
AST 26	Medenbach	Bremthal	einzelne Fahrten am Tag	
27	Schelmengraben	Freizeitbad	05:50	20:30
28	Platz der Deutschen Einheit	Mainz	05:00	21:30
33	Tierpark Fasanerie	Kostheim	05:00	00:30
34	Platz der Deutschen Einheit	Unterer Zwerchweg	05:15	16:50
37	Wielandstraße	Bierstadt / Erbenheim	04:30	20:30
38	Europaviertel	Biebrich	einzelne Fahrten zu Schulzeiten	
39	Dr.-Horst-Schmidt-Kliniken	Bahnhof Wiesbaden Ost	05:00	00:15
43	Breckenheim	Wiesbaden Hauptbahnhof	06:00	20:20
45	Mainz Hauptbahnhof	Raiffeisenplatz	04:30	21:50
46	Wiesbaden Hbf. / Platz d. Dt. Einheit	Hochheim	05:40	21:00
AST 46	Wallau	Wicker oder Hochheim	06:40	18:30
47	Frauenstein	Gonsenheim	05:30	20:30
48	Nordfriedhof	Hochheim Bahnhof	04:30	00:30
54	Ginsheim	Lerchenberg	04:00	00:10
55	Bischofsheim	Finthen	05:30	21:00
56	Kostheim	Münchfeld	04:50	23:50
57	Kastel	Gonsenheim	04:50	20:50
68	Hochheim	Klein-Winternheim	05:00	01:00
91	Bischofsheim	Finthen	nur Nachtfahrten	
99	Kastel	Mainz Hauptbahnhof	eine Nachtfahrt	
262	Platz der Deutschen Einheit	Hofheim Bahnhof	05:30	21:00
N2	Platz der Deutschen Einheit	Delkenheim	nur Nachtfahrten	
N3	Platz der Deutschen Einheit	Schierstein Oderstraße	nur Nachtfahrten	
N4	Dernsches Gelände	Frauenstein	nur Nachtfahrten	
N5	Hauptbahnhof	Kohlheck	nur Nachtfahrten	
N7	Platz der Deutschen Einheit	Kostheim	nur Nachtfahrten	
N9	Dernsches Gelände	Schierstein	nur Nachtfahrten	
N10	Schlachthof	Medenbach	nur Nachtfahrten	
N11	Platz der Deutschen Einheit	Breckenheim	nur Nachtfahrten	
N12	Dernsches Gelände	Schierstein Hafen	nur Nachtfahrten	

Quelle: Fahrplanbuch 2013, Teilausgabe Wiesbaden, gültig ab 09. Dezember 2012  
Betriebszeiten beziehen sich auf Montag bis Freitag

Tabelle 3: Linienübersicht der Stadt Wiesbaden



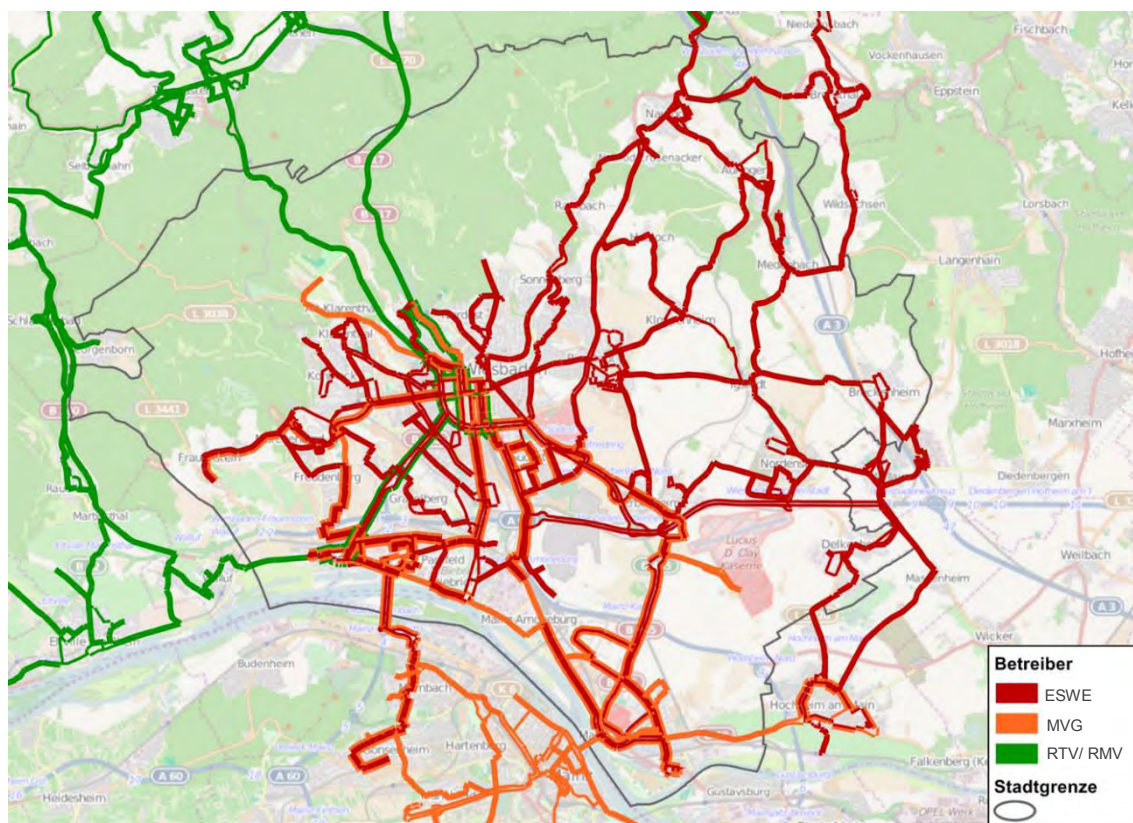


Abbildung 11: Streckennetz der Buslinien in Wiesbaden und deren Betreiber bzw. Aufgabenträger

Neben den radial geführten Linien gibt es wenige Linien mit tangentialem Charakter. Dies sind die Linien:

- ▶ Linie 9: Schierstein – Biebrich – Mainz
- ▶ Linie 37: Wielandstraße – Hauptbahnhof – Bierstadt / Erbenheim
- ▶ Linie 38: Europaviertel – Biebricher Allee über die Waldstraße (verkehrt nur in Schulzeiten)
- ▶ Linie 39: Dotzheim – Biebrich Friedhof über die Erich-Ollenhauer-Straße

Der Linienverkehr wird ergänzt durch drei bedarfsorientierte Angebote, diese sind:

- ▶ Anrufsammeltaxi AST 20: Naurod – Bremthal
- ▶ Anrufsammeltaxi AST 26: Medenbach – Wildsachsen – Bremthal
- ▶ Anrufsammeltaxi AST 46: Wallau – Massenheim – Wicker oder Hochheim

Alle drei AST-Linien werden durch die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) beauftragt.

Die wichtigsten Haltestellen mit den höchsten Fahrgastströmen sind in der Stadt Wiesbaden der Hauptbahnhof und die in der Innenstadt liegenden Haltestellen:

- ▶ Dernsches Gelände / Wilhelmstraße
- ▶ Kirchgasse / Luisenplatz
- ▶ Schwalbacher Straße / LuisenForum



- ▶ Platz der Deutschen Einheit
- ▶ Bismarckring
- ▶ Loreleiring

Der Hauptbahnhof übernimmt insbesondere die Funktion als Umsteigepunkt zum regionalen Schienenverkehr und dem Fernverkehr.

Die Betriebszeiten des Tagesnetz der Lokalbuslinien liegt zwischen 04:30 Uhr und 00:30 Uhr. Zusätzlich werden in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen in Hessen Fahrten im Nachtnetz von 00:30 Uhr bis 04:30 Uhr angeboten.

Die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit (Fahrplanzeit) der Linien liegt im Tagesverkehr bei knapp 19 km/h. Das Fahrtenangebot der Buslinien ist ganztägig vertaktet. Das Taktangebot richtet sich zum einen nach den Mindeststandards (30-Minuten bzw. 60-Minuten-Takt) und zum anderen nach dem Fahrgastzahlen (10-Minuten-Takt mit Verstärkerfahrten).

## 2.2 Rheingau-Taunus-Kreis

Das Fahrtenangebot im Rheingau-Taunus-Kreis (RTK) wird für den Landkreis durch die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) organisiert. Hierbei handelt es sich um die Linien (siehe nachfolgende Tabelle):

Region	Liniennummer
Rheingau	181, 183, 187, 191 (Komfortbus 184a)
Aar / Hühnerkirche	201a, 202a, 205a, 206, 207a, 209, 211a, 212a, 225, 235, 240, 242, 245, 247, 248, 249, 277
Eltville / Walluf / Schlangenbad	170, 172, 173
Bad Schwalbach	201, 202, 203, 205, 207, 208, 211, 212
Taunusstein	241, 242b, 243, 270,
Niedernhausen / Idstein	220, 221, 222, 223, 224, 228, 230, 231
Untertaunus	223, 224, 230, 231, 270

Tabelle 4: Linienübersicht des RTK und deren regionale Zuordnung

Neben den lokalen Buslinien, die in der Aufgabenträgerschaft der RTV liegen verkehren weitere Linien im Rheingau-Taunus-Kreis, die jedoch durch den RMV als Aufgabenträger übergeordneter Regionalbuslinien betraut werden.

In der nachfolgenden Abbildung ist das befahrene Streckennetz im Rheingau-Taunus-Kreis abgebildet.

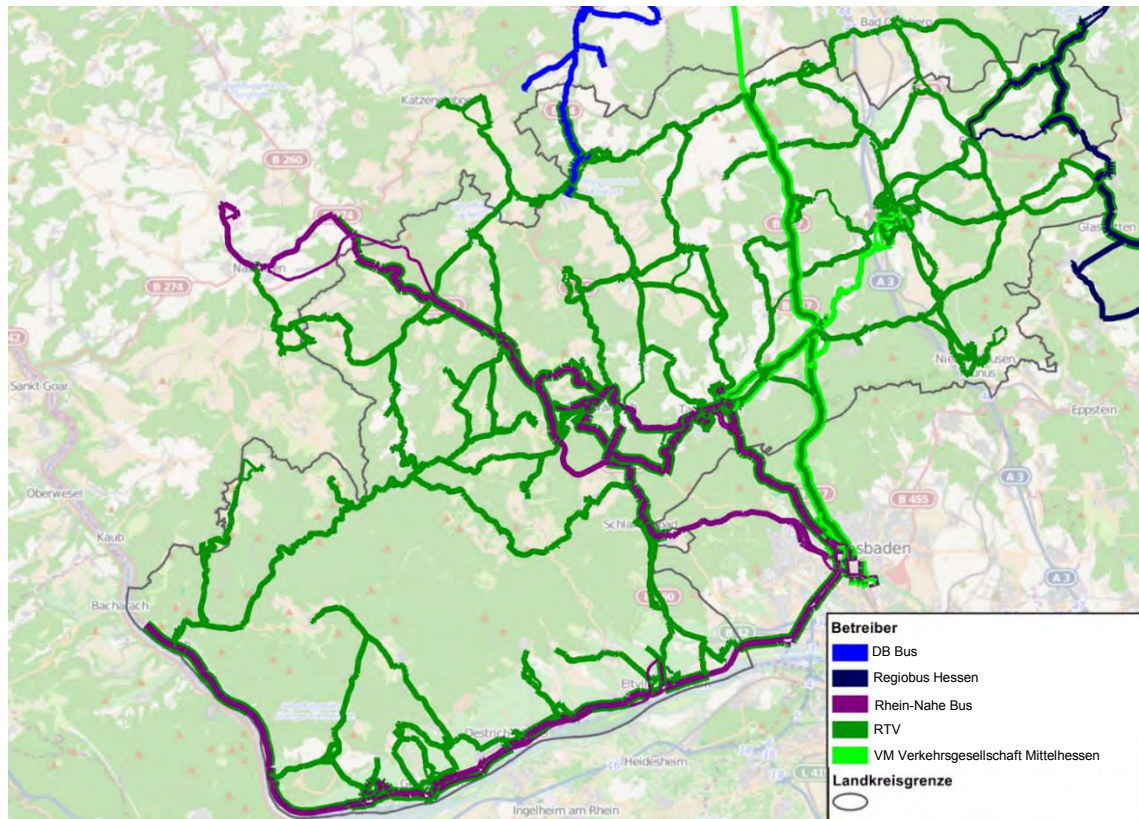


Abbildung 12: Streckennetz der Buslinien im Rheingau-Taunus-Kreis und deren Betreiber bzw. Aufgabenträger

Insgesamt verkehren 60 Buslinien im Rheingau-Taunus-Kreis. Hauptziele sind die Mittelzentren im südlichen Bereich des Landkreises bzw. Wiesbaden, die über die drei Hauptstraßen

- ▶ Lahnstraße,
- ▶ Aarstraße und
- ▶ Platter Straße

erreicht werden.

Das Fahrtenangebot ist stark auf die Nachfragestruktur ausgerichtet. Dies bedeutet, dass das Fahrtenangebot nur auf wenigen Buslinien vertaktet ist. Hauptsächlich handelt es sich um Linien mit dem Ziel Wiesbaden bzw. Linien mit einem Fahrtenangebot zwischen den Mittelzentren.

Auf den übrigen Linien ist das Angebot nachfrageorientiert ausgerichtet:

- ▶ hohes Fahrtenangebot mit Verstärkerfahrten im Schülerverkehr
- ▶ einzelne Fahrten zwischen den Schülerverkehrsspitzen
- ▶ Rufbusangebot in den Abendstunden bzw. an den Wochenenden

Die wichtigsten Haltestellen mit über 1.000 Fahrgastbewegungen am Tag sind die Verknüpfungspunkte zum Schienenverkehr oder die zentralen Verknüpfungspunkte zwischen den Buslinien. Im Einzelnen sind dies:

- ▶ Niedernhausen Bahnhof
- ▶ Idstein Bahnhof
- ▶ Eltville Bahnhof
- ▶ Geisenheim Bahnhof
- ▶ Rüdesheim (Rhein) Bahnhof
- ▶ Geisenheim Ursulinen
- ▶ Idstein Busbahnhof
- ▶ Neuhof Mitte
- ▶ Bad Schwalbach Kurhaus
- ▶ Taunusstein Hahn Busbahnhof

Diese wichtigen Haltestellen stellen auch die Verknüpfung mit den regionalen Busverkehr dar.

## 2.3 Regionaler Schienenverkehr

Die Verknüpfung der lokalen Busnetze mit den angrenzenden Aufgabenträgern und weiter entfernt liegenden Zielen erfolgt überwiegend über den regionalen Schienenverkehr.

Hauptverknüpfungspunkt ist hier der Hauptbahnhof in Wiesbaden. Von hier verkehren folgende Linien:

- ▶ S1: Wiesbaden – Hochheim – Frankfurt – Ober-Roden
- ▶ S8: Wiesbaden – Mainz – Rüsselsheim – Frankfurt – Hanau Hbf.
- ▶ S9: Wiesbaden – Kastel – Rüsselsheim – Frankfurt – Hanau Hbf.
- ▶ RB 21: Wiesbaden – Niedernhausen – Limburg
- ▶ RB 75: Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Aschaffenburg
- ▶ SE 10: Koblenz – Neuwied – Rüdesheim – Wiesbaden – Frankfurt

Neben dem Hauptbahnhof in Wiesbaden existieren auf Wiesbadener Gemarkung sieben weitere Stationen an denen die oben aufgeführten Linien ebenfalls halten (siehe Kapitel 2.2.4). Somit kann nicht nur am Hauptbahnhof auf den regionalen Schienenverkehr umgestiegen werden, sondern auch das Schienenangebot für lokale Verbindungen innerhalb Wiesbadens genutzt werden.

Im Rheingau-Taunus-Kreis bestehen folgende Möglichkeiten den Schienenverkehr zu nutzen bzw. auf den Schienenverkehr umzusteigen:

- ▶ S2: Niedernhausen – Frankfurt - Dietzenbach
- ▶ RB 21: Wiesbaden – Niedernhausen – Limburg
- ▶ SE 10: Koblenz – Rüdeshheim – Wiesbaden – Frankfurt
- ▶ RE/SE20: Limburg – Niedernhausen – Frankfurt

Der regionale Schienenverkehr bedient den RTK über insgesamt 14 Bahnhöfe und Haltepunkte. Über diese Linien wird unter anderem die Verbindung zu weiteren Zielen außerhalb der Aufgabenträgerschaft hergestellt wie z.B. nach Mainz und Frankfurt.

### 3 Maßnahmen aus dem regionalen Nahverkehrsplan des RMV<sup>5</sup>

Im Folgenden werden die Maßnahmen beschrieben, die im regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) definiert wurden und die auf die beiden Aufgabenträger Auswirkungen haben.

#### 3.1 Maßnahmen im Schienenangebot

Maßgebliche Grundlage für die Beschreibung der Entwicklung des regionalen Netzes bildete der Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) des RMV, der zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Nahverkehrsplans (NVP) für die Landeshauptstadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis in der aktuellen Fortschreibung (Beschlussfassung November 2013) zur Verfügung stand.

##### Zielzustand RegionalBahn (RB)

Im Bereich der Regionalbahnlinien strebt der RMV eine Weiterentwicklung des bestehenden und bewährten Netzes an. Zu stärken sind dabei insbesondere die auf Frankfurt zuzuführenden Achsen mit hoher Nachfrage.

Das Linienkonzept wird nur geringfügig modifiziert. Unter anderem umfassen die Änderungen die Aufnahme der Planungen zur Einrichtung einer Regionalexpressverbindung zwischen Wiesbaden – Mainz – Darmstadt (RE 75).

##### Regional-Express-Linie (RE) Wiesbaden – Mainz – Darmstadt (Linie 75)

Für eine schnelle Verbindung der Großstädte Wiesbaden, Mainz und Darmstadt ist ein großes Nachfragepotenzial vorhanden. Pro Werktag können etwa 800 Fahrten vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) verlagert werden. Die volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Differenz ist bei einer Fahrzeit von etwa 30 Minuten zwischen Wiesbaden und Darmstadt (zum Vergleich: Regional-Bahn 45 Minuten) positiv. Die hohe Auslastung im Knoten Mainz / Wiesbaden schränkt die Möglichkeit für eine Fahrplangestaltung im Hinblick auf die Einführung eines neuen RE-Angebotes stark ein. Nach derzeitigem Sachstand sind keine geeigneten Fahrplantrassen vorhanden. Hier besteht weiterer Untersuchungsbedarf.

Eine Alternative zur Verbesserung der Bedienung des Korridors ist die nachfragegerechte Ausdehnung des 30-Minuten-Taktes (bisher nur in der Hauptverkehrszeit (HVZ)) auf der RB-Linie 75.

##### Regional-Express-Netz („Hessen-Express“)

Im Zuge des demografischen Wandels wird mit einer zunehmenden Konzentration der Arbeitsplätze und Wohnstätten in den großen Zentren gerechnet. Eine Folge davon ist

<sup>5</sup> Verbundweiter Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes; Hofheim; 2014

die Zunahme der Verkehrsnachfrage auf den Verbindungsachsen zwischen diesen Städten. Dies macht eine Stärkung der schnellen Verkehre über längere Distanzen zur Verbindung der wichtigsten Zentren notwendig.

Der RMV plant deshalb perspektivisch, den schnellen Expressverkehr zwischen den Oberzentren und Metropolkernen zu stärken. Dieses beschleunigte RE-Netz soll als eigenes Produkt wahrgenommen werden und sich von anderen Produkten der gleichen Relation unterscheiden. Dazu soll das Produkt auch einen eigenen Namen bekommen, zum Beispiel „Hessen-Express“ (HE). Die Züge sollen ein eigenes Außen- und Innendesign erhalten.

Das Netz soll sowohl die Zentren Hessens verbinden als auch die Oberzentren in unmittelbarer Nachbarschaft einbeziehen. Daher erstreckt sich das Hessen-Express-Netz bis nach Kassel, Siegen, Mainz und Mannheim. Die mittlere Reisegeschwindigkeit soll über den Standard derzeitiger RE-Verbindungen im Bereich zwischen 70 und 100 km/h liegen. Die Züge halten grundsätzlich nur an den Hauptbahnhöfen der Oberzentren, an wichtigen Knotenbahnhöfen und an aufkommensstarken Halten.

Die Züge sollen grundsätzlich im Stundentakt verkehren. Bei der Entwicklung des HE aus bestehenden Angeboten heraus ist deshalb abschnittsweise eine Angebotsverdichtung vorzusehen.

Im Allgemeinen kann die bestehende Infrastruktur genutzt werden. Eine Ausnahme bildet die Verbindung Wiesbaden – Frankfurt Flughafen – Frankfurt Hauptbahnhof beziehungsweise Darmstadt. Zwischen Wiesbaden und Frankfurt Flughafen ist als neues Infrastrukturelement die Wallauer Spange notwendig.

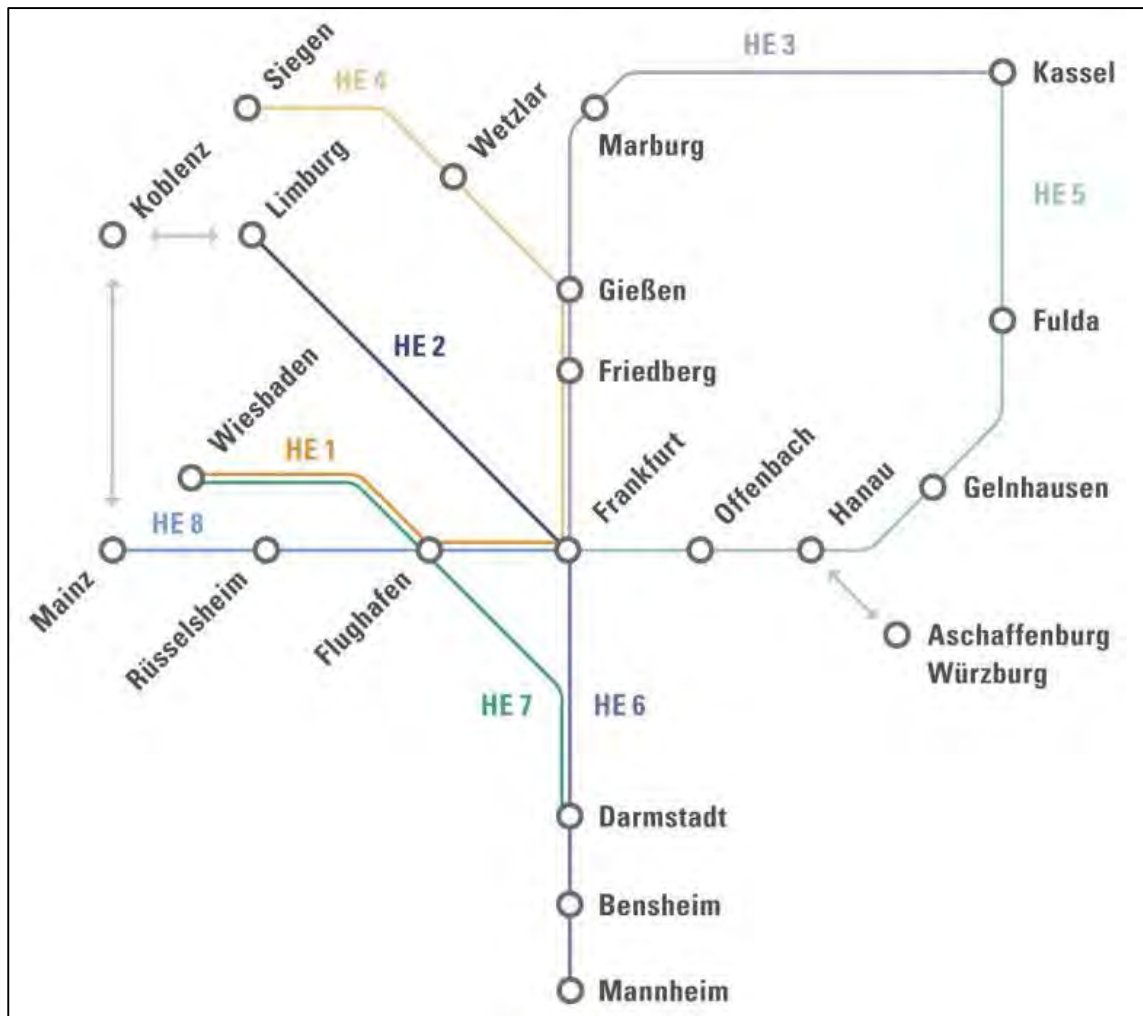


Abbildung 13: Netzgrafik RE-Netz („Hessen-Express“)

Vorgesehen sind folgende den Untersuchungsraum betreffende Linien:

- ▶ **HE 1: Wiesbaden** – Frankfurt Flughafen – Frankfurt Hauptbahnhof
- ▶ **HE 2:** Limburg – Frankfurt (entwickelt aus der Linie 20)
- ▶ **HE 7: Wiesbaden** – Frankfurt Flughafen – Darmstadt (über Wallauer Spange) sowie im Vorlaufbetrieb auf der Relation **Wiesbaden** – Mainz - Darmstadt (entwickelt aus der Linie 75)
- ▶ **HE 8:** Mainz – Rüsselsheim – Frankfurt Flughafen – Frankfurt Hauptbahnhof (entwickelt aus der Linie 80)

Bei dem beschriebenen Konzept handelt es sich um einen Ausblick für den Zeitraum nach 2019, d.h. über die Laufzeit des Regionalen Nahverkehrsplans hinaus. Trotzdem können auch vorher schon Schritte in die dargestellte Richtung gegangen werden.

### Zielkonzept für die Flughafenanbindung

Die Inbetriebnahme der neuen Landebahn sowie die Erweiterung der Abfertigungskapazität mit dem Bau des „A-Plus-Fingers“ und des Terminal 3 werden zu stark steigenden Fluggastzahlen führen. Die damit verbundene Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen am Flughafen von ca. 70.000 auf etwas 110.000 führt zu einer höheren landseitigen Verkehrsnachfrage. Die Zuwächse werden sich voraussichtlich in einer Größenordnung bewegen, die von den bisherigen ÖV-Systemen nicht aufgefangen werden kann.

Gleichzeitig stellt eine gute Anbindung des Flughafens einen wichtigen Standortfaktor für den Flughafen, die Region und das Land Hessen dar. Kurze Reisezeiten und häufige Fahrtangebote gewinnen weiter an Bedeutung. Der RMV hat daher den Frankfurter Flughafen als einen singulären Verkehrserzeuger von herausragender Bedeutung in seine Planungen mit einbezogen.

Neben der bestehenden Anbindung mit den S-Bahn-Linien S8 und S9 und der RegionalExpress-Linie 80 sind perspektivisch weitere Angebote geplant, zu denen neben der Regionaltangente West (RTW) auch der skizzierte „Hessen-Express“ gehören soll.

### **3.2 Elektronisches Fahrgeldmanagement**

Durch die Einführung des Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) soll das Vertriebssystem kundengerechter und effizienter gestaltet und bestehende Zugangsbarrieren für die Nutzer des ÖPNV abgebaut werden. Grundsätzlich sollten dem Fahrgast möglichst viele Wege offen stehen, problemlos und komfortabel die gewünschte Fahrkarte zu lösen. Kunden interessieren sich nicht für den Vertrieb an sich, sie erwarten vielmehr eine Verzahnung der verschiedenen Vertriebskanäle. Langfristig soll ein moderner Kundenservice aufgebaut werden. Neben dieser Motivation spielten bei den Überlegungen zur Einführung des EFM jedoch auch die Themen Einnahmesicherung und Optimierung von Vertriebsprozessen eine bedeutende Rolle.

Damit diese Ziele erreichen werden können, soll der Vertrieb im Rheingau-Taunus-Kreis sowie in der Landeshauptstadt Wiesbaden in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden, wobei die fortschreitende Umsetzung des eTicket RheinMain einen hohen Stellenwert einnehmen wird. Dieser soll, insbesondere in Verbindung mit den Online-Shops, sowohl hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit als auch perspektivisch für die Wirtschaftlichkeit positive Effekte aufweisen.

Die Einführung des eTickets erfolgt in zwei Schritten, wobei die Schritte funktional aufeinander aufbauen. Hierdurch wird die zukunftsgerichtete Verwendbarkeit einzelner Komponenten sichergestellt.

Als 1. Realisierungsschritt des elektronischen Fahrgeldmanagements wurde bereits mit der Umsetzung der VDV-Stufe 2 begonnen. Das bedeutet, dass alle Zeitkarten des RMV-Tarifangebots sukzessive als elektronischer Fahrschein (EFS) auf Chipkarten, dem sogenannten eTicket RheinMain, ausgegeben werden sollen.

Für diesen Schritt wurden folgende Bestandteile des EFM-Systems bis Betriebsstart im Dezember 2011 umgesetzt:



- ▶ Einführung einer Chipkarte nach VDV-Stufe 2:
  - ▶ Seit Dezember 2011 werden Jahreskarten im RMV ausschließlich als Chipkarten ausgegeben. Die Jahreskarte auf Papier wird damit sukzessive abgelöst.
  - ▶ Zusätzlich wurde zur Schaffung der kommunikationstechnischen Voraussetzungen für den Vertrieb von elektronischen Fahrtberechtigungen eine verbundweite Vertriebsplattform (vHGS) aufgebaut.
  
- ▶ Integration bestehender Vertriebswege in das EFM
  - ▶ In ausgesuchten personenbedienten Vertriebsstellen werden Nutzermedien (Chipkarten) und elektronische Fahrtberechtigungen direkt ausgegeben.
  - ▶ Über den RMV-TicketShop können elektronische Fahrtberechtigungen im Internet erworben werden. Der Kauf wird an die Kontrollterminals und Automaten übermittelt und dort auf dem Nutzermedium gespeichert.
  - ▶ Umgerüstete beziehungsweise neue Handterminals besitzen eine Kontroll- und EBE-Funktionalität (erhöhtes Beförderungsentgelt).
  - ▶ Busdrucker wurden umgerüstet beziehungsweise neu angeschafft, so dass über eine kontaktlose Schnittstelle die Chipkarte zur Kontrolle gelesen und mit Fahrtberechtigungen beschrieben werden können.
  - ▶ An Fahrkarten-Automaten mit eTicket-Logo können Chipkarten gelesen und beschrieben werden.
  
- ▶ Aufbau einer verbundweiten Kontrollinfrastruktur
  - ▶ In das EFM integrierte Busdrucker ermöglichen die Kontrolle der Chipkarten. Alternativ ist auch der Einbau sogenannter autarker Kontrollgeräte für eine elektronische Einstiegskontrolle möglich.
  - ▶ Mobile Kontrollgeräte (Handterminals) wurden nachgerüstet beziehungsweise neu angeschafft.

Nachdem zunächst die Einführung der Jahreskarte als Chipkarte umgesetzt wurde, sind aktuell bereits weitere Tarifprodukte (CleverCard und MobiTicket) im freien Verkauf zu erwerben. Schritt für Schritt werden die restlichen Tarifprodukte in das EFM integriert. Beispielsweise sollen noch im Jahr 2014 zwei Pilotprojekte zu der von Schwegkostenträgern in großer Stückzahl erworbenen CleverCard gestartet werden. Des Weiteren sollen die übertragbaren und persönlichen Wochen- und Monatskarten an ausgewählten Vertriebsstellen angeboten werden.

Die in Schritt 1 entstehende EFM-Systemlandschaft besteht im Wesentlichen aus folgenden Elementen:

- ▶ einem mandantenfähigen verbundweiten Hintergrundsystem (vHGS)<sup>6</sup>,
- ▶ den Nutzermedien in Form elektronischer Chipkarten,

---

<sup>6</sup> VGF, HEAG, ESWE und MVG betreiben ihre eigenen Mandantensysteme

- ▶ den personalbedienten Verkaufsstellen,
- ▶ der Online-Kundenschnittstelle einschließlich Internetvertrieb im Portal „MeinRMV“ sowie
- ▶ der erforderlichen Kontrollinfrastruktur.

Der 2. Realisierungsschritt wird die VDV-Stufe 3 sein. Im Rahmen dieser Ausbaustufe werden die Nutzungsdaten der Kunden über ein Raumerfassungssystem in den Fahrzeugen gesammelt und nachträglich bepreist (Be-In / Be-Out – BIBO).

Insbesondere im Hinblick auf die Erfüllung des Vertriebsziels „Nutzerfreundlichkeit“ leistet diese automatisierte Fahrpreisermittlung einen bedeutenden Beitrag. Ein entscheidendes Argument für die Nutzungserfassung ist die Möglichkeit, damit eine stärkere Nutzerfinanzierung (durch nutzungsabhängige Tarifierung) zu erreichen. Zusätzlich wird auch die Wirtschaftlichkeit des Vertriebs durch eine Senkung der Vertriebskosten und eine intensivere Kundenbindung verbessert.

Folgende Tabelle stellt die Ziele dar, die mit der Realisierung eines EFM-Systems der VDV-Stufe 3 erreicht werden.

Ziel	Kundenorientierung	Mehreinnahmen	Kostenreduktion
1. Imageverbesserung	■	■	□
2. Attraktives Leistungsangebot	■	■	□
3. Vereinfachung der Systemnutzung	■	■	□
4. Aufbau von Kundenbeziehungen	■	■	□
5. Attraktives (optimiertes) Tarifangebot	■	■	□
6. Reduzierung von Betrug / Fälschungen	□	■	□
7. Minimierung von Bargeld	■	□	■
8. Optimierung des Betriebsablaufs	■	□	■
9. Effizienter Vertrieb	□	□	■
10. Zeitnahe Tarifanpassungen	□	□	■

Tabelle 5: Ziele des elektronischen Fahrgeldmanagements

Eine vollständige Umsetzung der VDV-Ausbaustufe 3, an deren Ende ein für das Tarifgebiet des RMV flächendeckendes EFM-System mit automatisierter Fahrpreisbildung und vereinheitlichten Vertriebsstrukturen steht, ist mangels Verfügbarkeit geeigneter Systeme und aus Wirtschaftlichkeitsgründen in den nächsten Jahren (Zeithorizont 2020) zunächst nicht möglich.

Ziel des RMV ist es jedoch, nach 2015 auch für Gelegenheitskunden des RMV ein EFM-System mit automatischer Fahrpreisbildung verfügbar zu machen, so dass für Gelegenheitskunden über Einzelfahrt und Tageskarte hinausgehende interessante Tarifprodukte im Postpaid-Bezahlverfahren angeboten werden. Hierfür soll im Rahmen

des Forschungsprojektes ((eSIM 2020 ein Feldversuch gestartet werden, bei dem Raumerfassungssysteme in Fahrzeugen getestet werden.

Das EFM-System des RMV stellt sich in einer Übergangsphase bis zur kompletten Ablösung der Stufe 2 durch ein EFM-System mit automatisierter Fahrpreisbildung nach 2020 als hybrides EFM-System dar. Das hybride EFM-System verknüpft die beiden Systemkomponenten

- ▶ EFM-System mit Chipkarte und Mobiltelefon als Nutzermedium für alle Fahrkarten, Nutzergruppen und Bezahlfverfahren und
- ▶ EFM-System mit automatischer Fahrpreisbildung für Gelegenheitsnutzer mit einem Smartphone als Fremdnutzermedium im Postpaid-Bezahlverfahren.

Die Verknüpfung erfolgt im Hintergrundsystem des RMV für das eTicket RheinMain, so dass der Kunde ein homogenes Mobilitätsangebot des RMV wahrnimmt.

### **3.3 Verbundweite Datendrehscheibe (vDDS)**

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund und die Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) verfolgen gemeinsam das Ziel, die Qualität der Verkehre und der zugehörigen Leistungen auf hohem Niveau zu halten und gezielt zu steigern.

Mit dem Aufbau einer verbundweiten Datendrehscheibe (vDDS) wird das Ziel einer Verbesserung der Fahrgastinformation an Haltestellen, für Auskunftssysteme sowie über mobile Endgeräte verfolgt. Zudem steht die Anschlussoptimierung durch die Schaffung der Möglichkeit eines unternehmensübergreifenden Austausches von Echtzeitdaten über die vDDS im Fokus.

Die vDDS verfolgt den Ansatz „Sammeln und Verteilen“ gemäß den VDV-Vorgaben zur bilateralen Schnittstellengestaltung verschiedener Betriebsleit- und Auskunftssysteme (VDV-Schnittstellenbeschreibungen 453 und 454). Hauptaufgabe der vDDS ist es demnach, die Echtzeitdaten aus den im Verbundgebiet eingesetzten Systemen und Fahrzeugen in einem beim Verbund betriebenen Datenpool zusammen zu führen und diese dann für die verschiedenen Dienste und Abnehmer bereit zu stellen.



Abbildung 14: Verbundweite Datendrehscheibe – Lösungsansatz „Sammeln und Verteilen“

Die Datendrehscheibe ist als mandantenfähige Systemlösung ausgestaltet. Eine aufwändige Vernetzung zwischen vielen verschiedenen und technisch unterschiedlichen Systemen kann entfallen, da alle angeschlossenen Systeme nur mit einem Hintergrundsystem und einem technischen Standard kommunizieren.

Das System wurde 2012 in den Produktivbetrieb überführt. Nachdem bereits mit Beginn des Fahrplanjahres 2008 in allen Verkehrsverträgen die Lieferung von Echtzeitdaten im regionalen Busverkehr verankert wurde, liegen aktuell bereits für über 90 % der Verkehre aus diesem Bereich Echtzeitdaten vor. Der Verbund wird im Laufe des Jahres 2014 das Ziel erreichen, von allen Regionalbuslinien Echtzeitinformationen zu erhalten.

Seit dem Fahrplanjahr 2007 sind auch bei allen Vergaben im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Echtzeitdatenlieferungen in die Ausschreibungsunterlagen integriert. Zudem konnte mit allen im RMV tätigen EVU die Integration in das Reisendeninformationssystem.

(RIS) der DB AG vereinbart werden, so dass auch Prognosedaten für den gesamten SPNV in die vDDS fließen. Auch hier erfolgte der Übergang in den Produktivbetrieb im Jahr 2012.

Die Anforderungen an die Lieferung von Echtzeitdaten für die öffentlichen Verkehre richten sich aber nicht nur an regionale Verkehre. Den Vorgaben des Hessischen ÖPNV-Gesetzes folgend sind die Anforderungen verbundweit und somit auch im lokalen Verkehr umzusetzen.



Abbildung 15: Verbundweite Datendrehscheibe - Mandantenfähigkeit

Insbesondere für die Weiterentwicklung der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) stellt die vDDS eine entscheidende Voraussetzung dar. Sie liefert die Datenbasis, auf die die Anlagen und Systeme zur Fahrgastinformation zugreifen. Auf diese Weise können den Fahrgästen Echtzeitinformationen zu den verkehrenden Zügen und Bussen bereitgestellt werden. Zudem dienen die Anlagen in vielen Fällen auch der intermodalen und unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung. Durch diese Aspekte wird den Fahrgästen eine optimale Nutzung des ÖPNV – auch im Störfall – ermöglicht.

In Bezug auf das Thema Dynamische Fahrgastinformation kann über eine mögliche Kooperation zwischen ESWE und RTV nachgedacht werden. Um Synergien zu erschließen, könnte beispielsweise eine DFI-Anlage am wichtigen Verknüpfungspunkt Neuhof Mitte von der Leitstelle in Wiesbaden aus gesteuert werden.

Neben den zentralen Aufgaben Fahrgastinformation und Anschlussoptimierung kann die vDDS perspektivisch weitere Funktionen abbilden, wie zum Beispiel eine Nutzung im Rahmen des Qualitätsmanagements, des Leistungscontrollings, für statistische Zwecke und als Grundlage für die Planung.

### 3.4 Ausstattung Haltestellen – Vertriebsstellen

#### Vertrieb im Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV)

Im RMV erbringen die Verkehrsunternehmen die von den lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) und dem RMV beauftragten Vertriebsleistungen. Für den Verkauf von Fahrtberechtigungen stehen im RMV zum einen personalbediente Vertriebsstellen und zum anderen kundenbediente Vertriebswege zur Verfügung. Zu den personalbedienten Vertriebsstellen werden folgende Einrichtungen gezählt:

- ▶ Mobilitätszentralen, die von den LNOen, teilweise auch in Kooperation mit anderen Partnern (z.B. den Kommunen), betrieben werden. Hiervon gibt es verbundweit 20. In Bad Schwalbach und Idstein befindet sich je eine RMV-Mobilitätsinfo. Wiesbaden

besitzt eine RMV-Mobilitätszentrale sowie zusätzlich noch zwei RMV-Mobilitätsinfos.

- ▶ Vertriebsstellen, die von Verkehrsunternehmen selbst betrieben werden (etwa 110 im Verbundgebiet).
- ▶ Vertriebsstellen, die im Auftrag der Verkehrsunternehmen etwa von Reisebüros oder Kiosken betrieben werden (etwa 660 im Verbundgebiet).

Des Weiteren wird der Fahrscheinverkauf vom Fahrpersonal über Busdrucker zu den personalbedienten Vertriebswegen hinzugezählt. Derzeit sind rund 3.600 Busdrucker in den im RMV-Gebiet verkehrenden Fahrzeugen im Einsatz. Für diese sind grundsätzlich die Verkehrsunternehmen zuständig.

Um die Qualität des personalbedienten Vertriebs zu steigern und dessen wirtschaftliche Effizienz zu verbessern, sind organisatorische und funktionale Änderungen bei personalbedienten Vertriebsstellen erforderlich. Zum einen ist eine klare Profilierung der verschiedenen Arten von Vertriebsstellen anzustreben. Zum anderen besteht bezüglich der Anzahl und der räumlichen Verteilung der personalbedienten Vertriebsstellen den Gesamtverbundraum betreffend Handlungsbedarf.

Neben den personalbedienten Vertriebsstellen stellt der Fahrkartenerwerb durch den Fahrgast selbst insbesondere im Hinblick auf die technologische Entwicklung einen sehr bedeutenden Faktor für den Vertrieb dar. Der Fahrkartenerwerb ist über folgende kundenbediente Vertriebswege möglich:

- ▶ Fahrkartenautomat (rund 1.600 im RMV-Gebiet)
- ▶ RMV-Handy-Ticket
- ▶ Touch & Travel
- ▶ RMV-TicketShop
- ▶ Online-TicketShop (VGF, ESWE)

Bei all diesen Systemen ist eine kundenorientierte Weiterentwicklung anzustreben, so dass Zugangsbarrieren für potenzielle Kunden beim Erwerb einer Fahrkarte so gut wie möglich beseitigt werden.

## Teil B: 3. Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden

Bei diesem Nahverkehrsplan handelt es sich um den dritten Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden. Im Folgenden werden für den Aufgabenträger Stadt Wiesbaden die Themen:

- ▶ Statusbericht des entsprechenden vorherigen Nahverkehrsplan
- ▶ Definition Mindestanforderungsprofil
- ▶ Definition Qualitätsstandards
- ▶ Schwachstellenanalyse
- ▶ Angebotskonzeption
- ▶ Linienbündelung

beschrieben. Eine Erläuterung der Themen für den Rheingau-Taunus-Kreis erfolgt im Anschluss.

### 1 Bilanz des 2. Nahverkehrsplans 2008

Im Folgenden werden die Maßnahmen aufgelistet, die im vorherigen Nahverkehrsplan beschrieben wurden und deren Umsetzung noch nicht oder nur teilweise erfolgt ist. Es wird zudem festgehalten, inwiefern die Maßnahme auch im folgenden Nahverkehrsplan beibehalten werden soll.

#### **Maßnahme Linie 8:**

Ziel: Behebung der Erschließungslücke im Komponistenviertel.

Maßnahme: Das Fahrtenangebot der Linie 8 zwischen der Haltestelle Kochbrunnen und den Endhaltestellen Bahnhof bzw. Eigenheim wird in der HVZ auf drei Teilwege aufgeteilt.

Neu befahren werden die Straßen Schumannstraße, Johann-Sebastian-Bach-Straße, Wagner-Straße.

Es werden drei neue Haltestellen eingerichtet.

Zustand: Die Maßnahme ist nicht umgesetzt<sup>7</sup>

Vorgehen: Prüfung der Schwachstelle und Übernahme der Maßnahme in den Nahverkehrsplan.

Die Umsetzung wird weiter verfolgt.

---

<sup>7</sup> Eine Umsetzung der Maßnahme Linie 8 zur Behebung der Erschließungslücke im Komponistenviertel sollte bereits zum Fahrplanwechsel am 12. Januar 2015 erfolgen. Mit Beschluss Nr. 0079 vom 17. September 2014 des Ortsbeirates des Ortsbezirkes Wiesbaden-Nordost wurde entschieden, den Linienweg der Linie 8 zunächst nicht aufzuspalten. Dies wurde mit Beschluss Nr. 0427 am 02. Oktober 2014 von der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden zur Kenntnis genommen.

### **Maßnahme Linie 18:**

- Ziel:** Behebung der Erschließungslücke Holzstraße und Freudenbergstraße.  
ÖPNV-Achse Homburger Straße Straßenmühlweg – Nordstrander Straße – Sylter Straße
- Maßnahme:** Die Linie wird über die neue ÖPNV – Achse Homburger Straße Straßenmühlweg – Nordstrander Straße – Sylter Straße geführt. Die Schiersteiner Straße wird von der Linie 18 nicht mehr bedient.  
Ab Nordstrander Straße wird die Linie 18 über die Sylter Straße – Veilchenweg – Freudenbergstraße mit Haltestellen in Höhe Bert-Brecht-Straße und Klabungstraße und ab Haltestelle Vogesenstraße weiter über den Linienweg der Linie 23 bis Hafen in der HVZ im 30-Minuten-Takt geführt.  
Es werden drei neue Haltestellen eingerichtet.
- Zustand:** Behebung der Erschließungslücke Holzstraße ist erfolgt.  
Die Erschließungslücke Freudenbergstraße ist weiterhin vorhanden.
- Vorgehen:** Prüfung der Schwachstelle und Übernahme der Maßnahme in den Nahverkehrsplan.  
Die Erschließungslücke Freudenbergstraße wird zum Fahrplanwechsel im Januar 2015 behoben. Hierzu wird die Linie 18 über die derzeitige Endhaltestelle „Nordstrander Straße“ hinaus über Föhler Straße, Erich-Ollenhauer-Straße, Willi-Werner-Straße, Stegerwaldstraße, Veilchenweg, Freudenbergstraße bis zur Haltestelle „Vogesenstraße“ und von dort über den Fahrtweg der Linie 23 bis zur Endhaltestelle „Schierstein/Hafen“ verlängert.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Die Beschlussfassung des Ortsbeirates des Ortsbezirkes Wiesbaden-Dotzheim erfolgte am 03. September 2014 mit Beschluss Nr. 0069, die Beschlussfassung des Ortsbeirates des Ortsbezirkes Wiesbaden-Schierstein anschließend am 24. September 2014 mit Beschluss Nr. 0084. Darauf folgend beschloss die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden in ihrer öffentlichen Sitzung am 02. Oktober 2014, Vorlagen-Nr. 14-V-04-0002, zum Fahrplanwechsel am 12. Januar 2015 unter Punkt 1 des Beschlusses Nr. 0427 die Linienführung zu Verlängerung der Linie 18 über die Freudenbergstraße



**Maßnahme Linie 21 / 37:**

Ziel: Herstellen einer Direktverbindung zwischen den nordöstlichen Ortsbezirken und dem Hauptbahnhof sowie zwischen den Dr.-Horst-Schmidt-Kliniken und dem Hauptbahnhof.

Maßnahme: Die Linie 21 wird ab der Haltestelle Plutoweg über den Linienweg der Linie 37 (Moltkering zum Hauptbahnhof) geführt.  
Ab dem Hauptbahnhof wird die Linie Richtung Innenstadt über die Bahnhofstraße verlängert und von dort über Dr.-Horst-Schmidt-Kliniken (über Umgehung Dotzheim) bis zur Haltestelle Rheinblick verlängert.  
Mit der neuen Linie 21 kann die Linie 37 im Abschnitt Bierstadt – Hauptbahnhof eingestellt und ggfs. über die Bahnhofstraße in die Innenstadt durchgebunden werden.

Zustand: Die Maßnahme ist nicht umgesetzt.

Vorgehen: Überprüfung von Maßnahmen zur Behebung der Schwachstelle.

**Maßnahme Linie 22:**

Ziel: Herstellen einer Direktverbindung zwischen den nordöstlichen Ortsbezirken um dem Hauptbahnhof.

Maßnahme: Die Linie 22 wird ab der Haltestelle Kirchgasse / Luisenplatz auf dem Linienweg der Linie 16 bis zum Hauptbahnhof verlängert. Einzelne Kurse der Linie 22 werden in den Hauptverkehrszeiten bis / vom Berufsschulzentrum verlängert.

Zustand: Die Maßnahme ist umgesetzt.

Vorgehen: Die Linienführung wird beibehalten.

**Maßnahme Linie 28:**

Ziel: Verlängerung der Linie 28 bis zum Nordfriedhof.

Maßnahme: Die Linie 28 wird ab Schwalbacher Straße über den Linienweg der Linie 6 in der Hauptverkehrszeit bis zum Nordfriedhof verlängert.

Zustand: Die Maßnahme ist nicht umgesetzt.

Vorgehen: Prüfung der Schwachstelle und Übernahme der Maßnahme in den Nahverkehrsplan.  
Die Umsetzung wird weiter verfolgt.

**Maßnahme Linie 3 / 33:**

Ziel: Fehlendes Fahrtenangebot auf der Verbindung Mainz-Kostheim - Innenstadt

Maßnahme: Die Linie 33 wird zwischen montags bis freitags 08:30 Uhr und 10:30 Uhr von einem 30-Minuten-Takt auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. Hierdurch besteht montags bis freitags tagesdurchgängig ein 20-Minuten-Takt auf dieser Linie.

Durch die betriebliche Verknüpfung der Linie 33 mit der Linie 3 muss auch auf der Linie 3 das Fahrtenangebot entsprechend verdichtet werden.

Zustand: Die Maßnahme ist teilweise umgesetzt. Eine vollständige Taktverdichtung erfolgt im Zuge der künftigen Fahrplanwechsel.

Vorgehen: Umsetzung erfolgt mit Fahrplanwechsel zum 12.01.2015.

**Maßnahme Linie 20, 21, 22, 28, 46, 48, 262:**

Ziel: Freimachen des Platz der Deutschen Einheit.

Maßnahme: Anpassung des jeweiligen Linienweges.

Zustand: Die Umsetzung auf den Linien 20, 21, 22, 28, 46, 48, 262 noch nicht erfolgt.

Vorgehen: Beibehaltung der Maßnahme aber sukzessive Umsetzung im Zuge der jährlichen Fahrplanwechsel.

## 2 Anforderungsprofil und Qualitätsstandards

Das Anforderungsprofil ist ein zentrales Element des Nahverkehrsplans. Hier wird das vom Aufgabenträger gewünschte Qualitätsniveau des ÖPNV-Angebots festgelegt. Das Anforderungsprofil spiegelt die verkehrspolitischen Ziele der Landeshauptstadt Wiesbaden wider.

Die Mobilität der Bürger und Besucher Wiesbadens umweltverträglich und nachhaltig sicherzustellen hat für die Landeshauptstadt Wiesbaden höchste Bedeutung. Daraus folgt unmittelbar, dass eine bedarfsgerechte Gestaltung des ÖPNV ebenso zu gewährleisten ist wie eine wirtschaftliche Mittelverwendung.

Der Nahverkehrsplan stellt als Rahmenplan die Weichen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. In diesem Rahmen kann sich die künftige Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes durch die Verkehrsunternehmen bewegen.

Die zu definierenden Qualitätsmerkmale des ÖPNV-Angebots, die als Maßstab für eine ausreichende Verkehrsbedienung dienen, lassen sich übersichtlich in drei Bereiche strukturieren:

- ▶ Festlegungen zur Netz- und Linienstruktur
- ▶ Mindestanforderungen der ÖPNV-Bedienung
- ▶ Qualitätsstandards

Schon im Nahverkehrsplan von 2008 wurden Anforderungen definiert. Diese werden im Zuge der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans bewertet und gegebenenfalls verändert.

### **Festlegungen zur Netz- und Linienstruktur**

Anforderungen an die Verkehrsnetzstrukturen ergeben sich einerseits aufgrund der Stadtgröße, der zu bewältigenden Verkehrsmengen, der topographischen Verhältnisse und der gegebenen Straßennetztopologie, andererseits aber auch aus den Raum- und Nachfragestrukturen und der zentralörtlichen Bedeutung der Landeshauptstadt Wiesbaden im Rhein-Main-Gebiet.

Die im Nahverkehrsplan relevanten Festlegungen zur Netz- und Linienstruktur werden untergliedert für lokale und regionale Busverkehre dargestellt.

Für die Schienenverkehre werden keine Festlegungen getroffen; hier wird auf den regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) verwiesen.

### **Mindestanforderungen der ÖPNV-Bedienung**

Es werden Mindestanforderungen für lokale Verkehre formuliert und den folgenden Kategorien zugeordnet:

- ▶ Erschließungsqualität  
Qualität der räumlichen / zeitlichen Erschließung der Wohn- und Gewerbegebiete auf dem Stadtgebiet Wiesbaden.
- ▶ Verbindungsqualität  
Qualität der Erreichbarkeit ÖPNV-relevanter Einrichtungen (u.a. Bürgerhäuser, Friedhöfe) im Stadtgebiet Wiesbaden.
- ▶ Angebotsqualität  
Qualität des Fahrtenangebotes auf dem Stadtgebiet Wiesbaden.

Innerhalb jeder Kategorie werden Beurteilungsmerkmale und geeignete Messgrößen und Richtwerte aufgestellt. Mit Hilfe dieser Messgrößen und Richtwerte kann ein Vergleich von Ist-Angebot und Soll-Angebot vorgenommen werden (Schwachstellenanalyse). Bestehende Schwachstelle im Verkehrsangebot werden dadurch sichtbar und können bei der Angebotskonzeption berücksichtigt werden.

Da die regionalen Bus- und Schienenverkehre der Aufgabenträgerschaft des RMV unterliegen, ist eine Definition der Mindestanforderungen für diese Verkehre im regionalen Nahverkehrsplan des RMV enthalten.

Für die Schnittstellen zwischen regionalem und lokalem Verkehr und auch für Übergänge zwischen dem ÖPNV und dem Individualverkehr (Pkw- und Rad-Verkehr) werden Mindestanforderungen definiert.

### **Qualitätsstandards**

Es werden Qualitätsstandards für lokale Verkehre definiert. Folgende Kriterien sind dabei zu berücksichtigen:

- ▶ Haltestellenausstattung
- ▶ Fahrzeugausstattung
- ▶ Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- ▶ Fahrgastbetreuung
- ▶ Fahrgastinformation
- ▶ Tarif und Vertrieb
- ▶ Betriebsablauf
- ▶ Belange ausgewählter Nutzergruppen

Diese Qualitätsmerkmale dienen als verbindliche Rahmenvorgaben für die zukünftige Gestaltung des lokalen ÖPNV-Angebots.

Qualitätsstandards für regionale Verkehre sind im regionalen Nahverkehrsplan des RMV ausreichend definiert.

## 2.1 Festlegungen zur Netz- und Linienstruktur

### 2.1.1 Lokalbusverkehr in Wiesbaden

Die Netz- und Linienstruktur im Wiesbadener Busverkehr wird durch folgende Aspekte definiert:

- ▶ Das Stadtbusnetz Wiesbaden weist überwiegend eine **radiale Führung** auf.
- ▶ Das Hauptliniennetz besteht aus radial verkehrenden Linien, die sternförmig über folgende **Hauptachsen** an die Innenstadt herangeführt werden:
  - ▶ Platter Straße
  - ▶ Emser Straße
  - ▶ Lahnstraße
  - ▶ Klarenthaler Straße
  - ▶ Dotzheimer Straße
  - ▶ Karlsbader Platz – Homburger Straße – Nordstrander Straße – Sylter Straße
  - ▶ Schiersteiner Straße – Saarstraße
  - ▶ Biebricher Allee
  - ▶ Mainzer Straße – Wiesbadener Landstraße
  - ▶ Frankfurter Straße – Berliner Straße
  - ▶ Bierstadter Straße
  - ▶ Sonnenberger Straße
  - ▶ Taunusstraße beziehungsweise Geisberg – Kranzplatz
- ▶ Die **innerstädtische Linienführung** (heutiges befahrenes Netz) sollte grundsätzlich so beizubehalten.
- ▶ Das **Hauptliniennetz wird ergänzt durch tangentielle Linien**, welche die Ortsbezirke tangential zur Innenstadt direkt miteinander verbinden (Ergänzungslinien). Ergänzungslinien werden einerseits aus Gründen der Erschließung und andererseits mit starkem Nachfragepotenzial begründet.
- ▶ Die Hauptlinien verkehren auf den Hauptachsen in Ost-West und in Nord-Süd-Richtung gebündelt (räumliche **Linienbündelung**).
- ▶ Die Linienbündelung wird nur dann zugunsten einer **Fahrwegauffächerung** aufgebrochen, wenn damit eine kostenneutrale Beseitigung von Erschließungsdefiziten ohne größere Nachteile für die Hauptrelationen (Fahrzeitverlängerungen) möglich ist (Einzelfallprüfung) oder die Leistungsfähigkeit für das Angebot nicht ausreichend ist. Grundsätzlich ist die Linienbündelung aufgrund der bestehenden Vorteile (hohe attraktive Taktfrequenzen auf den Hauptachsen, Minimierung von Umsteigezeiten an den Hauptverknüpfungspunkten) beizubehalten.

- ▶ Eine Linienauffächerung innerhalb einer Hauptlinie findet in der Regel nicht vor Erreichen des Stadtteilzentrums (von der Innenstadt aus gesehen) statt.
- ▶ Die Linienäste der Hauptlinien (**Durchmesserlinien**) sind optimal miteinander zu verknüpfen.
- ▶ Am **Platz der Deutschen Einheit** werden künftig keine Linien mehr beginnen oder enden können (Vorgabe aus der Stadtplanung, eine Neugestaltung des Platzes ist vorgesehen). Die heute noch am Platz der deutschen Einheit beginnenden oder endenden Buslinien sind entsprechend zu ändern. Aus Gründen einer wirtschaftlichen Mittelverwendung sind räumlich nahe gelegene Endhaltestellen und Buswartepositionen vorzusehen und entsprechende Infrastrukturkapazitäten einzurichten.
- ▶ Die **Schiersteiner Brücke** als ÖPNV-Korridor ist ein wichtiger zweiter Korridor zwischen Wiesbaden und Mainz. Mit der Buslinie 45 und 47 besteht über die Schiersteiner Brücke eine optimale Möglichkeit die östlichen Stadtteile von Mainz mit der Stadt Wiesbaden zu verknüpfen.
- ▶ Der konventionelle Linienverkehr mit seinen festgelegten Streckenführungen und starren Betriebsabläufen kann durch den **Einsatz flexibler Bedienungsformen** ergänzt werden, sofern systemspezifische Vorteile dafür sprechen. Ein wesentlicher Vorteil liegt in der besseren Anpassungsfähigkeit des Angebotes bei geringer Nachfrage (Einzelfallprüfung).



Abbildung 16: Hauptachsen des Lokalbusverkehrs in Wiesbaden

## 2.1.2 Regionalbusverkehr in Wiesbaden

Die Regionalbuslinien und die lokalen Buslinien der benachbarten Aufgabenträger auf Wiesbadener Stadtgebiet haben folgende Anforderungen zu erfüllen:

- ▶ Die Linien befahren auf Wiesbadener Stadtgebiet grundsätzlich dieselben Trassen wie der Lokalbus. Es werden grundsätzlich keine anderen Haltestellen als die des Lokalbusverkehrs angefahren. Die Streckenführungen und Haltestellenbedienungen der Lokal- und Regionalbusverkehre sind dem Fahrgast als integriertes Gesamtnetz leicht verständlich.
- ▶ Die Linienführungen des Regionalbusverkehrs werden in der Innenstadt ebenso auf Hauptachsen gebündelt wie die Linien im Lokalbusverkehr.
- ▶ Das Regionalbusnetz in Wiesbaden ist klar strukturiert. Unterschiedliche Fahrtwege einer Linie zu verschiedenen Betriebszeiten sind im Interesse der Begreifbarkeit für die Fahrgäste zu vermeiden.
- ▶ Aufgabe des Regionalbusverkehrs ist die schnelle Verbindung des Wiesbadener Stadtgebiets mit den Räumen benachbarter Gebietskörperschaften. Aus diesem Grund haben die Regionalbusverkehre auf Wiesbadener Stadtgebiet den Charakter von Expressbuslinien.
- ▶ Die Anzahl der vom Regionalbus bedienten Haltestellen ist auf ausgewählte Haltestellen zu beschränken, um der Expressbusfunktion gerecht zu werden. Der Regionalbus übernimmt auf Wiesbadener Gemarkungen bis auf wenige Ausnahmen keine Erschließungsfunktionen, sodass Haltestellen im Linienverlauf ausgelassen werden können.
- ▶ Die Haltestellen, die in Wiesbaden vom Regionalbus bedient werden, gliedern sich in fünf Kategorien:
  1. Haltestellen in der Innenstadt, die eine starke Quell- und Zielnachfrage zu den Fahrzielen der Regionalbuslinien aufweisen. Dies sind insbesondere die Haltestellen: Hauptbahnhof, Platz der Deutschen Einheit, Schwalbacher Straße / LuisenForum und Rheinstraße.
  2. Haltestellen, deren Bedienung sich empfiehlt, um Ein- und Aussteigerpotentiale von Schulen und weiteren zentralen städtischen Einrichtungen nicht für kurze Verbindungen zum Umsteigen zu zwingen. Dies sind beispielsweise die Haltestellen: Berufsschulzentrum, Paulinen-Klinik, Heinz-Ranly-Straße und Hochschule Rhein Main.
  3. Haltestellen, die relevante Verknüpfungen zwischen dem Regionalbusverkehr und dem Schienenverkehr herstellen. Dies ist im Wesentlichen der Wiesbadener Hauptbahnhof.
  4. Haltestellen, die relevante Verknüpfungen zu den Linien des lokalen Busverkehrs herstellen. Dies sind einerseits die Netzschwerpunkte des Lokalbusverkehrs, die sich mit den unter 1. genannten Haltestellen decken. Des Weiteren sollten ausgewählte Haltestellen am Rande des Stadtgebietes vom Regionalbus



bedient werden, um die nach Wiesbaden einfahrenden Fahrgäste zur Feinverteilung an den Lokalbus zu übergeben. Dies sind die Haltestellen: Schierstein / Zeilstraße, Haltestellen im Bereich Klarenthal beziehungsweise Wellritzmühle, Nordfriedhof, Unter den Eichen, Dürerplatz, Nordenstadt / Wallauer Weg und Berliner Straße.

5. Haltestellen, die Verknüpfungen zum Individualverkehr herstellen, wie der P+R-Platz Kahle Mühle.
- Im gebietsübergreifenden Verkehrs werden folgende Streckenführungen für den Regionalbusverkehr definiert:
- Rheingau – Schierstein – Innenstadt
  - Rheingau – Schierstein – Biebrich – Innenstadt
  - Schiersteiner Brücke – Innenstadt
  - Schlangenbad – Chausseehaus – Klarenthaler Straße – Innenstadt
  - Eiserne Hand – Aarstraße – Dürerplatz – Innenstadt
  - Platte – Nordfriedhof – Unter den Eichen – Dürerplatz – Innenstadt
  - Platte – Nordfriedhof – Platter Straße – Innenstadt
  - Hofheim / Wallau – Nordenstadt – Berliner Straße – Hauptbahnhof – Innenstadt



Abbildung 17: Streckenführungen des Regionalbusverkehrs im gebietsübergreifenden Verkehr

## 2.2 Mindestanforderungen der ÖPNV-Bedienung

### 2.2.1 Erschließungsqualität

<b>Beurteilungsmerkmal: Räumliche Erschließung der Siedlungsfläche</b>
<p><b>Qualitätsfestlegung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Das Siedlungsgebiet der Stadt Wiesbaden ist durch den ÖPNV zu erschließen.</li> <li>▶ Die Erschließung ÖPNV-relevanter Einrichtungen wie kommunale Ämter, Schulen, Krankenhäuser, Kultur- und Freizeiteinrichtungen ist zu gewährleisten.</li> <li>▶ Neben der räumlichen Erschließung ist ebenso sicher zu stellen, dass über den gesamten Tag ein ausreichend häufiges Fahrtenangebot vorhanden ist.</li> </ul>
<p><b>Messgrößen / Richtwerte<sup>9</sup>:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Haltestelleneinzugsbereich (Luftlinie) für das gesamte Stadtgebiet, einschließlich der Vororte: 300 m</li> <li>▶ Überprüfung der Bedienungshäufigkeit von Haltestellen in der Klassifizierung: ≤ 5 Fahrten, ≤ 10 Fahrten, ≤ 20 Fahrten und &gt; 20 Fahrten (siehe Abbildung 22).</li> </ul>
<p><b>Schwachstellenanalyse:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Erstellung thematischer Karten mit Einzugsbereichen aller ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet Wiesbaden.</li> <li>▶ Visuelle Identifizierung nicht erschlossener Siedlungsflächen.</li> <li>▶ Die festgestellten Erschließungslücken werden bewertet und priorisiert: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kategorie 1: Bereiche im Stadtgebiet mit deutlichen Erschließungsdefiziten, die mit hoher Priorität beseitigt werden sollen.</li> <li>▶ Kategorie 2: Bereiche mit weniger gravierenden Mängeln deren Behebung angestrebt werden soll.</li> <li>▶ Kategorie 3: Bereiche mit geringen Erschließungsmängeln deren Behebung nicht notwendig ist.</li> </ul> </li> <li>▶ Feststellung der Haltestellen mit einem geringen Fahrtenangebot und einer unzureichenden Erschließung durch benachbarte Haltestellen.</li> </ul>

Tabelle 6: Beurteilungsmerkmal: Räumliche Erschließung der Siedlungsfläche

<sup>9</sup> VDV-Empfehlung (2001)  
für zumutbare Einzugsbereiche (Luftlinie) von Bushaltestellen in Oberzentren:  
Kernzone: 300 Meter  
außerhalb der Kernzone (je nach Nutzungsintensität): 400 – 600 Meter

**Anmerkungen:**

- ▶ Die Bewertung der Erschließungslücken und die Einordnung der jeweiligen Schwachstelle in Kategorien soll anhand weiterer Kriterien erfolgen, wie zum Beispiel:
  - ▶ Befahrbarkeit des Siedlungsgebietes (Querschnittsbreite, Kurvigkeit, Topographie, fehlende Wendemöglichkeiten).
  - ▶ Abwägungen bei verkehrlich schwierigen Verhältnissen (Parkverkehr, Topographie, stadtgestalterische Aspekte).
  - ▶ Qualitative Bewertung des zusätzlich erreichbaren Nutzens durch Netzergänzung (Anzahl betroffener Einwohner, Arbeitsplätze).
  - ▶ Sensitive Betrachtung, Erweiterung des Haltestelleneinzugsbereichs auf 400 m.
  - ▶ Qualitative Bewertung des zusätzlichen Aufwandes (erforderliche infrastrukturelle Maßnahmen, Kosten).
  - ▶ Erfahrungen aus früher realisierten und wieder eingestellten ÖPNV-Angeboten können zur Beurteilung des Mangels herangezogen werden.
  - ▶ Die Erschließungsfunktion wird grundsätzlich durch den Lokalbusverkehr wahrgenommen. Begründete Ausnahmen sind möglich.

**2.2.2 Verbindungsqualität**

<b>Beurteilungsmerkmale: Erreichbarkeit und Direktfahrmöglichkeit</b>
<p><b>Qualitätsfestlegung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Innenstadt ist aus den Ortsbezirken und ihren Siedlungsgebieten direkt, also ohne Umsteigen, zu erreichen.</li> <li>▶ Die Direktfahrmöglichkeit aus den Ortsbezirken und ihren Siedlungsgebieten zum Hauptbahnhof ist anzustreben.</li> <li>▶ Innerhalb der Ortsbezirke sind direkte Fahrmöglichkeiten zu bedeutenden ÖPNV-relevanten Einrichtungen anzustreben.</li> <li>▶ Zudem ist die Innenstadt von Wiesbaden aus den Ortsteilen in maximal 30 Minuten zu erreichen.</li> </ul>
<p><b>Messgrößen / Richtwerte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Tagesdurchgängig und regelmäßig angebotene, direkte Fahrmöglichkeiten auf den genannten Verbindungen.</li> </ul>

<b>Beurteilungsmerkmale: Erreichbarkeit und Direktfahrmöglichkeit</b>
<p><b>Schwachstellenanalyse:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ermittlung der Siedlungsbereiche, für die es keine direkten Fahrmöglichkeiten zur Innenstadt bzw. zum Hauptbahnhof gibt bzw. die maximale Fahrzeitvorgabe von 30 Minuten nicht eingehalten wird. Begründete Ausnahmen sind zulässig.</li> </ul>



Tabelle 7: Beurteilungsmerkmal: Erreichbarkeit und Direktfahrmöglichkeit

**Anmerkungen:**

- ▶ Der Hauptbahnhof gilt nur bei Andienung der Haltestelle Hauptbahnhof als erreicht.
- ▶ Die Innenstadt gilt als erreicht, wenn eine der folgenden Haltestellen bedient wird: Schwalbacher Straße / LuisenForum, Platz der Deutschen Einheit, Kirchgasse, Luisenplatz, Dernsches Gelände, Wilhelmstraße. Diese Haltestellen sind diejenigen mit dem höchsten Ein- / Aussteigeraufkommen im historischen Fünfeck (> 5.000 Ein- / Aussteiger pro Tag).
- ▶ Ortsbezirksbezogene ÖPNV-relevante Einrichtungen sind u.a. die Bürgerhäuser und die Friedhöfe (Einzelfallprüfung).

## 2.2.3 Angebotsqualität

<b>Beurteilungsmerkmal: Betriebszeiten</b>			
<b>Qualitätsfestlegung:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Betriebszeiten werden in Abhängigkeit von Betriebstagen (Montag – Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag) und Verkehrszeiten entsprechend folgender Tabelle definiert.</li> <li>▶ Für das Tagesnetz sind die Verkehrszeiten HVZ, NVZ und SVZ relevant.</li> <li>▶ Für das Nachtnetz ist die Nachtverkehrszeit relevant (in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen in Hessen mit Fahrten im Nachtnetz von 00:30 Uhr bis 04:30 Uhr).</li> </ul>			
<b>Messgrößen / Richtwerte:</b>			
	Betriebstag		
	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
Hauptverkehrszeit (HVZ)	06:30 – 18:00 Uhr	--	--
Normalverkehrszeit (NVZ)	05:30 – 20:30 Uhr außer HVZ	08:00 – 20:00 Uhr	11:00 – 20:00 Uhr
Schwachverkehrszeit (SVZ)	04:30 – 05:30 Uhr 20:30 – 00:30 Uhr	04:30 – 08:00 Uhr 20:00 – 00:30 Uhr	04:30 – 11:00 Uhr 20:00 – 00:30 Uhr
Nachtverkehrszeit	00:30 – 04:30 Uhr (in den Nächten von Freitag auf Samstag und vor Feiertagen in Hessen)	00:30 – 04:30 Uhr	00:30 – 01:30 Uhr
<b>Mängelanalyse:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Identifizierung von fehlenden Fahrtenangeboten</li> </ul>			

Tabelle 8: Beurteilungsmerkmal: Betriebszeiten

### **Beurteilungsmerkmal: Fahrtenangebot / Platzangebot**

#### **Qualitätsfestlegung:**

- ▶ Das Fahrtenangebot soll klar strukturiert, regelmäßig und für den Fahrgast leicht verständlich gestaltet sein.
- ▶ Unangepasste Angebote, beispielsweise in Form von übermäßigen Fahrzeugkapazitäten und Taktfolgen entfalten eine geringe verkehrliche Wirkung und sind aus Gründen der Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit und vermeidbarer Belästigungen durch Lärm und Schallemissionen vom Aufgabenträger ungewollt.
- ▶ Das Fahrtenangebot ist unter Berücksichtigung von Fahrgastzahlen und Relationstyp für Streckenabschnitte zu bestimmen. Zur Erfüllung des Fahrtenangebots sind die Fahrten der Linien auf einem Streckenabschnitt zu addieren.
- ▶ Das bestehende Platzangebot auf den jeweiligen Linien wird als Kapazitätsgrenze festgelegt, die es einzuhalten gilt.

**Beurteilungsmerkmal: Fahrtenangebot / Platzangebot****Messgrößen / Richtwerte für die Klassifizierung der Strecken aufgrund der Nachfrage:**

Kategorie I	> 10.000 Fahrgäste / Tag
Kategorie II	≤ 10.000 Fahrgäste / Tag
Kategorie III	≤ 5.000 Fahrgäste / Tag
Kategorie IV	≤ 2.000 Fahrgäste / Tag
Kategorie V	≤ 1.000 Fahrgäste / Tag
Kategorie VI	≤ 100 Fahrgäste / Tag

**Messgrößen / Richtwerte für die Festlegung des Fahrtenangebots:**

	Fahrgäste/Tag	Verkehrszeit		
		HVZ	NVZ	SVZ
Kategorie I	> 10.000	≥ 20 F/h	≥ 12 F/h	≥ 6 F/h
Kategorie II	≤ 10.000	≥ 10 F/h	≥ 6 F/h	≥ 3 F/h
Kategorie III	≤ 5.000	≥ 6 F/h	≥ 2 F/h	≥ 2 F/h
Kategorie IV	≤ 2.000	≥ 3 F/h	≥ 2 F/h	≥ 1 F/h
Kategorie V	≤ 1.000	≥ 1 F/h	≥ 1 F/h	
Kategorie VI	≤ 100	Prüfung Alternativer Bedienformen		

**Messgrößen / Richtwerte für die Festlegung des Platzangebots:**

Neben der Definition des Fahrtenangebots ist die Definition des notwendigen Platzangebotes ein ebenso wichtiges Kriterium, um den Fahrgästen ein adäquates Angebot zur Verfügung zu stellen. Die Bestimmung erfolgte für die definierten Betriebszeiten je Betriebstagart linienrein. Für die Ermittlung der Kapazitäten bzw. des Platzangebotes wurden zudem die eingesetzten Fahrzeugtypen berücksichtigt:

Standardlinienbus: 70 Steh- und Sitzplätze

Gelenkbus: 100 Steh- und Sitzplätze

Die Mindestkapazitäten sind je Betriebszeit in der Summe beschrieben.

- ▶ Am Wochenende<sup>10</sup> sind auf den nachfragestärksten Achsen Nachtfahrten bis ca. 04:30 Uhr anzubieten.
- ▶ Die Regelmäßigkeit der ÖPNV-Bedienung gilt bei Vorhandensein eines vertakteten Fahrplanangebotes als gegeben.

**Mängelanalyse:**

- ▶ Die Ermittlung der Fahrtenangebote je Relation erfolgt linienübergreifend.
- ▶ Die Ermittlung der Kapazitäten erfolgt linienrein.
- ▶ Fehlende Fahrten- und Taktangebote werden identifiziert.

Tabelle 9: Beurteilungsmerkmal: Fahrtenangebot / Platzangebot

<sup>10</sup> In den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor allen Feiertagen in Hessen

**Anmerkung:**

- ▶ Über den Tag sind je Linie einheitliche Fahrplan- und Taktzeiten vorzusehen. Für den Fahrgast bedeutet dies eine leichte Merkbarkeit des Angebotes während der Betriebszeiten.

**2.2.4 Verknüpfungspunkte**

Um ein möglichst hohes Maß an Mobilität sowohl im Binnenverkehr von Wiesbaden als auch für alle ein- und ausbrechenden Verkehre zu erreichen, werden Mindestanforderungen nicht nur für den Busverkehr, sondern auch für die Systemverknüpfungen formuliert. Das Umsteigen innerhalb des ÖPNV, zwischen Lokalbus, Regionalbus und Schienenpersonennahverkehr soll möglichst reibungslos funktionieren. Darüber hinaus sollen auch die Schnittstellen zum Fernverkehr und die Systemverknüpfungen mit dem Individualverkehr hergestellt werden und attraktiv gestaltet sein. Ein integriertes Gesamtverkehrssystem, das nachhaltig die Mobilität in Wiesbaden sichert, lebt maßgeblich von der Funktionsfähigkeit seiner Schnittstellen. Verkehrsmittel- und Verkehrssystemübergreifende Verknüpfungspunkte sind deshalb an geeigneten Standorten herzustellen und organisatorisch zu optimieren.

Im Folgenden werden wesentliche Anforderungen an die Standorte und Organisation der Verknüpfungspunkte aufgeführt.

**Umsteigen innerhalb des ÖPNV: Fahrplanabstimmungen**

- ▶ Beim Umsteigen innerhalb des ÖPNV sind die Fahrpläne grundsätzlich aufeinander abzustimmen. Für Verkehrszeiten mit geringer Taktdichte ist eine Abstimmung der Fahrpläne besonders wichtig.
- ▶ Zu den Schwachverkehrszeiten müssen Umsteigeanschlüsse vorgesehen und möglichst auch gesichert werden.
- ▶ Um Anschlüsse zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, insbesondere bei fehlendem Sichtkontakt zu gewährleisten, sind Korrespondenzmöglichkeiten zwischen den Fahrzeugen und / oder Leitstellen zu prüfen.
- ▶ Für Umstiege zwischen Bus und Bahn wird ein angemessener Zeitbedarf angesetzt (je nach Örtlichkeit).
- ▶ Übergangszeiten von mehr als 15 Minuten werden nicht mehr als zeitliche Verknüpfung angesehen.
- ▶ Für Verkehrszeiten mit dichten Fahrtenfolgen (5-/10/15-Minuten-Takt) ergibt sich aufgrund des dichten Taktes keine Notwendigkeit zur Fahrplanabstimmung, da nur geringe (maximale) Wartezeiten beim Umsteigen entstehen können.



### **Umsteigen innerhalb des ÖPNV: Verknüpfungspunkte Regionalbus / Lokalbus mit Schienenverkehr**

- ▶ Der Wiesbadener Hauptbahnhof ist der wichtigste Verknüpfungspunkt zwischen dem Busverkehr, dem Schienenpersonennahverkehr und dem Fernverkehr.
- ▶ Der Regionalbusverkehr, der den Wiesbadener Hauptbahnhof bedient, ist grundsätzlich nach dem integrierten Taktfahrplan (ITF) vertaktet, um so die erforderlichen Anschlüsse am Hauptbahnhof herzustellen.
- ▶ Da die Lokalbusse tagesdurchgängig in dichter Taktfolge fahren, ist eine Abstimmung der Fahrplanzeiten auf die ITF-Knotenzeiten am Hauptbahnhof nicht notwendig. Selbst im Abendverkehr ist der Wiesbadener Hauptbahnhof im 15-Minuten-Takt an die wesentlichen Korridore des Lokalbusnetzes angebunden.
- ▶ Alle weiteren Bahnstationen auf Wiesbadener Gemarkung sind mit dem Lokalbus zu vernetzen:
  - ▶ Wiesbaden-Ost
  - ▶ Biebrich
  - ▶ Schierstein
  - ▶ Erbenheim
  - ▶ Igstadt
  - ▶ Auringen - Medenbach
  - ▶ Mainz-Kastel

Im Tagesverkehr ist an diesen Stationen aufgrund des dichten Taktes des Lokalbusverkehrs keine Fahrplanabstimmung mit den Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) erforderlich. Zur Schwachverkehrszeit ist eine fahrplanmäßige Verknüpfung notwendig, wenn eine relevante Fahrgastnachfrage besteht und es keine abgestimmten Alternativrouten gibt, die für den Fahrgast zumutbar sind.

- ▶ Die Anbindung der außerhalb der Gemarkung Wiesbadens liegenden Bahnstationen in Niedernhausen, Hochheim und Bremthal soll durch Linien des Wiesbadener Lokalbusverkehrs oder des Regionalbusverkehrs gewährleistet werden. Dadurch werden günstige Verbindungen zwischen den nördlichen Ortsteilen Wiesbadens und Frankfurt sowie weiteren Zielen im Rhein-Main-Gebiet hergestellt. Diese Linien sollen im RMV-Taktschema verkehren, um die Anschlüsse an den SPNV zu erleichtern. Fahrplanabstimmungen im Schwachverkehr sind anzustreben.

### **Umsteigen innerhalb des ÖPNV: Verknüpfungspunkte Lokalbus mit Regionalbus**

- ▶ Durch die gesetzten Vorgaben wird sichergestellt, dass der Regionalbus hinreichend mit dem Lokalbus vernetzt wird.

- ▶ Zur Schwachverkehrszeit ist eine fahrplanmäßige Abstimmung an definierten Verknüpfungspunkten notwendig, sofern eine relevante Fahrgastnachfrage dies erfordert.

### **Umsteigen innerhalb des ÖPNV: Verknüpfungspunkte Lokalbus mit Lokalbus**

- ▶ Die Umsteigepunkte im Lokalbusverkehr werden qualitativ abgestuft und anhand der Umsteigerzahlen kategorisiert. Das bestehende System ist nachfrageorientiert unter Berücksichtigung betrieblicher Aspekte weiterzuentwickeln.
- ▶ Zur Schwachverkehrszeit ist an den Umsteigepunkten eine fahrplanmäßige Abstimmung und eine Anschlusssicherung notwendig, sofern die Fahrgastnachfrage dies erfordert.

### **Umsteigen zwischen ÖPNV und Individualverkehr: P+R-Anlagen**

Als Park-and-Ride (P+R) wird die Verkehrsmittelkombination von ÖPNV und Pkw bezeichnet.

Angesichts der hohen ÖPNV-Verfügbarkeit in Wiesbaden ist P+R für die Wiesbadener Bevölkerung weniger relevant als für die Pendlerverkehre nach Wiesbaden.

Für die Pendlerströme nach Wiesbaden sind Standorte für P+R-Anlagen zu priorisieren, die möglichst noch außerhalb der Wiesbadener Stadtgrenze liegen. Dafür gibt es unter anderem folgende Gründe:

- ▶ Der volkswirtschaftliche Nutzen von P+R ist umso höher, je größer der ÖPNV-Wegeanteil an der gesamten Wegestrecke ist.
- ▶ Die Akzeptanz von P+R-Anlagen sinkt tendenziell, je weiter sich die Autofahrer bereits ihrem Ziel genähert haben.

Für die Standorte von P+R-Anlagen auf Wiesbadener Gemarkung gelten folgende Anforderungen:

- ▶ Neue Standorte für P+R-Anlagen sind grundsätzlich nur an Hauptachsen des Linienverkehrs einzurichten. P+R ist nur dort attraktiv, wo hohe Bedienungshäufigkeiten im ÖPNV angeboten werden.
- ▶ Neue P+R-Standorte müssen über eine hinreichend gute straßenseitige Anbindung verfügen. Standorte in oder in der Nähe von Wohngebieten sind möglichst auszuschließen, um lokale Belastungen durch zusätzliche Pkw-Verkehre zu vermeiden.
- ▶ P+R-Standorte an Bahnstationen sind insbesondere für Auspendler aus Wiesbaden attraktiv. Hier ist für die Stationen auf Wiesbadener Gemarkung zu prüfen, ob das vorhandene Angebot genutzt wird und ob es ausreichend dimensioniert ist.
- ▶ P+R erleichtert den Zugang zum ÖPNV, sind aber im Nahverkehrsplan auch als potenzielle Konkurrenz von Bus-Zubringerverkehren zu bewerten (Kanibalisierung des Bus-Zubringerverkehrs).

- ▶ P+R-Anlagen sollen über geeignete Beschilderungen (Wegeföhrung zur P+R-Anlage) und über dynamische Fahrgastinformationsanlagen verfügen, die aktuelle Informationen über die nächsten Abfahrtszeiten der Busse und Bahnen geben.

### **Umsteigen zwischen ÖPNV und Individualverkehr: B+R-Anlagen**

Die Kombination von Fahrrad und ÖPNV (Bike and Ride; B+R) bietet den Nutzern hohe Reisegeschwindigkeiten des ÖPNV zusammen mit der Flexibilität und der Fahrplanunabhängigkeit des Fahrrads. Dabei ist die Kombination Fahrrad - ÖPNV im Vergleich zum P+R umweltschonender und platzsparender.

B+R kann z.B. zu Schülerverkehrszeiten, zu einer Entlastung der Zubringerbusse beitragen.

Für B+R-Anlagen gelten folgende Anforderungen:

- ▶ B+R-Anlagen werden schwerpunktmäßig an Stationen des Schienenverkehrs vorgesehen.
- ▶ Für B+R-Anlagen an Bahnstationen ist zu prüfen, wie das vorhandene Angebot genutzt wird und ob es ausreichend dimensioniert ist.
- ▶ B+R-Anlagen haben über genügend Stellplatzkapazitäten in der Nähe zum Bahnsteig zu verfügen und einen effektiven Schutz vor Witterung, Diebstahl und Beschädigung zu bieten. Das Angebot an abschließbaren Stellplätzen ist zu überprüfen.
- ▶ Die Anlage von B+R-Stellplätzen sollte für Haltestellen des Busverkehrs insbesondere dort geprüft werden, wo feinträumige Buserschließungen nicht möglich sind.

## **2.3 Qualitätsstandards**

### **2.3.1 Haltestellen**

Als Zugangsstellen zum ÖPNV sind die (Bus-)Haltestellen wichtige Schnittstellen im Gesamtsystem öffentlicher Verkehr, deren Bedeutung im Zusammenhang mit der Beurteilung der Qualität aus Kundensicht nicht unterschätzt werden darf. Zwar ist insgesamt ein hoher Qualitätsstandard der Ausstattung anzustreben, doch wäre es weder sinnvoll noch praktikabel, für alle Haltestellen die gleichen (umfassenden) Ausstattungsmerkmale zu fordern. Von zentral gelegenen Verknüpfungspunkten in direkter Innenstadtlage bis hin zur einfachen „Bedarfshaltestelle“ am Rande einer Landstraße – zu groß sind die Unterschiede bezüglich der Funktion und des Fahrgastaufkommens.

Die unterschiedliche Bedeutung und Belastung muss daher bei der Entwicklung von Standards für die Haltestellenausstattung Berücksichtigung finden, um die verfügbaren Mittel zweckmäßig einsetzen zu können und kundenorientierte, realistische Vorgaben festlegen zu können.

Auch mit Blick auf die Forderungen nach einer vollständigen Barrierefreiheit kann, sofern man die Umsetzbarkeit in der Praxis nicht gänzlich außer Acht lassen möchte,

nicht der gleiche Ausstattungsstandard ohne Rücksicht auf Bedeutung, Lage und Funktion der Haltestellen gefordert werden.

Um eine praxisgerechte Basis für die Festlegung von Haltestellenstandards zu erhalten ist es daher sinnvoll, die Haltestellen in Kategorien einzuteilen und auf Grundlage dieser Kategorisierung unterschiedlich hohe Ausstattungsstandards als Zielvorgabe zu definieren.

Im Rahmen eines „Dachprojektes“ zur integrierten Bearbeitung von lokalen Nahverkehrsplänen zwischen dem RMV, RTV und der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH wurde entsprechend der Zielvorgaben des Vorhabens der Versuch unternommen, einen Kategorisierungsvorschlag auszuarbeiten, der übergreifend sowohl den Verhältnissen im Rheingau-Taunus-Kreis als auch in der Landeshauptstadt Wiesbaden gerecht werden kann.

Orientierung lieferte dabei neben der bestehenden Kategorisierung aus dem 2. NVP der Stadt Wiesbaden auch der für die Bahnhöfe und Stationen des RMV-Gebietes entwickelte Stationsrahmenplan (StaR\*).

Das für den Stationsrahmenplan entwickelte Kategorisierungsmodell wurde zielgerichtet weiterentwickelt und an die Verhältnisse im Busbereich angepasst.

Entsprechend dem StaR\*-Ansatz spielt dabei der Verknüpfungstyp, der sich anhand der an einem Halt theoretisch ergebenden Umsteigemöglichkeiten bestimmt, eine maßgebliche Rolle. Weitere Kriterien, die bei der Kategorisierung einer Haltestelle von Bedeutung sind:

- ▶ Anzahl der Ein-, Aus- und Umsteiger
- ▶ Raumstrukturelle Bedeutung
- ▶ Ausstattung im Bestand

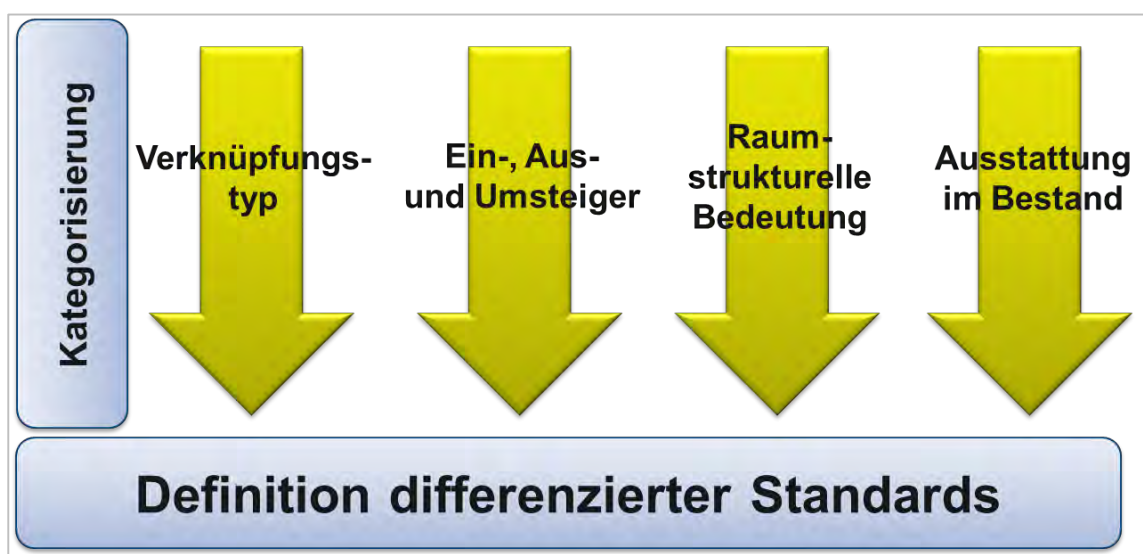


Abbildung 18: Kriterien für die Klassifizierung der Haltestellen

Einer gesonderten Erläuterung bedarf das Kriterium der raumstrukturellen Bedeutung. Die Zuordnung zu einem der sechs möglichen Verknüpfungstypen bestimmt sich in Abhängigkeit von der raumstrukturellen Bedeutung wie folgt:

- ▶ Um bei der Kategorisierung von Haltestellen auch räumliche Aspekte zu beachten, werden Haltestellen mindestens dem Typ 5 zugeordnet, sofern eines der folgenden Kriterien erfüllt ist:
  - ▶ Es handelt sich um die einzige Haltestelle und somit einzigen Zugangsort zum ÖPNV in einem Ort.
  - ▶ Es handelt sich um die „Referenzhaltestelle“ eines Ortes, die beispielsweise für eine Reisezeitanalyse herangezogen wird.
  - ▶ Es handelt sich um eine Haltestelle, bei der zukünftig von einem deutlich höheren Fahrgastpotenzial ausgegangen werden kann (z.B. neues Wohnbaugelände, Gewerbegebiet).
  - ▶ Es handelt sich um eine Haltestelle mit besonders hoher Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (z.B. Krankenhaus, Seniorenheim).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Bestimmung des Verknüpfungstyps in Abhängigkeit von der Andienung der Haltestelle durch die unterschiedlichen Produkte (z.B. Regionalbus, Lokalbus, flexible Verkehre).

Haltestelle entlang des Schienenverkehrs	Haltestelle entlang einer Regionalbuslinie	Haltestelle mit raumstruktureller Bedeutung	Verkehrende Produkte			Verknüpfungstyp
			Regionalbus	lokaler / städtischer Bus im Linienbetrieb	lokaler / städtischer Bus mit flexibler Bedienung	
X	O	O	X (mind. 1 Linie)			1
-	X	O	X	X (mind. 1 Linie)		2
-	X	O	X	-	-	3
-	-	O	-	X (mind. 2 Linien)		4
-	-	X	-	X (max. 1 Linie)		5
-	-	-	-	X (max. 1 Linie)		6
X	muss zutreffen					
O	kann zutreffen					
-	darf nicht zutreffen					

Tabelle 10: Klassifizierung der Haltestellen - Verknüpfungstyp

Anhand des Verknüpfungstyps sowie der Zahl der Ein-, Aus- und Umsteiger wird der Haltestellentyp (Kategorien A, B, C und D) wie folgt bestimmt

Verknüpfungstyp	Mindest-/ Maximalwert Ein-, Um- und Aussteiger	Haltestellenstandard
1	> 750	A
2	> 1.000	
3	> 1.250	
4	> 1.000	
1	≤ 750	B
2	250 < x ≤ 1.000	
3	250 < x ≤ 1.250	
4	250 < x ≤ 1.000	
5	> 100	
2	≤ 250	C
3	≤ 250	
4	≤ 250	
5	≤ 100	
6	> 100	
6	≤ 100	D

Tabelle 11: Klassifizierung der Haltestellen - Haltestellenstandard

Unter Anwendung der oben genannten Bewertung werden die Haltestellen in Wiesbaden in folgende Haltestellenstandards unterteilt, die somit die Grundlage für die Definition des jeweiligen Ausstattungsstandards darstellen.

Verknüpfungstyp	Haltestellenstandard				Gesamt
	A	B	C	D	
1	3	5	-	-	8
2	20	9	9	-	38
3	-	-	4	-	4
4	54	129	87	-	270
5	-	22	-	-	22
6	-	-	40	44	84
<b>Gesamt</b>	<b>77</b>	<b>165</b>	<b>140</b>	<b>44</b>	<b>426</b>

Tabelle 12: Verteilung der Haltestellen auf die jeweiligen Haltestellenstandards

Je nach Klassifizierung der Haltestelle soll diese über die definierten Standard- und Zusatzausstattungen verfügen.

Bei den 77 Haltestellen mit dem Haltestellenstandard A handelt es sich um folgende Haltestellen:

Wiesbaden Adelheidstraße	Wiesbaden Welfenstraße
Wiesbaden Adlerstraße	Wiesbaden Wilhelmstraße
Wiesbaden Berliner Straße	Wiesbaden Willy-Brandt-Allee / VHS
Wiesbaden Berufsschulzentrum	Wiesbaden-Biebrich Bahnhof Wiesbaden Ost
Wiesbaden Bismarckring	Wiesbaden-Biebrich Friedrich-Bergius-Straße
Wiesbaden Bleichstraße	Wiesbaden-Biebrich Herzogsplatz
Wiesbaden Carl-von-Linde-Straße	Wiesbaden-Biebrich Kahle Mühle P+R
Wiesbaden Dernsches Gelände	Wiesbaden-Biebrich Karawankenstraße
Wiesbaden Dreiweidenstraße	Wiesbaden-Biebrich Kasteler Straße
Wiesbaden Dürerplatz	Wiesbaden-Biebrich Rathenauplatz
Wiesbaden Elsässer Platz	Wiesbaden-Biebrich Rheinufer
Wiesbaden Eltviller Straße	Wiesbaden-Biebrich Robert-Krekel-Anlage
Wiesbaden Freizeitbad	Wiesbaden-Biebrich Theodor-Heuss-Ring
Wiesbaden Friedenstraße	Wiesbaden-Biebrich Wörther-See-Straße
Wiesbaden Gneisenaustraße	Wiesbaden-Bierstadt Plutoweg
Wiesbaden Hauptbahnhof	Wiesbaden-Bierstadt Poststraße
Wiesbaden Hochschule Rhein Main	Wiesbaden-Bierstadt Venatorstraße
Wiesbaden Kirchgasse	Wiesbaden-Bierstadt Zieglerstraße
Wiesbaden Kleinfeldchen	Wiesbaden-Dotzheim Dotzheim-Mitte
Wiesbaden Kochbrunnen	Wiesbaden-Dotzheim Dr.H.Schmidt-Kliniken
Wiesbaden Kurhaus / Theater	Wiesbaden-Dotzheim Juister Straße
Wiesbaden Landeshaus	Wiesbaden-Dotzheim Karl-Legien-Straße
Wiesbaden Langenbeckplatz / St.-Josefs-Hospital	Wiesbaden-Dotzheim Nordstrander Straße
Wiesbaden Loreleiring	Wiesbaden-Dotzheim Schelmengraben
Wiesbaden Luisenplatz	Wiesbaden-Dotzheim Stephan-Born-Straße
Wiesbaden Michelsberg	Wiesbaden-Erbenheim Egerstraße
Wiesbaden Nordfriedhof	Wiesbaden-Erbenheim Hermann-Ehlers-Schule
Wiesbaden Nußbaumstraße	Wiesbaden-Klarenthal Flachstraße
Wiesbaden Paulinen-Klinik	Wiesbaden-Klarenthal Graf-von-Galen-Straße
Wiesbaden Platz der Deutschen Einheit	Wiesbaden-Klarenthal Klosterweg
Wiesbaden Rheinstraße / Rhein-Main-Hallen	Wiesbaden-Mainz-Kastel Bahnhof
Wiesbaden Ringkirche	Wiesbaden-Mainz-Kastel Brückenkopf
Wiesbaden Rothstraße	Wiesbaden-Mainz-Kostheim Uthmannstraße
Wiesbaden Scheffelstraße	Wiesbaden-Naurod Fondetter Straße
Wiesbaden Schiersteiner Straße	Wiesbaden-Nordenstadt Wallauer Weg
Wiesbaden Schwalbacher Str. / LuisenForum	Wiesbaden-Schierstein Freudenberg Hermann-Löns-Str.
Wiesbaden Waldstraße	Wiesbaden-Schierstein Zeilstraße
Wiesbaden Webergasse	Wiesbaden-Sonnenberg Hofgartenplatz
Wiesbaden Weidenbornstraße / JUVZ	

Tabelle 13: Wichtige Haltestellen in Wiesbaden (Haltestellenstandard A)

In der nachfolgenden Tabelle werden auf der Basis der Haltestellenstandards die Ausstattungsmerkmale festgelegt.

Merkmale	empfohlen für die Haltestellentypen			
	A	B	C	D
<b>Orientierung</b>				
Haltestellenschild	x	x	x	x
Haltestellenname	x	x	x	x
Verbund- und Unternehmenskennzeichen	x	x	x	x
Liniennummern	x	x	x	x
Fahrtziele der Linien	x	x	x	x
Einheitliche Gestaltung	x	x	x	x
Wegweisung (insbesondere bei niveaufreien Anlagen)	x	(x)	-	-
<b>Aufenthalt</b>				
Sitzgelegenheit	x	x	(x)	(x)
Witterungsgeschützte Wartegelegenheiten	x	x	(x)	(x)
Abfalleimer	x	x	x	x
Toilette	(x)	-	-	-
<b>Fahrgastinformation</b>				
Service-Hinweise (Notruf, Verkaufsstellen)	x	x	x	(x)
Uhr	x	(x)	-	-
dynamische Fahrgastinformation	x	(x)	-	-
Stadtplan evtl. Ausschnitt, Umgebungsplan	x	(x)	(x)	(x)
Aushangfahrplan mit Linienverlauf	x	x	x	x
ÖPNV-Liniennetzplan, evtl. Ausschnitt (stationäre Fahrgastinformation)	x	x	(x)	(x)
Tarif- und Vertriebsinformationen (stationäre Fahrgastinformation)	x	x	(x)	(x)
Mobilitätszentrale	(x)	-	-	-
Hinweis auf wichtige Ziele in der Umgebung	(x)	-	-	-
Basisinformationen in englischer Sprache	(x)	-	-	-
<b>Service und Sicherheit</b>				
Tourismusinformationen, Kultur- und Veranstaltungshinweise	(x)	-	-	-
Fahrradabstellanlagen	(x)	(x)	-	-
Kiosk, Gaststätte/Stehcafé, sonstige Servicebetriebe (Lebensmittel, Buchhandlung usw.)	(x)	-	-	-
Briefkasten	(x)	-	-	-
Videokamera (zur Überwachung des Betriebsablaufs)	(x)	(x)	-	-
Beleuchtung im gesamten Haltestellenbereich	x	x	(x)	(x)
WLAN	(x)	(x)	-	-
Fahrkartenautomat (Stadt)	x	(x)	(x)	-

(x) = Prüfung im Einzelfall

- = Ausstattung nicht erforderlich

Tabelle 14: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen



Die Einhaltung der Merkmale an den Haltestellen ist abhängig von der Möglichkeit der Umsetzung z.B. aus platztechnischen Gründen bei dem Liniennetzplan sowie Tarif- und Vertriebsinformationen.

Die entsprechenden Ausstattungen sind mittel- bis langfristig zu gewährleisten. Des Weiteren ist eine regelmäßige Reinigung und Wartung der Anlagen sicherzustellen. Die Bedeutung der Sauberkeit sollte dabei nicht unterschätzt werden. Verschmutzte und beschädigte Einrichtungen senken die Aufenthaltsqualität und vermitteln den Eindruck, dass es sich um unkontrollierte öffentliche Räume handelt, in denen das subjektive Sicherheitsgefühl deutlich sinkt.

### **Ausstattung der Haltestellen unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit**

In der folgenden Tabelle werden die Ausstattungsmerkmale für die Ausgestaltung der Haltestellen unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit aufgeführt.

Merkmale Barrierefreiheit	empfohlen für die Haltestellentypen			
	A	B	C	D
<b>Zugang zur Haltestelle</b>				
Sichere Überquerungsstellen führen zu den Haltestellen	x	x	(x)	(x)
Der Zugang zur Haltestelle ist von mindestens einer Seite barrierefrei zu gewährleisten (ohne Stufen und Treppen, Durchgangsbreite mind. 0,90 m, max. Querneigung von Rampen 6 %, keine Längsneigung)	x	x	x	x
<b>Breite der Wartefläche und Wetterschutz</b>				
Wartefläche mit einer nutzbaren Mindestbreite von 2,50 m	x	x	(x)	(x)
Sicherstellung einer Durchgangsbreite von mindestens 0,90 m bei der Anordnung von Masten etc. auf der Wartefläche	x	x	x	x
Vor Fahrgastinformationsvitriolen, Bedieneinrichtungen und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen: Rangierflächen von mindestens 1,50 m x 1,50 m	x	x	x	x
Fester, rutschtieferer Bodenbelag	x	x	x	x
Sitzgelegenheit	x	x	x	(x)
Witterungsgeschützte Wartegelegenheiten	x	x	x	(x)
<b>Schnittstelle Haltestelle - Fahrzeug</b>				
Ziel: Reststufenhöhe zwischen Wartebereich und Fahrzeugboden	max. 5 cm	max.5 cm	max. 5cm	max. 5cm
Spaltbreite zwischen Wartebereich und Fahrzeugboden	max. 5 cm	max.5 cm	max. 5cm	max. 5cm
Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (z. B. Hublifte, Rampen, Überfahrbrücken etc.) bei Überschreiten der genannten Reststufenhöhen und Spaltbreiten	x	x	x	x
<b>Orientierung und Information</b>				
optisch-taktile Leitstreifen (Bodenindikatoren)	x	x	x	x
Einrichtung akustischer Fahrgastinformationen (automatische Ansage am Bussteig)	x	(x)	-	-
Bereitstellung von Informationen nach dem 2-Sinne-Prinzip	x	x	(x)	(x)
<b>Erreichbarkeit, Anordnung und Ausgestaltung der Fahrgastinformationen und Bedieneinrichtungen</b>				
Stufenlose Erreichbarkeit von Fahrgastinformationsvitriolen und Bedieneinrichtungen (Fahrkartenautomaten, Notrufsäulen etc.)	x	x	x	x
Anordnung von Bedienelementen in Höhe von ca. 0,85 m (Achismaß)	(x)	(x)	(x)	(x)
Visuell kontrastreiche Gestaltung der Bedienelemente	(x)	(x)	(x)	(x)
Hinweistafeln, Fahrplänen und Aushängen sollten in einer Höhe zwischen 1,00 m und 1,60 m angebracht werden	x	x	x	x

Tabelle 15: Ausstattung der Haltestellen je Haltestellenstandard für die Barrierefreiheit

Die Einhaltung der Merkmale an den Haltestellen ist abhängig von der Möglichkeit der Umsetzung z.B. aus topografischen Gründen.

### 2.3.2 Fahrzeuge

Der Busverkehr ist grundsätzlich mit niederflurigen Fahrzeugen durchzuführen, um barrierefreies Ein- und Aussteigen zu gewährleisten. Auch die Bewegungsfreiheit innerhalb des Fahrzeugs soll für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste so weit wie möglich sicher-

gestellt werden. Eine 100%-ige Niederflrigkeit der Fahrzeuge ist jedoch nicht erforderlich; insbesondere dann nicht, wenn dies maßgeblichen Einfluss auf die Beschaffungskosten hat.

Vor dem Hintergrund, dass nicht alle Haltestellen kurzfristig behindertengerecht ausgebaut werden können, sind die Busse darüber hinaus so auszustatten, dass barrierefreies Ein- und Aussteigen erleichtert wird (Klapprampe, Kneeling: durch „Kneeling“ kann die Einstiegsseite um 50 bis 70 mm abgesenkt werden). Vom Fahrpersonal ist bei Bedarf Hilfestellung zu leisten.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen modern, umweltfreundlich und geräuscharm sein. Diese Vorgaben gelten für den Lokalbus- und den Regionalbusverkehr gleichermaßen.

Im Folgenden sind die Qualitäts- und Ausstattungsstandards für Fahrzeuge des Lokalbusverkehrs im Einzelnen aufgeführt.

Qualitätskriterium / Ausstattungsmerkmal	
Alter	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Höchstalter der im Linienverkehr eingesetzten Busse 12 Jahre</li> <li>▶ Durchschnittsalter sollte maximal 6 Jahre</li> <li>▶ Ausnahme: 3 % des Fuhrparks bei Einsatz dieser Fahrzeuge nur in der HVZ an Schultagen</li> </ul>
Fahrzeugtyp	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 100 % Standard-Niederflur Linienbus (auch Low-Entry-Bus)</li> <li>▶ Ausnahme: 3 % des Fuhrparks bei Einsatz dieser Fahrzeuge nur in der HVZ an Schultagen</li> <li>▶ Kleinbusse</li> </ul>
Ein- und Ausstiegshilfen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ mechanische Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und / oder Kinderwagen an Tür 2</li> <li>▶ Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektronisch-pneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite</li> <li>▶ Rufeinrichtungen (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an / bei Tür 2</li> <li>▶ Rufeinrichtung (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste innen im Bereich der Sondernutzfläche</li> <li>▶ Haltewunsch Tasten in ausreichender Zahl</li> </ul>
Anzahl der Türen	▶ mindestens 2, Gelenkbus mindestens 3 Türen
Anzahl der Sitzplätze	▶ maximale Sitzplatzanzahl
Ausreichender Sitzabstand	▶ mindestens 680 mm
Ausgestaltung Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Sitzschale mit Sitzbezug</li> <li>▶ Die Gestaltung der Sitzplätze orientiert sich an der EU-Busrichtlinie (Richtlinie 2001/85/EG) unter besonderer Berücksichtigung des Anhang VII „Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“.</li> <li>▶ Gemäß dieser Richtlinie sind in den Fahrzeugen mindestens zwei ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen vorzuweisen. Diese Sitze sind nahe der zum Ein- / Ausstieg geeigneten Türen im vorderen Bereich anzubieten.</li> </ul>

Qualitätskriterium / Ausstattungsmerkmal	
Ausgestaltung Stehplätze	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Für alle Körpergrößen und Armlängen der Fahrgäste sind bei Innenschwingtüren an Türblättern, bei Außenschwingtüren am Handlauf taktile vertikale Haltestangen sowie im Türbereich zusätzliche Haltegriffe anzuordnen.</li> </ul>
Stehperron / Sondernutzungsflächen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ausgewiesene flexible Sondernutzfläche (<math>\geq 900 \times 1.300</math> mm) mindestens gegenüber von Tür 2 für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder o.ä. .</li> <li>▶ Für Rollstuhlfahrer ist im Bereich des Stehperrons eine Rückenstütze anzubringen.</li> </ul>
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Alle Fahrzeuge müssen der EU-Busrichtlinie (Richtlinie 2001/85/EG) entsprechen. In der Richtlinie werden zahlreiche technischen Details vorgegeben, die insbesondere die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten soll.</li> <li>▶ Wegfahrsperrung (Türsicherung)</li> </ul>
Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte.</li> </ul>
Fahrgastraumbeleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Getrennt zuschaltbare für den vorderen und den hinteren Fahrzeugbereich (Verhindern der Blendwirkung). Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (z.B. Spots oder Trittstufenleuchten).</li> </ul>
Belüftung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ausreichende Belüftungsmöglichkeit im Fahrgastraum sowie im Bereich des Fahrerplatzes.</li> </ul>
Heizung / Klimatisierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Heizung; Klimaanlage bei Neuanschaffungen</li> </ul>
Lärm-/ Schadstoffemission	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Neufahrzeuge: zur Zulassung gültige Abgasnorm, mindestens aber EURO V / EEV – Standard</li> <li>▶ Altfahrzeuge: bis EURO III mit CRT-Filter EURO IV ab 2006 EURO V ab 2007</li> </ul>

Qualitätskriterium / Ausstattungsmerkmal	
RBL-Fähigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kompatibilität der Fahrzeuge mit dem in Wiesbaden vorhandenen und von der LNO betriebenen rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL).</li> <li>▶ Beteiligung an der RBL-Vorhaltung, die bei der LNO liegt.</li> <li>▶ Kostenbeteiligung an der RBL-Leitstelle, die bei der LNO liegt.</li> </ul>
Ausrüstung mit Sprech- und Datenfunk	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kompatibilität des Systems mit dem vorhandenen RBL.</li> <li>▶ Kommunikationsmöglichkeit zwischen dem Fahrzeugführer und Betriebsleitstelle (Sprech- und Datenfunk; Voraussetzung stabile Netzabdeckung).</li> <li>▶ Bordmikrofon u.a. für Kundeninformationen bei Störungen.</li> </ul>
Videokamera	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Installation von Videokameras bei Neuanschaffung von Fahrzeugen.</li> </ul>
Fahrgastinformation im Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Akustische Haltestellenansage über Sprachspeicher (digitales Ansagegerät).</li> <li>▶ Haltewunschtasten in ausreichender Zahl</li> <li>▶ Stopp-Anzeige</li> <li>▶ Dynamische Anzeige des Linienverlaufs</li> <li>▶ Netzplan</li> </ul>
Automatische Fahrgastzählung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Erfassung Ein- und Aussteiger</li> <li>▶ Erfassung des Besetzungsgrads</li> <li>▶ Online-Übertragung an RBL</li> </ul>
Fahrgastinformation am Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Linienbeschilderung außen (frei programmierbar und alphabetisch als elektrische Vollmatrizenanzeige): <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Fahrzeugfront: Fahrtziel und Linienbezeichnung</li> <li>▶ Einstiegsseite: Linienverlauf und Linienbezeichnung</li> </ul> </li> <li>▶ Fahrzeugheck: Linienbezeichnung</li> </ul>
Erscheinungsbild der Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Erkennbarkeit der Busse als Wiesbadener Linienverkehre. <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ RMV-Logo am Fahrzeug außen</li> </ul> </li> </ul>

Qualitätskriterium / Ausstattungsmerkmal	
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Anforderungen an den Vertrieb von Fahrkarten im Fahrzeug richten sich nach den jeweils aktuellen RMV-Vorgaben – insbesondere zum eTicket und elektronischen Fahrgeldmanagement.</li> </ul>
Motor	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Angemessene Motor- und Getriebeleistung (gem. § 35 StVZO) entsprechend den topografischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben.</li> </ul>

Tabelle 16: Qualitätsstandards für Fahrzeuge

Darüber hinaus werden für den Busverkehr in Wiesbaden folgende Vorgaben definiert:

- ▶ Die Fahrzeuge sind regelmäßig zu reinigen.
- ▶ Die Fahrradmitnahme im Bus ist grundsätzlich zu gestatten, wenn der Besetzungsgrad dies zulässt.

Die Verkehrsunternehmen sind dazu zu verpflichten, das gegenwärtig vorhandene Komfortniveau der Fahrzeuge mindestens beizubehalten und die geplanten Investitionen entsprechend dem Stand der Technik vorzunehmen.

### 2.3.3 Barrierefreiheit

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) mit Stand 2013 wird in § 8 Abs. 3 Satz 3 festgehalten: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“

Das Erreichen dieser Barrierefreiheit erfordert eine Reihe von technischen Voraussetzungen, die im Folgenden beschrieben sind.

#### **Nutzergruppen und deren Anforderungen an barrierefreie Verkehrsanlagen**

Die Anforderungen für eine selbstständige Nutzung des ÖPNV können sehr unterschiedlich und vielfältig ausgeprägt sein. Relevant sind dabei nicht nur direkte Einschränkungen des Bewegungsapparates. Auch sensorische und kognitive Einschränkungen sowie weitere reiserelevante Rahmenbedingungen, wie die Mitnahme von Gepäck und Kinderwagen sind bedeutsam für die Mobilität.

In der nachfolgenden Abbildung wird im Überblick eine Klassifizierung mobilitätsrelevanter Einschränkungen aufgezeigt. Sie ist eine angepasste Fassung der „Übersicht

mobilitätseingeschränkter Menschen“ aus „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV)<sup>11</sup>:

mobilitätsbehindert im engeren Sinne		mobilitätsbehindert im weiteren Sinne	
Körperbehinderte Menschen	Gehbehinderte Menschen	reisebedingt	Fahrgäste mit Gepäck
	Rollstuhlnutzende Menschen		Fahrgäste mit Kinderwagen
	Arm- und handbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Fahrrädern
	Klein- und Großwüchsige Menschen		Fahrgäste mit Einkaufs- / Gepäckwagen
			Fahrgäste mit Hunden
Sehgeschädigte Menschen	Sehbehinderte Menschen Blinde Menschen	Werdende Mütter	
Hörbehinderte Menschen	Schwerhörige Menschen Gehörlose Menschen	Übergewichtige Menschen	
Sprachbehinderte Menschen		Ortsunkundige Menschen	
Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen	Lernbehinderte Menschen Geistig behinderte Menschen	Menschen mit temporären Einschränkungen	
Psychisch behinderte Menschen		Menschen mit Allergien	
		Sprachunkundige Menschen	
		altersbedingt	Ältere Menschen Kleinkinder

Abbildung 19: Übersicht mobilitätseingeschränkter Menschen

Bei der Nutzung des ÖPNV kommt es bei Personen mit eingeschränkter Mobilität häufig zu Alltagsproblemen wie in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt (in Anlehnung an Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), 2012: „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“, S. 30):

Nutzergruppe	Häufige Alltagsprobleme bei ÖPNV-Nutzung
Rollstuhlnutzende Fahrgäste	Zugang zu Haltestelle und Bahnsteig; Überwindung Stufen / Treppen; Einstieg ins Fahrzeug; Aufstellmöglichkeiten in den Fahrzeugen; Erreichbarkeit von Bedienelementen und Informationstafeln (vgl. dazu auch „kleinwüchsige Fahrgäste / Kinder“)
Rollatornutzende und gehbehinderte Fahrgäste	Langes Laufen und Stehen; Zugang zu Haltestelle und Bahnsteig; Überwindung Stufen / Treppen; Einstieg ins Fahrzeug; Aufstellmöglichkeiten in den Fahrzeugen; fehlende Sitzgelegenheiten; Benutzung der Festhaltungsmöglichkeiten; Benötigen von Vorbereitungszeit beim Fahrzeugausstieg

<sup>11</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA, Ausgabe 2011, Köln



Nutzergruppe	Häufige Alltagsprobleme bei ÖPNV-Nutzung
Arm- und handbehinderte Fahrgäste	Bedienen von Tastern und Automaten; Benutzung der Festhaltungsmöglichkeiten
Sehgeschädigte und blinde Fahrgäste	Auffinden der Haltestelle, Bordsteinkante, Einstiegstür, Automaten und Bedienelemente; Nutzbarkeit und Lesbarkeit von visuellen Informationen (Fahr- / Liniennetzpläne, Ausstiegshaltestelle etc.); Auswahl der richtigen Linie / der richtigen Fahrtrichtung an zentralen Haltestellen; Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle; Gefährdung, da visuelle Warnsignale und Ähnliches nicht wahrnehmbar; Verletzungsgefahr durch fehlende Orientierung (Anstoßen, Stürzen, Stolpern)
Schwerhörige und Gehörlose Fahrgäste	(Ausschließlich) akustischen Informationen können nicht oder schwer erfasst werden; Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle; Gefährdung, da akustische Warnsignale, Fahrgeräusche etc. nicht oder kaum wahrgenommen werden können
Fahrgäste mit kognitiven Beeinträchtigungen	Nichtverstehen von Fahr- und Liniennetzplänen, statischen und dynamischen Informationen, Orientierungshilfen und Warnhinweisen; Nichtverstehen von Automaten und Bedieneinrichtungen; Orientierungsprobleme an komplexen Haltestellen
Kleinwüchsige Fahrgäste / Kinder	Erreichbarkeit von Bedienungstastern, Fahrkartenautomaten, Sprechereinrichtungen und Festhaltungsmöglichkeiten; Erreichbarkeit von Informationstafeln (Fahrplan- / Liniennetzpläne etc.)
Fahrgäste mit Kinderwagen / sperrigem Gepäck	Überwindung von Stufen / Treppen; Ggf. angewiesen auf Hilfestellung durch Dritte beim Ein- und Aussteigen; zu gering bemessener Abstellplatz / fehlende Sitzgelegenheit für die (Begleit-)Person
Fahrgäste mit Orientierungsschwierigkeiten, Ortsunkundige	Orientierungsprobleme an komplexen Haltestellen; Auswahl der richtigen Linie / der richtigen Fahrtrichtung an zentralen Haltestellen; Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle
Ältere Fahrgäste	Überwinden von Stufen / Treppen und weite Fußwegen; langes Stehen; eingeschränkte Standsicherheit; Umgang mit „moderner Technik“; fehlende Sitzmöglichkeiten; Hörbarkeit von akustischen Informationen; Lesbarkeit von optischen Informationen; längere Reaktions- und Vorbereitungszeiten

Tabelle 17: Alltagsprobleme mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV

Die vorangegangenen Ausführungen verdeutlichen die hohe Bandbreite der Nutzergruppen und deren Einschränkungen. Daraus resultieren vielfältige Nutzeranforderungen in den unterschiedlichsten Ausprägungen. Dabei kommt es zu Übereinstimmungen und Ergänzungen der Anforderungen, ebenso wie zu sich widersprechenden Anforderungen. Die sich widersprechenden Anforderungen bergen ein erhebliches Konfliktpotenzial. Hier sind die Anforderungen im Sinne eines „Designs für Alle“ abzuwägen und akzeptanzfindende Lösungen auszuhandeln.

## **Verständnis und Umsetzung der Barrierefreiheit in der Landeshauptstadt Wiesbaden**

Bei der Fortschreibung und Umsetzung des Nahverkehrsplans der Stadt Wiesbaden werden die Anforderungen von Nutzern mit mobilitätsrelevanten Einschränkungen bestmöglich berücksichtigt. Ziel ist es, möglichst barrierefreie Lösungen mit vorhandenen Mitteln, Möglichkeiten und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten zu erreichen. Dabei werden im Sinne des „Designs für Alle“ die Anforderungen der einzelnen Nutzergruppen abgewogen und akzeptanzfindende Lösungen angestrebt.

Der Nahverkehrsplan schafft als Planungsinstrument die Grundlage für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. Für einen barrierefreien ÖPNV ist daher die gesamte Reisekette aus Nutzersicht zu betrachten. Dabei kommt den Schnittstellen zwischen den einzelnen Reiseabschnitten eine besondere Bedeutung zu. Hervorzuheben sind insbesondere die Schnittstellen:

- ▶ zwischen Bus- / Bahnsteig und Fahrzeug um einen nutzerfreundlichen Ein- / Ausstieg anzubieten, sowie
- ▶ Umsteigehaltestellen in ihrer wichtigen Funktion zur Anschlusssicherung: Ermöglichen des barrierefreien Umstiegs auf andere Linien oder Verkehrsmittel.

Neben der Reisekette selbst, sind auch die dazugehörige Informationen zu betrachten.

Ein weiterer Schwerpunkt ist daher auch die Berücksichtigung der Belange sensorisch behinderter Menschen. Für sehingeschränkte und blinde Menschen ist die Auffindbarkeit von Bus- und Bahnsteigen durch den Ausbau von Bodenindikatoren in ihrer Leit-, Auffinde- und Warnfunktion voranzutreiben. Von elementarer Bedeutung ist die Darstellung von Informationen anhand des „Zwei-Sinne-Prinzips“. Alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten für mindestens zwei Sinne erfassbar sein, z.B. durch visuell kontrastreiche Bodenindikatoren (angesprochen sind die Sinne „Sehen“ und „Tasten“) oder durch Fahrgastinformation als Anzeige und Ansage (angesprochen sind die Sinne „Sehen“ und „Hören“).

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung ist auch die Berücksichtigung der Belange älterer Menschen von großer Bedeutung. Neben der größer werdenden Gruppe der Rollatornutzenden und Geheingeschränkten sind auch die sensorischen Einschränkungen und die Distanzempfindlichkeit älterer Menschen zu berücksichtigen.

### **Haltestellen**

Haltestellen tragen durch ihr Erscheinungsbild und die Qualität der Ausstattung zur Gestaltung des Straßenraumes und zur Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei. Sie sollten barrierefrei gestaltet sein, um mobilitätseingeschränkten Menschen die eigenständige Nutzung des ÖPNV im Sinne des Leitziels „Mobilität für Alle“ zu ermöglichen. In einem ersten Schritt sollten die wichtigsten Ziele von einer barrierefrei gestalteten Haltestelle aus erreichbar sein. Nach und nach sind weitere Haltestellen barrierefrei umzugestalten.

Grundsätzlich sind folgende Anforderungen der Barrierefreiheit zu beachten:

Haltestellentyp:

- ▶ Buskaps oder Haltepunkte am Fahrbahnrand sind gegenüber Busbuchten zu bevorzugen, da sie ein paralleles Anfahren der Haltestelle und damit günstigere Einstiegsverhältnisse ermöglichen.

Erreichbarkeit:

- ▶ Der Zugang zur Haltestelle ist von mindestens einer Seite barrierefrei zu gewährleisten (Beachtung von Stufen, Rampen, Quer- und Längsneigung, Bemessung des Verkehrsraumes, Hindernissen, Bodenbelägen).
- ▶ Sichere Überquerungsstellen führen zu den Haltestellen.

Minimierung von Reststufe und Spaltbreite beim Ein- und Ausstieg:

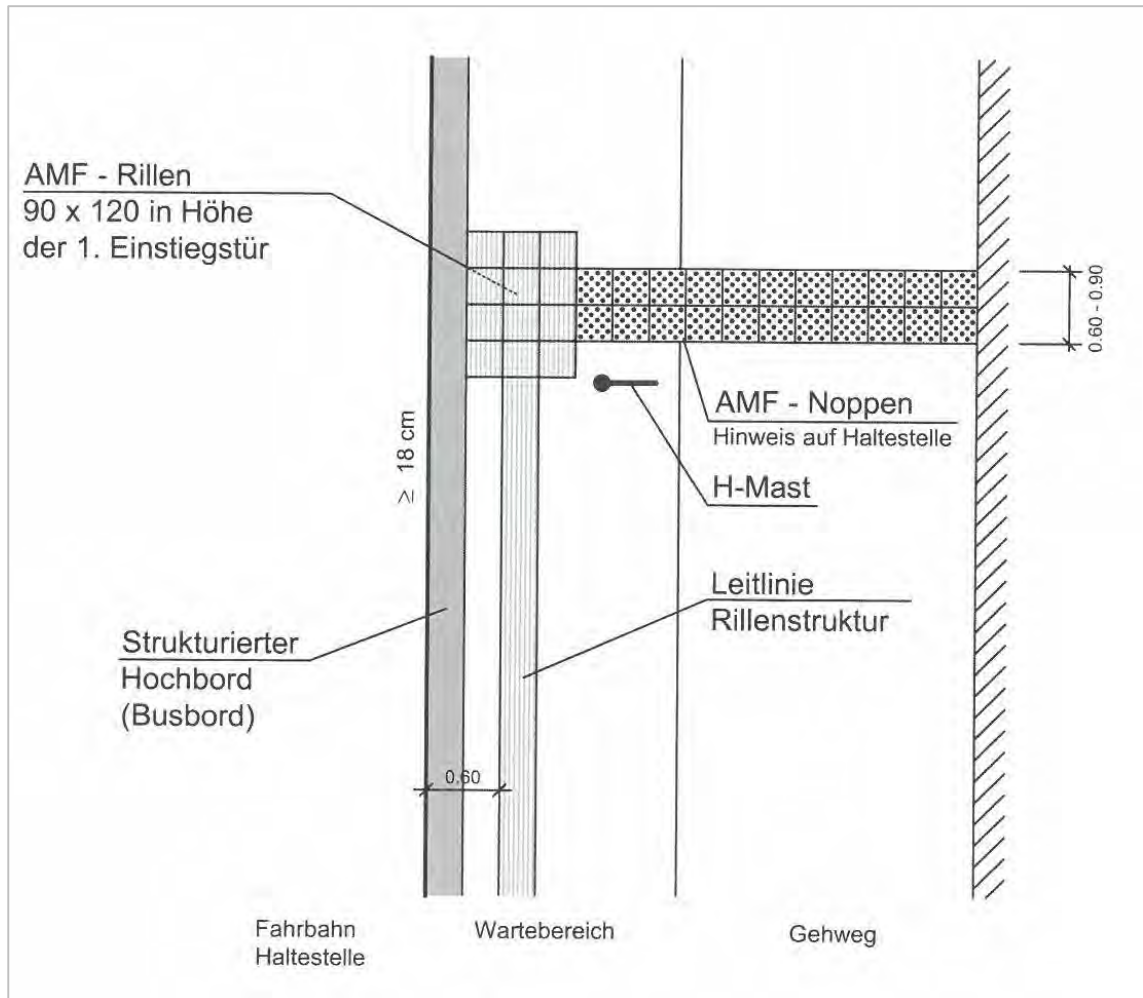
- ▶ Reststufenhöhe und Spaltbreite zwischen Haltestellenwartebereich und Fahrzeugboden sind möglichst klein zu halten. Betragen Reststufenhöhe und Spaltbreite maximal 5 cm, können Personen mit Rollstuhl in der Regel öffentliche Verkehrsmittel ohne Hilfe Dritter nutzen.
- ▶ Einbau von Formsteinen, für ein möglichst nahes Heranfahren der Busse an die Bordsteinkante der Haltestelle.
- ▶ Bei einer Reststufenhöhen und Spaltbreiten von mehr als 5 cm sollten fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (z.B. Hublifte, Rampen, Überfahrbrücken etc.) angeboten werden.

Bodenindikatoren an Zugangsstellen zum ÖPNV:

Bodenindikatoren fungieren als optisch-taktile Leit- und Orientierungssysteme für Blinde und Sehbehinderte. Sie übermitteln durch spezielle Oberflächenstrukturen, Materialien und Farbkontraste Informationen auf taktilem, akustischem und visuellen Weg. Sie können darüber hinaus allen Fahrgästen zur Orientierung und Warnung dienen. Die wesentlichen Elemente von Bodenindikatoren an Haltestellen sind:

- ▶ Auffang- / Auffindestreifen (Aufmerksamkeitsfeld): Zum Auffinden der Haltestelle und des Einstiegsbereichs dient der Auffang- / Auffindestreifen. Dieses Aufmerksamkeitsfeld ist quer über die gesamte Gehwegbreite angeordnet, um sehbehinderte oder blinde Menschen „aufzufangen“ und auf die Haltestelle bzw. den Einstiegsbereich hinzuweisen. Er ist mit einer Tiefe von mindestens 60 cm, vorzugsweise 90 cm auszubauen. Für Auffang- / Auffindestreifen eignen sich Noppenplatten, da sie sich deutlich vom umgebenden Bodenbelag abheben.
- ▶ Einstiegsfeld (Aufmerksamkeitsfeld): Der Auffang- / Auffindestreifen führt zum Einstiegsfeld am Bus- / Bahnsteig, welches den Einstiegsbereich zur 1. Einstiegstür eines Fahrzeugs markiert. Zur Unterscheidung sollten hier quer zum Bord verlegte Rippenplatten zum Einsatz kommen. Das Einstiegsfeld sollte eine Größe von 90 cm x 120 cm aufweisen und mit einem Sicherheitsabstand von 30 cm zur Bus- / Bahnsteigkante eingebaut werden. Innerhalb des Einstiegsfeldes sollten keine Einbauten (Haltestellenmast, Papierkorb) platziert werden.

- ▶ Leitstreifen: Der Leitstreifen besteht aus quer zum Steig verlaufenden Rippenplatten. Er sollte mindestens 30 cm breit sein und einen Mindestabstand von 60 cm zur Bussteig- / Bahnsteigkante aufweisen. Bei schwach frequentierten Haltestellen ohne separaten Wartebereich ist er nicht notwendig. An stark frequentierten Haltestellen, zentralen Einrichtungen und Umsteigeanlagen dienen Leitstreifen allen Fahrgästen im Sinne eines „Design für Alle“ als Warnstreifen und zur Orientierung.



Quelle: Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung: Leitfaden Unbehinderte Mobilität, S. 92

Abbildung 20: Bodenindikatoren an einer Haltestelle am Fahrbahnrand

#### Ausreichende Breite der Wartefläche und des Wetterschutzes:

- ▶ Es ist gemäß EAÖ<sup>12</sup> eine nutzbare Mindestbreite der Wartefläche für Fahrgäste von 2,50 m anzusetzen. Vor Einbauten und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen sind Rangierflächen von mindestens 1,50 m x 1,50 m erforderlich. Bei Mischflächen sind größere Breiten anzustreben, um Behinderungen zwischen Fußgängern und Radfahrern zu minimieren.
- ▶ Die Länge der Wartefläche ergibt sich aus den betrieblichen Anforderungen, u.a. den Fahrzeuglängen.

<sup>12</sup> Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs

- ▶ Fester, rutschsicherer Bodenbelag.

#### Wartehallen / Überdachungen:

- ▶ Überdachungen sind möglichst auf separaten Warteflächen aufzustellen, um Gehwegbereiche frei zu halten.
- ▶ Seiten- und Rückwände sind transparent und visuell kontrastreich gerahmt sowie mit visuell kontrastreichen Markierungsstreifen gekennzeichnet.
- ▶ Seitenwände reichen bis auf Bodenniveau herunter bzw. weisen einen maximalen Abstand von 15 cm zum Boden auf, da frei schwebende Seitenwände ein Gefährdungspotenzial insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen darstellen.
- ▶ Sitzgelegenheiten und Stell- und Rangierflächen für Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen sind vorhanden.
- ▶ Einbauten und Möblierungen wie z.B. Fahrradständer, Papierkörbe sollten so angeordnet sein, dass sie keine Verkehrs- und Sicherheitsräume und Bodenindikatoren verstellen.

#### **Fahrgastinformation**

Art und Qualität der Fahrgastinformation sind abhängig von Lage und Funktion der jeweiligen Haltestelle und orientieren sich am RMV-Standard. Um die visuellen Informationen auch für sehingeschränkte Menschen lesbar zu machen, ist auf folgende Faktoren zu achten:

- ▶ Leuchtdichtekontrast (hell / dunkel)
- ▶ Schriftgröße / Größe des Sehobjektes z.B. Aushangfahrplan
- ▶ Form (z.B. Schriftart)
- ▶ räumliche Anordnung des Sehobjektes (z.B. Sichthöhe)
- ▶ ausreichende und blendfreie Belichtung bzw. Beleuchtung

Weiterführende Informationen finden sich in der DIN 32975 („Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“).

Fahrgastinformationen sowie sämtliche Bedieneinrichtungen einer Haltestelle sollten barrierefrei erreichbar, lesbar und bedienbar sein. Wichtig sind u.a.:

- ▶ Stufenlose Erreichbarkeit von Fahrgastinformationsvitruinen und Bedieneinrichtungen z.B. Fahrkartenautomaten.
- ▶ Wendefläche von mindestens 1,50 m x 1,50 m vor den einzelnen Elementen.
- ▶ Anordnung von Bedienelementen in einer Höhe von ca. 0,85 m (Achismaß, Mitte des jeweiligen Elements).
- ▶ Visuell kontrastreiche Gestaltung der Bedienelemente).
- ▶ Hinweistafeln, Fahrpläne und Aushänge, die eine mittlere Sichthöhe von 1,30 m aufweisen.

Je nach Funktion einer Haltestelle bestehen für eine barrierefreie Ausstattung der Fahrgastinformation darüber hinaus folgende Möglichkeiten:

- ▶ Einrichtung akustischer Fahrgastinformationen.
- ▶ Installation von Induktionsschleifen unter dem Bodenbelag, um die Lautsprecherdurchsagen auch hörbehinderten Menschen zugänglich zu machen.
- ▶ Bereitstellung von Informationen in haptischer Form.

## **Fahrzeuge**

Die Fahrzeuggestaltung hat wesentlichen Einfluss auf einen barrierefreien ÖPNV als Gesamtsystem. Es lassen sich einige allgemeingültige Grundanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen definieren. Darüber hinaus sind für die verschiedenen Fahrzeugtypen systemspezifische Unterschiede zu beachten und entsprechende Maßnahmen zu erarbeiten.

### Allgemeingültige Grundanforderungen an Fahrzeuge:

- ▶ Niederflurfahrzeuge für einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen (Kneeling, Rampe):
  - ▶ Anzustreben sind Spaltbreiten und Stufenhöhen zwischen Bahnsteig und Fahrzeug von 5 cm.
  - ▶ Fahrzeug-Rampen in ausreichender Länge für einen möglichst geringen Neigungswinkel, maximal 6 %.
- ▶ Fahrzeugtüren mit einer hindernisfreien Durchgangsbreite von mindestens 90 cm für die von Rollstuhlfahrenden zu nutzende Tür, bei Doppeltüren mindestens 130 cm hindernisfreie Breite. Im Türbereich befinden sich zu erreichende Festhaltungsmöglichkeiten.
- ▶ Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung des Einstiegsbereichs (Anforderungstaster, Türöffnung, Einstiegs-kante, Haltegriffe und -stangen).
- ▶ Mehrzweckflächen (Aufstell- und Bewegungsfläche für Rollstuhl- / Rollatornutzer, Fahrgästen mit Kinderwagen, Fahrrad, Gepäck):
  - ▶ Mehrzweckflächen in Türnähe, erreichbar über den barrierefreien Zugang, hindernisfreie Durchgangsbreite mindestens 90 cm.
  - ▶ Flächenbedarf für ein Rollstuhl oder ein Kinderwagen: 150 cm x 150 cm; Flächenbedarf für jeden weiteren Kinderwagen oder Rollstuhl 90 cm Breite x 130 cm Länge.
- ▶ Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in Türnähe. Die Gestaltung der Sitzplätze orientiert sich an der EU-Busrichtlinie (Richtlinie 2001/85/EG) unter besonderer Berücksichtigung des Anhang VII „Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“. Gemäß dieser Richtlinie sind bei den Fahrzeugen mindestens zwei ausgewiesene Behindertensitze vorzusehen. Die

Sitze sind nahe der zum Ein- / Ausstieg geeigneten Türen im vorderen Bereich anzubieten.

- ▶ Erreichbarkeit des Haltewunschtasters von jedem Sitzplatz und den Rollstuhlflächen aus.
- ▶ Festhaltungsmöglichkeiten in unterschiedlichen Ausführungen und Griffhöhen.
- ▶ Kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnern (Haltegriffe und -stangen, Anforderungstaster, Podeste, Sitzflächen).
- ▶ Der Fahrzeugfußboden des Fahrgastraumes ist möglichst eben ausgeführt. Im Stell- und Rangierbereich für Rollstühle und Kinderwagen sind Rampen und Verwindungen zu vermeiden.
- ▶ Barrierefreie akustische und visuelle Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip.

#### Fahrgastinformation an und in Fahrzeugen:

Die Informationen an und in den Fahrzeugen sind Teile der Gesamtinformationskette im ÖPNV und sollten möglichst lückenlos für die Reisekette zur Verfügung gestellt werden. Nach dem Zwei-Sinne-Prinzip sind diese visuell und akustisch anzubieten. Die jeweiligen Anforderungen sind schon in Kapitel 2.3.2 beschrieben. Nachfolgend die wesentlichen Komponenten der Fahrgastinformation an und in Bussen:

Zur Gewährleistung des Zwei-Sinne-Prinzips sind Bordlautsprecher und digitale Sprachansagen sowie optische Anzeigetafeln vorzusehen. Bei dynamischen Fahrgastinformationen sollte auf die so genannte Laufschrift verzichtet werden. Kann auf sie nicht verzichtet werden, ist eine ausreichend lange Darbietungszeit zu gewährleisten (mindestens 5 Sekunden je 30 Zeichen).

#### **Fahrplangestaltung, Bedienungshäufigkeit, Taktichte und Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten**

- ▶ Regelverkehre mit durchgängigem Einsatz barrierefreier Fahrzeuge.
- ▶ Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten möglichst an der gleichen Haltestelle.
- ▶ An Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion sollten bei der Fahrplangestaltung längere Wegezeiten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste berücksichtigt werden.

#### **Alternative Verkehrsbedienung auf Abruf mit Anruf-Sammel-Taxi (AST)**

- ▶ Einsatz geeigneter Fahrzeuge besonders für ältere und gehbehinderte Personen.
- ▶ Einsatz geeigneter Fahrzeuge für Personen, die im Rollstuhl sitzend befördert werden.
- ▶ Schulung des Fahrpersonals und des Personals der Vermittlungszentrale im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen.

## **Fahrgastinformation und Service**

Neben den oben ausgeführten Anforderungen an die Fahrgastinformation an Haltestellen und im Zusammenhang mit den Fahrzeugen lassen sich weitere allgemeine Anforderungen und Ziele definieren:

- ▶ Bereitstellung aktueller und detaillierter Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und darüberhinausgehende Anschlussverbindungen zur individuellen Planung.
- ▶ Mobilitätsberatung über barrierefreie Angebote:
  - ▶ in einer Mobilitätszentrale
  - ▶ telefonisch
  - ▶ über Internet
- ▶ Barrierefreie Informationen über das Internet für blinde und sehgeschädigte Menschen.
- ▶ Leicht verständliche Informationen für Menschen mit Lernbehinderungen und kognitiven Einschränkungen.
- ▶ Regelmäßige Schulung
  - ▶ der Fahrzeugführer zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und
  - ▶ des Servicepersonals besonders zur Mobilitätsberatung.

## **Der Planung und Bemessung von Haltestellen sind folgende Hinweise und Regelwerke zu Grunde zu legen:**

- ▶ Deutsches Institut für Normung, Normenausschuss Medizin: DIN 32984, Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, 2011
- ▶ Deutsches Institut für Normung: E DIN 18040-3, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, 2013
- ▶ Deutsches Institut für Normung: DIN 32975, Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung, 2009
- ▶ FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA), 2011
- ▶ FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Köln 2003, FGSV 289
- ▶ FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (H VÖ), Köln 2009, FGSV 236
- ▶ FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2006, FGSV 200



- ▶ Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung: Leitfaden Unbehinderte Mobilität, Wiesbaden, Heft 54.12/2006
- ▶ Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates („Bus-Richtlinie“)
- ▶ Verband deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Köln 2012
- ▶ Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004
- ▶ Regel- und Sonderbauweisen des Oberbaus öffentlicher Verkehrsflächen in der Landeshauptstadt Wiesbaden mit den entsprechenden Anhängen zur unbehinderten Mobilität und Gestaltung von Haltestellen

### **Umsetzung in der Stadt Wiesbaden:**

Gemäß dem Personenbeförderungsgesetz § 8 Abs. 3 Satz 5, strebt die Landeshauptstadt Wiesbaden an, Aussagen über konkrete Maßnahmen und deren zeitliche Umsetzung zu treffen, um sich dem Ziel der Barrierefreiheit weiter anzunähern.

Dafür wird mit der aktuellen Vollerhebung durch den RMV aller Haltestellen der Grundstein gelegt. Der RMV nimmt gemeinsam mit seinen Lokalen Aufgabenträgern die jüngste Novelle des PBefG zum Anlass den verbundweiten Haltestellenbestand in Hessen aufzunehmen um eine einheitliche Basis für dessen Prüfung auf Barrierefreiheit sowie für die Planung der weiteren Infrastrukturmaßnahmen zu schaffen.

Inhalte der Bestandsaufnahme sind die Erfassung von (barrierefreien) Haltestellenmerkmalen (u.a. Zugänglichkeiten, Leitsysteme, Fahrgastinformation), die mastscharfe Erfassung von GNSS-Koordinaten sowie eine Fotodokumentation.

Alle erhobenen Haltestellendaten inkl. Fotodokumentation werden im verbundeigenen Haltestellenmanagementsystem erfasst, in welchem die Stadt Wiesbaden Zugriff auf ihre Daten hat. So sind Auswertungen und Aussagen zum Ausbaubedarf an den einzelnen Haltestellen möglich.

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme der Haltestellen auf Wiesbadener Stadtgebiet werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2015 vorliegen. Zum derzeitigen Zeitpunkt können daher noch keine konkreten Maßnahmen und deren zeitliche Umsetzung ausgeführt werden. Sobald die Daten vorliegen, werden die weiteren Arbeitsschritte in Bezug auf die Anforderungen aus dem novellierten PBefG in die Wege geleitet.

### **2.3.4 Frauenbelange**

Die Pkw-Verfügbarkeit von Frauen liegt immer noch deutlich hinter der von Männern zurück, was eine stärkere Abhängigkeit von ÖPNV-Angeboten mit sich bringt. Frauen übernehmen auch häufiger Betreuungs- sowie Bring- und Holdienste für Kinder, behinderte oder ältere Menschen als Männer dies tun. Dabei können teilweise komplexe

Wegekettensysteme entstehen, die mit dem ÖPNV nicht immer einfach abzuwickeln sind. Grundsätzlich ergeben sich daraus Anforderungen an den ÖPNV wie eine ausreichende Erschließung, eine regelmäßige Bedienung, eine gute Erreichbarkeit zentraler städtischer Einrichtungen (zum Beispiel Krankenhäuser oder Schulen) oder barrierefreie Reiseketten. Dies sind jedoch keine spezifischen Belange von Frauen, sie können aber für Frauen eine höhere Bedeutung haben als für Männer. Grundsätzlich sind die Belange von Frauen in den allgemeinen Anforderungen, wie sie im gesamten Kapitel Anforderungsprofil definiert sind, enthalten.

Ein besonders von Frauen genanntes Problem bei der ÖPNV-Nutzung besteht in der Angst vor Kriminalität. Vorliegende Statistiken zeigen, dass Männer deutlich häufiger Opfer von Kriminalität im ÖPNV sind, sie äußern jedoch seltener ihre Angst vor Übergriffen als Frauen. Das empfundene und das artikuliert Sicherheitsbedürfnis ist demzufolge bei Frauen größer als bei Männern. Dem erhöhten Sicherheitsbedürfnis von Frauen soll daher bei der Gestaltung des ÖPNV Rechnung getragen werden. Gleichwohl sollen die daraus entstehenden Angebote allen Fahrgästen offen stehen, um die objektive Sicherheit aller Fahrgäste gleichermaßen zu gewährleisten.

Ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis besteht vor allem bei Dunkelheit (vor Tagesanbruch und im Abend- und Nachtverkehr), wenn auch die Fahrgastströme deutlich geringer sind und die soziale Kontrolle weniger gewährleistet ist als am Tag.

Der Gestaltung der Zuwegungen zu Haltestellen und der Haltestellen selbst kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Eine ausreichende Beleuchtung und die Erleichterung sozialer Kontrollmöglichkeiten (zum Beispiel durch transparente Wände, Einsehbarkeit von Haltestellen) sind deshalb zu gewährleisten. Im Einzelfall kann gegebenenfalls durch eine Optimierung der Standortwahl von Haltestellen höhere Sicherheit erreicht werden (Einzelfallprüfung).

Während der Beförderung ist die Sichtbarkeit und Ansprechbarkeit des Personals von großer Bedeutung. Darüber hinaus sind neu zu beschaffende Fahrzeuge mit Videoüberwachungssystemen auszustatten. Video-Aufzeichnungen erhöhen das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste, reduzieren Vandalismusschäden in erheblichem Umfang, schrecken vor Delikten ab und erleichtern die Tätererkennung im Rahmen von polizeilichen Ermittlungsverfahren.

Saubere und unbeschädigte Ausstattungen können darüber hinaus das subjektive Sicherheitsgefühl erhöhen. Haltestellen und Fahrzeuge sind deswegen regelmäßig und bei Vandalismus möglichst umgehend zu reinigen und Instand zu setzen.

### **2.3.5 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit**

Ein attraktiver ÖPNV zeichnet sich dadurch aus, dass

- ▶ alle im Fahrplan stehenden Fahrten sowie zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr zuverlässig verkehren und
- ▶ dass die Verkehrsmittel im ÖPNV pünktlich fahren, sodass auch Anschlüsse zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erreicht werden können.

Bei Fahrtausfällen sind umgehend geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Fahrgast zu informieren (Ausfallgrund / Fahrtalternative) und Ersatzfahrten anzubieten. Besonders wichtig ist dies in Schwachverkehrszeiten und im Nachtverkehr, wenn durch einzelne ausgefallene Fahrten unzumutbare Wartezeiten entstehen.

Durch eine vorausschauende Planung und eine rechtzeitige Information der Fahrgäste sollen Beeinträchtigungen, die durch Baumaßnahmen entstehen, minimiert oder vermieden werden.

Es wird empfohlen, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit mit Hilfe geeigneter Systeme über eine laufende Verfolgung und Steuerung des Betriebs systematisch zu messen und auszuwerten. Aussagekräftige Ergebnisse können als Orientierungshilfe für künftige Zielsetzungen und auch zur Identifikation notwendiger Maßnahmen dienen. Mittelfristig sollten Zielwerte für Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitsraten festgelegt werden.

### 2.3.6 Fahrgastbetreuung

Eine ausreichende Fahrgastbetreuung soll insbesondere durch geeignete Schulungen des Fahrpersonals und der Fahrscheinkontrolleure sichergestellt werden.

Das Fahrpersonal soll über folgendes Grundwissen verfügen:

- ▶ Liniennetz Stadt Wiesbaden und Liniennetz Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (RTV) (vertieftes Wissen im Bereich Wiesbaden)
- ▶ Bei Vorliegen eines Landestariftreuegesetzes im Bundesland Hessen ist dieses in der jeweiligen gültigen Fassung durch die Verkehrsunternehmen verbindlich zu berücksichtigen
- ▶ Liniennetz der Stadt Mainz
- ▶ Liniennetz der Schnellbahnverbindungen des Verbundes
- ▶ Beförderungsbedingungen / Tarifbestimmungen
- ▶ Fahrkartensortiment

Darüber hinaus soll folgendes Verhalten geschult und damit sichergestellt werden:

- ▶ Kundenorientiertes Verhalten
- ▶ Kundeninformation bei Störungen
- ▶ Hilfestellung bei mobilitätseingeschränkten Fahrgästen
- ▶ Ansage bei Ausfall der automatischen Haltestellenansage

Auf Basis des „Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmen für Sprachen“ wird im Fahrdienst das Niveau der Stufe B1 vorgesehen<sup>13</sup>:

- ▶ **B1 – Fortgeschrittene Sprachverwendung:** Kann die Hauptpunkte verstehen, wenn klare Standardsprache verwendet wird und wenn es um vertraute Dinge aus Arbeit, Schule, Freizeit usw. geht. Kann die meisten Situationen bewältigen,

<sup>13</sup> <http://www.europaeischer-referenzrahmen.de/> Stand 16.12.2014

denen man auf Reisen im Sprachgebiet begegnet. Kann sich einfach und zusammenhängend über vertraute Themen und persönliche Interessengebiete äußern. Kann über Erfahrungen und Ereignisse berichten, Träume, Hoffnungen und Ziele beschreiben und zu Plänen und Ansichten kurze Begründungen oder Erklärungen geben.

Das im Kundenkontakt eingesetzte Personal muss über ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache nach den Bestimmungen der Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen (DF Bus) verfügen.

Während der Laufzeit von Konzessionen für Nahverkehrsleistungen verpflichtet sich das Verkehrsunternehmen im Anwendungsbereich des Nahverkehrsplans

- ▶ den Beschäftigten bei der Ausführung der Leistung mindestens das in Hessen für diese Leistung in einem einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehene Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen und während der Ausführungslaufzeit Änderungen nachzuvollziehen
- ▶ Nachunternehmen sorgfältig auszuwählen und insbesondere deren Angebote daraufhin zu überprüfen, ob sie auf der Basis der anzuwendenden Lohn- und Gehaltstarife kalkuliert sein können
- ▶ Im Falle der Durchführung des Linienverkehrs durch Nachunternehmer oder Beschäftigte eines Verleihers sowie Beschäftigte des Verleihers des Nachunternehmers die Erfüllung der Tariftreueverpflichtung durch die Nachunternehmer bzw. Verleiher sicherzustellen
- ▶ Vollständige und prüffähige Unterlagen über die eingesetzten Beschäftigten bereitzuhalten, diese der Genehmigungsbehörde auf deren Verlangen hin vorzuzeigen und die Beschäftigten auf die Möglichkeit der Kontrolle hinzuweisen

Die Rahmenvorgaben zur Fahrgastbetreuung sind als Mindeststandards anzusehen.

### **2.3.7 Gepäckbus und Taxiruf**

Eine deutliche Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens ist darüber hinaus mit ergänzenden betrieblichen Serviceangeboten zu erzielen.

So besteht die Möglichkeit ein Taxiruf im Anschlussverkehr zu organisieren. Dabei besteht die Möglichkeit, sich vom Fahrpersonal kostenlos ein Taxi an einen gewünschten Zielort zu bestellen.

Sofern möglich, wird an Samstagen im Innenstadtbereich ein Omnibus zur Gepäckaufbewahrung für Fahrgäste (Gepäckbus) bereitgestellt.

### **2.3.8 Fahrgastinformation**

Fahrgäste benötigen aktuelle, gut aufbereitete und verständliche Informationen, die möglichst jederzeit und überall verfügbar sind. Besonderen Informationsbedarf haben dabei Gelegenheitskunden und Neukunden. Darüber hinaus sind auch potenzielle

Kunden über die Angebote im ÖPNV zu informieren und möglichst zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen. Die besonderen Anforderungen an die Barrierefreiheit sind in Kapitel 2.3.3 aufgeführt.

Die Fahrgäste sind über verschiedene Medien mindestens über folgende Inhalte zu informieren:

- ▶ **Linienetz:** Linien, Liniennummern, Streckenführung, Ziel, Haltestellen, Verknüpfungspunkte zum Umsteigen, gesamtes Liniennetz
- ▶ **Fahrplan:** Abfahrts- und Ankunftszeiten, Fahrzeiten, Umsteigezeiten
- ▶ **Betriebsabwicklung:** Angaben zur Barrierefreiheit, Einsatz von Niederflurfahrzeugen
- ▶ **Tarife:** Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen

Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:

- ▶ Bei der Gestaltung der Fahrgastinformation sind die Richtlinien des RMV einzuhalten. Die im RMV entwickelten Vorgaben sollen die **Einheitlichkeit der Fahrgastinformation im Verbundraum** sichern.
- ▶ Fahrplaninformationen müssen **Angaben zur Barrierefreiheit** enthalten. Dabei ist es wichtig, dass die Informationen fahrtbezogen erfolgen, da noch nicht alle Fahrten im Linienverkehr mit entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen durchgeführt werden. Mobilitätseingeschränkte Personen benötigen darüber hinaus Information über barrierefreie Reiseketten, die in allen verwendeten Medien enthalten sein müssen.
- ▶ **Anschlusssicherungen** sollten im Fahrplan deutlich gekennzeichnet sein.
- ▶ Die Elemente der Fahrgastinformation müssen **verständlich** (Piktogramme) und **leicht auffindbar** sein sowie **bedarfsgerecht** eingesetzt werden.
- ▶ Die **Liniennummern im Lokalbusbereich** sind übersichtlich zu strukturieren. Die Nummernbereiche sind mit den Mainzer Verkehrsbetrieben abzustimmen. Nach Beschluss des Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden ist eine Dopplung von Liniennummern auszuschließen.
- ▶ Bei unvorhergesehenen **Störungen im Betriebsablauf** ist eine schnelle Information der Fahrgäste über Störungsgrund und Alternativrouten unabdingbar, um die ÖPNV-Kunden nicht zu verärgern. Stattdessen bringt das Verkehrsunternehmen durch eine gezielte und freundliche Fahrgastinformation im Störfall zum Ausdruck, dass der Kunde im ÖPNV-System gut und sicher aufgehoben ist.
- ▶ Für geplante **temporäre Änderungen im Betriebsablauf** (z.B. Beeinträchtigungen wegen Bauarbeiten, Umleitungen) sind die Fahrgäste vorher ausreichend über alle Medien zu informieren.
- ▶ Das Verkehrsunternehmen hat ein **Beschwerdemanagementsystem** zu betreiben, um Kundenanliegen in definierten Antwortzeiten serviceorientiert zu bearbeiten und zu beantworten.

## Fahrgastinformation in Printmedien

Als gedruckte Informationen (Printmedien) sind mindestens folgende Informationen zu veröffentlichen und vorzuhalten:

- ▶ Taschenfahrplan
- ▶ Fahrplandarstellung je Linie (Haltestellenaushang): Überschrift mit Liniennummer, Anfangs- und Endhaltestelle, Linienlauf anhand einer Perlschnurdarstellung, Fahrplantabelle mit möglichst allen Haltestellen und Vollzeitdarstellung der Abfahrtszeiten; Kennzeichnung von Fahrplananschlüssen.
- ▶ Angaben zur Barrierefreiheit einzelner Fahrten.
- ▶ Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen.
- ▶ Liniennetzplan: grafischer Liniennetzplan mit unterlegtem Stadtplan und schematischer Liniennetzplan.

Das Informationsmaterial muss während der gesamten laufenden Fahrplanperiode verfügbar und gut lesbar sein.

## Fahrgastinformation in elektronischen Medien

Elektronische Medien wie das Internet werden für die Informationsgewinnung immer wichtiger. Alle Bevölkerungsgruppen nutzen das Internet immer stärker als ein Fahrplanbuch, um eine Fahrplanauskunft zu bekommen. Es ist davon auszugehen, dass sich der Stellenwert der elektronischen Medien gegenüber den herkömmlichen Medien weiter erhöhen wird. Deshalb ist es von großer Bedeutung, dass die Art der Fahrgastinformation sich diesbezüglich ständig weiterentwickelt. Die technische Entwicklung der Smartphones mit ihren Apps erleichtert dem ÖV-Kunden den Zugang zu den elektronischen Medien.

In der **Internet-Auskunft** können Dienste angeboten werden, die deutlich mehr Möglichkeiten bieten als die Printmedien. So können individuelle Verbindungsfahrpläne (wie in der RMV-Fahrplanauskunft und der kartenbasierten Komfortauskunft von ESWE Verkehr möglich) ausgegeben werden, die für die Kunden von großem Nutzen sein können. Ein individueller Verbindungsfahrplan listet alle personenbezogenen Verbindungen, zum Beispiel eines gesamten Werktages, übersichtlich auf. Der Verbindungsfahrplan wird online erstellt und kann in einem ansprechenden Format ausgedruckt werden.

Die Bereitstellung dynamischer Fahrplanauskunft ermöglicht es dem Kunden nun auch schon „in time“ den ÖPNV zu nutzen. Dynamische Fahrplaninformationen zeigen aktuell an, ob die Busse fahrplanmäßig verkehren. Der Nutzen für den Fahrgast wird bei einer hohen Taktdichte im Busverkehr eher gering sein. Jedoch sollte nicht unterschätzt werden, dass dieser Service die Attraktivität der Internet-Darstellung erhöht (dynamisch und modern).

Solche und weitere flexible Angebote sind weiterzuentwickeln, wobei der Aktualität und Richtigkeit der Angaben ein ebenso hoher Stellenwert eingeräumt werden muss wie einer einfachen Handhabung und einer ansprechenden Gestaltung.

Als Mindeststandard wird festgelegt, dass sämtliche Informationen, die in Printmedien herausgegeben werden, auch im Internet erhältlich sein müssen.

Darüber hinaus sind geplante Änderungen im Betriebsablauf (zum Beispiel Beeinträchtigungen wegen Bauarbeiten, außerplanmäßige besondere Angebote) aktuell im Internet zur Verfügung zu stellen.

### **Fahrgastinformation in einer Mobilitätszentrale**

In Wiesbaden muss mindestens eine Mobilitätszentrale existieren, die an einem zentralen Standort in der Innenstadt gelegen sein soll.

Die Mobilitätszentrale muss umfassende Informationen zu allen Fragen rund um das Thema Mobilität bereithalten. Die Mobilitätsberatung reicht von der Fahrplan- und Tarifauskunft, auch beispielsweise zum Flughafen über aktuelle Hinweise zur Verkehrslage bis hin zum Freizeitangebot in der Region. Informationen zu weiteren Mobilitätsangeboten wie Park + Ride, CarSharing und Autovermietern runden das Angebot ab. Auch Fahrkarten müssen in der Mobilitätszentrale erhältlich sein.

Kunden ist eine persönliche Mobilitätsberatung zu geben, die den individuellen Anforderungen gerecht wird. Dazu gehört z.B. dass individuelle Verbindungsfahrpläne für den Kunden erstellt und ausgedruckt werden. Dies ist z.B. für Kunden relevant, die nicht über einen Internet-Anschluss verfügen, aber ebenfalls diese Dienste nutzen möchten. Die Mitarbeiter der Mobilitätszentralen sollen auch telefonische Auskünfte geben.

### **Fahrgastinformationen an Haltestellen und in den Fahrzeugen des ÖPNV**

Die Anforderung hinsichtlich der Fahrgastinformation an Haltestellen und in den Fahrzeugen des ÖPNV ist in den vorherigen Kapiteln im Einzelnen dargestellt.

Art und Inhalt der Fahrgastinformation sind entsprechend der technischen Möglichkeiten und unter Abwägung von Kosten und Nutzen zu entwickeln. Dabei ist zu prüfen, ob das Angebot von ortsbezirksbezogenen Netzplänen und Fahrplaninformationen sinnvoll sein könnte.

Des Weiteren ist die Informationsbereitstellung entsprechend der „Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik“ nach dem Behindertengleichstellungsgesetz weiter zu entwickeln.

## 2.3.9 Tarif und Vertrieb

Die für Wiesbaden geltenden Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des RMV und des Rhein Nahe Nahverkehrsverbund (RNN) unterliegen der Planungshoheit des jeweiligen Verbundes. Die Regelungsinhalte werden in den entsprechenden Gremien des RMV und des RNN, in denen die Verkehrsunternehmen des Verbundes vertreten sind, erörtert. Diese Regelungen sind jeweils verbundweit verbindlich.

Der Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden-Tarif (VMW) ist Bestandteil des RMV-Tarifs (Tarifgebiet 65 Wiesbaden / Mainz). Seitens der Stadt Wiesbaden wird die Beibehaltung und die Fortentwicklung des VMW-Tarifs, der in den RMV-Tarif integriert ist, angestrebt. Hierdurch kann gewährleistet werden, dass der Verbundgedanke ausreichend zum Tragen kommt und dass gleichzeitig die spezifischen Belange Wiesbadens hinreichend berücksichtigt werden. Für die Fortschreibung der Tarife gelten folgende Grundsätze:

- ▶ Höhe und Struktur der Tarifangebote müssen für den Fahrgast attraktiv sein und die Kundenbindung stärken.
- ▶ Tarife sind einfach, nachvollziehbar und übersichtlich zu gestalten. Die Tarifbestimmungen müssen eindeutig anwendbar und einfach zu kontrollieren sein.
- ▶ Das Fahrkartensortiment umfasst Einzelfahrkarten, Sammelkarte, Zeitfahrausweise wie Tages-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten und weitere Fahrkarten wie das Job-Ticket und Studententickets.
- ▶ Die Gestaltung der Tarifangebote ist so vorzunehmen, dass eine möglichst hohe Tarifergiebigkeit erzielt wird und Quersubventionierungen zwischen den Tarifangeboten vermieden werden (Tarifgerechtigkeit).
- ▶ Kundenorientierte attraktive Sonderregelungen, wie Übertragbarkeit und Mitnahmeregelungen sind anzubieten.

Im Einzelnen sind bei der Entwicklung der Tarife folgende Punkte zu beachten und zu überprüfen:

- ▶ Eine für Wiesbaden geeignete Anpassung des Kurzstreckentarifs.
- ▶ Öffnung der zulässigen Schwankungsbreite für die Preisgestaltung.

Neben den Tarifen sind auch die Vertriebswege einfach, nachvollziehbar und übersichtlich zu gestalten. Das bestehende Vertriebssystem umfasst den Fahrausweisverkauf über das Fahrpersonal (über Fahrscheindrucker), Fahrkartenautomaten, Verkaufsstellen und das Internet. Die verschiedenen Wege sind kundenorientiert weiterzuentwickeln. In Bezug auf die Fahrkartenautomaten, von denen es derzeit 72 im Stadtgebiet gibt, ist darauf zu achten, dass der Fahrkartenerwerb grundsätzlich auch bargeldlos möglich ist. Mit Personen besetzte Fahrkartenverkaufsstellen gibt es derzeit 64 in der Wiesbadener Innenstadt und den Vororten<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> Die genauen Standorte der personalbedienten Verkaufsstellen sowie der Fahrkartenautomaten können dem jeweils aktuellen Fahrplanbuch entnommen werden. Bei den aufgeführten Vertriebswegen sind auch diejenigen enthalten, welche in eine andere Zuständigkeit fallen (Automaten an Bahnhöfen der Deutschen Bahn, Gebiet „AKK“ (Amöneburg, Kastel, Kostheim), Mainzer Verkehrsgesellschaft MVG).



Für den personalbedienten Verkauf hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) bereits im Jahr 2006 im Rahmen des Projekts „Vertriebskanalentwicklung“ Rahmenbedingungen für eine räumliche Verteilung im Verbundgebiet erstellt. In Anlehnung an dieses Projekt hat die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH für Wiesbaden einen Verteilungsschlüssel mit der Vorgabe mindestens eines Vertriebsweges - hierzu zählen die personalbedienten Verkaufsstellen und die Fahrkartenautomaten - je Ortsbezirk erarbeitet, wobei die folgende Verteilung Anwendung findet:

Priorität der Zuordnung	Einwohner	Vorgabe
1	> 6.000 und /oder großflächiges Bebauungsgebiet	1 Vertriebsweg je rund 3.000 Einwohner und / oder 1 Vertriebsweg je 1.000m
2	< 6.000	2 Vertriebswege je Ortsbezirk
	< 3.000	1 Vertriebsweg je Ortsbezirk

Tabelle 18: Analyse der Basisversorgung der Vertriebswege allgemein nach Einwohnerverteilung In den Wiesbadener Ortsbezirken

Mit dieser Verteilung wird auch in den Ortsbezirken mit geringen Einwohnerzahlen und In den großflächigen Ortsbezirken mit untergeordneten Siedlungen und Wohnvierteln das Vorhandensein von Vertriebswegen gewährleistet.

Weiter werden für die Zuordnung der Vertriebswege Anforderungen wirtschaftlicher oder geografischer Bedeutung berücksichtigt. Beispiele hierfür sind:

- ▶ innere Ortsbezirke: Höhere Vertriebsstellenzahl, da hier neben der Einwohnerzahl auch die Pendlerströme zu berücksichtigen sind.
- ▶ keine zwingende Festlegung des Vertriebsweges: zur Deckung des Grundbedarfs sind der Fahrkartenautomat und die personalbediente Vorverkaufsstelle als gleichwertig anzusehen.
- ▶ US Army-Hoheitsgebiet: Keine Einbeziehung in die Berechnungsgrundlage, da die US-Bürger nicht in die Einwohnerstatistik der Stadt Wiesbaden fallen.
- ▶ besondere Standorte (z. B. touristische Anlaufpunkte oder Gewerbegebiete): Vertriebswege sind hierdurch eine entsprechende Beschlussfassung gesondert zu beantragen und zu genehmigen.

Ortsbezirke	Einwohner Stand 2013	Vorverkaufsstellen gemäß Fahrplanbuch 2013
Mitte	21.303	15
Nordost	22.732	2
Südost	18.637	5
Rheingauviertel, Hollerborn	20.748	3
Klarenthal	10.453	1
Westend, Bleichstraße	17.170	3
Sonnenberg	8.045	1
Bierstadt	12.199	3
Erbenheim	9.597	5
Biebrich	37.582	7
Dotzheim	26.698	6
Rambach	2.167	1
Heßloch	686	1
Kloppenheim	2.305	1
Igstadt	2.141	1
Nordenstadt	7.843	2
Delkenheim	5.034	1
Schierstein	10.174	3
Frauenstein	2.377	2
Naurod	4.342	0
Auringen	3.394	0
Medenbach	2.479	1
Breckenheim	3.374	0
Mainz-Amöneburg	1.501	0
Mainz-Kastel	12.461	3
Mainz-Kostheim	14.122	2
<b>Summe Wiesbaden gesamt</b>	<b>279.564</b>	<b>69</b>

Nicht aufgeführt ist die durch die DB betriebene personalbediente Verkaufsstelle im Hauptbahnhof (Ortsbezirk Südost).

Tabelle 19: Vorhandene personenbediente Verkaufsstellen in den Ortsbezirken

Das bestehende Vertriebssystem umfasst den Fahrausweisverkauf über:

- ▶ das Fahrpersonal in den Bussen,
- ▶ Fahrkartenautomaten,
- ▶ Verkaufsstellen und
- ▶ Internet-Verkauf.

## 2.3.10 Betriebsablauf

### Aspekte der Betriebsabwicklung im Busverkehr

Im Folgenden werden einzelne Aspekte aufgeführt, die den Betriebsablauf im Lokalbusverkehr kennzeichnen:

- ▶ Das Ein- und Aussteigen ist tagsüber an allen Türen zugelassen.
- ▶ Tagsüber wird außer sonntags vormittags keine Sichtkontrolle der Fahrausweise durch das Fahrpersonal vorgenommen.
- ▶ Im Abend- und Nachtverkehr ist die vordere Tür zum Einsteigen zu benutzen. Dem Fahrer ist dabei der Fahrschein vorzuzeigen.
- ▶ Zur Fahrscheinkontrolle werden Fahrausweisprüfer eingesetzt.
- ▶ Vom Fahrpersonal werden keine Zeitkarten ausgegeben.

Damit wird unter anderem das Ziel verfolgt, die Aufenthaltszeiten der Busse an den Haltestellen zu minimieren.

Es ist ein einheitlicher Betriebsablauf im Busverkehr Wiesbadens anzustreben.

Die **Beförderung von Fahrrädern** soll in den Bussen des Lokalbusverkehrs unentgeltlich möglich sein. Aus Sicherheitsgründen ist gemäß den geltenden Beförderungsbedingungen die Mitnahme von maximal vier Fahrrädern auf der Plattform zugelassen. Fahrgäste mit Kinderwagen, Rollatoren (fahrbare Gehhilfen) und Rollstuhlfahrer haben jedoch Vorrang.

### Beschleunigungsmaßnahmen

Beschleunigungsmaßnahmen sind bauliche und technische Maßnahmen, die zur Beschleunigung des Betriebsablaufs im ÖPNV durchgeführt werden. Sie dienen in erster Linie:

- ▶ der Qualitätssteigerung bei der Leistungserstellung (Pünktlichkeit / Fahrplantreue),
- ▶ der Erhöhung von Reisegeschwindigkeiten im ÖPNV und einer Verbesserung der Erreichbarkeiten, sowie
- ▶ einer Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV (Anschlussicherung).

Baulich-technische Maßnahmen sind unter anderem:

- ▶ Fahrstreifen mit baulicher Abgrenzung (Busspuren).
- ▶ Maßnahmen zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen.
- ▶ Signaltechnischen Sonderformen (dynamische Straßenraumfreigabe für den ÖPNV, Zeitinseln, Ausfahrhilfen, Lückenampeln, Stauüberholerschleusen an Pfortneranlagen).
- ▶ ÖPNV-freundliche Verkehrsregelung zu Gunsten des Linienverkehrs (z.B. Sondernutzungs- und Abbiegeregelungen).

- ▶ Einrichtungen zur rechnergestützten, automatischen Überwachung und Steuerung des Betriebsablaufs und zur Sicherung von Anschlüssen (Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem).

Die Ursachen von Störungen sind im gesamten ÖPNV-Netzzusammenhang zu analysieren. Daraus abgeleitete Einzelmaßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV müssen bezüglich ihrer Auswirkung auf den Gesamtverkehrsablauf geprüft werden. Sie sollten Bestandteil eines umfassenden Maßnahmenpakets sein (ÖPNV-Beschleunigungsprogramm). Dabei sind städtebauliche Randbedingungen ebenso zu berücksichtigen wie die Belange des Individualverkehrs und des ÖPNV, die sorgfältig aufeinander abgestimmt werden müssen.

Für die Einfallstraßen von Wiesbaden und auf den innerstädtischen Streckenführungen ist aufgrund der hohen Fahrzeugdichte des ÖPNV die Anlage durchgängiger Busspuren anzustreben. Begünstigt wird dies durch die stark gebündelten Linienführungen auf Hauptachsen, die sowohl vom Lokalbus als auch vom Regionalbus genutzt werden.

Zeitlich befristet betriebene Busspuren oder zeitlich befristete Freigaben für Lade- und Lieferverkehre können zu einer deutlichen Verlangsamung des Betriebsablaufs im ÖPNV führen. Solche Aspekte müssen unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und der Interessenlagen aller Beteiligten abgewogen werden.

Die Installation von Sondersignalen, weiteren Maßnahmen an Lichtsignalanlagen und Regelungen wie die zur Fahrstreifenondernutzung sind nach Bedarf weiter auszubauen.

Für eine sichere und zügige Betriebsabwicklung sind an den Endhaltestellen ausreichend Aufstellflächen für Busse vorzuhalten.

Zur Steuerung und Überwachung des Betriebsablaufs im Lokalbusverkehr und zur Sicherung von Anschlüssen ist ein zentral rechnergestütztes Betriebsleitsystem zu betreiben.

### **Betriebssteuerung und Betriebsstabilität**

Es hat eine Steuerung des Betriebsablaufes und eine Überwachung der Betriebsstabilität sowie eine Durchführung der Fahrgastbetreuung und Fahrgastinformation, insbesondere in Störungsfällen, über eine rund um die Uhr und ganzjährig betriebene Verkehrsleitstelle mit einem zentralen rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) sowie eines mobilen Verkehrsmeisteraußendienstes zu erfolgen, die bei der LNO liegt. In der Verkehrsleitzentrale ist ein vom öffentlichen Telefonnetz unabhängiges Sprachfunksystem zur Kommunikation zwischen der Verkehrsleitzentrale, dem Fahrzeug und den mobilen Verkehrsmeistern im Außendienst vorzuhalten.

## **Servicegarantien**

Es sind durch das Verkehrsunternehmen Servicegarantien hinsichtlich der Kriterien Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit zu geben.

### Zuverlässigkeit:

Es ist vom Verkehrsunternehmen eine Servicegarantie zu geben, dass

- ▶ im Abendverkehr ab 23:30 Uhr,
- ▶ montags bis freitags vor 05:30 Uhr,
- ▶ samstags vor 08:00 Uhr und
- ▶ sonntags vor 11:00 Uhr

die Anschlüsse an den Haltestellen Platz der Deutschen Einheit, Luisenplatz, Wilhelmstraße, Hauptbahnhof, Dernsches Gelände und Fondetter Straße gewährleistet werden.

Sollte durch Verschulden des Verkehrsunternehmens der Fahrgast seinen Anschluss verpassen, hat das Verkehrsunternehmen die Beförderung zu organisieren oder innerhalb des Liniennetzes die Taxikosten auf Nachweis zu erstatten.

### Pünktlichkeit:

Es ist vom Verkehrsunternehmen eine Servicegarantie hinsichtlich pünktlicher Ankunfts- und Abfahrtszeiten zu geben.

Hat das Verkehrsunternehmen die Unpünktlichkeit zu vertreten, zum Beispiel durch den Ausfall eines Busses, so kann sich der Fahrgast bei einer Wartezeit von mehr als 20 Minuten an der Haltestelle ein Taxi rufen. Das Verkehrsunternehmen hat sich mit bis zu 20 € an den Taxikosten zu beteiligen.

### Sicherheit:

Es ist vom Verkehrsunternehmen eine Sicherheit hinsichtlich

- ▶ geschultem und hilfsbereitem Personal,
- ▶ hohem technischen Standard der Fahrzeuge mit Videoüberwachung in Neufahrzeugen zur Reduzierung von Vandalismusschäden,
- ▶ der Unterstützung der Tätererkennung im Rahmen von polizeilichen Ermittlungsverfahren,

zu geben.

### Sauberkeit:

Es ist vom Verkehrsunternehmen eine Servicegarantie hinsichtlich der Sauberkeit der Fahrzeuge zu geben.

Sollte sich ein Fahrgast ohne Beteiligung Dritter die Kleidung im Bus verschmutzen, hat das Verkehrsunternehmen die Reinigungskosten auf Nachweis zu erstatten.

## 2.4 Differenzierung der Anforderungen nach Adressaten und zuständigen Trägern

Für die in den vorherigen Abschnitten definierten Anforderungen sind je nach Maßnahme unterschiedliche Zuständigkeiten vorhanden. In diesem Abschnitt werden die entsprechenden Adressaten und zuständigen Träger einschließlich ihrer Zuständigkeiten aufgelistet. Diese Definition ist ebenso auf die beschriebenen Maßnahmenwirkungen in Kapitel 4.21 anzuwenden. Im Einzelnen ist zwischen folgenden Adressaten zu unterscheiden:

Adressat	Zuständigkeit
Aufgabenträger im ÖPNV / Lokale Nahverkehrsgesellschaft	Rahmenezuständigkeit für z.B.: Definition der Standards für Erschließungs-, Verbindungs- und Angebotsqualität, Vertrieb, Fahrgastinformation, Verkehrsleitzentrale
Verkehrsunternehmen nach PBefG	Zuständigkeit für z.B.: Linien- und Fahrtenangebot, Fahrzeuge und Betriebspersonal, Durchführung von Vertrieb und Fahrgastinformation, Verkehrsleitzentrale
Straßenbaulastträger / Verkehrsbehörde	Zuständigkeit für z.B.: Busspuren, Haltestellen- und Wendeanlagen (Tiefbaubereich), LSA – Beeinflussung, P+R-Anlagen
Baulastträger / Unternehmen für Haltestellenbauten	Zuständigkeit für z.B.: Haltestellenbeschilderung und -ausstattung wie Sitzgelegenheiten, Fahrplanvitrine, Wartehäuschen
Verkehrsverbund in Verbindung mit Unternehmen	Rahmenezuständigkeit für: Maßnahmen auf den Gebieten Tarif und Beförderungsbestimmungen

Tabelle 20: Adressat und Zuständigkeit

## 3 Schwachstellenanalyse

In der Schwachstellenanalyse wird das Liniennetz und das Fahrtenangebot in Wiesbaden anhand der im Anforderungsprofil aufgestellten Mindestanforderungen und Qualitätsstandards analysiert. Ziel der Schwachstellenanalyse ist es, bestehende Schwachstellen im ÖPNV-Verkehrsangebot aufzuzeigen.

### 3.1 Festlegung zur Netz- und Linienstruktur

#### 3.1.1 Lokalbusverkehr in Wiesbaden

Im Lokalbusverkehr existiert eine Schwachstelle in der Netz- und Linienstruktur. Der Platz der Deutschen Einheit wird weiterhin von den Lokalbuslinien 21, 22, 28, 34, 46 und 48 im Tagesverkehr bedient. Darüber hinaus enden am Platz der deutschen Einheit vier Nachtbuslinien. Das Freimachen des Platz der Deutschen Einheit wird sukzessive im Zuge der jährlichen Fahrplanwechsel vorgenommen, wobei verkehrliche Aspekte zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus ist eine Erweiterung der Aufstellflächen für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs erforderlich.

Alle anderen definierten Standards zur Netz- und Linienstruktur werden im Lokalbusverkehr eingehalten.

#### 3.1.2 Regionalbusverkehr in Wiesbaden

Im Regionalbusverkehr bestehen zwei Schwachstellen in der Netz- und Linienstruktur:

- ▶ Der Platz der Deutschen fungiert derzeit noch als Endhaltestelle der Linie 262. Wie schon im Lokalbusverkehr beschrieben, wird das Freimachen des Platz der Deutschen Einheit sukzessive umgesetzt.
- ▶ Fehlendes Linien- und Fahrtenangebot aus dem Rheingau auf dem Korridor: Rheingau – Schierstein – Biebrich – Innenstadt

Alle anderen definierten Standards zur Netz- und Linienstruktur werden im Regionalbusverkehr eingehalten.

### 3.2 Mindestanforderungen ÖPNV-Bedienung

#### 3.2.1 Erschließung

##### Räumliche Erschließung

Für die Ermittlung der Erschließungswirkung wurde in einem ersten Schritt um jede Haltestelle ein Einzugsbereich von 300 m gelegt. Nicht erschlossene Siedlungsgebiete können so festgestellt werden. In einem zweiten Schritt wurde geprüft, in wie weit

durch eine sensitive Erweiterung des Haltestelleneinzugsbereichs die Erschließungslücke nicht mehr vorhanden ist. Insgesamt wurden 58 Siedlungsgebiete ermittelt, die nicht ausreichend erschlossen sind.

Hierbei handelt es sich um:

Kategorie 1: 7 Erschließungslücken; Hier ist die Behebung mit hoher Priorität zu verfolgen.

Kategorie 2: 15 Erschließungslücken; Hier ist die Behebung anzustreben.

Kategorie 3: 36 Erschließungslücken; Hier ist die Behebung nicht notwendig.

In den nachfolgenden Tabellen werden die Erschließungslücken und ihre Zugehörigkeit zu einer Kategorie aufgelistet.

Nr.	Name	Ortsbezirk
1	Aukammallee	Bierstadt
2	Neubaugebiet Bierstadt Nord	Bierstadt
3	Bestattungswald	Frauenstein
4	Neubaugebiet Hainweg	Nordenstadt
5	Komponistenviertel	Nordost
6	Freudenbergstraße	Schierstein / Dotzheim
7	Neubaugebiet Lange Seegewann	Delkenheim

Tabelle 21: Erschließungslücken der Kategorie 1

Nr.	Name	Ortsbezirk
1	Tannenring	Auringen
2	Glarusstraße	Biebrich
3	Heidestock	Bierstadt
4	Felsenstraße	Dotzheim
5	Langendellschlag	Dotzheim
6	Panoramastraße	Dotzheim
7	Holzstraße	Dotzheim / Rheingauviertel, Hollerborn
8	Kreuzberger Ring	Erbenheim
9	Groroother Hof	Frauenstein
10	Wasserturm	Igstadt
11	Gewerbegebiet Petersweg Ost	Mainz-Kastel
12	Erbsenacker	Naurod
13	Ostring	Nordenstadt
14	Adalbert-Stifter-Straße	Sonnenberg
15	Schau-ins-Land	Südost

Tabelle 22: Erschließungslücken der Kategorie 2



Nr.	Name	Ortsbezirk
1	Am Hinkelhaus	Auringen
2	Gabelsbornstraße	Biebrich
3	Hüglerstraße	Biebrich
4	Rheinhüttenstraße	Biebrich
5	Steinstraße	Biebrich
6	Unterriethstraße	Biebrich
7	Aukamm Housing Area	Bierstadt
8	Bierstadter Warte	Bierstadt
9	Ahornstraße	Breckenheim
10	Altmühlsstraße	Breckenheim
11	Hauptwache	Delkenheim
12	Kiefernweg	Delkenheim
13	Erich-Ollenhauer-Straße	Dotzheim
14	Paul-Gerhardt-Straße	Dotzheim
15	Wachsacker	Dotzheim
16	Östliche Wandersmannstraße	Erbenheim
17	Am Mittelberg	Frauenstein
18	Am Schlupfloch	Kloppenheim
19	Biebricher Straße	Mainz-Amöneburg
20	Wiesbadener Landstraße	Mainz-Amöneburg
21	Fort Biehler	Mainz-Kastel
22	Marie-Juchacz-Straße	Mainz-Kastel
23	Schmalweg	Mainz-Kastel
24	Kiefernstraße	Mainz-Kostheim
25	Siebenmorgenweg	Mainz-Kostheim
26	Steinchenstraße	Mainz-Kostheim
27	Tulpenstraße	Naurod
28	Über dem Eichenwäldchen	Naurod
29	Eschenstraße	Nordenstadt
30	Am Burgacker	Rambach
31	Kehrstraße	Rambach
32	Haideweg	Sonnenberg
33	Hirtenstraße	Sonnenberg
34	Augustastrasse	Südost
35	Hohenstufenstraße	Südost
36	Humboldtstraße	Südost

Tabelle 23: Erschließungslücken der Kategorie 3

Die Erschließungslücken der Kategorie 1 und 2 sind zu beheben. Die Erschließungslücken der Kategorie 3 können im Zuge von vorgesehenen Maßnahmen behoben werden; es sind keine speziellen Maßnahmen für die Kategorie 3 zu entwickeln.

In der nachfolgenden Abbildung wird die räumliche Verteilung der Erschließungslücken aufgeführt.

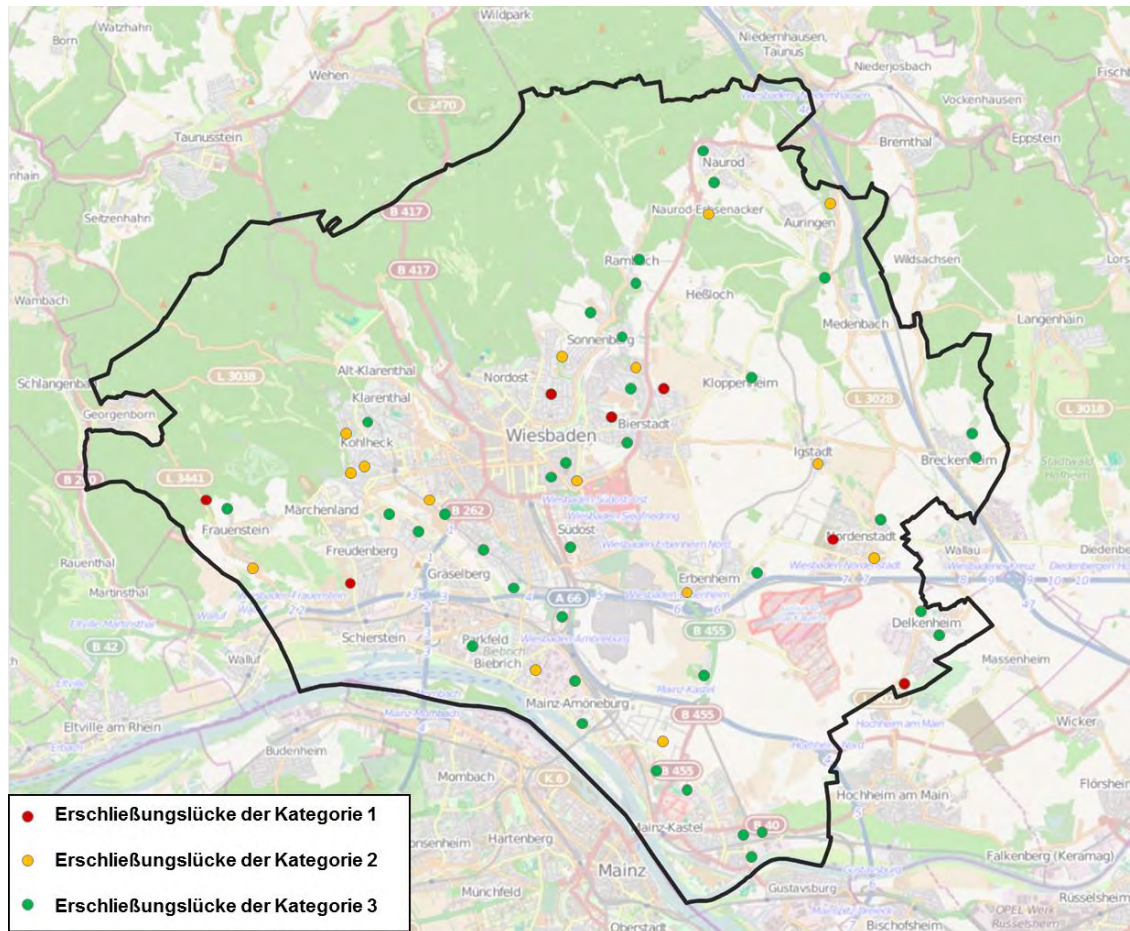


Abbildung 21: Lage der Erschließungslücken auf dem Gesamtgebiet Wiesbaden

### Zeitliche Erschließung

Neben der rein räumlichen Erschließungsqualität bestehen zeitliche Bereiche, die eine Schwachstelle in der Erschließung darstellen.

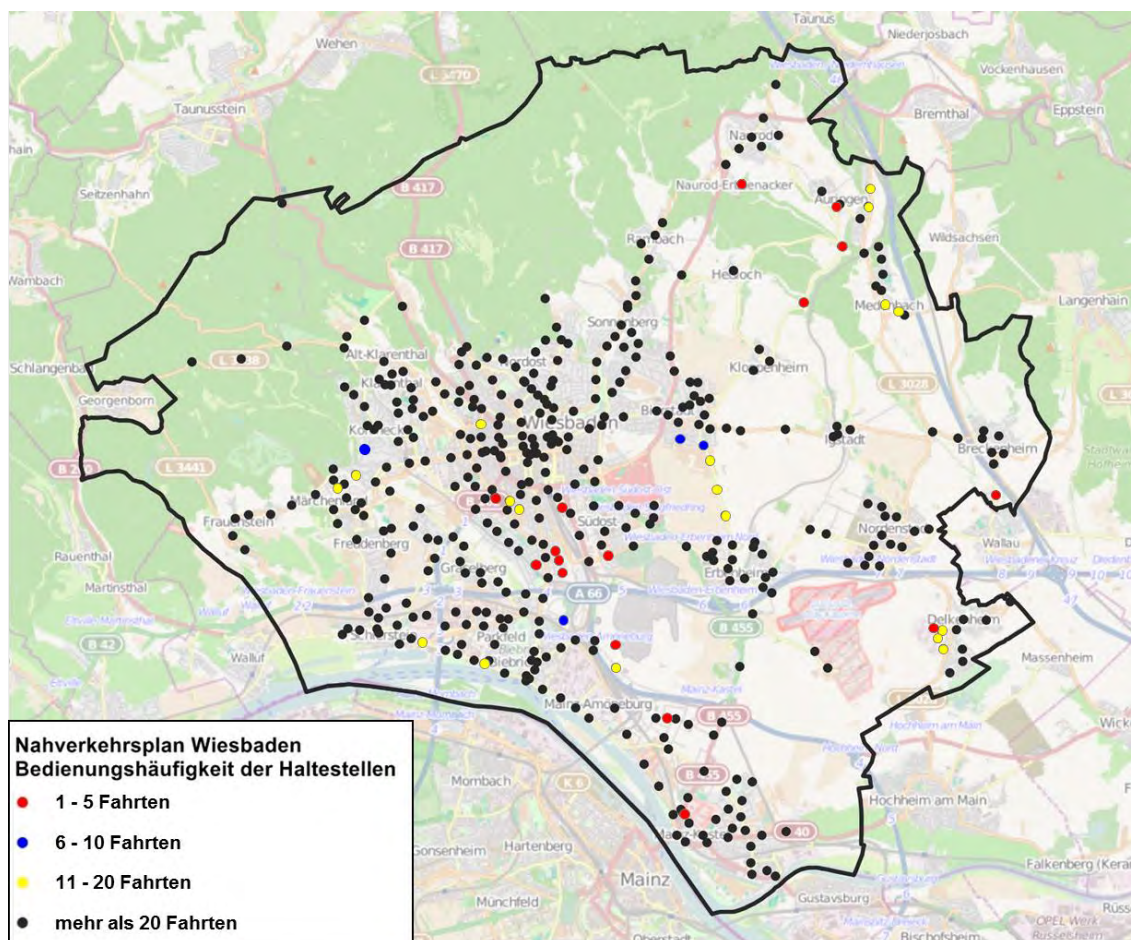


Abbildung 22: Schwachstellen aufgrund der geringen Abfahrten pro Tag

Insgesamt sind 38 Haltestellenbereiche mit Abfahrtsmöglichkeiten pro Werktag  $\leq 20$  identifiziert worden.

Eine detaillierte Betrachtung hat ergeben, dass faktisch an drei Haltestellen eine Schwachstelle aufgrund der geringen Abfahrtsmöglichkeiten besteht. Bei den übrigen Haltestellen werden deren geringe Anzahl an Abfahrten durch die dichte Bedienung anderer nahe gelegener Haltestellen kompensiert (Einzugsbereich 300 m oder auch sensitiv 400 m) bzw. kann deren Bedienung derzeit als ausreichend eingestuft werden, da die vorhandene Bebauung als sehr gering eingestuft werden kann. Bei den drei Schwachstellen handelt sich um:

- ▶ Haltestelle Goldackerweg und Langendellschlag ( $\leq 10$  Abfahrten pro Werktag)
- ▶ Haltestelle Weilburger Tal ( $\leq 20$  Abfahrten pro Werktag)

### 3.2.2 Verbindungsqualität

#### Direktfahrmöglichkeit zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof

Die zentralen Haltestellen der Ortsbezirke sind direkt von der Innenstadt und zumeist auch vom Hauptbahnhof erreichbar.



Schwachstellen bestehen in Wiesbaden vor allem bei den Siedlungsgebieten deren Erschließung lediglich durch Tangentiallinien (Linien 9, 37, 38, 39), welche die Querverbindungen zwischen einzelnen Ortsteilen herstellen.

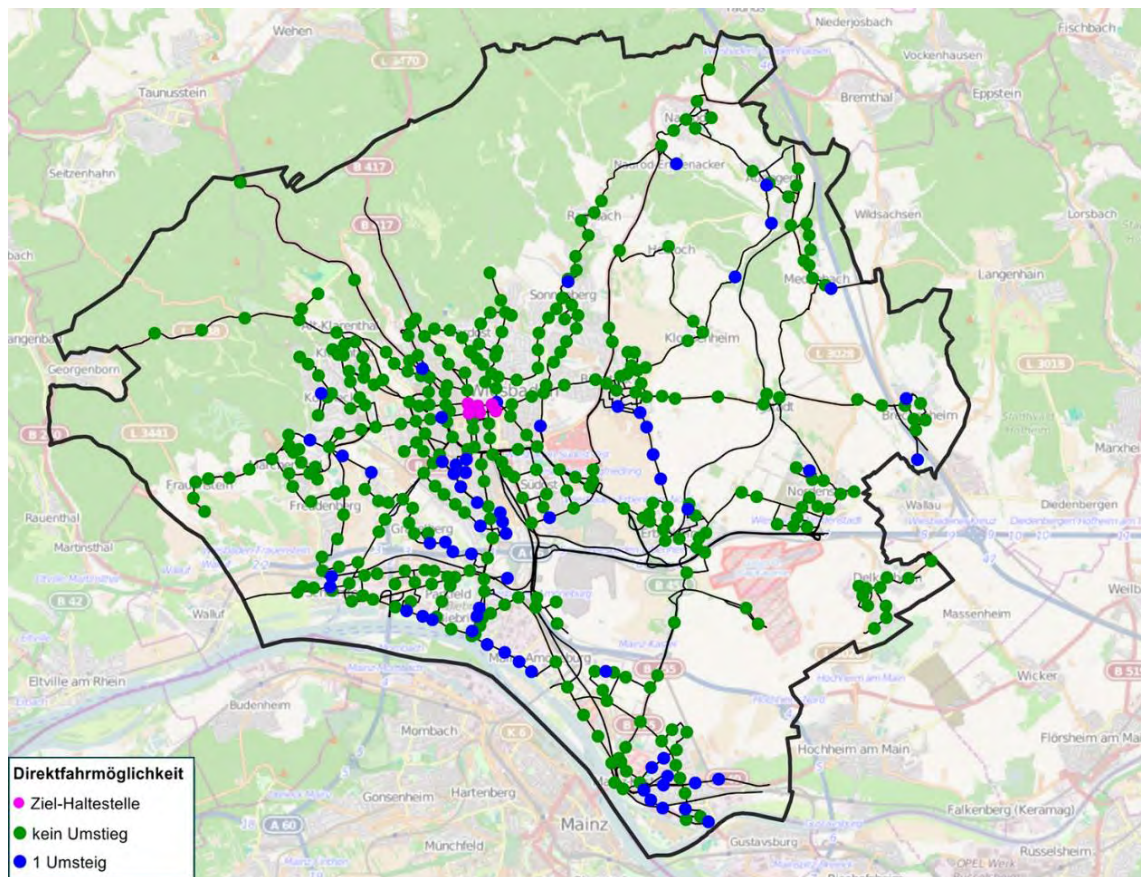


Abbildung 23: Direktfahrmöglichkeit Innenstadt

Bezogen auf die Innenstadt bestehen von einigen Haltestellen in Schierstein und Biebrich keine Direktfahrmöglichkeiten. Diese werden ausschließlich von der Tangentiallinie 9 zwischen Schierstein und Mainz Isaac-Fulda-Allee mit Halt am Verknüpfungspunkt Mainz Hauptbahnhof bedient. Vor 6.00 Uhr morgens besteht zudem von Schierstein keine Direktverbindung nach Mainz.

Aufgrund der Zunahme der Siedlungsgebiete bzw. der Siedlungsdichte am Flussufer sollte über eine Behebung der Schwachstelle nachgedacht werden und hierfür eine Maßnahme mit Kostenschätzung erarbeitet werden.

Zwar sind die Stadtteile Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim nicht umsteigefrei mit der Wiesbadener Innenstadt verbunden, jedoch besteht über das Busnetz eine direkte Fahrtmöglichkeit in das Oberzentrum Mainz. Somit kann die fehlende Direktfahrmöglichkeit nach Wiesbaden nicht als Mangel angesehen werden.

Aus den zentralen Bereichen der Ortsteile besteht eine Direktfahrmöglichkeit zum Hauptbahnhof.

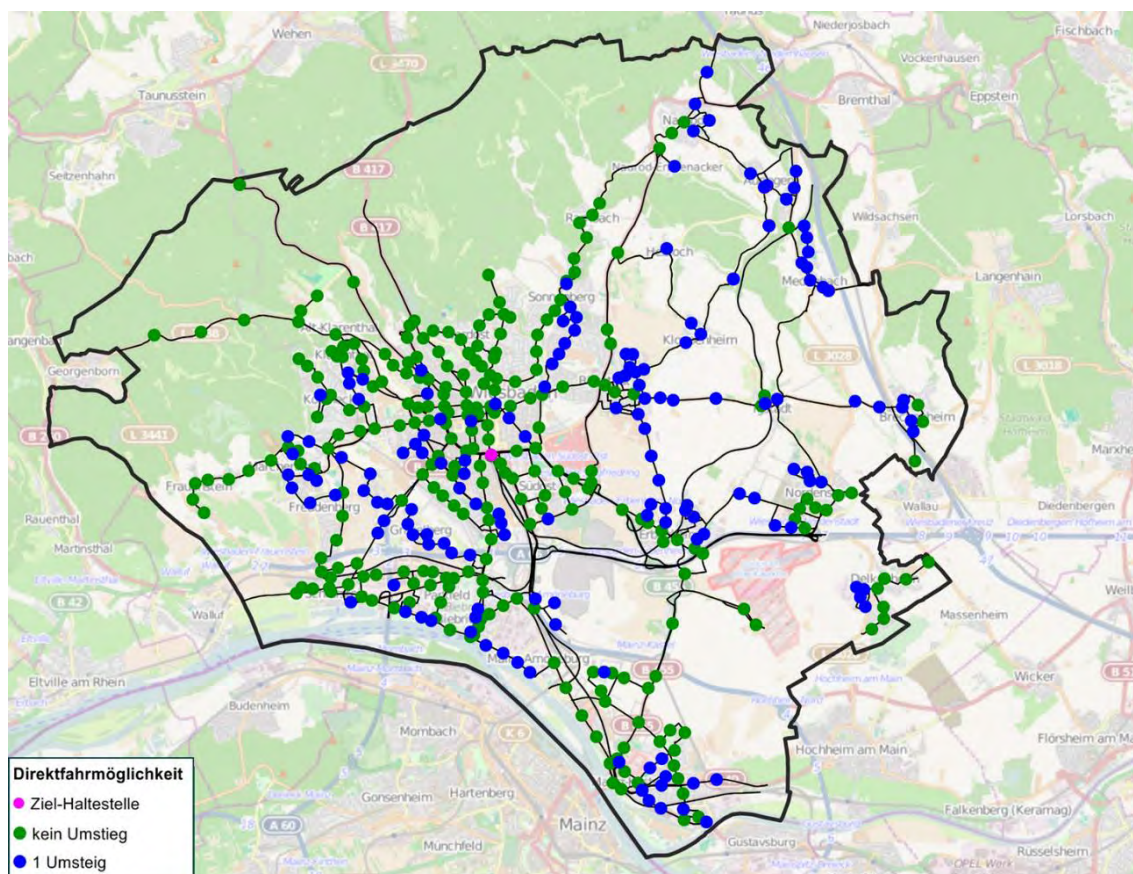


Abbildung 24: Direktfahrmöglichkeit Hauptbahnhof

### Erreichbarkeit der Innenstadt und des Hauptbahnhofs

Insgesamt wird das Kriterium der zeitlichen Erreichbarkeit für die Stadt Wiesbaden erfüllt (30 Minuten).

Ausnahme hiervon ist der Vorort Medenbach, der aufgrund der Entfernung nicht in unter 30 Minuten von dem Bahnhof oder der Innenstadt erreichbar ist. Angesichts der dünnen Siedlungsstruktur werden zudem das Gewerbegebiet in Delkenheim, sowie die Querverbindung zwischen Erbenheim und Bierstadt nicht ganztäglich bedient und erfüllen somit das Kriterium nicht. Diese Schwachstellen werden wegen der geringen Wohnbebauung nicht weiter verfolgt.

Die beiden nachfolgenden Abbildungen zeigen zwei typische Stundengruppen für einen Werktag (MF) – die Stundengruppe 07:00-08:00 Uhr, eine der Hauptverkehrszeiten, in denen das Fahrtenangebot dicht ist und zudem über Verstärkerlinien weitere Fahrten und Relationen angeboten werden und die Zeitspanne zwischen zwei Hauptverkehrszeiten (10:00-11:00 Uhr) in den einzelne Fahrten oder Relationen nicht angeboten werden.

Haltestellen, die in den Grafiken dunkelrot dargestellt sind, werden im Analysezeitraum nicht bedient. Es handelt sich um Haltestellen an Schulen oder in Gewerbegebieten, die vom regulären Linienverkehr nicht regelmäßig angefahren werden.



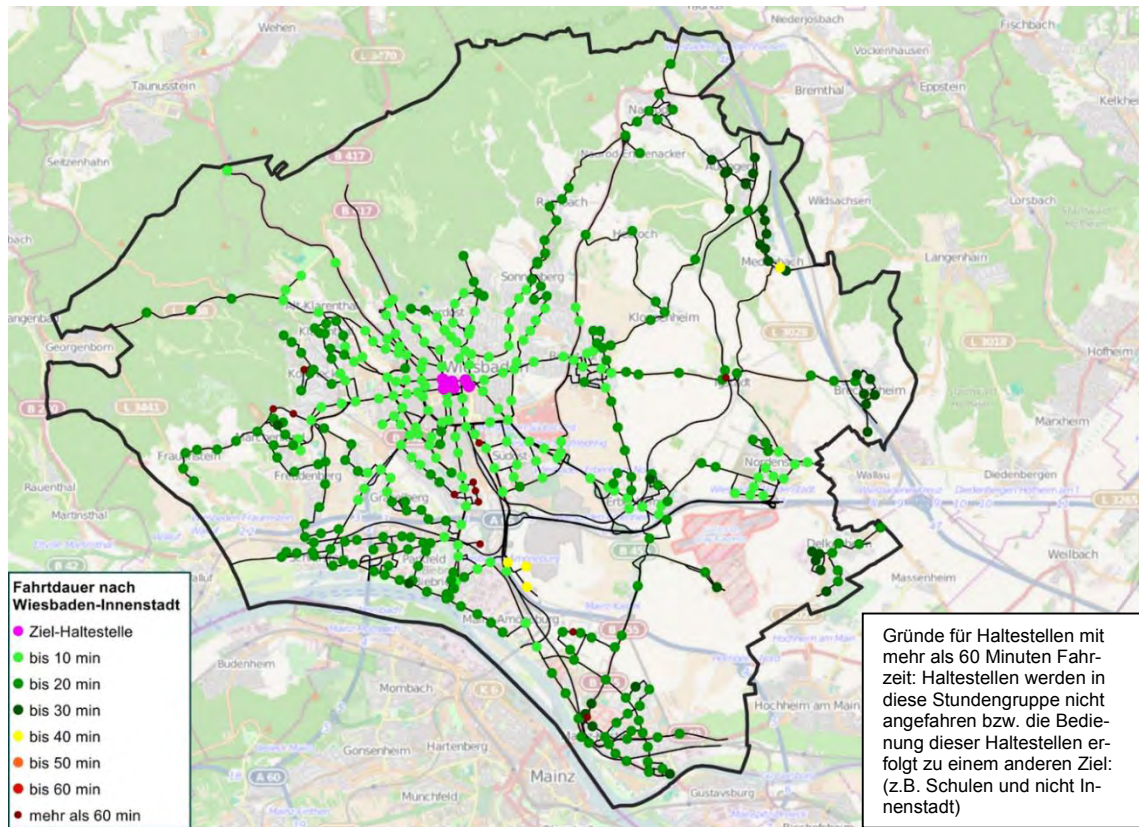


Abbildung 25: Zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt werktags (MF; 07:00 – 08:00 Uhr)

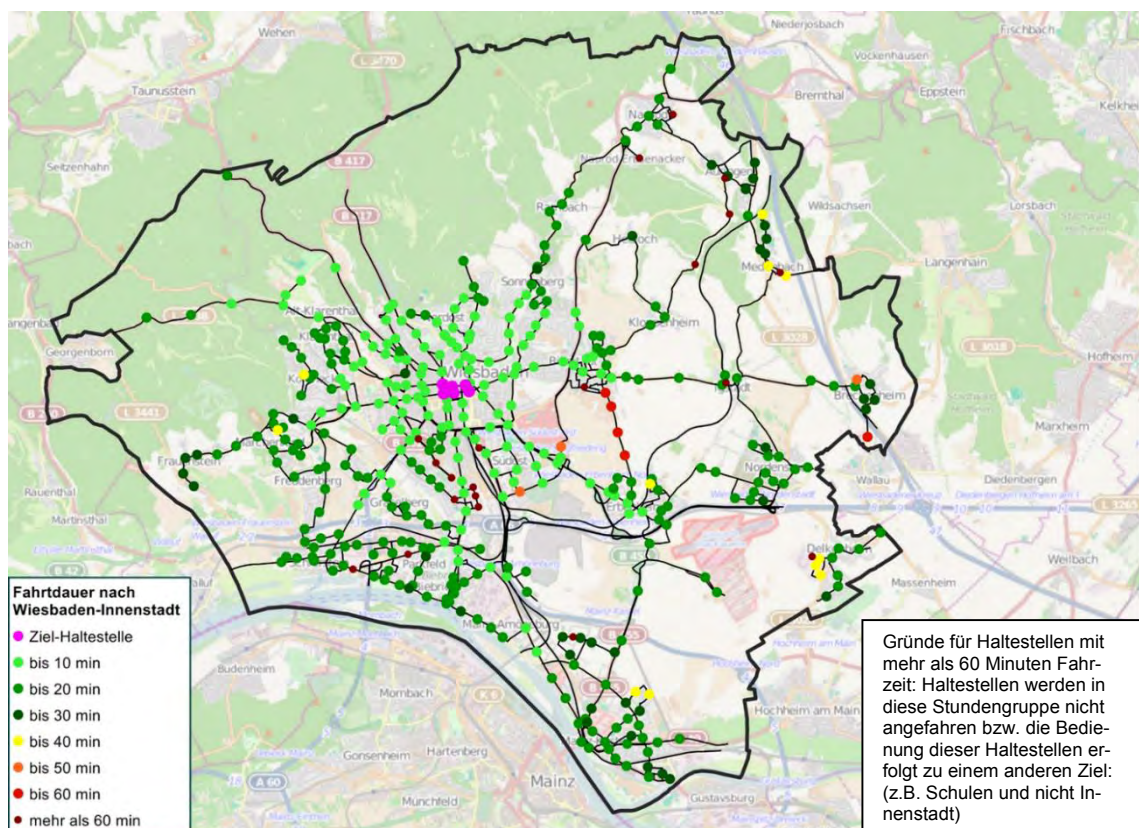


Abbildung 26: Zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt werktags (MF; 10:00 – 11:00 Uhr)



## Direktverbindung Rheingau – Wiesbaden

Derzeit besteht sowohl über die Linie 170 als auch über die Linie 171 die Möglichkeit aus dem Rheingau nach Wiesbaden zu gelangen. Beide Linien verkehren jedoch auf Wiesbadener Stadtgebiet parallel über die Schiersteiner Straße.

Durch eine Verlegung der Linienführung der Buslinie 170 von der Schiersteiner Straße neu über Biebrich nach Wiesbaden kann für Fahrgäste aus dem Rheingau eine bessere Erreichbarkeit der Gewerbegebiete gewährleistet werden. Sowohl für den Rheingau-Taunus-Kreis als auch für die Stadt Wiesbaden hätte eine solche Maßnahme Vorteile.

- ▶ Abbau regionaler Parallelverkehr in Wiesbaden
- ▶ Zusätzliche Kapazitäten im städtischen Bereich

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Regionale Erschließung Äppelallee

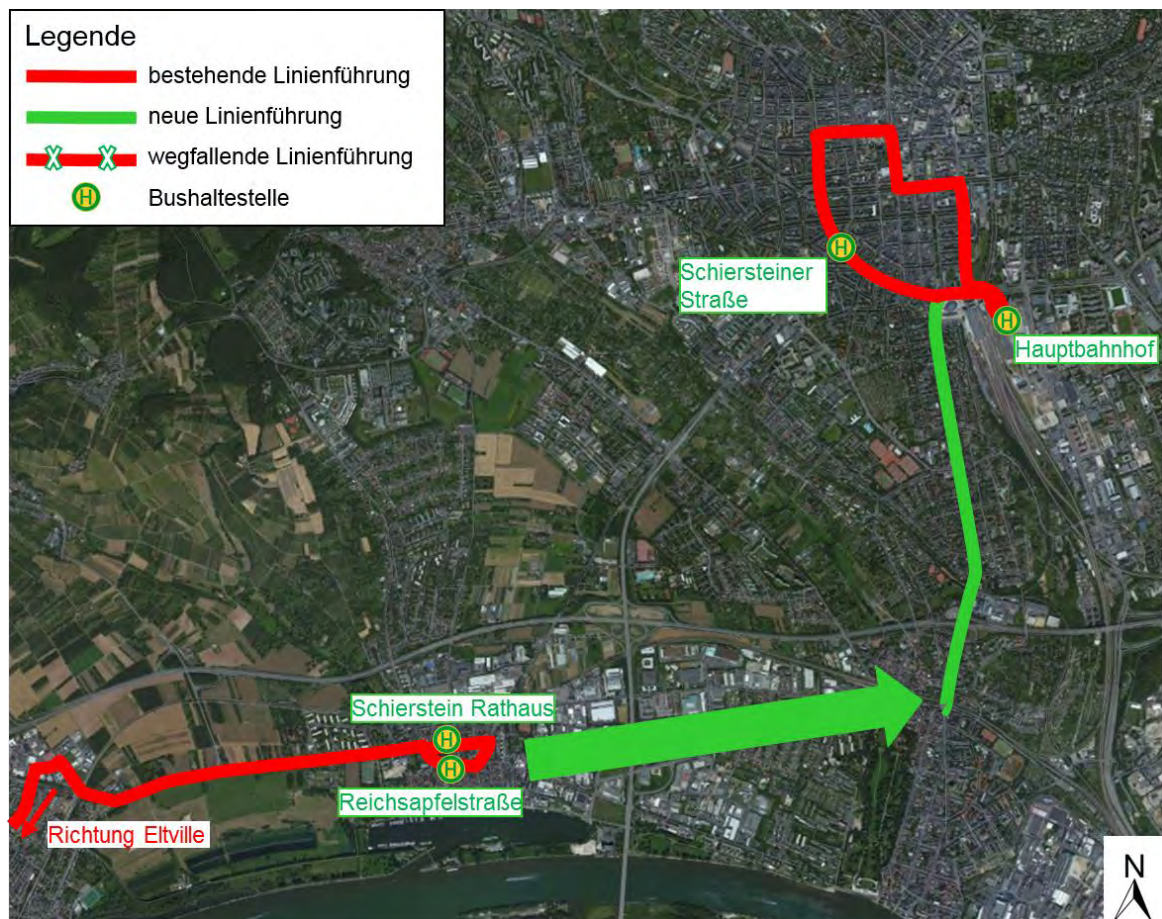


Abbildung 27: Verbindung Rheingau – Schierstein – Biebrich – Hauptbahnhof

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Regionale Erschließung Äppelallee

### 3.2.3 Angebotsqualität

#### Fahrtenhäufigkeit

Unter Berücksichtigung der Betriebszeiten und der Streckenklassifizierungen anhand der Fahrgastzahlen ergab sich eine Zuordnung der befahrenen Strecken wie in der folgenden Abbildung dargestellt. Die höchsten Fahrgastzahlen weisen die innerstädtischen Strecken auf. Die Hauptachsen zu den Ortsteilen sind die nächst stark belasteten Strecken. Die Linienenden bzw. die schwach besiedelten Räume mit unter 1.000 Fahrgästen pro Tag (hellgrün) bzw. unter 100 Fahrgästen pro Tag (blau) stellen die beiden untersten Kategorien dar.

Neben der Fahrtenhäufigkeit stellt die Streckenklassifizierung eine gute Grundlage für die Definition und Festlegung der Platzangebote dar.

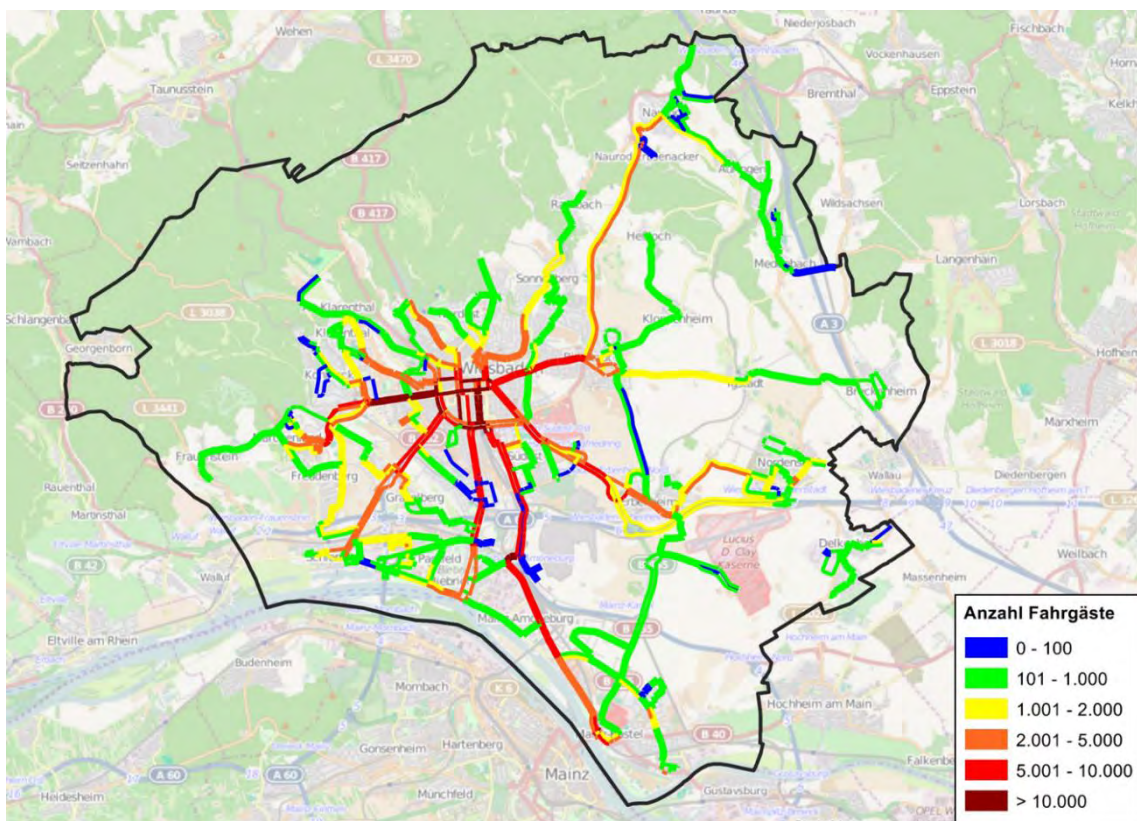


Abbildung 28: Klassifizierung der Strecken auf Basis der Fahrgastzahlen

Aufgrund dieser Streckenklassifizierungen ergeben sich somit folgende Fahrtenzahlen pro Stunden und Richtung (unterschieden nach Werktag (MF), Samstag und Sonntag und Feiertags) die es gilt einzuhalten und die durch das bestehende Angebot auch zur Verfügung gestellt wird.



**Kategorie I**

Zeit-Intervall		0001	0102	0203	0304	0405	0506	0607	0708	0809	0910	1011	1112	1213	1314	1415	1516	1617	1718	1819	1920	2021	2122	2223	2324
Mindestfahrten-angebot [Fahrten/Stunde]	Montag - Freitag	2	0	0	0	2	8	14	21	20	20	18	20	20	21	20	20	21	19	15	14	8	6	6	6
	Samstag	2	0	0	0	0	5	6	7	10	12	12	12	12	12	13	12	12	12	12	11	7	6	6	6
	Sonntag	2	0	0	0	0	4	6	6	6	6	6	6	6	13	12	12	12	12	12	10	6	6	6	6

**Kategorie II**

Zeit-Intervall		0001	0102	0203	0304	0405	0506	0607	0708	0809	0910	1011	1112	1213	1314	1415	1516	1617	1718	1819	1920	2021	2122	2223	2324
Mindestfahrten-angebot [Fahrten/Stunde]	Montag - Freitag	1	0	0	0	0	4	4	12	11	10	10	11	11	11	11	11	11	11	10	8	5	4	3	3
	Samstag	1	0	0	0	0	2	3	4	5	8	7	8	8	8	8	8	8	8	8	7	4	4	3	3
	Sonntag	1	0	0	0	0	1	4	4	3	4	4	3	6	7	7	7	7	7	7	6	3	4	3	3

**Kategorie III**

Zeit-Intervall		0001	0102	0203	0304	0405	0506	0607	0708	0809	0910	1011	1112	1213	1314	1415	1516	1617	1718	1819	1920	2021	2122	2223	2324
Mindestfahrten-angebot [Fahrten/Stunde]	Montag - Freitag	0	0	0	0	0	2	3	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	2	2	2	2	2
	Samstag	0	0	0	0	0	1	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2
	Sonntag	0	0	0	0	0	1	2	2	2	2	2	3	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2

**Kategorie IV**

Zeit-Intervall		0001	0102	0203	0304	0405	0506	0607	0708	0809	0910	1011	1112	1213	1314	1415	1516	1617	1718	1819	1920	2021	2122	2223	2324
Mindestfahrten-angebot [Fahrten/Stunde]	Montag - Freitag	0	0	0	0	0	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	1
	Samstag	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
	Sonntag	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

**Kategorie V**

Zeit-Intervall		0001	0102	0203	0304	0405	0506	0607	0708	0809	0910	1011	1112	1213	1314	1415	1516	1617	1718	1819	1920	2021	2122	2223	2324
Mindestfahrten-angebot [Fahrten/Stunde]	Montag - Freitag	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	0	0	0
	Samstag	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
	Sonntag	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0

**Kategorie VI**

Zeit-Intervall		0001	0102	0203	0304	0405	0506	0607	0708	0809	0910	1011	1112	1213	1314	1415	1516	1617	1718	1819	1920	2021	2122	2223	2324
Mindestfahrten-angebot [Fahrten/Stunde]	Montag - Freitag	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Samstag	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sonntag	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Abbildung 29: Fahrtenzahlen je Stunde, Richtung und Tag Streckenkategorien 1 bis 6

In den mit „0“ Fahrten angegebenen Feldern ist ein definiertes Fahrtenangebot nicht notwendig. Für die Strecken in der Kategorie 6 (weniger als 100 Fahrgäste pro Tag) kann geprüft werden, inwiefern der Einsatz alternativer Bedienformen wirtschaftlich und verkehrlich sinnvoll ist.

## Platzangebot

Aufgrund der Datenmenge wird das notwendige Platzangebot (Mindestkapazitäten je Linie) im Anhang aufgeführt. Die bestehenden Fahrgastzahlen können mit dem festgelegten Fahrtenangebot und Platzkapazität befördert werden.

### 3.2.4 Anregungen aus der Politik

Neben den ermittelten Schwachstellen aufgrund der Mindestanforderungen bestehen eine Reihe von Anregungen aus den politischen Gremien, die ebenfalls im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden. Hierbei kann es sich auch schon um festgestellte Mängel handeln. Im Einzelnen sind dies:

- ▶ Verbesserung der Erschließung Langendellschlag (insbesondere am Nachmittag)
- ▶ 10-Minuten-Takt auf der Linie 5 bis Karl-Drebert-Straße
- ▶ Erschließung Komponistenviertel
- ▶ Verlängerung aller Fahrten auf der Linie 15 bis Nordenstadt
- ▶ Erschließung Holzstraße
- ▶ Erschließung Freudenbergstraße
- ▶ Direktverbindung Siedlung Wolfsfeld zum Hauptbahnhof
- ▶ Anbindung des Siedlungsgebietes Bierstadt Nord
- ▶ Verbesserung des Fahrtenangebots für die Siedlungsgebiete seitlich der Erbenheimer Straße (Goldackerweg)
- ▶ Verbesserung der Fahrtenhäufigkeit Tannenring
- ▶ Busanbindung US-Army Aukamm und Hainerberg
- ▶ Abendverkehr zur besseren Erschließung Schau-ins-Land
- ▶ Verbesserung der Erschließung Aukammallee
- ▶ Verbesserung der Erschließung Kreuzberger Ring
- ▶ Erschließung neue Straße Glarusstraße
- ▶ Verbesserung der Erschließung Hockenberger Mühle
- ▶ Erschließung Bestattungswald
- ▶ Erschließung Grorother Hof
- ▶ Direktverbindung zwischen Naurod und Rambach
- ▶ Erschließung im Bereich Trompeterstraße / Am Sportplatz
- ▶ Erschließung Erbsenacker

Lediglich vier Anregungen werden in der Maßnahmenkonzeption nicht weiter verfolgt. Es handelt sich um:

- ▶ Busanbindung der US-Army: An den Toren der abgesperrten Siedlungsgebiete der US-Army handelt es sich um ein nicht mit Linienbussen befahrbares Gelände. Die Erschließung erfolgt über die nächstgelegene, öffentlich zugängliche Haltestelle.
- ▶ Siedlung Wolfsfeld: Der Hauptbahnhof ist mit einem einmaligen Umstieg zu erreichen. Dies entspricht den Mindestanforderungen.
- ▶ Die Fahrtenhäufigkeit im Tannenring über die Linie 21 ist laut Mindestanforderung ausreichend.
- ▶ Eine Erschließung des Bereiches Trompeterstraße / Am Sportplatz ist aufgrund der geringen Straßenraumbreite mit einem Standard-Linienbus nicht möglich.

## 4 Angebotskonzeption

Im Folgenden werden die Maßnahmen beschrieben, die zur Behebung der Schwachstellen und Anregungen erarbeitet wurden. Dabei werden in einem ersten Schritt jeweils die Maßnahmen beschrieben. In einem zweiten Schritt erfolgt die Auflistung der behobenen Schwachstellen.

### 4.1 Linie 3

#### Maßnahme:

- Verlängerung aller Linienfahrten der Linie 3 über die Endhaltestelle Rheinufer über den Linienweg der Linie 9 bis zur Haltestelle Zeilstraße zur Gewährleistung einer Direktverbindung in die Innenstadt.

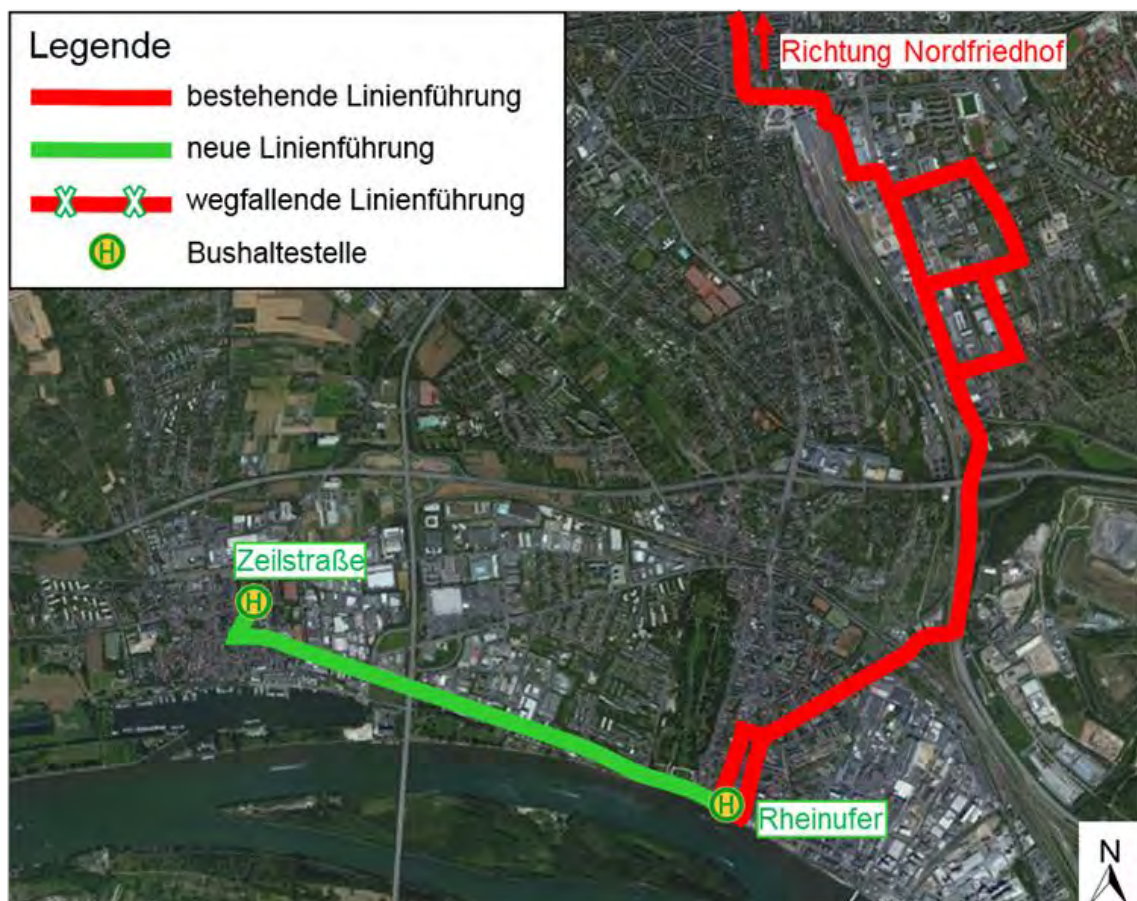


Abbildung 30: Verlängerung der Linie 3 bis Zeilstraße

#### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- Direktfahrmöglichkeit über die Linie 3 von der Rheinuferachse zur Innenstadt

## 4.2 Linie 5

### Maßnahme:

- Führung aller Fahrten der Linie 5 zur Endhaltestelle Karl-Drebert-Straße.

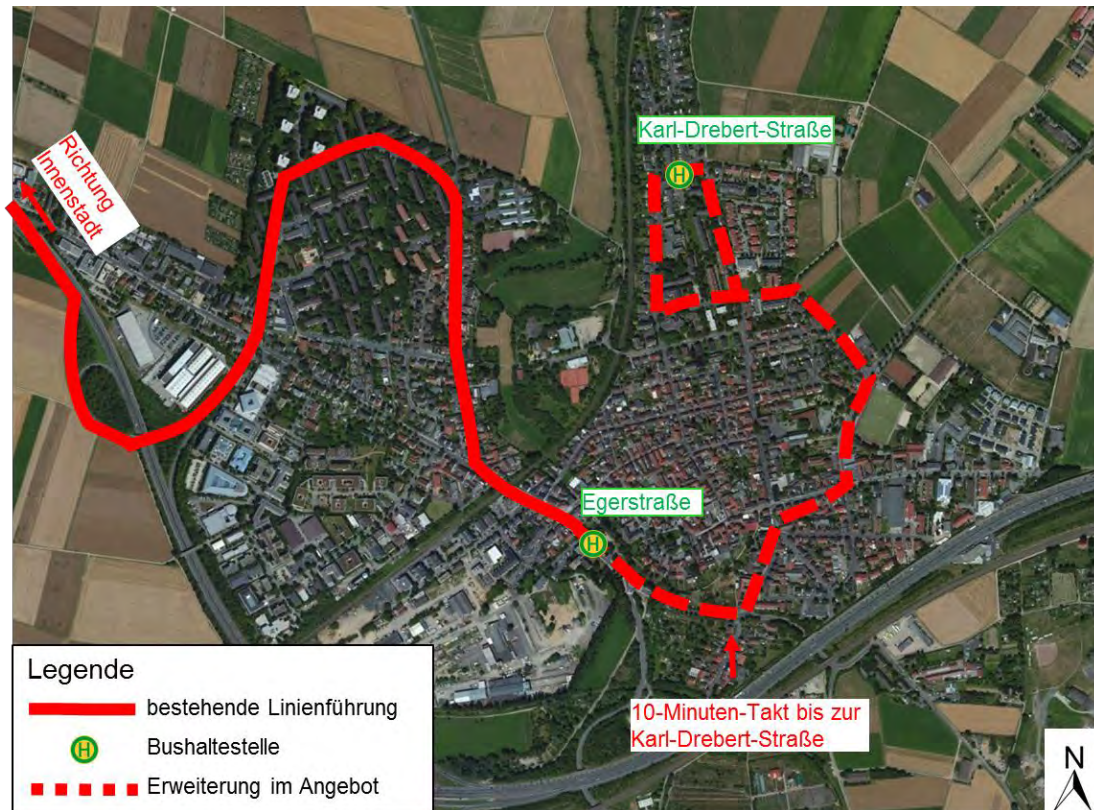


Abbildung 31: Verdichtung Fahrtenangebot auf dem Linienweg der Linie 5

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- 10-Minuten-Takt auf der Linie 5 bis Karl-Drebert-Straße



## 4.3 Linie 8

### Maßnahme:

- ▶ Aufteilung des Fahrtenangebots der Linie 8 zwischen der Haltestelle Kochbrunnen und den Endhaltestellen Bahnhof bzw. Eigenheim auf drei Teilwege (Maßnahme aus Nahverkehrsplan 2008).
- ▶ Neu befahren werden die Straßen Schumannstraße, Johann-Sebastian-Bach-Straße, Richard-Wagner-Straße.
- ▶ Einrichtung von drei zusätzlichen Haltestellen sowie Erweiterung der Haltestelle Thomaestraße um einen weiteren Bussteig.



Abbildung 32: Neuer Linienweg der Linie 8 im Komponistenviertel

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung Komponistenviertel

## 4.4 Linie 9/14

### Maßnahme:

- ▶ Linie 9 und Linie 14 an den Linienweg der Darstellung einfügen Führung der Linie 9 morgens in der Schwachverkehrszeit bereits ab Oderstraße statt Zeilstraße.
- ▶ Im Gegenzug Führung der Linie 14 bis / ab zur Haltestelle Äppelallee-Center, analog dem Fahrtweg im Spätverkehr ab Fahrplanwechsel zum 12. Januar 2015.

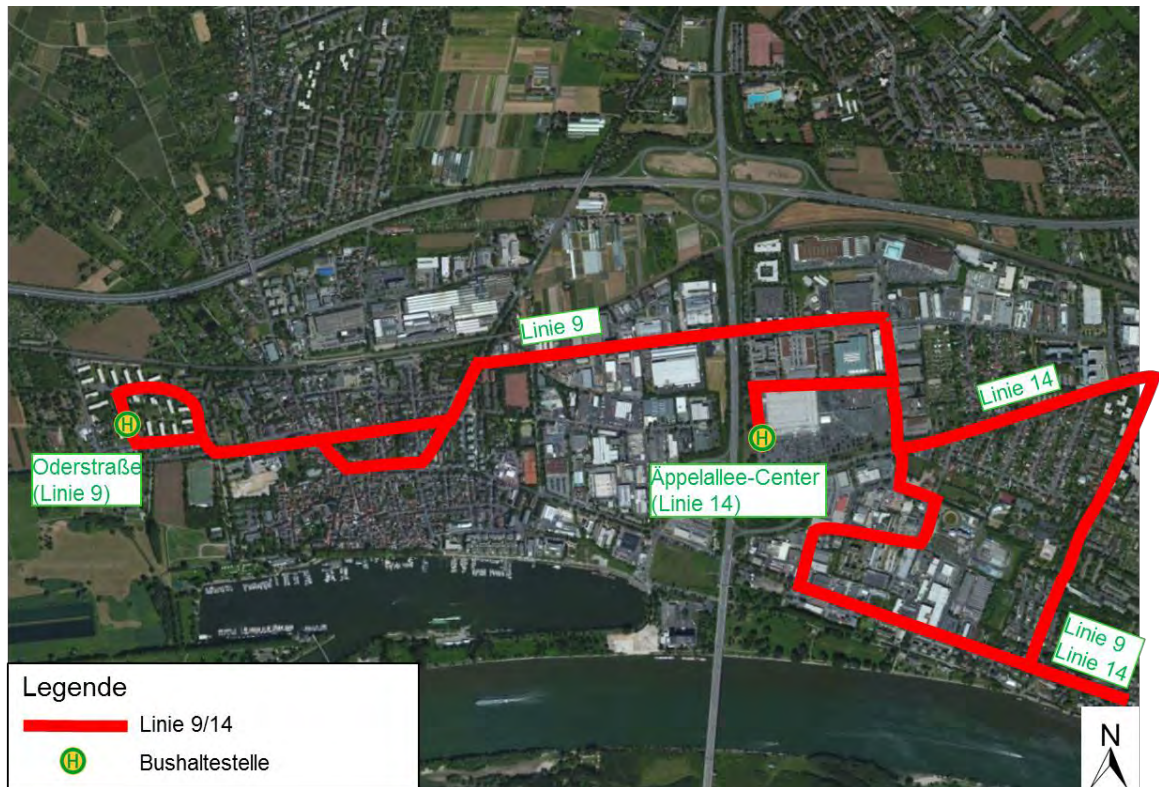


Abbildung 33: Linienweg der Linie 9 und 14 morgens in der Schwachverkehrszeit

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Direktfahrmöglichkeit in der morgendlichen Schwachverkehrszeit von Schierstein nach Mainz.



## 4.5 Linie 15 Nordenstadt

### Maßnahme:

- ▶ Verlängerung der Linie 15 über den bestehenden Linienweg in das Neubaugebiet Hainweg (geplant mit 650 Wohneinheiten).
- ▶ Verdichtung des bestehenden 20-Minuten-Taktes in Erbenheim auf einen 10-Minuten-Takt durch Verlängerung der in Erbenheim endenden Fahrten.
- ▶ Verdichtung der Taktung im Abendverkehr auf einen 30-Minuten-Takt.
- ▶ Einrichtung einer neuen Haltestelle sowie einer Endhaltestelle für die Linie 15 innerhalb des neuen Wohnbaugebietes Hainweg.
- ▶ Bau von drei neuen Haltepositionen am Kreisverkehr in der Konrad-Zuse-Straße
- ▶ Bau von einem zusätzlichen Bussteig im Umfeld der derzeitigen Endhaltestelle Westring, zur Schaffung einer Abfahrtsposition in Richtung Innenstadt

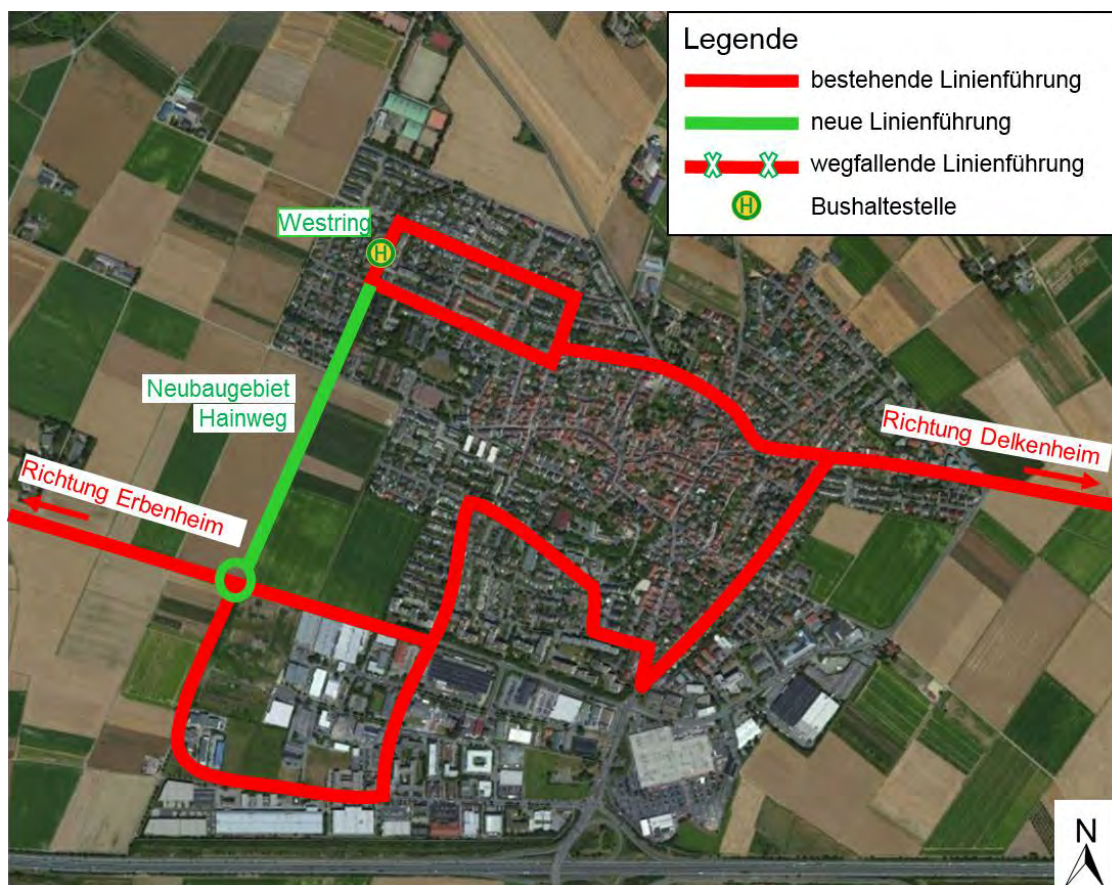


Abbildung 34: Verlängerung der Linie 15 von der Endhaltestelle Westring in das geplante Neubaugebiet Hainweg

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung Neubaugebiet Hainweg
- ▶ Dichteres Fahrtenangebot in Nordenstadt über die Linie 15



## 4.6 Linie 15/48 Delkenheim

### Maßnahme:

- ▶ Verlängerung der Linie 15 ab Rosenheimer Straße in das neue Wohnbaugebiet Lange Seegewann.
- ▶ Führung aller Fahrten der Linie 48 über die neue Haltestelle im neuen Wohnbaugebiet Lange Seegewann
- ▶ Einrichtung von einer Haltestelle mit drei Haltepositionen innerhalb des neuen Wohnbaugebietes Lange Seegewann. Neue Endhaltestelle der dort endenden Fahrten der Linien 15 und 48.



Abbildung 35: Linienführung der Linien 15 / 48 zur neuen Haltestelle in das geplante Wohnbaugebiet Lange Seegewann

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung Neubaugebiet Lange Seegewann

## 4.7 Linie 16/20

### Maßnahme:

- ▶ Verlängerung der in Rambach endenden Fahrten der Linie 16 über die Niedernhausener Straße und Feldbergblick bis nach Naurod und dort weiter als Linie 20 über den bestehenden Linienweg.
- ▶ Verlängerung stündlich direkt nach Naurod und stündlich mit Schleifenfahrt über Erbsenacker.
- ▶ Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Siedlungsgebiet Erbsenacker.



Abbildung 36: Verknüpfung der beiden Linien 16 und 20 mit der Erschließung von Erbsenacker

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung Erbsenacker
- ▶ Verbindung Rambach - Naurod



## 4.8 Linie 17

### Maßnahme:

- ▶ Verlängerung der Linie 17 ab Wolfsfeld über eine Schleifenfahrt in das neue Wohnbaugebiet Bierstadt-Nord (geplant mit 400 Wohneinheiten).
- ▶ Führung der Fahrten der Linie N11 über eine Haltestelle im neuen Wohnbaugebiet Bierstadt-Nord.
- ▶ Optional: Führung der Linie 17 über das neue Wohnbaugebiet hinaus, über die B455 bis zum Kreisverkehr in der Bayernstraße.
- ▶ Einrichtung einer neuen Endhaltestelle innerhalb des neuen Wohnbaugebietes.

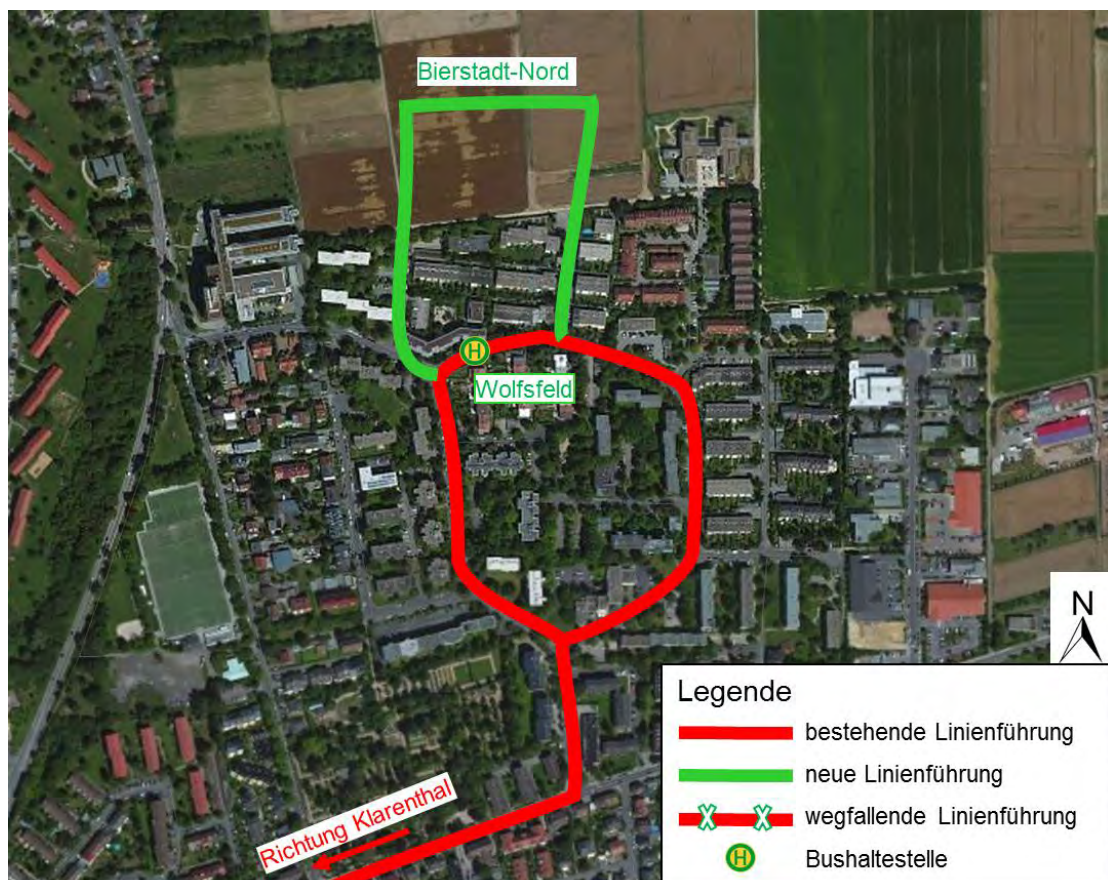


Abbildung 37: Erschließung des Neubaugebets Bierstadt-Nord mit der Linie 17

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung Neubaugebiet Bierstadt-Nord
- ▶ Optionale Erschließung Heidestock

## 4.9 Linie 18 (Freudenberg)

### Maßnahme:

- ▶ Verlängerung ab Endhaltestelle Nordstrander Straße über Föhler Straße, Erich-Ollenhauer-Straße, Willi-Werner-Straße, Stegerwaldstraße, Veilchenweg und Freudenbergstraße. Ab Haltestelle Vogesenstraße weiter über den Linienweg der Linie 23 bis Schierstein Hafen (Maßnahme aus Nahverkehrsplan 2008; Umsetzung über Willi-Werner-Straße in geänderter Form mit dem Fahrplanwechsel Jan. 2015)
- ▶ Betriebszeiten montags bis freitags zwischen 06:30 Uhr und 09:00 Uhr sowie zwischen 14:00 Uhr und 18:00 Uhr jeweils im 30-Minuten-takt.
- ▶ Einrichtung von zwei zusätzlichen Haltestellen im Bereich der Freudenbergstraße sowie einer Haltestelle in der Willi-Werner-Straße.



Abbildung 38: Verlängerung der Linie 18 über die Freudenbergstraße

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung Freudenbergstraße



## 4.10 Linie 18 (Adalbert-Stifter-Straße)

### Maßnahme:

- ▶ Verlängerung der Linie 18 ab Endhaltstelle Hofgartenplatz in die Adalbert-Stifter Straße und Kaiser-Wilhelm-Straße.
- ▶ Diese Strecke wurde früher von der Linie 18 schon bedient, jedoch aufgrund zu geringer Nachfrage eingestellt.
- ▶ Einrichtung von drei zusätzlichen Haltestellen im Bereich Sonnenberg.



Abbildung 39: Erschließung Adalbert-Stifter-Straße

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung Adalbert-Stifter-Straße

## 4.11 Linie 21

### Maßnahme:

- ▶ Erweiterung der Schleifenfahrt der Linie 21 über die Haltestelle Tannenring hinaus bis zu einer neu anzulegenden Haltestelle Bremthaler Weg im nördlichen Tannenring.
- ▶ Einrichtung von einer zusätzlichen Haltestelle.



Abbildung 40: Erschließung nördlicher Tannenweg

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung nördlicher Tannenring



## 4.12 Linie 24

### Maßnahme:

- ▶ Verlängerung der Fahrten von der Bgm.-Schneider-Straße bis Groroother Straße.
- ▶ Einrichtung von einer zusätzlichen Haltestelle am Groroother Hof.

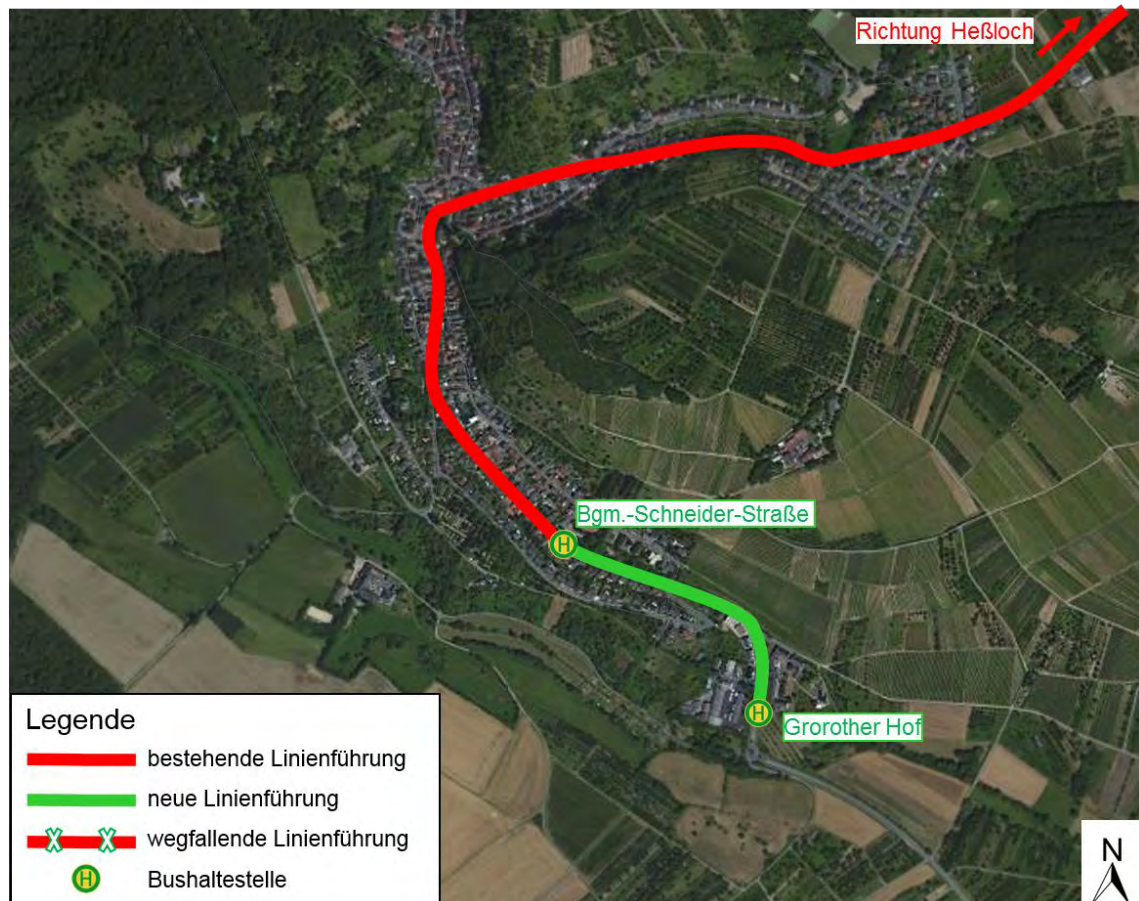


Abbildung 41: Verlängerung der Linie 24 bis Groroother Hof

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung Groroother Hof

## 4.13 Linie 28 (Kreuzberger Ring)

### Maßnahme:

- ▶ Führung der Linie 28 über Kreuzberger Ring und die neu geplante Verbindungsstraße entlang des Gewerbegebietes nördlich der Bundesautobahn (BAB).
- ▶ Einrichtung von zwei zusätzlichen Haltestellen.



Abbildung 42: Neuer Linienweg der Linie 28 (Kreuzberger Ring)

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung Kreuzberger Ring



## 4.14 Linie 28 (Petersweg Ost)

### Maßnahme:

- ▶ Führung der Linie 28 bei einer entsprechenden Entwicklung des Gewerbegebiets Petersweg Ost zwischen den Haltestellen Bahnübergang und Otto-Suhr-Ring durch das Gewerbegebiet (Ernst-Galonske-Straße – Anna-Birle-Straße – Otto-Suhr-Straße).
- ▶ Haltestellen mit Ausnahme Anna-Birle-Straße im Zuge der Straßenbaumaßnahmen schon angelegt

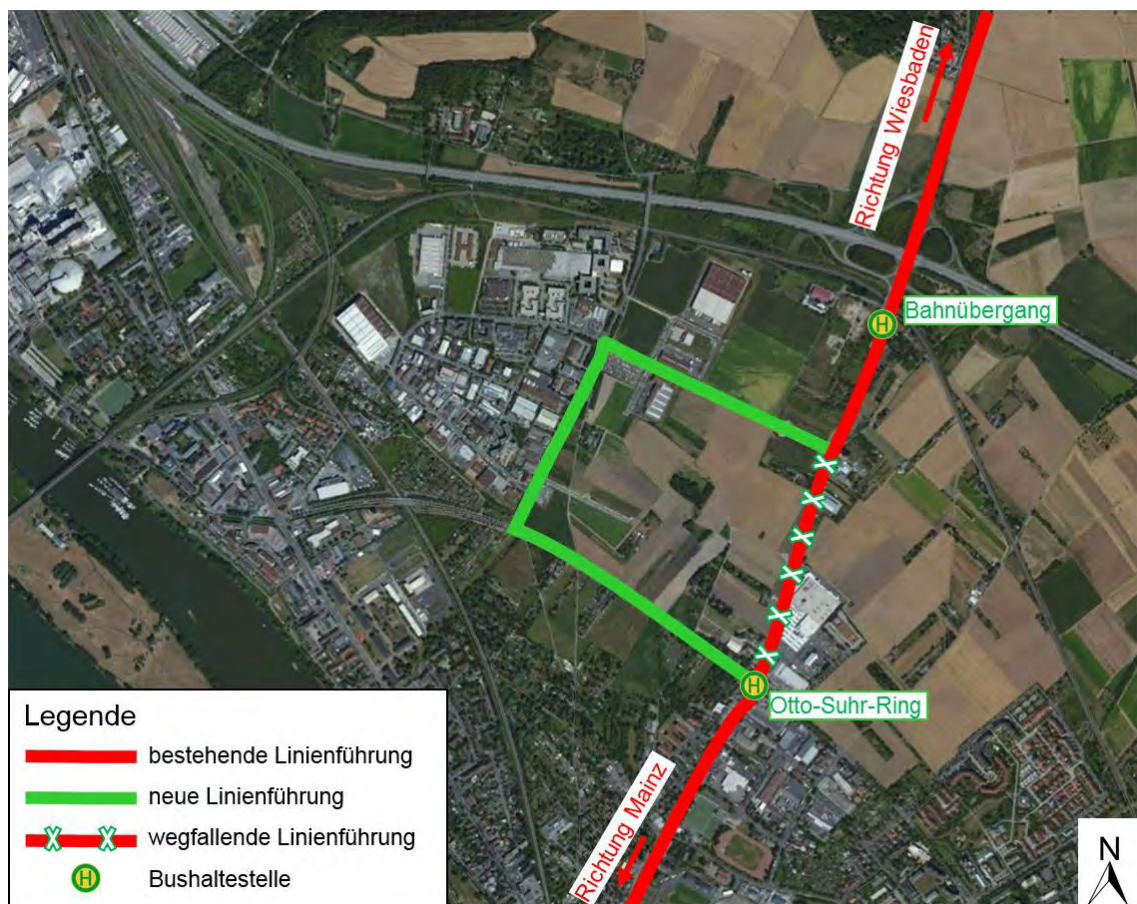


Abbildung 43: Veränderte Linienführung der Linie 28 (Petersweg Ost)

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung Petersweg Ost

## 4.15 Linie 37 (Aukammallee)

### Maßnahme:

- ▶ Führung der Linie 37 über Aukammallee bzw. Von-Leyden-Straße (Richtungsverkehr) anstelle Bierstadter Straße.
  - ▶ Stadteinwärts: Von-Bergmann-Straße – Von-Leyden-Straße – Kirchbachstraße – Bierstadter Straße
  - ▶ Stadtauswärts: Bierstadter Straße – Kirchbachstraße – Aukammallee – Von-Bergmann-Straße
- ▶ Einrichtung von drei zusätzlichen Haltestellen in diesem Abschnitt.
- ▶ Angebotsausdehnung zwischen Bierstadt Venatorstraße über Goldackerweg bis nach Erbenheim Egerstraße.
- ▶ Ausbau des Fahrtenangebots an allen Verkehrstagen auf ein ganztägiges Angebot.



Abbildung 44: Veränderte Linienführung der Linie 37 (Aukammallee)

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung Aukammallee
- ▶ Abendverkehr Schau-ins-Land durch Fußweg zur Haltestelle Hans-Bredow-Straße
- ▶ Bedienung des Siedlungsgebiets beidseitig der Erbenheimer Straße
- ▶ Erhöhung der Fahrtenzahl Goldackerweg



## 4.16 Linie 37 (Verlängerung nach Breckenheim)

### Maßnahme:

- ▶ Linienverlängerung von Bierstadt / Venatorstraße - Igstadt - Nordenstadt - Hunsrückstraße - Ostring – Wallau / Am Rheingauer Weg - L3017 – Breckenheim
- ▶ Eventuelle Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen

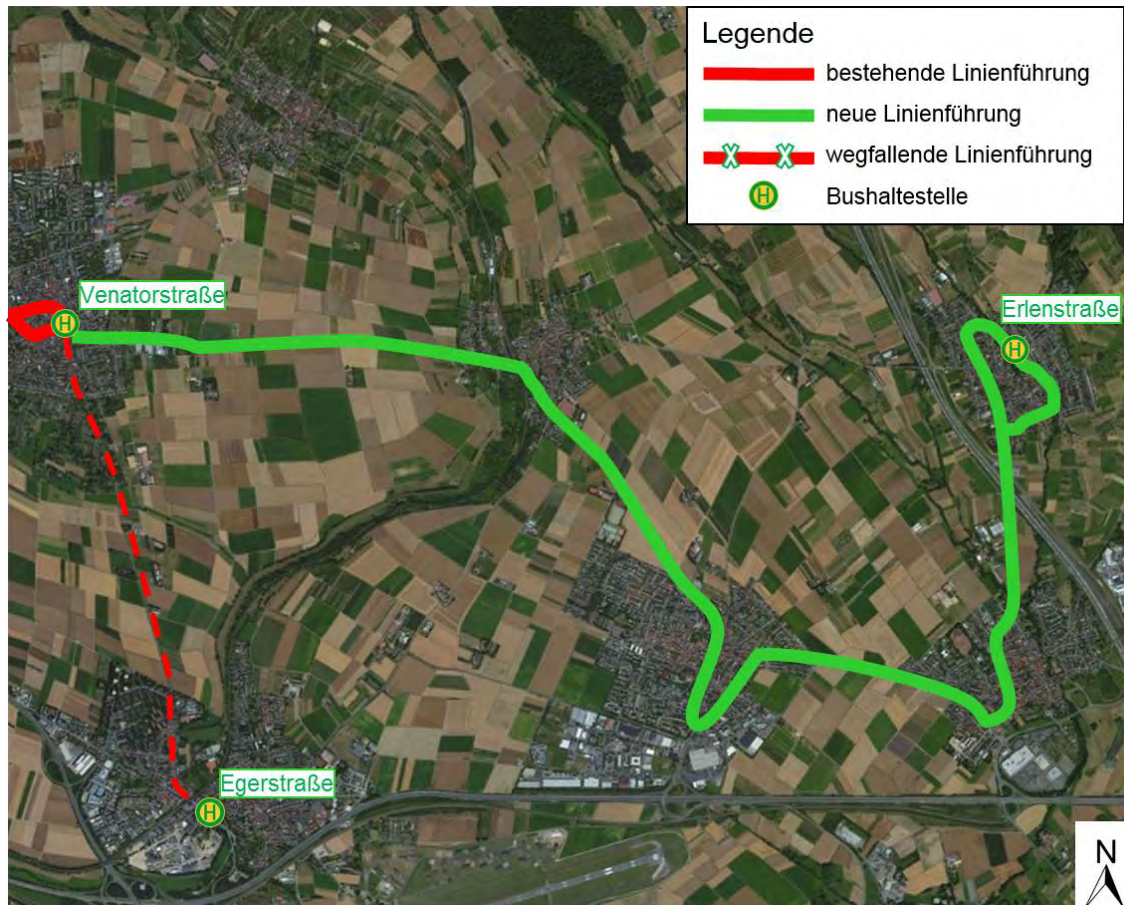


Abbildung 45: Veränderte Linienführung der Linie 37 (Verlängerung nach Breckenheim)

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung Ostring
- ▶ Erschließung Wasserturm
- ▶ Tangentiale Verbindung der östlichen Ortsbezirke

## 4.17 Linie 39

### Maßnahme:

- ▶ Linienverlängerung über Glarusstraße bis Bahnhof Wiesbaden Ost
- ▶ Neue Haltestelle Am Rheinbahnhof in der Glarusstraße



Abbildung 46: Veränderte Linienführung der Linie 39 in Biebrich

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung neue Straße Glarusstraße



## 4.18 Flexible Bedienform Bestattungswald

### Maßnahme:

- ▶ Aufbau einer Linie als flexible Bedienform zwischen Dotzheim Mitte und Bestattungswald.
- ▶ Fahrtenangebot mit jeweils drei Fahrtenpaaren am Vormittag und am Nachmittag.
- ▶ Ausstattung einer zusätzlichen Haltestelle Bestattungswald entsprechend der bei Umsetzungsplanung gewählten flexiblen Bedienform.



Abbildung 47: Flexible Bedienform Bestattungswald

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung Bestattungswald

## 4.19 Ortsbus Dotzheim

### Maßnahme:

- ▶ Aufbau eines Ortsbus in Anlehnung an die Planungen zur Stadtbahn.
- ▶ Möglichkeit der Erweiterung des Angebots über die Frauensteiner Straße zum Bestattungswald.
- ▶ Möglichkeit der Erweiterung des Angebotes über die Holzstraße bis zur bestehenden Haltestelle Künstlerviertel/Stadtarchiv.
- ▶ Ganzjährige Bedienung an allen Tagen im Stundentakt.

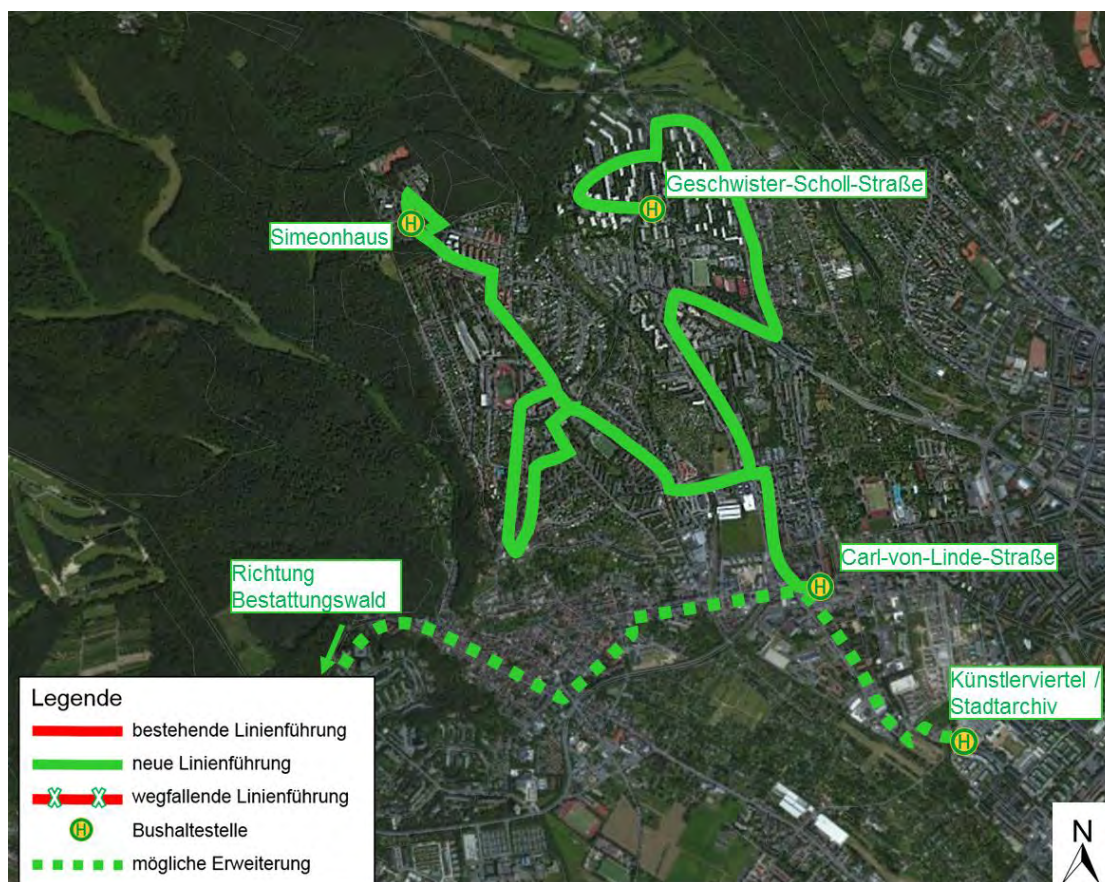


Abbildung 48: Ortsbus Dotzheim

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung Holzstraße
- ▶ Erschließung Felsenstraße
- ▶ Erschließung Langendellschlag
- ▶ Erschließung Panoramastraße
- ▶ Erhöhung Fahrtenzahl Langendellschlag
- ▶ Erhöhung Fahrtenzahl Weilburger Tal



## 4.20 Tangentiale flexible Bedienform Östliche Ortsbezirke

Diese Maßnahme resultiert zum einen aus den bestehenden Schwachstellen und Anregungen. Zum anderen besteht seit langer Zeit der Wunsch der politischen Gremien eine direkte und schnelle Verbindung zwischen den östlichen Ortsbezirken zu erhalten.

### Maßnahme:

- ▶ Führung der Linie als flexible Bedienform zwischen Auringen Tannenring – Kloppenheim – Igstadt – Nordenstadt Ostring.
- ▶ Stündliches Angebot
- ▶ Fahrplanlage mit bestehendem Angebot abstimmen.
- ▶ Klärung einer gemeinsamen Dispositionszentrale mit dem Rheingau-Taunus-Kreis.

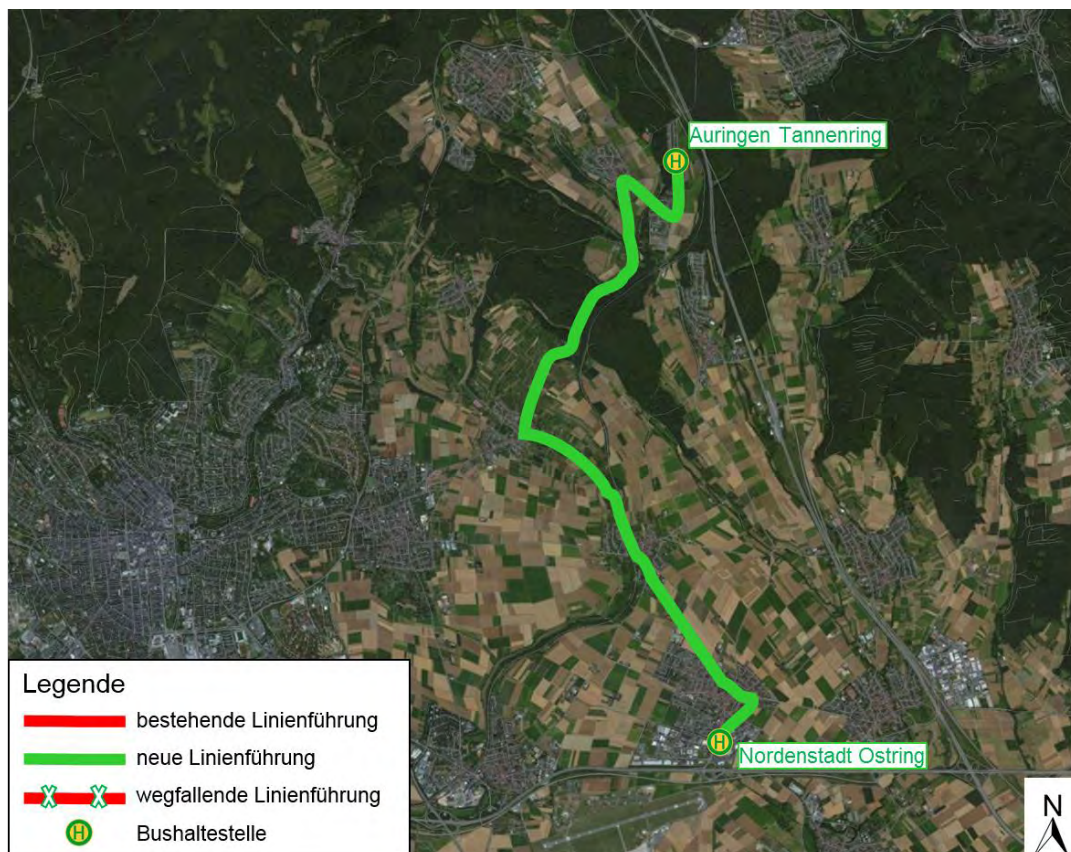


Abbildung 49: Flexible Bedienform östliche Ortsbezirke

### Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:

- ▶ Erschließung Tannenring
- ▶ Erschließung Wasserturm
- ▶ Erschließung Hockenberger Mühle
- ▶ Schnelle Nord-Süd Verbindung zwischen den östlichen Ortsbezirken
- ▶ Zusammenarbeit Stadt und Landkreis

## **4.21 Weiter zu verfolgende Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2008**

Im Folgenden werden die Maßnahmen beschrieben, die im Nahverkehrsplan 2008 schon als Maßnahme beschrieben wurden, noch nicht umgesetzt wurden, aber weiter zu verfolgen sind.

### **Freimachen des Platz der Deutschen Freiheit durch die Linien 21, 22, 28, 34, 46, 48 und 262**

#### **Maßnahme:**

- ▶ Führung der Linie 28 ab Schwalbacher Straße über den Linienweg der Linie 6 in den Hauptverkehrszeiten bis zum Nordfriedhof.
- ▶ Die Fahrten der Linie 21, 34, 46, 48 und 262 enden an der Warteposition in der Bleichstraße



## 4.22 Maßnahmenwirkung

### 4.22.1 Fahrgastentwicklung

Mit erhöhtem Fahrgastgewinn kann auf folgenden Linien gerechnet werden:

► **Linie 17:**

Verlängerung einzelner Fahrten bis in das Neubaugebiet Bierstadt-Nord. Hier kommt es zu einer Erschließung eines neuen Wohnbaugebietes.

► **Linie 18:**

Mit der Aufhebung der Erschließungslücke Freudenbergstraße können zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden, die derzeit einen längeren Fußweg zum Erreichen des ÖPNV zurücklegen müssen. Durch den Lückenschluss der Linie 18 verbessert sich die Anbindung zum Europaviertel.

► **Linie 170:**

Durch die neue mögliche Direktverbindung vom Rheingau in die Gewerbegebiete zwischen Schierstein und Biebrich können ebenfalls Fahrgäste gewonnen werden.

Bei den übrigen Maßnahmen ist mit einem nur geringen Fahrgastgewinn zu rechnen.

Ein wesentlicher Grund für die verhaltenen Fahrgastgewinne ist darin zu sehen, dass mit der heutigen Linienstruktur und dem vorhandenen Bedienungskonzept ein qualitativ hochwertiges Busverkehrsangebot bereits vorliegt. Die Ausrichtung der Linien auf Hauptachsen, die dichte Erschließung der Siedlungsgebiete und das dichte Taktangebot sind dabei maßgebliche Komponenten.

Die aufgedeckten Schwachstellen und Anregungen sind in der Regel so beschaffen, dass die entwickelten Maßnahmen entweder nur sehr kleinräumig wirken oder nur einen verhältnismäßig geringen Attraktivitätszuwachs gegenüber dem vorhandenen Angebot darstellen.

Es zeigt sich, dass größere Fahrgaststeigerungen und wirksame Modal-Split-Änderungen zugunsten des ÖPNV voraussichtlich nur durch einen qualitativen Attraktivitätssprung erreicht werden können.

### 4.22.2 Investitionsplanung

Durch die geplanten Maßnahmen fallen insbesondere Investitionen für Haltestellen an. Hierbei ist je nach Lage und Ausstattungsart von einem individuellen Preis auszugehen. Für den Nahverkehrsplan wird für die behindertengerechte Erstellung einer Haltestelle (beidseitig) mit den grundlegenden Ausstattungsmerkmalen von einem Preis von rund 120.0000 € ausgegangen. Für folgende Maßnahmen werden zusätzliche Haltestellen benötigt:

Linie 8:	drei neue Haltestellen im Komponistenviertel	360.000 €
Linie 15:	zwei neue Haltestellen im Neubaugebiet Hainweg neue Halteposition am Konrad-Zuse-Kreisel	480.000 €
Linie 15/48:	eine neue Haltestelle im Neubaugebiet Lange Seegewann mit Warteposition	150.000 €
Linie 16/20:	neue Haltestelle im Wohngebiet Erbsenacker	120.000 €
Linie 17:	neue Haltestellen im Neubaugebiet Bierstadt-Nord mit Warteposition	360.000 €
Linie 18:	drei neue Haltestellen im Bereich des erweiterten Linienwegs	360.000 € <sup>15</sup>
Linie 18:	drei neue Haltestellen im Bereich Adalbert-Stifter-Str.	360.000 €
Linie 21:	neue Haltestelle im Bereich nördlicher Tannenring	120.000 €
Linie 24:	neue Haltestelle im Bereich Goroother Hof	120.000 €
Linie 28:	zwei neue Haltestellen im Bereich Kreuzberger Ring	240.000 €
Linie 28:	neue Haltestelle in der Anna-Birle-Straße	120.000 €
Linie 37:	drei neue Haltestelle im Bereich Aukammallee	360.000 €
Linie 39:	neue Haltestelle in der Glarusstraße	120.000 € <sup>16</sup>
Rufbus:	neue Haltestelle Bestattungswald	keine Angabe <sup>17</sup>

Bei der Maßnahme „Linie 28“ ist zu berücksichtigen, dass hier neben den zwei neuen Haltestellen im Bereich Kreuzberger Ring ebenso die Verbindungsstraße gebaut werden muss.

Bei all diesen Bewertungen ist bei der Umsetzung der Maßnahmen auf eine ausreichende Infrastruktur zur zügigen Betriebsabwicklung an den Haltestellen und besonders an den Endhaltestellen zu achten.

Diese Mittel sind, unter der Prämisse der Umsetzung der genannten Maßnahmen innerhalb des Zeitraums von 5 Jahren, dem Budget des Tiefbau- und Vermessungsamtes (Straßenbaulastträger). Dies bedeutet eine jährliche Zusetzung von 600.000 €.

Neben diesen Investitionsplanungen bestehen zudem zwei Maßnahmen die bei Hessen mobil bereits im Förderverfahren sind:

- ▶ Geplanter barrierefreier Ausbau der drei Stationen Auringen-Medenbach, Igstadt und Erbenheim ist für 2016 angemeldet (Proj.-ID. FFM00097)

<sup>15</sup> Bereits während der Erarbeitung des NVP zum FPW Jan 2015 umgesetzt

<sup>16</sup> Bereits während der Erarbeitung des NVP zum FPW Jan 2015 umgesetzt

<sup>17</sup> Ausstattungsmerkmale entsprechend der bei Umsetzung gewählten flexiblen Bedienform

- 2. BA der dynamischen Fahrgastinformation ist für 2015 in das Förderprogramm ÖV aufgenommen (Proj.-ID. WIES00097)

### 4.22.3 Jährliche Betriebskosten und zusätzliche Erlöse

Ebenso wie die notwendigen zusätzlichen Investitionen zur Umsetzung der Maßnahmen, ist auch bei den Betriebskosten mit zusätzlichen jährlichen Kosten zu rechnen.

Im Folgenden werden die Betriebskosten je Maßnahme aufgeführt.

Maßnahme	Beschreibung	Jährliche Betriebskosten
Linie 3	Drei zusätzliche Fahrzeuge Zusätzliche Buskilometer durch Verlängerung	~ 470.000 €/a
Linie 5	Zusätzliches Fahrzeug Zusätzliche Buskilometer durch Taktverdichtung	~ 46.000 €/a
Linie 15 Nordenstadt	Zusätzliche Buskilometer durch Verlängerung	~ 30.000 €/a
Linie 15/48 Delkenheim	Zusätzliche Buskilometer durch Verlängerung	~ 6.000 €/a
Linie 16/20	Zusätzliches Fahrzeug Zusätzliche Buskilometer durch Linienverknüpfung	~ 166.000 €/a
Linie 17	Zusätzliches Fahrzeug Zusätzliche Buskilometer durch Verlängerung	~ 120.000 €/a
Linie 18 - Freudenbergstraße	Zusätzliches Fahrzeug Zusätzliche Buskilometer durch Verlängerung	~ 440.000 €/a
Linie 18 - Adalbert-Stifter-Straße	Zusätzliche Buskilometer durch Verlängerung	~ 28.000 €/a
Linie 21	Zusätzliche Buskilometer durch Verlängerung	~ 10.000 €/a
Linie 22 (aus NVP 2008)	Zusätzliche Buskilometer durch Freimachen des Platz der Deutschen Einheit	~ 12.000 €/a
Linie 24	Zusätzliche Buskilometer durch Verlängerung	~ 10.000 €/a
Linie 28 - Petersweg Ost	Zusätzliche Buskilometer durch Linienwegveränderung	~ 30.000 €/a
Linie 28 – Nordfriedhof (aus NVP 2008)	Zusätzliches Fahrzeug Zusätzliche Buskilometer durch Linienwegveränderung	~ 110.000 €/a
Linie 28 - Kreuzberger Ring	Zusätzliche Buskilometer durch Linienwegveränderung	~ 5.000 €/a
Linie 37 – Aukammallee	Zusätzlicher Fahrzeug Zusätzliche Buskilometer durch Angebotsverdichtung und Linienwegveränderung	~ 180.000 €/a
Linie 37 – Verlängerung nach Breckenheim	Zwei zusätzliche Fahrzeuge Zusätzliche Buskilometer durch Angebotsverdichtung und Linienwegveränderung	~ 149.000 €/a
Linie 39	Zusätzliches Fahrzeug Zusätzliche Buskilometer durch Linienwegveränderung	~26.000 €/a
Linie 48 (aus NVP 2008)	Zusätzliche Buskilometer durch Linienwegveränderung	~24.000 €/a

<b>Maßnahme</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Jährliche Betriebskosten</b>
Linie 262 (aus NVP 2008)	Zusätzliche Buskilometer durch Linienwegveränderung	~24.000 €/a
Flexible Bedienform Bestattungswald	Zusätzliches Fahrzeug Aufbau Rufbus	Zwischen 10.000 €/a und 30.000 €/a je nach Abrufungsgrad und gewählter Bedienform
Ortsbus Dotzheim	Zusätzliches Fahrzeug Aufbau stündlicher Ortsbus	~ 240.000 €/a
Flexible Bedienform östliche Vororte	Zusätzliches Fahrzeug Zusätzliche Buskilometer	Zwischen 70.000 €/a und 90.000 €/a je nach Abrufungsgrad

Bei Umsetzung beider Maßnahmen der Linie 28 (Petersweg Ost und Kreuzberger Ring) wird der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erforderlich.

Tabelle 24: Betriebskosten je Maßnahme (Wiesbaden)

Aufgrund der beschriebenen Maßnahmen ist nicht davon auszugehen, dass zusätzliche Erlöse im erheblichen Umfang zu erwarten sind.

## **5 Vergabe des Lokalbusverkehrs als Gesamtleistung durch die Stadt Wiesbaden als Aufgabenträger an die ESWE Verkehr GmbH**

### **5.1 Rechtliche Integration der Linien des Lokalbusverkehrs**

Die ESWE Verkehr ist von der Stadt Wiesbaden mit der Durchführung des ÖPNV auf der Grundlage der der ESWE Verkehr erteilten Liniengenehmigungen nach dem PBefG bis zum 30.09.2017 betraut.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Wiesbaden hat am 20.11.2014 beschlossen, diese Betrauung durch eine förmliche Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 für den Zeitraum 01.10.2017 bis 30.09.2027 fortzusetzen. Sie stellt damit eine integrierte Bedienung des Lokalbusverkehrs für die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sicher. Die ESWE Verkehr wird hierzu ihre bis zum 30.09.2017 laufenden Liniengenehmigungen unter Beachtung der Anforderungen dieses NVP zur Wiedererteilung beantragen.

Die Stadt Wiesbaden wird diese Linienverkehre als Gesamtleistung gemäß § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG vergeben; sie fasst sie zu einem Linienbündel in Form eines Lokalbusnetzes zusammen.

Zu dieser Gesamtleistung gehören die Linien (1, 2, 3, 4, 5, 8, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 30, 34, 37, 38, 39, 43, 46, 48, N2, N3, N4, N5, N9, N10, N11, N12 (einschließlich der Unterlinien)), die der ESWE Verkehr genehmigt wurden sowie die Linien (Linie 6, 9, 28, 33, 45, 47, und N7), die der ESWE Verkehr gemeinschaftlich mit der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH und in einem Fall der Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN) (Linie 68) genehmigt wurden und in Kooperation zwischen der ESWE Verkehr und den Mitinhabern der Genehmigungen bedient werden. Die Gemeinschaftsline 68 der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH und der Omnibusverkehr Rhein Nahe GmbH verkehren ebenfalls, wie die oben benannten Linien, zwischen Mainz und Wiesbaden. Diese Kooperation soll nach erfolgter Linienbündelung fortgesetzt werden. Die Stadt Wiesbaden hat sich mit der Stadt Mainz darüber verständigt, dass die Kooperationslinien in die jeweiligen Linienbündel (Wiesbaden und Mainz) mit ihrer grenzüberschreitenden Bedienungsfunktion aufgenommen werden.

Linien der ESWE Verkehr, die auf die Gebiete anderer Aufgabenträger (Stadt Mainz, Rheingau-Taunus-Kreis, Main-Taunus-Kreis) führen, sind mit diesen Aufgabenträgern im Zuge der Aufstellung des Nahverkehrsplans (NVP) als Bestandteil des Linienbündels Lokalbusverkehr Wiesbaden und der zu vergebenden Gesamtleistung verbindlich abgestimmt worden.

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der ESWE Verkehr gemäß der geltenden Betrauung und dem anschließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag umfasst neben der Durchführung des Fahrbetriebs auf diesen Linien auch das Netzmanagement (Angebots- und Betriebsplanung, Marketing und Vertrieb, Vertriebsleitzentrale) und die

Vorhaltung der Infrastruktur (Betriebshof, Haltestellen). Durch die Zusammenfassung dieser verkehrlichen Funktionen in einem Unternehmen, soll die größtmögliche Integrationswirkung für den Lokalbusverkehr in verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht erzielt werden.

Das Linienbündel soll in Genehmigungsverfahren analog zur Betrauung und Direktvergabe als Einheit behandelt werden und für die Genehmigungsbehörde eine Grundlage schaffen, Genehmigungsanträge auf Einzellinien des Linienbündels oder das Linienbündel mit einer Fahrplanung, die hinter den im NVP festgelegten Bedienungsstandards für das Lokalbusnetz zurück bleibt, zurückzuweisen.

Die Linienbündelung gilt ab Beschlussfassung über diesen NVP und soll bereits für die durch die ESWE Verkehr zu beantragenden Genehmigungen mit Laufzeitbeginn am 01.10.2017 Wirkung entfalten.

## **5.2 Integrationsmerkmale des Lokalbusverkehrs**

Durch die Linienbündelung im Lokalbusnetz werden die bestehenden Integrationsmerkmale der Verkehrsbedienung der ESWE Verkehr rechtlich im Interesse des Aufgabenträgers Stadt Wiesbaden abgesichert.

Folgende Integrationsmerkmale fallen hierunter: Gewährleistung einer integrierten Nahverkehrsbedienung.

Die Zusammenfassung der Buslinien in einem Bündel gewährleistet eine integrierte Nahverkehrsbedienung im Stadtgebiet von Wiesbaden. Linien- und Anschlussplanungen können integriert betrachtet und organisiert werden. Die für den Betrieb der Linien erforderlichen Abstimmungen mit der Stadtverwaltung und mit anderen Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmen werden vereinfacht.

### **Berücksichtigung verkehrlicher Verflechtungen der Linien**

Der Linienverkehr in Wiesbaden ist verkehrlich aufgrund einer Vielzahl von Umsteigebeziehungen hoch integriert. Durch die enge Verknüpfung der Linien untereinander bestehen an vielen Haltestellen zwischen den Linien abgestimmte Umsteigemöglichkeiten für Fahrgäste. Die optimale Koordinierung von Direktfahrmöglichkeiten und notwendigen Umsteigebeziehungen ist nur bei der Vergabe eines Linienbündels gegeben.

### **Berücksichtigung wirtschaftlicher Verflechtungen von Linien**

Die Stadt Wiesbaden hat als Aufgabenträger im ÖPNV ein elementares Interesse an der Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierbarkeit ihres lokalen ÖPNV. Die Linienbündelung ermöglicht einen wirtschaftlichen Querausgleich zwischen stark und weniger stark frequentierten Linien und Betriebszeiten.



### **Betriebliche Optimierung**

Die Umlaufplanung und die darauf aufbauende Fahr- und Dienstplanung sind grundsätzlich effizienter durchführbar, sofern möglichst viele Linien in einem Bündel fahrplantechnisch miteinander verbunden werden können. So würde sich der Fahrzeugbedarf erhöhen, wenn auf die Synergien, die durch gemeinsame Umlaufplanungen der vertakteten Verkehre entstehen, verzichtet würde. Größere Auswirkungen würden sich nicht nur bei der Fahrzeugzahl, sondern unter anderem auch bei der Zahl der Fahrerstunden und des Fahrpersonals ergeben. Generell werden betriebliche Vorgänge wie Fahrzeugeinsätze, Fahrerwechsel und auch das Management im Störfall erleichtert und effizienter, wenn die Umlaufmasse größer ist, also je mehr Linien gemeinsam betrieblich optimiert werden. So können und werden beispielsweise Fahrzeuge auch kurzfristig auf mehreren Linien eingesetzt. Durch die räumlich und betrieblich enge Verknüpfung der Linien untereinander werden diese Aspekte bei der Vergabe eines einheitlichen Linienbündels optimal berücksichtigt.

### **Planerische Optimierung**

Änderungen in der Führung einzelner Linien oder des Fahrplans sind in einem gebündelten Verkehrsraum mit nur einem tätigen Verkehrsunternehmen erheblich einfacher und flexibler planbar als bei einer Aufteilung in Teilnetze mit mehreren Betreibern.

### **Einheitlicher Marktauftritt**

Ein einheitlicher Marktauftritt des Busverkehrs reduziert den Abstimmungsbedarf und erleichtert alle notwendigen Marketingaktivitäten. Eine koordinierte Vorgehensweise in der Kundenansprache ist anzustreben und kann auch künftig am besten gewährleistet werden, wenn der Busverkehr aus der Hand eines Unternehmens angeboten wird.

### **Wirtschaftlichkeit**

Als Eigentümerin des Verkehrsunternehmens hat die Stadt weitreichende Einwirkungsmöglichkeiten auch auf die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung. In einer Vergabe an mehrere Verkehrsunternehmen werden demgegenüber keine wirtschaftlichen Vorteile gesehen.

## **6 Weitergehende Planungen**

### **6.1 Aufbau eines Stadtbahnnetzes – Perspektiven einer Netzentwicklung**

Neben den Planungen für ein verbessertes Busnetz in Wiesbaden bestehen Planungen für die Einführung eines Stadtbahnsystems. Kernstücke eines Schienenverkehrsystems für Wiesbaden sind die Verbindungen zwischen der Innenstadt und dem Hauptbahnhof sowie die aufkommensstarken Relationen zwischen der Innenstadt und den Außenbezirken.

Mit der Definition und Entwicklung einer 1. Betriebsstufe (Mitfall 1) soll zunächst eine leistungsfähige Strecke realisiert werden, die die zentralen innerstädtischen Gebiete sowie den Hauptbahnhof miteinander verbindet. Ausgehend von dieser ersten Kernstrecke ist im großräumigeren Stadtgebiet die Realisierung weiterer Linienäste geplant, die als Durchmesserlinien jeweils zwei Stadtteile unter Einschluss der Innenstadt verbinden (siehe nachfolgende Abbildung). Insgesamt könnten neben der Kernstrecke der 1. Betriebsstufe weitere drei bis vier Stadtbahn-Linienäste in Betrieb genommen werden. Perspektivisch soll somit ein Gesamtnetz entwickelt werden, in dem die Stadtbahn die zentralen Achsen des heutigen Busnetzes ersetzen könnte. Gleichzeitig würden neue, optimale Verknüpfungspunkte zwischen der Stadtbahn und dem weiterhin bestehenden fein-erschließenden Bussystem geschaffen.



Abbildung 50: Netzperspektive Stadtbahn Wiesbaden

Hinsichtlich der Netzentwicklung auf Wiesbadener Gemarkung wurde zur Konkretisierung der Netzperspektive ein erstes Betriebskonzept aufgestellt:

► **Linie 1: Hasengartenstraße – Dotzheim / Klarenthal**

- **Linie 1a:** Wiesbaden Klarenthal – Hochschule Rhein-Main – Wiesbaden Innenstadt – Wiesbaden Hauptbahnhof – Wiesbaden Hasengartenstraße
- **Linie 1b:** Wiesbaden Kohlheck – Hochschule Rhein-Main – Wiesbaden Innenstadt – Wiesbaden Hauptbahnhof – Wiesbaden Hasengartenstraße

Aufbauend auf der Betriebsstufe 1 wurden zwei weitere Durchmesserlinien mit folgenden Linienrouten entwickelt:

► **Linie 2: Biebrich – Erbenheim / Nordenstadt**

- **Linie 2a:** Biebrich Äppelallee-Center – Wiesbaden Schiersteiner Straße – Wiesbaden Innenstadt – Wiesbaden Hauptbahnhof – Wiesbaden Berliner Straße – Erbenheim Oberfeld
- **Linie 2b:** Biebrich Kärntener Straße – Wiesbaden Schiersteiner Straße – Wiesbaden Innenstadt – Wiesbaden Hauptbahnhof – Wiesbaden Berliner Straße – Erbenheim Oberfeld – Nordenstadt Spessartstraße

► **Linie 3: Dotzheim – Biebrich**

- **Linie 3a:** Dotzheim Schelmengraben – Wiesbaden Carl von Linde-Straße – Wiesbaden Innenstadt – Wiesbaden Hauptbahnhof – Biebrich Landesdenkmal – Biebrich Kalle
- **Linie 3b:** Dotzheim Dr. H. Schmidt-Kliniken – Wiesbaden Carl von Linde-Straße – Wiesbaden Innenstadt – Wiesbaden Hauptbahnhof – Biebrich Landesdenkmal – Biebrich Bahnhof – Biebrich Äppelallee-Center

In der nachfolgenden Abbildung werden die Streckenführungen der insgesamt drei Stadtbahnlinien dargestellt.

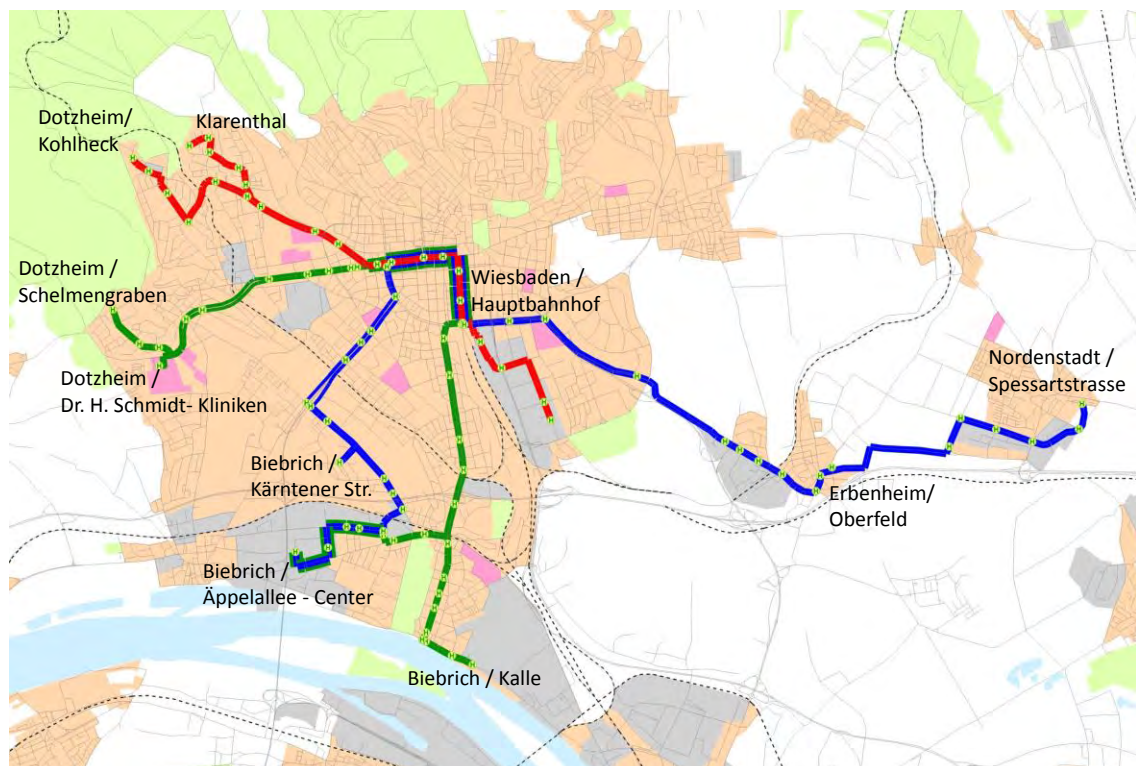


Abbildung 51: Linienerlauf Stadtbahn im Gesamtnetz

Die Stadtbahnlinien verkehren auf jeder Linienroute in der HVZ im 10-Minuten-Takt. Auf den gemeinsam genutzten Streckenabschnitten ergibt sich so ein 5-Minuten-Takt bzw. zwischen der Innenstadt und dem Hauptbahnhof ein rechnerischer 3 / 4 Minuten-Takt.

Für dieses Stadtbahnnetz mit drei innerstädtischen Linien wurde eine vereinfachte Nachfrageprognose (in Anlehnung an das Prognoseverfahren der Standardisierten Bewertung) durchgeführt. Die wesentlichen Ergebnisse sind:

- ▶ Die Netzwirkung der drei Stadtbahnlinien ist hoch. Insgesamt können über 25.000 neue Fahrgäste pro Tag gewonnen werden.
- ▶ Der positive Effekt bleibt nicht nur auf die Stadtbahnkorridore beschränkt, sondern erstreckt sich über das gesamte Stadtgebiet.

In der regionalen Netzperspektive ist über die Stadtgrenzen Wiesbadens hinaus zudem eine verbesserte Verknüpfung zwischen Stadt und Region angedacht. Dies könnte über die Weiterführung der innerstädtischen Stadtbahnlinien unter Mitbenutzung vorhandener DB-Strecken erfolgen. Alternativ ist auch die Entwicklung bzw. der Ausbau von Umsteigepunkten an den Kreuzungspunkten Stadtbahnstrecke – Regionalstrecke denkbar. Als mögliche Verknüpfungspunkte kommen neben dem Hauptbahnhof die Bahnhöfe Biebrich, Schierstein und Wiesbaden Ost in Frage (Anschlüsse in Richtung Rheingau und Rhein-Main). Des Weiteren bieten sich im Bereich der Siedlung Kohlheck Anschlussmöglichkeiten an die Aartalstrecke in Richtung Bad Schwalbach / Taunusstein. Hierzu wäre eine Reaktivierung der Aartalstrecke ebenso erforderlich. Im Osten ist darüber hinaus auch eine Anbindung an die Ländchesbahn in Richtung Niedernhausen möglich. Auch die benachbarte Landeshauptstadt Mainz könnte perspektivisch als Verlängerung der ersten Stadtbahnlinie an das neue Stadtbahnnetz angebunden werden.

Mit Vorliegen der Standardisierten Bewertung (Dezember 2012) für das erste Betriebskonzept (Linie 1) liegt eine detaillierte Analyse und Planung für die Stadtbahn vor.

## 6.2 Innovative Mobilitätsangebote

Neben den ständigen Erweiterungen und Förderungen der ÖV-Verkehrssysteme ist in den letzten Jahren die Verknüpfung des ÖPNV mit weiteren Mobilitätsangeboten immer stärker in den Vordergrund gerückt. Dabei geht es um die Förderung des Umweltgedanken. Auch in Wiesbaden können diese neuen Mobilitätsangebote den ÖPNV unterstützen. Dabei handelt es sich um Konzepte wie unter anderem:

- ▶ Verknüpfung mit CarSharing – Angeboten
- ▶ Verleihsysteme E-Mobilität wie z.B. Pedelec
- ▶ Möglichkeiten zum besseren Erreichen der Haltestellen (letzte Meile)

Inwiefern diese oder auch weitere Konzepte für Wiesbaden den ÖPNV

## Teil C: 3. Nahverkehrsplan des Rheingau-Taunus-Kreises

Im Folgenden werden für den Aufgabenträger Rheingau-Taunus-Kreis die Themen aufgeführt, die im 3. Nahverkehrsplan bearbeitet werden:

- ▶ Statusbericht des entsprechenden vorherigen Nahverkehrsplan
- ▶ Definition Mindestanforderungsprofil
- ▶ Definition Qualitätsstandards
- ▶ Schwachstellenanalyse
- ▶ Maßnahmenkonzeption
- ▶ Linienbündelung

Eine Beschreibung der Themen für die Stadt Wiesbaden erfolgte in den vorherigen Kapiteln.

### 1 Bilanz des Nahverkehrsplans 2004

Die im 2. Nahverkehrsplan aufgeführten Maßnahmen werden in diesem Nahverkehrsplan bezüglich ihrer Relevanz weiter betrachtet. Hierzu werden durch die definierten Mindestanforderungen und Standards die Schwachstellen des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Rheingau-Taunus-Kreis analysiert und bewertet.



## 2 Anforderungsprofil und Qualitätsstandards

### 2.1 Mindestanforderungen der ÖPNV-Bedienung

#### 2.1.1 Erschließungsqualität

Eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten ist aufgrund der vorhandenen Siedlungsstruktur unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte generell nicht möglich.

Mit dem ÖPNV zu erschließen sind daher alle Orte mit zusammenhängender Bebauung, die mehr als 200 Einwohner oder die als Sondergebiete (Tourismus, Gewerbe- / Ausbildungsstandorte u.ä.) einen vergleichbaren Mobilitätsbedarf aufweisen.

Ein Ort gilt als erschlossen, wenn 80 % der dort lebenden oder arbeitenden Personen im Einzugsbereich einer ÖPNV-Haltestelle wohnen bzw. arbeiten.

Orte mit weniger als 200 Einwohnern sind jedoch, soweit dies möglich und betriebsorganisatorisch vertretbar ist, in das ÖPNV-Angebot einzubeziehen.

Hieraus folgert:

Der Haltestelleneinzugsbereich (Luftlinie) für jede Haltestelle im Rheingau-Taunus Kreis beträgt **600 m**.

Eine genauere Betrachtung erfolgt bei den Mittelzentren Bad Schwalbach, Eltville, Geisenheim, Idstein, Rüdesheim und Taunusstein mit einem Radius von **400 m**.

Zudem erfolgt eine Überprüfung von Erschließungslücken aufgrund von **Ringfahrten**.

In den beiden nachfolgenden Abbildungen werden die entsprechenden Mindestanforderungen grafisch dargestellt.

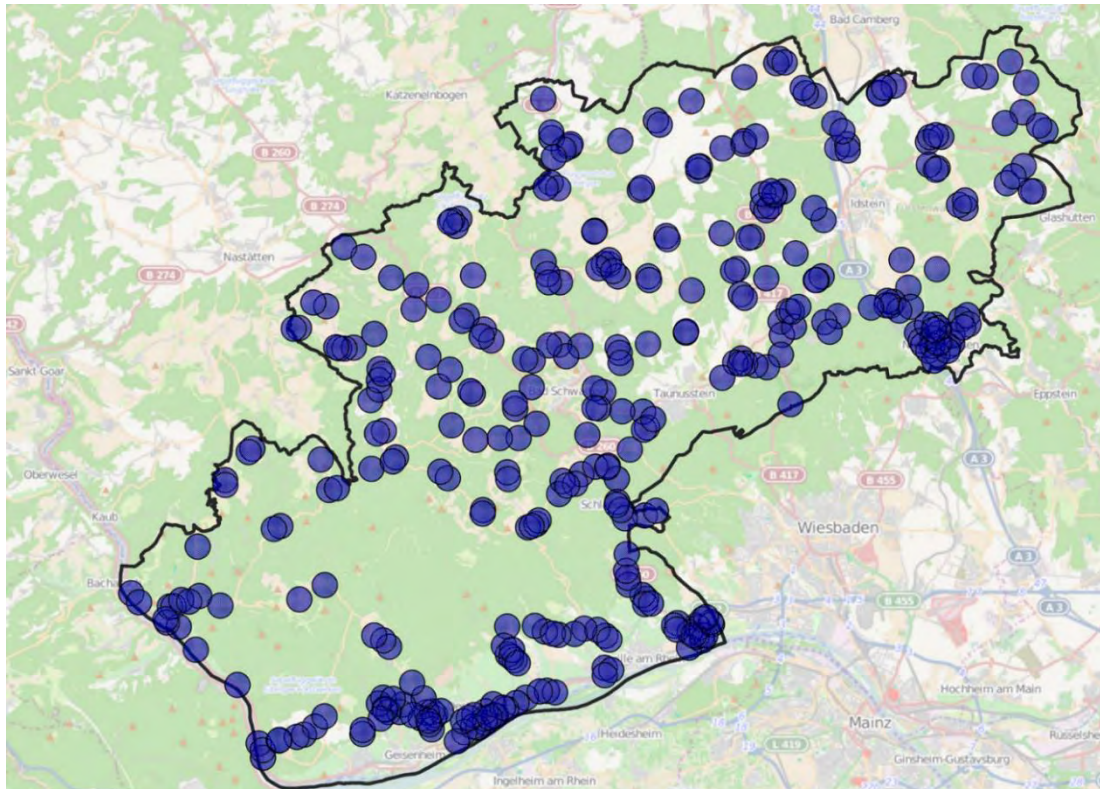


Abbildung 52: Haltestelleneinzugsbereich je Haltestelle von 600 m im Rheingau-Taunus-Kreis

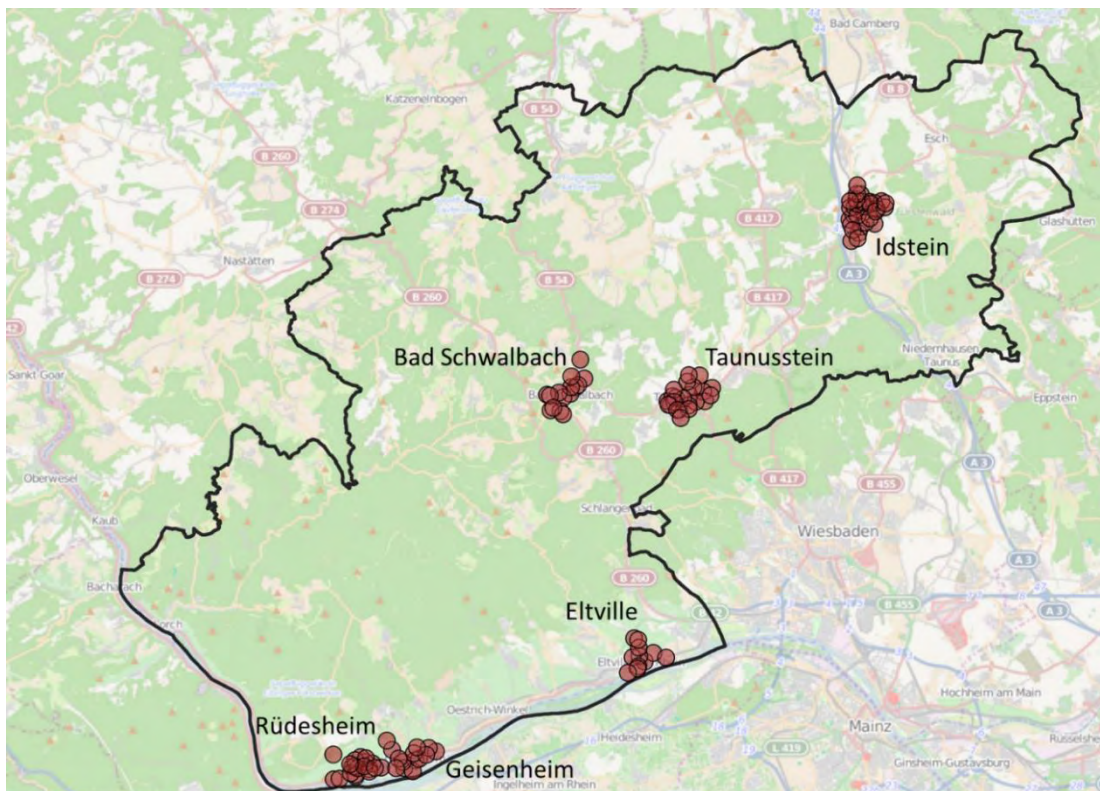


Abbildung 53: Haltestelleneinzugsbereich je Haltestelle von 400 m in den Mittelzentren des Rheingau-Taunus-Kreises

## 2.1.2 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität setzt sich aus der Direktfahrmöglichkeit und der Fahrtzeit zusammen. Für die jeweilige Definition der Mindeststandards wird im Rheingau-Taunus-Kreis auf das Zentrenkonzept zurückgegriffen. Dabei gibt es folgende Definition der Zentren:

Oberzentrum:

- ▶ Stadt Wiesbaden

Mittelzentrum:

- ▶ Bad Schwalbach
- ▶ Eltville
- ▶ Geisenheim
- ▶ Idstein
- ▶ Rüdesheim
- ▶ Taunusstein

Unterzentrum:

- ▶ Aarbergen
- ▶ Niedernhausen
- ▶ Oestrich-Winkel

Jede wichtige Fahrtbeziehung sollte so direkt wie möglich erfolgen. Umsteigevorgänge können erforderlich werden, wenn ein Wechsel zwischen Verkehrssystemen nötig ist (z.B. Bus-Schiene).

### **Maximale Zahl notwendiger Umsteigevorgänge:**

Hauptachse: Direktfahrt ohne Umstieg

Nebenachse: maximal ein Umstieg

Erschließung: Direktfahrt ohne Umstieg zum nächsten Klein- / Unterzentrum oder zum nächsten Verknüpfungspunkt mit dem höherrangigen ÖPNV.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit werden in Anlehnung an den bestehenden NVP maximale Beförderungszeiten definiert, innerhalb derer vom Wohnort der Fahrgäste aus die zugehörigen Versorgungszentren mit dem ÖPNV erreichbar sein sollen:

**Maximale Beförderungszeit (Fahrzeit + Umsteigezeiten):**

Unterzentren:	30 Minuten
Mittelzentren:	40 Minuten
Oberzentrum:	60 Minuten

Die Beförderungszeit (Summe aus Fahrzeiten im Fahrzeug und notwendigen Umsteigezeiten) wurde anstelle einer Darstellung von Reisezeiten (Beförderungszeit zuzüglich Zu- und Abgangszeit) gewählt, damit hier eine klare Trennung von der Erschließung möglich wird und gezielt die Fahrzeiten und Anschlussabstimmungen zum Tragen kommen.

### 2.1.3 Angebotsqualität

Die Angebotsqualität wird im Wesentlichen über die Fahrtenhäufigkeit im ÖPNV definiert und bestimmt. Grundlage für die Ermittlung der Fahrtenhäufigkeit sind drei Kriterien, die im Folgenden näher erläutert werden. Dies sind:

- ▶ Verkehrszweck
- ▶ Verkehrszeit
- ▶ Verkehrsachse

In der nachfolgenden Abbildung wird das Zusammenspiel dieser drei Kriterien schematisch beschrieben.

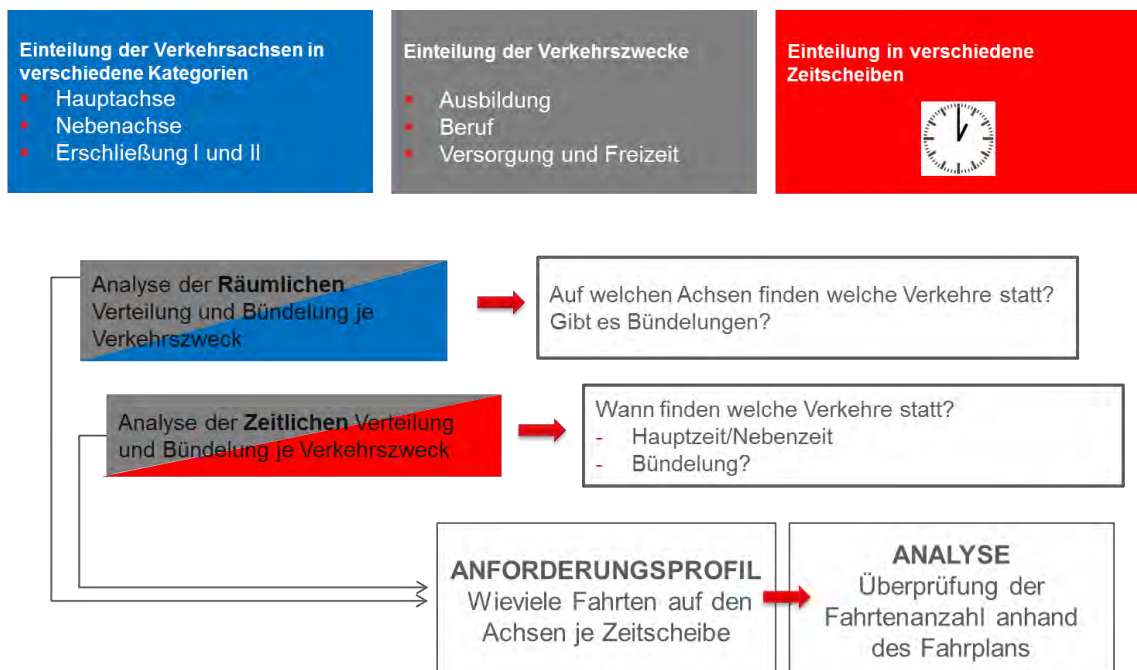


Abbildung 54: Herleitung der Fahrtenhäufigkeit

Richtwerte für diese Größe werden anhand der Außer-Haus-Aktivitäten der Bevölkerung hergeleitet. Es werden drei Aktivitäten unterschieden:

**Ausbildung:** Wege von und zur Schule oder zum Ausbildungsort. Sie haben in der Regel ein hohes ÖPNV-Aufkommen und sind zeitlich und räumlich gut bündelbar.

**Beruf:** Wege von und zur Arbeitsstelle. Hier ist aufgrund der Verfügbarkeit von Personenkraftwagen das Aufkommen im ländlichen Raum geringer, dennoch besteht zu den Arbeitsplatzzentren ein räumlich und teilweise auch zeitlich gut bündelbares Aufkommen.

**Versorgung und Freizeit:** Wege zu Einkaufszwecken, Erledigungen bei Ämtern und Behörden, Arztbesuche und ähnliches. Sie sind weniger bündelbar und finden größtenteils außerhalb der Zeiten statt, in denen der Schüler- und Berufspendlerstrom bedient wird. Die Ziele können sehr unterschiedlich sein und reichen von abendlichen Besuchen der Zentren über Besuche in anderen Orten bis hin zu Wander- oder Fahrradausflügen fernab der Zentren.

Der ÖPNV kann aus wirtschaftlichen Gründen nicht alle Mobilitätsbedürfnisse in gleichem Maße befriedigen. Im Bereich Ausbildung und Beruf, wo täglich gleiche Wege zur gleichen Zeit durchgeführt werden und die Nachfrage gebündelt auftritt (vor allem im Schülerverkehr), kann am ehesten ein attraktives Angebot geschaffen werden. Im Bereich Versorgung und stärker noch im Bereich Freizeit liegen räumlich und zeitlich sehr differenzierte Fahrtwünsche vor, so dass nicht überall und jederzeit ein gleichwertiges Angebot geschaffen werden kann. Im Regionalverkehr liegt der Schwerpunkt der Nachfrage im Ausbildungsverkehr.

Zur Verortung dieser Nachfrageströme werden Relationskategorien erfasst, welche sich an der Zentrenstruktur orientieren. Dabei wurden zusätzlich zentrale Orte definiert, an denen der ÖPNV eine Qualitätsänderung erfährt. Wesentlich für den Rheingau-Taunus-Kreis ist die Abnahme der Bevölkerung, der Bevölkerungsdichte, dem demografischen Wandel und auch der Fahrgastströme auf den Linien von Süden nach Norden. Aus diesem Grund kann nicht nur auf ein dreistufiges Achsenmodell zurückgegriffen werden. Vielmehr wird die Achse „Erschließung“ weiter unterteilt, um den räumlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen.

In der nachfolgenden Abbildung wird das für den Nahverkehrsplan erzeugte zentralörtliche Raumkonzept beschrieben.



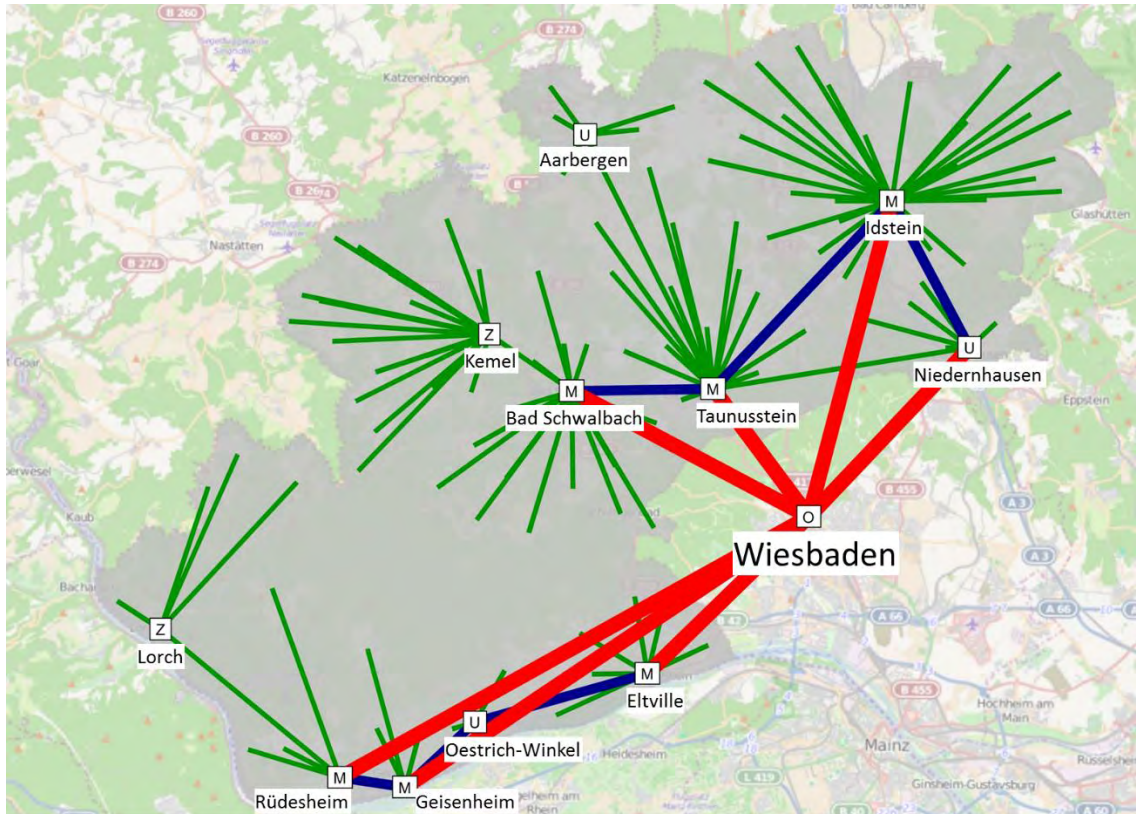


Abbildung 55: Das zentralörtliche Raumkonzept

- ▶ Hauptachsen: rote Achsen
- ▶ Nebenachsen: blaue Achsen
- ▶ Erschließung I: grüne Achsen mit Ausnahme der Achsen auf die Zentren Lorch, Kessel, Aarbergen und Idstein
- ▶ Erschließung II: grüne Achsen mit Ausrichtung auf Lorch, Kessel, Aarbergen und Idstein

Aus diesen Überlegungen werden im Folgenden die Fahrtenzahlen je Zeitraum definiert:



		Montag - Freitag														
Zeit	Vor 6:30		06:30 – 08:30		08:30 – 12:00		12:00 – 14:00		14:00 – 16:00		16:00 – 19:00		19:00 – 21:00		Nach 21:00	
Aktivität	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Hauptachse	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Nebenachse	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Erschließung I	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Erschließung II	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

- Mehr als Stundentakt
- Stundentakt / 1 Fahrt pro Stunde
- Mindestens 2-Stundentakt / 0,5 Fahrten pro Stunde
- Fahrtennotwendigkeit im Einzelfall prüfen (z.B. Rufbus)

Abbildung 56: Definition der Fahrtenzahl je Zeitraum (MF an Schultagen)

		Montag - Freitag														
Zeit	Vor 6:30		06:30 – 08:30		08:30 – 12:00		12:00 – 14:00		14:00 – 16:00		16:00 – 19:00		19:00 – 21:00		Nach 21:00	
Aktivität	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Hauptachse	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Nebenachse	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Erschließung I	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Erschließung II	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

- Mehr als Stundentakt
- Stundentakt / 1 Fahrt pro Stunde
- Mindestens 2-Stundentakt / 0,5 Fahrten pro Stunde
- Fahrtennotwendigkeit im Einzelfall prüfen (z.B. Rufbus)

Abbildung 57: Definition der Fahrtenzahl je Zeitraum (MF an Ferientagen)

Für den Samstag und Sonntag wird zwischen Hin- und Rückrichtung nicht unterschieden. Hier werden folgenden Mindestanforderungen definiert:

Samstag:

- ▶ **Hauptachse** zwischen 08:00 und 20:00 Uhr: stündliches Angebot
- ▶ **Nebenachse** zwischen 10:00 und 18:00 Uhr: 6 Fahrtenpaare pro Tag
- ▶ **Erschließung I** zwischen 10:00 und 18:00 Uhr: 6 Fahrtenpaare pro Tag
- ▶ **Erschließung II** ganztägig Fahrtennotwendigkeit im Einzelfall prüfen
- ▶ **Außerhalb der festgelegten Zeiträume innerhalb der Betriebszeiten je Achse:** Fahrtennotwendigkeit im Einzelfall prüfen

Sonntag:

- ▶ **Hauptachse** zwischen 09:00 und 20:00 Uhr: stündliches Angebot

- ▶ **Nebenachse** zwischen 09:00 und 20:00 Uhr: 5 Fahrtenpaare pro Tag
- ▶ **Erschließung I** zwischen 09:00 und 20:00 Uhr: 5 Fahrtenpaare pro Tag
- ▶ **Erschließung II** ganztägig Fahrtnotwenigkeit im Einzelfall prüfen
- ▶ **Außerhalb der festgelegten Zeiträume innerhalb der Betriebszeiten je Achse:** Fahrtnotwenigkeit im Einzelfall prüfen

### 2.1.4 Verknüpfungspunkte

Um ein möglichst hohes Maß an Mobilität im Rheingau-Taunus-Kreis zu erreichen, werden Mindestanforderungen nicht nur für den Busverkehr, sondern auch für die Systemverknüpfungen formuliert. Das Umsteigen innerhalb des ÖPNV soll möglichst reibungslos funktionieren. Darüber hinaus sollen auch die Schnittstellen zum Fernverkehr und die Systemverknüpfungen mit dem Individualverkehr hergestellt werden und attraktiv gestaltet werden. Ein integriertes Gesamtverkehrssystem, das nachhaltig die Mobilität im Rheingau-Taunus-Kreis sichert, lebt maßgeblich von der Funktionsfähigkeit seiner Schnittstellen. Verkehrsmittel- und verkehrssystemübergreifende Verknüpfungspunkte sind deshalb an geeigneten Standorten herzustellen und organisatorisch zu optimieren.

Im Folgenden werden wesentliche Anforderungen an die Standorte und Organisationen der Verknüpfungspunkte aufgeführt.

#### Umsteigen innerhalb des ÖPNV: Fahrplanabstimmungen

- ▶ Beim Umsteigen innerhalb des ÖPNV sind die Fahrpläne grundsätzlich aufeinander abzustimmen. Für Verkehrszeiten mit geringer Taktdichte ist eine Abstimmung der Fahrpläne besonders wichtig.
- ▶ Zu den Schwachverkehrszeiten und zwischen den schwach bedienten Linien müssen Umsteigeanschlüsse vorgesehen und möglichst auch gesichert werden.
- ▶ Für Umstiege zwischen Bus und Bahn wird ein angemessener Zeitbedarf angesetzt (je nach Örtlichkeit).
- ▶ Übergangszeiten von mehr als 15 Minuten werden nicht mehr als zeitliche Verknüpfung angesehen.

#### Umsteigen innerhalb des ÖPNV: Verknüpfungspunkte Regionalbus / Lokalbus mit Schienenverkehr

- ▶ Der Wiesbadener Hauptbahnhof ist für den Rheingau-Taunus-Kreis der wichtigste Verknüpfungspunkt zwischen dem Busverkehr, dem Schienenpersonennahverkehr und dem Fernverkehr.
- ▶ Der Regionalbusverkehr, der den Wiesbadener Hauptbahnhof bedient, ist grundsätzlich so zu gestalten, dass die erforderlichen Anschlüsse am Hauptbahnhof hergestellt werden können.
- ▶ Alle weiteren Bahnhöfe im Rheingau-Taunus-Kreis sind ebenfalls mit dem Regionalbusnetz zu vernetzen. Dies sind:

- ▶ Niedernhausen Bahnhof
- ▶ Idstein Bahnhof
- ▶ Eltville Bahnhof
- ▶ Geisenheim Bahnhof
- ▶ Rüdesheim (Rhein) Bahnhof
- ▶ Geisenheim Ursulinen
- ▶ Lorch Bahnhof

### **Umsteigen innerhalb des ÖPNV: Verknüpfungspunkte Busnetz Wiesbaden mit Regionalbus**

- ▶ Durch die Vorgaben wird sichergestellt, dass der Regionalbus hinreichend mit dem Busnetz in Wiesbaden vernetzt wird.
- ▶ Zur Schwachverkehrszeit ist eine fahrplanmäßige Abstimmung an definierten Verknüpfungspunkten notwendig, sofern eine relevante Fahrgastnachfrage dies erfordert.

### **Umsteigen innerhalb des ÖPNV: Verknüpfungspunkte Regionalbus - Regionalbus**

- ▶ Für ein Umsteigen zwischen den Regionalbuslinien ist an den Umsteigepunkten eine fahrplanmäßige Abstimmung und eine Anschlusssicherung notwendig, sofern die Fahrgastnachfrage dies erfordert.

### **Umsteigen zwischen ÖPNV und Individualverkehr: P+R-Anlagen**

Als Park-and-Ride (P+R) wird die Verkehrsmittelkombination von ÖPNV und Pkw bezeichnet.

Für die Pendlerströme nach Wiesbaden sind Standorte für P+R-Anlagen zu priorisieren, die möglichst noch außerhalb der Wiesbadener Stadtgrenze liegen. Dafür gibt es unter anderem folgende Gründe:

- ▶ Der volkswirtschaftliche Nutzen von P+R ist umso höher, je größer der ÖPNV-Wegeanteil an der gesamten Wegestrecke ist.
- ▶ Die Akzeptanz von P+R-Anlagen sinkt tendenziell, je weiter sich die Autofahrer bereits ihrem Ziel genähert haben.
- ▶ Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass der Fahrgast ein vergleichbar schnelles und häufiges Fahrtenangebot an einem P+R-Platz vorfindet.

### **Umsteigen zwischen ÖPNV und Individualverkehr: B+R-Anlagen**

Die Kombination von Fahrrad und ÖPNV (B+R) bietet den Nutzern hohe Reisegeschwindigkeiten des ÖPNV zusammen mit der Flexibilität und der Fahrplanunabhängigkeit des Fahrrads. Dabei ist die Kombination Fahrrad - ÖPNV im Vergleich zum P+R umweltschonender und platzsparender.

Jedoch ist für den Rheingau-Taunus-Kreis intensiv zu prüfen, inwiefern die Topografie einer verstärkten B+R-Nutzung entgegensteht.

Zudem ist die Nutzung des Fahrrads stark wetterabhängig, so dass die Wirkung nicht überschätzt werden sollte.

## 2.2 Qualitätsstandards

Qualitätskriterien werden für die Verkehre, Infrastruktur und Servicebereiche definiert, die dem entsprechenden Aufgabenträger unterliegen. Für folgenden Themen werden Qualitätsstandards definiert:

- ▶ Haltestellen
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Barrierefreiheit
- ▶ Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- ▶ Fahrgastbetreuung
- ▶ Fahrgastinformation
- ▶ Tarif und Vertrieb
- ▶ Betriebsablauf

Diese Qualitätsmerkmale dienen als verbindliche Rahmenvorgaben für die zukünftige Gestaltung des lokalen ÖPNV-Angebots.

Qualitätsstandards für regionale Verkehre sind im regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV) ausreichend definiert.

### 2.2.1 Haltestellen

Als Zugangsstellen zum ÖPNV sind die (Bus-) Haltestellen wichtige Schnittstellen im Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs, deren Bedeutung im Zusammenhang mit der Beurteilung der Qualität aus Kundensicht nicht unterschätzt werden darf. Zwar ist insgesamt ein hoher Qualitätsstandard der Ausstattung anzustreben, doch wäre es weder sinnvoll noch praktikabel, für alle Haltestellen die gleichen (umfassenden) Ausstattungsmerkmale zu fordern. Von zentral gelegenen Verknüpfungspunkten in direkter Innenstadtlage bis hin zur einfachen „Bedarfshaltestelle“ am Rande einer Landstraße – zu groß sind die Unterschiede bezüglich der Funktion und des Fahrgastaufkommens.

Die unterschiedliche Bedeutung und Belastung muss daher bei der Entwicklung von Standards für die Haltestellenausstattung Berücksichtigung finden, um die verfügbaren Mittel zweckmäßig einzusetzen und kundenorientierte, realistische Vorgaben festlegen zu können.

Auch mit Blick auf die Forderungen nach einer vollständigen Barrierefreiheit kann, sofern man die Umsetzbarkeit in der Praxis nicht gänzlich außer Acht lassen möchte,

nicht der gleiche Ausstattungsstandard ohne Rücksicht auf Bedeutung, Lage und Funktion der Haltestellen gefordert werden.

Um eine praxisgerechte Basis für die Festlegung von Haltestellenstandards zur Verfügung zu haben ist es daher sinnvoll und notwendig, die Haltestellen in Kategorien einzuteilen und auf Grundlage dieser Kategorisierung unterschiedlich hohe Ausstattungsstandards als Zielvorgabe zu definieren.

Im Rahmen des „Dachprojektes“ wurde entsprechend der Zielvorgaben des Vorhabens der Versuch unternommen, einen Kategorisierungsvorschlag auszuarbeiten, der übergreifend sowohl den Verhältnissen im Rheingau-Taunus-Kreis als auch in der Landeshauptstadt Wiesbaden gerecht werden kann.

Orientierung lieferte dabei neben der bestehenden Kategorisierung aus dem derzeit gültigen NVP Wiesbaden der für die Bahnhöfe und Stationen des RMV-Gebietes entwickelte Stationsrahmenplan StaR\*.

Das für den Stationsrahmenplan entwickelte Kategorisierungsmodell wurde zielgerichtet weiterentwickelt und an die Verhältnisse im Busbereich angepasst.

Entsprechend dem StaR\*-Ansatz spielt dabei der Verknüpfungstyp, der sich anhand der an einem Halt theoretisch ergebenden Umsteigemöglichkeiten bestimmt, eine maßgebliche Rolle. Weitere Kriterien, die bei der Kategorisierung einer Haltestelle eine Rolle spielen, sind:

- ▶ Anzahl der Ein-, Aus- und Umsteiger
- ▶ Raumstrukturelle Bedeutung
- ▶ Ausstattung im Bestand

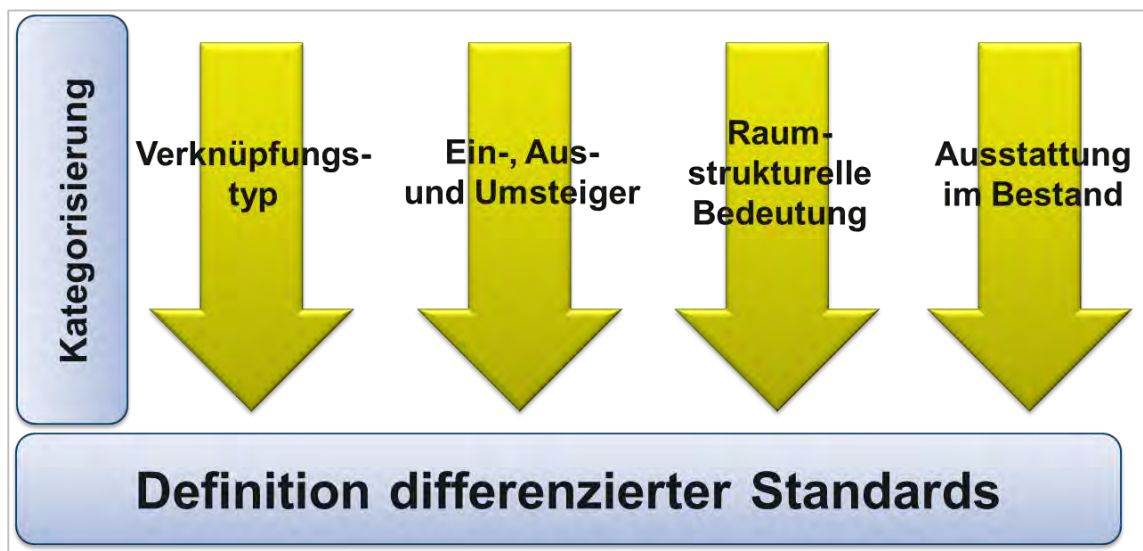


Abbildung 58: Kriterien für die Klassifizierung der Haltestellen

Einer gesonderten Erläuterung bedarf das Kriterium der raumstrukturellen Bedeutung. Die Zuordnung zu einem der sechs möglichen Verknüpfungstypen bestimmt sich in Abhängigkeit von der raumstrukturellen Bedeutung wie folgt:

- Um bei der Kategorisierung von Haltestellen auch räumliche Aspekte zu beachten, werden Haltestellen mindestens dem Typ 5 zugeordnet, sofern eines der folgenden Kriterien erfüllt ist:
- Es handelt sich um die einzige Haltestelle und somit alleinigen Zugangsort zum ÖPNV in einem Ort.
  - Es handelt sich um die „Referenzhaltestelle“ eines Ortes, die beispielsweise für eine Reisezeitanalyse herangezogen wird.
  - Es handelt sich um eine Haltestelle, bei der zukünftig von einem deutlich höheren Fahrgastpotenzial ausgegangen werden kann (z.B. neues Wohnbaugelände, Gewerbegebiet).
  - Es handelt sich um eine Haltestelle mit besonders hoher Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (z.B. Krankenhaus, Seniorenheim).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Bestimmung des Verknüpfungstyps in Abhängigkeit von der Andienung der Haltestelle durch die unterschiedlichen Produkte (z.B. Regionalbus, lokale Buslinien, flexible Verkehre).

Haltestelle entlang des Schienenverkehrs	Haltestelle entlang einer Regionalbuslinie	Haltestelle mit räumstruktureller Bedeutung	Verkehrende Produkte			Verknüpfungstyp
			Regionalbus	lokaler / städtischer Bus im Linienbetrieb	lokaler / städtischer Bus mit flexibler Bedienung	
X	O	O	X (mind. 1 Linie)			1
-	X	O	X	X (mind. 1 Linie)		2
-	X	O	X	-	-	3
-	-	O	-	X (mind. 2 Linien)		4
-	-	X	-	X (max. 1 Linie)		5
-	-	-	-	X (max. 1 Linie)		6
X	muss zutreffen					
O	kann zutreffen					
-	darf nicht zutreffen					

Tabelle 25: Klassifizierung der Haltestellen - Verknüpfungstyp

Anhand des Verknüpfungstyps sowie der Zahl der Ein-, Aus- und Umsteiger wird der Haltestellentyp (Kategorien A, B, C und D) wie folgt bestimmt (siehe nachfolgende Tabelle). Ausgenommen hiervon sind die Haltestellen an den Schulstandorten.



Verknüpfungstyp	Mindest-/ Maximalwert Ein-, Um- und Aussteiger	Haltestellenstandard
1	> 750	A
2	> 1.000	
3	> 1.250	
4	> 1.000	
1	≤ 750	B
2	250 < x ≤ 1.000	
3	250 < x ≤ 1.250	
4	250 < x ≤ 1.000	
5	> 100	
2	≤ 250	C
3	≤ 250	
4	≤ 250	
5	≤ 100	
6	> 100	
6	≤ 100	D

Tabelle 26: Klassifizierung der Haltestellen - Haltestellenstandard

Unter Anwendung der oben genannten Bewertung werden die Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis in folgende Haltestellenstandards unterteilt, die somit die Grundlage für die Definition des jeweiligen Ausstattungsstandards darstellen

Verknüpfungstyp	Haltestellenstandard				Gesamt
	A	B	C	D	
1	5	8	-	-	13
2	9	10	64	-	83
3	-	2	28	-	30
4	2	12	176	-	190
5	-	18	29	-	47
6	-	-	13	100	113
<b>Gesamt</b>	<b>16</b>	<b>50</b>	<b>310</b>	<b>100</b>	<b>476</b>

Tabelle 27: Verteilung der Haltestellen auf die jeweiligen Haltestellenstandards

Je nach Klassifizierung der Haltestelle soll diese über die definierten Standard- und Zusatzausstattungen verfügen. Bei den 66 Haltestellen mit dem Haltestellenstandard A oder B handelt es sich um folgende Haltestellen:

Aarbergen-Kettenbach Rathaus	Lorch-Lorchhausen Bahnhof
Aarbergen-Michelbach Gesamtschule	Niedernhausen Bahnhof
Bad Schwalbach Adolfstraße	Niedernhausen Theißtalschule
Bad Schwalbach Bahnhofstraße	Oestrich-Winkel Bahnhof
Bad Schwalbach Kurhaus	Oestrich-Winkel Brentanohaus
Bad Schwalbach Lindenalleeclinik	Oestrich-Winkel-Hallgarten Kindergarten
Bad Schwalbach NAO-Schule	Oestrich-Winkel-Hallgarten Linde
Eltville (Rhein) Bahnhof	Oestrich-Winkel-Oestrich Bürgerzentrum
Eltville (Rhein) Schulzentrum	Oestrich-Winkel-Oestrich Friedensplatz
Eltville (Rhein)-Erbach Bahnhof	Rüdesheim (Rhein) Bahnhof
Eltville (Rhein)-Erbach Marktplatz	Rüdesheim (Rhein) Hildegardisschule
Eltville (Rhein)-Hattenheim Bahnhof	Rüdesheim (Rhein)-Assmannshausen Bahnhof
Eltville (Rhein)-Matthäus-Müller-Platz	Rüdesheim (Rhein) Rheinhalle Süd
Geisenheim Bahnhof	Schlangenbad Landgrafenplatz
Geisenheim Grundschule	Schlangenbad-Bärstadt Grundschule
Geisenheim Ursulinen	Schlangenbad-Georgenborn Mainstraße
Geisenheim-Johannisberg Schloßheide	Taunusstein-Bleidenstadt Gymnasium
Geisenheim-Marienthal Am Rosengärtchen	Taunusstein-Bleidenstadt Simowerk
Geisenheim-Stephanshausen Kirche	Taunusstein-Hahn Busbahnhof
Heidenrod-Kemel Bäderstraße	Taunusstein-Hahn Erich-Kästner-Straße
Hohenstein-Breithardt Gemeindezentrum	Taunusstein-Hahn Lessingstraße
Hünstetten-Wallbach Im Lagersboden	Taunusstein-Hahn Schulzentrum
Hünstetten-Wallrabenstein Schule	Taunusstein-Neuhof Mitte
Idstein Bahnhof	Taunusstein-Wehen Berliner Straße
Idstein Busbahnhof	Taunusstein-Wehen Marktplatz
Idstein Hochschule	Taunusstein-Wehen Waldstraße
Idstein Taubenberg	Taunusstein-Wehen Walkmühlstraße
Idstein-Heftrich Raiffeisenstraße	Taunusstein-Wehen Wehener Schloß
Idstein-Wörsdorf Bahnhof	Waldems Schwalbacher Straße
Idstein-Wörsdorf Hollerstraße	Walluf-Niederwalluf Kirchgasse / Werftstraße
Idstein-Wörsdorf Rathaus	Walluf-Niederwalluf Bahnhof
Kiedrich Sonnenlandstraße	Walluf-Niederwalluf Hohlweg
Lorch Bahnhof	Walluf-Oberwalluf Schachtweg

Tabelle 28: Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis mit dem Standard A oder B

In der nachfolgenden Tabelle werden auf der Basis der Haltestellenstandards die Ausstattungsmerkmale festgelegt.

Merkmale	empfohlen für die Haltestellentypen			
	A	B	C	D
<b>Orientierung</b>				
Haltestellenschild	x	x	x	x
Haltestellenname	x	x	x	x
Verbund- und Unternehmenskennzeichen	x	x	x	x
Liniennummern	x	x	x	x
Fahrtziele der Linien	x	x	x	x
Einheitliche Gestaltung	x	x	x	x
Wegweisung (insbesondere bei niveaufreien Anlagen)	x	(x)	-	-
<b>Aufenthalt</b>				
Sitzgelegenheit	x	x	(x)	(x)
Witterungsgeschützte Wartegelegenheiten	x	x	(x)	(x)
Abfalleimer	x	x	x	x
Toilette	(x)	-	-	-
<b>Fahrgastinformation</b>				
Service-Hinweise (Notruf, Verkaufsstellen)	x	x	x	(x)
Uhr	x	(x)	-	-
dynamische Fahrgastinformation	x	(x)	-	-
Stadtplan evtl. Ausschnitt, Umgebungsplan	x	(x)	(x)	(x)
Aushangfahrplan mit Linienverlauf	x	x	x	x
ÖPNV-Liniennetzplan, evtl. Ausschnitt (stationäre Fahrgastinformation)	x	x	(x)	(x)
Tarif- und Vertriebsinformationen (stationäre Fahrgastinformation)	x	x	(x)	(x)
Mobilitätszentrale	(x)	-	-	-
Hinweis auf wichtige Ziele in der Umgebung	(x)	-	-	-
Basisinformationen in englischer Sprache	(x)	-	-	-
<b>Service und Sicherheit</b>				
Tourismusinformationen, Kultur- und Veranstaltungshinweise	(x)	-	-	-
Fahrradabstellanlagen	(x)	(x)	-	-
Kiosk, Gaststätte/Stehcafé, sonstige Servicebetriebe (Lebensmittel, Buchhandlung usw.)	(x)	-	-	-
Briefkasten	(x)	-	-	-
Videokamera (zur Überwachung des Betriebsablaufs)	(x)	(x)	-	-
Beleuchtung im gesamten Haltestellenbereich	x	x	(x)	(x)
WLAN	(x)	(x)	-	-
Fahrkartenautomat (Region)	x	(x)	(x)	-

x = Ausstattung erforderlich; (x) = Prüfung im Einzelfall; - = Ausstattung nicht erforderlich

Tabelle 29: Ausstattungsmerkmale von Haltestellen

Die Einhaltung der Merkmale an den Haltestellen ist abhängig von der Möglichkeit der Umsetzung z.B. aus platztechnischen Gründen

Die entsprechenden Ausstattungen sind mittel- bis langfristig zu gewährleisten. Des Weiteren ist eine regelmäßige Reinigung und Wartung der Anlagen sicherzustellen. Die Bedeutung der Sauberkeit sollte dabei nicht unterschätzt werden. Verschmutzte und beschädigte Einrichtungen senken die Aufenthaltsqualität und vermitteln den Eindruck, dass es sich um unkontrollierte öffentliche Räume handelt, in denen das subjektive Sicherheitsgefühl deutlich sinkt.

### **Ausstattung der Haltestellen unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit**

In der nachfolgenden Tabelle werden für die Ausgestaltung der Haltestellen unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit die Aspekte vorab aufgeführt, die es gilt zu berücksichtigen und einzuhalten.

Merkmale Barrierefreiheit	empfohlen für die Haltestellentypen			
	A	B	C	D
<b>Zugang zur Haltestelle</b>				
Sichere Überquerungsstellen führen zu den Haltestellen	x	x	(x)	(x)
Der Zugang zur Haltestelle ist von mindestens einer Seite barrierefrei zu gewährleisten (ohne Stufen und Treppen, Durchgangsbreite mind. 0,90 m, max. Querneigung von Rampen 6 %, keine Längsneigung)	x	x	x	x
<b>Breite der Wartefläche und Wetterschutz</b>				
Wartefläche mit einer nutzbaren Mindestbreite von 2,50 m	x	x	(x)	(x)
Sicherstellung einer Durchgangsbreite von mindestens 0,90 m bei der Anordnung von Masten etc. auf der Wartefläche	x	x	x	x
Vor Fahrgastinformationsvitriolen, Bedieneinrichtungen und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen: Rangierflächen von mindestens 1,50 m x 1,50 m	x	x	x	x
Fester, rutschsicherer Bodenbelag	x	x	x	x
Sitzgelegenheit	x	x	x	(x)
Witterungsgeschützte Wartegelegenheiten	x	x	x	(x)
<b>Schnittstelle Haltestelle - Fahrzeug</b>				
Ziel: Reststufenhöhe zwischen Wartebereich und Fahrzeugboden	max. 5 cm	max.5 cm	max. 5cm	max. 5cm
Spaltbreite zwischen Wartebereich und Fahrzeugboden	max. 5 cm	max.5 cm	max. 5cm	max. 5cm
Fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (z. B. Hublifte, Rampen, Überfahrbrücken etc.) bei Überschreiten der genannten Reststufenhöhen und Spaltbreiten	x	x	x	x
<b>Orientierung und Information</b>				
optisch-taktile Leitstreifen (Bodenindikatoren)	x	x	x	x
Einrichtung akustischer Fahrgastinformationen (automatische Ansage am Bussteig)	x	(x)	-	-
Bereitstellung von Informationen nach dem 2-Sinne-Prinzip	x	x	(x)	(x)
<b>Erreichbarkeit, Anordnung und Ausgestaltung der Fahrgastinformationen und Bedieneinrichtungen</b>				
Stufenlose Erreichbarkeit von Fahrgastinformationsvitriolen und Bedieneinrichtungen (Fahrkartenautomaten, Notrufsäulen etc.)	x	x	x	x
Anordnung von Bedienelementen in Höhe von ca. 0,85 m (Achismaß)	(x)	(x)	(x)	(x)
Visuell kontrastreiche Gestaltung der Bedienelemente	(x)	(x)	(x)	(x)
Hinweistafeln, Fahrplänen und Aushängen sollten in einer Höhe zwischen 1,00 m und 1,60 m angebracht werden	x	x	x	x

Tabelle 30: Ausstattung der Haltestellen je Haltestellenstandard für die Barrierefreiheit

## 2.2.2 Fahrzeuge

Der Busverkehr ist grundsätzlich mit niederflurigen Fahrzeugen durchzuführen, um barrierefreies Ein- und Aussteigen zu gewährleisten. Auch die Bewegungsfreiheit innerhalb des Fahrzeugs soll für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste so weit wie möglich sichergestellt werden. Eine 100%-ige Niederflurigkeit der Fahrzeuge ist jedoch nicht erforderlich; insbesondere dann nicht, wenn dies maßgeblichen Einfluss auf die Beschaffungskosten hat.

Vor dem Hintergrund, dass nicht alle Haltestellen kurzfristig behindertengerecht ausgebaut werden können, sind die Busse darüber hinaus so auszustatten, dass barrierefreies Ein- und Aussteigen erleichtert wird (Klapprampe, Kneeling: durch „Kneeling“ kann die Einstiegsseite um 50 bis 70 mm abgesenkt werden). Vom Fahrpersonal ist bei Bedarf Hilfestellung zu leisten.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen modern, umweltfreundlich und geräuscharm sein.

Im Folgenden sind die Qualitäts- und Ausstattungsstandards für Fahrzeuge des Lokalbusverkehrs im Einzelnen aufgeführt.

Qualitätskriterium	Ausstattungsmerkmal
Alter	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Höchstalter der im Linienverkehr eingesetzten Busse: 12 Jahre; Durchschnittsalter: maximal 7 Jahre</li> </ul>
Motor	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Angemessene Motor- und Getriebeleistung (gem. § 35 StVZO) entsprechend den topografischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben.</li> </ul>
Niederfluranteil	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Standard-Niederflur-Linienbus (auch Low-Entry-Bus)</li> <li>▶ Ausnahme: 3 % des Fuhrparks bei Einsatz dieser Fahrzeuge nur in der HVZ an Schultagen</li> <li>▶ Fußbodenhöhe: Podestloser Boden (stufenloser Mittelgang) zwischen Tür 1+2</li> </ul>
Einstiegshilfen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ mechanische Rampe, Kneeling</li> </ul>
Anzahl der Türen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ mindestens 2, Gelenkbus mindestens 3 Türen</li> </ul>
Ausreichender Sitzabstand	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ mindestens 680 mm</li> </ul>
Ausgestaltung Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Sitze mit möglichst vandalismusresistenter und mit schwer brennbarer Sitzpolsterung (DIN 5510-2)</li> <li>▶ Die Gestaltung der Sitzpläne orientiert sich an der EU-Busrichtlinie (Richtlinie 2001/85/EG) unter besonderer Berücksichtigung des Anhang VII „Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“.</li> </ul>
Ausgestaltung Stehplätze	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Haltestangen und Haltegriffe: für alle Körpergrößen/Armlängen der Fahrgäste, bei Innenschwingtüren auch an Türblättern, bei Außenschwingtüren Handlauf, taktile vertikale Haltestangen im Türbereich</li> </ul>



Qualitätskriterium	Ausstattungsmerkmal
Stehperron / Sondernutzungsflächen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle / Kinderwagen / Gepäck o.ä. (z.B. Gurte)</li> <li>▶ Für Rollstuhlfahrer ist im Bereich des Stehperrons eine Rückenstütze anzubringen.</li> <li>▶ Ausgewiesene flexible Sondernutzungsfläche (mindestens 900x1300 mm breit) gegenüber von Tür 2 für Rollstühle/ Kinderwagen/ Fahrräder o.ä.</li> </ul>
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Alle Fahrzeuge müssen der Richtlinie 2001/85/EG entsprechen. In der Richtlinie werden zahlreiche technischen Details vorgegeben, die insbesondere die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten soll.</li> <li>▶ Wegfahrsperrung (Türsicherung)</li> <li>▶ Anti-Blockier-System (ABS) und Anti-Schlupf-Regelung (ASR)</li> <li>▶ Fensterschutzstange oberhalb der Fensterbrüstung im Bereich des Stehperrons</li> </ul>
Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte.</li> <li>▶ Mindestens ein Abfallbehälter in jedem Fahrzeug</li> <li>▶ Bodenbeläge weitgehend frei von Polyvinylchlorid (PVC) und schwer entflammbar (vergleichbar DIN 5510-2)</li> </ul>
ausreichende Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Innenraumbeleuchtung getrennt zuschaltbar für den vorderen und den hinteren Fahrzeugbereich (Verhindern der Blendwirkung). Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (z.B. Spots oder Trittstufenleuchten).</li> </ul>
ausreichende Belüftung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ausreichende Belüftungsmöglichkeit (Fahrgastraum und Fahrerplatz).</li> </ul>
Heizung/ Klimatisierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Heizung; Klimaanlage (Fahrgastraum und Fahrerplatz)</li> </ul>
Lärm-/ Schadstoffemission	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Schadstoffausstoß: In Abhängigkeit von den gesetzlichen Vorschriften und vom Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeuges müssen die jeweils gültigen EURO-Normen erfüllt werden. Neufahrzeuge müssen mit EURO 5 oder EEV-Motoren ausgestattet sein.</li> </ul>

Qualitätskriterium	Ausstattungsmerkmal
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen hinsichtlich der Staubpartikel (PM 10) mindestens den Emissionsgrenzwert 0,02 g/kWh und hinsichtlich der Stickoxide den Emissionsgrenzwert 3,5 g/kWh einhalten</li> <li>▶ Fahrgeräusche: Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche. Für Fahrzeuge, bei denen bauartbedingt eine Motorraumkapselung nicht möglich ist, wird zur Fahrgeräuschdämmung eine Begrenzung der Dezibelzahl auf 80 dB (A) (DIN ISO 362 und DIN ISO 5130), ab EURO-Norm IV auf 78 dB(A) festgelegt.</li> </ul>
Ausrüstung mit Sprech- und Datenfunk	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kommunikationsmöglichkeit zwischen dem Fahrzeugführer und der Betriebsleitstelle des AN (, Sprech- und Datenfunk; Voraussetzung stabile Netzabdeckung)</li> <li>▶ Bordmikrofon u.a. für Kundeninformationen bei Störungen</li> </ul>
Videokamera	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Im Fahrgastinnenraum sind Videokameras anzubringen. Diese sind so zu verteilen, dass der gesamte Fahrgastinnenraum, insbesondere die Türbereiche überwacht werden und eine Gesichtserkennung möglich ist. Hierfür sind bei optimaler Verteilung im Solobus mindestens 4, bzw. im Gelenkbus mindestens 6 Kameras erforderlich. Der Fahrerarbeitsplatz muss nicht überwacht werden.</li> </ul>
Informationen innen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Haltewunschtasten in ausreichender Zahl</li> <li>▶ Haltewunschtasten in der Kombination mit einer optischen Anzeige „Wagen hält“</li> <li>▶ Akustische Bestätigung des Haltewunsches an den Fahrgast und den Fahrer</li> <li>▶ Bandansage nächste Haltestelle</li> <li>▶ Rufeinrichtungen (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an/bei Tür 2 sowie im Wageninneren im Bereich der Sondernutzungsfläche</li> <li>▶ Optische Haltestellenanzeige</li> <li>▶ Hinweis auf das Mitführen einer gültigen Fahrkarte einschließlich der Information über das erhöhte Beförderungsentgelt</li> </ul>

Qualitätskriterium	Ausstattungsmerkmal
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Für die Broschüren ist in den Fahrzeugen jeweils mindestens ein Dispenser im Format DIN lang anzubringen.</li> </ul>
Informationen außen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Linienbeschilderung außen (frei programmierbar und alphanumerisch als elektronische Vollmatrixanzeige): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fahrzeugfront: Fahrtziel, Linienbezeichnung</li> <li>○ Einstiegsseite: Linienverlauf, -bezeichnung</li> <li>○ Fahrzeugheck: Linienbezeichnung</li> </ul> </li> </ul>
Abgestimmtes Design	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Erkennbarkeit: RMV-Banderole am Dachrand sowie Logos des RMV jeweils an der Fahrzeugfront, am Fahrzeugheck und an der Einstiegsseite</li> </ul>
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Anforderungen an den Vertrieb von Fahrkarten im Fahrzeug richten sich nach den jeweils aktuellen RMV-Vorgaben, insbesondere zum eTicket und elektronischen Fahrgeldmanagement</li> </ul>

Tabelle 31: Qualitätsstandards für Fahrzeuge

Darüber hinaus werden für den Bus folgende Vorgaben definiert:

- ▶ Die Fahrzeuge sind regelmäßig zu reinigen.
- ▶ Die Fahrradmitnahme im Bus ist grundsätzlich zu gestatten, wenn der Besetzungsgrad dies zulässt.

Die Verkehrsunternehmen sind dazu zu verpflichten, das gegenwärtig vorhandene Komfortniveau der Fahrzeuge mindestens beizubehalten und die geplanten Investitionen entsprechend dem Stand der Technik vorzunehmen.

### 2.2.3 Barrierefreiheit

Im PBefG mit Stand 2013 wird in § 8 Abs. 3 Satz 3 festgehalten: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.

Das Erreichen dieser Barrierefreiheit erfordert eine Reihe von technischen Voraussetzungen, die im Folgenden beschrieben sind.

#### **Nutzergruppen und deren Anforderungen an barrierefreie Verkehrsanlagen**

Die Anforderungen für eine selbstständige Nutzung des ÖPNV können sehr unterschiedlich und vielfältig ausgeprägt sein. Relevant sind dabei nicht nur direkte Einschränkungen des Bewegungsapparates. Auch sensorische und kognitive Einschränkungen sowie weitere reiserelevante Rahmenbedingungen, wie die Mitnahme von Gepäck und Kinderwagen sind bedeutsam für die Mobilität.

In der nachfolgenden Abbildung wird im Überblick eine Klassifizierung mobilitätsrelevanter Einschränkungen aufgezeigt. Sie ist eine Erweiterung der „Übersicht mobilitätseingeschränkter Menschen“ aus „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV)<sup>18</sup>:

mobilitätsbehindert im engeren Sinne		mobilitätsbehindert im weiteren Sinne	
Körperbehinderte Menschen	Gehbehinderte Menschen	reisebedingt	Fahrgäste mit Gepäck
	Rollstuhlnutzende Menschen		Fahrgäste mit Kinderwagen
	Arm- und handbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Fahrrädern
	Klein- und Großwüchsige Menschen		Fahrgäste mit Einkaufs- / Gepäckwagen
			Fahrgäste mit Hunden
			Werdende Mütter
Sehgeschädigte Menschen	Sehbehinderte Menschen		Übergewichtige Menschen
	Blinde Menschen		Ortsunkundige Menschen
Hörbehinderte Menschen	Schwerhörige Menschen		Menschen mit temporären Einschränkungen
	Gehörlose Menschen		Menschen mit Allergien
Sprachbehinderte Menschen			Sprachunkundige Menschen
Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen	Lernbehinderte Menschen		
	Geistig behinderte Menschen	altersbedingt	Ältere Menschen
Psychisch behinderte Menschen			Kleinkinder

Abbildung 59: Übersicht mobilitätseingeschränkter Menschen

Bei der Nutzung des ÖPNV kommt es bei Personen mit eingeschränkter Mobilität häufig zu Alltagsproblemen wie in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt (in Anlehnung an Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), 2012: „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“, S. 30):

Nutzergruppe	Häufige Alltagsprobleme bei ÖPNV-Nutzung
Rollstuhlnutzende Fahrgäste	Zugang zu Haltestelle und Bahnsteig; Überwindung Stufen / Treppen; Einstieg ins Fahrzeug; Aufstellmöglichkeiten in den Fahrzeugen; Erreichbarkeit von Bedienelementen und Informationstafeln (vgl. dazu auch „kleinwüchsige Fahrgäste / Kinder“)
Rollatornutzende und gehbehinderte Fahrgäste	Langes Laufen und Stehen; Zugang zu Haltestelle und Bahnsteig; Überwindung Stufen / Treppen; Einstieg ins Fahrzeug; Aufstellmöglichkeiten in den Fahrzeugen; feh-

<sup>18</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA, Ausgabe 2011, Köln

Nutzergruppe	Häufige Alltagsprobleme bei ÖPNV-Nutzung
	lende Sitzgelegenheiten; Benutzung der Festhaltungsmöglichkeiten; Benötigen von Vorbereitungszeit beim Fahrzeugausstieg
Greifbehinderte Fahrgäste	Bedienen von Tastern und Automaten; Benutzung der Festhaltungsmöglichkeiten
Sehbehinderte und blinde Fahrgäste	Auffinden der Haltestelle, Bordsteinkante, Einstiegstür, Automaten und Bedienelemente; Nutzbarkeit und Lesbarkeit von visuellen Informationen (Fahr- / Liniennetzpläne, Ausstiegshaltestelle etc.); Auswahl der richtigen Linie / der richtigen Fahrtrichtung an zentralen Haltestellen; Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle; Gefährdung, da visuelle Warnsignale und Ähnliches nicht wahrnehmbar; Verletzungsgefahr durch fehlende Orientierung (Anstoßen, Stürzen, Stolpern)
Gehörlose und ertaubte sowie schwerhörige Fahrgäste	(Ausschließlich) akustischen Informationen können nicht oder schwer erfasst werden; Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle; Gefährdung, da akustische Warnsignale, Fahrgeräusche etc. nicht oder kaum wahrgenommen werden können
Fahrgäste mit kognitiven Beeinträchtigungen	Nichtverstehen von Fahr- und Liniennetzplänen, statischen und dynamischen Informationen, Orientierungshilfen und Warnhinweisen; Nichtverstehen von Automaten und Bedieneinrichtungen; Orientierungsprobleme an komplexen Haltestellen
Kleinwüchsige Fahrgäste / Kinder	Erreichbarkeit von Bedienungstastern, Fahrkartensautomaten, Sprechrichtungen und Festhaltungsmöglichkeiten; Erreichbarkeit von Informationstafeln (Fahrplan- / Liniennetzpläne etc.)
Fahrgäste mit Kinderwagen / sperrigem Gepäck	Überwindung von Stufen / Treppen; Ggf. angewiesen auf Hilfestellung durch Dritte beim Ein- und Aussteigen; zu gering bemessener Abstellplatz / fehlende Sitzgelegenheit für die (Begleit-)Person
Fahrgäste mit Orientierungsschwierigkeiten, Ortsunkundige	Orientierungsprobleme an komplexen Haltestellen; Auswahl der richtigen Linie / der richtigen Fahrtrichtung an zentralen Haltestellen; Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle
Ältere Fahrgäste	Überwinden von Stufen / Treppen und weite Fußwegen; langes Stehen; eingeschränkte Standsicherheit; Umgang mit „moderner Technik“; fehlende Sitzmöglichkeiten; Hörbarkeit von akustischen Informationen; Lesbarkeit von optischen Informationen; längere Reaktions- und Vorbereitungszeiten

Tabelle 32: Alltagsprobleme mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV

Die vorangegangenen Ausführungen verdeutlichen die hohe Bandbreite der Nutzergruppen und deren Einschränkungen. Daraus resultieren vielfältige Nutzeranforderungen in den unterschiedlichsten Ausprägungen. Dabei kommt es zu Übereinstimmungen und Ergänzungen der Anforderungen, ebenso wie zu sich widersprechenden Anforderungen. Die sich widersprechenden Anforderungen bergen ein erhebliches Konfliktpotenzial. Hier sind die Anforderungen im Sinne eines „Designs für Alle“ abzuwägen und akzeptanzfindende Lösungen auszuhandeln.

### **Verständnis und Umsetzung der Barrierefreiheit im Rheingau-Taunus-Kreis**

Bei der Fortschreibung und Umsetzung des Nahverkehrsplans des Rheingau-Taunus-Kreises werden die Anforderungen von Nutzern mit mobilitätsrelevanten Einschränkungen bestmöglich berücksichtigt. Ziel ist es, möglichst barrierefreie Lösungen mit vorhandenen Mitteln, Möglichkeiten und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten zu erreichen. Dabei werden im Sinne des „Designs für Alle“ die Anforderungen der einzelnen Nutzergruppen abgewogen und akzeptanzfindende Lösungen angestrebt.

Der Nahverkehrsplan schafft als Planungsinstrument die Grundlage für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. Für einen barrierefreien ÖPNV ist daher die gesamte Reisekette aus Nutzersicht zu betrachten. Dabei kommt den Schnittstellen zwischen den einzelnen Reiseabschnitten eine besondere Bedeutung zu. Hervorzuheben sind insbesondere die Schnittstellen:

- ▶ zwischen Bus-/ Bahnsteig und Fahrzeug um einen nutzerfreundlichen Ein-/ Ausstieg anzubieten, sowie
- ▶ Umsteigehaltestellen in ihrer wichtigen Funktion zur Anschlusssicherung: Ermöglichen des barrierefreien Umstiegs auf andere Linien oder Verkehrsmittel.

Neben der Reisekette selbst, sind auch die dazugehörige Informationen zu betrachten.

Ein weiterer Schwerpunkt ist daher auch die Berücksichtigung der Belange sensorisch behinderter Menschen. Für sehingeschränkte und blinde Menschen ist die Auffindbarkeit von Bus- und Bahnsteigen durch den Ausbau von Bodenindikatoren in ihrer Leit-, Auffinde- und Warnfunktion voranzutreiben. Von elementarer Bedeutung ist die Darstellung von Informationen anhand des „Zwei-Sinne-Prinzips“. Alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten für mindestens zwei Sinne erfassbar sein, z.B. durch visuell kontrastreiche Bodenindikatoren (angesprochen sind die Sinne „Sehen“ und „Tasten“) oder durch Fahrgastinformation als Anzeige und Ansage (angesprochen sind die Sinne „Sehen“ und „Hören“).

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung ist auch die Berücksichtigung der Belange älterer Menschen von großer Bedeutung. Neben der größer werdenden Gruppe der Rollatornutzenden und Geheingeschränkten sind auch die sensorischen Einschränkungen und die Distanzempfindlichkeit älterer Menschen zu berücksichtigen.

### **Haltestellen**



Haltestellen tragen durch ihr Erscheinungsbild und die Qualität der Ausstattung zur Gestaltung des Straßenraumes und zur Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei. Sie sollten barrierefrei gestaltet sein, um mobilitätseingeschränkten Menschen die eigenständige Nutzung des ÖPNV im Sinne des Leitziels „Mobilität für Alle“ zu ermöglichen. In einem ersten Schritt sollten die wichtigsten Ziele von einer barrierefrei gestalteten Haltestelle aus erreichbar sein. Nach und nach sind weitere Haltestellen barrierefrei umzugestalten.

Grundsätzlich sind folgende Anforderungen der Barrierefreiheit zu beachten:

#### Haltestellentyp:

- ▶ Buskaps oder Haltepunkte am Fahrbahnrand sind gegenüber Busbuchten zu bevorzugen, da sie ein paralleles Anfahren der Haltestelle und damit günstigere Einstiegsverhältnisse ermöglichen.

#### Erreichbarkeit:

- ▶ Der Zugang zur Haltestelle ist von mindestens einer Seite barrierefrei zu gewährleisten (Beachtung von Stufen, Rampen, Quer- und Längsneigung, Bemessung des Verkehrsraumes, Hindernissen, Bodenbelägen).
- ▶ Sichere Überquerungsstellen führen zu den Haltestellen.

#### Minimierung von Reststufe und Spaltbreite beim Ein- und Ausstieg:

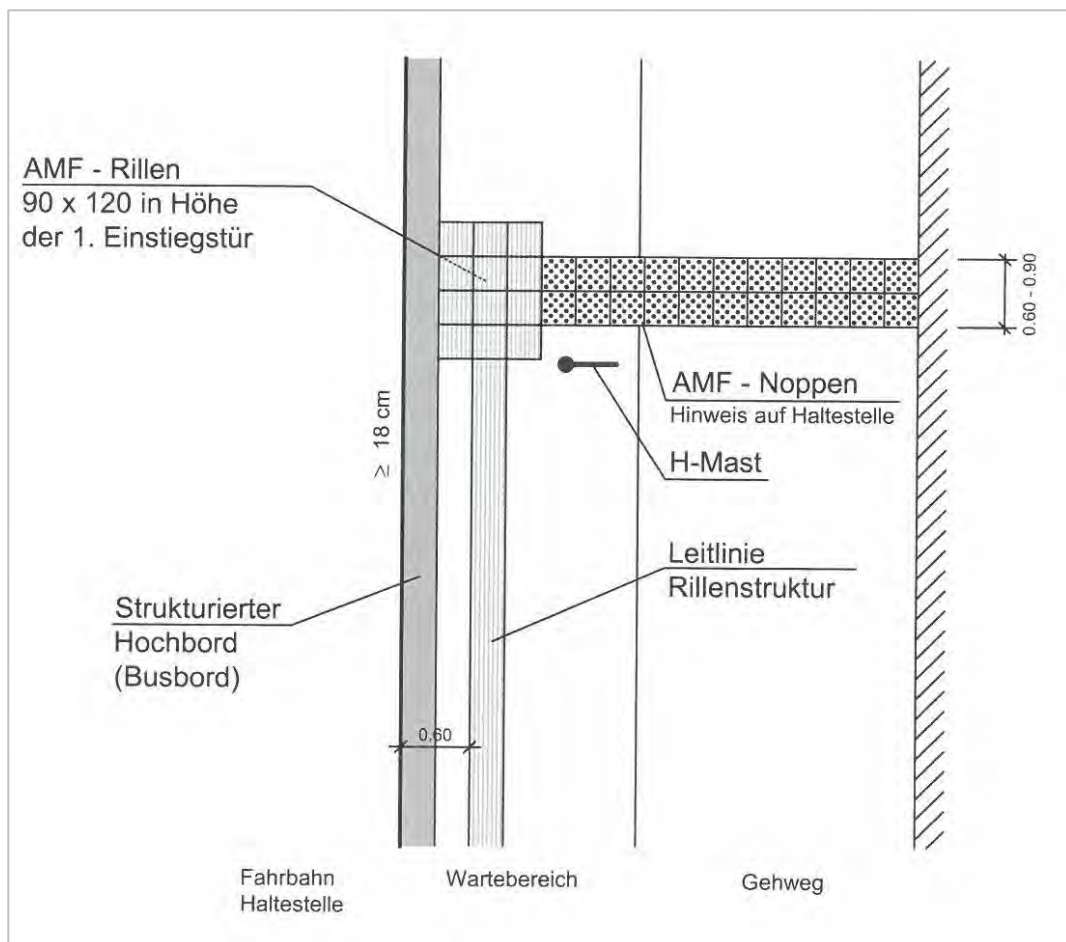
- ▶ Reststufenhöhe und Spaltbreite zwischen Wartebereich und Fahrzeugboden sind möglichst klein zu halten. Betragen Reststufenhöhe und Spaltbreite maximal 5 cm, können Personen mit Rollstuhl in der Regel öffentliche Verkehrsmittel ohne Hilfe Dritter nutzen.
- ▶ Einbau von Formsteinen, für ein möglichst nahes Heranfahren der Busse an die Haltestelle.
- ▶ Bei Reststufenhöhen und Spaltbreiten von mehr als 5 cm sollten fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (z.B. Hublifte, Rampen, Überfahrbrücken etc.) angeboten werden.

#### Bodenindikatoren an Zugangsstellen zum ÖPNV:

Bodenindikatoren fungieren als optisch-taktile Leit- und Orientierungssysteme für Blinde und Sehbehinderte. Sie übermitteln durch spezielle Oberflächenstrukturen, Materialien und Farbkontraste Informationen auf taktilen, akustischem und visuellen Weg. Sie können darüber hinaus allen Fahrgästen zur Orientierung und Warnung dienen. Die wesentlichen Elemente von Bodenindikatoren an Haltestellen sind:

- ▶ Auffang- / Auffindestreifen (Aufmerksamkeitsfeld): Zum Auffinden der Haltestelle und des Einstiegsbereichs dient der Auffang- / Auffindestreifen. Dieses Aufmerksamkeitsfeld ist quer über die gesamte Gehwegbreite angeordnet, um sehbehinderte oder blinde Menschen „aufzufangen“ und auf die Haltestelle bzw. den Einstiegsbereich hinzuweisen. Er ist mit einer Tiefe von mindestens 60 cm, vorzugsweise 90 cm auszubauen. Für Auffang- / Auffindestreifen eignen sich Noppenplatten, da sie sich deutlich vom umgebenden Bodenbelag abheben.

- ▶ **Einstiegsfeld (Aufmerksamkeitsfeld):** Der Auffang- / Auffindestreifen führt zum Einstiegsfeld am Bus-/ Bahnsteig, welches den Einstiegsbereich zur 1. Einstiegstür eines Fahrzeugs markiert. Zur Unterscheidung sollten hier quer zum Bord verlegte Rippenplatten zum Einsatz kommen. Das Einstiegsfeld sollte eine Größe von 90 cm x 120 cm aufweisen und mit einem Sicherheitsabstand von 30 cm zur Bus-/ Bahnsteigkante eingebaut werden. Innerhalb des Einstiegsfeldes sollten keine Einbauten (Haltestellenmast, Papierkorb) platziert werden.
- ▶ **Leitstreifen:** Der Leitstreifen besteht aus quer zum Steig verlaufenden Rippenplatten. Er sollte mindestens 30 cm breit sein und einen Mindestabstand von 60 cm zur Bussteig-/ Bahnsteigkante aufweisen. Bei schwach frequentierten Haltestellen ohne separaten Wartebereich ist er nicht überall notwendig. An stark frequentierten Haltestellen, zentralen Einrichtungen und Umsteigeanlagen dienen Leitstreifen allen Fahrgästen im Sinne eines „Design für Alle“ als Warnstreifen und zur Orientierung.



Quelle: Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung: Leitfaden Unbehinderte Mobilität, S. 92

Abbildung 60: Bodenindikatoren an einer Haltestelle am Fahrbahnrand

#### Ausreichende Breite der Wartefläche und des Wetterschutzes:

- ▶ Es ist gemäß EAÖ<sup>19</sup> eine nutzbare Mindestbreite der Wartefläche für Fahrgäste von 2,50 m anzusetzen. Vor Einbauten und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen sind

<sup>19</sup> Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs

Rangierflächen von mindestens 1,50 m x 1,50 m erforderlich. Bei Mischflächen sind größere Breiten anzustreben, um Behinderungen zwischen Fußgängern und Radfahrern zu minimieren.

- ▶ Die Länge der Wartefläche ergibt sich aus den betrieblichen Anforderungen, u.a. den Fahrzeuglängen.
- ▶ Fester, rutschsicherer Bodenbelag

#### Wartehallen/Überdachungen:

- ▶ Überdachungen sind möglichst auf separaten Warteflächen aufgestellt, um Gehwegbereiche frei zu halten.
- ▶ Seiten- und Rückwände sind transparent und visuell kontrastreich gerahmt sowie mit visuell kontrastreichen Markierungstreifen gekennzeichnet.
- ▶ Seitenwände reichen bis auf Bodenniveau herunter bzw. weisen einen maximalen Abstand von 15 cm zum Boden auf, da frei schwebende Seitenwände ein Gefährdungspotenzial insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen darstellen.
- ▶ Sitzgelegenheiten und Stell- und Rangierflächen für Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen sind vorhanden.
- ▶ Einbauten und Möblierungen wie z.B. Fahrradständer, Papierkörbe sollten so angeordnet sein, dass sie keine Verkehrs- und Sicherheitsräume und Bodenindikatoren verstellen.

#### **Fahrgastinformation**

Art und Qualität der Fahrgastinformation sind abhängig von Lage und Funktion der jeweiligen Haltestelle und orientieren sich am RMV-Standard. Als Informationen auf dem Haltestellenschild sind im RMV-Gebiet vorzusehen:

- ▶ Haltestellen-H (StVO-Zeichen 224)
- ▶ Haltestellenname
- ▶ RMV-Logo und Logobalken
- ▶ Verkehrsmittelpiktogramm
- ▶ Liniennummer
- ▶ Ziel der Linie
- ▶ Aushangfahrplan (bei Haltestelle ohne Wartehalle)
- ▶ RMV-Abschlussbalken

- ▶ RTV-Logo
- ▶ Verkehrsunternehmen (wenn nicht auf Aushangfahrplan)

Darüber hinaus sind Liniennetzplan und grundlegende Tarifinformationen von großer Bedeutung. Haltestellenumgebungsplan, Informationen zu Notfall- und Serviceeinrichtungen, dynamische Fahrgastinformationstafeln, Uhren etc. sind je Funktion einer Haltestelle anzubieten. Um die visuellen Informationen auch für sehingeschränkte Menschen lesbar zu machen, ist auf folgende Faktoren zu achten:

- ▶ Leuchtdichtekontrast (hell / dunkel)
- ▶ Schriftgröße / Größe des Sehobjektes
- ▶ Form (z.B. Schriftart)
- ▶ räumliche Anordnung des Sehobjektes (z.B. Sichthöhe)
- ▶ ausreichende und blendfreie Belichtung bzw. Beleuchtung

Weiterführende Informationen finden sich in der DIN 32975 („Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“).

Fahrgastinformationen sowie sämtliche Bedieneinrichtungen einer Haltestelle sollten barrierefrei erreichbar, lesbar und bedienbar sein. Wichtig sind u.a.:

- ▶ stufenlose Erreichbarkeit von Fahrgastinformationsvitriinen und Bedieneinrichtungen (Fahrkartenautomaten, Notrufsäulen etc.).
- ▶ Wendefläche von mindestens 1,50 m x 1,50 m vor den einzelnen Elementen.
- ▶ Anordnung von Bedienelementen in einer Höhe von ca. 0,85 m (Achismaß, die Mitte des jeweiligen Elements).
- ▶ visuell kontrastreiche Gestaltung der Bedienelemente (vgl. [19]).
- ▶ Hinweistafeln, Fahrpläne und Aushänge, die eine mittlere Sichthöhe von 1,30 m aufweisen.

Je nach Funktion einer Haltestelle bestehen für eine barrierefreie Ausstattung der Fahrgastinformation darüber hinaus folgende Möglichkeiten:

- ▶ Einrichtung akustischer Fahrgastinformationen
- ▶ Installation von Induktionsschleifen unter dem Bodenbelag, um die Lautsprecherdurchsagen auch hörbehinderten Menschen zugänglich zu machen.
- ▶ Bereitstellung von Informationen in haptischer Form.

## **Fahrzeuge**

Die Fahrzeuggestaltung hat wesentlichen Einfluss auf einen barrierefreien ÖPNV als Gesamtsystem. Es lassen sich einige allgemeingültige Grundanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen definieren. Darüber hinaus sind für die verschiedenen Fahrzeugtypen systemspezifische Unterschiede zu beachten und entsprechende Maßnahmen zu erarbeiten.

Allgemeingültige Grundanforderungen an Fahrzeuge:

- ▶ Niederflurfahrzeuge für einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen (Kneeling, Rampe):
  - ▶ Anzustreben sind Spaltbreiten und Stufenhöhen zwischen Bahnsteig und Fahrzeug von 5 cm.
  - ▶ Fahrzeug-Rampen in ausreichender Länge für einen möglichst geringen Neigungswinkel, maximal 6 %.
- ▶ Fahrzeugtüren mit einer hindernisfreien Durchgangsbreite von mindestens 90 cm für die von Rollstuhlfahrenden zu nutzende Tür, bei Doppeltüren mindestens 130 cm hindernisfreie Breite. Im Türbereich befinden sich zu erreichende Festhaltungsmöglichkeiten.
- ▶ Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung des Einstiegsbereichs (Anforderungstaster, Türöffnung, Einstiegskante, Haltegriffe und -stangen).
- ▶ Mehrzweckflächen (Aufstell- und Bewegungsfläche für Rollstuhl-/ Rollatornutzer, Fahrgästen mit Kinderwagen, Fahrrad, Gepäck):
  - ▶ Mehrzweckflächen in Türnähe, erreichbar über den barrierefreien Zugang, hindernisfreie Durchgangsbreite mindestens 90 cm.
  - ▶ Flächenbedarf für 1 Rollstuhl oder 1 Kinderwagen: 150 cm x 150 cm; Flächenbedarf für jeden weiteren Kinderwagen oder Rollstuhl 90 cm Breite x 130 cm Länge.
- ▶ Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in Türnähe. Die Gestaltung der Sitzpläne orientiert sich an der EU-Busrichtlinie (Richtlinie 2001/85/EG) unter besonderer Berücksichtigung des Anhang VII „Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“. Gemäß dieser Richtlinie sind bei den Fahrzeugen mindestens zwei ausgewiesene Behindertensitze vorzusehen. Die Sitze sind nahe der zum Ein-/Ausstieg geeigneten Türen anzubieten.
- ▶ Erreichbarkeit des Haltewunschtasters von jedem Sitzplatz und den Rollstuhlstellflächen aus.
- ▶ Festhaltungsmöglichkeiten in unterschiedlichen Ausführungen und Griffhöhen.
- ▶ Kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnern (Haltegriffe und -stangen, Anforderungstaster, Podeste, Sitzflächen).
- ▶ Der Fahrzeugfußboden des Fahrgastraumes ist möglichst eben ausgeführt. Im Stell- und Rangierbereich für Rollstühle und Kinderwagen sind Rampen und Verwindungen zu vermeiden.
- ▶ Barrierefreie akustische und visuelle Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip

Fahrgastinformation an und in Fahrzeugen

Die Informationen an und in den Fahrzeugen sind Teile der Gesamtinformationskette im ÖPNV und sollten möglichst lückenlos für die Reisekette zur Verfügung gestellt

werden. Nach dem Zwei-Sinne-Prinzip sind diese visuell und akustisch anzubieten. Nachfolgend die wesentlichen Komponenten der Fahrgastinformation an und in Bussen:

- ▶ Fahrgastinformation außen am Bus zur Identifikation des Busses wie folgt:
  - ▶ Fahrzeugfront: Linien-Nummer, Fahrtziel, ggf. Zwischenziele
  - ▶ Rechte Fahrzeugseite: Linien-Nummer, Fahrtziel, ggf. Zwischenziele
  - ▶ Fahrzeugheck: Linien-Nummer
  - ▶ Ggf. linke Fahrzeugseite: Linien-Nummer
- ▶ Fahrgastinformation im Bus:
  - ▶ Angabe der jeweils nächsten Haltestelle
  - ▶ Umsteigemöglichkeiten
  - ▶ Informationen zur Anschlusssicherung

Zur Gewährleistung des Zwei-Sinne-Prinzips sind Bordlautsprecher und digitale Sprachansagen sowie optische Anzeigetafeln vorzusehen. Bei dynamischen Fahrgastinformationen sollte auf die so genannte Laufschrift verzichtet werden. Kann auf sie nicht verzichtet werden, ist eine ausreichend lange Darbietungszeit zu gewährleisten (mindestens 5 Sekunden je 30 Zeichen).

### **Fahrplangestaltung, Bedienungshäufigkeit, Taktichte und Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten**

- ▶ Regelverkehre mit durchgängigem Einsatz barrierefreier Fahrzeuge
- ▶ Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten möglichst an der gleichen Haltestelle
- ▶ An Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion sollten bei der Fahrplangestaltung längere Wegezeiten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste berücksichtigt werden.

### **Alternative Verkehrsbedienung auf Abruf mit Rufbus**

- ▶ Einsatz geeigneter Fahrzeuge besonders für ältere und gehbehinderte Personen.
- ▶ Einsatz geeigneter Fahrzeuge für Personen, die im Rollstuhl sitzend befördert werden.
- ▶ Schulung des Fahrpersonals und des Personals der Vermittlungszentrale im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen.

### **Fahrgastinformation und Service**

Neben den oben ausgeführten Anforderungen an die Fahrgastinformation an Haltestellen und im Zusammenhang mit den Fahrzeugen lassen sich weitere allgemeine Anforderungen und Ziele definieren:



- ▶ Bereitstellung aktueller und detaillierter Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und darüberhinausgehende Anschlussverbindungen zur individuellen Planung.
- ▶ Mobilitätsberatung über barrierefreie Angebote:
  - ▶ in einer Mobilitätszentrale
  - ▶ telefonisch
  - ▶ über Internet
- ▶ Barrierefreie Informationen über das Internet für blinde und sehbehinderte Menschen
- ▶ Leicht verständliche Informationen für Menschen mit Lernbehinderungen und kognitiven Einschränkungen
- ▶ Regelmäßige Schulung:
  - ▶ der Fahrzeugführer zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und
  - ▶ des Servicepersonals besonders zur Mobilitätsberatung

**Bei der Planung und Bemessung von Haltestellen sind folgende Hinweise und Regelwerke zu Grunde zu legen:**

- ▶ Deutsches Institut für Normung, Normenausschuss Medizin: DIN 32984, Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, 2011
- ▶ Deutsches Institut für Normung: E DIN 18040-3, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, 2013
- ▶ Deutsches Institut für Normung: DIN 32975, Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung, 2009
- ▶ FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA), 2011
- ▶ FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Köln 2003, FGSV 289
- ▶ FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (H VÖ), Köln 2009, FGSV 236
- ▶ FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2006, FGSV 200
- ▶ Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung: Leitfaden Unbehinderte Mobilität, Wiesbaden, Heft 54.12/2006
- ▶ Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates („Bus-Richtlinie“)

- ▶ Verband deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Köln 2012
- ▶ Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004

## 2.2.4 Frauenbelange

Die Pkw-Verfügbarkeit von Frauen liegt immer noch deutlich hinter der von Männern zurück, was eine stärkere Abhängigkeit von ÖPNV-Angeboten mit sich bringt. Frauen übernehmen auch häufiger Betreuungs- sowie Bring- und Holdienste für Kinder, behinderte oder ältere Menschen als Männer dies tun. Dabei können teilweise komplexe Wegekettensysteme entstehen, die mit dem ÖPNV nicht immer einfach abzuwickeln sind. Grundsätzlich ergeben sich daraus Anforderungen an den ÖPNV wie eine ausreichende Erschließung, eine regelmäßige Bedienung, eine gute Erreichbarkeit zentraler städtischer Einrichtungen (zum Beispiel Krankenhäuser oder Schulen) oder barrierefreie Reiseketten. Dies sind jedoch keine spezifischen Belange von Frauen, sie können aber für Frauen eine höhere Bedeutung haben als für Männer. Grundsätzlich sind die Belange von Frauen in den allgemeinen Anforderungen, wie sie im gesamten Kapitel Anforderungsprofil definiert sind, enthalten.

Ein besonders von Frauen genanntes Problem bei der ÖPNV-Nutzung besteht in der Angst vor Kriminalität. Vorliegende Statistiken zeigen, dass Männer deutlich häufiger Opfer von Kriminalität im ÖPNV sind, sie äußern jedoch seltener ihre Angst vor Übergriffen als Frauen. Das empfundene und das artikulierte Sicherheitsbedürfnis ist demzufolge bei Frauen größer als bei Männern. Dem erhöhten Sicherheitsbedürfnis von Frauen soll daher bei der Gestaltung des ÖPNV Rechnung getragen werden. Gleichwohl sollen die daraus entstehenden Angebote allen Fahrgästen offen stehen, um die objektive Sicherheit aller Fahrgäste gleichermaßen zu gewährleisten.

Ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis besteht vor allem bei Dunkelheit (vor Tagesanbruch und im Abend- und Nachtverkehr), wenn auch die Fahrgastströme deutlich geringer sind und die soziale Kontrolle weniger gewährleistet ist als am Tag.

Der Gestaltung der Zugänge zu Haltestellen und der Haltestellen selbst kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Eine ausreichende Beleuchtung und die Erleichterung sozialer Kontrollmöglichkeiten (zum Beispiel durch transparente Wände, Einsehbarkeit von Haltestellen) sind deshalb zu gewährleisten. Im Einzelfall kann gegebenenfalls durch eine Optimierung der Standortwahl von Haltestellen höhere Sicherheit erreicht werden (Einzelfallprüfung).

Während der Beförderung ist die Sichtbarkeit und Ansprechbarkeit des Personals von großer Bedeutung. Darüber hinaus sind neu zu beschaffende Fahrzeuge mit Videoüberwachungssystemen auszustatten. Video-Aufzeichnungen erhöhen das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste, reduzieren Vandalismusschäden in erheblichem Umfang, schrecken vor Delikten ab und erleichtern die Tätererkennung im Rahmen von polizeilichen Ermittlungsverfahren.

Saubere und unbeschädigte Ausstattungen können darüber hinaus das subjektive Sicherheitsgefühl erhöhen. Haltestellen und Fahrzeuge sind deswegen regelmäßig und bei Vandalismus möglichst umgehend zu reinigen und Instand zu setzen.

### **2.2.5 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit**

Ein attraktiver ÖPNV zeichnet sich dadurch aus, dass

- ▶ alle im Fahrplan stehenden Fahrten zuverlässig verkehren und
- ▶ dass die Verkehrsmittel im ÖPNV pünktlich fahren, sodass auch Anschlüsse zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erreicht werden können.

Bei Fahrtausfällen sind umgehend geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Fahrgast zu informieren (Ausfallgrund / Fahrtalternative) und Ersatzfahrten anzubieten. Besonders wichtig ist dies in Schwachverkehrszeiten und im Nachtverkehr, wenn durch einzelne ausgefallene Fahrten unzumutbare Wartezeiten entstehen.

Durch eine vorausschauende Planung und eine rechtzeitige Information der Fahrgäste sollen Beeinträchtigungen, die durch Baumaßnahmen entstehen, minimiert oder vermieden werden.

Es wird empfohlen, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit mit Hilfe geeigneter Systeme über eine laufende Verfolgung und Steuerung des Betriebs systematisch zu messen und auszuwerten. Aussagekräftige Ergebnisse können als Orientierungshilfe für künftige Zielsetzungen und auch zur Identifikation notwendiger Maßnahmen dienen. Mittelfristig sollten Zielwerte für Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitsraten festgelegt werden (siehe auch Kapitel 3.3).

### **2.2.6 Fahrgastbetreuung**

Eine ausreichende Fahrgastbetreuung soll insbesondere durch geeignete Schulungen des Fahrpersonals und der Fahrscheinkontrollleure sichergestellt werden.

Das Fahrpersonal soll über folgendes Grundwissen verfügen:

- ▶ Liniennetz Rheingau-Taunus-Kreis
- ▶ Liniennetz der Schnellbahnverbindungen des Verbundes
- ▶ Beförderungsbedingungen / Tarifbestimmungen
- ▶ Fahrkartensortiment

Darüber hinaus soll folgendes Verhalten geschult und damit sichergestellt werden:

- ▶ Kundenorientiertes Verhalten
- ▶ Kundeninformation bei Störungen
- ▶ Hilfestellung bei mobilitätseingeschränkten Fahrgästen
- ▶ Ansage bei Ausfall der automatischen Haltestellenansage

Das im Kundenkontakt eingesetzte Personal muss über ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache nach den Bestimmungen der DF Bus verfügen.

Die Rahmenvorgaben zur Fahrgastbetreuung sind als Mindeststandards anzusehen.

## 2.2.7 Fahrgastinformation

Fahrgäste benötigen aktuelle, gut aufbereitete und verständliche Informationen, die möglichst jederzeit und überall verfügbar sind. Besonderen Informationsbedarf haben dabei Gelegenheitskunden und Neukunden. Darüber hinaus sind auch potenzielle Kunden über die Angebote im ÖPNV zu informieren und möglichst zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen.

Die Fahrgäste sind über verschiedene Medien mindestens über folgende Inhalte zu informieren:

- ▶ **Liniennetz:** Linien, Liniennummern, Streckenführung, Ziel, Haltestellen, Verknüpfungspunkte zum Umsteigen, gesamtes Liniennetz
- ▶ **Fahrplan:** Abfahrt- und Ankunftszeiten, Fahrzeiten, Umsteigezeiten
- ▶ **Betriebsabwicklung:** Angaben zur Barrierefreiheit / Einsatz von Niederflurfahrzeugen
- ▶ **Tarife:** Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen

Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:

- ▶ Bei der Gestaltung der Fahrgastinformation sind die Richtlinien des RMV einzuhalten. Die im RMV entwickelten Vorgaben sollen die **Einheitlichkeit der Fahrgastinformation im Verbundraum** sichern.
- ▶ Fahrplaninformationen müssen **Angaben zur Barrierefreiheit** enthalten. Dabei ist es wichtig, dass die Informationen fahrtbezogen erfolgen, da noch nicht alle Fahrten im Linienverkehr mit entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen durchgeführt werden. Mobilitätseingeschränkte Personen benötigen darüber hinaus Information über barrierefreie Reiseketten, die in allen verwendeten Medien enthalten sein müssen.
- ▶ **Anschlusssicherungen** sollten im Fahrplan deutlich gekennzeichnet sein.
- ▶ Die Elemente der Fahrgastinformation müssen **verständlich** (Piktogramme) und **leicht auffindbar** sein und **bedarfsgerecht** eingesetzt werden.
- ▶ Die **Liniennummern im Lokalbusbereich** sind übersichtlich zu strukturieren. Abweichende Fahrwege von Linien sollen grundsätzlich mit einem nachfolgenden Buchstaben auffällig gekennzeichnet werden.
- ▶ Bei unvorhergesehenen **Störungen im Betriebsablauf** ist eine schnelle Information der Fahrgäste über Störungsgrund und Alternativrouten unabdingbar, um die ÖPNV-Kunden nicht zu verärgern. Stattdessen bringt das Verkehrsunternehmen durch eine gezielte und freundliche Fahrgastinformation im Störfall zum Ausdruck, dass der Kunde im ÖPNV-System gut und sicher aufgehoben ist.

- ▶ Für geplante **temporäre Änderungen im Betriebsablauf** (zum Beispiel Beeinträchtigungen wegen Bauarbeiten, Umleitungen) sind die Fahrgäste vorher ausreichend über alle Medien zu informieren.
- ▶ **Turnusmäßige Fahrplanänderungen** sollen zeitgleich mit dem Fahrplanwechsel des Bahnverkehrs erfolgen. Unterjährige Änderungen während einer Fahrplanperiode sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.
- ▶ Das Verkehrsunternehmen hat ein **Beschwerdemanagementsystem** zu betreiben, um Kundenanliegen in definierten Antwortzeiten serviceorientiert zu bearbeiten und zu beantworten.

### Fahrgastinformation in Printmedien

Als gedruckte Informationen (Printmedien) sind mindestens folgende Informationen zu veröffentlichen und vorzuhalten:

- ▶ Taschenfahrplan:
  - ▶ Fahrplandarstellung je Linie: Überschrift mit Liniennummer, Anfangs- und Endhaltestelle, Linienlauf anhand einer Perlschnurdarstellung, Fahrplanta-  
belle möglichst mit allen Haltestellen und mit Vollzeitarstellung der Abfahrts-  
zeiten; Kennzeichnung von Fahrplananschlüssen
  - ▶ Angaben zur Barrierefreiheit einzelner Fahrten
  - ▶ Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen
- ▶ Liniennetzplan: grafischer Liniennetzplan mit unterlegtem Stadtplan und schemati-  
scher Liniennetzplan

Das Informationsmaterial muss während der gesamten laufenden Fahrplanperiode verfügbar und gut lesbar sein.

### Fahrgastinformation in elektronischen Medien

Die Nutzung der elektronischen Medien ist verstärkt voranzutreiben. Bestehende Angebote sind weiter zu verfeinern, so dass der Kunde über sein Smartphone schnell und zuverlässig seine Informationen über den Fahrplan, das nächste Fahrtangebot erhalten kann.

Darüber hinaus sollen geplante Änderungen im Betriebsablauf (zum Beispiel Beeinträchtigungen wegen Bauarbeiten, außerplanmäßige besondere Angebote) aktuell elektronisch verfügbar sein.

### Fahrgastinformation durch MobilitätsInfo

Dem Kunden ist eine persönliche Mobilitätsberatung zu geben, die seinen individuellen Anforderungen gerecht wird. Dazu gehört beispielsweise, dass individuelle Verbindungsfahrpläne für den Kunden erstellt und ausgedruckt werden. Dies ist beispielsweise für solche Kunden relevant, die nicht über Internet-Anschluss verfügen, aber

ebenfalls in den Genuss dieser Dienste kommen möchten. Die Mitarbeiter der MobilitätsInfo sollen auch telefonische Auskünfte geben.

### **Fahrgastinformationen an Haltestellen und in den Fahrzeugen des ÖPNV**

Die Anforderung hinsichtlich der Fahrgastinformation an Haltestellen und in den Fahrzeugen des ÖPNV ist in den vorherigen Kapiteln im Einzelnen dargestellt.

Art und Inhalt der Fahrgastinformation sind entsprechend der technischen Möglichkeiten und unter Abwägung von Kosten und Nutzen zu entwickeln. Dabei ist zu prüfen, ob das Angebot von gemeindebezogenen Netzplänen und Fahrplaninformationen sinnvoll sein könnte.

Des Weiteren ist die Informationsbereitstellung entsprechend der „Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz – BITV“ weiter zu entwickeln.

## **2.2.8 Vertrieb im RTK**

Grundsätzlich soll die Tarif- und Fahrausweisstruktur für den Kunden transparent und merkbar sein. Neben unternehmerischen Zielsetzungen sind auch verkehrspolitische und soziale Ziele zu berücksichtigen. Für den Vertrieb ist ein möglichst flächendeckendes Vertriebssystem vorzusehen. Der Erwerb von Fahrscheinen und die Information über das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs sollten daher im gesamten Kreisgebiet möglich sein. Deshalb sind in allen Mittel- und Unterzentren Verkaufsstellen<sup>20</sup> vorzusehen. Diese sollen den ÖPNV-Nutzer mit kundenfreundlichen Öffnungszeiten für Information und Fahrkartenkauf zur Verfügung stehen. Um das Angebot abzurunden muss neben den Verkaufsstellen zudem der Fahrscheinerwerb in den Bussen über Fahrscheindrucker gewährleistet sein.

Für die Fortschreibung der Tarife gelten folgende Grundsätze:

- ▶ Höhe und Struktur der Tarifangebote müssen für den Fahrgast attraktiv sein und die Kundenbindung stärken.
- ▶ Tarife und Vertriebswege sind einfach, nachvollziehbar und übersichtlich zu gestalten. Die Tarifbestimmungen müssen eindeutig anwendbar und einfach zu kontrollieren sein.
- ▶ Das Fahrkartensortiment umfasst Einzelfahrkarten, Sammelkarte, Zeitfahrausweise wie Tages-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten und weitere Fahrkarten wie das Job-Ticket und Studententickets.
- ▶ Die Gestaltung der Tarifangebote ist so vorzunehmen, dass eine möglichst hohe Tarifiergiebigkeit erzielt wird und Quersubventionierungen zwischen den Tarifangeboten vermieden werden (Tarifgerechtigkeit).

<sup>20</sup> Eine detaillierte Auflistung der Verkaufsstellen kann unter <http://www.r-t-v.de/verkaufsstellen.html> eingesehen werden (42 Verkaufsstellen, wobei bei 11 lediglich Fahrplanbücher gekauft werden können).



- ▶ Kundenorientierte attraktive Sonderregelungen, wie Übertragbarkeit und Mitnahmeregelungen sind anzubieten.

Das bestehende Vertriebssystem umfasst den Fahrausweisverkauf über:

- ▶ das Fahrpersonal
- ▶ Verkaufsstellen
- ▶ Internet-Verkauf

Die bestehenden Vertriebswege sind kundenorientiert weiterzuentwickeln.

Die Fahrkartenautomaten sind grundsätzlich so auszustatten, dass der Fahrkartenerwerb auch bargeldlos möglich ist.

## 2.2.9 Betriebsablauf

### Aspekte der Betriebsabwicklung im Busverkehr

Im Folgenden werden einzelne Aspekte aufgeführt, die den Betriebsablauf kennzeichnen:

- ▶ Das Einsteigen ist nur an der 1. Tür gestatten und es erfolgt eine Sichtkontrolle der Fahrausweise.
- ▶ Zur Fahrscheinkontrolle werden Fahrausweisprüfer eingesetzt.

Die **Beförderung von Fahrrädern** soll in den Bussen unentgeltlich möglich sein. Aus Sicherheitsgründen ist gemäß den geltenden Beförderungsbedingungen die Mitnahme von maximal 4 Fahrrädern auf der Plattform zugelassen. Fahrgäste mit Kinderwagen, Rollatoren (fahrbare Gehhilfen) und Rollstuhlfahrer haben jedoch Vorrang.

### Beschleunigungsmaßnahmen

Beschleunigungsmaßnahmen sind bauliche und technische Maßnahmen, die zur Beschleunigung des Betriebsablaufs im ÖPNV durchgeführt werden. Sie dienen in erster Linie

- ▶ der Qualitätssteigerung bei der Leistungserstellung (Pünktlichkeit / Fahrplantreue)
- ▶ der Erhöhung von Reisegeschwindigkeiten im ÖPNV und einer Verbesserung der Erreichbarkeiten sowie
- ▶ einer Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV (Anschlussicherung).

Baulich-technische Maßnahmen sind unter anderem:

- ▶ Fahrstreifen mit baulicher Abgrenzung (Busspuren)
- ▶ Maßnahmen zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen
- ▶ Signaltechnischen Sonderformen (dynamische Straßenraumfreigabe für den ÖPNV, Zeitinseln, Ausfahrhilfen, Lückenampeln, Stauüberholschleusen an Pfortneranlagen)

- ▶ ÖPNV-freundliche Verkehrsregelung zu Gunsten des Linienverkehrs (zum Beispiel Sondernutzungs- und Abbiegeregelungen)
- ▶ Einrichtungen zur rechnergestützten, automatischen Überwachung und Steuerung des Betriebsablaufs und zur Sicherung von Anschlüssen (Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem, RBL)

Die Ursachen von Störungen sind im gesamten ÖPNV-Netzzusammenhang zu analysieren. Daraus abgeleitete Einzelmaßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV müssen bezüglich ihrer Auswirkung auf den gesamten Verkehrsablauf. Sie sollten Bestandteil eines umfassenden Maßnahmenpakets sein (ÖPNV-Beschleunigungsprogramm). Dabei sind städtebauliche Randbedingungen ebenso zu berücksichtigen wie die Belange des Individualverkehrs und des ÖPNV, die sorgfältig aufeinander abgestimmt werden müssen.

Die Installation von Sondersignalen, weiteren Maßnahmen an Lichtsignalanlagen und Regelungen wie die zur Fahrstreifenondernutzung sind nach Bedarf weiter auszubauen.

### **Servicegarantien**

Es sind durch das Verkehrsunternehmen Servicegarantien hinsichtlich der Kriterien Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit zu geben.

#### Zuverlässigkeit:

Sollte durch Verschulden des Verkehrsunternehmens der Fahrgast seinen Anschluss verpassen, hat das Verkehrsunternehmen die Beförderung zu organisieren oder innerhalb des Liniennetzes die Taxikosten zu erstatten.

#### Pünktlichkeit:

Es ist vom Verkehrsunternehmen eine Servicegarantie hinsichtlich pünktlicher Ankunfts- und Abfahrtszeiten zu geben.

Hat das Verkehrsunternehmen die Unpünktlichkeit zu vertreten, zum Beispiel durch den Ausfall eines Busses, so kann sich der Fahrgast bei einer Wartezeit von mehr als 20 Minuten an der Haltestelle ein Taxi rufen. Das Verkehrsunternehmen hat sich mit bis zu 20 Euro an den Taxikosten zu beteiligen.

#### Sicherheit:

Es ist vom Verkehrsunternehmen eine Sicherheit hinsichtlich

- ▶ geschultem und hilfsbereitem Personal,
- ▶ hohen technischen Standards der Fahrzeuge mit Videoüberwachung in Neufahrzeugen zur Reduzierung von Vandalismusschäden,
- ▶ der Unterstützung der Tätererkennung im Rahmen von polizeilichen Ermittlungsverfahren,

zu geben.

Sauberkeit:

Es ist vom Verkehrsunternehmen eine Servicegarantie hinsichtlich der Sauberkeit der Fahrzeuge zu geben.

Sollte sich ein Fahrgast ohne Beteiligung Dritter die Kleidung im Bus verschmutzen, hat das Verkehrsunternehmen die Reinigungskosten zu erstatten.

## **2.2.10 Schülerbeförderung**

Im Rheingau-Taunus-Kreis orientiert sich das gesamte Verkehrsangebot stark am Schülerverkehr. Aus diesem Grund erscheint es erforderlich eigene Standards für die Schülerbeförderung für den Bereich des Rheingau-Taunus-Kreises zu entwickeln.

Aspekte, die bei der Aufstellung von Anforderungen bzgl. der Schülerbeförderung im künftigen Nahverkehrsplan für den Rheingau-Taunus-Kreis behandelt werden könnten, sind:

- ▶ Vorgabe eines Angebotsrasters
- ▶ Regelungen zum Thema Direktes Fahrtangebot / Umsteigeverbindungen
- ▶ Vorgabe (maximal) zumutbarer Wartezeiten

Auf Basis einer Auswertung der auf lokaler Ebene im Verbundgebiet des RMV bereits bestehenden Vorgaben für die Schülerbeförderung wurden für den RTK folgende Standards ausgearbeitet (siehe nachfolgende Tabellen):

- ▶ Bedienungsumfang nach Schultyp
- ▶ Maximale Wartezeiten vor / nach den Schulzeiten

	Grundschulen	Haupt-, Real-, Gesamtschulen	Gymnasien, Berufsschulen
<b>Anfahrten</b>			
1. Stunde	X	X	X
2. Stunde	X	X	-
<b>Rückfahrten (Vormittags)</b>			
4. Stunde	(X)	(X)	
5. Stunde	X	X	
6. Stunde	X	X	X
<b>Rückfahrten Nachmittags</b>			
8. Stunde	(X)	(X)	X
10. Stunde	-	-	X
<b>max. Wegezeit Haltestelle - Klassenraum</b>			
	0*	1	2

\* = in Ausnahmefällen ist ein Umstieg an geschützten Orten (andere Schule) zulässig

(X) = tw. Angebotseinschränkungen möglich

Die Anfahrt zur 2. Stunde von Real- und Gesamtschulen richtet sich nach dem Straßennetz und den Zielorten der Schülerinnen und Schüler.

Die Abfahrt nach der 5. Stunde von Real- und Gesamtschulen richtet sich nach dem Straßennetz und den Zielorten der Schülerinnen und Schüler.

Tabelle 33: Bedienungsumfang nach Schultyp

	Grundschulen	Haupt-, Real-, Gesamtschulen	Gymnasien, Berufsschulen
<b>Anfahrten</b>			
1. Stunde	20	30	30
2. Stunde	20	20	-
<b>Rückfahrten (Vormittags)</b>			
4. Stunde	10	20	
5. Stunde	10	20	
6. Stunde	10	30	30
<b>Rückfahrten Nachmittags</b>			
8. Stunde	10	30	30
10. Stunde	-	-	30
<b>max. Wegezeit Haltestelle - Klassenraum</b>			
	5	5	10

Ausnahmen sind möglich, wenn mehrere Schulformen zusammen befördert werden

Tabelle 34: Maximale Wartezeiten vor / nach den Schulzeiten (in min.)

Mit Hilfe dieser beiden Qualitätsstandards kann der Rheingau-Taunus-Kreis eine transparente Schülerbeförderung vornehmen.

## 2.3 Differenzierung der Anforderungen nach Adressaten und zuständigen Trägern

Für die in den vorherigen Abschnitten definierten Anforderungen sind je nach Maßnahme unterschiedliche Verantwortlichkeiten gegeben. In diesem Abschnitt werden die entsprechenden Adressaten und zuständigen Träger einschließlich ihrer Zuständigkeiten aufgelistet. Diese Definition ist ebenso auf die beschriebenen Maßnahmenwirkungen in Kapitel 4.5 anzuwenden. Im Einzelnen ist zwischen folgenden Adressaten zu unterscheiden:

Adressat	Zuständigkeit
Aufgabenträger im ÖPNV / Lokale Nahverkehrsgesellschaft	Rahmenezuständigkeit für z.B.: Definition der Standards für Erschließungs-, Verbindungs- und Angebotsqualität, Vertrieb, Fahrgastinformation
Rheingau-Taunus Verkehrsgesellschaft	Zuständigkeit für z.B.: Linien- und Fahrtenangebot, Fahrzeuge und Betriebspersonal, Durchführung von Vertrieb und Fahrgastinformation
Straßenbaulastträger / Verkehrsbehörde	Zuständigkeit für z.B.: Busspuren, Haltestellen- und Wendeanlagen (Tiefbaubereich), LSA-Beeinflussung, P+R-Parkplätze
Baulastträger / Unternehmen für Haltestellenbauten	Zuständigkeit für z.B.: Haltestellenbeschilderung und -ausstattung wie Sitzgelegenheiten, Fahrplanvitrine, Wartehäuschen
Verkehrsverbund in Verbindung mit Unternehmen	Rahmenezuständigkeit für: Maßnahmen auf den Gebieten Tarif und Beförderungsbestimmungen

Tabelle 35: Adressat und Zuständigkeit



## 3 Schwachstellenanalyse

### 3.1 Erschließungsqualität

Lediglich drei Siedlungsbereiche wurden identifiziert, in denen der definierte Einzugsbereich nicht ausreichend ist. Es handelt sich um die Bereiche:

- ▶ Eltville Hattenheim
- ▶ Taunusstein-Bleidenstadt
- ▶ Aarbergen-Kettenbach

Bei allen übrigen Erschließungslücken handelt es sich um:

- ▶ Kleine Siedlungsgebiete in Gemeinden, deren Erschließung zu 80 % aber gegeben ist.
- ▶ Siedlungen, die der Bus aufgrund der engen Straßenverhältnisse nicht bedienen kann.
- ▶ Siedlungen, die schon früher bedient wurden, aber deren Haltestellen von den Kunden nicht genutzt wurden. Hier nimmt der Kunde längere Fußwege in Kauf, um Haltestellen zu nutzen an denen die Fahrtenfrequenz attraktiver ist.

Erschließungslücken aufgrund von Ringfahrten wurden nicht festgestellt.

### 3.2 Verbindungsqualität

Hier bestehen keine Mängel.

### 3.3 Angebotsqualität

Lediglich auf einer Relation außerhalb der Hauptverkehrszeiten ist das Fahrtenangebot nicht ausreichend. Es handelt sich um die Verbindung von Bad Schwalbach nach Burg Hohenstein / Breithardt.

### 3.4 Anregungen aus den Gemeinden

Neben den ermittelten Schwachstellen auf der Basis der Mindestanforderungen existieren im Rheingau-Taunus-Kreis eine Reihe von Anregungen für den Busverkehr, die im Zuge der Nahverkehrsplanung Berücksichtigung fanden. In der nachfolgenden Tabelle sind diese aufgeführt:

Gemeinde	Mangel / Wunsch
<b>AARBERGEN</b>	Anbindung nach Norden bei Reaktivierung der Strecke Limburg-Zollhaus (245 / 567 bis Zollhaus)
<b>AARBERGEN</b>	Fahrten zwischen Daisbach und Panrod
<b>GEISENHEIM</b>	Zusätzliche Haltestellen an den Supermärkten <ul style="list-style-type: none"> <li>• LIDL / NETTO → Rufbus</li> <li>• EDEKA → Linie 171</li> </ul>
<b>GEISENHEIM</b>	Verbindung Marienthal – Geisenheim über Holzweg
<b>HEIDENROD</b>	Verbesserung der Querverbindung Zorn – Nauroth
<b>HEIDENROD</b>	Bau zentraler Haltestelle Kemel
<b>IDSTEIN</b>	Verbindung Walsdorf – Wörsdorf – Idstein fehlt
<b>IDSTEIN</b>	Anbindung Nassauviertel, Taunusviertel und Tournesolbad an den Stadtverkehr Idstein
<b>LORCH</b>	Verbindung nach Nastätten
<b>LORCH</b>	Verbindung Lorch / Lorchhausen – Altenheim Assmanshausen und Krankenhaus Rüdesheim
<b>NIEDERNHAUSEN</b>	Ausdünnung der Randzeiten am Morgen und am Abend werden kritisch gesehen, gemeinsames Gespräch mit ESWE bzgl. der Linie 22
<b>NIEDERNHAUSEN</b>	Weitere Haltestellen gewünscht
<b>OESTRICH-WINKEL</b>	Angebot Abendstunden / Wochenende
<b>OESTRICH-WINKEL</b>	Verlängerung der Linie 171 in die Wiesbadener Innenstadt
<b>SCHLANGENBAD</b>	Bessere Taktung außerhalb der Schülerbeförderung nach Kiedrich und Bad Schwalbach
<b>WALLUF</b>	Wiederaufnahme Rufbusverkehr Walluf – Eltville

Tabelle 36: Anregungen aus den Gemeinden

In der nachfolgenden Tabelle werden die Anregungen beschrieben, für die keine Maßnahmen abgeleitet werden. Gründe sind:

- ▶ Maßnahmen wurden schon umgesetzt.
- ▶ Maßnahmen sind schon in der Schwachstellenanalyse beschrieben.
- ▶ Frühere Bedienung wurde aufgrund fehlenden Bedarfs eingestellt.

Diese Anregungen sind in ihrer Begründung grün beschrieben.

Gemeinde	Mangel / Wunsch	Begründung
<b>AARBERGEN</b>	Anbindung nach Norden bei Reaktivierung der Strecke Limburg-Zollhaus (245 / 567 bis Zollhaus)	Maßnahme vorgesehen
<b>AARBERGEN</b>	Fahrten zwischen Daisbach und Panrod	Durch Verlängerung der Linie 248 bis Kettenbach wird das Angebot nach Aarbergen verbessert.
<b>GEISENHEIM</b>	Zusätzliche Haltestellen an den Supermärkten – LIDL / NETTO → Rufbus – EDEKA → Linie 171	Wird über die Linien 184 und 184a erschlossen.
<b>GEISENHEIM</b>	Verbindung Marienthal – Geisenheim über Holzweg	Verbindung wird über andere Fahrtroute schon angeboten.
<b>HEIDENROD</b>	Verbesserung Querverbindung Zorn – Nauroth	Maßnahme vorgesehen
<b>HEIDENROD</b>	Bau zentraler Haltestelle Kessel	Maßnahme vorgesehen
<b>IDSTEIN</b>	Verbindung Walsdorf-Wörsdorf – Idstein fehlt	Nach der Ausschreibung führt die Linie 230 über Walsdorf – Wörsdorf.
<b>IDSTEIN</b>	Anbindung Nassauviertel, Taunusviertel und Tournesolbad an den Stadtverkehr Idstein (Prüfung)	Keine Erschließungslücke vorhanden (Nassauviertel) bzw. Befahrbarkeit nicht gegeben (Taunusviertel) bzw. fehlende Platzverfügbarkeit (Tournesolbad).
<b>LORCH</b>	Verbindung nach Nastätten	Wurde über 558 angebunden und nicht nachgefragt → wird nur noch im Schülerverkehr betreiben.
<b>LORCH</b>	Verbindung Lorch / Lorchhausen – Altenheim Assmanshausen und Krankenhaus Rüdesheim	Verbindung besteht, jedoch nicht unbedingt als Direktfahrt.
<b>NIEDERHAUSEN</b>	Ausdünnung der Randzeiten am Morgen und am Abend werden kritisch gesehen, gemeinsames Gespräch mit ESWE bzgl. der Linie 22	Angebot entspricht den Mindestanforderungen.
<b>NIEDERHAUSEN</b>	Weitere Haltestellen gewünscht	Keine Erschließungslücke vorhanden. Sind im Einzelfall zu prüfen.
<b>OESTRICHWINKEL</b>	Angebot Abendstunden / Wochenende	Abendfahrten bestehen. Angebotsausweitung ist nur über zusätzliche Fahrten möglich.
<b>OESTRICHWINKEL</b>	Verlängerung der Linie 171 in die Wiesbadener Innenstadt	Bedient die Innenstadt

<b>Gemeinde</b>	<b>Mangel / Wunsch</b>	<b>Begründung</b>
<b>SCHLANGEN-BAD</b>	Bessere Taktung außerhalb der Schülerbeförderung nach Kiedrich und Bad Schwalbach	Wunsch über die Mindestanforderungen hinausgehend (Tangentialverbindung) geringes Potenzial
<b>WALLUF</b>	Wiederaufnahme Rufbusverkehr von Walluf nach Eitville	Rufbus wurde wegen mangelnder Nachfrage eingestellt.

Tabelle 37: Anregungen aus den Gemeinden, die nicht weiter verfolgt werden

## 4 Angebotskonzeption

Im Folgenden werden die Maßnahmen beschrieben, die zur Behebung der Schwachstellen und Anregungen erarbeitet wurden.

### 4.1 Erschließungslücke Eltville / Hattenheim

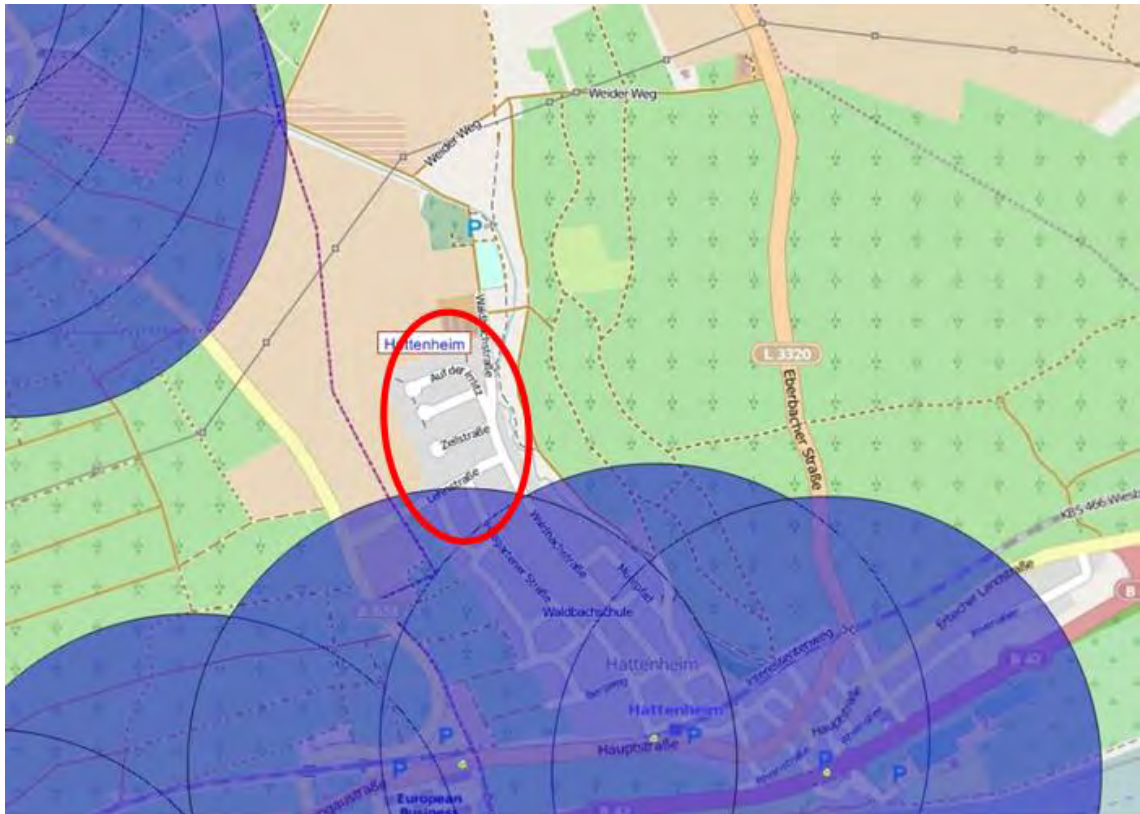


Abbildung 61: Erschließungslücke Eltville / Hattenheim

Durch die veränderte Linienführung einer Buslinie über den Bahnübergang Lehnstraße und dem Bau einer neuen Haltestelle an der Kreuzung Lehnstraße / Waldbachstraße kann die Erschließungslücke behoben werden.

## 4.2 Erschließungslücke Taunusstein-Bleidenstadt

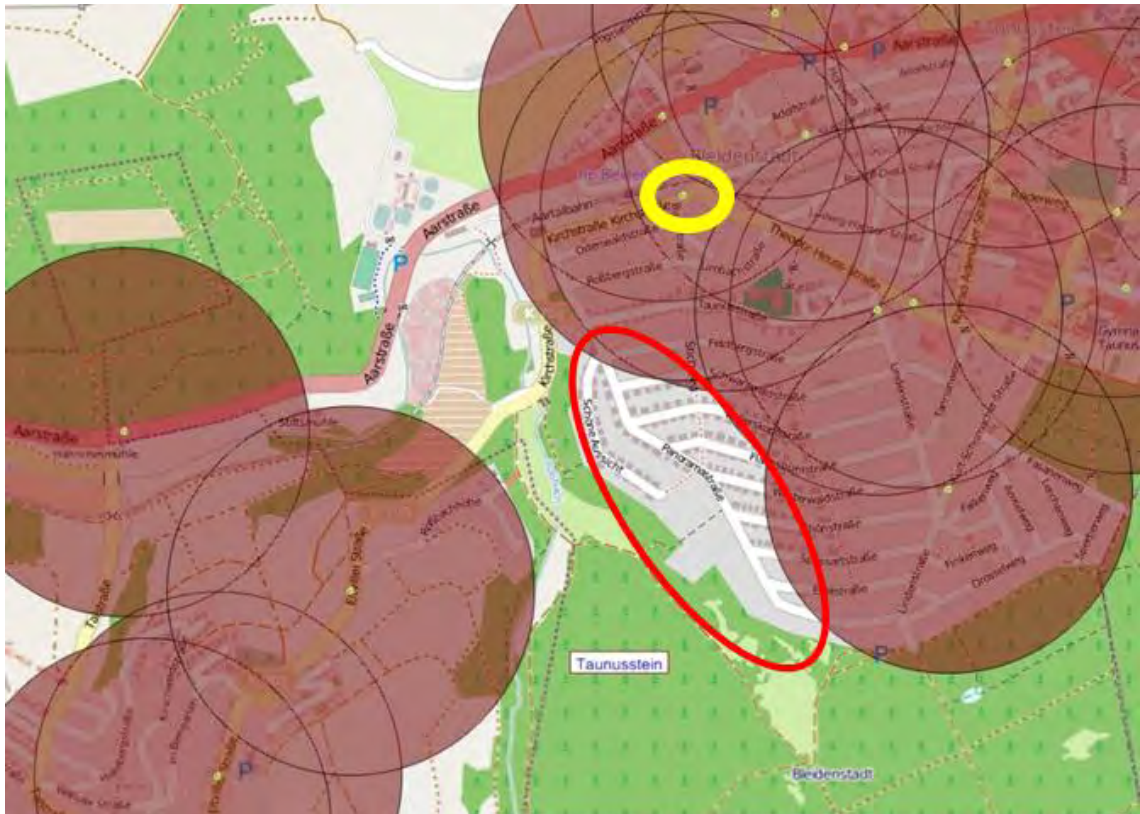


Abbildung 62: Erschließungslücke taunusstein-Bleidenstadt

Im Siedlungsgebiet Taunusstein-Bleidenstadt besteht eine Erschließungslücke im süd-östlichen Siedlungsbereich

Insgesamt sind zwei Lösungen vorstellbar:

- ▶ Lösungsmöglichkeit 1: Verlegung der Haltestelle Kirchstraße (Linie 241, 242, 274) in Richtung Panoramastraße. Hier ist jedoch die mögliche Lage in der Steilkurve Kirchstraße verkehrstechnisch aber recht schwierig.
- ▶ Lösungsmöglichkeit 2: zusätzliche Schleifenfahrt der Linie 242 über die Panoramastraße. Dies ist zwar betrieblich möglich, würde aber die derzeit schon knappe Fahrzeit und mäandrierende Linienführung für den Fahrgast weiter unattraktiv gestalten.



### 4.3 Erschließungslücke Aarbergen-Kettenbach

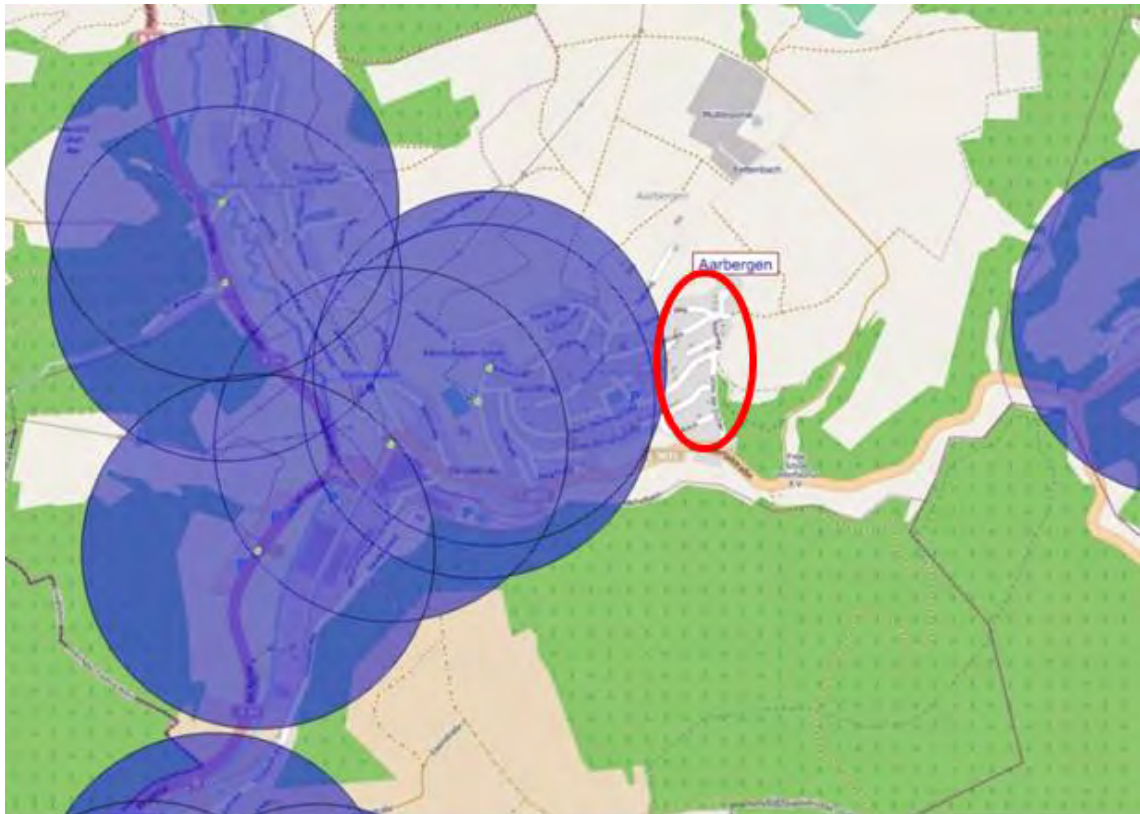


Abbildung 63: Erschließungslücke Aarbergen-Kettenbach

Diese Erschließungslücke wird nach der Ausschreibung die Buslinie 248 von Daisbach bis nach Kettenbach verlängert und somit dieses Siedlungsgebiet ganztäglich erschließen. Der Bau einer neuen Haltestelle ist nicht notwendig, da eine noch bestehende Haltestelle genutzt werden kann.

### 4.4 Fahrtenangebot Bad Schwalbach – Hohenstein-Breitenhardt

Zur Behebung des fehlenden Fahrtenangebots auf der Strecke Bad Schwalbach – Hohenstein Breitenhardt außerhalb der Hauptverkehrszeit in den Nachmittagsstunden wird vorgeschlagen eine weitere Fahrt mit der Linie 207 durchzuführen.

### 4.5 Anbindung Aarbergen an Zollhaus

Sofern die Aartalbahn auf dem Abschnitt Limburg – Zollhaus wieder in Betrieb genommen wird, sollte die Anbindung Aarbergens an den Bahnhof Zollhaus verbessert werden. Dies kann bei der Reaktivierung der Strecke als Probebetrieb durch eine Ausweitung des Fahrtenangebots der Linien 245 bzw. 567 von Aarbergen nach Zollhaus getestet werden.

Die Dauer des Probebetriebs sollte zwischen sechs Monaten und einem Jahr liegen. Für den Aufbau dieses Angebotes besteht der Bedarf eines zusätzlichen Busses, der mit sechs Fahrtenpaaren pro Tag angeboten werden soll.

#### **4.6 Querverbindung Zorn – Nauroth**

Die Querverbindung von Zorn nach Nauroth weist nur ein sehr geringes Potential auf. Zudem besteht mit einem Umsteigevorgang die Möglichkeit der ÖPNV-Nutzung über die Linie 201 und 202.

Die planerische Überarbeitung des Angebots sollte im Zuge der vorgesehenen Ausschreibung im Jahr 2017 erfolgen.

#### **4.7 Zentrale Haltestelle in Kemel**

Für die umliegenden Gemeinden ist Kemel ein Versorgungszentrum und Umsteigepunkt für viele Linien, die die Ortsteile von Heidenrod bedienen und eine Verbindung zum Mittelzentrum Bad Schwalbach herstellen.

Zur Verbesserung des Angebots sollte eine zentrale Haltestelle errichtet werden. Innerhalb der Gemeinde bestehen hierzu schon Überlegungen.

#### **4.8 Tangentiale Linie als flexible Bedienform Östliche Ortsbezirke**

Hierbei handelt es sich um eine Maßnahme, die auch schon im Teil 2 (Nahverkehrsplan Wiesbaden, Kapitel 4.17) aufgenommen wurde.

Diese Maßnahme resultiert zum einen aus den bestehenden Schwachstellen und Anregungen. Zum anderen ist es aber schon seit langer Zeit ein Wunsch der politischen Gremien eine direkte und schnelle Verbindung zwischen den östlichen Ortsbezirken zu erhalten. Im Zuge der Planungen innerhalb des Nahverkehrsplans besteht zudem die Möglichkeit eine gemeinsame Maßnahme zwischen Stadt und Landkreis zu initiieren.

##### **Maßnahme:**

- ▶ Führung der Linie als flexible Bedienform zwischen Auringen Tannenring – Kloppeheim – Igstadt – Nordenstadt Ostring
- ▶ Stündliches Angebot
- ▶ Fahrplanlage mit bestehendem Angebot abstimmen
- ▶ Klärung einer gemeinsamen Dispositionszentrale mit Wiesbaden

##### **Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:**

- ▶ Erschließung Tannenring
- ▶ Erschließung Wasserturm

- ▶ Erschließung Hockenberger Mühle
- ▶ Schnelle Nord-Süd Verbindung zwischen den östlichen Ortsbezirken
- ▶ Zusammenarbeit Stadt und Landkreis

Die mit der Maßnahme verbundenen Kosten sind in Teil 2 aufgelistet.

## 4.9 Direktverbindung Rheingau – Wiesbaden

Auch hierbei handelt es sich um eine Maßnahme, die auch schon im Teil B (Nahverkehrsplan Wiesbaden, Kapitel 4.18) aufgenommen wurde.

Derzeit besteht sowohl über die Linie 170 als auch über die Linie 171 die Möglichkeit aus dem Rheingau nach Wiesbaden zu gelangen. Beide Linien verkehren jedoch auf Wiesbadener Stadtgebiet parallel über die Schiersteiner Straße.

Durch eine Verlegung der Linienführung der Buslinie 170 von der Schiersteiner Straße neu über Biebrich nach Wiesbaden kann für Fahrgäste aus dem Rheingau eine bessere Erreichbarkeit der Wiesbadener Ziele gewährleistet werden. Sowohl für den Rheingau-Taunus-Kreis als auch für die Stadt Wiesbaden hätte eine solche Maßnahme Vorteile. Der genaue Linienweg wird im Zuge einer Umsetzung erst festgelegt.

- ▶ Direktverbindung von Rheingau zur Äppelallee
- ▶ Abbau regionaler Parallelverkehr in Wiesbaden
- ▶ Zusätzliche Kapazitäten im städtischen Bereich

### **Behobene Schwachstelle / berücksichtigte Anregung:**

- ▶ Regionale Erschließung Äppelallee

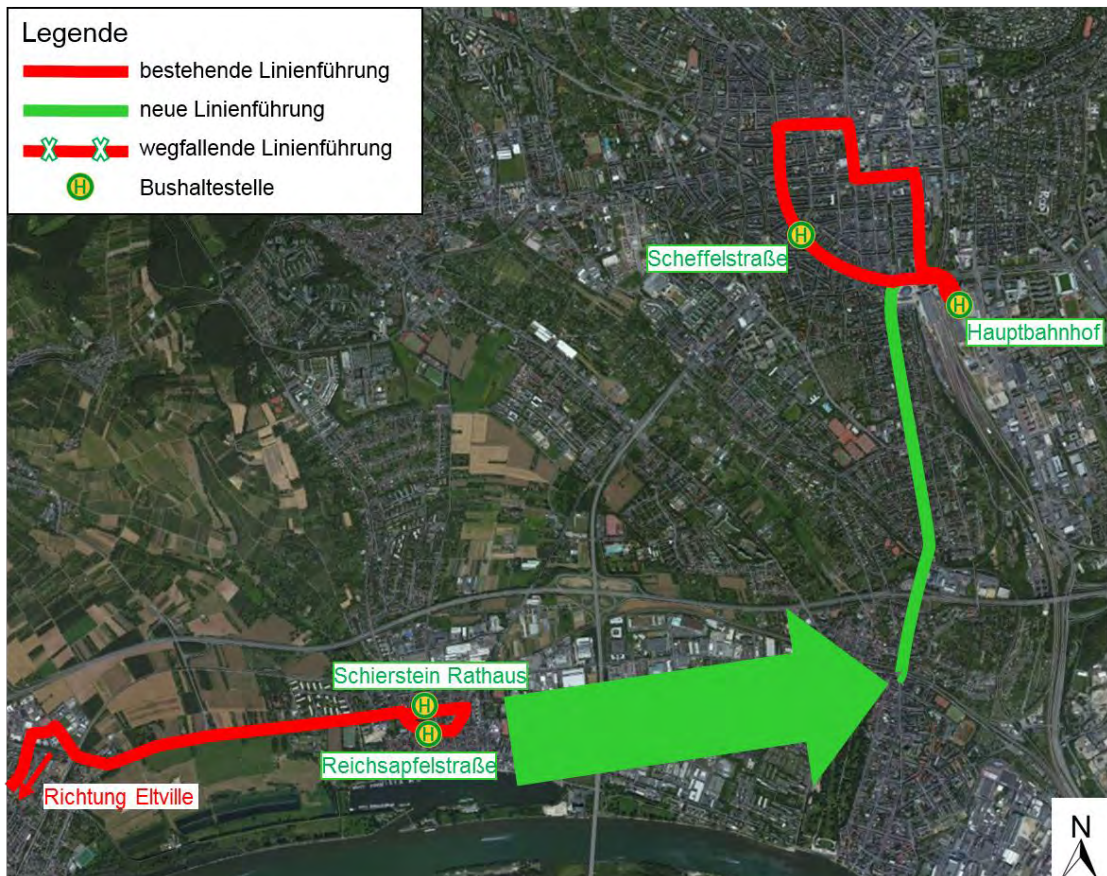


Abbildung 64: Verbindung Rheingau – Schierstein – Biebrich – Hauptbahnhof

Die mit der Maßnahme verbundenen Kosten sind in Teil B aufgelistet.

## 4.10 Maßnahmenwirkung

### 4.10.1 Fahrgastentwicklung

Bei allen Maßnahmen ist mit einem eher geringen Fahrgastgewinn zu rechnen.

Die aufgedeckten Schwachstellen und Anregungen sind in der Regel so beschaffen, dass die entwickelten Maßnahmen nur sehr kleinräumig wirken oder nur einen verhältnismäßig geringen Attraktivitätszuwachs gegenüber dem vorhandenen Angebot darstellen.

### 4.10.2 Investitionsplanung

Durch die geplanten Maßnahmen fallen insbesondere Investitionen für Haltestellen an. Hierbei ist je nach Lage und Ausstattungsart von einem speziellen Preis auszugehen. Für den Nahverkehrsplan wird für die behindertengerechte Erstellung einer Haltestelle (beide Straßenseiten) mit den grundlegenden Ausstattungsmerkmalen von einem Preis von rund 100.000 € ausgegangen. Für die Maßnahme Kemel wird eine zentrale Haltestelle benötigt, deren Kosten mit rund 350.000 € eingeschätzt wird. Die potenziell

notwendige Haltestelle in der Maßnahme Bleidenstadt mit rund 100.000 € ist nur bei Umsetzung der entsprechenden Alternative notwendig.

### 4.10.3 Jährliche Betriebskosten und zusätzliche Erlöse

Ebenso wie die notwendigen zusätzlichen Investitionen zur Umsetzung der Maßnahmen, ist auch bei den Betriebskosten mit zusätzlichen jährlichen Kosten zu rechnen. Im Folgenden werden die Betriebskosten je Maßnahme und Jahr aufgeführt.

Maßnahme	Beschreibung	Jährliche Betriebskosten
Angebotsergänzung Bad Schwalbach	Zusätzliche Buskilometer	~15.000 €/a
Anbindung Zollhaus	Zusätzliches Fahrzeug Zusätzliche Buskilometer	~140.000 €/a

Tabelle 38: Betriebskosten je Maßnahme (Rheingau-Taunus-Kreis)

Werden alle Maßnahmen umgesetzt, so belaufen sich die zusätzlichen jährlichen Betriebskosten auf rund 155.000 € pro Jahr.

Für die Umsetzung der alternativen Maßnahme in Bleidenstadt (Schleifenfahrt Linie 242) ist mit rund 20.000 € pro Jahr zu rechnen.

Es ist nicht davon auszugehen, dass durch die beschriebenen Maßnahmen zusätzlich Erlöse im erheblichen Umfang zu erwarten sind.

## 5 Linienbündelung

Für den Rheingau-Taunus-Kreis wurde das Verkehrsangebot schon gebündelt und vergeben. Während der Bearbeitung des Nahverkehrsplans erfolgt eine Vergabe neuer Linienbündel. Die nun aktuell existierenden 8 Linienbündel mit den aktuellen Liniennummern sind wie folgt definiert (siehe nachfolgende Tabelle):

Name Linienbündel	Beinhaltet folgende Linien
Rheingau	181, 183, 187, 191
Aar / Hühnerkirche	225, 235, 240, 245, 247, 248, 277
Eltville / Walluf / Schlangenbad	170, 172, 173
Bad Schwalbach	201, 202, 203, 205, 207, 208, 211, 212
Taunusstein	241, 242b, 243, 270,
Stadtverkehr Idstein	221, 222, 228 (mit Rufbus 228)
Niedernhausen / Idstein	220, 223, 224, 230, 231
Untertaunus (Rufbus und freigestellter Schülerverkehr)	Linien 223, 224, 230, 231, 270
Rheingau (Rufbus und freigestellter Schülerverkehr)	187, 191 (Komfortbus 184a)
Aar (Rufbus und freigestellter Schülerverkehr)	201a, 202a, 205a, 206, 207a, 209, 211a, 212a, 242, 249

Tabelle 39: Linienbündel im Rheingau-Taunus-Kreis bis Fahrplanwechsel 2014

Für vier Linienbündel wurde im Jahr 2013 unter den Randbedingungen des dato geltenden Nahverkehrsplans eine Neuvergabe geplant, da die Konzessionen ausliefen. Bei den vier Linienbündeln handelte es sich um:

- ▶ Rheingau
- ▶ Taunusstein
- ▶ Stadtverkehr Idstein
- ▶ Niedernhausen / Idstein

Hierbei sollten die Linienbündel bezüglich Ihrer Größe Und Ausgestaltung an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden. So sollte unter anderem geprüft werden, welche wirtschaftlichen Möglichkeiten im Umgang mit den Linien bzw. Fahrten in flexibler Bedienform bestehen.



# Teil D: Anlage für den NVP Wiesbaden

<b>Linie 1</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab DUG	ab NER	Betriebszeit	ab DUG	ab NER	Betriebszeit	ab DUG	ab NER
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	140	140	4:30-8:00	490	490	4:30-11:00	910	840
20:30-0:30	560	560	20:00-0:30	630	630	20:00-0:30	630	630
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	280	350	8:00-20:00	3.220	3.360	11:00-20:00	2.380	2.380
18:00-20:30	700	700	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30	-	-	0:30-1:30	-	-
6:30-18:00	4.830	4.900						
Nachtverkz.								
0:30-1:30	-	-						
						DUG = Haltestelle Dürerplatz NER = Haltestelle Nerotal		

Abbildung 65: Mindestkapazitäten der Linie 1 (Plätze im Bus)

<b>Linie 2</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab GAL	ab HOF	Betriebszeit	ab GAL	ab HOF	Betriebszeit	ab GAL	ab HOF
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	-	-	4:30-8:00	-	-	4:30-11:00	-	-
20:30-0:30	-	-	20:00-0:30	-	-	20:00-0:30	-	-
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	-	-	8:00-20:00	-	-	11:00-20:00	-	-
18:00-20:30	-	-	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30	-	-	0:30-1:30	-	-
6:30-18:00	420	980						
Nachtverkz.								
0:30-1:30	-	-						
						GAL = Graf-von Galen-Straße HOF = Hofgartenplatz		

Abbildung 66: Mindestkapazitäten der Linie 2 (Plätze im Bus)

<b>Linie 3</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab NOR	ab WIK/HAB	Betriebszeit	ab NOR	ab WIK/HAB	Betriebszeit	ab NOR	ab WIK/HAB
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	140	140	4:30-8:00	210	280	4:30-11:00	420	490
20:30-0:30	280	210	20:00-0:30	280	210	20:00-0:30	280	210
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	210	140	8:00-20:00	1.680	1.680	11:00-20:00	1.260	1.190
18:00-20:30	420	420	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30	-	-	0:30-1:30	-	-
6:30-18:00	2.240	2.310						
Nachtverkz.								
0:30-1:30	-	-						
						NOR = Nordfriedhof WIK = Wilhelm-Kopp-Straße HAB = Freizeitbad		

Abbildung 67: Mindestkapazitäten der Linie 3 (Plätze im Bus)

<b>Linie 4</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab DSH/DPA	ab BIE/HBB	Betriebszeit	ab DSH/DPA	ab BIE/HBB	Betriebszeit	ab DSH/DPA	ab BIE/HBB
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	300	300	4:30-8:00	600	700	4:30-11:00	1.200	1.300
20:30-0:30	800	700	20:00-0:30	900	800	20:00-0:30	900	800
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	400	500	8:00-20:00	4.800	4.700	11:00-20:00	3.500	3.500
18:00-20:30	1.000	1.000	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	7.400	7.100		100	-		100	-
Nachtverkz.								
0:30-1:30	100	-						
						DSH = Dotzheim Simeonhaus DPA = Dotzheim Polizeiakademie BIE = Biebrich Rheinufer HBB = Hauptbahnhof B WI		

Abbildung 68: Mindestkapazitäten der Linie 4 (Plätze im Bus)

<b>Linie 5</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab ODE	ab KDS/EGE	Betriebszeit	ab ODE	ab KDS/EGE	Betriebszeit	ab ODE	ab KDS/EGE
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	210	140	4:30-8:00	510	610	4:30-11:00	840	840
20:30-0:30	560	490	20:00-0:30	780	680	20:00-0:30	630	560
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	280	210	8:00-20:00	4.080	3.980	11:00-20:00	2.380	2.450
18:00-20:30	630	630	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	4.830	4.760		70	-		70	-
Nachtverkz.								
0:30-1:30	70	-						
						ODE = Oderstraße KDS = Erbenheim K.-Drebert-Str. EGE = Egerstraße		

Abbildung 69: Mindestkapazitäten der Linie 5 (Plätze im Bus)

<b>Linie 6</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab NOR/HBA	ab PDS	Betriebszeit	ab NOR/HBA	ab PDS	Betriebszeit	ab NOR/HBA	ab PDS
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	200	600	4:30-8:00	900	1.000	4:30-11:00	1.400	1.400
20:30-0:30	1.200	1.000	20:00-0:30	1.000	1.100	20:00-0:30	1.100	1.100
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	600	600	8:00-20:00	4.800	4.800	11:00-20:00	3.500	3.600
18:00-20:30	1.400	1.400	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	6.900	7.700		200	400		-	200
Nachtverkz.								
0:30-1:30	200	200						
						NOR = Nordfriedhof HBA = Hauptbahnhof A WI PDS = Pfarrer-Dom-Straße MZ		

Abbildung 70: Mindestkapazitäten der Linie 6 (Plätze im Bus)

<b>Linie 8</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab STS	ab BHZ/EIG	Betriebszeit	ab STS	ab BHZ/EIG	Betriebszeit	ab STS	ab BHZ/EIG
<b>SVZ</b>			<b>SVZ</b>			<b>SVZ</b>		
4:30-5:30	210	280	4:30-8:00	490	490	4:30-11:00	840	980
20:30-0:30	490	560	20:00-0:30	630	560	20:00-0:30	560	560
<b>NVZ</b>			<b>NVZ</b>			<b>NVZ</b>		
5:30-6:30	280	350	8:00-20:00	3.290	3.290	11:00-20:00	2.450	2.310
18:00-20:30	700	770	<b>Nachtverkz.</b>			<b>Nachtverkz.</b>		
<b>HVZ</b>			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	4.900	5.040		-	70		-	-
<b>Nachtverkz.</b>								
0:30-1:30	-	-				STS = Biebrich Steinberger Straße		
						BHZ = Sonnenberg Bahnhof		
						EIG = Eigenheim		

Abbildung 71: Mindestkapazitäten der Linie 8 (Plätze im Bus)

<b>Linie 9</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab ODE/ZEI	ab IFA/MZH	Betriebszeit	ab ODE/ZEI	ab IFA/MZH	Betriebszeit	ab ODE/ZEI	ab IFA/MZH
<b>SVZ</b>			<b>SVZ</b>			<b>SVZ</b>		
4:30-5:30	200	200	4:30-8:00	400	400	4:30-11:00	600	600
20:30-0:30	300	200	20:00-0:30	400	400	20:00-0:30	400	300
<b>NVZ</b>			<b>NVZ</b>			<b>NVZ</b>		
5:30-6:30	200	300	8:00-20:00	2.400	2.400	11:00-20:00	1.700	1.600
18:00-20:30	500	400	<b>Nachtverkz.</b>			<b>Nachtverkz.</b>		
<b>HVZ</b>			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	2.300	2.470		-	-		-	-
<b>Nachtverkz.</b>								
0:30-1:30	-	-				ODE = Oderstraße		
						ZEI = Zeilstraße		
						IFA = Isaac-Fulda-Allee		
						MZH = MZ Hauptbahnhof F		

Abbildung 72: Mindestkapazitäten der Linie 9 (Plätze im Bus)

<b>Linie 14</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab CLB/KGS	ab ODE/BAC	Betriebszeit	ab CLB/KGS	ab ODE/BAC	Betriebszeit	ab CLB/KGS	ab ODE/BAC
<b>SVZ</b>			<b>SVZ</b>			<b>SVZ</b>		
4:30-5:30	400	400	4:30-8:00	600	700	4:30-11:00	1.200	1.200
20:30-0:30	800	700	20:00-0:30	900	800	20:00-0:30	900	800
<b>NVZ</b>			<b>NVZ</b>			<b>NVZ</b>		
5:30-6:30	300	400	8:00-20:00	4.800	4.700	11:00-20:00	3.400	3.400
18:00-20:30	1.000	1.000	<b>Nachtverkz.</b>			<b>Nachtverkz.</b>		
<b>HVZ</b>			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	6.900	6.800		-	-		-	-
<b>Nachtverkz.</b>								
0:30-1:30	-	-				CLB = Carl-v-Linde Straße B		
						KGS = Klarenthal Geschw.-Scholl-Str.		
						ODE = Oderstraße		
						BAC = Biebrich Äppelallee-Center		

Abbildung 73: Mindestkapazitäten der Linie 14 (Plätze im Bus)

<b>Linie 15</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab BFS	ab NSW	Betriebszeit	ab BFS	ab NSW	Betriebszeit	ab BFS	ab NSW
<b>SVZ</b>			<b>SVZ</b>			<b>SVZ</b>		
4:30-5:30	340	170	4:30-8:00	700	700	4:30-11:00	910	910
20:30-0:30	680	510	20:00-0:30	900	700	20:00-0:30	630	490
<b>NVZ</b>			<b>NVZ</b>			<b>NVZ</b>		
5:30-6:30	340	270	8:00-20:00	4.700	4.800	11:00-20:00	2.380	2.450
18:00-20:30	780	750	<b>Nachtverkz.</b>			<b>Nachtverkz.</b>		
<b>HVZ</b>			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	5.950	5.780		-	-		-	-
<b>Nachtverkz.</b>								
0:30-1:30								
	-	-				BFS = Biebrich Faaker Straße NSW = Nordenstadt Westring		

Abbildung 74: Mindestkapazitäten der Linie 15 (Plätze im Bus)

<b>Linie 16</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab HBA	ab SUE	Betriebszeit	ab HBA	ab SUE	Betriebszeit	ab HBA	ab SUE
<b>SVZ</b>			<b>SVZ</b>			<b>SVZ</b>		
4:30-5:30	210	210	4:30-8:00	420	490	4:30-11:00	840	770
20:30-0:30	560	490	20:00-0:30	630	560	20:00-0:30	630	560
<b>NVZ</b>			<b>NVZ</b>			<b>NVZ</b>		
5:30-6:30	280	280	8:00-20:00	3.290	3.360	11:00-20:00	2.380	2.520
18:00-20:30	490	630	<b>Nachtverkz.</b>			<b>Nachtverkz.</b>		
<b>HVZ</b>			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	4.900	4.900		-	-		-	-
<b>Nachtverkz.</b>								
0:30-1:30								
	-	-				RAM = Rambach Kitzelberg SUE = Südfriedhof		

Abbildung 75: Mindestkapazitäten der Linie 16 (Plätze im Bus)

<b>Linie 17</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab AFS/GAL	ab WOL	Betriebszeit	ab AFS/GAL	ab WOL	Betriebszeit	ab AFS/GAL	ab WOL
<b>SVZ</b>			<b>SVZ</b>			<b>SVZ</b>		
4:30-5:30	-	-	4:30-8:00	-	-	4:30-11:00	-	-
20:30-0:30	-	-	20:00-0:30	-	-	20:00-0:30	-	-
<b>NVZ</b>			<b>NVZ</b>			<b>NVZ</b>		
5:30-6:30	70	210	8:00-20:00	3.360	3.220	11:00-20:00	2.380	2.310
18:00-20:30	630	700	<b>Nachtverkz.</b>			<b>Nachtverkz.</b>		
<b>HVZ</b>			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	4.830	4.970		-	-		-	-
<b>Nachtverkz.</b>								
0:30-1:30								
	-	-				AFS = Klarenthal Anne-Frank-Straße GAL = Graf-von Galen-Straße WOL = Bierstadt Wolfsfeld		

Abbildung 76: Mindestkapazitäten der Linie 17 (Plätze im Bus)

<b>Linie 18</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab NST	ab HOF/DEB	Betriebszeit	ab NST	ab HOF/DEB	Betriebszeit	ab NST	ab HOF/DEB
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	70	70	4:30-8:00	420	420	4:30-11:00	770	770
20:30-0:30	560	560	20:00-0:30	630	630	20:00-0:30	630	630
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	280	210	8:00-20:00	3.220	3.220	11:00-20:00	1.260	1.260
18:00-20:30	560	560	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	4.970	4.760		-	-		-	-
Nachtverkz.						NST = Nordstrander Straße		
0:30-1:30	-	-				HOF = Hofgartenplatz		
						DEB = Demisches Gelände B		

Abbildung 77: Mindestkapazitäten der Linie 18 (Plätze im Bus)

<b>Linie 20</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab NAU/VAL	ab EPS/BFB	Betriebszeit	ab NAU/VAL	ab EPS/BFB	Betriebszeit	ab NAU/VAL	ab EPS/BFB
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	70	-	4:30-8:00	140	70	4:30-11:00	-	-
20:30-0:30	-	-	20:00-0:30	-	-	20:00-0:30	-	-
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	140	70	8:00-20:00	630	700	11:00-20:00	-	-
18:00-20:30	140	210	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	1.400	1.330		-	-		-	-
Nachtverkz.						NAU = Fondetter Straße		
0:30-1:30	-	-				VAL = Valterweg		
						EPS = Eppsteiner Straße		
						BFB = Bahnhof Bremthal		

Abbildung 78: Mindestkapazitäten der Linie 20 (Plätze im Bus)

<b>Linie 21</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab PEE	ab MED	Betriebszeit	ab PEE	ab MED	Betriebszeit	ab PEE	ab MED
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	-	200	4:30-8:00	500	600	4:30-11:00	440	440
20:30-0:30	600	800	20:00-0:30	700	800	20:00-0:30	580	750
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	300	300	8:00-20:00	2.400	2.400	11:00-20:00	1.360	1.360
18:00-20:30	800	400	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	3.500	3.600		-	-		-	-
Nachtverkz.						PEE = Platz der Deutschen Einheit E		
0:30-1:30	-	-				MED = Am Wald		

Abbildung 79: Mindestkapazitäten der Linie 21 (Plätze im Bus)

<b>Linie 22</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab HBD/PEE	ab OJO	Betriebszeit	ab NAU	ab OJO	Betriebszeit	ab NAU	ab OJO
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	70	-	4:30-8:00	170	240	4:30-11:00	210	210
20:30-0:30	340	240	20:00-0:30	340	340	20:00-0:30	280	280
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	170	170	8:00-20:00	1.020	1.020	11:00-20:00	630	560
18:00-20:30	240	340	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	1.290	1.870	0:30-4:30	70	-	0:30-1:30	70	-
Nachtverkz.								
0:30-1:30	-	-						
						HBD = Hauptbahnhof D WI PEE = Platz der Deutschen Einheit E OJO = Oberjosbach Altes Rathaus NAU = Fondetter Straße		

Abbildung 80: Mindestkapazitäten der Linie 22 (Plätze im Bus)

<b>Linie 23</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab SHA	ab BRE	Betriebszeit	ab SHA	ab BRE	Betriebszeit	ab SHA	ab BRE/DEB
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	140	210	4:30-8:00	490	490	4:30-11:00	840	840
20:30-0:30	560	490	20:00-0:30	630	560	20:00-0:30	630	560
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	140	140	8:00-20:00	1.680	1.680	11:00-20:00	1.260	1.330
18:00-20:30	420	420	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	2.590	2.870	0:30-4:30	70	-	0:30-1:30	70	-
Nachtverkz.								
0:30-1:30	70	-						
						SHA = Schierstein Hafen BRE = Erlenstraße DEB = Demisches Gelände B		

Abbildung 81: Mindestkapazitäten der Linie 23 (Plätze im Bus)

<b>Linie 24</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab FRA	ab HEL/DEB	Betriebszeit	ab FRA	ab HEL/DEB	Betriebszeit	ab FRA	ab HEL/DEB
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	350	280	4:30-8:00	490	490	4:30-11:00	910	840
20:30-0:30	560	490	20:00-0:30	700	630	20:00-0:30	630	560
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	210	210	8:00-20:00	3.360	3.290	11:00-20:00	2.380	2.380
18:00-20:30	630	350	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	2.310	2.450	0:30-4:30	-	-	0:30-1:30	-	-
Nachtverkz.								
0:30-1:30	-	-						
						FRA = Frauenstein Bgm.-Schneider-Str. HEL = Heßloch DEB = Demisches Gelände B		

Abbildung 82: Mindestkapazitäten der Linie 24 (Plätze im Bus)



<b>Linie 26</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab MED/NEF	ab WIP/BFB	Betriebszeit	ab MED/NEF	ab WIP/BFB	Betriebszeit	ab MED/NEF	ab WIP/BFB
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	-	-	4:30-8:00	-	-	4:30-11:00	-	-
20:30-0:30	-	-	20:00-0:30	-	-	20:00-0:30	-	-
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	-	-	8:00-20:00	-	-	11:00-20:00	-	-
18:00-20:30	70	70						
HVZ			Nachtverkz.			Nachtverkz.		
6:30-18:00	410	310	0:30-4:30	-	-	0:30-1:30	-	-
Nachtverkz.								
0:30-1:30	-	-				MED = Am Wald NEF = Neufeldstraße WIP = Parkstraße BFB = Bahnhof Brenthal		

Abbildung 83: Mindestkapazitäten der Linie 26 (Plätze im Bus)

<b>Linie 27</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab SGR/WFR	ab HAB/HBB	Betriebszeit	ab SGR/WFR	ab HAB/HBB	Betriebszeit	ab SGR/WFR	ab HAB/HBB
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	-	-	4:30-8:00	-	100	4:30-11:00	-	-
20:30-0:30	-	-	20:00-0:30	100	200	20:00-0:30	70	-
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	300	500	8:00-20:00	4.800	4.800	11:00-20:00	2.310	2.450
18:00-20:30	900	1.000						
HVZ			Nachtverkz.			Nachtverkz.		
6:30-18:00	6.900	6.900	0:30-4:30	-	-	0:30-1:30	-	-
Nachtverkz.								
0:30-1:30	-	-				SGR = Schelmengraben WFR = Waldfriedhof HAB = Freizeitbad HBB = Hauptbahnhof B WI		

Abbildung 84: Mindestkapazitäten der Linie 27 (Plätze im Bus)

<b>Linie 28</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab PEE	ab FPL/EGE /ABR	Betriebszeit	ab HBA/EGE	ab ABR	Betriebszeit	ab HBA/EGE	ab ABR
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	140	-	4:30-8:00	350	350	4:30-11:00	-	-
20:30-0:30	-	70	20:00-0:30	-	-	20:00-0:30	-	70
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	310	210	8:00-20:00	1.610	1.680	11:00-20:00	700	630
18:00-20:30	350	350						
HVZ			Nachtverkz.			Nachtverkz.		
6:30-18:00	1.750	2.020	0:30-4:30	-	-	0:30-1:30	-	-
Nachtverkz.								
0:30-1:30	-	-				PEE = Platz der Deutschen Einheit E FPL = Flugplatz EGE = Egerstraße ABR = Am Brand MZ HBA = Hauptbahnhof A WI		

Abbildung 85: Mindestkapazitäten der Linie 28 (Plätze im Bus)

<b>Linie 30</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab PLA	ab DEA	Betriebszeit	ab PLA	ab DEA	Betriebszeit	ab PLA	ab DEA
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	-	-	4:30-8:00	-	-	4:30-11:00	70	210
20:30-0:30	-	-	20:00-0:30	-	-	20:00-0:30	-	-
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	-	-	8:00-20:00	560	560	11:00-20:00	490	350
18:00-20:30	-	-	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	-	-						
Nachtverkz.						PLA = Wiesbaden Platte		
0:30-1:30	-	-				DEA = Demsches Gelände A		

Abbildung 86: Mindestkapazitäten der Linie 30 (Plätze im Bus)

<b>Linie 33</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab TIE/FAS	ab KOW	Betriebszeit	ab TIE/FAS	ab KOW	Betriebszeit	ab TIE/FAS	ab KOW/HBD
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	70	70	4:30-8:00	140	280	4:30-11:00	420	420
20:30-0:30	280	280	20:00-0:30	350	350	20:00-0:30	350	350
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	210	140	8:00-20:00	1.680	1.680	11:00-20:00	1.190	1.190
18:00-20:30	420	350	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	2.590	2.590						
Nachtverkz.						TIE = Klarenthal Tierpark Fasanerie		
0:30-1:30	-	-				FAS = Fasaneriestraße		
						KOW = Mz.-Kostheim Winterstraße		
						HBD = Hauptbahnhof D WI		

Abbildung 87: Mindestkapazitäten der Linie 33 (Plätze im Bus)

<b>Linie 34</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab PEA/HBA	ab ZWW/HBD	Betriebszeit	ab PEA/HBA	ab ZWW/HBD	Betriebszeit	ab PEA/HBA	ab ZWW/HBD
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	70	70	4:30-8:00	70	-	4:30-11:00	-	-
20:30-0:30	-	-	20:00-0:30	-	-	20:00-0:30	-	-
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	70	-	8:00-20:00	-	70	11:00-20:00	-	-
18:00-20:30	-	-	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	870	630						
Nachtverkz.						PEA = Platz der Deutschen Einheit A		
0:30-1:30	-	-				HBA = Hauptbahnhof A WI		
						ZWW = Zwerchweg		
						HBD = Hauptbahnhof D WI		

Abbildung 88: Mindestkapazitäten der Linie 34 (Plätze im Bus)

<b>Linie 37</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab WLA	ab VEN	Betriebszeit	ab WLA	ab VEN	Betriebszeit	ab WLA	ab VEN/HBD
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	140	140	4:30-8:00	70	70	4:30-11:00	210	210
20:30-0:30	-	-	20:00-0:30	-	70	20:00-0:30	-	70
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	350	210	8:00-20:00	840	840	11:00-20:00	630	630
18:00-20:30	280	420	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	2.660	2.590						
Nachtverkz.								
0:30-1:30	-	-						
						WLA = Wiesbaden Wielandstraße VEN = Bierstadt Venatorstraße HBD = Hauptbahnhof D WI		

Abbildung 89: Mindestkapazitäten der Linie 37 (Plätze im Bus)

<b>Linie 39</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab DHS/DOM	ab BBF/RKA	Betriebszeit	ab DHS/DOM	ab BBF/RKA	Betriebszeit	ab DHS/BFR	ab RKA/OST
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	70	-	4:30-8:00	140	210	4:30-11:00	490	560
20:30-0:30	210	280	20:00-0:30	280	280	20:00-0:30	280	280
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	140	140	8:00-20:00	1.680	1.610	11:00-20:00	910	910
18:00-20:30	350	350	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	2.100	2.240						
Nachtverkz.								
0:30-1:30	-	-						
						DHS = Dr.-H.-Schmidt-Kliniken DOM = Dotzheim Mitte BBF = Biebrich Bahnhof RKA = Robert-Kerker-Anlage BFR = Friedhof Biebrich OST = Biebrich Bahnhof Wiesbaden Ost		

Abbildung 90: Mindestkapazitäten der Linie 39 (Plätze im Bus)

<b>Linie 43</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab BRE/WAW	ab HBA/LDH	Betriebszeit	ab BRE/WAW	ab HBA/LDH	Betriebszeit	ab BRE/WAW	ab HBA/LDH
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	-	-	4:30-8:00	-	-	4:30-11:00	-	-
20:30-0:30	70	-	20:00-0:30	70	-	20:00-0:30	-	-
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	-	140	8:00-20:00	70	-	11:00-20:00	-	-
18:00-20:30	170	70	Nachtverkz.			Nachtverkz.		
HVZ			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	830	490						
Nachtverkz.								
0:30-1:30	-	-						
						BRE = Breckenheim Erlenstraße WAW = Wallauer-Weg HBA = Hauptbahnhof A WI LDH = Ländcheshalle		

Abbildung 91: Mindestkapazitäten der Linie 43 (Plätze im Bus)

<b>Linie 45</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab MZH	ab REP/HBB	Betriebszeit	ab MZH	ab HBB	Betriebszeit	ab MZH	ab HBB
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	-	210	4:30-8:00	140	-	4:30-11:00	-	-
20:30-0:30	70	70	20:00-0:30	-	70	20:00-0:30	-	-
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	350	210	8:00-20:00	1.680	1.750	11:00-20:00	-	-
18:00-20:30	280	280				Nachtverkz.		
HVZ			Nachtverkz.			Nachtverkz.		
6:30-18:00	1.750	1.820	0:30-4:30	-	-	0:30-1:30	-	-
Nachtverkz.						MZH = MZ Hauptbahnhof F		
0:30-1:30	-	-				REP = Raiffeisenplatz		
						HBB = Hauptbahnhof B WI		

Abbildung 92: Mindestkapazitäten der Linie 45 (Plätze im Bus)

<b>Linie 46</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab HBA	ab HBP	Betriebszeit	ab HBA	ab HBP	Betriebszeit	ab HBA	ab HBP
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	-	-	4:30-8:00	-	-	4:30-11:00	-	-
20:30-0:30	-	140	20:00-0:30	-	-	20:00-0:30	-	-
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	70	70	8:00-20:00	-	-	11:00-20:00	-	-
18:00-20:30	140	140				Nachtverkz.		
HVZ			Nachtverkz.			Nachtverkz.		
6:30-18:00	910	1.050	0:30-4:30	-	-	0:30-1:30	-	-
Nachtverkz.						HBA = Hauptbahnhof A WI		
0:30-1:30	-	-				HBP = Hochheim Berliner Platz		

Abbildung 93: Mindestkapazitäten der Linie 46 (Plätze im Bus)

<b>Linie 47</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab FRA/DEA	ab GWR/ZEI	Betriebszeit	ab FRA/DEA	ab GWR	Betriebszeit	ab FRA/DEA	ab GWR
SVZ			SVZ			SVZ		
4:30-5:30	210	-	4:30-8:00	350	70	4:30-11:00	-	-
20:30-0:30	-	70	20:00-0:30	-	-	20:00-0:30	-	-
NVZ			NVZ			NVZ		
5:30-6:30	280	140	8:00-20:00	770	840	11:00-20:00	-	-
18:00-20:30	140	280				Nachtverkz.		
HVZ			Nachtverkz.			Nachtverkz.		
6:30-18:00	2.170	1.470	0:30-4:30	-	-	0:30-1:30	-	-
Nachtverkz.						FRA = Fraunstein Bgm.-Schneider-Str.		
0:30-1:30	-	-				DEA = Demsches Gelände A		
						GWR = Gonsenheim W.-Raabe-Str./Fahrs		
						ZEI = Zeilstraße		

Abbildung 94: Mindestkapazitäten der Linie 47 (Plätze im Bus)

<b>Linie 48</b>								
<b>Montag bis Freitag</b>			<b>Samstag</b>			<b>Sonn- und Feiertags</b>		
Betriebszeit	ab PEE/BIS	ab HBH/DRO	Betriebszeit	ab FRA/DEA	ab GWR	Betriebszeit	ab PEE/BIS	ab HBH
<b>SVZ</b>			<b>SVZ</b>			<b>SVZ</b>		
4:30-5:30	140	70	4:30-8:00	350	70	4:30-11:00	210	140
20:30-0:30	280	350	20:00-0:30	-	-	20:00-0:30	280	350
<b>NVZ</b>			<b>NVZ</b>			<b>NVZ</b>		
5:30-6:30	140	210	8:00-20:00	770	840	11:00-20:00	630	630
18:00-20:30	350	350	<b>Nachtverkz.</b>			<b>Nachtverkz.</b>		
<b>HVZ</b>			0:30-4:30			0:30-1:30		
6:30-18:00	2.450	2.520		-	-		-	-
<b>Nachtverkz.</b>								
0:30-1:30	-	-	PEE = Platz der Deutschen Einheit E BIS = Bismarckring HBH = Hochheim Bahnhof DRO = Dellkenheim Rosenheimer Straße FRA = Fraunstein Bgm.-Schneider-Str. DEA = Demches Gelände A					

Abbildung 95: Mindestkapazitäten der Linie 48 (Plätze im Bus)

## Teil E: Anhang: Zusammenstellung der Ergebnisse aus den Anhörungsverfahren

### Stellungnahme der Ortsbeiräte zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
1.1	100	Ortsbeirat des Ortsbezirks Mitte	07.05.2015	Wird zur Kenntnis genommen			X	
1.2	101	Ortsbeirat des Ortsbezirks Nordost	29.04.2015	Zustimmend zur Kenntnis			X	
1.3	102	Ortsbeirat des Ortsbezirks Rheingauviertel/Hollerborn	12.05.2015	Haltestelle Eitviller Straße soll wie die korrespondierende Haltestelle Dreiweidenstraße als Typ A eingestuft werden, bzw. zumindest einen Wetterschutz erhalten	X			
	103			Alternative Lösung zu teurer Haltestelle Bestattungswald suchen	X			Ist eingearbeitet
1.4	104	Ortsbeirat des Ortsbezirks Südost	30.04.2015	Wird zugestimmt			X	



Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	105			Berücksichtigung der Nummer 251			X	Siehe Nr. 245
1.5	106	Ortsbeirat des Ortsbezirks Westend/Bleichstraße	06.05.2015	Zustimmend zur Kenntnis			X	
1.6	107	Ortsbeirat des Ortsbezirks Auringen	12.05.2015	Beschlussvorlage wird antragsgemäß gefolgt			X	
1.7	108	Ortsbeirat des Ortsbezirks Biebrich	21.04.2015	Zustimmend zur Kenntnis			X	
1.8	109	Ortsbeirat des Ortsbezirks Bierstadt	23.04.2015	Verlängerung der Linie 17: Festlegung im städtebaulichen Rahmenplan die Einfahrt in das Baugebiet über Wittenberger Straße erfolgen soll. Die Ausfahrt über Eisenacher Straße.	X			
	110			Anbindung Aukamm über die Linie 37 wird begrüßt. Prüfung, inwiefern die Linie in beide Richtungen über den gleichen Straßenzug geführt werden kann		X		
	111			Berücksichtigung der Wohngebiete an der Erbenheimer Straße im Zuge der Verlängerung der Linie 37 nach Breckenheim		X		

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
1.9	112	Ortsbeirat des Ortsbezirks Breckenheim	14.04.2015	Zustimmend zur Kenntnis			X	
1.10	113	Ortsbeirat des Ortsbezirks Delkenheim	22.04.2015	Delkenheim ist in der östlichen Tangentialverbindung zu berücksichtigen			X	Über Linie 48 mit Umstieg in Nordstadt ist eine Anbindung an das tangentiale Verkehrsangebot gegeben
	114			Haltestelle Rosenheimer Straße barrierefrei ausbauen; Umbau im Zuge des Baugebiets „Lange Seegewann“			X	Benutzerfreundlicher Ausbau der Haltestelle Rosenheimer Straße wird im Zuge der Erschließung des Neubaugebietes Lange Seegewann angestrebt
1.11	115	Ortsbeirat des Ortsbezirks Dotzheim	20.05.2015	Einrichtung einer Bushaltestelle in der Ludwig-Erhard-Straße / Ecke Hans-Böckler-Straße			X	Nach Vorgabe des Anforderungsprofils des Nahverkehrsplans gilt der Bereich als durch den öffentlichen Personennahverkehr als ausreichend erschlossen
	116			Streichung Verkehrsachse der Linie 18 über Straßenmühlenweg, Nordstrander Straße und Nordermeyer Straße zum Freudenberg	X			
	117			Verbesserung der Anbindung der Linie 18 in den verkehrsarmen Zeiten		X		Eine attraktive Umsteigeverbindung besteht bereits. Wird im Zuge der nächsten Fahrplanwechsel geprüft
	118			Verbesserung der Anbindung der Altenwohnanlage der GWH in der August-Bebel-Straße		X		Wird im Zuge der nächsten Fahrplanwechsel geprüft

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
1.12	119	Ortsbeirat des Ortsbezirks Erbenheim	26.05.2015	Wird grundsätzlich zugestimmt			X	
	120			Kurzfristige Umsetzung der Maßnahmen Linie 5, 15 und 37 erwartet			X	
	121			Erschließung Kreuzberger Ring mit Linie 28 Haltestelle gesonderte Vorlage gewünscht			X	Zur Umsetzung müssen stets Einzelvorlagen erstellt werden
1.13	122	Ortsbeirat des Ortsbezirks Frauenstein	24.03.2015	Antraggemäß beschlossen			X	
1.14	123	Ortsbeirat des Ortsbezirks Heßloch	13.05.2015	Zustimmend zur Kenntnis			X	
1.15	124	Ortsbeirat des Ortsbezirks Igstadt	21.04.2015	Zustimmend zur Kenntnis			X	
1.16	125	Ortsbeirat des Ortsbezirks Klarenthal	28.04.2015	Zustimmend zur Kenntnis			X	

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
1.17	126	Ortsbeirat des Ortsbezirks Kloppenheim	08.04.2105	Sicherstellung, dass die geplante tangentielle Linie östliche Ortsbezirke nicht zu Lasten der probeweise eingeführten Linie 24 „Hockenberger Mühle“ geht			X	Finanzierung wird im Zuge der Umsetzung geprüft
1.18	127	Ortsbeirat des Ortsbezirks Medenbach	23.04.2015	Unterstützt das Ziel der Weiterentwicklung des bewährten Netzes			X	
	128			Ablehnung des Linienänderung der Linie 21 ab Plutoweg über Moltkering zum Hauptbahnhof			X	Es ist keine Änderung des Linienwegs vorgesehen
	129			Überprüfung der Medenbacher Haltestellen hinsichtlich der Schaffung von Sitzgelegenheiten			X	Haltestellen sind nicht in der entsprechenden Kategorie A oder B. Trotzdem Prüfung im Tagesgeschäft
	130			Keine Schließung der Erschließungslücke Erbsenacker und Tannenring, da hierdurch Fahrzeitverlängerung auf der Linie 21			X	Hinsichtlich der Schleifenfahrten Tannenring besteht der Zielkonflikt zwischen der Erschließungsqualität für Auringen/Tannenring und der Verbindungsqualität für durchgehende Fahrgäste von und nach Medenbach. Jede zusätzliche Fahrt über den Tannenring führt zu einer Fahrzeitverlängerung für Medenbacher Fahrgäste (Linie 20 und 16).
	131			Schnellere Erreichbarkeit Medenbachs über Bierstadt und Igstadt möglich			X	Aufgrund des bestehenden Straßennetzes und der räumlichen Entfernung nicht umsetzbar

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	132			Keine Verlängerung der Linie 21 nach Tannenring Nord			X	Hinsichtlich der Schleifenfahrten Tannenring besteht der Zielkonflikt zwischen der Erschließungsqualität für Auringen/Tannenring und der Verbindungsqualität für durchgehende Fahrgäste von und nach Medenbach. Jede zusätzliche Fahrt über den Tannenring führt zu einer Fahrzeitverlängerung für Medenbacher Fahrgäste.
	133			Tangentiale Rufbuslinie in den östliche Ortsbezirken wird begrüßt			X	
	134			Führung der tangentialen Rufbuslinie bis nach Medenbach mit Bedienung der Haltestelle Hinkelhaus / Bf. Auringen/Medenbach			X	Bereits durch Linie 21 abgedeckt
1.19	135	Ortsbeirat des Ortsbezirks Naurod	27.05.2015	Zustimmend zur Kenntnis;			X	
	136			Maßnahme zur Erschließung der Siedlung Erbsenacker wird begrüßt			X	
	137			Führung der tangentialen Rufbuslinie bis nach Naurod bzw. Einrichtung geeigneter Umsteigemöglichkeiten auf das tangentielle Verkehrsangebot			X	Bereits durch Linie 21 abgedeckt

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
1.20	138	Ortsbeirat des Ortsbezirks Nordenstadt	12.05.2015	Verlängerung der Linie 37 über Nordenstadt nach Breckenheim wird begrüßt			X	
	139			Änderung der Streckenführung bei Verlängerung der Linie 37 über die Station Wiesbaden-Igstadt der Ländchesbahn			X	Von einem parallelen Verkehrsangebot Linie 37 / Ländchesbahn wird abgesehen
	140			Einrichtung einer Schnellbuslinie für den westlichen Teil Nordenstadt Richtung Zentrum prüfen		X		
1.21	141	Ortsbeirat des Ortsbezirks Rambach	14.04.2015	Antragsgemäß beschlossen			X	
1.22	142	Ortsbeirat des Ortsbezirks Schierstein	25.03.2015	Erschließungslücke Freudenbergstraße ist 2015 nicht geschlossen worden	X			
	143			Verlängerter umgesetzter Linienweg über Föhler Straße - Erich-Ollenhauer-Straße - Willi-Werner-Straße - Veilchenweg führt zu einem zusätzlichen Schlenker für Fahrgäste aus der Freudenbergstraße			X	
	144			ÖPNV-Achse Homburger Straße - Straßenmühlweg - Nordstrander Straße - Sylter Straße soll nicht weiter verfolgt werden	X			

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	145			Linie 170 über Einkaufszentrum Äppelallee führen; Haltestelle Zeilstraße soll als Umsteigehaltestelle berücksichtigt werden			X	Festlegung der konkreten Linienführung ist Gegenstand der operativen Planung
1.23	146	Ortsbeirat des Ortsbezirks Sonnenberg	19.05.2015	Zustimmend zur Kenntnis			X	
	147			Anbindung Heidestocks an die Linie 18 gewünscht			X	Ist über die Linie 17 geplant
1.24	148	Ortsbeirat des Ortsbezirks Mainz-Amöneburg	28.04.2015	Zustimmend zur Kenntnis			X	
1.25	149	Ortsbeirat des Ortsbezirks Mainz-Kastel		Es lag kein fristgerechter Beschluss vor			X	
1.26	150	Ortsbeirat des Ortsbezirks Mainz-Kostheim		Es lag kein fristgerechter Beschluss vor			X	



## Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
2.1	201	Mainzer Verkehrsgesellschaft	02.03.2015	Seite 41: Freimachen des Platz der Deutschen Einheit: einzelne Fahrten müssten in den Tagesrandlagen der Linie 6 abgeändert werden			X	kann im Rahmen der Umsetzung erfolgen
	202			Seite 41 und 37: Linie 28: Freimachen Platz der Deutschen Einheit: Verlängerung der Linie 28 bis Nordfriedhof. Verlängerung nur sinnvoll, sofern auf dem Streckenabschnitt Platz der Deutschen Einheit - Nordfriedhof eine entsprechende Fahrgastnachfrage besteht. Weiterhin sollten die Abfahrtszeiten bestmöglich mit der Linie 6 verzahnt werden um Parallelfahrten zu vermeiden.			X	kann im Rahmen der Umsetzung erfolgen
	203			Seite 63: Höchst- bzw. Durchschnittsalter des Fuhrpark stimmen nicht mit MVG überein		X		
	204			Seite 83: Einstieg sind den Abendstunden nur an der vorderen Tür entspricht nicht MVG			X	kann im Rahmen der Umsetzung erfolgen
	205			Seite 85 und 86: Servicegarantien stimmen nicht mit Garantien der Landeshauptstadt Mainz überein. Eine Abstimmung wäre wünschenswert			X	kann im Rahmen der Umsetzung erfolgen
	206			Schleifenfahrt der Linie 28 für zu Verlängerung / Attraktivverlust für die Fahrgäste			X	kann im Rahmen der Umsetzung erfolgen
	207			Verlängerung Linie 3 bis Schierstein führt zu Parallelverkehr mit der Linie 9			X	kann im Rahmen der Umsetzung erfolgen
	208			Im Zuge der Verlagerung der Linie 170 sollte über den Linienweg der Linie 47 auch nachgedacht werden			X	kann im Rahmen der Umsetzung erfolgen

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
2.2	209	Referat der Kommunalen Frauenbeauftragten der LH WI	02.03.2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angebote des ÖPNV sollten verstärkt dem Bewegungsbedarf von Frauen entsprechen</li> <li>• Wegekettensollten ermöglicht werden, kurze Wege und zeitlich angemessene Erreichbarkeit unterschiedlicher Infrastruktureinrichtungen (z.B. Schulen, Spielplätze, Krankenhäuser, Friedhöfe)</li> <li>• Gute, sichere und bedarfsgerechte räumliche und zeitliche Anbindung an den ÖPNV, z.B. durch Verbesserung der Taktzeiten</li> <li>• Gute Erreichbarkeit der Zentren sowie benachbarter Stadtteile durch die Berücksichtigung eines linearen wie radialen Verkehrsnetzes</li> <li>• Gute Erreichbarkeit von hellen, sicheren und einsehbaren sowie wettergeschützten Haltestellen</li> <li>• Anlage von Haltestellen in der Nähe von Gebäuden / Eingängen zur besseren sozialen Kontrolle</li> <li>• Anbindung des Fuß- und Radwegnetzes an Haltestellen des ÖPNV</li> <li>• Flexible Haltemöglichkeiten während der Nachtstunden</li> </ul>			X	sind im Kapitel "Frauenbelange" beschrieben
	210			Videoüberwachung an ausgewählten Haltestellen der Kategorie A zu Zeiten schwacher Verkehrsströme			X	Bei Umsetzung zu klären
	211			Einführung tangentialer Linienführung			X	Ist im Zuge der Direktfahrmöglichkeit möglich aber nicht zwingend notwendig
2.3	212	RMV	27.02.2015	Bitte ändern Sie in der Kartenlegende unter „Betreiber“ den Eintrag „RTV“ in „RTV/RMV“, da sich unter den grünen Linien auch Linien in Zuständigkeit des RMV befinden.	X			

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	213			Seite 30:., Kap. 3.2: Elektronisches Fahrgeldmanagement: Textanpassung: ...Ein entscheidendes Argument für die Nutzungserfassung ist die Möglichkeit	X			
	214			Seite 31: Kap. 3.2: Elektronisches Fahrgeldmanagement: Textanpassung: ...Forschungsprojektes {{{eSIM 2020 ein Feldversuch gestartet...	X			
	215			Seite 33: Kap. 3.4: Ausstattung Haltestellen – Vertriebsstellen: Textanpassung: ...Hiervon gibt es verbundweit 20	X			
	216			Seite 34: Kap. 3.4: Ausstattung Haltestellen – Vertriebsstellen: Bitte streichen: Zeitkartenautomat (card-o-mat); Textanpassung: RMV-TicketShop:	X			
	217			Seite 86: Kap. 2.4: Differenzierung der Anforderungen nach Adressaten und zuständigen Trägern; Bitte prüfen, ob Verweis auf Kapitel 6 korrekt ist.	X			
2.4	218	Stadtplanungsamt und Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden	25.02.2015	Seite 2: Die Zielvorstellung bzw. Priorisierung von Investitionsmaßnahmen kann so nicht in einen Verkehrsentwicklungsplan hinsichtlich des integrierten und verkehrsmittelübergreifenden Gesamtansatzes übernommen werden			X	Die in der Zielvorstellung aufgeführte Priorisierung der Investitionsmaßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr entspricht der Vorgabe aus dem Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010, welcher die Rahmenbedingungen für die künftige Entwicklung des Verkehrs beinhaltet.

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	219			Seite 40: Nach Wissensstand 66 hat man sich von einer (Wirtschaftsweg-) Öffnung des Straßenmühlweges für den Linienbusverkehr u.a. wegen der mangelhaften Straßenraumverhältnisse und der schwierigen Überwachungsmöglichkeiten verabschiedet. Dementsprechend wurde in den weitergehenden Planungen zur Verlängerung der Holzstraße ein möglicher Straßenanschluss des Straßenmühlweges für den Linienbusverkehr nicht weiterverfolgt.			X	Öffnung Straßenmühlweg ist nicht Gegenstand der NVP-Konzeption
	220			Seite 41: Platz der Deutschen Einheit: Die Verkehrsführung am Platz der Deutschen Einheit wurde 2010 geändert. Im Zuge der Bebauung der Platzfläche sind sämtlich dort gelegenen Abstellpositionen entfallen. Die Verlegung von Warte- und Abstellpositionen auf die Busspur in die Schwalbacher Straße führt zu erheblichen Problemen im Verkehrsablauf und wird seitens des Tiefbau- und Vermessungsamtes abgelehnt.			X	Die Problematik mit den auf der Busspur in der Schwalbacher Straße befindlichen Warte- und Abstellpositionen für Busse ist der lokalen Nahverkehrsorganisation sowie der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH bekannt. Für eine Verlegung dieser Positionen müssen Ausweichflächen zur Abstellung der Fahrzeuge durch die Landeshauptstadt Wiesbaden zur Verfügung gestellt werden. Denkbar wäre auch eine Verlagerung der Pausen- und Wartezeiten der Fahrzeuge auf den Omnibusbetriebshof der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH in der Gartenfeldstraße 18, jedoch führt dies zu erheblichen Mehrkosten durch zusätzliche Buskilometer sowie zusätzlichen Personalaufwand.

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	221			Seite 70: Barrierefreiheit: Es ist das Maß für eine Anhebung der Wartefläche von mindestens 18 cm vorzugeben.			X	Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) mit Stand 2013 werden die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs definiert. Hierbei wird auf die Minimierung von Reststufen und Spaltbreiten beim Ein- und Ausstieg eingegangen und eine Spaltbreite von maximal 5 cm vorgegeben. Die Anhebung des Wartebereichs auf 18 cm über Fahrbahnniveau ist eine möglich zur Erreichung des vorgegebenen Spaltmaßes von $\leq 5$ cm. Die ist jedoch nicht der grundsätzliche Ansatz der Landeshauptstadt Wiesbaden, da aufgrund der im Fuhrpark der ESWE Verkehrsgesellschaft vorhandenen Fahrzeuge sowie der topographisch und baulich Gegebenheiten an den Haltestellen in Wiesbaden eine Anhebung des Wartebereichs auf 18 cm zu Problemen bei der Betriebsabwicklung führt. Daher wurde seitens der lokalen Nahverkehrsorganisation angeregt, die auf S. 70 aufgelistete Vorgabe zum Spaltmaß auf die alleinige Angabe von $\leq 5$ cm zu reduzieren. Die Angabe zur Anhebung der Wartefläche auf 18 cm

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
								über Fahrbahnniveau ist somit entbehrlich.
	222			Seite 70: Barrierefreiheit: Der Begriff „Rillenplatten“ ist durch den Begriff „Rippenplatten“ zu ersetzen. Rillenplatten sollen wegen der schlechten „Ertastbarkeit“ grundsätzlich nicht mehr zum Einsatz kommen, dafür Rippenplatten mit einer 5 mm höheren Oberkante gegenüber dem angrenzenden Gehwegbelag. Die Unterkante der Rippe soll bündig mit der Oberkante der Gehwegplatte liegen	X			
	223			Seite 73: Barrierefreiheit: Das maximale Spaltmaß gemäß der PBefG-Novelle beträgt 5 cm	X			
	224			Seite 75: Barrierefreiheit: Hier sind auch die Regel- und Sonderbauweisen des Oberbaus öffentlicher Verkehrsflächen in der Landeshauptstadt Wiesbaden mit den entsprechenden Anhängen zur unbehinderten Mobilität und Gestaltung von Haltestellen aufzuführen.	X			Hinweis auf die Regelwerke des Oberbaus der Landeshauptstadt Wiesbaden in den NVP übernehmen
	225			Seite 106: Durch die Verlängerung der Linie 18 über die Endhaltestelle Nordstrander Straße hinaus wird dem motorisierten Individualverkehr die (illegale) Möglichkeit zum Durchfahren des Wohngebietes Sauerland geschaffen. Es bestehen Bedenken wegen der Erzeugung von illegalen und gebietsfremden Durchgangsverkehren mit den entsprechenden Belastungen des Wohngebietes und auch der damit verbundenen schwierigen Kontroll- bzw. Ahnungsmöglichkeiten.			X	Die Maßnahme zur Verlängerung der Linien 18 über die Endhaltestelle Nordstrander Straße hinaus über die Freudenbergstraße bis zur Haltestelle Schierstein / Hafen wurde bereits zum Fahrplanwechsel 12. Januar 2015 mit geändertem Linienweg umgesetzt. Dem motorisierten Individualverkehr wird durch die nun umgesetzte optimierte Linienführung über Föhrer Straße, Erich-Ollenhauer-Straße, Willi-

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
								Werner-Straße, Stegerwaldstraße, Veilchenweg, Freudenbergstraße bis zur Haltestelle „Vogesenstraße“ und von dort über den Fahrtweg der Linie 23 bis zur Endhaltestelle „Schierstein / Hafen“ keine Möglichkeit zur illegalen Durchfahrt durch das Wohngebiet Sauerland (Sylter Straße) eröffnet.
	226			Seite 119: Investitionsplanung: Diese Mittel sind, unter der Prämisse der Umsetzung der genannten Maßnahmen innerhalb des Zeitraums von 5 Jahren, dem Budget des Tiefbau- und Vermessungsamtes (Straßenbaulastträger gemäß Seite 87, Tabelle 16: Adressat und Zuständigkeit) zuzusetzen. Dies bedeutet eine jährliche Zuzusatzung von 600.000 €.	X			Wird übernommen
2.5	227	Hessen Mobil	25.02.2015	Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage fehlt. Somit ist die Feststellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung nicht möglich		X		Eine Verzahnung ist erfolgt, jedoch sollte der Hinweis auf die Verzahnung Angebot und Nachfrage im NVP stärker herausgearbeitet werden.
	228			Zusätzliche Einnahmen sollten beschrieben werden			X	wird im Zuge der Maßnahmenbeschreibung vorgenommen bzw. eingearbeitet
	229			Seite 1: Teil A soll offenbar für beide NVP gelten, die in der Aufzählung genannten übergeordneten Zielsetzungen aber explizit nur für den NVP der Landeshauptstadt Wiesbaden (LHW). Werden für den NVP des Rheingau-Taunus-Kreises (RTK) keine derartigen Ziele formuliert?	X			



Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	230			Seite 4: „Themen...werden in Teil 2 und 3 aufgenommen.“ Es muss wohl B und C heißen.	X			
	231			Seite 4 (auch zu S. 7): Für Hessen sollte Bezug genommen werden auf das "Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen" vom 1.12. 2005, zuletzt geändert vom 29.11.2012 (HÖPNVG)	X			
	232			Seite 11: Die Raumstruktur nimmt lediglich Bezug auf die Einwohner. Die Flächensignaturen der Abbildungen im RTK lassen die punktförmigen Siedlungslagen nicht erkennen. Es wird zudem angeregt, die Rahmendaten zu ergänzen um Angaben zu Beschäftigten und insbesondere zu Aufkommensschwerpunkten des ÖPNV (Hochschulen, Schulen usw.)			X	Aufkommensschwerpunkte, Arbeitsstätten etc. werden im Zuge der Einzugsbereiche analysiert und bewertet. Im Zuge der Einzugsbereiche werden alle Siedlungsgebiete bewertet. Somit erscheint eine Beschreibung einzelner Aufkommensschwerpunkte als nicht notwendig.
	233			Seite 17/18: Die inselartige Darstellung der Verkehrsströme auf dem Territorium der beiden Aufgabenträger lässt die ein- und ausströmenden Verkehr nicht erkennen. Sind in Abb 8 Farbe oder Strichstärke das Unterscheidungskriterium? Die Beschriftung zu Abb. 9 ist eventuell nicht zutreffend. Es wird eine Anpassung der Signatur zu Abb. 8 angeregt. In Abb. 10 reicht die Bandbreite bis 28.000 Fahrgäste im Querschnitt.			X	
	234			Seite 17/18: Es wird angeregt, an geeigneter Stelle die teils sehr hohen Nachfragezahlen auch direkt dem Angebot gegenüberzustellen, um Kapazitätsprobleme sichtbar zu machen.		X		Siehe Nr. 227

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	235			Seite 17: Das HÖPNVG fordert, die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen. Es wird angeregt, über die Einstreuung einiger Termini (Mittelzentren, Oberzentrum) auch relevante Vorgaben aus dem Regionalplan und dem Landesentwicklungsplan darzustellen bzw. die Planungen daran zu orientieren oder Abweichungen zu begründen. Es wird darum gebeten, Kap. 1.3 entsprechend zu ergänzen.	X			Prüfung Eingabe Vorgaben aus Regionalplan und Landesentwicklungsplan
	236			Seite 21 ff: Gemäß §14 (4) HÖPNVG gehört eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs sowie Aussagen über <u>Schnittstellen zum</u> regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern zu den Mindestinhalten eines NVP. Das Kapitel Bestandsaufnahme enthält im Wesentlichen für LHW nur die Darstellung des Streckennetzes, für den RTK werden noch einige wichtige Haltestellen gelistet. Die übrigen Sachverhalte fehlen. Da diese meist für die Analyse der Schwachstellen (in den Teilen B und C; siehe dort) benötigt bzw. verwendet werden, lassen sich deren Ergebnisse oft nicht nachvollziehen. Es wird daher angeregt, weitere Mindestinhalte im Entwurf darzustellen.		X		Innerhalb des Kapitels Bestandsaufnahme werden nur die Themen aufgenommen, die für den NVP von Bedeutung sind bzw. in der weiteren Betrachtung des NVP nicht weiter vertieft werden. Eine detaillierte Bestandsanalyse erfolgt im Zuge der Schwachstellenanalyse.
	237			Seite 24: Es wird angeregt, die knappe Auflistung der Linien des regionalen Schienenverkehrs um Nachfragezahlen sowie um Schnittstellen zum Busnetz zu ergänzen.			X	
	238			Seite 44: In Tab 4 ist der Hinweis auf Abb. 27 unzutreffend.	X			

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	239			Seite 70/71: Es wird darauf hingewiesen, dass die vorgesehene Anhebung des Wartebereichs auf 18 cm nur eine bedingte Barrierefreiheit schafft und nach Möglichkeit eine Höhe ab 20cm angestrebt werden sollte. Hessen Mobil benennt in seinem aktuellen Informationsblatt (2014) Beispiele, nach denen unter günstigen Rahmenbedingungen bis 24 cm möglich sind.		X		Siehe Nr. 221
	240			Seite 88: Bei der Darstellung der Erschließungslücken wird eine kartographische Ergänzung (wie in Tab 4 angekündigt) für das Stadtgebiet angeregt, die die Gesamtsituation erkennen lässt (ggf. auch in Kombination mit der Linienführung).			X	
	241			Seite 92: Die Unterschrift zu Abb. 22 entspricht nicht dem Abgebildeten.	X			
	242			Seite 92 ff: Die Erreichbarkeit von Innenstadt und Hauptbahnhof zu den genannten Zeiten spiegelt sicher keine besonderes problembehaftete Periode wider. Eine Ergänzung um die Situation in der SVZ bzw. am Wochenende würde ggf. zu zusätzlichen Erkenntnissen führen.			X	Die Erreichbarkeit von Zielen wie dem HBF ist insbesondere für die täglichen Zeitbereich von großer Bedeutung, wenn viele Fahrgäste unterwegs sind. Eine entsprechende Erreichbarkeit in der SVZ ist sicherlich anzustreben, jedoch für alle Siedlungsbereich im Einzelnen zu prüfen (Prüfung Wirtschaftlichkeit)
	243			Seite 96ff: Es wird angeregt, in der Legende zur Abb. 27 die Kategorien mit einzutragen. Für die Beurteilung des Angebotes ist nicht nur die Fahrtenzahl im Querschnitt, sondern auch die Kapazität im Abschnitt, bzw. der zugehörigen Linie(n) zweckmäßig.			X	Anzahl Fahrten und Kapazität werden über die Schwachstellenanalyse Angebotsqualität schon vorgenommen

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	244			Seite 96ff: Es wird aus den Darstellungen nicht ersichtlich, bei welcher Linie in welchem Abschnitt Kapazitätsengpässe im Bestand und nach der Planung bestehen. Soweit erkennbar, wird in den Anlagen das Mindestangebot der Linien zu bestimmten Verkehrszeiten definiert. Eine direkte Gegenüberstellung zur Nachfrage ist hingegen nicht ersichtlich.	X			Hinweis wird eingearbeitet, dass die dargestellte Kapazität mit der bestehenden Nachfrage übereinstimmt.
	245			Seite 96ff: Es wird angeregt, aktuelle und künftige Kapazitätsengpässe im Busnetz, auch im Hinblick auf das Kap. 6 (Stadtbahn) ergänzend darzustellen. Hier macht sich besonders bemerkbar, dass eine Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens nicht im Planentwurf enthalten ist.			X	
	246			Seite 119: Es wird gebeten, auch diejenigen Maßnahmen in den NVP aufzunehmen, die bei Hessen Mobil bereits im Förderverfahren sind.		X		
	247			Seite 119: Der geplante barrierefreie Ausbau der drei Stationen Auringen-Medenbach, Igstadt und Erbenheim ist für 2016 angemeldet (Proj.-ID. FFM00097)	X			Wird übernommen
	248			Der 2. BA der dynamischen Fahrgastinformation ist für 2015 in das Förderprogramm ÖV aufgenommen (Proj.-ID. WIES00097).	X			Wird übernommen
	249			Seite 120: Außer zusätzlichen Betriebskosten entstehen durch ein erweitertes oder attraktiveres ÖPNV-Angebot auch Einnahmen durch den Fahrscheinverkauf. Es wird angeregt, zumindest in einer groben Schätzung erwartete Mehreinnahmen anzugeben und diese den ermittelten zusätzlichen jährlichen Betriebskosten von ca. 2 Mio. € gegenüberzustellen.	X			

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	250			Seite 124ff: Die Aufnahme von Aussagen zur Entwicklung eines Stadtbahnnetzes werden begrüßt, da diese für den Fall einer Wiederaufnahme des Projektes die erforderliche planerische Verankerung darstellen können.			X	
	251			Seite 124ff: Die verkehrliche Begründung für eine derart umfassende Investition wird allerdings nur vage angedeutet. Es wird angeregt, die Sinnhaftigkeit einer Stadtbahn z.B. durch die Herausstellung von Kapazitätsengpässen im bestehenden bzw. planerisch und wirtschaftlich erweiterbaren Bussystems zu untermauern (s. Anmerkungen zu S. 96ff). Dazu kann ggf. auf Erkenntnisse aus der bestehenden NKU zurückgegriffen werden.			X	Siehe Nr. 245
2.6	252	ESWE Verkehrsgesellschaft mbH	27.02.2015	Analog zum 2. Nahverkehrsplan vom 30. April 2008 wird seitens der ESWE Verkehrsgesellschaft empfohlen, eine Linienübersicht der Lokalbuslinien der Landeshauptstadt Wiesbaden im Kapitel 2, Bestandsaufnahme, einzufügen.	X			
	253			Eine Umsetzung der im Kapitel Bilanz des 2. Nahverkehrsplan 2008 enthaltenen Maßnahme der Linie 8 zur Behebung der Erschließungslücke im Komponistenvierte sollte bereits zum Fahrplanwechsel am 12. Januar 2015 erfolgen. Mit Beschluss Nr. 0079 vom 17. September 2014 des Ortsbeirates des Ortsbezirkes Wiesbaden-Nordost wurde entschieden, den Linienweg der Linie 8 zunächst nicht aufzuspalten. Dies wurde mit Beschluss Nr. 0427 am 02. Oktober 2014 von der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden zur Kenntnis genommen.	X			

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	254			Der im selbigen Kapitel in der Fußnote genannte Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Umsetzung der Maßnahme der Linie 18 ist, wie nachfolgend erläutert, nicht vom 24. September 2014. Die Beschlussfassung des Ortsbeirates des Ortsbezirkes Wiesbaden-Dotzheim erfolgte am 03. September 2014 mit Beschluss Nr. 0069, die Beschlussfassung des Ortsbeirates des Ortsbezirkes Wiesbaden-Schierstein anschließend am 24. September 2014 mit Beschluss Nr. 0084. Darauf folgend beschloss die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden in ihrer öffentlichen Sitzung am 02. Oktober 2014, Vorlagen-Nr. 14-V-04-0002, zum Fahrplanwechsel am 12. Januar 2015 unter Punkt 1 des Beschlusses Nr. 0427 die Linienführung zu Verlängerung der Linie 18 über die Freudenbergstraße.	X			
	255			Weiterhin wird im Rahmen der Bilanz die Maßnahme mit dem Ziel des Freimachens des Platz der Deutschen Einheit als noch nicht erfolgt eingestuft. Als Linien mit der Endhaltestelle Platz der Deutschen Einheit werden die Linien 21, 22, 28, 34, 46, 48, 262 angegeben. Die Verlagerung der Endhaltestelle ist für die Linie 22 bereits teilweise erfolgt. Ein Teil der Fahrten wurde bis zum Hauptbahnhof Wiesbaden verlängert.	X			

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	256			Für eine Umsetzung der in der Bilanz zum 2. Nahverkehrsplan 2008 angeführten Maßnahmen Verlängerung der Linie 28 bis zum Nordfriedhof ist ein Umbau der Infrastruktur zur Erweiterung der Aufstellflächen für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs an der Endhaltestelle Nordfriedhof zwingend erforderlich.	X			
	257			Grundsätzlich sollte die Thematik der Vorhaltung ausreichender Infrastruktur bei Angebotsverbesserungen und zur zügigen Betriebsabwicklung an den Haltestellen und besonders den Endhaltestellen intensiveren Eingang in den Nahverkehrsplan finden.	X			
	258			Im Anforderungsprofil, Kapitel 2.2.2 Verbindungsqualität, in der Tabelle „Beurteilungsmerkmale; Erreichbarkeit und Direktfahrmöglichkeit“ wird als dritter Punkt die Systematik zur Schwachstellenanalyse erläutert. Insbesondere bei der Analyse bezogen auf die Fahrtzeit ist die Beschreibung nicht eindeutig.	X			
	259			Zudem werden in dem Anforderungsprofil die Messgrößen und Richtwerte für die Betriebstage Montag bis Freitag, Samstag und Sonn- und Feiertag zu den jeweiligen Verkehrszeiten aufgeführt. In der Nachtverkehrszeit sollte der Zusatz „in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen in Hessen mit Fahrten im Nachtnetz von 00:30 Uhr bis 04:30 Uhr“ ergänzt werden. Weiterhin sind die Servicezeiten im gesamten Nahverkehrsplan widerspruchsfrei anzugeben.	X			



Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	260			Unter Kapitel 2.3.3 Barrierefreiheit, im Anforderungsprofil, sollte die Höhe des Wartebereichs zu den eingesetzten Fahrzeugen auf die Angabe des Spaltmaßes von ≤ 5 cm Differenz zwischen Wartefläche und Fahrzeug reduziert werden. Die Angabe zur Anhebung der Wartefläche auf 18 cm über Fahrbahnniveau ist mit Angabe des Spaltmaßes entbehrlich.		X		Siehe Nr. 221
	261			Im Anforderungsprofil wird empfohlen, das Kapitel 2.3.6 Fahrgastbetreuung um folgende Inhalte bzgl. der Anforderungen an das Fahrpersonal zu erweitern: Bei Vorliegen eines Landestariftreugesetzes im Bundesland Hessen ist dieses in der jeweiligen gültigen Fassung durch die Verkehrsunternehmen verbindlich zu berücksichtigen.	X			
	262			<b>Während der Laufzeit von Konzessionen für Nahverkehrsleistungen verpflichtet sich das Verkehrsunternehmen im Anwendungsbereich des Nahverkehrsplans</b>				
	263			- den Beschäftigten bei der Ausführung der Leistung mindestens das in Hessen für diese Leistung in einem einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehene Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen und während der Ausführungslaufzeit Änderungen nachzuvollziehen	X			
	264			- Nachunternehmen sorgfältig auszuwählen und insbesondere deren Angebote daraufhin zu überprüfen, ob sie auf der Basis der anzuwendenden Lohn- und Gehaltstarife kalkuliert sein können;	X			

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	265			- Im Falle der Durchführung des Linienverkehrs durch Nachunternehmer oder Beschäftigte eines Verleihers sowie Beschäftigte des Verleihers des Nachunternehmers die Erfüllung der Tariftreueverpflichtung durch die Nachunternehmer bzw. Verleiher sicherzustellen	X			
	266			- Vollständige und prüffähige Unterlagen über die eingesetzten Beschäftigten bereitzuhalten, diese der Genehmigungsbehörde auf deren Verlangen hin vorzuzeigen und die Beschäftigten auf die Möglichkeit der Kontrolle hinzuweisen	X			
	267			- Des Weiteren sollte in dem Kapitel Anforderungsprofil und Qualitätsstandards eine Priorisierung der Anschlüsse des Schienenpersonennahverkehrs zum Schienenpersonennahverkehr sowie lokaler Busverkehr an den lokalen Busverkehr bzw. die gegenseitige Verknüpfung dieser beiden Verkehre getroffen werden.			X	Bei Umsetzung Prüfung im Einzelfall
	268			<b>Im Anforderungsprofil, Kapitel Tarife und Vertrieb, sollten folgende Inhalte zu dem Vertriebssystem ergänzt werden:</b>				
	269			- Die Anzahl der personenbedienten Fahrkartenverkaufsstellen und der Fahrausweisautomaten soll um die Anzahl der Vertriebsstellen in den Wiesbadener Ortsbezirken Mainz-Amöneburg, Mainz- Kastei und Mainz-Kostheim ergänzt werden		X		Die von der ESWE detailliert beschriebene Vertriebsstruktur und der Verkaufsstellen in Verbindung mit den Einwohnerzahlen wird in den NVP aufgenommen.

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	270			- Für den personalbedienten Verkauf hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) bereits im Jahr 2006 im Rahmen des Projekts „Vertriebskanalentwicklung“ Rahmenbedingungen für eine räumliche Verteilung im Verbundgebiet erstellt. In Anlehnung an dieses Projekt hat die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH für Wiesbaden einen Verteilungsschlüssel mit der Vorgabe mindestens eines Vertriebsweges - hierzu zählen die personalbedienten Verkaufsstellen und die Fahrkartenautomaten - je Ortsbezirk erarbeitet	X			Die von der ESWE detailliert beschriebene Vertriebsstruktur und der Verkaufsstellen in Verbindung mit den Einwohnerzahlen wird in den NVP aufgenommen. Hinweis auf Verkauf im Regionalbus mit aufnehmen.
	271			In dem Kapitel Schwachstellenanalyse ist die Erschließungslücke „Ostring“ In Nordenstadt je einmal auf Seite 89 in der Tabelle der Erschließungslücken der Kategorie 2 sowie auf Seite 90 in der Tabelle zur Kategorie 3 aufgeführt Die Erschließungslücke ist einer Kategorie zuzuordnen	X			
	272			Weiterhin wurde die Schwachstelle der fehlenden umsteigefreien Verbindung vom Rheingau nach Mainz vor 06:00 Uhr festgestellt. Hierzu wird seitens ESWE Verkehr angeregt, die Linie 9 auch morgens in der Schwachverkehrszeit bereits ab Oderstraße fahren zu lassen und während der Betriebszeit einheitlich über die Hagenauer Straße zu führen. Im Gegenzug verkehrt die Linie 14 bis / ab zur Haltestelle Äppelallee-Center, analog dem Fahrtweg im Spätverkehr ab Fahrplanwechsel zum 12. Januar 2015.	X			

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	273			Bei der Maßnahme zur Linie 15 wird die Einrichtung von neuen Haltestellen innerhalb des neuen Wohnbaugebietes Hainweg genannt. Keine Erwähnung finden die neu anzulegenden Haltestellen an allen Knotenpunktarm des Konrad- Zuse-Kreisels sowie der zusätzliche Bussteig zur bestehenden Haltestelle Westring in der Pommernstraße in Fahrtrichtung Wiesbaden Innenstadt.	X			
	274			Die abgestimmte Linienführung der Linie 28 bei einer entsprechenden Entwicklung des Gewerbegebietes Petersweg Ost zwischen den Haltestellen Bahnübergang und Otto-Suhr-Ring führt über die „Ernst-Galonske-Straße“, „Anna-Birle-Straße“ und „Otto-Suhr-Ring“	X			
	275			Die im Kapitel Investitionsplanung aufgeführte Maßnahme zur Verlängerung der Linie 39 über die Glarusstraße bis an die Breslauer Straße muss in der Angebotskonzeption in Textform sowie als Abbildung eingefügt werden.	X			
	276			Der angegebene Anbindepunkt des Rufbusses Bestattungswald an das bestehende Liniennetz der Landeshauptstadt Wiesbaden ab der Haltestelle Herrnbergstraße ist konträr zur Angabe im Text.	X			

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	277			Die Darstellung der Investitionen für Haltestellen sollte überdacht werden. Die derzeit gewählte Form der Darstellung spiegelt nicht die Anzahl der tatsächlich neu zu errichtenden Bussteige wieder. Beispielsweise zeigt die Maßnahme der Linie 8 im Komponistenviertel Kosten für die Errichtung drei neuer Haltestellen auf. Tatsächlich müssen für eine Umsetzung der Maßnahme jedoch 3 neue „vollwertige“ Bushaltestellen, mit je zwei Bussteigen, sowie ein zusätzlicher Bussteig in der Schumannstraße für die Haltestelle „Thomaestraße“ in der Idsteiner Straße errichtet werden			X	Siehe Maßnahmenbeschreibung Bestattungswald
	278			Es sollte keine Gesamtangabe der jährlichen Betriebskosten im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden festgesetzt werden. Des Weiteren sind Betriebskosten zu prüfen. Insbesondere bei Umsetzung mehrerer Maßnahmen fallen evtl. höhere Kosten für den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge an. Dies ist besonders bei Umsetzung beider Maßnahmen der Linie 28 (Petersweg Ost und Kreuzberger Ring) der Fall.	X			
	279			Es wird empfohlen, zur Erweiterung das Kapitel 6 „Aufbau eines Stadtbahnnetzes Perspektiven einer Netzentwicklung“ zu modifizieren. Hierzu sollten zukunftsorientierte Themenbereiche wie alternative Busantriebsformen und die Schaffung multimodaler Verkehrsangebote erläutert werden	X			Kapitel wird weiter aufgebaut
	280			Grundsätzlich wurde festgestellt, dass die Verweise auf Informationsquellen im Entwurf zum Nahverkehrsplan lückenhaft sind.		X		
2.7	281	Stadt Mainz		Schließen sich der Stellungnahme der MVG an			X	

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
2.8	282	keine Stellungnahme		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH</li> <li>• Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH</li> <li>• Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH des Kreises Groß-Gerau</li> <li>• Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung</li> <li>• DB Regio AG Region Hessen</li> <li>• Vectus Verkehrsgesellschaft mbH</li> <li>• VIAS GmbH</li> <li>• Hessische Landesbahn GmbH</li> <li>• Omnibus Rhein-Nahe GmbH</li> <li>• Nassauische Verkehrsgesellschaft mbH</li> <li>• VM Verkehrsgesellschaft Mittelhessen GmbH</li> <li>• ESWE Verkehr Fahrbetriebs GmbH</li> <li>• Rhein-Nahe-Verkehrsverbund GmbH</li> <li>• Autobus Sippel GmbH</li> <li>• Seniorenbeirat der Landeshauptstadt Wiesbaden</li> <li>• Arbeitskreis der Wiesbadener Behindertenorganisation und Interessensgemeinschaft Behinderter</li> <li>• Industrie- und Handelskammer</li> <li>• Handwerkskammer Wiesbaden</li> </ul>				

## Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan des Rheinbau-Taunus-Kreis

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
3.1	301	Bad Schwalbach	30.03.2015	Gleichstellung von Frauen und Männern durchgängiges Leitprinzip	X			
	302			Berücksichtigung der Belange der Familien			X	Siehe Nr. 301
	303			Ermöglichen von Wegeketten, kurze Wege			X	ist über Anforderungen berücksichtigt
3.2	304	Ortsbeirat Beuerbach	06.03.2015	Ablehnung des NVP in seiner jetzigen Form aufgrund Fahrplanumstellung			X	Ist nicht Gegenstand der Anhörung und des NVP
3.3	305	Ortsbeirat Ketten-schwalbach	06.03.2015	Schnellbus und Verbesserung Busverbindung nach Idstein			X	über das Anforderungsprofil ist das bestehende Angebot ausreichend
3.4	306	Ortsbeirat Limbach	06.03.2015	Hünstetten findet keine Erwähnung			X	kein Mangel laut Anforderungsprofil
	307			Sitzgelegenheit Wartehäuschen			X	siehe Anforderungen Haltestellen
	308			Verbesserung Strecke Strinz-Trinitatis - Idstein			X	kein Mangel laut Anforderungsprofil
	309			Verbesserung Strecke Strinz-Trinitatis - Kesselbach			X	kein Mangel laut Anforderungsprofil
	310			Deklaration Hünstetten als Unterzentrum		X		Ist nicht Gegenstand des NVP
3.5	311	ESWE Verkehrsgesellschaft mbH	04.03.2015	Linienübersicht in der Bestandsaufnahme analog zur Stadt Wiesbaden		X		Ist dies sinnvoll, da die Linienführungen nicht so klar und eindeutig sind. Vielmehr sollte eine Liste die Linien eingefügt werden => siehe Linienbündel



Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
3.6	312	RMV	27.02.2015	Seite 24: Haltestelle Hahn Busbahnhof fehlt	X			Siehe Stellungnahme ESWE bei Teil Wiesbaden
	313			Seite 24: Linienverläufe S1 nach Rödermark – Ober-Roden, S2 nach Dietzenbach, S8 und S9 nach Hanau Hbf. sowie SE 10 von Neuwied ergänzen	X			Siehe Stellungnahme ESWE bei Teil Wiesbaden
	314			Seite 30: Kap. 3.2: Elektronisches Fahrgeldmanagement: Textanpassung: ...Ein entscheidendes Argument für die Nutzungserfassung ist die Möglichkeit	X			Siehe Stellungnahme ESWE bei Teil Wiesbaden
	315			Seite 31: Kap. 3.2: Elektronisches Fahrgeldmanagement: Textanpassung: ...Forschungsprojektes {{eSIM 2020 ein Feldversuch gestartet...	X			Siehe Stellungnahme ESWE bei Teil Wiesbaden
	316			Seite 33: Kap. 3.4: Ausstattung Haltestellen – Vertriebsstellen: Textanpassung: ...Hiervon gibt es verbundweit 20	X			Siehe Stellungnahme ESWE bei Teil Wiesbaden
	317			Seite 34: Kap. 3.4: Ausstattung Haltestellen – Vertriebsstellen: Bitte streichen: Zeitkartenautomat (card-o-mat); Textanpassung: RMV-TicketShop:	X			Siehe Stellungnahme ESWE bei Teil Wiesbaden
	318			Seite 114/116: Bezeichnung Rufbus siehe RNVP Produktbezeichnung	X			Flexible Bedienform nutzen
	319			Seite 141-142: Im Text und in Tabelle 22 werden 44 Haltestellen mit dem Haltestellenstandard A oder B genannt. Gemäß Tabelle 21 sind es jedoch 66	X			
	320			Seite 157: Bitte prüfen: ...Anzustreben sind Spaltbreiten und Stufenhöhen zwischen Bahnsteig und Fahrzeug...	X			
	321			Seite 163: Als Quelle wird NVP RTK angegeben. Bitte prüfen	X			
	322			Seite 167: In Tabelle 27 bitte Benennung/Eintragung in der vorletzten Zeile prüfen		X		

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	323			Seite 168: Differenzierung der Anforderungen nach Adressaten und zuständigen Trägern Bitte prüfen Kapitel 4.5 und Tabelle 22			X	
	324			Seite 176: Bitte prüfen: Voraussichtlich 2015 soll die Aartalbahn...		X		
	325			Seite 177: Bitte Ausführungen des RNVP auf S. 77 bezüglich Produktbezeichnung berücksichtigen	X			
	326			Seite 181: In Tabelle 33 sind Linienbündel bis Fahrplanwechsel 2014 dargestellt. Im Text wird eine im Jahr 2013 geplante Neuvergabe thematisiert. Darüber hinaus wird ausgeführt, was hierbei erfolgen sollte. Ob dies letztlich erfolgt ist und wie der Sachverhalt bezüglich Linienbündelung aktuell ist beziehungsweise für die Zukunft vorgesehen ist, erschließt sich nicht. Bitte prüfen	X			
3.7	327	Geisenheim	27.02.2015	keine Anmerkungen				
3.8	328	Bad Schwalbach	25.02.2015	Berücksichtigung der Belange von Senioren und Menschen mit Behinderung			X	findet im NVP Berücksichtigung
3.9	329	Rüdesheim	19.02.2015	Beibehaltung Direktverbindung Rüdesheim - Presberg		X		Detailplanung
	330			kürzere Zugintervalle			X	Aufgabe des RNVP
3.10	331	Hohenstein	24.02.2015	Verdichtung Angebot der Linie 207 auch vormittags			X	kein Mangel laut Anforderungsprofil
	332			Schülerverkehr Hohenstein nach Breithardt			X	nicht Gegenstand des NVP; Tagesgeschäft
	333			Sicherstellung Schülerverkehr zur 1. Stunde			X	Teil der Anforderungen im NVP
	334			Anpassung an geänderte Schulbezirksgrenzen			X	nicht Gegenstand des NVP; Tagesgeschäft

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
3.11	335	Eitville	26.02.2015	Erschließungslücke Hattenheim			X	ist im NVP als Maßnahme enthalten
3.12	336	Lorch	06.02.2015	Beibehaltung Rufbus			X	keine Änderung vorgesehen im NVP
	337			direkte Buslinie Lorch - Bad Schwalbach			X	Laut NVP nicht notwendig
	338			Fehler auf Seite 172: Beschreibung der Linie 558 ist falsch	X			wird korrigiert
3.13	339	Kiedrich	27.01.2015	keine Anmerkungen				
3.14	340	Schlangenberg	19.01.2015	höhere Taktung außerhalb Schulzeiten zwischen Kiedrich und Bad Schwalbach			X	kein Mangel laut Anforderungsprofil
	341			gemeinsame Tarifwabenstruktur mit Wiesbaden			X	nicht Gegenstand des NVP
3.15	342	Heidenrod	01.04.2015	Fahrgastinfosystem an den Haltestellen Kernel, Katholische Kirche und Laufenselden, Raiffeisenstraße			X	siehe Anforderungen Haltestellen
3.16	343	Idstein	08.04.2015	Erschließungslücke Nassauviertel fehlerhaft im Text Seite 172			X	wird von Linie bedient, aber nicht Stadtbus
	344			Prüfung Stadtbuslinien auf ihre Aktualität			X	Tagesgeschäft
	345			Neuanlage / Modernisierung Haltestellen: hier fehlt die Form der Zielerreichung			X	nicht Gegenstand des NVP; Ziel PBefG 2022
	346			Anbindung Frankfurt über S2 nicht ausreichend			X	Aufgabe des RNVP
3.17	347	Niedernhausen		Angebotsqualität: Achse Idstein - Niedernhausen zu Hauptachse hochstufen			X	Nebenachse ist aufgrund der Zentralörtlichkeit gerechtfertigt, auch wenn derzeit ein sogenanntes Überangebot gegenüber den Anforderungen besteht

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	348			ZOB Niedernhausen attraktivieren			X	siehe Anforderungen Haltestellen; Umsetzung ist Tagesgeschäft
	349			Barrierefreiheit an Haltestellen			X	siehe Anforderungen Haltestellen; Umsetzung ist Tagesgeschäft
	350			verbindliches Beschwerdemanagement			X	Es existiert ein Beschwerdemanagement
	351			Reinigung Fahrzeuge und belassen des Mülls beim VU			X	Nicht Anforderungen des NVP
	352			20min Wartezeit für Grundschulen sind zu lang			X	es handelt sich um Maximalzeiten
	353			Aufbau Stadtbahnnetz wird befürwortet			X	nicht Gegenstand des NVP; ist Ausblick im NVP
3.18	354	Behindertenbeirat Niedernhausen	11.04.2015	behindertengerechter Ausbau des ÖPNV			X	siehe Anforderungen Barrierefreiheit
3.19	355	Ortsbeirat Engenhahn	07.04.2015	Wiedereinführung Linie 240			X	siehe Definition Anforderungen; Umsetzung ist Tagesgeschäft
	356			Ausreichend Pufferzeiten bei Anschlüssen			X	Umsetzung ist Tagesgeschäft
	357			verbesserte Kommunikation zwischen den Linien			X	Umsetzung ist Tagesgeschäft
	358			Einführung Rufbus			X	Umsetzung ist Tagesgeschäft

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
3.20	359	Ortsbeirat Oberseelbach	08.04.2015	Durch Fahrplanumstellung nur negative Effekte			X	Tagesgeschäft
3.21	360	Ortsbeirat Niederseelbach	12.04.2015	Umsetzung Barrierefreiheit an Haltestellen			X	Tagesgeschäft
	361			Abstimmung Fahrpläne zur besseren Verknüpfung			X	Tagesgeschäft
	362			Probleme bei der Schülerbeförderung beheben			X	Tagesgeschäft
	363			Zusätzlicher Bushalt auf Höhe Gewerbegebiet "Im kleinen Feld"			X	Tagesgeschäft
3.22	364	Oestrich-Winkel	24.02.2015	Hallgarten ist im Abendverkehr vom ÖV abgeschnitten			X	kein Mangel laut Anforderungsprofil
	365			keine adäquaten innerörtlichen Verbindungen in den Abendstunden			X	innerörtlicher Verkehr nicht Gegenstand des NVP
	366			fehlende Direktverbindung Rheingau - Wiesbaden			X	ist über den Schienenverkehr hergestellt und Buslinie 170 und 171
3.23	367	Taunusstein	17.04.2015	fehlende Aussagen zu Haltestellen, die barrierefrei ausgebaut werden sollen			X	ist über die Klassifizierung geschehen; Aussage der Träger der Haltestellen notwendig
	368			Fahrgastzahlen aus 2010; Umgang mit Veränderungen			X	Fahrgastzahlen von 2010 sind recht aktuell, Städtebauliche Veränderungen wurden eingearbeitet
	369			demografische Entwicklung fehlt		X		wird aber im Text immer wieder darauf hingewiesen
	370			ZOB Hahn fehlt	X			
	371			Fahrgastinformation am ZOB Hahn			X	im NVP ist Ziel / Anforderung getätigt

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	372			verbindliche Aussage zu Aatalbahn fehlt			X	Ist Aufgabe des RNVP
	373			Festlegung Einzugsbereiche 600m / 400m fraglich			X	Festlegung ist Aufgabe des Aufgabenträgers; Vorgehen ist mit anderen Kreisen konform
	374			Verbindungsqualität nach Mainz und Frankfurt fehlen			X	ist über die Verknüpfungspunkte mit dem Schienenverkehr abgedeckt
	375			Angebotsqualität im Nachtangebot fehlt			X	ist über Fahrtenhäufigkeit und Achsenprinzip geschehen
	376			Taunusstein Hahn ist wichtiger Verknüpfungspunkt	X			wird aufgenommen
	377			Vertrieb RTK			X	nicht Gegenstand des NVP
	378			Maßnahmenvorschläge zu verschiedenen Linienführungen			X	Tagesgeschäft
	379			fehlende Aussagen zu Bebauungsplänen			X	wurden im Zuge der Bearbeitung am Beginn der Studie erfragt
3.24	380	Hessen Mobil	25.02.2015	Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage fehlt. Somit ist die Feststellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung nicht möglich		X		Siehe Nr. 227
	381			Zusätzliche Einnahmen sollten beschrieben werden			X	Siehe Nr. 228

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	382			Seite 1: Teil A soll offenbar für beide NVP gelten, die in der Aufzählung genannten übergeordneten Zielsetzungen aber explizit nur für den NVP der Landeshauptstadt Wiesbaden (LHW). Werden für den NVP des Rheingau-Taunus-Kreises (RTK) keine derartigen Ziele formuliert?	X			Siehe Nr. 229
	383			Seite 4: „Themen...werden in Teil 2 und 3 aufgenommen.“ Es muss wohl B und C heißen.	X			Siehe Nr. 230
	384			Seite 4 (auch zu S. 7): Für Hessen sollte Bezug genommen werden auf das "Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen" vom 1.12. 2005, zuletzt geändert vom 29.11.2012 (HÖPNVG)	X			Siehe Nr. 231
	385			Seite 11: Die Raumstruktur nimmt lediglich Bezug auf die Einwohner. Die Flächensignaturen der Abbildungen im RTK lassen die punktförmigen Siedlungslagen nicht erkennen. Es wird zudem angeregt, die Rahmendaten zu ergänzen um Angaben zu Beschäftigten und insbesondere zu Aufkommensschwerpunkten des ÖPNV (Hochschulen, Schulen usw.)			X	Siehe Nr. 232
	386			Seite 17/18: Die inselartige Darstellung der Verkehrsströme auf dem Territorium der beiden Aufgabenträger lässt die ein- und ausströmenden Verkehr nicht erkennen. Sind in Abb. 8 Farbe oder Strichstärke das Unterscheidungskriterium? Die Beschriftung zu Abb. 9 ist eventuell nicht zutreffend. Es wird eine Anpassung der Signatur zu Abb. 8 angeregt. In Abb. 10 reicht die Bandbreite bis 28.000 Fahrgäste im Querschnitt.			X	Sieh Nr. 233



Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	387			Es wird angeregt, an geeigneter Stelle die teils sehr hohen Nachfragezahlen auch direkt dem Angebot gegenüberzustellen, um Kapazitätsprobleme sichtbar zu machen.		X		Siehe Nr. 234
	388			Seite 17: Das HÖPNVG fordert, die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen. Es wird angeregt, über die Einstreuung einiger Termini (Mittelzentren, Oberzentrum) auch relevante Vorgaben aus dem Regionalplan und dem Landesentwicklungsplan darzustellen bzw. die Planungen daran zu orientieren oder Abweichungen zu begründen. Es wird darum gebeten, Kap. 1.3 entsprechend zu ergänzen.		X		Siehe Nr. 235
	389			Seite 21 ff: Gemäß §14 (4) HÖPNVG gehört eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs sowie Aussagen über <u>Schnittstellen zum</u> regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern zu den Mindestinhalten eines NVP. Das Kapitel Bestandsaufnahme enthält im Wesentlichen für LHW nur die Darstellung des Streckennetzes, für den RTK werden noch einige wichtige Haltestellen gelistet. Die übrigen Sachverhalte fehlen. Da diese meist für die Analyse der Schwachstellen (in den Teilen B und C; siehe dort) benötigt bzw. verwendet werden, lassen sich deren Ergebnisse oft nicht nachvollziehen. Es wird daher angeregt, weitere Mindestinhalte im Entwurf darzustellen.		X	X	Siehe Nr. 236

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
	390			Seite 24: Es wird angeregt, die knappe Auflistung der Linien des regionalen Schienenverkehrs um Nachfragezahlen sowie um Schnittstellen zum Busnetz zu ergänzen.			X	Siehe Nr.237
3.25	391	keine Stellungnahme		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH</li> <li>• Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung</li> <li>• Hessisches Landesamt für Straßenwesen</li> <li>• DB Regio AG Region Hessen</li> <li>• Vectus Verkehrsgesellschaft mbH</li> <li>• Omnibus Rhein-Nahe GmbH</li> <li>• NVG Connex</li> <li>• Industrie- und Handelskammer</li> <li>• Handwerkskammer Wiesbaden</li> <li>• Verkehrsverband Hochtaunus</li> <li>• Mohn Omnibusse GmbH</li> <li>• Engelhardt Omnibusbetrieb GmbH</li> <li>• FahrPlan Verkehrsgesellschaft mbH</li> <li>• Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH</li> <li>• Seniorenbeirat Bad Schwallbach</li> <li>• Arbeitskreis 60Plus</li> <li>• Arbeitskreis für ältere Mitbürger Idstein</li> <li>• Seniorenbeirat Kiedrich</li> <li>• Seniorenbeirat Oestrich-Winkel</li> <li>• Seniorenbeirat Taunusstein</li> <li>• Bürgermeister Aarbergen</li> <li>• Bürgermeister Kiedrich</li> <li>• Bürgermeister Waldems</li> <li>• Bürgermeister Walluf</li> </ul>				

Nr.	Nr. laufend	Beteiligter	Stellungnahme vom	Anregungen / Einwände	Übernehmen	Prüfen	kein Handlungsbedarf / Ablehnung	Begründung / Vorgehensweise
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Frauenbeauftragte Bad Schwalbach</li> <li>• Landratsamt Bad Schwalbach FD II.1</li> <li>• Landratsamt Bad Schwalbach FD IV.5</li> </ul>				