

## **Anlage 2: Stellungnahme der Gemeinde Niedernhausen anhand des Wortlauts des NVP-Entwurfs**

<b>Wortlaut NVP-Entwurf</b>	<b>Stellungnahme der Gemeinde:</b>
<b>Schienegebundener Nahverkehr</b>	
<p>Als neues hochwertiges Nahverkehrsprodukt ist die Einführung des HessenExpress (HE) für den schnellen Expressverkehr auf insgesamt neun Linien geplant. ... Auch der Rheingau-Taunus-Kreis ist durch die Linie HE 2, die zwischen Limburg an der Lahn und Frankfurt verkehrt, mit den Halte Idstein und Niedernhausen in das geplante Netz des HessenExpress integriert. Die Linie HE 2 soll dabei das bestehende Angebot der Linie RE 20 ersetzen.</p>	
<p>Niedernhausen im Rheingau-Taunus-Kreis ist mit der Linie S 2 weiterhin viertelstündlich an Hofheim (Taunus), Frankfurt-Höchst und Frankfurt Hauptbahnhof angebunden.</p>	
<p>Die Linie RB 21 zwischen Wiesbaden und Niedernhausen bzw. Limburg an der Lahn zählt abweichend zu den Verbindungen der Region, für die ein (zwei)stündliches Angebot mit 16 Betriebsstunden bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h angestrebt ist.</p>	<p><i>Die Angebotsausweitung auf der „Ländchesbahn“ wird befürwortet.</i></p>
<p>Neben axialen Projekten sind auch mehrere punktuelle Projekte bis 2030 vorgesehen. Zur Erweiterung der Kapazität und Flexibilität des S-Bahn-Verkehrs ist der Umbau des Bahnhofs Niedernhausen geplant.</p>	<p><i>Die Gemeinde bittet um Mitteilung, welche konkreten Umbaumaßnahmen geplant sind.</i></p>
<p>Für die Realisierung des seitens der Stadt Wiesbaden angeregten Haltepunkts Niedernhausen Rhein-Main-Theater besteht nach den Untersuchungen des NVP keine fahrplantechnische Machbarkeit.</p>	<p><i>Dieser Haltepunkt wird auch seitens der Gemeinde Niedernhausen weiterhin gefordert – insbesondere vor dem Hintergrund des in Aufstellung befindlichen B-Plans „Theaterquartier“. Die fehlende fahrplantechnische Machbarkeit wird in Frage gestellt, da es bereits früher einen entsprechenden Haltepunkt gab.</i></p>
<p>Mobilitätskonzept RTK: Verlängerung der S-Bahn-Linie S2 von Niedernhausen nach Idstein (SPNV-2)</p>	
<p>Als weiterführende Maßnahmen sind der Ausbau der Ländchesbahn, Lärmschutzmaßnahmen an der Rheintalstrecke, Alternativstrecken für den Güterverkehr sowie ein neuer Haltepunkt Niederseelbach zwischen Idstein und Niedernhausen in das Konzept aufgenommen.</p>	<p><i>Maßnahmen bei der Ländchesbahn und ein neuer Haltepunkt Niederseelbach auf der Main-Lahn-Bahn werden von der Gemeinde Niedernhausen ausdrücklich unterstützt.</i></p>

# Busverkehr

Für den übrigen ÖPNV bestehen ebenfalls weitreichende priorisierte Maßnahmen, die eine deutliche Angebotsverbesserung anstreben. Zentral sind dabei die Angebotserweiterungen auf den folgenden Linien:

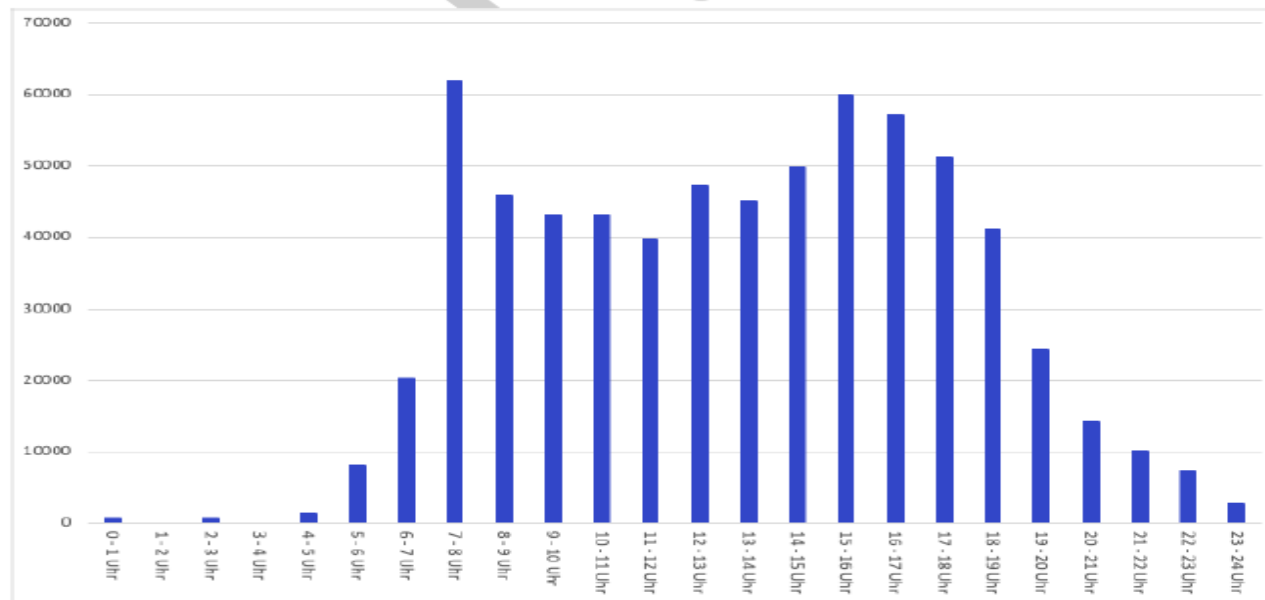
(Niedernhausener Betroffenenheiten sind **fett und unterstrichen** markiert:)

- Von 120-min-Takt auf 60-min-Takt (Mo-Sa): Linien 183, 187, 191, 205, 225, 228, 246, 249
- Von 120-min-Takt auf 60-min-Takt (Sa): Linien 173, 201, 223, **230**, 231, **240**, 242, 245
- Von 60-min-Takt auf 30-min-Takt (Mo-Fr in der HVZ): Linien 172, 181, 183
- Ausweitung Bedienzeit (Mo-Fr auf 6-22 Uhr): Linien 183, 187, 208, 221, 222, 242, 246
- Verlängerung der Linie 183 nach Lorch
- Ergänzungen im (kreisübergreifenden) Busliniennetz auf den Relationen Hünstetten - Bad Camberg, Waldems – Bad Camberg, **Waldems - Niedernhausen** sowie Ringverkehr Taunusstein
- Einrichtung neuer Schellbuslinien Idstein – Taunusstein – Bad Schwalbach – Schlangenbad – Eltville sowie Katzenelnbogen – Aarbergen – Taunusstein – Wiesbaden

Weiter unten erfolgt eine detaillierte Stellungnahme hierzu.

## Grundlegende Informationen aus der Bestandsanalyse zur Kenntnis:

Abbildung 17: Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im Rheingau-Taunus-Kreis auf Basis der Mobilitätssimulation



Quelle: ioki GmbH

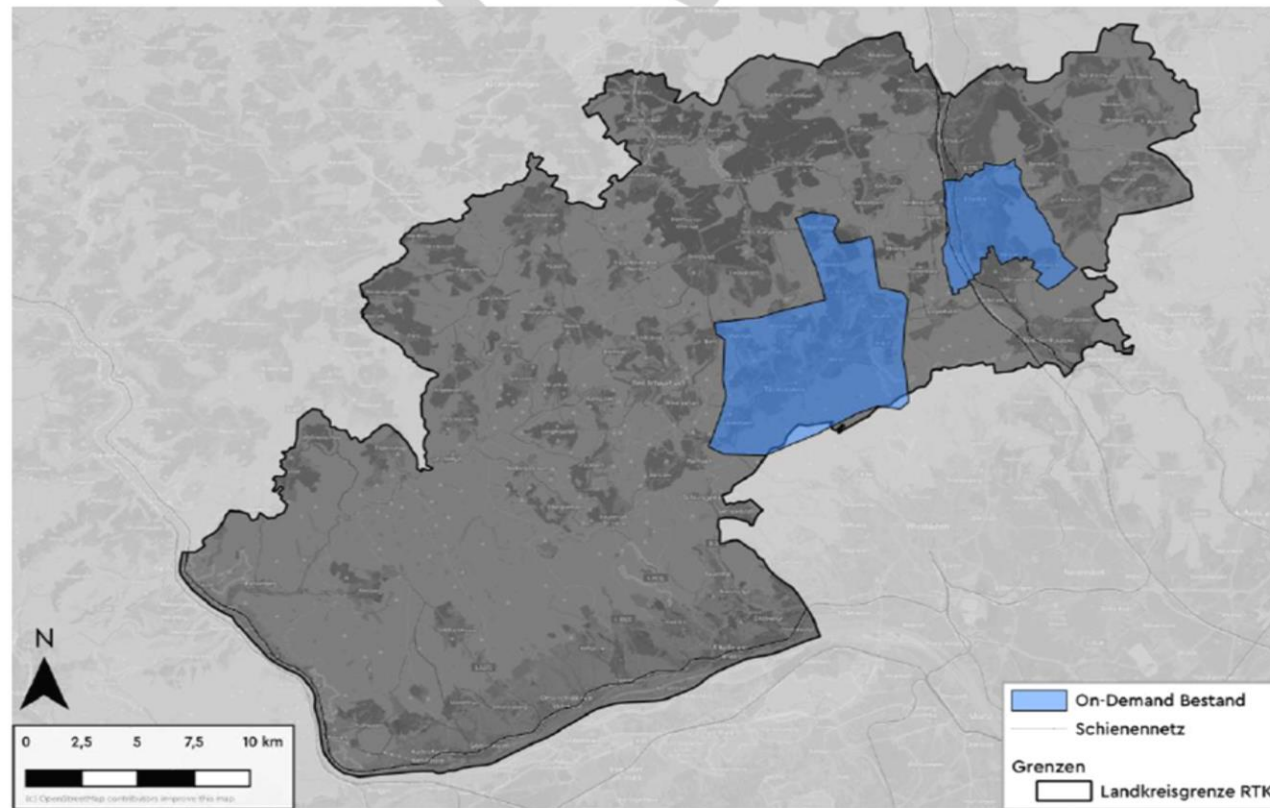
Tabelle 10: Schienenpersonennahverkehr in Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis

Linie	Verlauf	Betreiber	Vertragsdauer
RE 20	Frankfurt Hbf – Frankfurt-Höchst – Hofheim (Taunus) – Niedernhausen – Idstein – Bad Camberg – Limburg (Lahn)	DB Regio	bis 12/2036
RB 21	Wiesbaden Hbf – Wiesbaden-Igstadt – Niedernhausen (– Idstein – Bad Camberg – Limburg (Lahn))	Hessische Landesbahn	bis 12/2032
RB 22	Frankfurt Hbf – Frankfurt-Höchst – Hofheim (Taunus) – Niedernhausen – Idstein – Bad Camberg – Limburg (Lahn)	DB Regio	bis 12/2036
S 2	Niedernhausen – Hofheim (Taunus) – Frankfurt-Höchst – Frankfurt Hbf – Offenbach Ost - Dietzenbach	DB Regio	bis 12/2029

Station	Linien	Abfahrten pro Stunde (NVZ)	Barrierefreiheit
Niedernhausen (Taunus)	RE 20, RB 21, RB 22 S 2	5	Nicht barrierefrei

Die Gemeinde Niedernhausen weist darauf hin, dass der barrierefreie Ausbau der Verkehrsstation Niedernhausen seit rund drei Jahren **baulich abgeschlossen** ist – es wird darum gebeten, die Aussage „nicht barrierefrei“ zu korrigieren.

Abbildung 32: On Demand-Bediengebiete im RTK



Quelle: ioki GmbH

Die Gemeinde Niedernhausen weist darauf hin, dass das Bediengebiet des On-Demand-Verkehrs Taunusstein („EMIL“) auch den Niedernhausener OT Engenhahn mit Wildpark umfasst, der hier in der Karte aber nicht dargestellt ist; es wird um Korrektur gebeten.

Der gesamte ÖPNV, aber insbesondere die Haltestelle als Zugangspunkt, muss barrierefrei ausgestaltet sein. Das PBefG fordert im Gesetzestext die Herstellung der Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 (vgl. Kapitel 2.1.2). **Nach diesem Datum sind Ausnahmen nur noch zulässig, wenn sie im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden.**

Wo findet sich die Nennung und Begründung der Ausnahmen im NVP-Entwurf konkret? Die Gemeinde Niedernhausen treibt den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen seit drei Jahren voran, kann aber noch nichts umsetzen, da der Bewilligungsbescheid des Landes Hessen (als Voraussetzung für die Beauftragung) seit nunmehr über einem Jahr aus sich warten lässt.

Die Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit im Sinne des Reisezeitverhältnisses zum Pkw ist auch für den Rheingau-Taunus-Kreis eine maßgebliche Zielsetzung. Es gilt, den ÖPNV durch regelmäßig verkehrende Verbindungen auf möglichst direkten Fahrtwegen zu beschleunigen sowie verständlicher zu gestalten.

*Diese Prämisse teilt die Gemeinde Niedernhausen, was in den Hinweis zur Einrichtung von Schnellbus-Verbindungen zwischen Niedernhausen und Wiesbaden (s. u.) mündet.*

**Geplante Änderungen an bestehenden Buslinien (nur soweit Niedernhausen betroffen ist):**

**Linie 230**

**Linienbündel Wiesbaden-Ost und Vordertaunus**

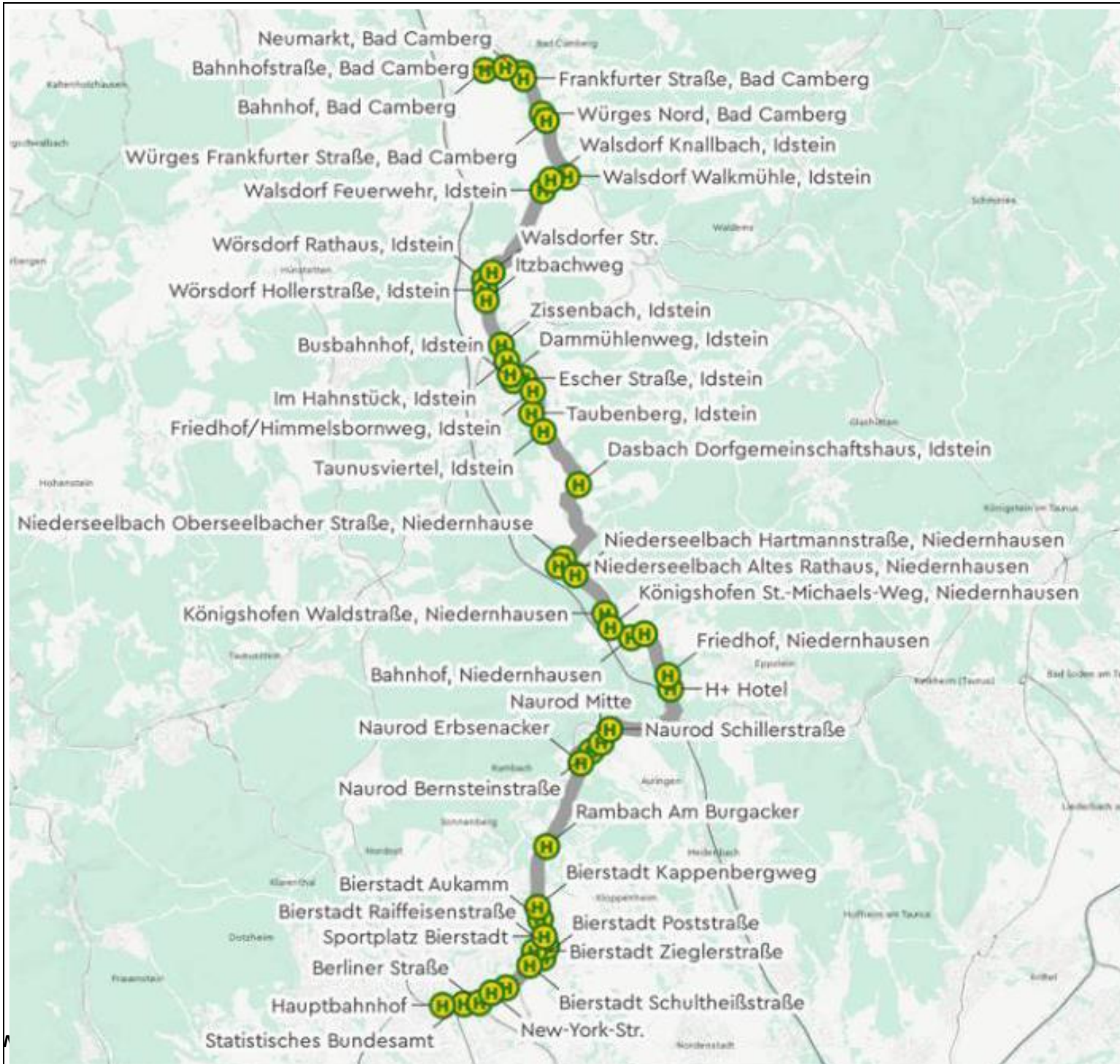
Durch die vorgeschlagenen Verlängerungen der Linien 223 und 230 steigert sich für beide Verbindungen die regionale Bedeutung erheblich. Aus diesem Grund ist eine Aufnahme dieser Linien in das regionale ÖPNV-Netz anstelle einer lokalen Zuordnung zu empfehlen. ... Mit der Verlängerung der Linie 230 über Niedernhausen hinaus nach Wiesbaden ergeben sich zusätzliche direkte Fahrtbeziehungen in den Osten Wiesbadens, beispielsweise in die Stadtteile Naurod und Bierstadt.

*Diese **räumliche und zeitliche Ausweitung der Linie 230** wird ausdrücklich befürwortet. Nach den vorliegenden Daten wird die Linie 230, die gegenwärtig nur wenige Linienfahrten ausweist, komplett in einen Linienverkehr umgewandelt. Insbesondere die Erweiterung der Fahrstrecke über die Haltestelle H+-Hotel, Naurod und Bierstadt in die Wiesbadener Innenstadt (Zielnetz) wird als Kompensation für die wegfallende Linie 22 mit weitgehend gleicher Streckenführung befürwortet.*

*Die Gemeinde Niedernhausen regt an, die Linie 230 analog zur bisherigen Linie 22 zum Hauptbahnhof zu führen und damit das Dornsche Gelände und Fußgängerzone (wie bei der Linie 22) direkt einzubinden. Die geplante Linienführung über die HS New-York-Straße und Berliner Straße erscheint weniger geeignet.*

### 230 Wiesbaden, Hauptbahnhof <-> Bad Camberg, Bahnhof

Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	37	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1499	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~570.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Idsteiner Land (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 1:00 Uhr
	Samstag	6:30 - 2:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	8:30 - 2:30 Uhr
Taktung (NVZ/SVZ):	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	60
Besonderheiten:	Aufnahme in RMV-Regionalbusnetz empfohlen	
Linienfunktion:	<p>Verbindung: WI Hbf - WI-Bierstadt - WI-Naurod - Niedernhausen  Erschließung: New-York-Straße, Bierstadt Sportplatz, H+Hotel  Erschließung: Oberseelbach, Dasbach, Idstein  Verknüpfung: WI Hbf --&gt; SPNV, Metrobus, Regional- und Lokalbus  Verknüpfung: WI-Bierstadt --&gt; Metrobus  Verknüpfung: Niedernhausen, Idstein, Bad Camberg --&gt; SPNV, Regional- und Lokalbus</p>	
feste Maßnahmen:	<p>Neue Haltestellen:  Am Haingraben,  Schau-ins-Land,  Schultheißstraße,  Sportplatz Bierstadt</p>	
flankierende Maßnahmen:	Busbeschleunigung Gustav-Stresemann-Ring	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Bad Camberg Bf. - Niedernhausen Bf.	Basis
	Niedernhausen Bf. - Wiesbaden Hbf	mittel
	Niedernhausen Bf. - Oberjosbach, Altes Rathaus	Ersatz für Linie 12
Reduktionsszenario:	Linie bleibt bestehen	

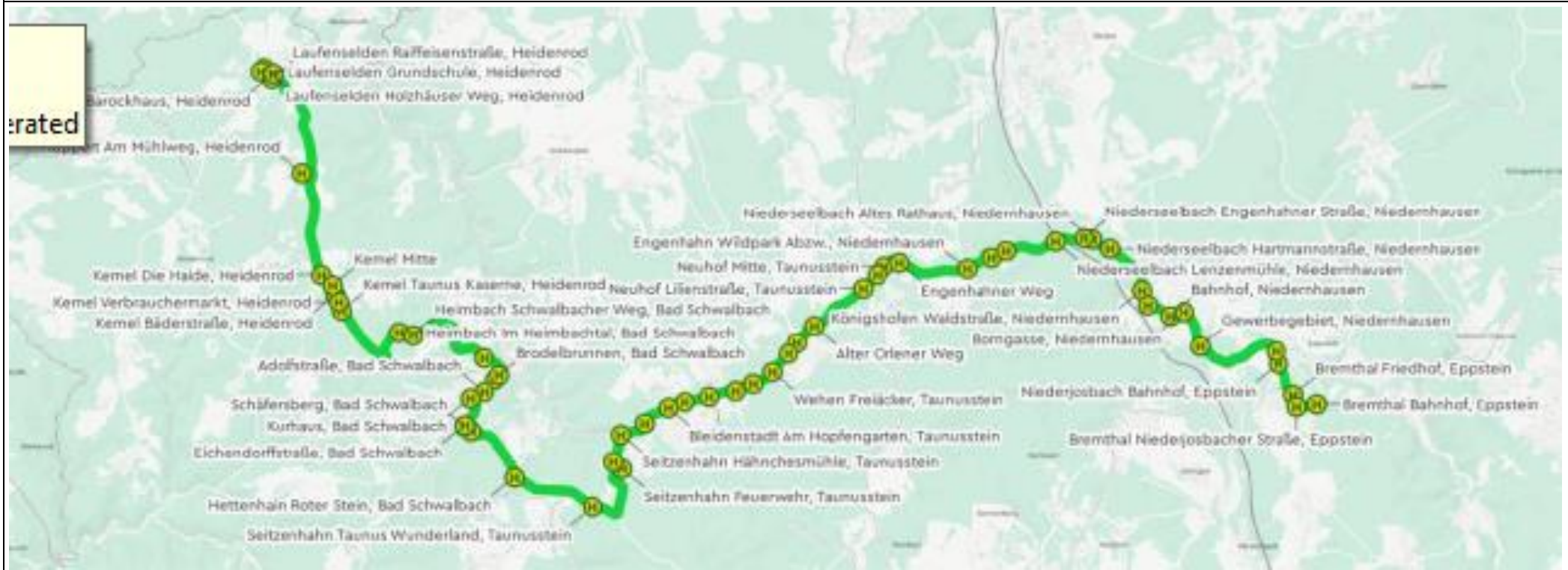


In dieser Kartendarstellung fehlt die Haltestelle „Am Eichwald“ in Niedernhausen, OT Oberseelbach. Soweit diese Haltestelle zukünftig nicht mehr angefahren werden soll (z. B. zur Fahrtzeitverminderung), fordert die Gemeinde Niedernhausen eine Wiederaufnahme, da sich ansonsten die Busanbindung des OT Oberseelbach (einzige Bushaltestelle im OT) deutlich verschlechtern würde.

Die von Niedernhausen nach Wiesbaden-Hbf. weiter geführte Linie 230 kann darüber hinaus in der Zusammenschau mit der neuen Wiesbadener Buslinie 12 nur teilweise die Funktion der bisherigen ESWE-Linie 22 übernehmen. Weiteres hierzu s. u.

Eine Zusammenschau der Linieneinführung der ESWE-Linie 22 (aktuell) und der neuen Linien 12 (ESWE) bzw. 230 (RTV) findet sich in Anlage 3.

## Linie 240



Die Linie 240, die im Status Quo bereits zwischen Hahn und Niedernhausen verkehrt, soll als zweite Kreisquerverbindung maßgeblich aufgewertet werden. So ist eine westliche Verlängerung der Linie über Bleidenstadt, Seitzenhahn, Bad Schwalbach und Kemel nach Laufenselden vorgesehen, wodurch sich eine deutliche Verbesserung der Netzkonnektivität ergibt, mit der insbesondere die Gemeinde Heidenrod einen besseren Anschluss in Richtung Bad Schwalbach und Taunusstein erhält. Die Fahrtrelation Bad Schwalbach – Niedernhausen ist durch die Verlängerung ebenfalls umsteigefrei realisierbar. Von Niedernhausen ist eine Verlängerung der Linie 240 nach Eppstein-Bremthal vorgesehen, durch die eine ganztägige Anbindung des Gewerbegebietes Niedernhausen erreicht wird. Insbesondere für Beschäftigte aus dem Großraum Frankfurt kann die Reisezeit zu diesem Arbeitsplatzstandort deutlich gesenkt werden.

*Diese Angebotsausweitung mit Anschluss des Gewerbegebietes Frankfurter Straße wird ausdrücklich befürwortet. Mit Aufnahme in den NVP geht die Gemeinde Niedernhausen davon aus, dass durch die Gemeinde **keine Kostenbeiträge zur ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Frankfurter Straße mehr zu leisten sind.***



240 Bremthal, Bahnhof <> Laufenselden, Raiffeisenstraße		
Produktkategorie	Regionalbus	
Streckenlänge (km)	55	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	1609	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~570.000	
Aufgabenträger:	RTV	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Gelenkbus	
Linienbündel:	Kreisquerverbindung (RTV)	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 23:30 Uhr
	Samstag	6:30 - 23:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	8:30 - 23:30 Uhr
Taktung (NVZ/SVZ):	HVZ/NVZ	60
	SVZ	60
	Nacht	-
Linienfunktion:	Verbindung: Kemel - Heimbach - Bad Schwalbach - Seitzenhahn Verbindung: Seitzenhahn - Taunusstein - Niedernhausen - Bremthal Erschließung: Laufenselden, Kemel, Heimbach Erschließung: Seitzenhahn, Engenhahn, Niedernhausen Gewerbegebiet Verknüpfung: Kemel Mitte --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Bad Schwalbach Kurhaus --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Bleidenstadt-West Bf. --> SPNV, Regionalbus Verknüpfung: Hahn Bf. --> SPNV, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Neuhof Mitte --> Regional- und Expressbus Verknüpfung: Niedernhausen Bf. --> SPNV, Regionalbus Verknüpfung: Bremthal Bf. --> SPNV, Regionalbus, Stadtbuss	
feste Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Barockhaus, Kemel Mitte, Wehen West, Engenhahner Weg, Forsthausstr., Bleidenstadt-West Bf.	
flankierende Maßnahmen:		
Prüfaufträge:	Taktverdichtung im Abschnitt Hahn <> Niedernhausen auf einen 30-Minuten-Takt	
Priorisierung:	Laufenselden, Raiffeisenstraße - Kemel, Die Haide	hoch
	Kemel, Die Haide - Niedernhausen, Gewerbegebiet	Basis
	Niedernhausen, Gewerbegebiet - Eppstein-Bremthal Bf.	hoch
Reduktionsszenario:	Linie bleibt bestehen (Abschnitt Kemel <> Niedernhausen)	

Mit den Basismaßnahmen wird ein Mindestangebot in Form eines Basisnetzes definiert, während das Zielnetz 2030 im Gesamten einen anzustrebenden Zielzustand darstellt.

Linie	Start/Ziel A	Start/Ziel B	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Priorität	NVP-Zielnetz	NVP-Basisnetz*	NVP-Reduktions-szenario	Anmerkungen
230	Bad Camberg Bahnhof	Niedernhausen Bahnhof	60	60	60	Basis	✓	✓	✓	
230	Niedernhausen Bahnhof	Wiesbaden Hauptbahnhof	60	60	60	Mittel	✓	X	X	
230	Niedernhausen Bahnhof	Oberjosbach, Altes Rathaus	60	60		Ersatz	X	✓	✓	Ersatz für entfallende Stadtbuslinie 12
240	Laufenselden, Raiffeisenstraße	Kemel, Die Haide	60	60	60	Hoch	✓	X	X	
240	Kemel, Die Haide	Niedernhausen, Gewerbegebiet	60	60	60	Basis	✓	✓	✓	
240	Hahn, Busbahnhof	Niedernhausen Bahnhof	60	60		Prüfauftrag	X	X	X	Kurzläufer zur Taktverdichtung
240	Niedernhausen, Gewerbegebiet	Bremthal Bahnhof	60	60	60	Hoch	✓	X	X	

### On-Demand-Verkehr („EMIL“)

Für das bisherige Bediengebiet des EMIL in Idstein wird eine Ausweitung nach Osten in das Idsteiner Land angestrebt. Das On-Demand-Angebot im Idsteiner Land zielt darauf ab, den Linienverkehr im Zielnetz zu ergänzen und allen Orten einen adäquaten Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen. Das Bediengebiet Idsteiner Land wird demgemäß in das des EMIL Idstein integriert. Anders als in Idstein sollen jedoch keine virtuellen Haltestellen geschaffen werden, sondern bestehende ÖPNV-Haltestellen für Ein- und Ausstiege genutzt werden. Auch ein Parallelfahrverbot soll gelten. On-Demand-Shuttles können also nur gebucht werden, wenn die angefragte Relation nicht von einer Buslinie bedient wird. Die Haltestelle „Am Eichwald“ in Oberseelbach, die sich außerhalb des Bediengebiets befindet, wird in Form einer sogenannten Feeder-Haltestelle ebenfalls über das On-Demand-Angebot bedient, um einen Anschluss an die Buslinie 230 nach Niedernhausen zu ermöglichen. Der Bedienungszeitraum des Angebotes erstreckt sich ebenfalls auf die Schwach- und Normalverkehrszeit.

Die Gemeinde hält ein **Einbeziehen des gesamten Gemeindegebietes in den ODV** für zielführend. Nur die Haltestelle „Am Eichwald“ in das ODV-Bediengebiet Idstein einzubeziehen wird als unbefriedigend eingeschätzt, weil ein Umstieg vom ODV an der Haltestelle „Am Eichwald“ in die Linie 230 zu einer unangemessen langen Reisezeit für die vergleichsweise kurze Strecke nach Niedernhausen (v. a. zum Bahnhof) führt. Die Gemeinde geht davon aus, dass eine solche Anbindung Niedernhausens über einen gebrochenen Verkehr kaum Akzeptanz finden wird. Weiter wird darauf hingewiesen, dass das Konzept zur Umgestaltung des Bahnhofsumfelds in Niedernhausen auch eine Reduzierung der Stellplätze auf dem Park&Ride-Platz am Bahnhof Niedernhausen vorsieht. Je nach Variante fallen zwischen 55 und 58 Stellplätze weg. Vor diesem Hintergrund erscheint ein ODV, der den Bahnhof Niedernhausen mit einschließt und somit die Zahl an Parkenden reduziert, von besonderer Bedeutung.

### Bushaltestellen – Veränderungen

Neue Haltestelle:

Nr.	Name (Vorschlag)	Lage	Linien	Begründung
<b>Niedernhausen</b>				
58	Engenhahn Forsthausstraße	Talstraße/Ecke Forsthausstraße	240	Verbesserte Erschließung von Engenhahn

Es ist eine neue Haltestelle der Linie 240 in Engenhahn geplant, die die Fußwege zur Haltestellen innerhalb des OT Engenhahn verkürzt.

### Entfallende Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis

Kommune	Name	Linien	Erläuterung
Niedernhausen	Niederseelbach Grundschule	x	Bedienung zukünftig ausschließlich im Schülerverkehr

Die Haltestelle bleibt bestehen und wird nur noch für den Schülerverkehr genutzt.

#### Geänderte Haltestellenlage:

Die Gemeinde weist darauf hin, dass:

- der Standort der **Haltestelle Ahornstraße** (Fahrtrichtung vom Bahnhof kommend) aus der Idsteiner Straße in die Ahornstraße (Höhe Tankstelle) verlagert ist und
- die Haltestelle Rathaus/ Borngasse bisher nur in einer Fahrtrichtung mit einem Haltestellenschild versehen ist, während die Gegenrichtung nicht als Haltestelle angefahren wird und nicht ausgebaut ist. Ein dauerhafter Ausbau beider Fahrrichtungen zu einer barrierefreien Haltestelle wird sich aufgrund der baulichen und straßenverkehrlichen Gegebenheiten (geringe Gehwegbreite ohne Verbreiterungsmöglichkeit; Lage an einer stark befahrenen Landesstraße in der Nähe zu einer zentralen ampelgesteuerten Kreuzung) sehr schwierig gestalten.

## 8.6.2. Entwicklung der Erschließungsqualität

### Zielnetz

Die Ergebnisse der Berechnung der Erschließungsqualität zeigen eine nahezu flächendeckende Verbesserung der Erschließungsqualität im Rheingau-Taunus-Kreis. Insbesondere in den Gemeinden im Zentrum des Kreises sowie den Gemeinden Idstein und Niedernhausen stellt sich im Vergleich zum Bestandsnetz zum Teil eine deutliche Verbesserung ein (vgl. Abbildung 116).

#### Main-Lahn-Bahn und Ländchesbahn

Das SPNV-Angebot auf der Main-Lahn-Bahn entspricht sowohl im Status Quo als auch im Zielfahrplan nicht den Anforderungen an eine regionale Hauptachse im Schienenverkehr. **Insbesondere das geringe Angebot außerhalb der Hauptverkehrszeit im Abschnitt Niedernhausen – Limburg fällt dabei negativ auf.** Um sowohl eine bessere Bedienungshäufigkeit als auch eine höhere Verbindungsqualität zu erreichen, ist die Entwicklung eines differenzierten Bedienungsangebots im Sinne eines Schnell-Langsam-Konzepts anzustreben. Insgesamt sind dabei folgende Maßnahmen zur Erweiterung des Linienangebots **denkbar**:

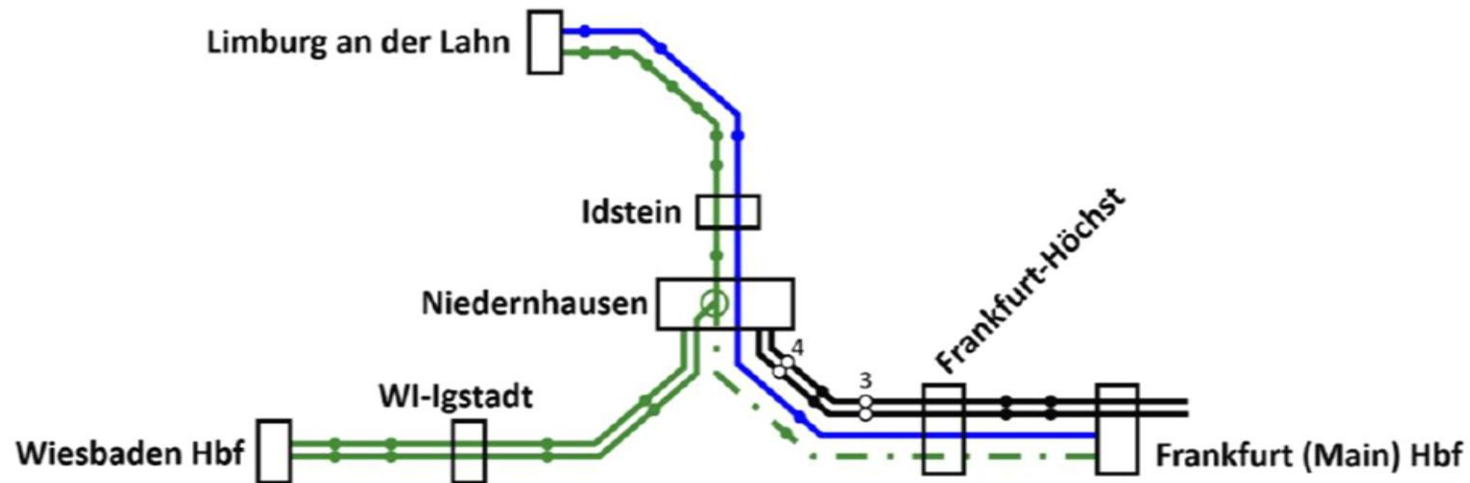
- Taktverdichtung der Regionalbahn Frankfurt (Main) Hbf. – Limburg an der Lahn
- Einführung eines ganztägigen Expressverkehrs auf der Relation Frankfurt (Main) Hbf. – Limburg an der Lahn
- Durchbindung und Elektrifizierung der Ländchesbahn nach Limburg an der Lahn
- Verlängerung der S-Bahn Rhein-Main nach Idstein

Um sowohl die Anforderungen an eine differenzierte Bedienung als auch das Ziel einer Erweiterung der Verbindungsvielfalt zu berücksichtigen, erscheint eine Kombination verschiedener Fahrtrelationen und verschiedener Produkte des SPNV auf der Main-Lahn-Bahn besonders gut für eine Untersuchung geeignet. Für den Rheingau-Taunus-Kreis und die Landeshauptstadt

Alle Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV-Angebotes außerhalb der HVZ werden befürwortet.

Wiesbaden ist das Ziel der Erhöhung der Verbindungsvielfalt von besonderer Bedeutung, daher wird für die fahrplantechnische Machbarkeit die Prüfung einer Variante aus Expressverkehren nach Frankfurt sowie regionalen Verkehren nach Wiesbaden in Form einer Ländchesbahn-Durchbindung auf die Main-Lahn-Bahn angeregt.

Abbildung 130: Vorzugsvariante Bedienungskonzept Main-Lahn-Bahn/Ländchesbahn



Quelle: Planersocietät; Die Definition der Vorzugsvariante erfolgte ohne Betrachtung betrieblicher Rahmenbedingungen

<p>Zur Verbesserung der Erschließungswirkung des SPNV ist insbesondere vor dem Hintergrund des anzustrebenden Schnell-Langsam-Konzepts die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte zu prüfen. Aufgrund der angestrebten Siedlungsentwicklung im Süden Niedernhausens ist ein zusätzlicher Haltepunkt Niedernhausen Süd auf sein Potenzial sowie auf die betriebliche Machbarkeit zu untersuchen. Mithilfe des Haltepunkts kann eine attraktive Verbindung insbesondere in Richtung Wiesbaden hergestellt werden. Sofern der Haltepunkt nach Prüfung nicht realisiert werden kann, ist zu prüfen, inwieweit das entstehende Neubaugebiet durch den Busverkehr erschlossen werden kann.</p> <p>Ebenfalls ist die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunkts in Niederseelbach zu prüfen. Dieser weist neben der Erschließung des Ortsteils der Gemeinde Niedernhausen auch Potenziale in der Verknüpfung mit dem Busverkehr. So kann die Anbindung an die Main-Lahn-Bahn sowohl für Taunusstein als auch für Waldems verbessert werden. Damit der Anschluss von Waldems an die Main-Lahn-Bahn gewährleistet werden kann, ist im Fall der Realisierung die Ausweitung des On-Demand-Korridors Idsteiner Land bis zum Haltepunkt wünschenswert, der auch einen potenziellen Feeder-Punkt darstellen kann.</p>	<p><i>Einen zusätzlicher SPNV-Haltepunkt Niedernhausen-Süd hält die Gemeinde Niedernhausen im Bereich des ehem. Rhein-Main-Theaters für sinnvoll, da auch dort aktuell das Wohngebiet „Theaterquartier“ geplant ist. Es wird jedoch an anderer Stelle (Teil A, S. 26) darauf hingewiesen, dass sich ein entsprechender Haltepunkt als fahrplantechnisch nicht realisierbar herausgestellt habe. Es wird um entsprechende Klärung gebeten.</i></p>
<p><b>Stärkung der Kreisquerverbindungen</b></p> <p>Die Kreisquerverbindungen 240 und 265 stellen das Rückgrat des tangentialen ÖPNV im Rheingau-Taunus-Kreis dar. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass auf den durch diese Linien befahrenen Achsen keine SPNV-Angebote als schnelle Alternative bestehen, ist eine Beschleunigung der Buslinien zukünftig anzustreben. Aufgrund dieses Ziels zur Linienbeschleunigung ist beispielsweise die Nutzung direkterer Linienwege sowie das Auslassen von Halten denkbar, wobei beide Maßnahmen einen Rückgang der Erschließungsqualität zur Folge haben. Aus diesem Grund ist mittelfristig die Einführung eines differenzierten Bedienungskonzepts entlang dieser Achsen zu prüfen, auf denen die schnelle Kreisquerverbindung jeweils durch eine zusätzliche Linie mit erschließender Funktion ergänzt wird. Denkbar sind dabei zum Beispiel die folgenden Linien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Expressbus: Laufenselden &lt;&gt; Kemel &lt;&gt; Bad Schwalbach &lt;&gt; Bleidenstadt &lt;&gt; Hahn &lt;&gt; Wehen &lt;&gt; Neuhof &lt;&gt; Niederseelbach &lt;&gt; Niedernhausen &lt;&gt; Bremthal ...</li> <li>• Lokalbus als Ergänzung: Bad Schwalbach &lt;&gt; Born &lt;&gt; Watzhahn &lt;&gt; Bleidenstadt &lt;&gt; Hahn &lt;&gt; Wehen &lt;&gt; Neuhof &lt;&gt; Wildpark &lt;&gt; Niederseelbach &lt;&gt; Oberseelbach &lt;&gt; Niedernhausen</li> </ul> <p>Mit der Erweiterung des Linienangebots auf den Kreisquerverbindungen können dabei entscheidende Verbesserungen im ÖPNV-Angebot erreicht werden, die jedoch auch einen Anstieg der Betriebsleistung zur Folge haben. Aus diesem Grund ist es empfehlenswert, zur Umsetzung dieses differenzierten Bedienungskonzepts anstelle der Einführung neuer Linien eine Aufwertung der Kreisquerverbindungen 240 und 265 zu Expressbussen und eine Erweiterung der Linien 173 und 242 als ergänzende Angebote im Lokalbusnetz voranzutreiben. Insgesamt ergeben sich durch diese Maßnahme die folgenden Verbesserungen für den Fahrgast:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkürzung der Reisezeit auf den Relationen Bad Schwalbach &lt;&gt; Taunusstein &lt;&gt; Niedernhausen und Eltville &lt;&gt; Schlangenbad &lt;&gt; Taunusstein &lt;&gt; Idstein ...</li> <li>• Verbesserte Bedienungshäufigkeit auf den Relationen Seitzenhahn &lt;&gt; Taunusstein, Taunusstein &lt;&gt; Niedernhausen und Taunusstein &lt;&gt; Idstein</li> <li>• Höhere Erschließungswirkung für Hettenhain, Wehen, Neuhof, Siedlung Wildpark sowie Nieder- und Oberseelbach</li> </ul>	<p><i>Die Einführung der hier vorgeschlagenen Express- und Lokalbuslinie wird befürwortet.</i></p>

## NVP Wiesbaden – Neuordnung der Buslinien (ESWE-Linie 22 – neue Linie 12/43)

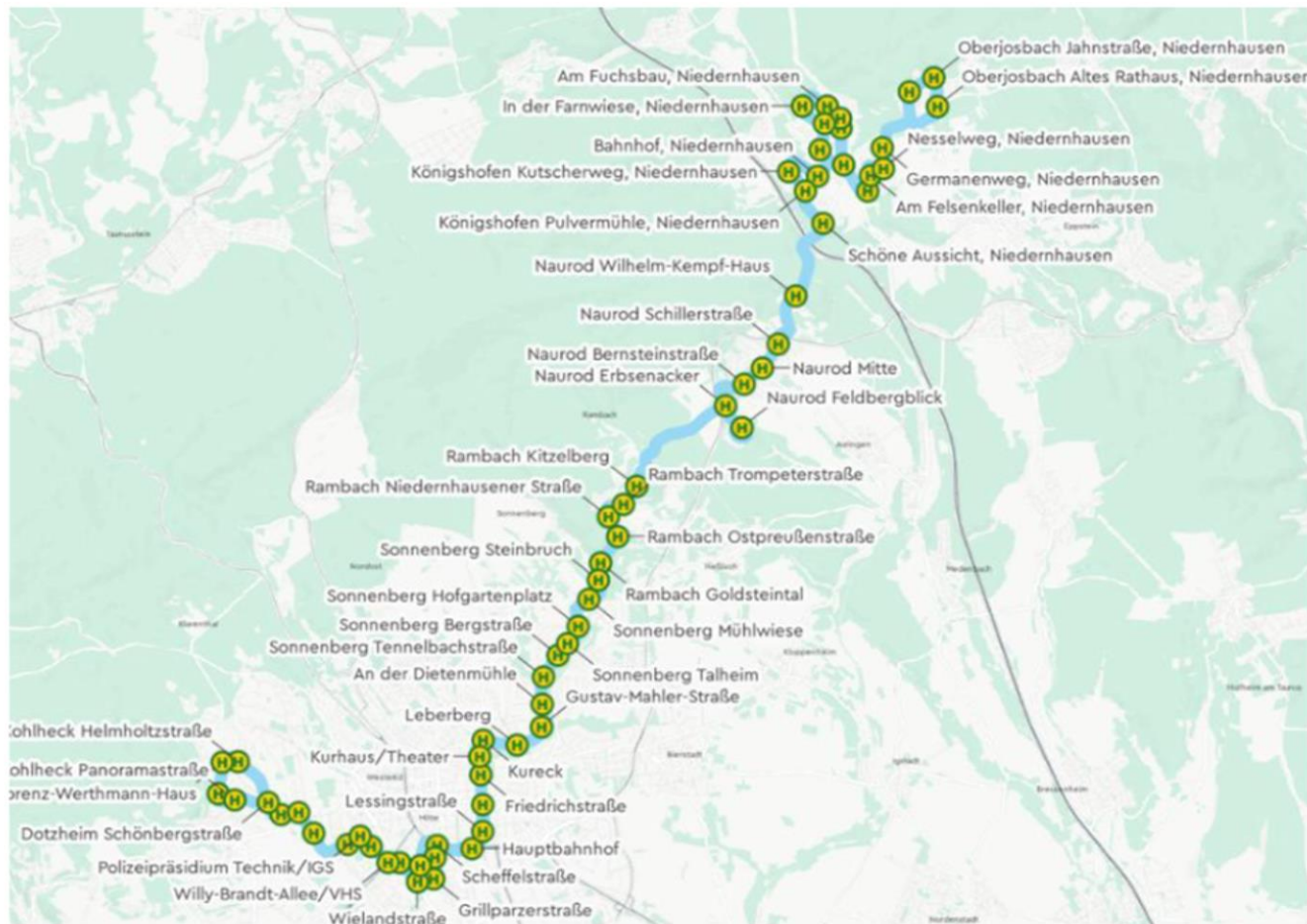
Die im Folgenden dargestellten Liniensteckbriefe stellen den Netzzustand gemäß dem Zielkonzept 2030 dar.

### 12 Kohlheck, Langendellschlag <> Niedernhausen Bahnhof (<> Oberjosbach, Altes Rathaus)

Produktkategorie	Stadtbus - Radialnetz	
Streckenlänge (km)	28	
Fahrplankilometer/Werktag (km)	2019	
Fahrplankilometer/Jahr (km)	~720.000	
Aufgabenträger:	LNO Wiesbaden	
Fahrzeugtyp Normalverkehrszeit:	Solobus	
Linienbündel:	Stadtbus Wiesbaden	
Betriebszeiten:	Montag bis Freitag	4:30 - 0:00 Uhr   5:30 – 20:30 Uhr
Abschnitt Kohlheck <> Niedernhausen   Abschnitt Niedernhausen <> Oberjosbach	Samstag	4:30 - 0:00 Uhr   5:30 – 20:30 Uhr
	Sonn- und Feiertag	6:30 - 0:00 Uhr   11:00 – 20:30 Uhr
Taktung: Abschnitt Kohlheck <> Niedernhausen   Abschnitt Niedernhausen <> Oberjosbach	HVZ/NVZ	30   60
	SVZ	30   -
	Nacht (Woche)	1 Fahrt   -
	Nacht (Wochenende)	1 Fahrt   -
Linienfunktion:	Verbindung: Niedernhausen - Rambach - Sonnenberg - Innenstadt - Hbf Verbindung: Hbf - Dichterviertel - Europaviertel - Kohlheck Erschließung: Langendellschlag Erschließung: Europa- und Dichterviertel Erschließung: Niedernhausen, Oberjosbach Verknüpfung: Niedernhausen Bf. --> SPNV, Regionalbus Verknüpfung: Hauptbahnhof --> SPNV, Metrobus, Regional- und Expressbus Verknüpfung: Dotzheim Bf. --> SPNV	
Maßnahmen:	Neue Haltestellen: Museumsquartier/RMCC, Lessingstraße, Presberger Straße/JVA, Panoramastraße	
flankierende Maßnahmen:	Neuordnung ruhender Verkehr Sonnenberger/Danziger Straße; Reduktion des Parkraums in der Wielandstraße	
Prüfaufträge:		
Priorisierung:	Oberjosbach, Altes Rathaus - Niedernhausen Bf.	mittel
	Niedernhausen Bf. - Sonnenberg, Hofgartenplatz	mittel
	Sonnenberg, Hofgartenplatz - Kohlheck, Schönbergstraße	Basis
	Kohlheck, Schönbergstraße - Kohlheck, Langendellschlag	hoch

Die bisherige ESWE-Linie 22 geht im Zielkonzept des NVP in den Linien 12 (Zielnetz) bzw. 43 (Basisnetz) auf, die ab Naurod allerdings einen anderen Linienweg über Rambach und Sonnenberg zum Hauptbahnhof nimmt. Eine Anbindung der Wiesbadener Innenstadt über die Haltestellen Fichtestraße/Handwerkskammer und Dernsches Gelände über die Linie 12/43 erfolgt nicht mehr. Diese Direktanbindung wird auch über die vorgesehene Linie 230 nicht erfolgen. Somit wäre eine Direktanbindung der Fahrgäste aus Niedernhausen an die Innenstadt/ Fußgängerzone nicht mehr gegeben. Weiter hätte dies zur Folge, dass Schüler/innen aus Niedernhausen keine direkte Busverbindung zur Martin-Niemöller-Schule/BTZ Wiesbaden (Haltestelle Fichtestraße/Handwerkskammer) als weiterführende Schule mehr zur Verfügung hätten. Deshalb ist aus Sicht der Gemeinde Niedernhausen der Fahrtweg entweder der Linie 230 und der Linie 12/43 derart zu ändern, dass eine **Linienführung über die Haltestellen Dernsches Gelände/ Schwalbacher Straße** erfolgt. Die Gemeinde bevorzugt eine Linienführung der Linie 230 zwischen Naurod und Wiesbaden-Hauptbahnhof analog zur aktuellen Linienführung der ESWE-Linie 22.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Zielkonzept 2030 die Linie 12 im OT Oberjosbach als Wendeschleife eine Linienführung über Limburger Straße und Jahnstraße (und damit wohl Fasanenweg – Dr.-Jakob-Wittemann-Straße – Limburger Straße) vorsieht. Mit dieser Linienführung kann allerdings die einge-



gezeichnete **Haltestelle Altes Rathaus Oberjosbach nicht mehr angefahren werden** (Die Busse müssten sonst rückwärts aus der Limburger Straße in die Untergasse stoßen). Deshalb wird dringend empfohlen, **als Buswendeschleife im OT Oberjosbach die bisherige Linienführung der Linie 22 (Limburger Straße - Niederjosbacher Straße – Wiesenstraße – Untergasse – Limburger Straße) beizubehalten**. Die Haltestelle Oberjosbach, Altes Rathaus, muss weiterhin im Streckennetz einbezogen sein, weil sie zum einen vor Jahren von der örtlichen Gemeinschaft mit viel ehrenamtlichem Engagement errichtet wurde und zum anderen für den barrierefreien Ausbau vorgesehen ist.

Darüber hinaus regt die Gemeinde Niedernhausen an, dass der Linie 12/43 ab Oberjosbach **mehrere Schnellbusverbindungen** (z. B. zwei Fahrten jeweils in der morgendlichen und nachmittäglichen HVZ) ergänzend beigestellt werden, die Oberjosbach in direkter Führung über die Limburger Straße, Feldbergstraße und Wiesbadener Straße mit Wiesbaden verbinden. Die Gemeinde Niedernhausen hält dabei für diese Schnellbusverbindungen folgende Haltestellen auf dem Gebiet der Gemeinde Niedernhausen für ausreichend:

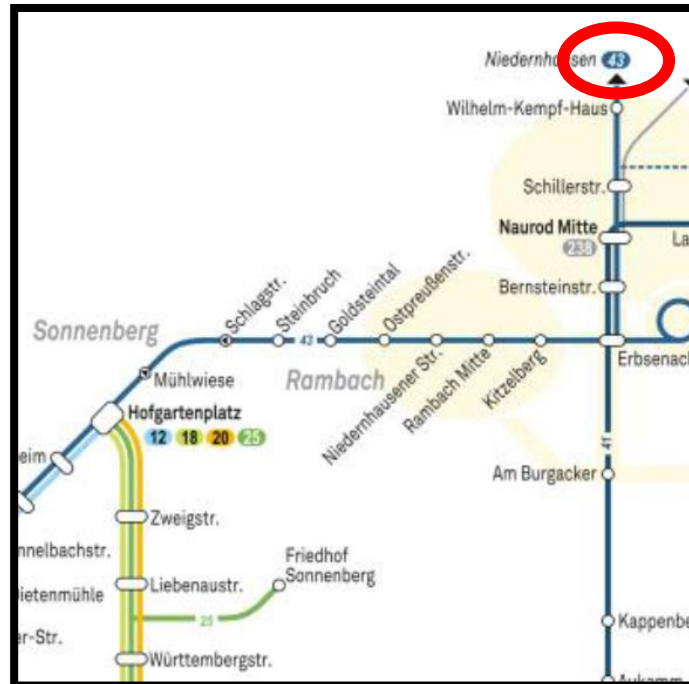
- Oberjosbach, Altes Rathaus,
- Oberjosbach, Hartemußweg,
- Niedernhausen, Rathaus (neu einzurichtende Haltestelle in der Feldbergstraße Höhe Tegut-Markt vor der Fußgängerampel) und
- Niedernhausen, Wiesbadener Straße.



Weiter geht die Gemeinde Niedernhausen davon aus, dass mit der Neukonzeption der ESWE-Linie 22, die die Gemeinde Niedernhausen zukünftig nicht mehr anbindet, für diese Linie **kein Infrastrukturkostenausgleich** an RTV und somit **keine Ausgleichszahlung der Gemeinde Niedernhausen an RTV** mehr anfällt. Ob eine analoge Zahlung für die Anbindung durch die Linie 12/43 erfolgen soll, ist noch zu verhandeln.

Zielnetz Wiesbaden (Linie 12):

Basisnetz Wiesbaden (Linie 43):



Bzgl. der Anbindung Niedernhausens nach Wiesbaden wird auf Folgendes hingewiesen und um Klärung des Sachverhalts gebeten:

Die Busanbindung nach Niedernhausen erfolgt im Zielnetz über die Linie 12, im Basisnetz jedoch über die Linie 43.



## Zielnetz 2030 für den Rheingau-Taunus-Kreis:

### Priorisierung von Linienabschnitten

#### Priorisierungsübersicht im Stadtbusnetz

Linie	Start/Ziel A	Start/Ziel B	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ	Priorität	NVP-Zielnetz	NVP-Basisnetz
12	Oberjosbach, Altes Rathaus	Niedernhausen Bahnhof	60	60		Mittel	✓	X
12	Niedernhausen Bahnhof	Sonnenberg, Hofgartenplatz	30	30	30	Mittel	✓	X
12	Sonnenberg, Hofgartenplatz	Kohlheck, Schönbergstraße	30	30	30	Basis	✓	✓
12	Kohlheck, Schönbergstraße	Kohlheck, Langendellschlag	30	30	30	Hoch	✓	✓
12	Kohlheck, Schönbergstraße	Kohlheck, Waldviertel	30	30	30	Ersatz	X	✓

#### Grundsätzlicher Hinweis:

Das hessische ÖPNV-Gesetz als Rechtsgrundlage für den Nahverkehrsplan gibt in § 14 (Nahverkehrspläne), Abs. 4, vor:

(4) Die Nahverkehrspläne sollen mindestens enthalten:

...

8. ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.

Der vorliegende Entwurf enthält **keine** Aussagen zu einem Finanzierungskonzept sowie keine Aussage, warum kein entsprechendes Konzept vorgelegt wurde. Ein Finanzierungskonzept ist jedoch unerlässlich für die Planung zukünftiger Haushalte – insbesondere, wenn die kreisangehörigen Städte und Gemeinden über die Ausgleichszahlungen oder sonstige vertragliche Vereinbarungen an den Kosten beteiligt werden sollen. Deshalb wird die Vorlage eines Finanzierungskonzeptes gefordert, das zumindest die Kosten und ggfs. Investitionen eines umgesetzten Basisnetzes im Rheingau-Taunus-Kreis auf der Basis vorliegender Kostensätze für 2024 und fortgeschrieben bis 2030 mit Schätzwerten darstellt.