Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Main-Taunus-Kreis 2025

Endfassung nach Beschlussfassung im Kreistag 03.11.2025

main-taunus-kreis

Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH

MTV Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbh

Fortschreibung des Nahverkehrsplans Main-Taunus-Kreis 2025

Endfassung nach Beschlussfassung im Kreistag 03.11.2025

Auftraggeber:

MTV Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH
Am Untertor 6
65719 Hofheim am Taunus

Main-Taunus-
Verkehrsgesellschaft mbH

Auftragnehmer:

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
Dipl.-Ing. Mathias Schmechtig

Wilhelmshöher Allee 274, 34131 Kassel

Tel.: 0561 – 988 349-65
Fax: 0561 – 988 349-68
E-Mail: info@mathias-schmechtig.de

www.mathias-schmechtig.de

Michaela Willmann – Ekaterina Moser – Johanna Fuhrmann – Antje Wirsing – Mathias Schmechtig

Kassel, 17. November 2025

Inhalt:

0 Einleitung 1
1 Prozess und Aufstellung des Nahverkehrsplans 2
1.1 Anlass für Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2
1.2 Bearbeitungsprozess 2
1.3 Gesetzliche Grundlagen 4
1.4 Planerische Grundlage 5
1.4.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung 6
1.4.2 Regionaler Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverkehrsbundes 9
1.4.3 Nahverkehrspläne der benachbarten Aufgabenträger 9
1.4.4 Empfehlungen für die Fortschreibung lokaler Nahverkehrspläne in Hessen 11
2 Raumstrukturanalyse 12
2.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen 12
2.2 Zentralörtliche Gliederung 12
2.3 Siedlungsstruktur und Einwohnerentwicklung 14
2.3.1 Einwohnerstruktur und Einwohnerverteilung 15
2.3.2 Einwohnerentwicklung 15
2.3.3 Demografische Entwicklung 17
2.4 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen 19
2.4.1 Wirtschaftsstruktur 19
2.4.2 Pendlerrelationen 20
2.5 Schulstandorte 21
2.6 Versorgungsstandorte 23
2.6.1 Einzelhandelsstandorte 23
2.6.2 Krankenhäuser und Gesundheitszentren 23
2.7 Tourismus und Freizeiteinrichtungen 24
2.8 Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 26
2.8.1 Hintergrundinformationen, Methodik und Vorgehensweise 26
2.8.2 Wesentliche Ergebnisse 26

3 Nahverkehrsstruktur im Main-Taunus-Kreis 32
3.1 Aufgabenträgerschaft 32
3.2 Organisations- und Tarifstruktur 33
3.3 Schienenpersonennahverkehr 35
3.3.1 Streckennetz 35
3.3.2 Bedienungsangebot 38
3.4 Straßengebundener ÖPNV 39
3.4.1 Verkehrsunternehmen 39
3.4.2 Bedienungsangebot 40
3.5 Verknüpfungspunkte 51
3.5.1 Verknüpfung SPNV - Bus 51
3.5.2 Verknüpfung Bus - Bus 60
3.6 Leistungsdaten 61
3.7 Haltestellen und Fahrzeuge 61
3.7.1 Fahrzeugausstattung 61
3.7.2 Haltestellenausstattung 63
4 Bilanzierung – wesentliche Entwicklungen seit 2017 70
4.1 Rückblick: Nahverkehrsplan 2014 für den Main-Taunus-Kreis 70
4.2 Veränderungen seit dem letzten lokalen Nahverkehrsplan 70
5 Mängel- und Schwachstellenanalyse 73
5.1 Einschätzung zur ÖPNV-Erreichbarkeit im Main-Taunus-Kreis 73
5.2 Bewertung der ÖPNV-Angebotsqualität 73
5.2.1 Bewertung der Erschließungsqualität 74
5.2.2 Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität 79
5.3 Effizienz der Leistungserstellung 88
5.4 Busbahnhöfe und zentrale Verknüpfungshaltestellen 91
5.5 SWOT-Analyse 96
6 Leitbild der Nahverkehrsplanung im Main-Taunus-Kreis 99
6.1 Ziele und Perspektiven im Kontext aktueller Trends 99
6.2 Vorgehensweise und Methodik 99
6.3 Visualisierung und Inhalte des Leitbildes 101

7 Ausreichende Verkehrsbedienung 108
7.1 Hintergrund 108
7.2 Qualitätsvorgaben an die Ausgestaltung des ÖPNV 109
7.3 Qualitätsstandards und Qualitätsziele 109
7.4 Qualitätskriterien des ÖPNV-Angebotes 110
7.4.1 Qualitätskriterium „Angebotsqualität" 113
7.4.2 Qualitätskriterium „Information" 121
7.4.3 Qualitätskriterium „Zeit/ Zuverlässigkeit" 125
7.4.4 Qualitätskriterium „Serviceleistungen" 129
7.4.5 Qualitätskriterium „Anforderungen an den Komfort" 133
7.4.6 Qualitätskriterium „Sicherheit" 146
7.4.7 Qualitätskriterium „Umwelt" 147
8 Sicherung und Steuerung der Qualitätsstandards 148
8.1 Grundsätze 148
8.2 Stufen des Qualitätsmanagements 148
8.3 Berichtswesen 150
8.3.1 Sofort-Meldungen 150
8.3.2 Turnusmäßige Qualitätsberichte 151
8.3.3 Maßnahmen der Qualitätssicherung 151
9 Betriebliche Qualitätsstandards und -pflichten 154
9.1 Betriebsstätte und Betriebsleitstelle 154
9.2 Verantwortliche Ansprechpersonen auf Seiten des Betreibers 155
9.3 Betriebs-, Verspätungs- und Störfallmanagement 156
9.4 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem ITCS 159
9.5 Sozialstandards 160
9.6 Gesundheitsschutz 160
10 Prognose der zukünftigen Mobilitätsentwicklung 161
10.1 Prognose der Verkehrsentwicklung 161
10.2 Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten 162
10.2.1 Bevölkerungsentwicklung 162
10.2.2 Demografische Entwicklung 162
10.2.3 Strukturentwicklung 163

10.3 Allgemeine Trends der Mobilitätsentwicklung 166
10.3.1 Einfluss von Megatrends 166
10.3.2 Allgemeine Entwicklungen der Mobilität – Globaltrends 167
10.3.3 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität 168
10.4 Entwicklung des ÖPNV in Zeiten der Corona-Pandemie 170
10.5 Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens im Main-Taunus-Kreis 171
11 Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum 173
11.1 Stand der Barrierefreiheit im Main-Taunus-Kreis 173
11.2 Belange der Barrierefreiheit 173
11.3 Schaffung barrierefreier Wegeketten 177
11.4 Anforderungen von Nutzenden mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen 178
11.5 Leitlinien zur Schaffung der "vollständigen Barrierefreiheit" im ÖPNV 182
11.6 Anforderungen zur Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV (Optimallösung der Barrierefreiheit) 187
11.6.1 Maßnahmenfeld „Haltestellen" 187
11.6.2 Maßnahmenfeld „Fahrzeuge" 189
11.6.3 Maßnahmenfeld „Fahrgastinformation/ Vertrieb" 193
11.6.4 Maßnahmenfeld „Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement" 195
11.6.5 Maßnahmenfeld „Fähigkeiten und Kenntnisse Personal" 196
11.6.6 Maßnahmenfeld „Service/ Trainingsangebote" 196
11.7 Festlegung von Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit 197
11.7.1 Allgemeine Ausnahmen an Haltestellen 197
11.7.2 Spezifische Ausnahmen an Haltestelleninfrastruktur 199
11.7.3 Fahrzeuge 199
11.7.4 MTV-Webseiten 200
12 Strategie zur Elektrifizierung des Busverkehrs 201
13 Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs 207
13.1 Strategische Ausrichtung 207
13.2 Zu berücksichtigende Planungen 208
13.2.1 Regionaler Nahverkehrsplan des RMV 208
13.2.2 Nahverkehrsplan Frankfurt am Main 211
13.2.3 Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis 212

13.2.4 Regionaltangente West 212
13.2.5 Wallauer Spange 213
13.2.6 RMV-Linienbündel „Vordertaunus" – Konzept für neue Regionalbuslinien 214
13.3 Planungsüberlegungen der Städte und Gemeinden 215
13.3.1 Stadt Bad Soden am Taunus 215
13.3.2 Stadt Hofheim am Taunus 216
13.3.3 Stadt Hattersheim am Main 217
13.3.4 Stadt Flörsheim am Main 217
13.4 Kreisquerverbindungen 218
13.4.1 Methodik 218
13.4.2 Kreisquerverbindungen mit Handlungsbedarf 221
13.5 Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe 226
13.5.1 Handlungsschwerpunkte 226
13.5.2 Definition der Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe 227
13.5.3 Handlungsfeld I: Sicherung eines verlässlichen Nahverkehrs 235
13.5.4 Handlungsfeld II: Optimierung und Verbesserung des Angebotes ... 243
13.5.5 Handlungsfeld III: Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Verkehrserstellung 266
13.5.6 Handlungsfeld IV: Schaffung einer leistungsfähigen und klimagerechten Verkehrsinfrastruktur 268
13.5.7 Handlungsfeld V: Ausbau der Fahrgastinformation 283
13.5.8 Handlungsfeld VI: Dekarbonisierung der Busflotte 292
13.5.9 Handlungsfeld VII: Schaffung intermodaler Verknüpfungen 293
13.5.10 Handlungsfeld VIII: Aufbau eines nachhaltigen QMS und effizienter Prozesse 296
13.5.11 Handlungsfeld IX: Ausbau der Barrierefreiheit 299
14 Linienbündelung 306
15 Finanzierung und Controlling-System 307
15.1 Grundsätze 307
15.2 Organisationskonzept 308
15.3 Finanzierung der Verkehrsleistungen 310

15.4 Finanzierung der NVP-Maßnahmen 314
15.4.1 Maßnahmen in Trägerschaft der MTV 314
15.4.2 Finanzierung der NVP-Maßnahmen in Trägerschaft der Kommunen 322
15.5 Konsequenzen für die Umsetzung 322
15.6 Controlling-System 323
16 Ausblick auf die Umsetzung 324

Tabellen

1 Lage und Achsen des Main-Taunus-Kreises 13

2 Wesentliche Ergebnisse der Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Main-Taunus-Kreis (2022) 27

3 Übersicht SPNV-Angebot im Main-Taunus-Kreis (Stand Februar 2023) 36

4 Betreiber für die Linien nach Linienbündel im Main-Taunus-Kreis (Stand Januar 2022) 40

5 Aufgabe und Angebot der lokalen Linien des MTV nach Linienbündel (Stand Fahrplan 2023) 42

6 Aufgabe und Angebot der regionalen Linien im Main-Taunus-Kreis (Stand Fahrplan 2023) 46

7 Übersicht Verknüpfung zwischen SPNV und Bus (Stand Januar 2023) 51

8 Verknüpfungspunkte mit fehlender Verknüpfung zwischen Bus und Bahn – Kelkheim (Taunus)-Hornau Bahnhof 54

9 Verknüpfungspunkte mit fehlender Verknüpfung zwischen Bus und Bahn – Schwalbach am Taunus – Limes Bahnhof 56

10 Verknüpfungspunkte mit Verknüpfung zwischen Bus und Bahn – Hattersheim am Main Bahnhof 58

11 Barrierefreier Ausbau an SPNV-Zugangsstellen (aktueller Stand sowie Planungen) 65

12 Veränderungen seit dem Nahverkehrsplan ab 2014 71

13 Bereiche mit erkennbaren Erschließungsdefiziten im Main-Taunus-Kreis 75

14 Relationen mit Abweichungen von den definierten Standards im Bedienungs- und Verbindungsangebot (Anforderungskategorien A1) mit Handlungsbedarf 84

15 Busbahnhöfe und zentrale Verknüpfungshaltestellen mit gravierenden Mängeln 91

16 Übersicht Qualitätskriterien 111

17 Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster im Main-Taunus-Kreis 115

18 Standards „Erschließungsqualität" Main-Taunus-Kreis – Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche 117

19 Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie A – Verbindungen ins zugehörige Mittelzentrum) 119

20 Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie B – Verbindungen ins Oberzentrum Frankfurt a. M., (Wiesbaden bei Auspendlern > 1.500) 119

21 Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie C – Anbindung der Ortsteile an das zugehörige Grundzentrum (Unter- oder Kleinzentrum)..... 120

22 Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie D – Anbindung der Kernstädte (Mittel- Grundzentren) an den Flughafen Frankfurt a. M.) 120

23 Standards für die mittlere Besetzung in der definierten Verkehrszeit . 134

24 Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge im Linienverkehr... 135

25 Vorhaben zur Wohnflächenentwicklung der Städte und Gemeinden im Main-Taunus-Kreis bis 2030..... 164

26 Vorhaben zur Gewerbeflächenentwicklung der Städte und Gemeinden im Main-Taunus-Kreis bis 2030..... 165

27 Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV" aus Sicht verschiedener Benutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen 178

28 Maßnahmen des RNVP RMV mit Relevanz für den Main-Taunus-Kreis 209

29 Linienübersicht Haltepunkt „Wallauer Spange"..... 214

30 Mobilitätskonzept Bad Soden am Taunus: Handlungsfelder und Maßnahmen mit ÖPNV-Bezug 216

31 Relevante Kreisquerverbindungen mit Handlungsbedarf..... 221

32 Struktur der Maßnahmensteckbriefe..... 229

33 Überblick Handlungsfelder und Maßnahmen 230

34 Linienbündelung im Main-Taunus-Kreis..... 306

35 Abschätzung der Kostenwirksamkeit der Angebotsmaßnahmen (Maßnahmenträger MTV) 315

36 Abschätzung der Kostenwirksamkeit der Infrastrukturmaßnahmen (Maßnahmenträger MTV) 318

37 Abschätzung der Kostenwirksamkeit der sonstigen Maßnahmen (Maßnahmenträger MTV) 320

Abbildungen

1 Gesetzliche Grundlagen 5
2 Planerische Grundlagen 6
3 Raumstrukturelle Kennwerte 14
4 Bevölkerungsstruktur im Main-Taunus-Kreis 16
5 Bevölkerungsentwicklung im Main-Taunus-Kreis (2010 – 2022)..... 16
6 Verteilung der Altersgruppen „Jung" und „Alt" an der Gesamtbevölkerung 17
7 Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Main-Taunus-Kreis (2010 – 2022)..... 18
8 Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort (2010 – 2022) 20
9 Regionale Verteilung der Pendlerströme (Juni 2021) 21
10 Schulstandorte im Main-Taunus-Kreis 22
11 Entwicklung der Schülerzahlen im Main-Taunus-Kreis (Schuljahr 2022/ 23) 22
12 Entwicklung der Übernachtungen im Main-Taunus-Kreis (2010 bis 2022)..... 24
13 ÖPNV-relevante Ziele 25
14 Angebot und Verantwortlichkeiten der Verkehre im Main-Taunus-Kreis 32
15 Verkehrsstrukturen und -leistungen im Main-Taunus-Kreis..... 33
16 Bedienungsangebot im SPNV im Main-Taunus-Kreis (Grundangebot). 38
17 Strukturdaten des ÖPNV im Main-Taunus-Kreis (Stand 2023)..... 39
18 Strukturdaten des Liniennetzes im Main-Taunus-Kreis..... 41
19 Die Expressbus-Linie X17 des RMV 47
20 Der On-Demand-Shuttle „Colibri" in Hofheim am Taunus 48
21 Liniennetz im Main-Taunus-Kreis (Fahrplan 2023)..... 48
22 Das Bedienungsangebot im MTK 49
23 Erläuterung zur Lesbarkeit der Anschlussuhren..... 53
24 Leistungsdaten der MTV-Buslinien nach Linienbündel 61
25 Fahrzeugbestand der Linienbündel der MTV (2022) 62
26 Elektrobus der MTV 62
27 Fahrzeugdesign der MTV..... 62

28 Standard des barrierefreien Haltestellenausbaus im Main-Taunus-Kreis (Beispiel: Kelkheim (Taunus), Rathaus) 63

29 Barrierefreier Haltestellenausbau im Main-Taunus-Kreis (2016 – 2024) 64

30 Nach aktuellem „Stand der Technik" ausgebaute Verknüpfungshaltestellen mit niederflurgerechtem Hochbord (22 cm) und taktilem Leitsystem/ Bodenindikatoren (Beispiel: Haltestelle Bahnhof, Sulzbach (Taunus); 68

31 Bahnhof Eppstein: moderne Verknüpfungsanlagen mit hohem Ausbaustandard hinsichtlich der Barrierefreiheit 69

32 Erschließungswirkung im ÖPNV-System des Main-Taunus-Kreises 74

33 Bedienungsqualität im Main-Taunus-Kreises (Kategorie A: Anbindung an das zugehörige Mittelzentrum) 80

34 Bedienungsqualität im Main-Taunus-Kreises (Kategorie B: Anbindung an das zugehörige Oberzentrum) 81

35 Bedienungsqualität im Main-Taunus-Kreises (Kategorie C: Anbindung an das jeweilige Grundzentrum) 82

36 Bedienungsqualität im Main-Taunus-Kreises (Kategorie D: Anbindung an den Flughafen Ffm.) 83

37 Fahrzeugeinsatz im Tagesverlauf im Linienbündel „MTK-West" (Schulwerktag) 88

38 Fahrzeugeinsatz im Tagesverlauf im Linienbündel „MTK-Ost" (Schulwerktag) 89

39 Fahrzeugeinsatz im Tagesverlauf im Linienbündel „MTK-Süd" (Schulwerktag) 90

40 Busbahnhöfe und zentrale Verknüpfungshaltestellen im Main-Taunus-Kreis mit Handlungsbedarf 95

41 SWOT-Analyse des ÖPNV im Main-Taunus-Kreis 98

42 Workshopergebnisse des Arbeitskreises NVP 100

43 Leitbild Nahverkehrsplanung Main-Taunus-Kreis 102

44 ÖPNV: Mobilität für alle 103

45 ÖPNV: leistungsstark und nachhaltig 104

46 ÖPNV: Basis für lebenswerten MTK 105

47 ÖPNV: bestens gesteuert und gestaltet 106

48 Relationskategorien für die Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualitäten im Main-Taunus-Kreis 114

49 Erschließungswirkung von Haltestellen in einem Siedlungsbereich 116

50 Durchgängige (barrierefreie) Informationskette 121

51 „Ampelsystem" Qualitätsmanagement 149

52 Bevölkerungsentwicklung im Main-Taunus-Kreis 2021 bis 2030 162

53 Bevölkerungsentwicklung im Main-Taunus-Kreis bis 2030 nach Altersgruppen 163

54 Trends der Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens nach Altersgruppen im Main-Taunus-Kreis bis 2030 (gutachterliche Einschätzung) 172

55 Maßnahmenfelder „Barrierefreiheit" im ÖPNV 176

56 Mobilitätskette im ÖPNV 177

57 Strategie zur Elektrifizierung der Fahrzeugflotte („Entscheidungstreppe") 201

58 Übersicht über relevante Kreisquerverbindungen mit identifiziertem Handlungsbedarf 220

59 Handlungsfelder des Nahverkehrsplans 228

60 Finanzierung der Verkehre in der Aufgabenträgerschaft des MTK 309

61 Entwicklung der Betriebskosten der MTV-Verkehrsleistungen in Folge der Neuvergaben ab 2027 (Abschätzung) 312

62 Entwicklungsetappen 324

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
ABS	Anti-Blockier-System
AK NVP	Arbeitskreis Nahverkehrsplan
App	Application software
AST	Anruf-Sammel-Taxi
a. Ts.	Am Taunus
ASR	Anti-Schlupf-Regelung
AV	Abendverkehr
BAG	Bundesarbeitsgemeinschaft
B&R	Bike-and-Ride
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGBl.	Bundesgesetzblatt
Bf.	Bahnhof
BITV	Barrierefreien-Informationstechnik-Verordnung
BMVI	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
CEN	European Committee for Standardization
CO^2	Kohlenstoffdioxid
CVD	Clean Vehicles Directive (Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019)
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
dB	Dezibel
DELFI	Durchgängige elektronische Fahrgastinformation
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
DPM	Direct Performance Measure (direkte Leistungsmessung)
EF	Einzelfahrt
EF	Ersatzfahrzeuge
EG	Europäische Gemeinschaft
EN	europäische Norm
ELMA	internetbasierte Management-System des RMV für Kunden-anliegen

ESWE	ESWE Verkehrsgesellschaft mbH
eTicket	Elektronisches Ticket
Euro-VI	EU-Abgasnorm 6
EU-VO	Europäische Union-Verordnung
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FD VIF Süd	Fachdezernat Verkehrsinfrastrukturförderung Süd
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FV	Frühverkehr
GL	Gelenklinienbus
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GPS	GPS Global Positioning System (satellitengestütztes Ortungssystem)
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
Hessisches ÖPNVG/ HessÖPVNG	Hessisches Gesetz über den Öffentlichen Nahverkehr
HLB	Hessische Landesbahn GmbH
Hrsg.	Herausgebende
HVZ	Hauptverkehrszeit
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
ISO	International Organization for Standardization
IT	Informationstechnologie
ITCS	Intermodal Transport Control System
K	Kann
KSG	Klimaschutzgesetz
LEP	Landesentwicklungsplan
LNNG	Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis- Groß-Gerau
LSA	Lichtsignalanlage
M	Muss
Midi	Midibus
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MNB	Mund-Nasen-Bedeckung

Mo-Fr	Montag bis Freitag
MSS	„Mystery Shopping Survey" (Testkundenverfahren)
MTK	Main-Taunus-Kreis
MTV	Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH
MTZ	Main-Taunus-Zentrum in Sulzbach (Taunus)
MVG	Mainzer Verkehrsgesellschaft
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖDA	öffentlicher Dienstleitungsauftrag
ODV	On-Demand-Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden; Bus, Straßenbahn, Stadtbahn)
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr (gesamter öffentlicher Verkehr)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PDA	Personal Digital Assistant (kleiner tragbarer Computer)
P&R	Park-and-Ride
QMS	Qualitätsmanagementsystem
RAL-Farbe	genormte Farben, die die RAL gemeinnützige GmbH (eine Tochter des RAL Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung) erstellt und verwaltet.
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RegFNP	Regionaler Flächennutzungsplan
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
rms GmbH	Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RTW	Regionaltangente West
Sa	Samstag
SaubFahrzeugBeschG	Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge
S-Bahn	Stadtschnellbahn
S3	Stadtschnellbahn 3
SL	Standardlinienbus

So/Ft	Sonn- und Feiertage
S	Soll
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
T30	30-Minuten-Takt
TC	Technical Committees
traffiq	Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbh
Transdev	Transdev GmbH
TV	Tagesverkehr
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VF	Verstärkerfahrt
VZ	Verkehrszeit
WE	Wohneinheiten
WLAN	Wireless Local Area Network
X17	Expressbuslinie 17
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Im Textteil verwendete Farben zur Kennzeichnung von Aussagen in Textabschnitten

wesentliche Festlegung bzw. Kernaussage des Nahverkehrsplans

Zitat aus Gesetzen, Verordnungen, Vorschriften; Gremienbeschlüsse o. ä. öffentlichen Dokumenten

ergänzende fachliche Erläuterung

Bildquellen (soweit nicht anders angegeben):
Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

0 Einleitung

Der hier vorgelegte Nahverkehrsplan (NVP) für den Main-Taunus-Kreis ist das Planungs- und Steuerungsinstrument für die Entwicklung des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Aufgabenträgerschaft des Kreises. Der Plan dokumentiert die Entwicklung des ÖPNV in den letzten Jahren, bewertet das bestehende Angebot, formuliert ein Leitbild mit Visionen und Zielen, formuliert konkrete Anforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV und zeigt strukturiert in Handlungsfeldern konkrete Maßnahmen auf. Ein wesentlicher Inhalt des NVP ist, basierend auf den Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes, die Thematik „Barrierefreiheit" (siehe Kapitel 11).

Der Nahverkehrsplan ist in Module strukturiert:

- Modul A - Rahmenbedingungen und Grundlagen
- Modul B - Analyse
- Modul C - Leitbild
- Modul D - Anforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV
- Modul E - Konzept zur weiteren Entwicklung des Nahverkehrs
- Modul F - Umsetzung

Der NVP für den Main-Taunus-Kreis ist in seinem Verständnis als „Rahmenplan" angelegt, d. h. er ist keine konkreter „Fahrplan". Er beinhaltet einen Planungshorizont von fünf bis zehn Jahren.

Modul A – Rahmenbedingungen und Grundlagen

1 Prozess und Aufstellung des Nahverkehrsplans

1.1 Anlass für Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Der Main-Taunus-Kreis als Aufgabenträger des ÖPNV ist gemäß dem Hessischen Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (Hessen ÖPNVG) verpflichtet, einen NVP aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben. Der NVP für den Main-Taunus-Kreis wurde zuletzt im Jahr 2014 fortgeschrieben. In den nachfolgenden Jahren wurde der NVP sowie weitere Maßnahmen realisiert (siehe Kapitel 4).

Die zwischenzeitliche Entwicklung des ÖPNV-Angebots im Main-Taunus-Kreis hat diesen Stand der Nahverkehrsplanung aus 2014 wesentlich überholt. Auch mit Blick auf die neuen Herausforderungen des ÖPNV, die v. a. unter den Begriffen „Klimaschutz/ Verkehrswende" diskutiert werden, ist die Fortschreibung des NVP erforderlich. Es ist neu zu definieren, wie sich der ÖPNV im Main-Taunus-Kreis künftig weiterentwickeln soll, um die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele des Kreises erfüllen zu können. Hinzu kommen die Anforderungen an die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit", entsprechend der Vorgaben im Personenbeförderungsgesetz (siehe Kapitel 1.3), welche im NVP 2014 nur punktuell thematisiert wurde, welche ein weiterer Anlass für die Fortschreibung des NVP sind.

Aufgrund der Fortschreibungspflicht und der sukzessiven Neuausschreibung der Öffentlichen Dienstleistungsaufträge (ÖDA) der Linienbündel im Main-Taunus-Kreis (siehe Kapitel 14) sowie den damit verbundenen wettbewerblichen Vergabeprozessen, wurde im Frühjahr 2022 mit der vierten Fortschreibung des NVP im Main-Taunus-Kreis begonnen.

1.2 Bearbeitungsprozess

Mit der Fortschreibung wird das Ziel verfolgt, den bestehenden NVP an die aktuellen Anforderungen, Trends und Entwicklungen des ÖPNVs anzupassen und neue Perspektiven für einen nachhaltigen und zukunftsfähigen Nahverkehr im Main-Taunus-Kreis aufzuzeigen.

Die Fortschreibung erfolgt in Zuständigkeit der lokalen Nahverkehrsorganisation, der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (MTV). Als Gutachter wurde Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult beauftragt. Der Fortschreibungsprozess war durch folgende Eckpunkte und Meilensteine gekennzeichnet:

- Start des NVP-Prozesses im Frühjahr 2022: Erfassung des aktuellen Status quo (Bestandsaufnahme) und Identifizierung der Kernthemen für die Fortschreibung (Leitbildentwicklung, Qualitätsmanagementerweiterung, kompetentes und qualifiziertes Personal, Barrierefreiheit, Elektrifizierungsstrategie, Analyse der Kreisquerverbindungen),

- onlinebasierte Befragung der Städte und Gemeinden (Juli bis September 2022),
- Einbindung von Fachexperten, Interessenvertretern und Betroffenen zur Diskussion spezifischer Themenfelder im Arbeitskreis „Nahverkehrsplan":
    1. Auftaktsitzung (18.07.2022)
        - Prozesserläuterung und Themensammlung
    2. Arbeitskreis (12.12.2022)
        - Analysegrundlagen: Erschließung und Angebot
        - Ansätze zu einem erweiterten Qualitätsmanagement
        - Grundlagen zur Entwicklung einer Elektrifizierungsstrategie
        - Grundsätze der Barrierefreiheit
    3. Arbeitskreis (23.02.2023)
        - Leitbildentwicklung für den Nahverkehr MTK im Workshopformat
    4. Arbeitskreis (01.06.2023)
        - Präsentation der visuellen Umsetzung „Leitbild"
        - „Beleuchtung" der Kreisquerverbindungen
    5. Arbeitskreis (14.03.2024)
        - Verständnis und Aufbau des NVP
        - Barrierefreiheit im ÖPNV
        - Handlungsfelder und Maßnahmen
    6. Arbeitskreis (03.09.2024)
        - Änderungen und Ergänzungen im NVP in Folge des Anhörungsverfahrens
- regelmäßige Information und Abstimmung mit dem Aufsichtsrat der MTV Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH und des Bau-, Planungs-, Verkehrs-, Umwelt- und Energieausschusses zum aktuellen Stand des NVP.

Unter Berücksichtigung der diskutierten Aspekte und Vorschläge aus den Arbeitskreisen sowie den politischen Gremien wurden konkrete Maßnahmen und Ziele zur Nahverkehrsentwicklung erarbeitet.

Die Bestandsaufnahme erfolgt auf der Grundlage der im Bearbeitungszeitraum der Analysen zur Fortschreibung des NVP verfügbaren Daten und Informationen. Diese beziehen sich auf unterschiedliche Zeitpunkte. Da die Daten von den Institutionen teilw. in unterschiedlichen Zyklen erfasst und veröffentlicht werden, ist ein zeitliches Angleichen der Datenstände nicht möglich.

Im Zeitraum April bis Mai 2024 erfolgte das Anhörungsverfahren gemäß § 14 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (ÖPNVG). Beteiligt wurden die im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen, das Land Hessen/ Hessen Mobil, der Rhein-Main-Verkehrsverbund, die Nachbaraufgabenträger, die Behindertenbeauftragten, die Behindertenbeiräte, die Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste, die Fahrgastverbände, die IHK, Handwerkskammer Frankfurt Am Main sowie die kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Weiterhin wurde die von Linien der MTV bedienten Kommunen außerhalb des Kreisgebietes um ihre Hinweise zum Entwurf des NVP gebeten.

1.3 Gesetzliche Grundlagen

Der NVP ist das strategische Planungsinstrument für den Main-Taunus-Kreis, in dem die langfristige Entwicklung und Organisation des ÖPNV beschrieben und definiert wird. Die Fortschreibung des NVP für den Main-Taunus-Kreis basiert auf gesetzlichen Grundlagen, gegliedert nach relevanten Rechtsvorschriften auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene. Diese bilden den rechtlichen Rahmen für die NVP-Fortschreibung.

- Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung (nachfolgend: EU VO (EG) Nr. 1370/2007). Diese Verordnung bildet den rechtlichen Rahmen für die Organisation des Personenverkehrs im Schienen- und Straßenverkehr innerhalb der EU.
- Das Personenbeförderungsgesetz (nachfolgend: PBefG) vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl I S. 822). Es bildet die zentrale Grundlage für die Planung, Organisation und Durchführung des ÖPNV. Es regelt Aspekte wie Linienverkehr, bedarfsverkehr, Beförderungspflicht, Tarife, Qualität und Sicherheit der Dienstleistungen und legt fest, welche Voraussetzungen für den Betrieb von Verkehrsdiensten erfüllt sein müssen. (siehe ergänzend auch Kapitel 11.2)
- Das Hessische ÖPNV-Gesetz (Hessen ÖPNVG) vom 08.12.2005, zuletzt geändert am 04.09.2020 (GVBl. S. 573). Es beinhaltet individuellen Regelungen für den ÖPNV in Hessen. Es legt die Verantwortlichkeiten der Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgastverbände fest.
- Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760). Im BGG ist die uneingeschränkte Mobilität von Menschen mit Behinderungen im ÖPNV festgeschrieben. Hierzu zählen barrierefreie Zugänge zu Fahrzeugen und Haltestellen sowie die Bereitstellung von Informationen für alle Fahrgäste.

Weitere gesetzliche Regelungen, die im NVP zu berücksichtigen sind:

- Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691): dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 (Clean Vehicles Directive (CVD)) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 116). Es legt für den ÖPNV die Anforderungen an die Beschaffung von Fahrzeugen durch öffentliche Auftraggeber (auch bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen) ÖPNV fest.
- Das Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.09.2021 (BGBl. I S. 3905). Es dient dazu im Nahverkehrsplan, Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen zu implementieren sowie eine umweltgerechte Gestaltung und nachhaltige Entwicklung des Nahverkehrs zu fördern. Der Fokus liegt dabei auf nachhaltigen Mobilitätslösungen sowie umweltfreundlichen Antrieben und Energieeffizienz.

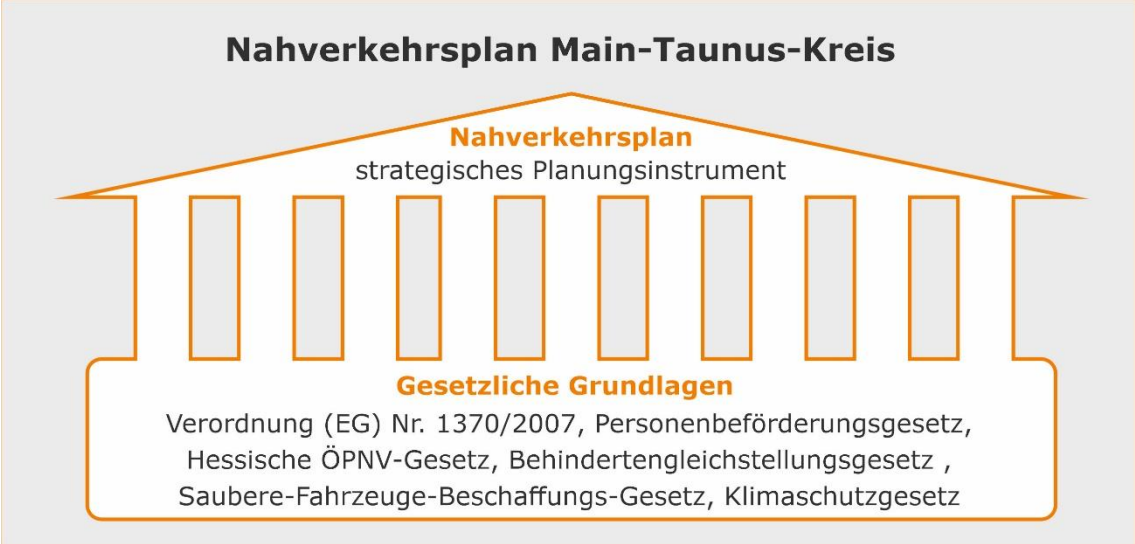


Abbildung 1: Gesetzliche Grundlagen

1.4 Planerische Grundlage

Während der Aufstellung bzw. der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind neben den gesetzlichen Grundlagen, ebenso planerische Grundlagen und somit die Vorgaben der übergeordneten Planungsebenen zu beachten und zu berücksichtigen. Zu den zu beachtenden Grundlagen gehört unter anderem die „Empfehlungen für die Fortschreibung lokaler Nahverkehrspläne in Hessen".

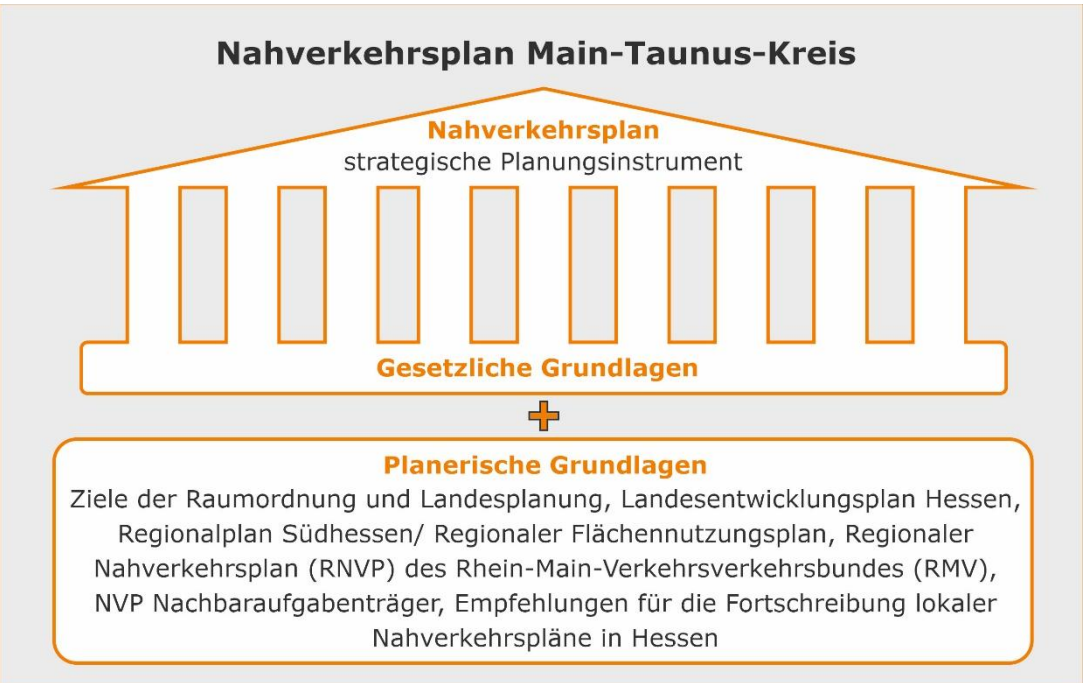


Abbildung 2: Planerische Grundlagen

1.4.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Im Rahmen der Raumordnung und Landesplanung in Hessen werden grundlegende Ziele formuliert, die bei der Erstellung eines NVP eine wesentliche Grundlage bilden. Hierzu gehört insbesondere:

- Flächen- und Ressourceneffizienz: Flächensparende und umweltschonende Entwicklung von Siedlungs- und Gewerbegebieten und einer nachhaltigen Nutzung des öffentlichen Raums,
- Sicherung von Flächen für übergeordnete Planungen und Maßnahmen (Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur, insbesondere der erneuerbaren Energie),
- Sicherung von Flächen für den Natur- und Landschaftsschutz,[1]

In Bezug auf die Nahverkehrsplanung nimmt die Förderung einer nachhaltigen Mobilität eine große Rolle ein, wodurch folgende Themen besondere Berücksichtigung finden:

- Erreichbarkeit und Zugänglichkeit: Sicherstellung einer effizienten, zuverlässigen und barrierefreien Erreichbarkeit von Wohngebieten, Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen und anderen wichtigen Zielen,

[1] https://wirtschaft.hessen.de/Landesentwicklung/Landesplanung-Raumordnung

- Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit: Optimierung des Verkehrsflusses, Verringerung von Verkehrsstaus und Verbesserung der Verkehrssicherheit durch geeignete Verkehrslenkungsmaßnahmen,
- Vernetzte Verkehrsinfrastruktur: Schaffung einer gut vernetzten Verkehrsinfrastruktur, die den reibungslosen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglicht und die Verkehrsmittelintegration erleichtert,
- Lebensqualität und Umweltschutz: Minimierung der Lärmbelastung und Luftverschmutzung durch umweltfreundliche Verkehrskonzepte, um die Lebensqualität der Bevölkerung zu erhöhen und den Umweltschutz zu fördern.

Landesentwicklungsplan Hessen (LEP) (2020)[2]

Der Landesentwicklungsplan Hessen 2020 wurde zuletzt am 08. Juli 2021 geändert (4. Änderung durch den Hessischen Landtag). Er ist das wichtigste Steuerinstrument der Landesplanung und bildet die Grundlage für die Regionalpläne. Er enthält Festlegungen der Raumordnung für eine großräumige Ordnung und Entwicklung des Landes und seiner Regionen sowie überregional bedeutsamen Planungen und Maßnahmen. Der LEP Hessen 2020 definiert darüber hinaus Leitlinien und Ziele für die langfristige Entwicklung von Siedlungen, Verkehrsinfrastruktur, Umweltschutz, Wirtschaft und anderen Bereichen.

Der Main-Taunus-Kreis wird der Planungsregion Südhessen zugeordnet. Der zentrale Teil des Kreises um die Oberzentren Frankfurt am Main und Wiesbaden wird im LEP als „Hochverdichteter Raum" festgelegt, die daran angrenzenden Städte und Gemeinden als „Verdichteter Raum".

Der Landesentwicklungsplan Hessen hat das Ziel, eine ausgewogene, nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung des Landes zu fördern, die den Bedürfnissen der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt gerecht wird.

Regionalplan[3]

Der Regionalplan Südhessen/ Regionaler Flächennutzungsplan (RegFNP) ist ein raumordnerisches Instrument, welches die räumliche Entwicklung steuert und koordiniert sowie die Vorgaben der Flächennutzung festlegt. Es werden Leitlinien, Ziele und Maßnahmen für die Entwicklung von Siedlung, Verkehr, Umwelt, Wirtschaft und anderen Bereichen geregelt.

[2] Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen: Landesentwicklungsplan Hessen 2020, Lesefassung, Stand Juli 2022

[3] Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010, Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011

In Bezug auf das Verkehrsthema wird im RegFNP für die Planungsregion Südhessen als Grundzüge der Planung die *„zukunftsfähige Weiterentwicklung des Verkehrssystems durch Sicherung und Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt Main als internationales Drehkreuz unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Mediation, optimale Einbindung der Region in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn, Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes und noch notwendige Ergänzungen des Straßennetzes*" festgelegt. Unter dem Punkt „Raum- und Siedlungsstruktur" wurden Grundsätze zu den Verkehrsachsen in Bezug auf Siedlungsentwicklung festgelegt. Folgende den Main-Taunus-Kreis betreffende überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen werden hierfür ausgewiesen:

- Frankfurt am Main – Bad Soden am Taunus,
- Bad Homburg – Eschborn – Frankfurt-Höchst – Flughafen Frankfurt – Neu-Isenburg/ Dreieich.

Folgende „Grundsätze zur ÖPNV-Anbindung der Zentren" werden im Regionalplan Südhessen/ Regionaler Flächennutzungsplan (RegFNP) benannt[4]:

- G3.2.1-3 Das Verkehrssystem soll so gestaltet werden, dass die Oberzentren [...]
    - aus ihrem Verflechtungsbereich im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr i. d. R. in einer Stunde erreichbar sind
- G3.2.2-5: Das Verkehrsangebot soll so gestaltet werden, dass die Mittelzentren
    - die Funktion als Verknüpfungspunkte des regionalen Verkehrs mit dem Nahverkehr erfüllen können,
    - aus ihrem Mittelbereich bei mehrfacher Hin- und Rückfahrgelegenheit innerhalb einer Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.
- G3.2.3-4 Das Verkehrsangebot soll so gestaltet werden, dass die Unterzentren die Funktion von Verknüpfungspunkten im Öffentlichen Nahverkehr erfüllen können.

[4] Nachfolgende Nummerierung entsprechend der Gliederung im Regionalplan.

1.4.2 Regionaler Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverkehrsbundes

Die Relevanz des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) des Rhein-Main-Verkehrsverkehrsbundes (RMV)[5] für die Fortschreibung des NVP des Main-Taunus-Kreis liegt in §14 ÖPNVG (6) begründet, wonach lokale Nahverkehrspläne nach dem Gegenstromprinzip aus den verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln sind, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben.[6]

Der RNVP des RMV wurde in der zweiten Fortschreibung am 18.11.2020 beschlossen und Ende 2021 veröffentlicht. Er stellt das zentrale Steuerinstrument zur Entwicklung des öffentlichen Regional- und Nahverkehrs im Verbundraum dar. Vorrangig ist die Umsetzung der in der „Mobilitätsstrategie 2030" verankerten Leitbilder und Ziele. Für den Main-Taunus-Kreis betreffende Maßnahmen aus dem RNVP RMV sind im Kapitel 13.2 dokumentiert.

1.4.3 Nahverkehrspläne der benachbarten Aufgabenträger

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

Der gemeinsame NVP der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises wurde im Juni 2015 letztmalig fortgeschrieben. Aktuell liegt ein Entwurf des NVP in der Fortschreibung vor, der sich in der Abstimmung befindet.

Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau

Im NVP des Kreises Groß-Gerau aus dem Jahr 2016 wurden in den letzten Jahren einzelne Änderungen in den Textteilen vorgenommen.[7] Die ersten Änderungen erfolgten im Jahr 2019 mit der Gültigkeit ab dem 1. Januar. In Bezug auf die Erreichung der Klimaschutzziele sowie die Senkung der Emissionen im ÖPNV wurden bereits im Handlungsfeld Umwelt der Maßnahmenkonzeption Prüfaufträge erarbeitet.

---

[5] Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (2021): Der verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main, Stand Oktober 2021

[6] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), (08.12.2005), Zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 4. September 2020 (GVBl. S. 573)

[7] https://www.rmv.de/c/de/start/startseite-lnvg/nahverkehrsplan/nahverkehrsplan-kreis-gross-gerau, Zugriff am 12.01.2024

Um für diese Prüfaufträge konkrete Technologieempfehlungen machen zu können, wurde hierfür der NVP zur Implementierung emissionsfreier Antriebstechnologien angepasst und ergänzt.[8]

Ab dem 1. Januar 2021 sind weiterhin Änderungen am Anforderungsprofil mit dem Schwerpunkt der Entwicklung eines „idealtypischen ÖPNV-Angebotes" in Kraft getreten. Die aktuelle Thematik der Verkehrswende wurde zum Anlass genommen das Anforderungsprofil entsprechend der gegenwärtigen Rahmenbedingungen fortzuschreiben. Zum einen umfassen die Änderungen das Leitbild sowie die Qualitätsstandards, die sowohl an die globalen und nationalen Trends als auch an die regionale Struktur- und Verkehrsentwicklung angepasst wurden. Auf Grund der Änderungen des Anforderungsprofils wurde zum anderen die Maßnahmenkonzeption (Handlungsfeld Netz und Fahrplan) angeglichen.

Unter dem Begriff „Zielkonzeption 2030+" wurde das Jahr 2030 für die vollständige Umsetzung der Maßnahmen festgelegt.[9]

Im Juni 2022 wurde der Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau letztmalig geändert. Infolge der Integration neuer Linien, der geänderten Zuständigkeiten der Linien sowie der Veränderungen der Ausgestaltung der Linienbündel in Bezug auf Verantwortlichkeiten und Voraussetzungen wurden Änderungen am Linienbündelungskonzept vorgenommen.[10]

Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main

Mit der Beschlussfassung des „Nahverkehrsplans 2025+" wurde im Dezember 2021 der vorherige NVP der Stadt Frankfurt am Main aus dem Jahr 2005 abgelöst.[11] Im „Nahverkehrsplan 2025+" wird die Entwicklung des städtischen Nahverkehrs bis zu dem Jahr 2025 festgelegt sowie Entwicklungsperspektiven bis in das 2030 aufgezeigt. Darüber hinaus definiert der NVP Standards für die zukünftige Entwicklung des Liniennetzes, der Kapazitäten sowie der dafür notwendigen Infrastruktur im Zusammenhang mit dem Wachstum der Stadt und dem Anspruch an umweltgerechter Mobilität. Die im NVP erarbeiteten Maßnahmen konzentrieren sich auf einen nachhaltigen und qualitativen Angebotsausbau in den Bereichen Stadtbahn (U-Bahn), Straßenbahn und Bus. Die Maßnahmen aus dem NVP, die den Main-Taunus-Kreis betreffen, sind im Kapitel 13.2 aufgeführt.

---

8 https://www.rmv.de/c/fileadmin/lno/lnvg/Nahverkehrsplan/Aenderungen_zur_Implementierung_emissionsfreier_Antriebstechnologien_im_OEPNV.pdf

9 https://www.rmv.de/c/fileadmin/lno/lnvg/Nahverkehrsplan/Aenderung_Anforderungprofil.PDF

10 https://www.rmv.de/c/fileadmin/lno/lnvg/Nahverkehrsplan/210101_Aenderungen_Linienbuendelungskonzept_NVP_01.PDF

11 traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH und Stadt Frankfurt am Main (2021): Nahverkehrsplan der Stadt Frankfurt am Main 2025+, Beschlussfassung Stand 20.12.2021

Nahverkehrsplan Hochtaunuskreis

Der Nahverkehrsplans des Hochtaunuskreises wurde letztmalig im Jahr 2014 fortgeschrieben. Der NVP befindet sich aktuell in Erarbeitung. Im Zuge dessen kann es zu Anpassungsbedarf der kreisüberschreitenden Linien im Hochtaunuskreis kommen.[12]

1.4.4 Empfehlungen für die Fortschreibung lokaler Nahverkehrspläne in Hessen

Im Dezember 2023 hat Hessen Mobil mit einer grundlegenden Überarbeitung der „Empfehlungen für die Fortschreibung lokaler Nahverkehrspläne in Hessen" einen Leitfaden für die Aufgabenträger im ÖPNV und für Ingenieurbüros veröffentlicht.[13]

[12] siehe Stellungnahme des Verkehrsverbandes Hochtaunus (VHT) zum NVP Main-Taunus-Kreis vom 15.05.2024

[13] https://mobil.hessen.de/presse/hessen-mobil-veroeffentlicht-neu-gefasste-empfehlungen-fuer-lokale-nahverkehrsplaene, Zugriff 05.12.2023 (Pressemitteilung)

Modul B – Analyse

2 Raumstrukturanalyse

2.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

Der Main-Taunus-Kreis ist flächenmäßig der kleinste sowie der am zweitdichtesten besiedelte Landkreis Deutschlands.[14] Er wird im Regionalplan Südhessen (2010) als „Verdichtungsraum" ausgewiesen, wodurch diesem in Bezug auf die Ordnungsaufgabe ein besonders hoher Stellenwert beigemessen wird.[15]

Das Landschaftsbild ist hauptsächlich durch Siedlungsflächen und Verkehrswege geprägt. Am dichtesten besiedelt ist der östliche Teil des Kreisgebietes, dieser gehört räumlich zum suburbanen Bereich der Metropole Frankfurt a. M. Naturräumlich ist für den Main-Taunus-Kreis die Vordertaunuslandschaft mit den bewaldeten Taunusbergen prägend sowie die Steigung vom Main bis zum höchsten Berg des Kreises Eichkopf (563 m NN) bei Kelkheim-Ruppertshain.

Eine nachfragegerechte Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes, insbesondere im öffentlichen Verkehr, soll vorrangig entlang der ausgewiesenen Achsen (siehe Tabelle 1) erfolgen. Aus diesem Grund ist eine Siedlungsentwicklung primär in den Städten und Gemeinden entlang dieser Achsen vorgesehen. Die Naturräume zwischen den Achsen sind davon ausgenommen.[16]

2.2 Zentralörtliche Gliederung

Das Kreisgebiet in seinen heutigen Grenzen ist das Ergebnis mehrerer Gebietsreformen. Der Kreis umfasst insgesamt zwölf Kommunen:

- neun Städte (Kreisstadt seit 1980: Stadt Hofheim am Taunus)
- drei Gemeinden

Die Metropole Frankfurt und die Landeshauptstadt Wiesbaden sind im Regionalplan Südhessen als Oberzentren ausgewiesen. Insgesamt wird im Regionalplan Südhessen acht Städten im Kreisgebiet die Funktion eines Mittelzentrums zugewiesen.[17]

---

[14] Hessisches Statistisches Landesamt: Bevölkerung in Hessen am 31.12.2022 nach Gemeinden (Landkreise und kreisfreie Städte sowie Gemeinden, Einwohnerzahlen auf Grundlage des Zensus 2011)

[15] Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010; Hrsg.: Regionalversammlung Südhessen, Regierungspräsidium Darmstadt, Darmstadt, 2011

[16] ebenda

[17] ebenda

Besonders Eschborn übernimmt eine wichtige Funktion im wirtschaftlichen Bereich und ist Sitz zahlreicher Großunternehmen sowie verschiedener Behörden.

Tabelle 1: Lage und Achsen des Main-Taunus-Kreises[18]

Main-Taunus-Kreis	
Regierungsbezirk	Darmstadt
Lage	zentral im Rhein-Main-Gebiet, angrenzend: • im Norden an den Hochtaunuskreis • im Osten an die Metropole Frankfurt am Main • im Süden an den Kreis Groß-Gerau (weiter südwestlich befindet sich die rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz) • im Westen an die hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis
Erschließung	Verkehrsachsen MIV: • Hauptverkehrsachse mit internationaler Bedeutung (Verkehrsknotenpunkt: Verbindung von Frankfurt nach Holland sowie dem Rhein-Ruhr-Gebiet): Autobahn A66 in Ost-West-Richtung mit Anschluss an das Wiesbadener Kreuz, das Westkreuz Frankfurt und das Nordwestkreuz Frankfurt (A 3 und A 5) • die A 671 mit Anbindung der Stadt Hochheim am Main an den Mainzer Autobahnring • Bundesstraße B 8 mit Anbindung der Städte Bad Soden am Taunus und Kelkheim (Taunus) an die A 66 und an Frankfurt Höchst Verkehrsachsen SPNV: • sieben Bahnstrecken:[19] Schienenanschluss (Regional- und S-Bahnen) in jeder Gemeinde
im Regionalplan Südhessen ausgewiesene Verkehrsachsen	• Frankfurt a. M. – Wiesbaden – Rüdesheim – (Koblenz) im südlichen Bereich (Anbindung: Hattersheim a. M., Flörsheim a. M. und Hochheim a. M.) • Frankfurt a. M. – Idstein – (Limburg), im mittleren Bereich. (Anbindung: Kriftel, Hofheim am Taunus und Eppstein)
überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen	• Frankfurt a. M. – Königstein (Anbindung: Liederbach a. Ts. und Kelkheim (Ts.)) • Frankfurt a. M. – Bad Soden a. Ts. (Anbindung: Eschborn, Schwalbach (a. Ts), Sulzbach (Ts.) und Bad Soden a. Ts.)) • Frankfurt a. M. – Kronberg (Ts.) (Anbindung: Eschborn)

[18] ebenda

[19] https://www.mtk.org/Bus-und-Bahn-3749.htm

Neben den oben genannten Verkehrs- und Siedlungsachsen, sind darüber hinaus weitere relevante Verflechtungen nach Mainz und Wiesbaden sowie im nahräumlichen Bereich nach Königstein zu beachten.

Kennzeichnend für das Kreisgebiet sind die Siedlungsentwicklung entlang der Verkehrsachsen und die Anbindung aller zwölf Kommunen an das regionale Schienennetz, wodurch eine gute Grundvoraussetzung für eine Verkehrserschließung gegeben ist.

Die lokale Grundversorgung mit Gütern im Einzelhandel und mit einzelnen Dienstleistungen des täglichen Bedarfs wird in den Grundzentren gesichert. Diese gliedern sich im Main-Taunus-Kreis in Unterzentren mit Einrichtungen der überörtlichen Grundversorgung und Kleinzentren mit ergänzenden Funktionen für Einrichtungen der überörtlichen Grundversorgung.

Abbildung 3: Raumstrukturelle Kennwerte[20]

2.3 Siedlungsstruktur und Einwohnerentwicklung

Die im Nahverkehrsplan dargestellten Daten zur Einwohnerentwicklung und Bevölkerungsstruktur können in Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Erhebung bzw. der Prognose nicht in jedem Fall die aktuell wieder steigenden Migrationsbewegungen (insbesondere Ukraine Krieg) berücksichtigen. Inwieweit die Wohnstandortpolitik im Zuge der Zuwanderung zukünftig Auswirkungen auf die Mobilitätsentwicklung im Main-Taunus-Kreis haben wird, ist derzeit kaum absehbar, eine relative Stabilisierung der Situation bleibt zunächst abzuwarten.

[20] Eigene Darstellung; Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden (2023): Hessische Gemeindestatistik am 31.12.2022, Zugriff am 19.01.2024; Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010

2.3.1 Einwohnerstruktur und Einwohnerverteilung

Der Main-Taunus-Kreis erstreckt sich über eine Gesamtfläche von etwa 222,5 km², zum 31.12.2022 lebten 242.420 Menschen im Kreisgebiet. Mit einer Bevölkerungsdichte von 1.089 Einwohner/km² wird der Durchschnittswert des Landes Hessen (303 EW/km²) deutlich überschritten.[21] Der östliche Teil des Kreises ist am dichtesten besiedelt und gehört zum suburbanen (Vorort-) Bereich der Stadtregion Frankfurt.

Innerhalb des Kreisgebietes lässt sich eine Abnahme der Einwohnerdichten mit zunehmender Entfernung von der Metropole Frankfurt erkennen, wobei diese Gebiete immer noch weit über dem Durchschnittwert Hessens liegen. Die höchste Einwohnerdichte verzeichnet die Stadt Schwalbach am Taunus (2.399 EW/km²), die niedrigste weist die Stadt Eppstein (569 EW/km²) auf.[22]

Die Spannbreite der Bevölkerungszahlen der einzelnen Städte und Gemeinden erstreckt sich zwischen rund 9.060 Einwohnern in der Gemeinde Liederbach am Taunus bis etwa 40.370 Einwohner in der Kreisstadt Hofheim am Taunus.[23]

2.3.2 Einwohnerentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung im Main-Taunus-Kreis ist durch einen kontinuierlichen Anstieg geprägt. Insgesamt hat die Bevölkerung seit 2010 um 6,6 % (vergleichsweise Land Hessen im Durchschnitt + 5,3 % seit 2010) zugenommen.[24]

Mit einem Zuwachs von 11,1 % weist Hattersheim am Main die höchste prozentuale Zunahme auf. Die Stadt Eppstein hat mit 3,6 %, gefolgt von der Gemeinde Liederbach am Taunus mit 3,8 % das geringste Wachstum in der Einwohnerstatistik zu verzeichnen (siehe Abbildung 5).[25]

[21] Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden (2023): Hessische Gemeindestatistik am 31.12.2022, Zugriff am 19.01.2024

[22] ebenda

[23] ebenda

[24] Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden (2023): Hessische Gemeindestatistik am 31.12.2022, Zugriff am 19.01.2024; Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden: Hessische Gemeindestatistik 2011, Ausgewählte Strukturdaten aus Bevölkerung und Wirtschaft 2010, Ausgabe 32, Stand 31.12.2010

[25] ebenda

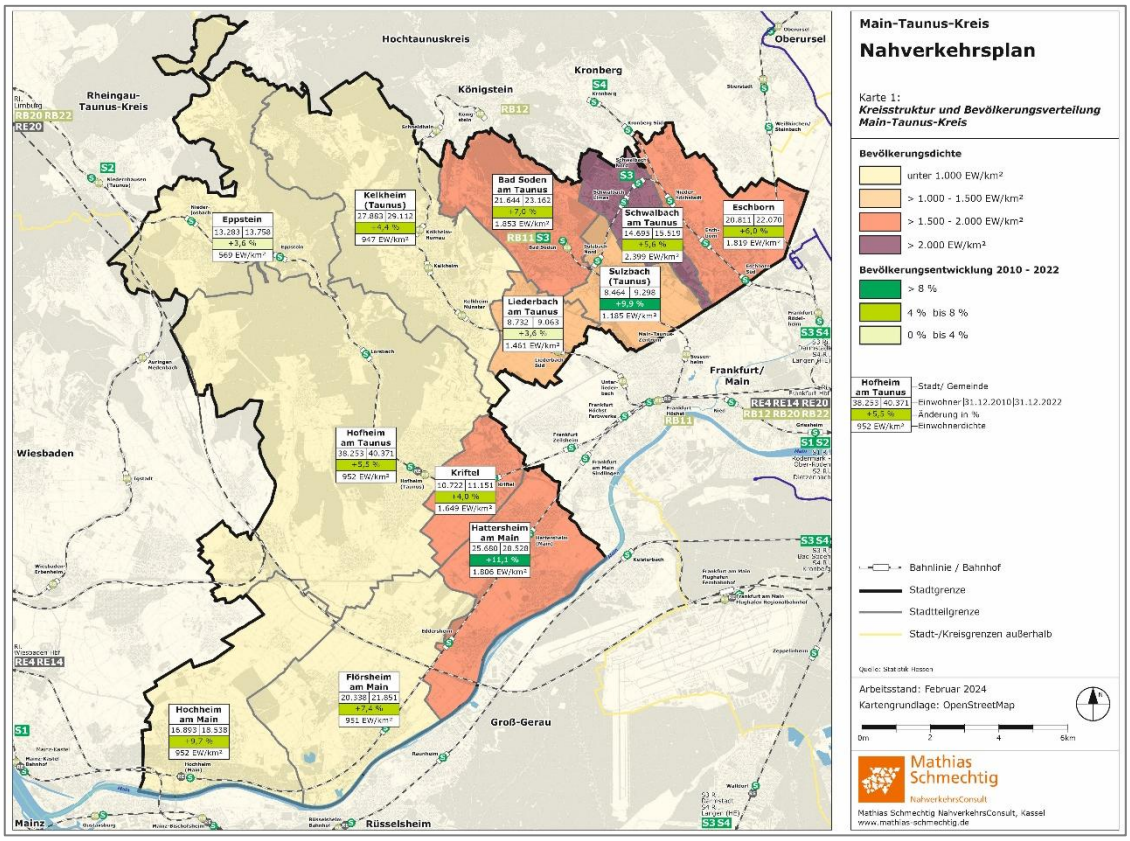


Abbildung 4: Bevölkerungsstruktur im Main-Taunus-Kreis
Hinweis: großformatige Karte siehe Kartenband

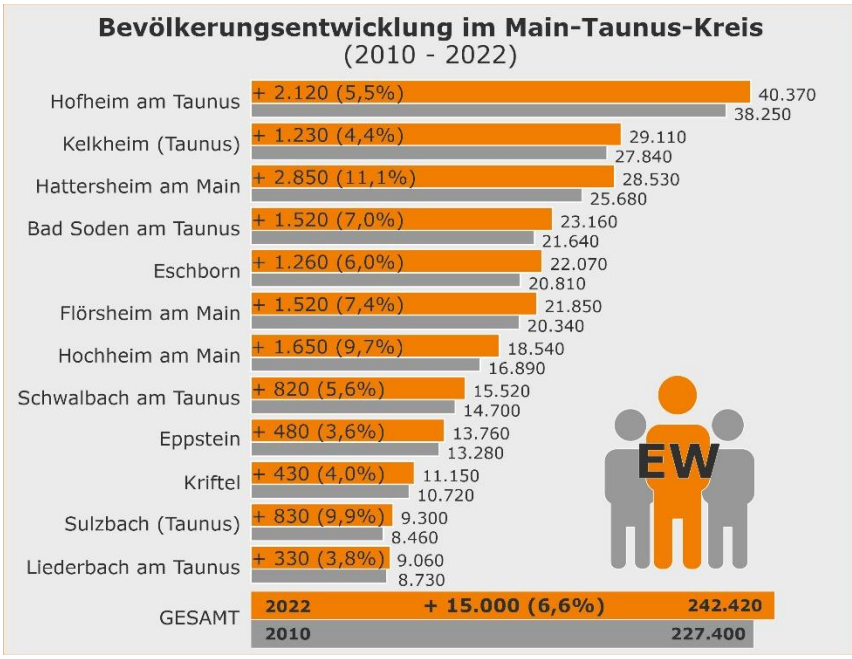


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung im Main-Taunus-Kreis (2010 – 2022)[26]

[26] Eigene Darstellung; ebenda

2.3.3 Demografische Entwicklung

So wie in vielen Regionen in Deutschland, sind auch im Main-Taunus-Kreis die Auswirkungen des demografischen Wandels spürbar. Die zunehmende Überalterung ist deutlich erkennbar. Bereits heute übernimmt die Bevölkerungsgruppe der „über 65-Jährigen" einen großen Anteil an der Gesamtbevölkerung im Main-Taunus-Kreis, ähnlich wie in ganz Hessen.

Die Herausforderungen, die mit dem demografischen Wandel einhergehen, betreffen somit unterschiedliche Aspekte, die zur Veränderung der Bedürfnisse beitragen und somit in der zukünftigen Entwicklung eine wichtige Rolle spielen können. Neben der Bevölkerungsentwicklung an sich, gehören hierzu insbesondere die folgenden Merkmale:

- Alterung der Bevölkerung,
- Wanderung der Bevölkerung,
- Internationalisierung der Bevölkerung und
- Pluralisierung und Individualisierung der Lebensstile.

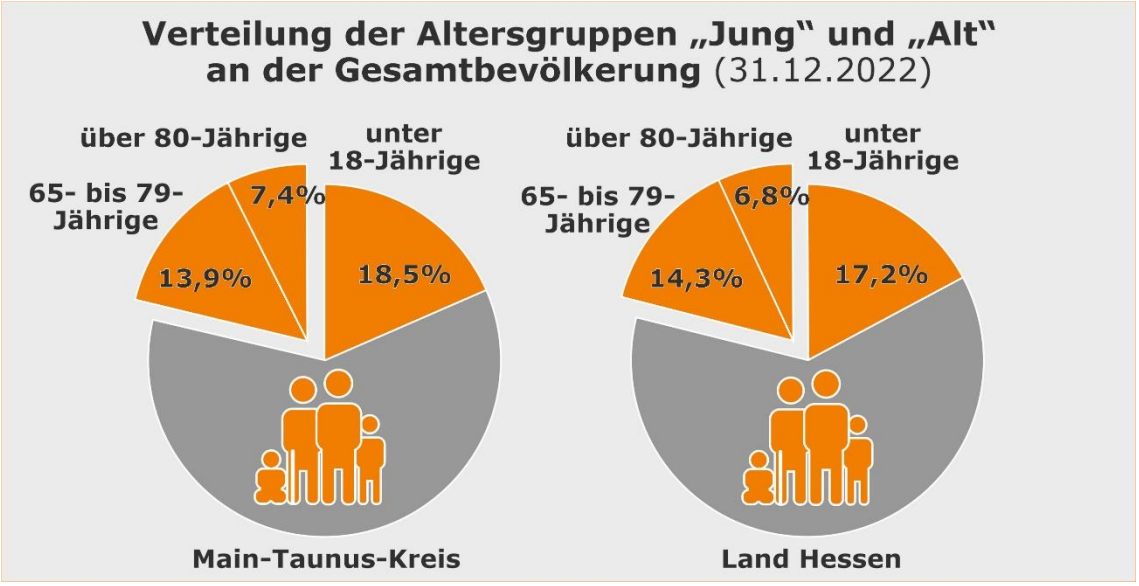


Abbildung 6: Verteilung der Altersgruppen „Jung" und „Alt" an der Gesamtbevölkerung[27]

[27] Eigene Darstellung; Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden: Die Bevölkerung in Hessen am 31.12.2022 nach Alter, Geschlecht und Staatsangehörigkeit (bis zur Gemeindeebene), Zugriff am 18.01.2024

Die Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen (siehe Abbildung 7)[28] zeigt, dass

- die Bevölkerungsstruktur in den Altersgruppen der bis unter 5-jährigen einen deutlichen Zuwachs (10,5 %) seit 2010 erlebt hat,
- in den Altersgruppen 5 bis unter 15 (Schüler und Auszubildende) ein Zuwachs von 10,4 % zu verzeichnen ist,
- in den Altersgruppen 15 bis unter 45 Jahre ein leichter Rückgang von 0,7 % zu verzeichnen ist,
- in den Altersgruppen der 45- bis unter 65-jährigen die größten Zuwächse mit 11,8 % in der Bevölkerungsentwicklung eingetreten sind,
- die Bevölkerung der 65-jährigen und älter einen deutlichen Zuwachs (9,5 %) erfahren hat.

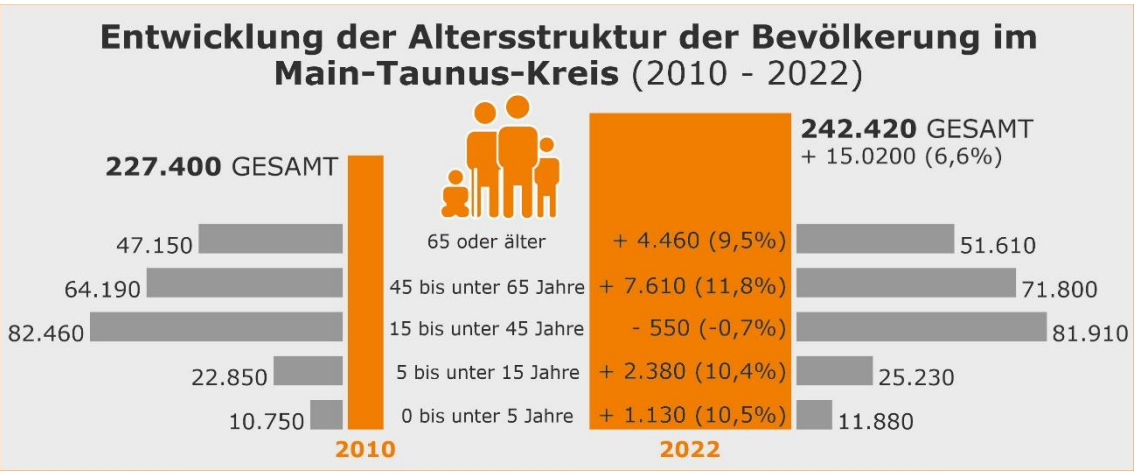


Abbildung 7: Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Main-Taunus-Kreis (2010 – 2022)[29]

[28] Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden (2011/2023): Statistische Berichte, Die Bevölkerung der kreisfreien Städte und Landkreise Hessens am 31. Dezember 2010/ 2022 nach Alter und Geschlecht, Juni 2011/ 2023

[29] Eigene Darstellung; ebenda

2.4 Wirtschaftsstruktur und Pendlerrelationen

2.4.1 Wirtschaftsstruktur

Mit rund 17.300[30] Unternehmen ist der Main-Taunus-Kreis ein bedeutender Wirtschaftsstandort, an dem sich auch Unternehmenszentralen namhafter Großkonzerne sowie internationale Marktführer aus verschiedenen Branchen angesiedelt haben. Aufgrund der zentralen Lage, der Nähe zur Metropolregion Frankfurt/ Rhein-Main sowie der damit einhergehenden Infrastruktur zählen der Main-Taunus-Kreis und die Region Frankfurt/ Rhein-Main zu den bedeutendsten Wirtschaftszentren in Europa.[31]

Die Wirtschaftsstruktur des Kreises, das aus einem breitgefächertem Branchenmix besteht, ist vor allem durch das Dienstleistungsgewerbe geprägt. In den östlich gelegenen Gemeinden des Kreisgebietes ist auch eine verstärkte „Übersiedlung" von Unternehmen aus dem Stadtgebiet Frankfurt zu erkennen. In diesem Zusammenhang ist besonders Eschborn als Wirtschaftsstandort, der die höchste Beschäftigtenzahl aufweist, zu nennen. In geringerem Maße sind im Main-Taunus-Kreis auch Industriebetriebe angesiedelt. Zudem befinden sich unmittelbar an den Kreisgrenzen, in Frankfurt-Höchst, in Rüsselsheim am Main und den rechtsrheinischen Mainzer Vororten weitere große Industrieunternehmen.

Eines der größten Einkaufszentren Deutschlands befindet sich mit dem Main-Taunus-Zentrum in Sulzbach (Taunus).

Die Arbeitslosenquote im Kreis betrug im Dezember 2022 rund 5 %[32] und liegt somit leicht unter der Arbeitslosenquote des Landes Hessen,[33] jedoch in ähnlichem Niveau wie die der angrenzenden Regionen.

Mit über ein Drittel aller Beschäftigten im Kreisgebiet (41.740 Beschäftigte) und einem wesentlichen Wachstum seit 2010 (plus 11.730 Beschäftigte), ist die Stadt Eschborn der ausgeprägte Beschäftigungsschwerpunkt im Kreis und einer der wichtigsten Arbeitsplatzstandorte für die Region. Darüber hinaus ist eine starke Konzentration an Arbeitsplätzen in der Kreisstadt Hofheim am Taunus festzustellen. Agglomerationen größerer Arbeitsplatzstandorte im Kreis befinden sich in Eschborn, Wallau, Hochheim am Main, Hattersheim am Main, Kriftel, Hofheim am Taunus, Liederbach am Taunus und Sulzbach (Taunus).

[30] Imagebroschüre 2019, Main-Taunus-Kreis

[31] https://www.mtk.org/Wirtschaft-347.htm, Zugriff am 29.01.2024

[32] Bundesagentur für Arbeit (2022): Homepage, Statistik, Arbeitsmarkt im Überblick, Dezember 2022, Main-Taunus-Kreis, Zugriff am 19.01.2024

[33] Bundesagentur für Arbeit (2022): Homepage, Statistik, Arbeitsmarkt im Überblick, Dezember 2022, Hessen, Zugriff am 19.01.2024

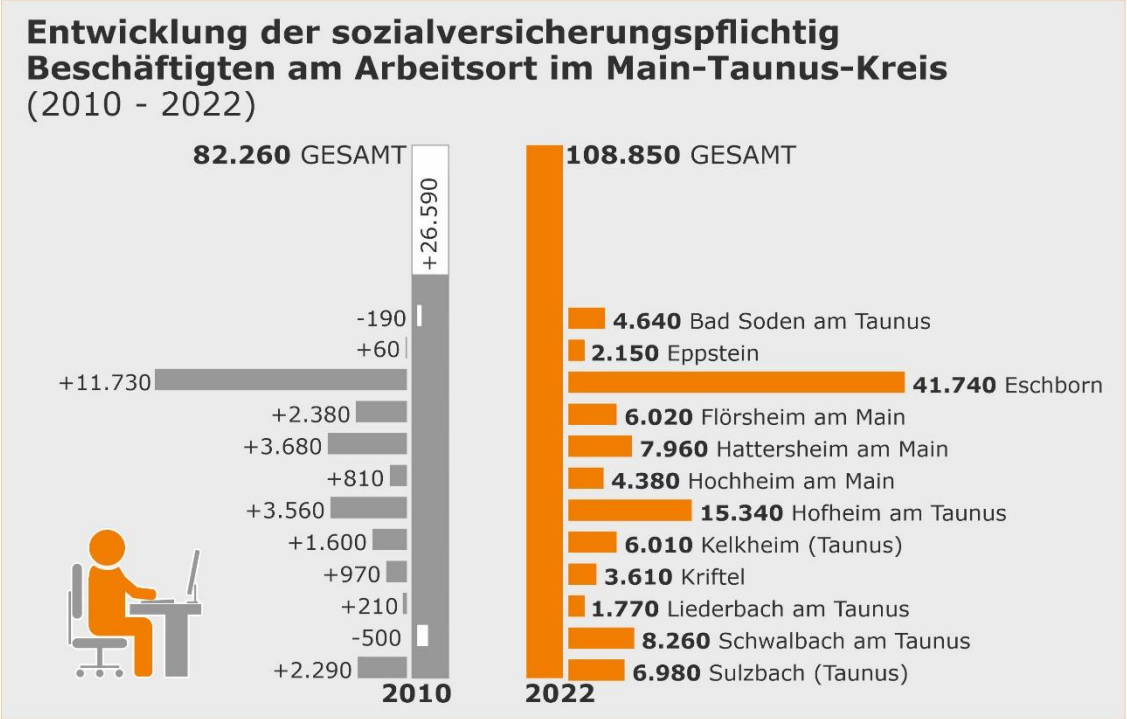


Abbildung 8: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort (2010 – 2022)[34]

2.4.2 Pendlerrelationen

Die Pendlerstatistiken der Bundesagentur für Arbeit geben einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen im Berufsverkehr.[35] Ausgewiesen werden allerdings lediglich die Verflechtungen der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Personen.

Innerhalb des Kreisgebietes zeigt sich ein deutlicher Überschuss an Einpendlern von mehr als 6.200 (Juni 2021). Die Stadt Eschborn als größter Arbeitsplatzstandort besitzt den höchsten Überschuss an Einpendlern (ca. 29.100). Auch Schwalbach am Taunus (ca. 5.200) und Sulzbach (Taunus) (ca. 3.350) verzeichnet mehr Ein- als Auspendler. Aus den anderen Kommunen pendeln täglich jedoch deutlich mehr Menschen aus als ein. Die meisten Auspendler kommen aus Kelkheim (Taunus) (ca. 5.800), Bad Soden am Taunus. (ca. 4.650) und Hattersheim am Main (4.300).

[34] Eigene Darstellung; Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden (2023): Hessische Gemeindestatistik am 31.12.2022, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer am Arbeitsort in Hessen am 30. Juni 2022, Zugriff am 19.01.2024; Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden: Hessische Gemeindestatistik 2011, Ausgewählte Strukturdaten aus Bevölkerung und Wirtschaft 2010, Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort am 30. Juni 2010, Ausgabe 32, Stand 31.12.2010

[35] Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Pendlerverflechtungen Gemeinden Main-Taunus-Kreis; Stichtag; 30.06.2021

Die Ströme der Auspendler aus dem Main-Taunus-Kreis hinaus sind besonders ausgeprägt in die Nachbar-Metropole Frankfurt am Main. Ein bedeutender überregionaler Arbeitsstandort ist auch der Frankfurter Flughafen. Ein wichtiges Ziel der Pendlerströme ist die Landeshauptstadt Wiesbaden.

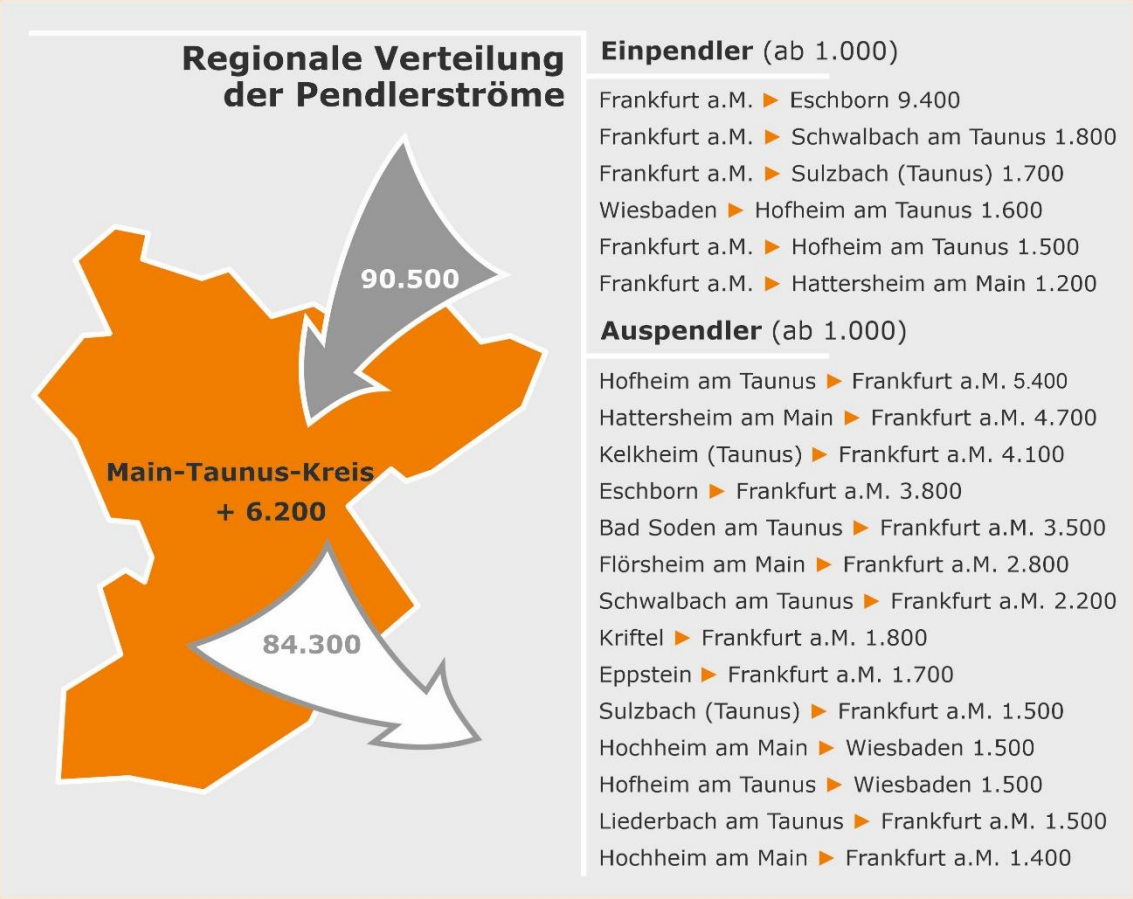


Abbildung 9: Regionale Verteilung der Pendlerströme (Juni 2021)[36]

2.5 Schulstandorte

Die weiterführenden Schulen und deren Entwicklung sind prägend für die Ausgestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum. Das Bildungsangebot im Main-Taunus-Kreis ist durch ein flächendeckendes Netz an weiterführenden Schulen gekennzeichnet. Bereits seit einigen Jahren ist ein kontinuierlicher Anstieg der Schülerzahlen erkennbar.

[36] Eigene Darstellung; ebenda

Abbildung 10 Schulstandorte im Main-Taunus-Kreis[37]

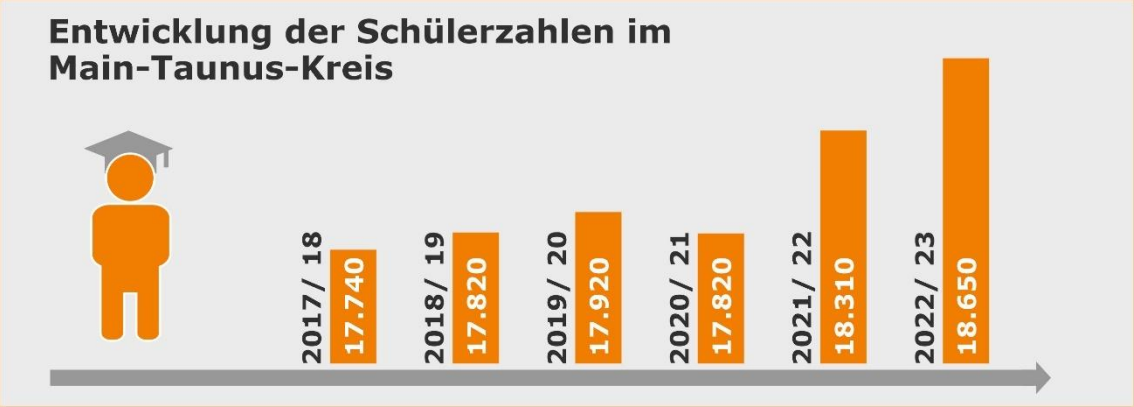


Abbildung 11: Entwicklung der Schülerzahlen im Main-Taunus-Kreis (Schuljahr 2022/ 23)[38]

Durch die Konzentration der weiterführenden Schulen und der beruflichen Schulen in Hofheim am Taunus kommt es insbesondere im Segment des Ausbildungsverkehrs hier zu einer die Gemeindegrenzen überschreitenden Nachfrage im ÖPNV in erheblichem Ausmaß.

[37] Eigene Darstellung; Staatliches Schulamt Rüsselsheim (2021): Verzeichnis der Schulen im Staatlichen Schulamt für den Landkreis Groß-Gerau und den Main-Taunus-Kreis, Stand 27.05.2021

[38] Eigene Darstellung; Hessisches Schulinformationssystem (2022): Schülerzahlen im Main-Taunus-Kreis Schuljahr 2022/2023

2.6 Versorgungsstandorte

2.6.1 Einzelhandelsstandorte

Im Main-Taunus-Kreis sind acht Mittelzentren vorhanden. Die oberzentralen Funktionen im Einkaufsverkehr übernehmen die benachbarten Städte Frankfurt am Main, Wiesbaden und Mainz. Die acht Mittelzentren des Kreises sichern mit ihrer Einzelhandelsstruktur in der jeweiligen Stadtmitte die zentrale Versorgung, während es in den Randbereichen und in den Ortsteilen im Umland Defizite in der Versorgung gibt.[39] Weitere großflächige Einzelhandelsschwerpunkte sind in Wallau, Hochheim am Main, Hattersheim am Main, Kriftel, Hofheim am Taunus, Liederbach am Taunus, Eschborn sowie unmittelbar angrenzend im Hochtaunuskreis in Königstein im Taunus vorhanden.

Das Main-Taunus-Zentrum in Sulzbach (Taunus) ist, aufgrund seiner Größe, den 170 Geschäften und ca. 4.500 Parkplätzen ein regionaler und überregionaler Anziehungspunkt.[40]

Im Main-Taunus-Kreis ist der verbreitete Trend erkennbar, dass sich der Einzelhandel immer mehr aus den zentralen Bereichen der Kommunen zurückzieht und sich zu den Siedlungsrändern hin orientiert. Entgegen diesem Trend ist in Hofheim am Taunus 2010 das Chinon Center mit Einzelhandel, Dienstleistung und Kino im Zentrum der Stadt errichtet worden.

2.6.2 Krankenhäuser und Gesundheitszentren

Kliniken und Krankenhäuser sind sowohl als Versorgungseinrichtung mit einem hohen Publikumsverkehr als auch als Ziele mit ausgeprägtem Berufsverkehr von Bedeutung. Kliniken mit kreisweiter Bedeutung sind das Kreiskrankenhaus in Bad Soden am Taunus mit 385 Betten und in Hofheim am Taunus mit ca. 165 Betten.[41] In Bad Soden am Taunus angrenzend an die Gemeinde Sulzbach (Taunus) befindet sich darüber hinaus ein Gesundheitszentrum. Relativ zentral im Kelkheimer Stadtteil Mitte befindet sich das zweite Gesundheitszentrum des Main-Taunus-Kreises. Weitere relevante Klinikstandorte befinden sich in Frankfurt am Main und der Landeshauptstadt Wiesbaden.

Größere medizinische Versorgungszentren mit einem umfangreichen ärztlichen/ therapeutischen Angebot aus unterschiedlichen medizinischen Bereichen sowie entsprechenden gesundheitlichen Dienstleistungen wie z. B. Apotheken, Sanitätshaus, Pflegedienste sind in Bad Soden am Taunus, Hochheim am Main und Kelkheim (Taunus) zu finden.

---

[39] Kreisentwicklungskonzept MTK, 2016

[40] https://www.main-taunus-zentrum.de/center/ueber-uns-1/, Zugriff am 29.01.2024

[41] https://www.deutsches-krankenhaus-verzeichnis.de/app/suche/ergebnis, Zugriff am 29.01.2024

2.7 Tourismus und Freizeiteinrichtungen

Die Zahl der Übernachtungen im Main-Taunus-Kreis ist von 2010 – 2019 deutlich gestiegen und seit 2019, als Folge der Corona-Pandemie, insgesamt rapide zurückgegangen.[42] In 2022 haben sich die Übernachtungszahlen wieder auf das Niveau der Vor-Corona-Zeit erholt.[43]

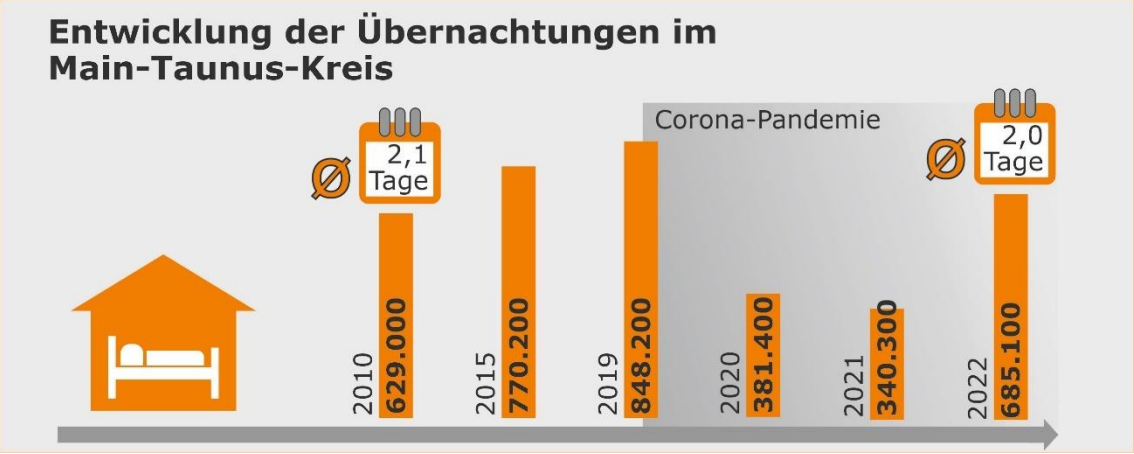


Abbildung 12: Entwicklung der Übernachtungen im Main-Taunus-Kreis (2010 bis 2022)[44]

Der Main-Taunus-Kreis bietet eine abwechslungsreiche Mittelgebirgslandschaft mit einer Vielfalt an Möglichkeiten sowohl für die aktive Freizeitgestaltung als auch für einen Erholungsurlaub von regionaler und überregionaler Bedeutung. Neben zahlreichen kulturellen Angeboten bietet der Kreis darüber hinaus attraktive Wanderrouten im Regionalpark RheinMain oder im Taunus.

Aufgrund dieser Bandbreite an Freizeitangeboten und der daraus resultierenden Dispersität im Freizeitverkehr ist es jedoch kaum möglich, diese Verkehre für den ÖPNV zu bündeln, so dass nur sehr wenige Freizeit- und Tourismusziele tatsächlich eine gewisse Relevanz für den ÖPNV aufweisen. Auch wenn einzelne Einrichtungen eine überregionale oder regionale Bedeutung besitzen, ist die ÖPNV-Relevanz eher zurückhaltend zu bewerten.

[42] Hessisches Statistisches Landesamt (2021): Beherbergungsbetriebe und Schlafgelegenheiten nach Verwaltungsbezirken 2010, 2015, 2020, 2021 (Stichtag jeweils 31.12.), Stand 31.12.2021

[43] Hessisches Statistisches Landesamt (2021): Beherbergungsbetriebe und Schlafgelegenheiten nach Verwaltungsbezirken 2010, 2015, 2020, 2021 (Stichtag jeweils 31.12.), Stand 31.12.2021; Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden (2023): Hessische Gemeindestatistik am 31.12.2022, Tourismus in Hessen 2022, Zugriff am 29.01.2024

[44] Eigene Darstellung; ebenda

Eine „nennenswerte Nachfrage" von mindestens 50 Fahrgästen pro Tag wird bei der üblichen ÖPNV-Nutzung im Freizeitverkehr i. d. R. erst ab Besucherzahlen von über 1.000 Besuchern pro Tag erreicht. Als ÖPNV-affin werden deshalb aus Sicht der Nahverkehrsplanung nur Einrichtungen oder Ziele mit mindestens 20.000 Besuchern im Jahr betrachtet. Konkrete Besucherzahlen liegen nicht vor, insgesamt lassen die Einrichtungen/ Ziele jedoch, bis auf einzelne Ausnahmen bzw. einzelne Spitzentage, nur ein geringes ÖPNV-Potenzial vermuten.

Für die Bevölkerung des Kreises sind im Freizeitverkehr insbesondere eine Vielzahl von Einrichtungen in den umliegenden Oberzentren Frankfurt a. M., Wiesbaden und Mainz von hoher Bedeutung.

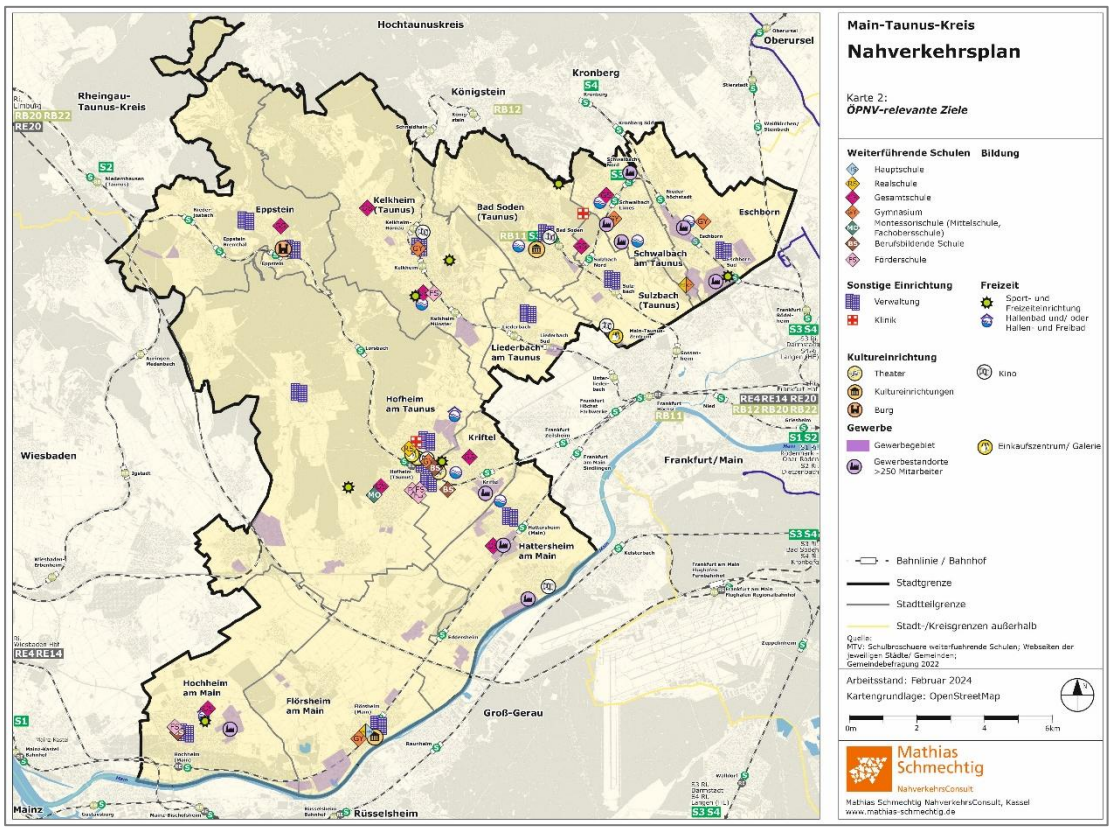


Abbildung 13: ÖPNV-relevante Ziele
Hinweis: großformatige Karte siehe Kartenband

2.8 Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans

2.8.1 Hintergrundinformationen, Methodik und Vorgehensweise

Im Zeitraum Juli bis Oktober 2022 wurde zur Erfassung aktueller Informationen und Daten aus den kreisangehörigen Städten und Gemeinden eine onlinebasierte Befragung durchgeführt. Der Fragebogen gliederte sich in vier Teile und beinhaltete folgende Themen:

- Teil A: Allgemeine Strukturdaten
- Teil B: Relevante Entwicklungen seit 2013
- Teil C: Planungsvorhaben in Ihrer Stadt/ Ihrer Gemeinde
- Teil D: ÖPNV-Bewertung und -Entwicklung.

An der Befragung haben alle Städte und Gemeinden des Main-Taunus-Kreises teilgenommen.

2.8.2 Wesentliche Ergebnisse

In der folgenden Tabelle sind die wesentlichen, für den NVP prägende, d. h. mit ÖPNV-Relevanz, Informationen (Teile B und D) dokumentiert.

Hinweise:

In Ergänzung zu den Angaben aus der Befragung wurden einige Informationen aus vorliegenden Mobilitätskonzepten bzw. Stadtentwicklungskonzepten aufgeführt, wenn explizit in der Befragung darauf hingewiesen wurde. Ebenso wurden Angaben aus den E-Mails, die nachträglich in Bezug auf die Befragung eingegangen sind, in der Tabelle ergänzt.

Die von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden in der Befragung angegebenen Vorhaben werden ohne Prüfung übernommen. Für einzelne Planungen bzw. Teilflächen sind die Verfahren zur Änderung des Regionalen Flächennutzungsplans (RegFNP) noch nicht abgeschlossen bzw. noch nicht begonnen.[45]

[45] Information Regionalverband FrankfurtRheinMain vom 13.05.2024

Tabelle 2: Wesentliche Ergebnisse der Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Main-Taunus-Kreis (2022)

Für den ÖPNV relevante Entwicklungen sowie Entwicklung der Versorgungsstruktur seit 2013
Kreisstadt Hofheim am Taunus
Hofheim am Taunus • Wohnbauprojekt (95 WE) auf dem ehemaligen Industriegelände an der Hattersheimer Straße (Polar-Mohr), Umnutzung in Wohnraum (20 % Sozialwohnungen) und Kita (Beschluss 2021) • Kapellenberg Hofheim am Taunus: Archäologischer Rundweg (gehört zum Regionalpark Rhein-Main)
Stadt Hattersheim am Main
Okriftel • Langgasse/Kirchgrabenstraße: Entwicklung eines Stadtquartiers (Misch- und Wohnnutzung, Bebauungsplan Nr. N101), 4,0 ha/ ca. 239 WE (bis 2023) **Hattersheim am Main** • Hessendamm: Entwicklung Wohnquartier (Bebauungsplan Nr. N109), 3,9 ha/ ca. 370 WE (2021/2022) • Voltastraße: Gewerbeflächenentwicklung (Bebauungsplan Nr. N83.1), 6,7 ha (2020/2021)
Stadt Bad Soden am Taunus
• Erstellung Mobilitätskonzept (2021) • Planung: Barrierefreie Umgestaltung und Erweiterung ZOB, Schlüsselprojekt im Stadtentwicklungskonzept (Ziel: Ausbau zu einer Drehscheibe und damit zum zentralen Verknüpfungspunkt der Mobilität in Bad Soden am Taunus) (befindet sich aktuell (2024) im Ausbau) • Neubau der Grundschule Otfried-Preußler-Schule (2013/2014): Erweiterung (bis 2023), ca. 350 Schüler • Eröffnung Ärztehaus in der Sulzbacher Straße (2016/2017) • Ergänzung der Kliniken durch ein Ärztehaus in der Kronberger Str. (2018/2019)
Stadt Eschborn
Eschborn • Gewerbegebiet Ost, Ginnheimer Straße: Neuer Globus, Lidl und DM (2021) • Eschborn, Kölner Str. 12: Neueröffnung ARTEMIS Augenzentrum (2021) • Neueröffnung von vier Hotels **Niederhöchstadt** • Weiterentwicklung und Ausbau Skulpturenpark (2015)

Stadt Hochheim am Main
Stadt Hochheim am Main • nördlicher Stadtrand, Wohnbaugebiet "Schänzchen 3": ca. 18,5 Hektar, ca. 1.000 EW (2016 Beginn, ca. zur Hälfte bebaut) • nördliche Kernstadt: Erweiterung Gewerbegebiet Frankfurter Straße mit Bau eines großen Ärztezentrums, 21,6 Hektar (seit 2013 laufend) • Schänzchen 3: Eröffnung Vollsortimenter Einkaufen (2019) • Frankfurter Straße: Eröffnung Bio-Vollsortimenter (2021) • Eröffnung Gesundheitszentrum Sanupark (2019), fehlende ÖPNV-Anbindung • Kernstadt: geringer Verlust Einzelhandel (seit 2015 schleichend) **Massenheim:** • Baugebiet "Nassgewann": gemischte Baufläche Wohnen/ Gewerbe/ Einkaufsmarkt, 7,5 Hektar (ca. 2024) • Verlust aller Einkaufsmöglichkeiten (2021)
Stadt Schwalbach am Taunus
• Limes Einkaufszentrum, Marktplatz: Umnutzung bestehender Gewerbeflächen; u. a. Eröffnung Woolworth, Netto und weitere Ladengeschäfte, ca. 1.000 m² (2019/2020) • Wilhelm-Leuschner-Straße: Eröffnung Naturschwimmbad Schwalbach (2013) • Erweiterung der Ganztagsschule Albert-Einstein-Schule (04/2023)
Gemeinde Kriftel
• Baugebiet "Am Freizeitpark": Pflegeheim "Kursana", Betreutes Wohnen DRK, Ärztezentrum, Wohnbebauung, 15.000 m² (2013) • Eröffnung Toom-Baumarkt, Beyerbachstraße (2019) • Schließung REWE City, Frankfurter Str. Ortsmitte (2022)[46]
Stadt Eppstein
Eppstein • Staufenstraße 6, Eröffnung Supermarkt Edeka, 1200 m² (2018) • Vockenhausen: Schließung Rewe Supermarkt (2018)
Gemeinde Sulzbach (Taunus)
• Planung von zwei kleineren Wohngebieten, 54 und 75 WE (k. A. zur Zeitplanung)

[46] seit Mai 2023 wieder Lebensmittelmarkt in der Ortsmitte Kriftel

Stadt Kelkheim (Taunus)

Münster
- Erweiterung Gewerbegebiet in Münster um 4,5 ha (2018)

Stadt Flörsheim am Main

Flörsheim am Main / Keramag
- Bau von 2 Asylbewerberunterkünfte
- Planung Gewerbegebiete West V/1 und V/2 (ab 2015/2016)
- Bau dreier Kindergärten und Erweiterung Schulkinderbetreuung

Flörsheim am Main
- Bau Gesundheitscampus (Fertigstellung Ende 2023), vormals Krankenhaus Flörsheim

Weilbach
- Neubaugebiet, ca. 0,4 ha, ab 2022

Gemeinde Liederbach am Taunus
- Bau diverser Mietwohnungen und Gemeinschaftsunterkünfte (2016 bis 2022)
- Quartier Mixte: Wohnen, Hotel, Kita, Seniorenwohnen, gewerbliche Nutzung (seit 2018 im Bau)
- Schließung und Neueröffnung des Rewe bzw. Nahkauf Kohlruß (2015 – 2017)
- Schließung von CocaCola mit Entfall von ca. 400 Arbeitsplätzen (2022)

Planungsvorhaben bis 2030

Kreisstadt Hofheim am Taunus

Hofheim am Taunus
- Sanierung und Erweiterung der Main-Taunus-Schule (2024)

Marxheim:
- Baugebiet Römerwiesen/ Erschließung neues Baugebiet in Marxheim, ca. 1.400 WE (nicht vor 2027)
- Radwegebrücke aus Marxheim über die Bahnstrecke zur Anbindung an Bahnhof und die Schulen (nicht vor 2027)

Wallau
- Bau der „Wallauer Spange" und der dazugehörigen Infrastrukturanlagen: Park&Ride Parkhaus und Busbahnhof
- nahe der A66 Höhe Ikea; Bau der Wallauer Spange und der dazugehörigen Infrastrukturanlagen, an der Strecke Frankfurt-Köln, Bauherr der Schienenstrecke DB Park&Ride Parkhaus mit Busbahnhof (geplanter Baubeginn 2025, Inbetriebnahme Ende 2027 geplant)

Stadt Hattersheim am Main
• Voltastraße/An der Taunuseisenbahn: Gewerbe-/ Wohnbauflächenentwicklung, ca. 10 ha & ca. 454 WE (vsl. 2023/2024) • Südring: Grundschulstandort: 2,1 ha (Bauleitplanverfahren läuft noch) • Schulstraße/ Lindenstraße: Gewerbe-/ Wohnbauflächenentwicklung, 1,9 ha & ca. 105 WE, (vsl. 2023/2024) • Heddingheimer Straße: Gewerbeflächenentwicklung, 7,3 ha (Bauleitplanverfahren läuft noch)
Stadt Bad Soden am Taunus
• Am Wasserturm / Niederhofheimer Straße / Limesspange: Bebauungsplan Nr. 78 "Sinai II und III", ca. 300 WE (2025 bis 2028) & ca. 6 ha eingeschränktes Gewerbegebiet Neubaugebiet
Stadt Eschborn
• Frankfurter Straße: Entwicklung Eschborn Gate (Business-Campus), 60.000 m² (2025) • Neubau Schwimmhalle Wiesenbad, acht 50 m Bahnen
Stadt Hochheim am Main
Hochheim am Main • nördlicher Stadtrand: Bau einer "Tennis-Akademie" mit Hotel, Internat, 20 Tennisplätzen, Event-Fläche, 7 Zimmer-Hotel, 100 Schüler, ca. 200 Parkplätze (2021 – 2025) • Bau eines neuen Bahnhofes an der "Wallauer Spange" am Ortsrand Richtung Wallau (bessere Nahverkehrsverbindung Richtung Wiesbaden und Frankfurt); siehe auch Angaben der Kreisstadt Hofheim am Taunus **Massenheim:** • nördlicher Stadtrand: Entwicklung gemischtes Baugebiet "Rheingaubogen" für Gewerbe/ Wohnen, 16 Hektar/ ca. 800 Einwohner (2030)
Stadt Schwalbach am Taunus
• Östlich der Straße "Am Flachsacker": Aufstellen eines Bebauungsplans 22.000 m² (Umsetzungszeitpunkt nicht bekannt)
Gemeinde Kriftel
• Neubau eines Hallenbades mit 6 Bahnen à 25 Metern mit den dazugehörigen Umkleiden und Nebenräumen (11/2023)
Stadt Eppstein
• Sparkassenakademie Vockenhausen

Gemeinde Sulzbach (Taunus)

- Bebauungsplan Nr. 80 „Am Rosenweg", Städtebauliches Gesamtkonzept für eine gewerbliche Entwicklung im Bereich des rechtskräftigen B-Plans Nr. 54/ 1 „An der B 8 - nordwestlicher Teil sowie eine Mischgebietsentwicklung in den Bereichen der B-Pläne Nr. 54 / 2 „An der B8 – nordöstlicher Teil sowie Nr. 80 „Am Rosenweg" ca. 184 neue WE

- Bebauungsplan Nr. 54 /2 „An der B8 – nordöstlicher Teil", städtebauliches Gesamtkonzept für eine Entwicklung in den B-Planbereichen Nr. 54/ 1 „An der B8 – nordwestlicher Teil (Gewerbe), Nr. 54 /2 „An der B8 – nordöstlicher Teil sowie Nr. 80 „Am Rosenweg", ca. 266 neue WE

Stadt Kelkheim (Taunus)

Münster

- Neubau Unterkunft für ca. 300 Geflüchtete (2024)
- Mischgebiet mit Supermarkt und Wohnungen zwischen Frankfurter Straße und Paul-Ehrlich-Straße, 2 ha (bis 2028)

Mitte

- Umgestaltung Bahnhofsumfeld Kelkheim-Mitte mit Bushaltestellen zu einem Nahmobilitätszentrum (bis 2028)

Hornau West

- Erschließung Wohnbaugebiet Hornau West mit 5 ha und mögliche Straßenverbindung zwischen Gagernring und L 3016 (Realisierungszeit 2033)

Stadt Flörsheim am Main

Flörsheim am Main/ Keramag

- Planung Gewerbegebiet West V/2, ca. 6,2 ha

Flörsheim am Main

- Erweiterung Paul-Maar-Schule (2023)

Gemeinde Liederbach am Taunus

- Neubau großflächiger Einzelhandel ca. 1.900 m² (2024)
- Rechenzentrum (Hyperscale) am L, Grundstück 70.000 m² (Realisierungszeitpunkt 2026 – 2030)

3 Nahverkehrsstruktur im Main-Taunus-Kreis

Die Bestandsaufnahme des ÖV im Main-Taunus-Kreis bildet die Basis für eine fundierte Analyse des gesamten Leistungsangebotes des ÖPNV. Grundlage der ÖPNV-Analyse für den Main-Taunus-Kreis bildet das regionale Liniennetz der regionalen Bus- und Schnellbuslinien sowie der SPNV-Verbindungen, die lokalen Buslinien und Stadtbusverkehre sowie bedarfsgesteuerte Angebote wie Anruf-Sammel-Taxen (AST) bzw. On-Demand-Verkehr (ODV; „Colibri"). Maßgebend für die Analyse sind die Fahrplandaten mit Stand Februar 2023.

3.1 Aufgabenträgerschaft

Der Main-Taunus-Kreis (MTK) nimmt hinsichtlich der gesetzlichen Grundlagen gemäß § 5 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (ÖPNVG) die Verantwortlichkeiten der Aufgabenträgerschaft als Selbstverwaltungsaufgabe wahr. Der Kreis kann als Aufgabenträger nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG zur Wahrnehmung der Aufgaben eine Nahverkehrsorganisationen einrichten und die Zuständigkeit nach § 5 Abs. 4 ganz oder teilweise durch Beleihung auf diese übertragen. Die MTV Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (MTV) mit Sitz in Hofheim am Taunus, wurde bereits am 15. Dezember 1986 gegründet und hat ihren Sitz in Hofheim am Taunus. Die Gesellschaft ist durch eine entsprechende hoheitliche Beleihung die Nahverkehrs- oder Aufgabenträgerorganisation des MTK für die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Nach § 7 Abs. 2 ÖPNVG hat die MTV als Aufgabenträgerorganisation die Organisation und Finanzierung des ÖPNV im Landkreis übernommen. Als Partner im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) werden Regional- und Lokalverkehr im Interesse der Fahrgäste aufeinander abgestimmt.

Abbildung 14: Angebot und Verantwortlichkeiten der Verkehre im Main-Taunus-Kreis[47]

[47] Eigene Darstellung; https://mtv-unternehmen.de/organisation-struktur/mtv-und-rmv, Zugriff am 24.08.2023

3.2 Organisations- und Tarifstruktur

Mit den aufeinander abgestimmten Verkehren der MTV, der RMV und der Nachbaraufgabenträger kann ein einheitliches Verkehrssystem im Verbundgebiet geschaffen werden, so dass durch eine Anschlusssicherung das Umsteigen zwischen den lokalen Buslinien sowie den regionalen Buslinien und/ oder dem Schienenpersonennahverkehr ermöglicht werden kann.[48]

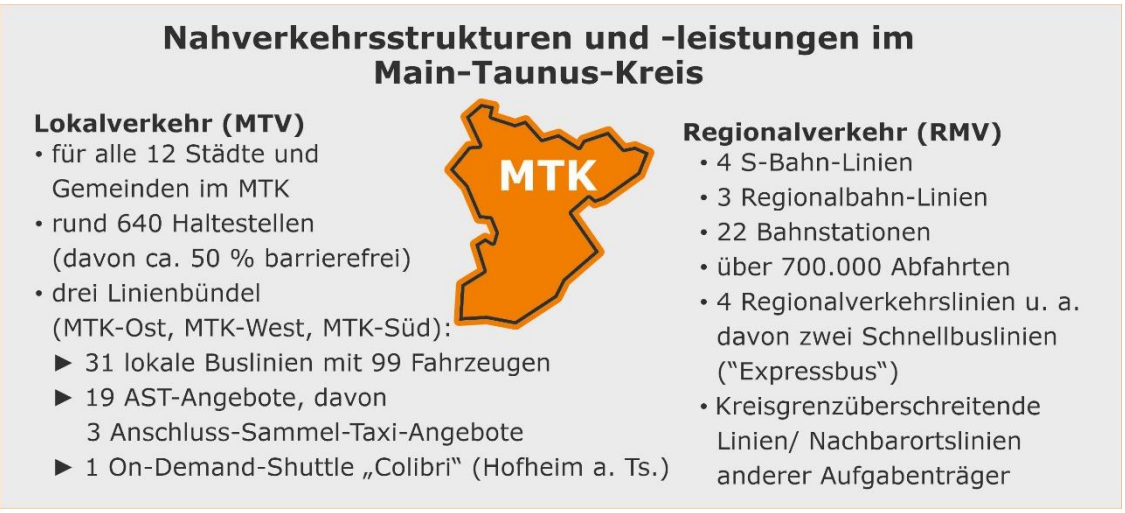


Abbildung 15: Verkehrsstrukturen und -leistungen im Main-Taunus-Kreis[49]

Die Tarifstruktur des RMV ist in einzelne Tarifgebiete (A-Tarifgebiete) strukturiert. Diese Tarifgebiete unterteilen sich in weitere kleinere Tarifgebiete (A0-Tarifgebiete). Durch die Überquerung der verschiedenen Tarifgebiete im Verbundgebiet des RMV kommt die Einordnung in bestimmte Preisstufen und somit die Preisbildung zustande.[50]

Folgendes Fahrscheinsortiment ist für das RMV-Gebiet erhältlich:[51]

- Einzelfahrkarten,
- Zeitkarten,
- Fernverkehrs Ergänzungskarten (zur Nutzung von IC/EC-Zügen im RMV)[52],
- Anschluss Einzelfahrkarten,
- Fahrkarten für spezielle Anlässe (z. B. KombiTickets),

[48] https://mtv-unternehmen.de/organisation-struktur/mtv-und-rmv, 2023

[49] Eigene Darstellung, https://mtv-unternehmen.de/aufgaben/leistungsangebot, 2023

[50] Homepage RMV, Zugriff am 24.08.2023

[51] https://www.rmv.de/c/de/fahrkarten/ (letzter Zugriff 26.02.2024)

[52] Hinweis: Es handelt sich hierbei um vergünstigte Zeitkartenangebote für Vor- und Nachläufe zu ICE-Zeitkarten

- Fahrkarten für besondere Personengruppen (z. B. Firmenkunden),
- lokale Fahrkartenangebote (weitere Fahrkarten der Partner vor Ort).

Darüber hinaus können weitere Zeitkarten erworben werden, die über das RMV-Gebiet hinaus gültig sind:

- Deutschland-Ticket,
- Schülerticket Hessen,
- Seniorenticket Hessen.

Neben den Einzel- und Kurzstreckenfahrkarten, können zudem Anschluss-, Tages- und Gruppentageskarten sowie das Hessenticket weitgehend direkt beim Fahrpersonal in den Bussen erworben werden. Darüber hinaus wird der Fahrkartenverkauf online im TicketShop der RMV-Homepage, an den Fahrkartenautomaten, über die RMVgo-App (HandyTicket) mit dem Smartphone sowie in der Mobilitätszentrale und den Verkaufsstellen angeboten.[53]

Das digitale Angebot des RMV umfasst neben der RMVgo-App (Tickets, Verbindungssuche, Haltestellen-/ Ortssuche, Integration Sharing-Anbieter, Alarmfunktion für Verspätungen, Integration Reise-/ Kalenderplanung) und dem RMV-TicketShop (Fahrkartenerwerb) zudem weitere Angebote:[54]

- RMV-Web-App (Verbindungsauskunft, Integration von weiteren Mobilitätsangeboten bei Planung der Reiseroute),
- digitale Buchung des On-Demand-Shuttle „Colibri" (Buchung flexibler Verkehrsangebote, digital und telefonisch),
- RMVsmiles (Sammeln von Bonuspunkten „Smiles" beim Online-Kauf von Fahrkarten, einlösbar für Rabattgutscheinen bei regionalen Anbietern),
- eTicket RheinMain (Mobilitätskarte mit elektronisch gespeicherten Zeitfahrkarten, mit Zugangsberechtigung für Car- und Bikesharing-Angebote).

Eine wichtige Anlaufstelle nicht nur für den Erwerb von Fahrkarten ist die Mobilitätszentrale in der Hofheimer Innenstadt. Neben einem telefonischen Service und einem elektronischen Online-Portal, stehen in der Mobilitätszentrale persönliche Ansprechpartner für den Kundenservice zur Verfügung.[55] Weitere Vorverkaufs- und Informationsstellen bestehen u. a. mit den Bürgerbüros am Bahnhof Eppstein („Mobilitätsinfo") und am Bahnhof Hattersheim am Main („Stadtpunkt").

[53] ebenda

[54] ebenda

[55] Homepage MTV, Zugriff am 24.08.2023

3.3 Schienenpersonennahverkehr

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Main-Taunus-Kreis liegt in der Zuständigkeit des RMV. Der SPNV bildet das Rückgrat des ÖPNV innerhalb des Kreisgebietes. Der SPNV erschließt alle 12 Städte und Gemeinden und ist auf die Oberzentren Frankfurt a. M. und Wiesbaden (Westkreis) ausgerichtet.

3.3.1 Streckennetz

Der Schienenverkehr im Main-Taunus-Kreis übernimmt die verkehrliche Funktion der Anbindung an das regionale und überregionale Schienennetz. Insgesamt führen sieben Schienenstrecken durch den Main-Taunus-Kreis.[56] An den SPNV-Haltepunkten werden Verknüpfungen zu den regionalen und lokalen Buslinien hergestellt, ausgenommen an den Bahnhöfen Lorsbach und Kriftel. Weitere Informationen hierzu können dem Kapitel 3.5.1 entnommen werden.

Die Erschließung des Kreisgebietes durch den Schienenverkehr erfolgt auf den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Strecken. Der Betreiber der S1, S2, S3, S4, RE4, RE14, RE20 und RB22 ist die DB Regio AG. Die RB11 und RB12 wird von dem Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Start Deutschland GmbH betrieben.[57]

[56] https://www.mtk.org/Bus-und-Bahn-3749.htm

[57] RMV Vergabekalender Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Stand 08.05.2023

Tabelle 3: Übersicht SPNV-Angebot im Main-Taunus-Kreis (Stand Februar 2023)

KBS (Linie)	**Verlauf**	**Teilnetz (Laufzeit)**
Bahnhöfe und Haltepunkte im Kreisgebiet	**Bedienungsangebot im Kreisgebiet**	**Funktion**
645.1 (S1)	Wiesbaden Hbf – Hochheim – Frankfurt-Höchst – Frankfurt Hbf – Offenbach Ost – Rödermark – Ober-Roden	„S-Bahn-Kleyer“ (12/2014 – 12/2036)
Hochheim (Taunus), Flörsheim (Main), Eddersheim, Hattersheim (Main)	Mo.-Fr.: T30+ (Verstärker morgens und mittags) Sa.: T30 So./Ft.: T30	Zentrenverbindende Funktion; Anbindung an OZ Ffm und Wiesbaden; Verbindung Zentren im MTK; Erschließung
645.2 (S2)	Niedernhausen – Hofheim – Frankfurt-Höchst – Frankfurt Hauptbahnhof – Offenbach Ost – Dietzenbach	„S-Bahn-S2“ (12/2014 – 12/2029)
Niederjosbach, Bremthal, Eppstein, Hofheim (Taunus), Kriftel	Mo.-Fr.: T15/T30 Sa.: T30 So./Ft.: T30	Anbindung an OZ Ffm sowie Stadt und Kreis Offenbach; Verbindung Zentren im MTK; Erschließung
643.3 (S3)	Bad Soden – Frankfurt Hbf – Langen – Darmstadt Hbf	„S-Bahn-Gallus“ (12/2014 – 12/2029)
Bad Soden, Sulzbach Nord, Schwalbach (Limes), Niederhöchstadt, Eschborn, Süd	Mo.-Fr.: T30 Sa.: T30 So./Ft.: T30	Anbindung an OZ Ffm sowie Stadt und Kreis Offenbach; Landkreis Darmstadt-Dieburg und Stadt Darmstadt; Verbindung Zentren im MTK; Erschließung Hinweis: ab 8. Dezember 2024 ist Frankfurt Südbahnhof Endstation der S3/ S4
643.4 (S4)	Kronberg – Frankfurt Hbf – Langen – Darmstadt Hbf	„S-Bahn-Gallus“ (12/2014 – 12/2029)
Niederhöchstadt, Eschborn, Süd	Mo.-Fr.: T30 Sa.: T30 So./Ft.: T30	Anbindung an OZ Ffm Verbindung Zentren im MTK; Erschließung Hinweis: ab 8. Dezember 2024 ist Frankfurt Südbahnhof Endstation der S3/ S4
643 (RB11)	Bad Soden – Frankfurt-Höchst	„Taunusnetz“ (12/2014 – 12/2034)
Bad Soden, Sulzbach	Mo.-Fr.: T30 Sa.: T30 So./Ft.: T60	Anbindung an OZ Ffm; Verbindung Zentren im MTK; Erschließung

KBS (Linie)	**Verlauf**	**Teilnetz (Laufzeit)**
Bahnhöfe und Haltepunkte im Kreisgebiet	**Bedienungsangebot im Kreisgebiet**	**Funktion**
646 (RB12)	Königstein – Frankfurt Höchst – Frankfurt	„Taunusnetz“ (12/2014 – 12/2034)
Kelkheim-Hornau, Kelkheim (Taunus), Kelkheim-Münster, Niederhofheim, Liederbach, Oberliederbach, Liederbach Süd	Mo.-Fr.: T30 Sa.: T30 So./Ft.: T60	Anbindung an OZ Ffm; Verbindung Zentren im MTK; Erschließung
627 (RB22)	Limburg (Lahn) – Niedernhausen – Frankfurt (Main) Hbf	„Taunusstrecke“ (12/2021 – 12/2036)
Hofheim (Taunus)	Mo.-Fr.: T30 Sa.: T30 So./Ft.: T60	Anbindung an OZ Ffm und Limburg (Lahn) und Landkreis Limburg-Weilburg
659 (RE4)	Frankfurt – Mainz – Worms – Ludwigshafen – Mannheim – Karlsruhe	„RE-Netz Süd-West“ (12/2014 – 12/2029)
Hochheim (Main)	Mo.-Fr.: T120 Sa.: T120 So./Ft.: T120	Anbindung an OZ Ffm, Mainz, Worms, Frankenthal, Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe
659 (RE14)	Frankfurt – Mainz – Worms – Ludwigshafen – Mannheim	„RE-Netz Süd-West“ (12/2014 – 12/2029)
Hochheim (Main)	Mo.-Fr.: T120 Sa.: T120 So./Ft.: T120	Anbindung an OZ Ffm, Mainz, Worms, Frankenthal, Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe Verbindung
627 (RE20)	Limburg – Niedernhausen – Frankfurt / Wiesbaden	„Taunusstrecke“ (12/2021 – 12/2036)
Hofheim (Taunus)	T60 als Verstärker morgens und nachmittags mit RB 22 zu T30	Anbindung an OZ Ffm und Landeshauptstadt Wiesbaden sowie Limburg (Lahn) und Landkreis Limburg-Weilburg, sowie den Rhein-Taunus-Kreis Verbindung Zentren im MTK; Erschließung

KBS	Kursbuchstrecke
S	S-Bahn
RB	RegionalBahn
T15, T30, T60	Taktfolge in Minuten

3.3.2 Bedienungsangebot

Das Grundangebot auf den SPNV-Linien im Nahverkehrsraum ist Montag bis Freitag sowie am Wochenende der 30-Minuten-Takt.

Die ersten Fahrten der S-Bahn-Linien beginnen vor 4 Uhr. Die letzten Fahrten finden zwischen 1 und 2 Uhr statt. In den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen wird das Angebot bis gegen 4 Uhr ausgedehnt. Demnach wird auf den S-Bahn-Linien vor allem am Wochenende ein nahezu durchgängiges Angebot vorbehalten.

Das Betriebszeitfenster der Regionalbahn- sowie Regionalexpress-Linien liegt überwiegend zwischen 5 und 22 bzw. 1 Uhr.

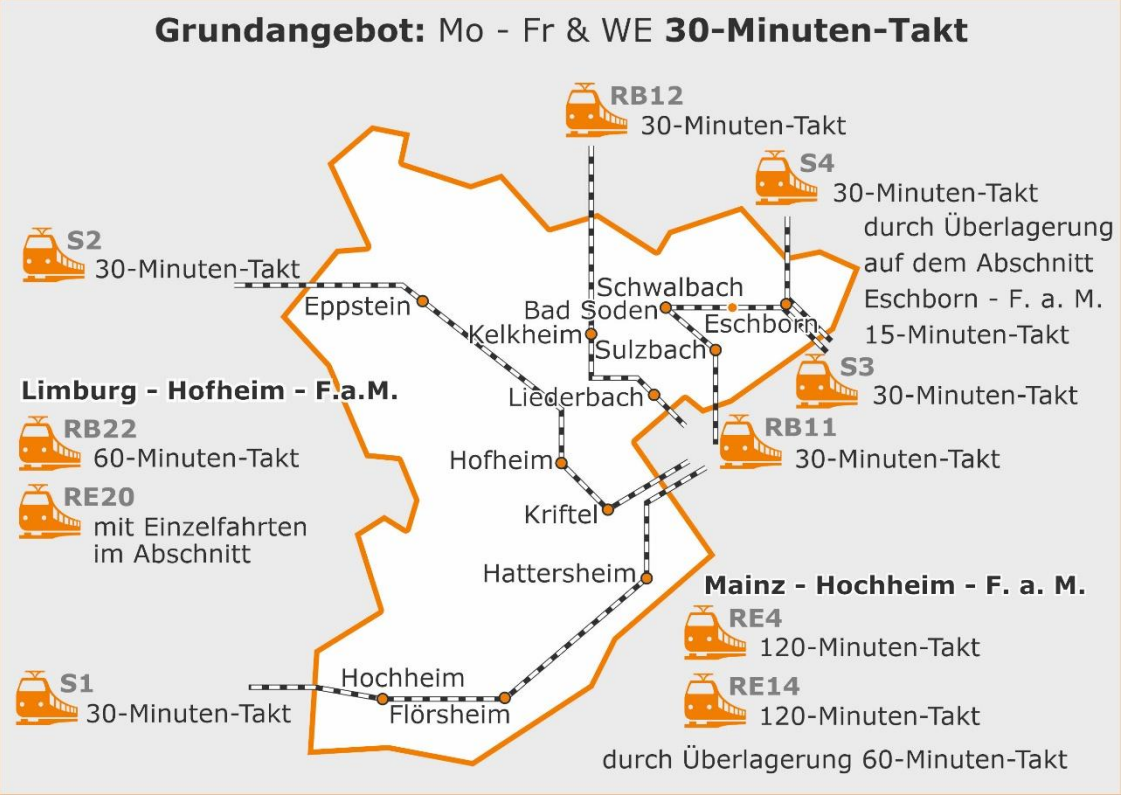


Abbildung 16: Bedienungsangebot im SPNV im Main-Taunus-Kreis (Grundangebot)

3.4 Straßengebundener ÖPNV

Betrachtet wird das Angebot in Aufgabenträgerschaft des Main-Taunus-Kreises.

Abbildung 17: Strukturdaten des ÖPNV im Main-Taunus-Kreis (Stand 2023)[58]

3.4.1 Verkehrsunternehmen

Die Leistungen im lokalen straßengebundenen ÖPNV im Main-Taunus-Kreis werden von zwei Verkehrsunternehmen als Genehmigungsinhaber im Auftrag der MTV erbracht (Stand Januar 2024 nach Betreiberwechsel im Linienbündel „MTK-West").

[58] Eigene Darstellung; https://mtv-unternehmen.de/aufgaben/leistungsangebot, Zugriff am 22.02.2024

Tabelle 4: Betreiber für die Linien nach Linienbündel im Main-Taunus-Kreis (Stand Januar 2022)[59]

Linienbündel	Betreiber (Vertragslaufzeit)	Bus-Linien	AST-Linien oder Buslinien mit AST-Fahrten
MTK-Ost	DB Regiobus, Region Mitte	252, 810, 810A, 812, 813	810, 812, 825
MTK-West	Transdev Taunus (bis 31.12.2023) HLB Hessenbus (ab 01.01.2024)	263, 803, 804, 805, 806, 811, 814, 815, 816, 828	263, 803, 804, 805, 814, 20, 26
MTK-Süd	HLB Hessenbus	401, 402, 403, 405, 406, 807, 808, 809, 817, 819, 820, 821, 831, 832, 833, 834	404, 809, 820, 833, 835, 837, 46 Anschluss-Sammel-Taxi: 818, 820, 836 ODV: „Colibri"

3.4.2 Bedienungsangebot

Struktur des Liniennetzes

In der Grundstruktur ist das Busnetz im Main-Taunus-Kreis radial auf die in den Städten und Gemeinden zentral gelegenen S-Bahnhöfe ausgerichtet. Eine systemprägende Ausrichtung ist auf die Kreisstadt Hofheim am Taunus erkennbar. Der Hofheimer Busbahnhof wird werktags von insgesamt 14 Linien (davon fünf Stadtbuslinien und eine reine AST-Linie) angefahren.

Neben der Ausrichtung des Liniennetzes auf die Verknüpfungspunkte, und somit auf die SPNV-Achsen in Richtung Frankfurt am Main sowie Wiesbaden, gewährleistet das Liniennetz die Erschließung des Kreisgebietes außerhalb der Schienenstrecken.

In Ergänzung zum SPNV des RMV bieten die RMV-Regionalbuslinien eine über die Kreisgrenzen des MTK hinweg führende Anbindung von bzw. nach außen. Als Sonderfall dieser Regionalbuslinien bieten die Expressbuslinien (X-Busse) schnellere und direkte Verbindungen. Für den MTK relevant ist die Expressbuslinie X17 (über Hofheim und Flughafen) sowie die Expressbuslinie X26 (über Hofheim Richtung Wiesbaden sowie in Richtung Königstein und weiter nach Bad Homburg).

[59] MTV Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (2022): Nachweis Mittel lokaler Verkehre 2021, Anlage 1a: Bestellung von verkehrlichen Leistungen im lokalen Verkehr

Im Main-Taunus-Kreis werden zudem verschiedene Bereiche bzw. Zeiten mit geringen Nachfragepotenzialen bedarfsgesteuert mit reinen AST-Linien (sowie dem On-Demand-Verkehr „Colibri" in Hofheim) bedient. Diese ergänzen somit das Angebot als Linienbedarfsverkehr und sind in das Gesamtangebot integriert. Aber auch die regulären Linien beinhalten teilweise AST-Fahrten in Schwachverkehrszeiten.

Linienbündel der MTV

Das lokale Liniennetz ist in drei Linienbündeln (MTK-Ost, MTK-West und MTK-Süd) organisiert. In das Liniennetz sind zudem in Hofheim am Taunus, Hattersheim am Main, Flörsheim am Main, Bad Soden am Taunus sowie in Eschborn Stadtbuslinien integriert, die die innerörtliche Erschließung gewährleisten.

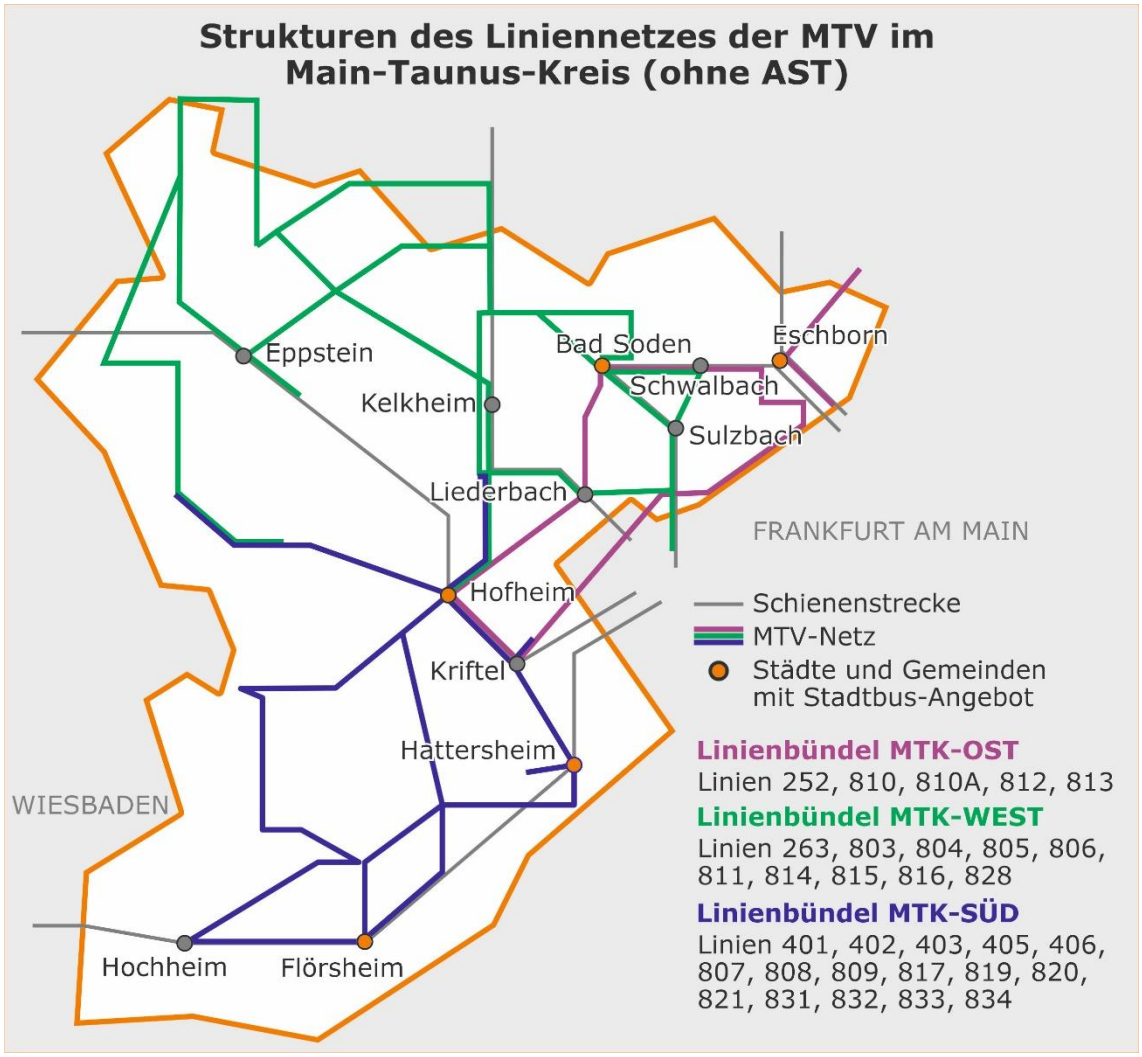


Abbildung 18: Strukturdaten des Liniennetzes im Main-Taunus-Kreis

Tabelle 5: Aufgabe und Angebot der lokalen Linien des MTV nach Linienbündel (Stand Fahrplan 2023)

Linien	Verkehrsaufgabe	Taktangebot (Grundangebot)
Linienbündel MTK-Ost Das Linienbündel „MTK-Ost" dient zur Verbindung zwischen dem östlichen Kreisgebiet und der Kreisstadt Hofheim am Taunus mit Verknüpfungen an den zentralen Schienenknoten in Bad Soden am Taunus und in Hofheim am Taunus.		
252	Verbindung zum Hochtaunuskreis mit Verknüpfung zum SPNV (Weißkirchen Ost und Weißkirchen/ Steinbach)	T15/ T30/ T60 + VF
810	Verbindung zum östlichen Kreisgebiet (Hofheim am Taunus), Anbindung MTZ sowie Schulen in Kriftel (Berufsschule) und Schwalbach am Taunus, Verknüpfung an SPNV	T30/ T60 + VF
810A	Schulverkehr, Anbindung Schule in Eschborn und Gesundheitszentrum in Bad Soden am Taunus, Verknüpfung an SPNV	EF im Schulverkehr
812	Verbindung zum östlichen Kreisgebiet (Hofheim am Taunus) und Anbindung Gesundheitszentrum sowie Krankenhaus in Bad Soden am Taunus, Verknüpfung an SPNV	T30/ T60
813	Stadtverkehr Eschborn, Erschließung Gewerbegebiet und Verknüpfung an SPNV	T15
810 AST	Anruf-Sammel-Taxi, bedarfsgesteuerte Bedienung der Linie 810 in den Abendstunden (und Sonntag/ Feiertag ganztags)	T30
812 AST	Anruf-Sammel-Taxi, bedarfsgesteuerte Bedienung der Linie 812 in den Abendstunden (und Sonntag/ Feiertag ganztags)	T30
825 AST	Anruf-Sammel-Taxi, Verbindung Eschborn Süd mit Eschborn Nord und weiter über Schwalbach am Taunus bis Bad Soden am Taunus Krankenhaus, Anbindung Krankenhaus in Bad Soden am Taunus und Gewerbegebiet in Eschborn, Verknüpfung an SPNV	T30

Linien	Verkehrsaufgabe	Taktangebot (Grundangebot)
Linienbündel MTK-West Das Linienbündel „MTK-West" dient zur Erschließung des nördlichen Kreisgebietes und zur Anbindung der Nord-Süd-Achse Königstein – Bad Soden am Taunus – Sulzbach (Taunus), Königstein im Taunus – Kelkheim (Taunus) – Hofheim am Taunus sowie zur Anbindung nach Eppstein und Liederbach am Taunus. Weitere Anbindungen erfolgen nach Frankfurt a. M.-Höchst.		
263	Verbindung Nord-Süd-Achse (von Hofheim am Taunus bis Königstein/ Eppstein), Anbindung des Schulstandortes Königstein im Taunus, Verknüpfung an SPNV	T30/ T60 + VF
803	Verbindung nach Königstein im Taunus, Anbindung Sulzbach (Taunus) MTZ und Gesundheitszentrum sowie Krankenhaus in Bad Soden am Taunus, Verknüpfung an SPNV Hinweis: nur bis Ende 2026 Bestandteil des Linienbündels „West", mit der zu diesem Zeitpunkt anstehenden Neuvergabe des Bündels „Ost" Bestandteil dieses Linienbündels	T30/ T60 + VF
804	Verbindung nach Frankfurt a. M., Anbindung Sulzbach (Taunus) MTZ sowie Schule in Münster, Anbindung Industriestandort in Höchst, Verknüpfung an SPNV	T30/ T60 + VF
805	Verbindung nach Königstein, Anbindung Schule in Königstein, Verknüpfung an SPNV	T30/ T60 + VF
806	Schulverkehr, Anbindung Schule in Münster, Verknüpfung an SPNV	EF im Schulverkehr
811	Schulverkehr, Anbindung Schulen in Schwalbach am Taunus und in Königstein sowie zur Klinik in Königstein und Krankenhaus in Bad Soden am Taunus, Verbindung nach Königstein, Verknüpfung an SPNV	EF im Schulverkehr
814	Anbindung Sulzbach (Taunus) MTZ, Verknüpfung an SPNV Hinweis: nur bis Ende 2026 Bestandteil des Linienbündels „West", mit der zu diesem Zeitpunkt anstehenden Neuvergabe des Bündels „Ost" Bestandteil dieses Linienbündels	T30/ T60
815	Schulverkehr, Anbindung Schulen in Eppstein (Schulzentrum) und in Königstein, Verbindung nach Königstein, Verknüpfung an SPNV	EF im Schulverkehr
816	Schulverkehr, Anbindung Schule in Eppstein (Schulzentrum), Verknüpfung an SPNV	EF im Schulverkehr

Linien	Verkehrsaufgabe	Taktangebot (Grundangebot)
828	Stadtverkehr Bad Soden am Taunus, Anbindung siedlungsferner Wohngebiete, die nicht anderweitig angebunden sind, Verknüpfung an SPNV	T120
263 AST	Anruf-Sammel-Taxi, Anbindung Rhein-Main-Therme in Hofheim am Taunus, Verknüpfung an SPNV, Angebot in den Abendstunden	T30
803 AST	Anruf-Sammel-Taxi, bedarfsgesteuerte Bedienung der Linie 803 in den Abendstunden (und Sonntag/ Feiertag früh und spät)	EF, T60
804 AST	Anruf-Sammel-Taxi, bedarfsgesteuerte Bedienung der Linie 804 Sonntag/ Feiertag früh und spät (Einzelfahrten von Montag bis Freitag spät)	EF, T60
805 AST	Anruf-Sammel-Taxi, bedarfsgesteuerte Bedienung der Linie 805 in den Abendstunden (und Sonntag/ Feiertag ganztags)	T60
814 AST	Anruf-Sammel-Taxi, bedarfsgesteuerte Bedienung der Linie 814 Samstag nachmittags	T60
20 AST	Anruf-Sammel-Taxi, bedarfsgesteuerte Bedienung der Linie 20 in den Abendstunden Samstags (Verbindung nach Wiesbaden, Anbindung Gewerbegebiet, Verknüpfung an SPNV)	T60
26 AST	Anruf-Sammel-Taxi, Verbindung nach Wiesbaden, Verknüpfung an SPNV	EF, T60, T120, T180
Linienbündel MTK-Süd Das Linienbündel „MTK-Süd" dient zur Erschließung des südlichen Kreisgebietes und beinhaltet die Stadtverkehrslinien in Hofheim am Taunus, Flörsheim am Main und Hattersheim am Main.		
401	Stadtverkehr Hofheim am Taunus, Anbindung Krankenhaus in Hofheim am Taunus, Verknüpfung an SPNV	T30
402	Stadtverkehr Hofheim am Taunus, Verknüpfung an SPNV	T30
403	Stadtverkehr Hofheim am Taunus, Anbindung Schule in Hofheim am Taunus, Verknüpfung an SPNV	T30 + VF
405	Stadtverkehr Hofheim am Taunus, Anbindung Schulen in Hofheim am Taunus, Verknüpfung an SPNV	T30
406	Schulverkehr, Anbindung Schulen in Hofheim am Taunus, Verknüpfung an SPNV	EF im Schulverkehr
807	Schulverkehr, Anbindung Schule in Hochheim am Main	EF im Schulverkehr

Linien	Verkehrsaufgabe	Taktangebot (Grundangebot)
808	Schulverkehr, Anbindung Schule in Münster	EF im Schulverkehr
809	Verbindungsachse Hochheim am Main – Flörsheim am Main – Hofheim am Taunus, Anbindung Ärztezentrum in Hochheim am Main sowie Schulen in Hochheim am Main und Flörsheim am Main (Schulzentrum), Verknüpfung an SPNV	T30/ T60 + VF
809 AST	Anruf-Sammel-Taxi, bedarfsgesteuerte Bedienung der Linie 809 mit einer Einzelfahrt von Montag bis Freitag spät	EF
818 AST	Anschluss-Sammel-Taxi, Verknüpfung an SPNV, Anbindung Schule in Flörsheim am Main, Bustransfer für Schüler sowie für Bahn-Fahrgäste Hinweis: Fahrten zum Teil mit telefonischer Voranmeldung (Anruf-Sammel-Taxi), zum Teil ohne telefonische Voranmeldung	T30, T120
820 AST	In Richtung Flörsheim am Main: Anruf-Sammel-Taxi, bedarfsgesteuerte Bedienung der Linie 820 in den Früh- und Abendstunden von Montag bis Freitag, Samstag nachmittags und Sonntag/ Feiertag ganztags (auch in Gegenrichtung) In Richtung Eddersheim: Anschluss-Sammel-Taxi, Bustransfer für Bahn-Fahrgäste als Ergänzung zum Bedienungsangebot der Linie 820 in den Abendstunden von Montag bis Freitag, Samstag nachmittags (Sonntag/ Feiertag ganztags als Anruf-Sammel-Taxi)	T30, T60
833 AST	Anruf-Sammel-Taxi, bedarfsgesteuerte Bedienung der Linie 833 in den Abendstunden (und Sonntag/ Feiertag früh und spät)	T60
835 AST	Anruf-Sammel-Taxi, Anbindung Schule in Kriftel, Verknüpfung an SPNV, Angebot Montag bis Freitag in den Abendstunden sowie Samstag ab Nachmittag und Sonntag/ Feiertag ganztags	T30
836 AST	Anschluss-Sammel-Taxi, Bustransfer für Bahn-Fahrgäste vom Bahnhof bis an alle Haltestellen in Hattersheim am Main und Eddersheim in den Abendstunden	T30
837 AST	Anruf-Sammel-Taxi, Verbindung nach Frankfurt am Main (Sindlingen), Verknüpfung an SPNV	T30
46 AST	Anruf-Sammel-Taxi	EF, T60, T120

Linien	Verkehrsaufgabe	Taktangebot (Grundangebot)
ODV „Colibri"	On-Demand-Shuttle, direkter Transfer vom gewünschten Start- bis zum Endpunkt (bestehende oder virtuelle Haltestelle) mit Vorbestellung im Stadtgebiet Hofheim am Taunus (zu bestimmten Bedienzeiten)	-

Regionalverkehr RMV

Zum regionalen Busverkehr im Kreisgebiet, für welchen der RMV als zuständige Aufgabenträgerorganisation den SPNV und den Regionalbusverkehr fungiert, zählen vier Buslinien.

Tabelle 6: Aufgabe und Angebot der regionalen Linien im Main-Taunus-Kreis (Stand Fahrplan 2023)

Linie Linienbündel	Verkehrsaufgabe	Taktangebot (Grundangebot)
Regionalbuslinien		
253 HTK-Vordertaunus 3	Verbindung nach Frankfurt am Main und Königstein im Taunus, Anbindung Sulzbach (Taunus) MTZ und Klinikum in Höchst sowie KVB-Klinik in Königstein, Verknüpfung an SPNV	T30/ T60 + VF
262 MTK Vordertaunus 1	Verbindung nach Wiesbaden, Verknüpfung an SPNV	T30/ T60 + VF
Expressbus-Linien		
X17 MTK Flughafen	Verbindung nach Neu-Isenburg und Frankfurt a.M., Anbindung an den Flughafen in Frankfurt a.M., Verknüpfung an SPNV	T30
X26 MTK-VT1 (ab 12/2024: MTK-X-Bus-Vordertaunus)	Verbindung nach Wiesbaden, Königstein, Oberursel und Bad Homburg, Anbindung Kronberg Opel-Zoo, Verknüpfung an SPNV	T60

VF= Verstärkerfahrten, EF= Einzelfahrt

Produkt „Expressbus"

Der „Expressbus"[60] des RMV ist ein Schnellbus, der als Ergänzung zum Schienenverkehr, wie den S-Bahnen oder den Regionalzügen, attraktive Verbindungen ins Umland schafft. Der Expressbus zeichnet sich durch kurze Fahrzeiten und direkte Fahrwege aus. Durch moderne Ausstattung sowie kostenlosen WLAN bieten die Expressbusse einen besonderen Komfort für die Fahrgäste. Die Expressbus-Linien des RMV sind in ihrer Linienbenennung mit einem „X" gekennzeichnet und somit leicht erkennbar. Ebenso sind die Fahrzeuge mit einem „X"-Buchstaben auffällig beklebt und somit auch von einer größeren Entfernung zu erkennen.

Abbildung 19: Die Expressbus-Linie X17 des RMV

On-Demand-Verkehr „Colibri"

Der On-Demand-Shuttle „Colibri"[61] ist im Zuge des RMV-Verbundprojektes „On-Demand-Mobilität für die Region Frankfurt/ RheinMain" als Partnerprojekt der MTV und der Stadt Hofheim am Taunus entstanden. Mit der Einführung des „Colibri" als Bedarfsverkehr wurde das vorherige Anruf-Sammel-Taxi sowie das Anschluss-Sammel-Taxi in Hofheim am Taunus abgelöst. Der On-Demand-Shuttle kann für Fahrten im Stadtgebiet zu Zeiten, in denen der Hofheimer Stadtbus nicht verkehrt, per App oder telefonisch gebucht werden. Der „Colibri" verkehrt fahrplanungebunden und haltestellenunabhängig. Die gewünschten Start- und Zielpunkte werden bei der Buchung genannt oder können über die RMV On-Demand-App von einer Vielzahl an „virtuellen" Haltestellen ausgewählt werden. Durch elektrisch angetriebene Fahrzeuge ist der On-Demand-Shuttle zudem emissionsfrei.

[60] https://www.rmv.de/c/de/fahrplan/linien-netze/expressbusse, Zugriff am 01.02.2024

[61] https://www.mtv-ondemand.de/, Zugriff am 01.02.2024

Abbildung 20: Der On-Demand-Shuttle „Colibri" in Hofheim am Taunus[62]

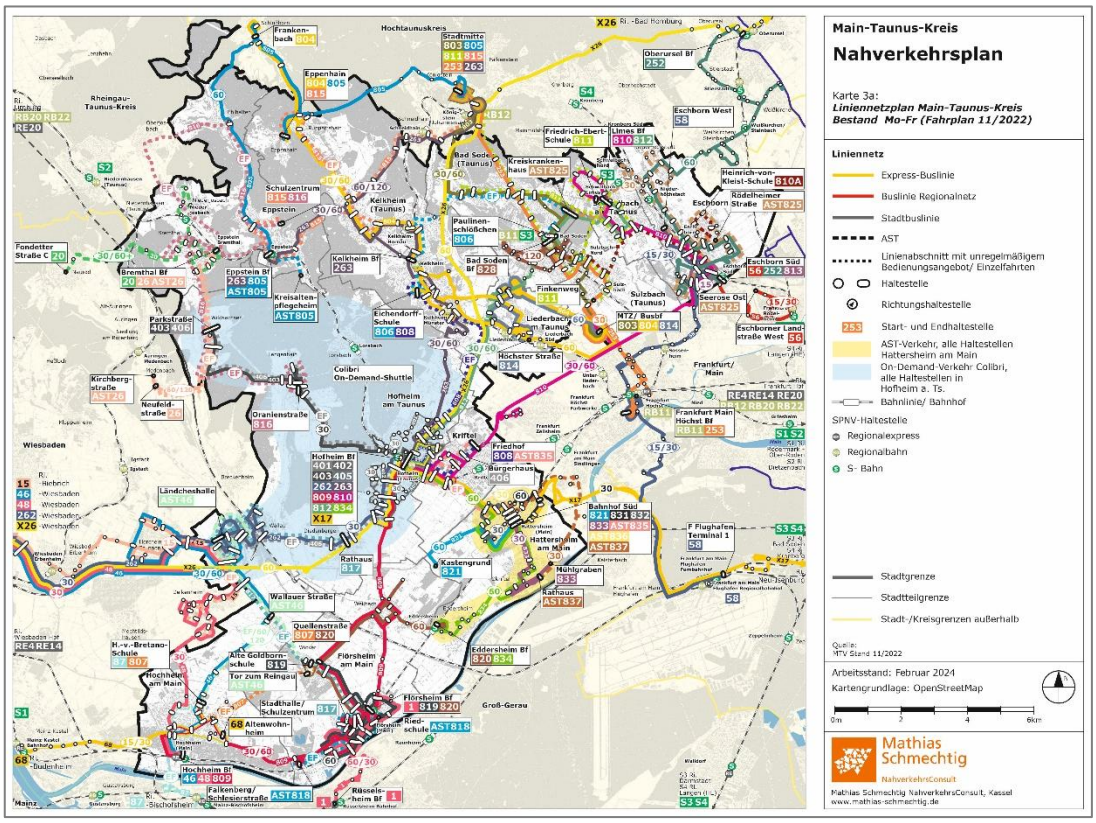


Abbildung 21: Liniennetz im Main-Taunus-Kreis (Fahrplan 2023)
Hinweis: großformatige Karte, Samstag/ Sonntag und Abendnetz siehe Kartenband

[62] Bildquelle: Jörg Lunkenheimer

Bedienungsangebot

Das Liniennetz im Main-Taunus-Kreis ist in ein Tagesnetz und ein Abendnetz gegliedert. Das Bedienungsangebot im Tages- und Abendnetz ist auf die Aufgabe und Funktion der jeweiligen Linie angepasst. Insbesondere Linien, die eine Verbindungsfunktion besitzen, verfügen über ein dichtes Bedienungsangebot. Die meisten dieser Linien verkehren zu Spitzenzeiten von Montag bis Freitag in einem 30-Minuten-Takt sowie im Abendnetz und am Wochenende in einem 60-Minuten-Takt oder weiterhin in einem 30-Minuten-Takt als AST. Im Abendnetz wird das Bedienungsangebot auf den meisten Linien des Tagesnetzes ausgedünnt und/ oder auf ein AST-Angebot umgestellt (wie z. B. 803, 810, oder 833).

Abbildung 22: Das Bedienungsangebot im MTK

Zu den wichtigen Linien mit Verbindungsfunktion im lokalen Liniennetz, die über ein dichtes Bedienungsangebot verfügen, gehören:

- Linie 810 (MTV-Ost): Hofheim am Taunus – Kriftel – Sulzbach (Taunus) (MTZ) – Eschborn – Schwalbach am Taunus
- Linie 812 (MTV-Ost): Hofheim am Taunus – Liederbach am Taunus – Bad Soden am Taunus – Schwalbach am Taunus
- Linie 263 (MTV-West): Hofheim am Taunus – Kelkheim (Taunus)– Eppstein (/Königstein im Taunus)
- Linie 804 (MTV-West): Eppenhain (Kelkheim (Taunus)) – Fischbach (Kelkheim (Taunus)) – Kelkheim (Taunus) – Liederbach am Taunus – Sulzbach (Taunus) (MTZ) (– Frankfurt a. M.)
- Linie 809 (MTV-Süd): Hofheim am Taunus – Flörsheim am Main – Hochheim am Main

In Ergänzung zu diesen angebotsorientierten Verkehren gibt es weitere bedarfsorientiert verkehrende Linien deren wesentliche Funktion die Abwicklung der Schulverkehre ist (z. B. Linien 406, 806, 807, 811, 810A).

Ähnliche Verkehrsaufgaben kommen außerdem den Stadtbus-Linien zu, deren Bedienungsangebot größtenteils gut bis sehr gut (Stadtbus Eschborn mit 15-Minutentakt) vertaktet ist, mindestens jedoch als tagesdurchgängig bezeichnet werden kann.

Der Bedienungszeitraum der Linien an Werktagen ist sehr unterschiedlich entsprechend den jeweiligen Funktionen der Linien ausgeprägt. Der Bedienungszeitraum der Linien mit der Verbindungsfunktion beginnt in der Regel wochentags zwischen 4 und 5 Uhr und endet bei vielen Linien bereits gegen 19 Uhr bzw. wird durch das AST-Angebot bis in die späten Abendstunden ergänzt. Ebenso beginnen die Fahrten der Expressbus-Linien bereits vor 5 Uhr. Mit dem Bedienungszeitraum von 4 Uhr bis 3 Uhr wird auf der Expressbus-Linie X17 ein nahezu tagesdurchgängiges Angebot vorgehalten.

Das Bedienungsangebot der Stadtbus-Linien startet meist zwischen 6 und 7 Uhr. Bis auf die Stadtbus-Linie 833 in Hattersheim am Main, dessen Angebot in den Abendstunden durch den AST 833 ergänzt wird, endet das Angebot im Stadtbusverkehr zwischen 19 und 20 Uhr. Das Bedienungsangebot am Wochenende, insbesondere am Sonntag/ Feiertag, wird auf vielen Linien reduziert bzw. auf ein AST-Angebot umgestellt.

Der Bedienungszeitraum der Schulbuslinien orientiert sich an den Schulzeiten und ist somit richtungsbezogen unterschiedlich aufgestellt (Einzelfahrten entweder im Früh- oder Spätverkehr). Die Linien mit Ausrichtung auf den Schulverkehr verfügen häufig über keinen einheitlichen Linienweg, sondern befahren eine Vielzahl unterschiedlicher Linienwege. Auf einigen Streckenabschnitten treten zudem Überlagerungen verschiedener Linien auf.

Weitere öffentliche Mobilitätsangebote

In Eppstein wird zudem ein BürgerBus, welcher nicht als öffentlicher Linienverkehr genehmigt ist, für die innerstädtische Erschließung eingesetzt. Für 3 Euro zwischen 9 und 18 Uhr bzw. für 5 Euro zwischen 18 und 23 Uhr und einer telefonischen Voranmeldung wird der Fahrgast an einem vorher mitgeteiltem Zustiegspunkt (dichtes Netz aus Einstiegspunkten) mit einem Pkw oder Kleinbus abgeholt und an ein beliebiges Ziel gebracht.[63]

Seit Juli 2022 existiert in der Stadt Schwalbach am Taunus als Ergänzung zum Mobilitätsangebot der MTV das sogenannte „SCHWALBACHMobil". Das Angebot verkehrt innerhalb des Schwalbacher Stadtgebietes sowie zum Krankenhaus in Bad Soden am Taunus. Seit März 2024 gibt es keine SCHWALBACHMobil-Gutscheine mehr, die Zahlung des Eigenanteils in Höhe von jetzt 3 Euro pro Fahrt und Fahrgast erfolgt direkt beim Fahrpersonal. Darüber hinaus sind Fahrten mit SCHWALBACHMobil ausschließlich nach telefonischer Voranmeldung bei dem kooperierenden Taxiunternehmen möglich.

[63] https://www.eppstein.de/de/leben-in-eppstein/mobilitaet/buergerbus-oepnv/, Zugriff am 01.02.2024

Eine spontane Fahrt ohne Voranmeldung ist ausgeschlossen. Alle Konditionen finden sich unter www.schwalbach.de/SchwalbachMobil. Das „SCHWALBACHMobil" wurde 2023 für rund. 8.000 Fahrten genutzt.[64] Es bietet ein Grundangebot zur Mobilitätsvorsorge, in Bezug zur Gesamtmobilität in Schwalbach bleibt die Bedeutung bisher jedoch überschaubar.

3.5 Verknüpfungspunkte

3.5.1 Verknüpfung SPNV - Bus

Insgesamt gibt es im Landkreis 22 SPNV-Haltepunkte.[65] Wichtige Verknüpfungsfunktionen der SPNV-Linien untereinander übernehmen die Haltepunkte in Hofheim am Taunus, Bad Soden am Taunus und Hochheim am Main. 17 von den 22 SPNV-Haltepunkten werden direkt mit mindestens einem Bus angebunden

An mehreren SPNV-Bus-Verknüpfungspunkten finden auch räumliche Verknüpfungen Bus – Bus statt, insbesondere in Hofheim, Bad Soden (Taunus) Bahnhof, Eppstein Bahnhof, Hattersheim (Main) Bahnhof.

Bei den meisten dieser 17 SPNV-Haltepunkte beträgt die Entfernung zur dazugehörigen Bushaltestelle unter 50 Meter. An fünf weiteren SPNV-Haltepunkten existiert keine direkte Busanbindung bzw. wird lediglich durch den AST (Eschborn-Niederhöchstadt Bahnhof) direkt angebunden. Die Entfernungen an diesen fünf SPNV-Haltepunkten zu den nächstgelegenen Bushaltestellen liegen zwischen 250 und 500 Metern. Zudem wird die nächstgelegene Haltestelle zum Haltepunkt „Schwalbach am Taunus Nord" nur durch einen AST bedient. Zwei Haltepunkte (Kriftel und Hofheim-Lorsbach Bahnhof) werden nicht mit Buslinien angebunden.

Tabelle 7: Übersicht Verknüpfung zwischen SPNV und Bus (Stand Januar 2023)

Bahnhof / Haltepunkt	**Bahnlinie**	**Name der nächstgelegenen Bushaltestelle**	**Buslinie** (auch räumliche Verknüpfung Bus – Bus)	**Entfernung**
Bad Soden (Taunus) Bahnhof	S3, RB11	Bahnhof	253, 803, 806, 810A, 811, 812, 828	unter 50 m
Sulzbach (Taunus) Nordbahnhof	S3	Nordbahnhof	803	ca. 250 m
Sulzbach (Taunus) Bahnhof	RB11 (RTW)	Bahnhof	253	unter 50 m
Schwalbach (Taunus) Limes Bahnhof	S3	Schwalbach (a. Ts.) Limes Bahnhof	810, 812	unter 50 m

[64] https://www.schwalbach.de/SchwalbachMobil, Zugriff am 13.02.2024

[65] https://mtv-unternehmen.de/aufgaben/leistungsangebot

Bahnhof / Haltepunkt	**Bahnlinie**	**Name der nächstgelegenen Bushaltestelle**	**Buslinie** (auch räumliche Verknüpfung Bus – Bus)	**Entfernung**
Schwalbach (Taunus) Nord	S3	Am Kronberger Hang	AST 825	ca. 300 m
Eschborn-Niederhöchstadt Bahnhof	S3, S4	Steinbacher Straße, Friedhof (Bahnhof)	252 (AST 825)	je ca. 300 m (AST Bahnhof unter 50 m)
Eschborn Bahnhof	S3, S4	Bahnhof (Bahnhofstraße)	58, 252, 810, 810A (AST 825)	je ca. 100 m
Eschborn Südbahnhof	S3, S4	Südbahnhof	56, 813, 252	unter 50 m
Kelkheim (Taunus)-Hornau Bahnhof	RB12	Hornau Bahnhof	263, 804, 806	unter 50 m
Kelkheim (Taunus) Bahnhof	RB12	Bahnhof	263, 804	unter 50 m
Kelkheim (Taunus)-Münster Bahnhof	RB12	Hallwielweg/ Altes Rathaus	804, 263	ca. 400 und 200 m
Liederbach (Taunus)-Niederhofheim Liederbach Bf	RB12	Oberliederbach Bahnhof West	804, 812, 814	ca. 200 m
Liederbach (Taunus)-Oberliederbach Liederbach Süd	RB12	Sindlinger Weg	804	ca. 250 m
Eppstein-Niederjosbach Bahnhof	S2	Niederjosbach Bahnhof	20, 816	unter 100 m
Eppstein-Bremthal Bahnhof	S2	Bremthal Bahnhof	20, 26	unter 50 m
Eppstein Bahnhof	S2	Eppstein Bahnhof	263, 805, 815, 816	unter 50 m
Hofheim am Taunus-Lorsbach Bahnhof	S2	-	-	-
Hofheim am Taunus Bahnhof	S2, RB20, RB22	Hofheim Bahnhof	262, 263, 401, 402, 403, 405, 406, 809, 810, 812, 834 X17, X26, Colibri (AST809, AST810, (AST812)	unter 100 m
Hochheim (Main) Bahnhof	S1, RE4, RE14	Hochheim Bahnhof	46, 48, 809	unter 50 m

Bahnhof / Haltepunkt	**Bahnlinie**	**Name der nächstgelegenen Bushaltestelle**	**Buslinie** (auch räumliche Verknüpfung Bus – Bus)	**Entfernung**
Flörsheim (Main) Bahnhof	S1	Flörsheim (Main) Bahnhof Nord/ Südseite	809, 819, 820, (AST818); 1 (Stadtverkehr Rüsselheim),	unter 50 m
Hattersheim (Main)-Eddersheim Bahnhof	S1	Eddersheim Bahnhof	820, 834	unter 50 m
Hattersheim (Main) Bahnhof	S1	Bahnhof Nord/ Südseite	821, 831, 833, 834, X17 (AST835, AST836, AST837)	unter 50 m

In den nachfolgenden Abbildungen werden beispielhaft die Anschlusssituationen zwischen dem SPNV und den lokalen Buslinien als Zu- bzw. Abbringer von/ zu der jeweiligen zentralen Haltestelle der Kommunen dargestellt.

Zur besseren Lesbarkeit wurde auf den Abbildungen auf das Ausschreiben der vollständigen Städte- und Gemeindenamen verzichtet.

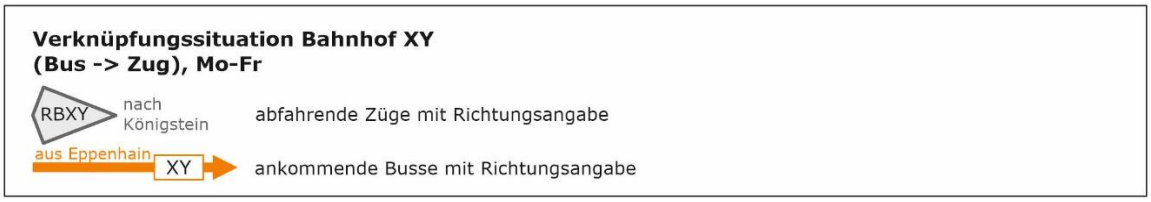
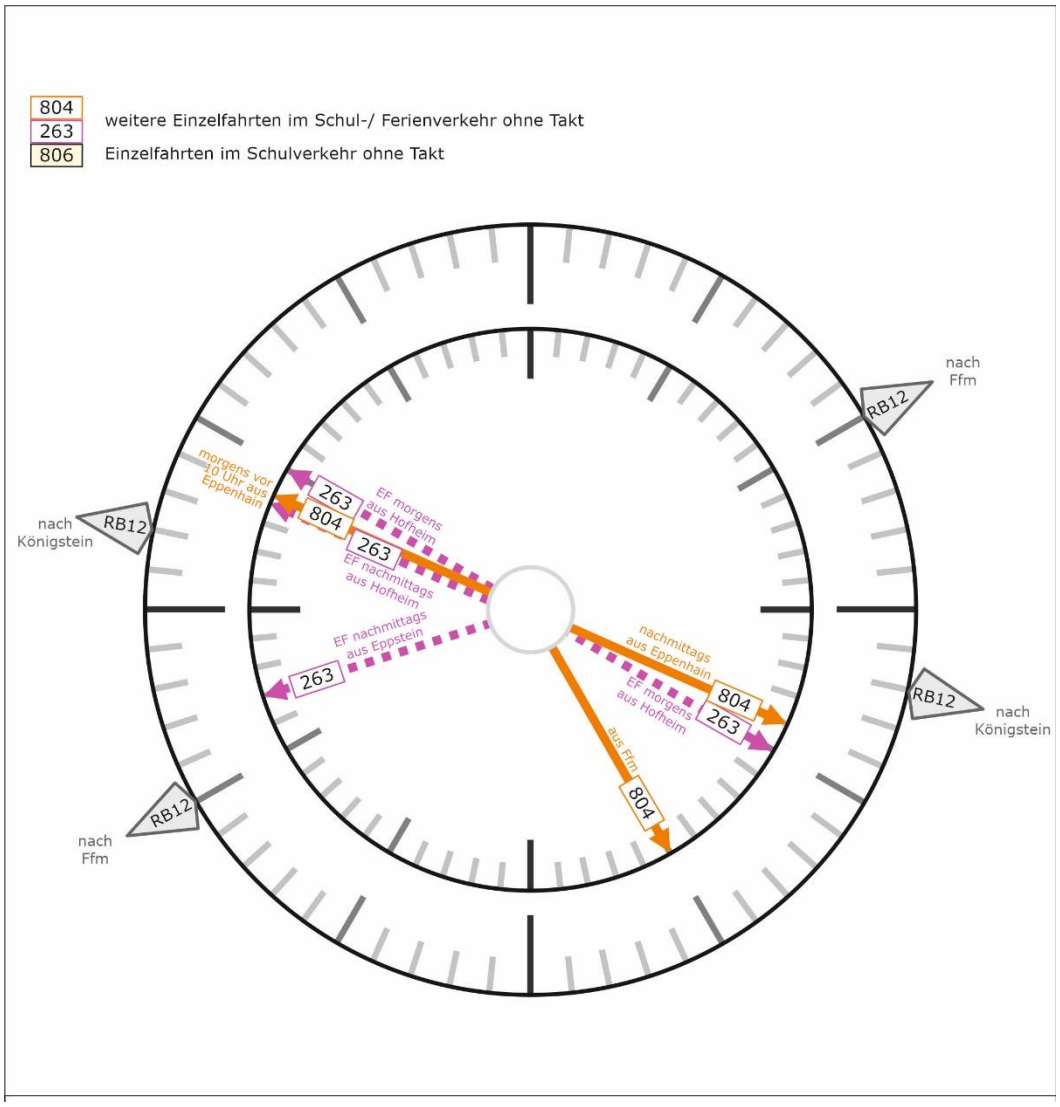


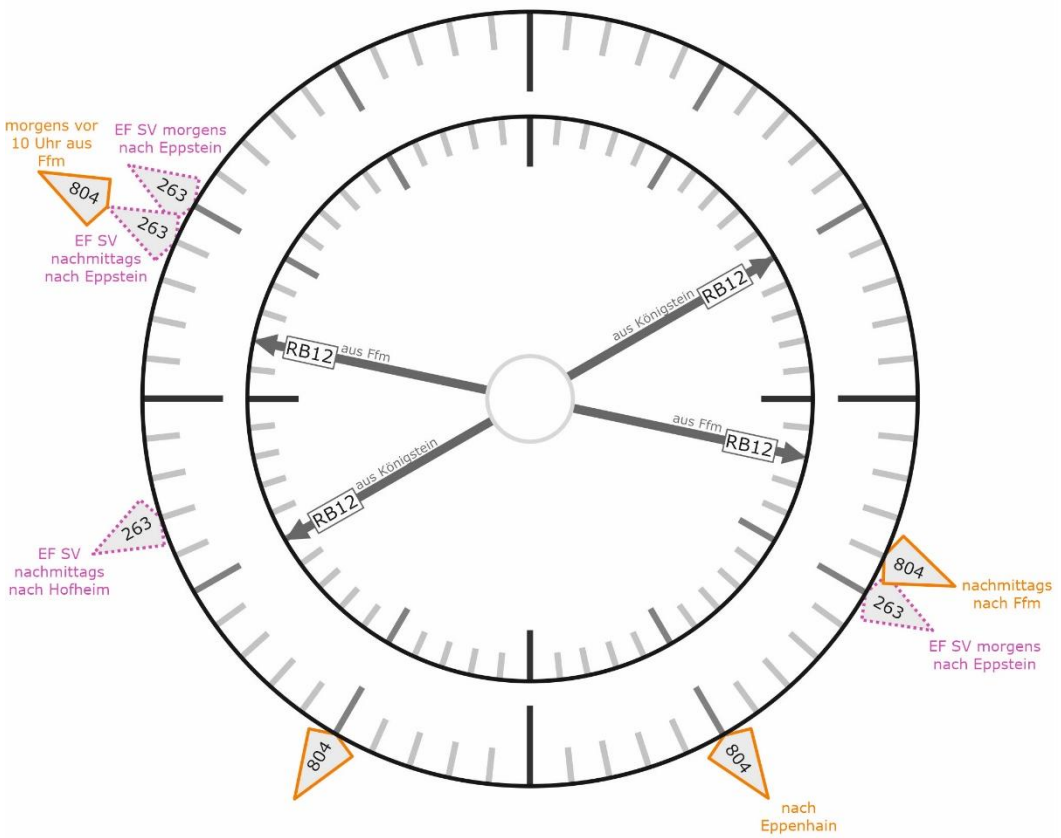
Abbildung 23: Erläuterung zur Lesbarkeit der Anschlussuhren

I. d. R. ist an jedem Bahnhof bzw. SPNV-Haltepunkt im Main-Taunus-Kreis eine Verknüpfung zwischen Bus- und Bahnverkehr möglich. Bei den Verknüpfungspunkten spielt jedoch zusätzlich die Funktion der jeweiligen angebundenen Buslinie eine entscheidende Rolle. Demzufolge kann eine Verknüpfung zwischen den Bahnlinien und den jeweiligen Buslinien nicht an jedem angefahrenen Bahnhof bzw. SPNV-Haltepunkt hergestellt werden.

Tabelle 8: Verknüpfungspunkte mit fehlender Verknüpfung zwischen Bus und Bahn – Kelkheim (Taunus)-Hornau Bahnhof

Kelkheim (Taunus)-Hornau Bahnhof



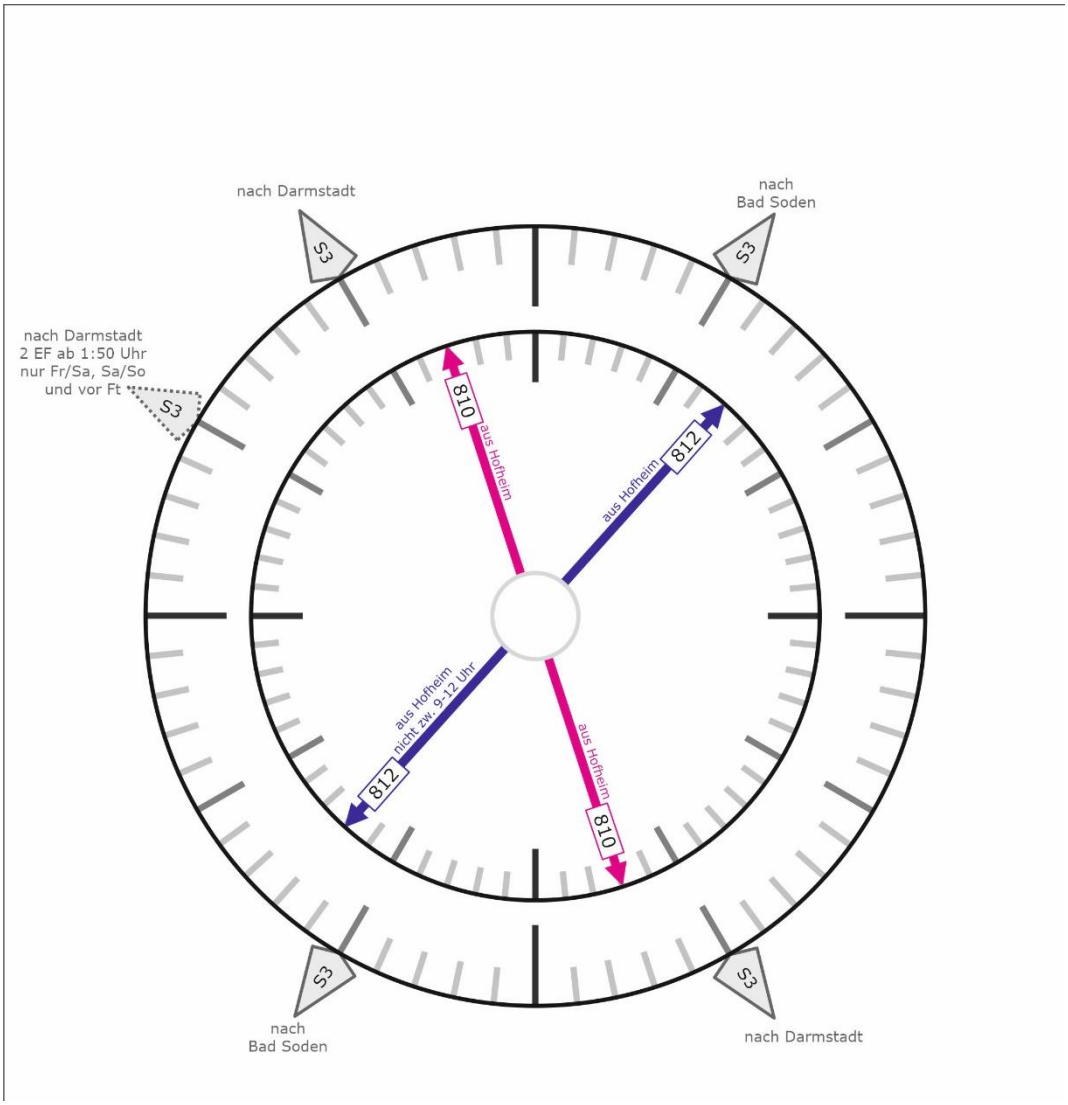


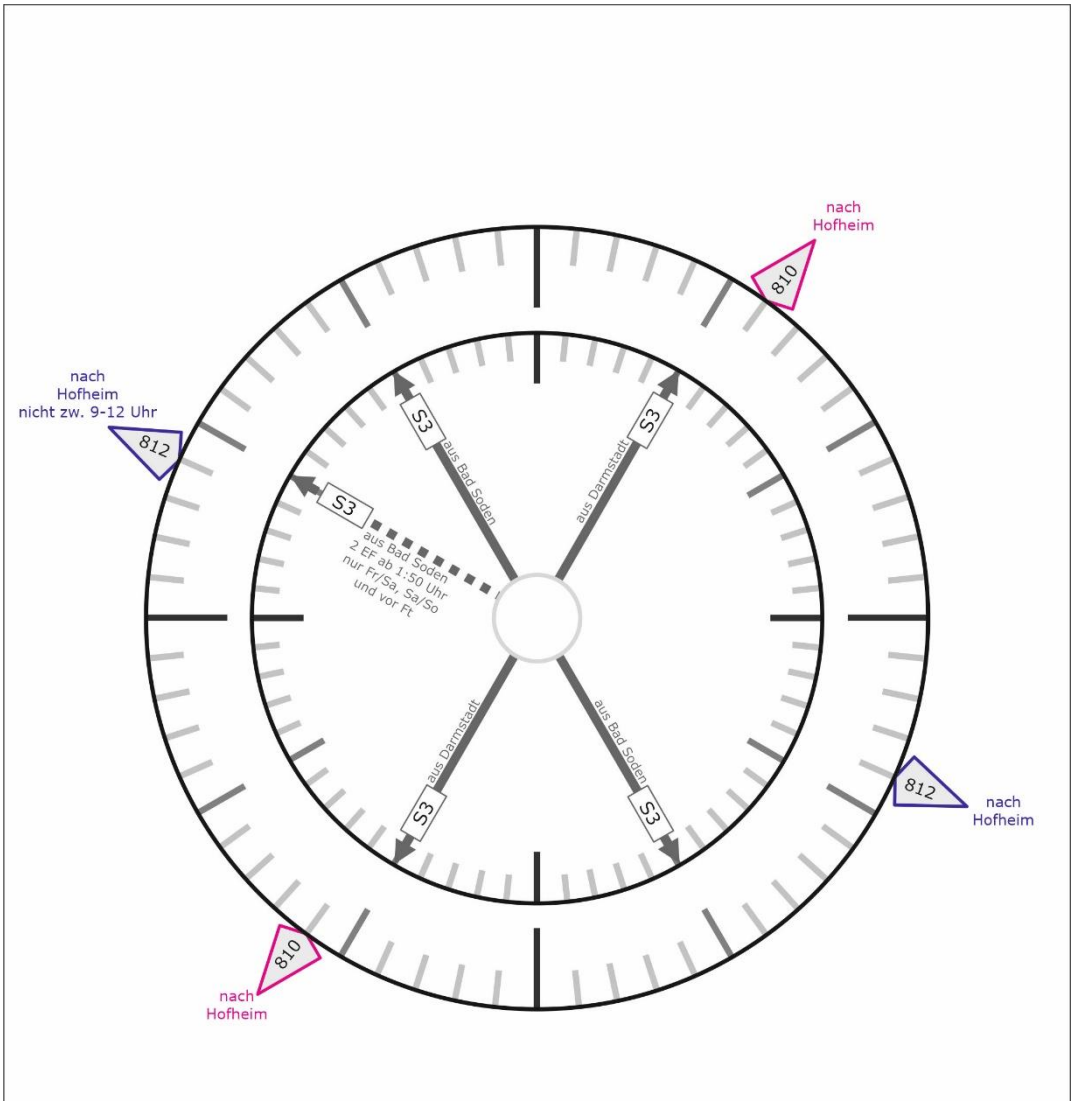
Linie	Relation	Takt Mo-Fr (FV, TV, AV)
RB12	Königstein – Frankfurt-Höchst – Frankfurt	T30, T30, T30
263	Hofheim – Kelkheim – Königstein – Eppstein	EF, T30/ T60, T60
804	Schlossborn – Eppenhain – Fischbach – Kelkheim – Sulzbach MTZ – Ffm-Höchst	EF, ~T30/ T60, T60/ AST
806	Bad Soden Paulinenschloesschen – Kelkheim – Muenster Eichendorff-Schule (Schulverkehr)	-, 2/ 2 EF, -
AST263	Hofh. R.-M.-Therme – Kelkheim – Fischbach Bürgerh.	-, -, T30

An diesem Verknüpfungspunkt kann kein direkter Umstieg von Bus auf Bahn erfolgen, jedoch ist der Umstieg von Bahn auf Bus möglich.

Tabelle 9: Verknüpfungspunkte mit fehlender Verknüpfung zwischen Bus und Bahn – Schwalbach am Taunus – Limes Bahnhof

Schwalbach am Taunus-Limes Bahnhof



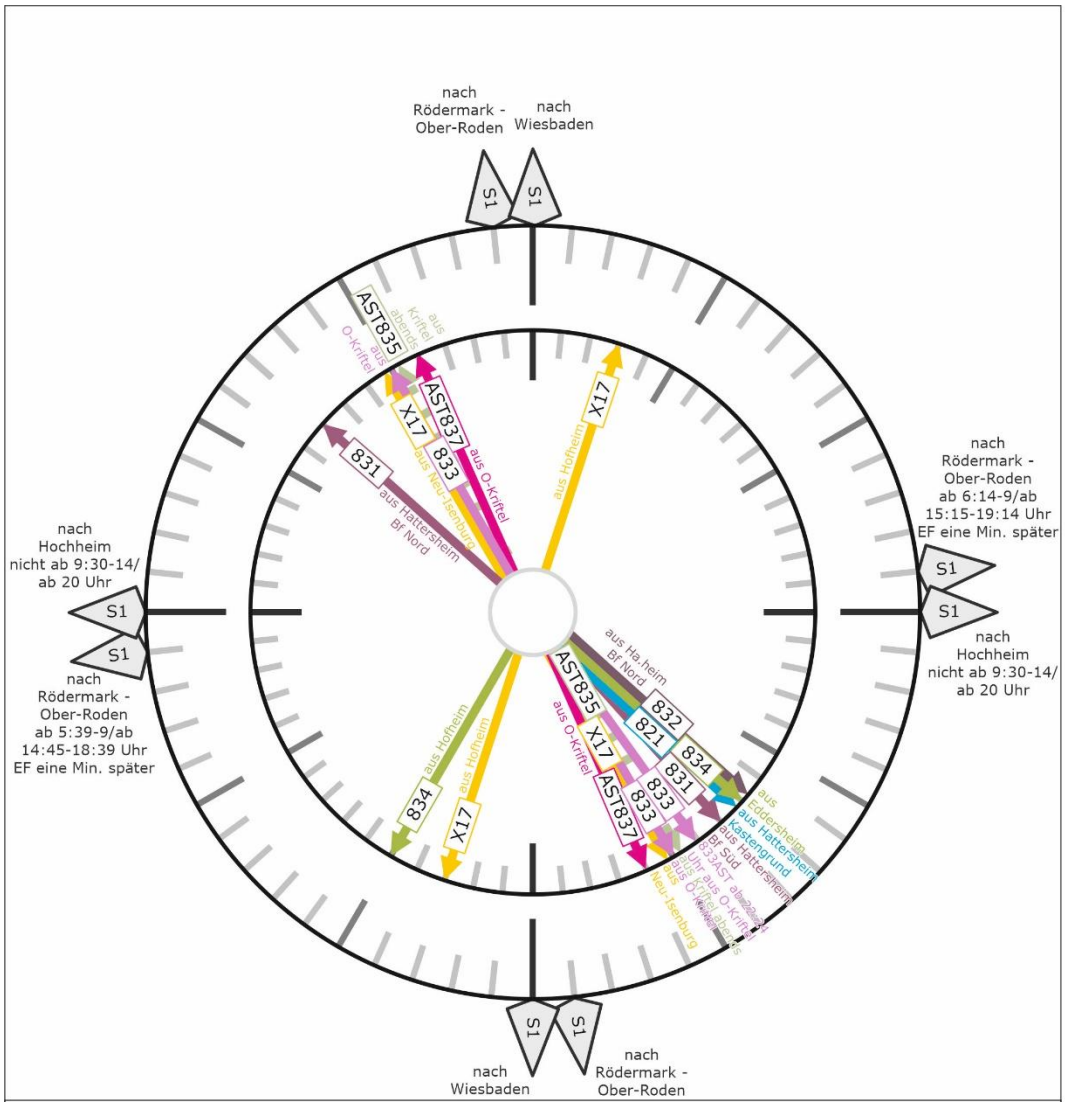


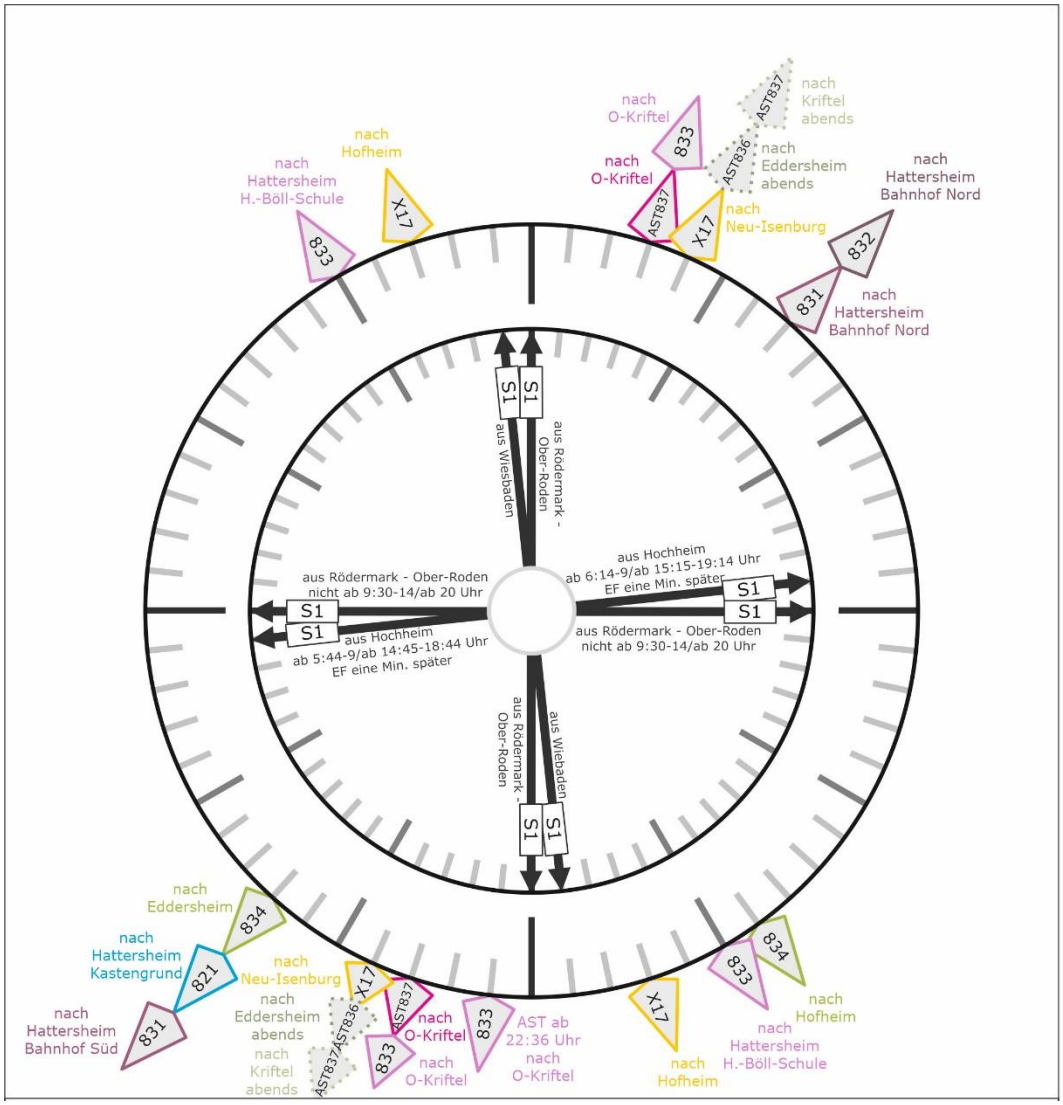
Linie	**Relation**	**Takt Mo-Fr (FV, TV, AV)**
S3	Bad Soden a. Ts. – OZ Ffm	T30, T30, T30/ T60
810	Hofheim Bahnhof – Kriftel – Sulzbach MTZ – Eschborn – Schwalbach/ Limes Bahnhof	T30, T30/ T60, AST T30
812	Hofheim Bahnhof – Liederbach – Bad Soden – Schwalbach/ Limes Bahnhof	T30, T30/ T60, T60/ AST T30

An diesem Verknüpfungspunkt kann zwischen der S3 und der Linie 812 keine Verknüpfung hergestellt werden.

Tabelle 10: Verknüpfungspunkte mit Verknüpfung zwischen Bus und Bahn – Hattersheim am Main Bahnhof

Hattersheim am Main Bahnhof





Linie	**Relation**	**Takt Mo-Fr (FV, TV, AV)**
S1	Wiesbaden – Hochheim – Frankfurt-Höchst – Frankfurt – Rödermark-Ober-Roden	T15/T30, T15/T30, T15/T30/T60
X17	Hofheim – Hattersheim – Flughafen Terminal 1 – Gateway Gardens – Neu-Isenburg	T30, T30, T30/T120/EF
821	Hattersheim Bahnhof Süd – Kastengrund	-, T60, 1h AST/1r EF
831	Hattersheim Bahnhof Süd – Südring – Frankfurter Str. – Bahnhof Nord – H.-Böll-Schule	-, T60, -
832	Hattersheim Bahnhof Nord – H.-Böll-Schule – Goethestraße – Bahnhof Süd	T30, T30, -

833	Hattersheim-Okriftel – Hattersheim Bahnhof Süd – H.-Böll-Schule	T30, T30, T30/ AST T60
834	Hattersheim-Eddersheim Bahnhof/-Okriftel – Kriftel – Hofheim Bahnhof	-, T60+, -
AST835	AST Hattersheim – Hofheim – Kriftel	-, -, T30
AST836	Hattersheim/ Eddersheim (alle Haltestellen von 20 bis ca. 01 Uhr)	-, -, T30
AST837	Hattersheim – Sindlingen	T30, T30, T30

Hinweis: FV: Frühverkehr vor 06 Uhr, TV: Tagesverkehr 06 bis 20 Uhr, AV: Abendverkehr nach 20 Uhr

An diesem Verknüpfungspunkt sind unterschiedliche Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn vorhanden. Der Umstieg von Bus auf Bahn sowie von Bahn auf Bus ist an vielen Stellen möglich. Lediglich die Expressbus-Linie X17 ist nicht auf die Ankunfts- sowie Abfahrtszeiten der S-Bahn-Linie S1 abgestimmt. Aufgrund der Funktion der Linie X17 als Schnellbusverbindung (als Ergänzung zum SPNV) ist eine Verknüpfung zur S-Bahn-Linie auch nicht erforderlich.

3.5.2 Verknüpfung Bus - Bus

Systemrelevante Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien gibt es darüber hinaus an folgenden Haltestellen:

- Sulzbach (Taunus) MTZ/ Busbahnhof: Linien 253, 803, 804, 810, 814
- Schwalbach am Taunus, Alter Friedhof: 810, 810A, 811, 812
- Liederbach am Taunus, Niederhofheim Heidesiedlung: 804, 812, 814
- Kelkheim (Taunus), Fischbach Bürgerhaus: 263, 804, 815
- Hofheim am Taunus, Wildsachsen Am Seyenbach: 403, 406, 816, 26/ AST26
- Hofheim am Taunus, Wallau Am Rheingauer Weg: Linien 15, 35, 48, 262, 406, 817, AST46
- Flörsheim am Main, Stadthalle/ Schulzentrum: 1, 809, 817, 819, AST818
- Flörsheim am Main, Wicker Alte Goldbornschule: Linien 807, 809, 817, 819, 820, AST46
- Hochheim am Main, Dresdener Ring: 48, 68, 87, 809, AST46

3.6 Leistungsdaten

Die jährliche Verkehrsleistung auf den insgesamt 31 lokalen-Buslinien der MTV umfasst ca. 3,2 Mio. Nutzwagen-Kilometer. Seit der Vergabe der drei Linienbündel Ende 2016 wurde das Leistungsangebot geringfügig ausgebaut.

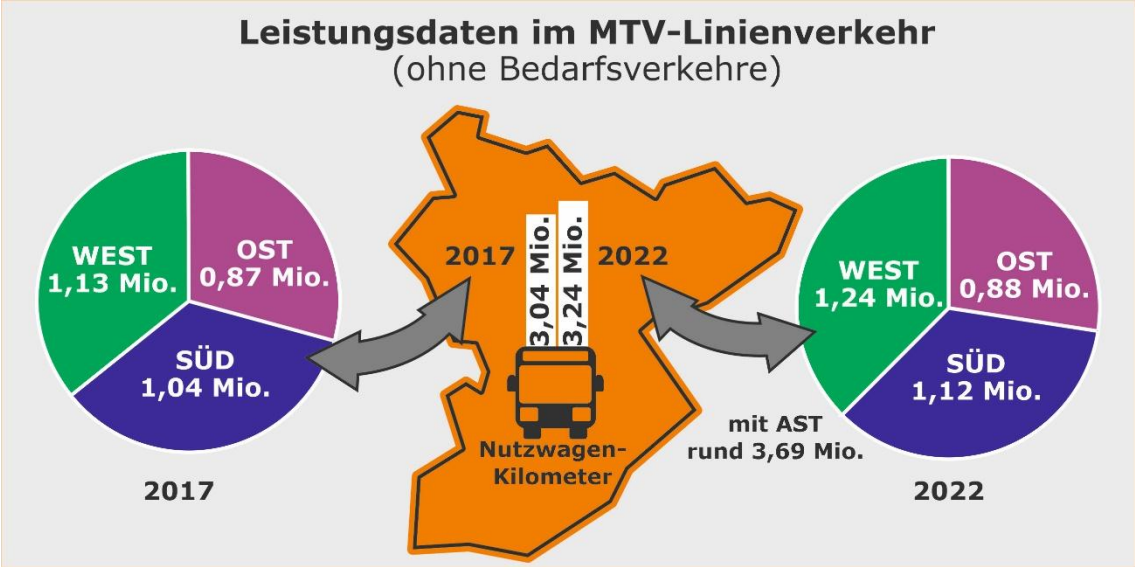


Abbildung 24: Leistungsdaten der MTV-Buslinien nach Linienbündel

3.7 Haltestellen und Fahrzeuge

Die im Kapitel 11 festgelegten Anforderungen an die vollständige Barrierefreiheit sind Grundlagen für die nachfolgenden Beschreibungen und Analyse.

3.7.1 Fahrzeugausstattung

In den drei Linienbündeln werden insgesamt 99 Busse und AST-Fahrzeuge eingesetzt. Die Fahrzeuge weisen unterschiedliche Standards auf.[66]

Im Nahverkehrsplan 2014 wurden Kriterien für den Einsatz und die Neubeschaffung von Bussen entwickelt, die im Anforderungsprofil des NVP 2023 in Teilen weiterentwickelt werden (siehe Kapitel 7.4.5.2). Aktuell werden Fahrzeuge größtenteils mit dem Emissionsstandard EURO VI oder besser eingesetzt. Vier Busse verfügen über Elektroantrieb. Nahezu alle eingesetzten Fahrzeuge, mit Ausnahme der Kleinbusse, sind Niederflurfahrzeuge mit Aufstellfläche für Rollstühle und Kinderwagen.[67] Die Linienbusse sind in einem einheitlichen „MTV-Design" foliert.

[66] RMV: Streckenkilometer, Fahrzeugbestand, Betriebsleistung – 2022 (Ist), MTV Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH

[67] https://mtv-unternehmen.de/aufgaben/leistungsangebot, Stand 2023

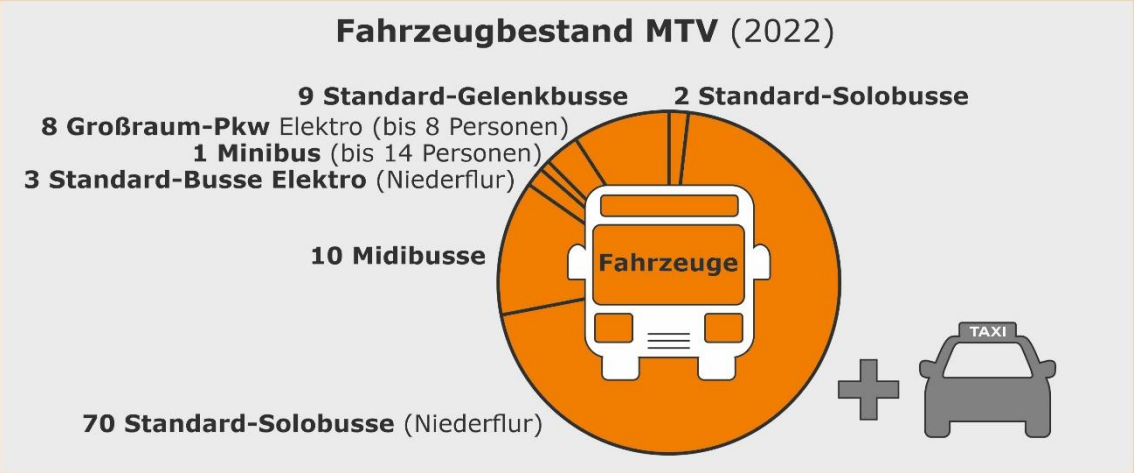


Abbildung 25: Fahrzeugbestand der Linienbündel der MTV (2022)

Abbildung 26: Elektrobus der MTV

Abbildung 27: Fahrzeugdesign der MTV[68]

[68] Bildquelle: MTV

3.7.2 Haltestellenausstattung

Haltestellen sind neben den Fahrzeugen das prägende Aushängeschild des ÖPNV. Neben den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit gewinnt das Thema auch im Zuge einer älter werdenden Gesellschaft immer mehr an Bedeutung. Dabei geht es sowohl um die bauliche Ausgestaltung der Haltestellen (u. a. Zugang zur Haltestelle, Hochbord, taktile Leitstreifen), als auch um eine entsprechend vorhandene Fahrgastinformation (gut lesbare und verständliche Fahrgastinformationen im „Zwei-Sinne-Prinzip"). Die „traditionelle" Fahrgastinformation an der Haltestelle wird dabei mit zunehmender Digitalisierung immer mehr durch Informationen auf dem eigenen Smartphone (Echtzeit-Informationen, Vorlese-Funktionen) flankiert.

Entwicklung der Haltestelleninfrastruktur

Seit der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde der Haltestellenausbau im Main-Taunus-Kreis im Hinblick auf Barrierefreiheit, insbesondere mit Übernahme der Verantwortlichkeit für ein Ausbauprogramm durch die MTV, kontinuierlich vorangetrieben. Hierzu leistete die MTV Abstimmungen mit Hessen Mobil (Fachdezernat (FD) Verkehrsinfrastrukturförderung Süd (FD VIF Süd)) und organisierte Informationsveranstaltungen für die Kommunen im Main-Taunus-Kreis zur Unterstützung beim barrierefreien Haltestellenausbau. U. a. hat die MTV für die Kommunen einen Leitfaden gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur fristgerechten Anmeldung der Vorhaben sowie zur Aufstellung der Förderanträge mit Informationen zu allen benötigten Unterlagen entwickelt. In diesem Leitfaden sind darüber hinaus alle wichtigen Informationen zum barrierefreien Haltestellenausbau enthalten.

Abbildung 28: Standard des barrierefreien Haltestellenausbaus im Main-Taunus-Kreis (Beispiel: Kelkheim (Taunus), Rathaus)

Mit der Unterstützung der kommunalen Gesellschafter als Baulastträger konnten bis 2024 rund 430 von insgesamt 645 Richtungshaltestellen im Main-Taunus-Kreis barrierefrei ausgebaut werden.[69] Seit 2017 werden die Haltestellen mit einer Bordhöhe von 22 cm ausgebaut.[70]

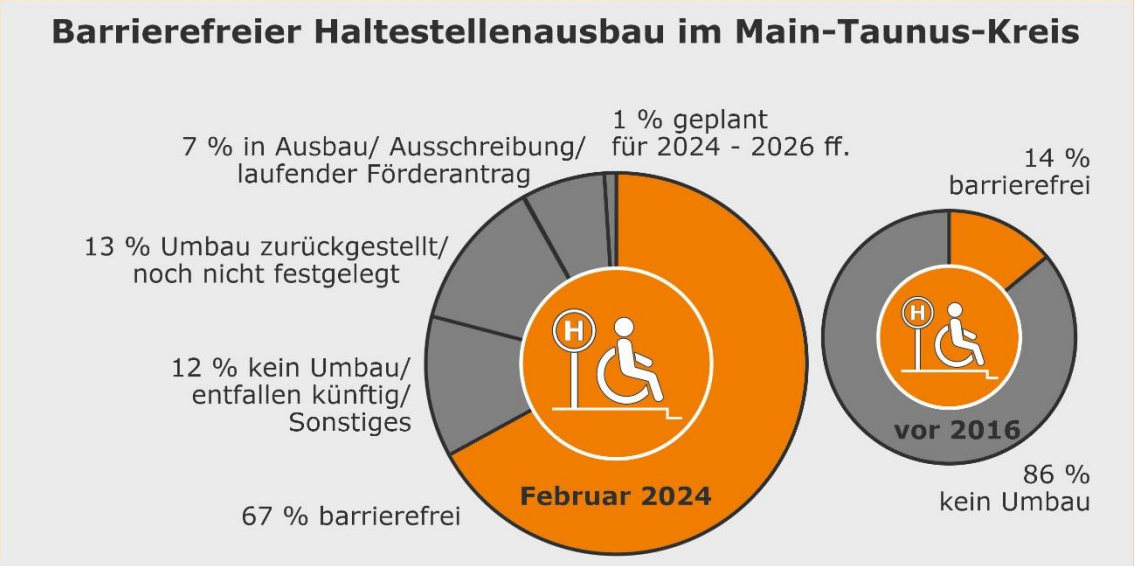


Abbildung 29: Barrierefreier Haltestellenausbau im Main-Taunus-Kreis (2016 – 2024)

SPNV-Zugangsstellen

Aufgrund ihrer besonderen Bedeutung als Verknüpfungs- bzw. Knotenpunkt sind die Verknüpfungshaltestellen an Bahnhöfen nachfragestarke und somit wichtige Schnittstellen, die nicht nur über die Ausstattungsmerkmale bezüglich der Barrierefreiheit, sondern auch über die Merkmale in Bezug auf Intermodalität (Bike&Ride, Park&Ride) verfügen sollten. In der folgenden Tabelle ist der aktuelle Stand zum barrierefreien Ausbau sowie zukünftige Planungen an den Bushaltestellen, die eine Verknüpfung zu den SPNV-Haltepunkten herstellen, dargestellt:[71]

[69] Habermehr & Follmann, Ingenieurgesellschaft mbH, Statusabfrage barrierefreie Bushaltestellen im Main-Taunus-Kreis, Aktualisierung Februar 2024

[70] Beginn des Ausbaus der Haltestellen zur Barrierefreiheit in 2017; basierend auf GVFG-Antrag der MTV aus 2016

[71] ebenda

Tabelle 11: Barrierefreier Ausbau an SPNV-Zugangsstellen (aktueller Stand sowie Planungen)

Bahnhof / Haltepunkt	**nächstgelegene Bushaltestelle**	**Stand Um-/ Ausbau [72]**
Bad Soden (Taunus) Bahnhof ZOB	Bahnhof	Parkhaussanierung mit Erweiterung Fahrradabstellanlagen (2018/2019), Neugestaltung ZOB und Umfeld befindet sich aktuell (2023/2024) im Ausbau, weitere Umbaumaßnahmen geplant,[73] Förderantrag Abgabe geplant für 2026 ff
Sulzbach (Taunus) Nordbahnhof	Nordbahnhof	Förderantrag Abgabe geplant für 2026 ff
Sulzbach (Taunus) Bahnhof	Bahnhof	barrierefrei (2016 – 2023)
Schwalbach (Taunus) Limes Bahnhof	Schwalbach (a. Ts.) Limes Bahnhof	Umsetzung erfolgte 2023 Fahrradabstellanlagen und Fahrradreparaturstation ("Bike & Ride Sammelantrag 2021 – 2022")[74]
	Limesbahnhof/ Evangelische Kirche	barrierefrei (2016 – 2023)
Schwalbach (Taunus) Nord	Am Kronberger Hang (AST 825 Haltestelle)	k. A.
Eschborn-Niederhöchstadt Bahnhof	Steinbacher Straße	barrierefrei (2016 – 2023)
	Friedhof	Richtung Osten zurückgestellt (aufgrund von unterschiedlichen Eigentumsverhältnissen)/ Richtung Westen barrierefrei (vor 2016)
	Bahnhof (AST 825 Haltestelle)	k. A.

[72] Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Main-Taunus-Kreis (durchgeführt bis zum 16.09.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult; Habermehr & Follmann, Ingenieurgesellschaft mbH, Statusabfrage barrierefreie Bushaltestellen im Main-Taunus-Kreis, Aktualisierung Februar 2024

[73] https://www.bad-soden.de/pdfs/presse/20230704-pm-baubeginn-busbahnhof-fb.pdf?cid=r2s
https://www.bad-soden.de/pdfs/presse/20230831-pm-zob-2.-abschnitt.pdf?cid=r8g

[74] Die Umsetzung erfolgte im Rahmen eines interkommunalen Projekts unter Federführung des Regionalverbands FrankfurtRheinMain. Am Limes Bahnhof wurde eine neue Bike+Ride-Anlage mit 20 Abstellplätzen errichtet. Sie befindet sich ebenso wie die neue Fahrradreparaturstation in dem wettergeschützten und videoüberwachten öffentlichen Parkdeck, das unmittelbar an den Bahnhof angrenzt.

Bahnhof / Haltepunkt	nächstgelegene Bushaltestelle	Stand Um-/ Ausbau [72]
Eschborn Bahnhof	Bahnhof	Zurückgestellt (barrierefreier Haltestellenumbau erfolgt im Zuge des S-Bahnhof-Umbaus; nach aktuellen Plänen sollen die Haltestellen in den Bahnhofsvorplatz integriert werden; Umbau soll bis 2028 erfolgen) barrierefreier Umbau für 2028 geplant, Bikesharing Angebot (2022), Sammelschließanlage und neue Fahrradabstellanlagen (Bike&Ride Offensive, 2022)
	Bahnhofstraße (AST 825 Haltestelle)	barrierefrei (vor 2016)
Eschborn Südbahnhof	Südbahnhof	barrierefrei (2016 – 2023), Bikesharing Angebot (2022), Sammelschließanlage und neue Fahrradabstellanlagen (Bike&Ride Offensive, 2022)
Kelkheim (Taunus)-Hornau Bahnhof	Hornau Bahnhof	barrierefrei (2016 – 2023), Fahrradabstellanlage mit Fahrradboxen (2018), weitere Fahrradboxen geplant
Kelkheim (Taunus) Bahnhof	Bahnhof	zurückgestellt, (Entwicklung eines Gesamtkonzeptes mit drittem Bahngleis mit einer Unterführung und neuem Zugang zum Mittelbahnsteig sowie Verlegung der Bushaltestellen vorgesehen; Planungsauftrag ist noch nicht erteilt) Umgestaltung Bahnhofsumfeld mit Bushaltestellen zu einem Nahmobilitätszentrum für 2028 geplant, dann weitere Fahrradboxen geplant
Kelkheim (Taunus)-Münster Bahnhof	Hallwielweg	barrierefrei (2016 – 2023), Fahrradabstellanlage mit Fahrradboxen (2018), am Bf weitere Fahrradboxen geplant
	Altes Rathaus	barrierefrei (2016 – 2023), Fahrradabstellanlage mit Fahrradboxen (2018), am Bf weitere Fahrradboxen geplant

Bahnhof / Haltepunkt	**nächstgelegene Bushaltestelle**	**Stand Um-/ Ausbau [72]**
Liederbach (Taunus)-Niederhofheim Liederbach Bf	Oberliederbach Bahnhof West	barrierefrei (2016 – 2023), Fahrradboxen und Fahrradständer (2021)
Liederbach (Taunus)-Oberliederbach Liederbach Süd	Sindlinger Weg	barrierefrei (vor 2016), Fahrradboxen und Fahrradständer (2021)
Eppstein-Niederjosbach Bahnhof	Niederjosbach Bahnhof	barrierefrei (vor 2016)
Eppstein-Bremthal Bahnhof	Bremthal Bahnhof	barrierefrei (vor 2016)
Eppstein Bahnhof	Eppstein Bahnhof	barrierefrei (vor 2016)
Hofheim am Taunus-Lorsbach Bahnhof	-	nicht mit Bus angebunden (keine Barrierefreiheit am Bahnhof (Zugang/ Ausgang zu den Gleisen), fehlende Aufzüge; Zuständigkeit DB bzw. Schienenpersonennahverkehr), barrierefreier Ausbau geplant
Hofheim am Taunus Bahnhof	Hofheim Bahnhof	barrierefreier Aus- bzw. Neubau geplant
Kriftel Bahnhof	Bürgerhaus	barrierefrei (Um-/ Ausbau 2016 – 2023), am Bahnhof direkt: Bike&Ride Anlage an der Nordseite, WC-Anlage und Park&Ride Anlage an der Südseite geplant
Hochheim (Main) Bahnhof	Hochheim Bahnhof	zurückgestellt, Einrichtung Fahrradboxen (2022), behindertengerechter Bahnhofsumbau (Vergrößerung Park&Ride Flächen und Bussteige, 2026) geplant, Bau Bahnhof Wallauer Spange (2026/2027)
Flörsheim (Main) Bahnhof	Bahnhof Nordseite	zurückgestellt, (zuerst soll ein Gesamtkonzept erarbeitet werden, welches neben dem Haltestellenausbau auch mindestens den Park-and-Ride-Parkplatz und das Gelände zwischen Höllweg und den Bahngleisen umfasst) Park&Ride-Anlagen (vor 2013)

Bahnhof / Haltepunkt	nächstgelegene Bushaltestelle	Stand Um-/ Ausbau [72]
	Bahnhof Südseite	barrierefrei (Um-/ Ausbau 2016 – 2023), Park&Ride-Anlagen (vor 2013), Aufstellung von Fahrradboxen erfolgte 2023
Hattersheim (Main)-Eddersheim Bahnhof	Eddersheim Bahnhof	kein Umbau, Bike&Ride Anlage (2021), barrierefreie Querung Bahngleise geplant
Hattersheim (Main) Bahnhof	Bahnhof Nord- /Südseite	barrierefreier Umbau geplant

Nicht nur aus der Sicht der Barrierefreiheit besitzen viele Verknüpfungspunkte (auch Verknüpfungspunkte im straßengebundenen ÖPNV) im Main-Taunus-Kreis Mängel bezüglich der Haltestelleninfrastruktur. Hierzu zählt unzureichende bzw. fehlende Aufenthaltsqualität sowie limitierte Leistungsfähigkeit (siehe Kapitel 5.4).

Abbildung 30: Nach aktuellem „Stand der Technik" ausgebaute Verknüpfungshaltestellen mit niederflurgerechtem Hochbord (22 cm) und taktilem Leitsystem/ Bodenindikatoren (Beispiel: Haltestelle Bahnhof, Sulzbach (Taunus);[75]

[75] Beginn des Ausbaus der Haltestellen zur Barrierefreiheit in 2017; basierend auf GVFG-Antrag der MTV aus 2016

Mit dem umfassenden Um- bzw. Neubau des Bahnhofs in Eppstein wurde eine moderne Verknüpfungshaltestelle mit wesentlichen funktionalen und gestalterischen Ausstattungsmerkmale geschaffen. Die Haltepositionen weisen eine für mobilitätseingeschränkte bzw. sehbehinderte Menschen barrierefreie Gestaltung auf. Mit 22 cm Hochborden und taktilen Leitsystemen sind Ausbauelemente vorhanden, die die Nutzung des ÖPNV am Bahnhof für diese Personengruppen erleichtern.

Abbildung 31: Bahnhof Eppstein: moderne Verknüpfungsanlagen mit hohem Ausbaustandard hinsichtlich der Barrierefreiheit

4 Bilanzierung – wesentliche Entwicklungen seit 2017

4.1 Rückblick: Nahverkehrsplan 2014 für den Main-Taunus-Kreis

Im Nahverkehrsplan 2014 wurde die Angebotskonzeption im Rahmen einer Szenarienentwicklung erarbeitet.[76] Für die Erstellung der Szenarien, die die zukünftige Entwicklung der ÖPNV-Angebotsstruktur im Main-Taunus-Kreis in drei unterschiedlichen Ausprägungen abbildeten, wurden im Anforderungsprofil Richtwerte festgelegt (z. B. Erschließungsqualität, relationsbezogene Bedienungsqualität, Mindestfahrtenangebot).

Folgende drei Szenarien wurden für die Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebotsstrukturen im Main-Taunus-Kreis untersucht:

- Trendszenario: Beibehaltung des aktuellen Bedienungsstandards
- Optimierungsszenario 1: moderate Angebotsminderung mit verstärktem Einsatz von Anruf-Sammel-Taxen (AST) abends und an Wochenenden
- Optimierungsszenario 2: deutliche Reduzierung des Bedienungsstandards, vor allem durch längere Taktzeiten und geringeres Angebot

Aus der Bewertung wurde für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans das „Optimierungsszenario 1" vom Gutachter empfohlen und vom Aufsichtsrat beschlossen.[77]

4.2 Veränderungen seit dem letzten lokalen Nahverkehrsplan

Seit 2014 wurden im Main-Taunus-Kreis diverse Maßnahmen im ÖPNV-Angebot umgesetzt. Weiterhin wurden verschiedene Investitionen im Bereich der Infrastruktur realisiert, die zur Attraktivitätssteigerung beigetragen haben.

In der folgenden Tabelle sind die wichtigsten Veränderungen im ÖPNV aufgelistet.

[76] Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (2014): 3. Nahverkehrsplan für den Main-Taunus-Kreis 2014, beschlossen am 16.12.2013

[77] AR-Beschluss zum Optimierungsszenario 1 am 06. Dezember 2012 (DS 181/2012)

Tabelle 12: Veränderungen seit dem Nahverkehrsplan ab 2014[78]

2014
Barrierefreiheit seit 2014 im MTK • Unterstützung der kommunalen Gesellschafter als Baulastträger beim Ausbau der Barrierefreiheit an den rund 640 Richtungshaltestellen im MTK • (u. a. mit) Aktualisierung Haltestellenkataster (online verfügbar), Workshops für Kommunen und mit Hessen mobil, Priorisierung Haltestellenausbau, Festlegung Ausbauvarianten, Abstimmung, Voranmeldung/Fortschreibung Ausbauprogramm
2015
Vergabe Linienbündel MTV (AST-Verkehre integriert) • MTK-West, Vergabe Dezember 2016 • MTK-Ost, Vergabe Dezember 2016
2016
Vergabe Linienbündel MTV (AST-Verkehre integriert) • MTK-Süd, Dezember 2016 „Lokalisierung" ehemaliger Regionalbuslinien • 252 (Weißkirchen – Steinbach – Niederhöchstadt – Eschborn) • 263 (Hofheim – Kelkheim – Königstein / Eppstein) • 805 (Königstein – Schloßborn – Eppstein) Einführung neuer Linien • 820 (Eddersheim Bf./ Regionalpark – Weilbach-Wicker – Flörsheim) • 821 (Hattersheim Bahnhof Süd – Kastengrund) • Überplanung Flörsheim (FPJ 2016) • neue Buslinie 820, bewirkt Anpassung Linie 819
2017
Veränderung beim Regionalverkehr • RMV: Einführung Linie X17, X26 und X27 (Express-/ Schnellbusse)
2018
Veränderung beim Regionalverkehr • Ausweitung RMV-Nachtverkehre: durchgehender S-Bahn-Nachtverkehr Fr/Sa, Sa/So sowie vor hessischen Feiertagen („Partynächte")

[78] MTV Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (2022): Präsentation, Arbeitskreis Lokaler Nahverkehrsplan, Auftakttermin 18. Juli 2022

2019

Einführung neuer Linien

- 806 (Bad Soden – Kreiskrankenhaus – Kelkheimer Schulen)
- 807 (Flörsheim-Wicker – Hochheim)

Überplanung Stadtverkehr Hochheim (zum FPJ 2019)

- 809 geänderte Linienführung und Anpassung der Linien 46, 48 und 68

Überplanung Eschborn (zum FPJ 2019)

- 252 über Camp Phönix

Digitalisierung und E-Fahrzeuge

- WLAN in Bussen (sukzessive Umsetzung ab 2019): zunächst im Linienbündel MTK-Süd, dann sukzessive in den anderen Linienbündeln in Umsetzung

Veränderung beim Regionalverkehr

- Nachtfahrten auf Regionallinien 253/263

2020

-

2021

Einführung neuer Linien

- 808 (Kriftel Friedhof – Hofheim am Taunus – Münster Eichendorff Schule)
- Überplanung Eschborn (zum Fahrplanjahr 2021)
- mehr Fahrten nach Oberursel Bf.
- Überplanung Sulzbach (Taunus) (zum Fahrplanjahr 2021)
- 803 bindet Gewerbegebiet in Sulzbach (Taunus) neu an mit verbesserter Anbindung an das Gesundheitszentrum in Bad Soden am Taunus

Digitalisierung und E-Fahrzeuge

- drei Elektrobusse im MTK-Süd (im Einsatz seit 10/2021): hohe Anschaffungskosten, Finanzierung Fahrzeugmehrkosten 40 % Land, 60 % MTV, Ladeinfrastruktur bei Infrastrukturdienstleister HLB Basis AG

2022

Überplanung (zum Fahrplanjahr 2022)

- AST 837 neu über SEVA Sindlingen
- 263 über Gewerbegebiet Kelkheim-Münster
- 821 Fahrplanerweiterung „Impfbus"
- Zurückführung und Neukonzeption für 2022
- Hofheimer On-Demand-Verkehr „Colibri" (im Einsatz seit 6/2022): Teilprojekt im RMV Verbundvorhaben „ OnDeMo für Region Frankfurt RheinMain", Förderung durch BMVI im Rahmen des Sonderprogramms „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme" und Land Hessen, Pilotprojekt bis Ende 2024

5 Mängel- und Schwachstellenanalyse

Im Rahmen der Mängel- und Schwachstellenanalyse wird in erster Linie das bestehende ÖPNV-Angebot auf die Einhaltung der für den NVP relevanten Qualitätsanforderungen untersucht und bewertet. Basis für die Mängel- und Schwachstellenanalyse sind das Verkehrsangebot im Fahrplanjahr 2022 (November 2022).

Zur Beurteilung und der Identifizierung der Mängel und Schwachstellen im ÖPNV im Main-Taunus-Kreis wurden folgende Untersuchungen durchgeführt:

- Einschätzung zur ÖPNV-Erreichbarkeit,
- Bewertung der ÖPNV-Angebotsqualität (Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität),
- Einschätzung zur Situation an Busbahnhöfen und zentralen Haltestellen,
- SWOT-Analyse.[79]

5.1 Einschätzung zur ÖPNV-Erreichbarkeit im Main-Taunus-Kreis

Eine 2022 durchgeführte bundesweite Untersuchung der Erreichbarkeit von Bus und Bahn in den deutschen Kreisen und kreisfreien Städten ergab, dass im Main-Taunus-Kreis 99,0 % der Bevölkerung maximal 600 m (Bus) bzw. 1.200 m (Bahn) Luftlinie von einer Haltestelle mit mindestens 28 Abfahrten am Tag entfernt wohnt.[80] Dies ist der zweithöchste Wert bei den deutschen Landkreisen.

Im Kreisgebiet steht somit der Bevölkerung eine flächenhafte und regelmäßige Grundbedienung zur Verfügung. Es sei jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass mit dem in der Untersuchung angesetzten Indikator nicht ausgedrückt wird, dass es sich unmittelbar um eine zum MIV konkurrenzfähige Bedienung handelt.

5.2 Bewertung der ÖPNV-Angebotsqualität

Zur Beurteilung der ÖPNV-Angebotsqualität werden folgende Parameter untersucht:

- Erschließungsqualität:
  Bewertung der räumlichen Wirkung der Haltestelleneinzugsbereiche
- Bedienungsqualität:
  Bewertung der Bedienung aus dem jeweiligen Stadt-/ Ortsteil in das jeweilige Versorgungszentrum sowie in das relevante Oberzentrum

[79] **S**trengths (Stärken), **W**eaknesses (Schwächen), **O**pportunities (Chancen) und **T**hreats (Risiken)

[80] https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/dossiers/erreichbarkeitsranking/

- Verbindungsqualität:
  Bewertung der relevanten Relationen mit dem Kriterium „Umsteigenotwendigkeit"

Die Bewertung der ÖPNV-Angebotsqualität erfolgt differenziert nach den im NVP festgelegten Qualitätskriterien für die unterschiedlichen Teilräume im Main-Taunus-Kreis (siehe Kapitel 5.2).

5.2.1 Bewertung der Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität für den Main-Taunus-Kreis erfolgt auf Basis der im Anforderungsprofil definierten Standards für die Haltestelleneinzugsbereiche (siehe Kapitel 7.4.1.2). Sie richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort und dem Erschließungsgrad.

Die räumliche Erschließungsqualität im Kreisgebiet ist in weiten Teilen als sehr gut zu bewerten, für die zentralen Bereiche sowie einen Großteil der zusammenhängenden Siedlungen ist eine flächige ÖPNV-Erschließung gewährleistet. Trotz der generell hohen Erschließungswirkung (siehe Kapitel 5.1) gibt es einzelne Bereiche, die nicht im unmittelbaren Einzugsbereich von ÖPNV-Zugangsstellen liegen. Erschließungsmängel zeigen sich nahezu ausschließlich in Randlagen in Gebieten mit hochwertiger Wohnbebauung mit überschaubaren Gebietsgrößen (siehe Tabelle 13).

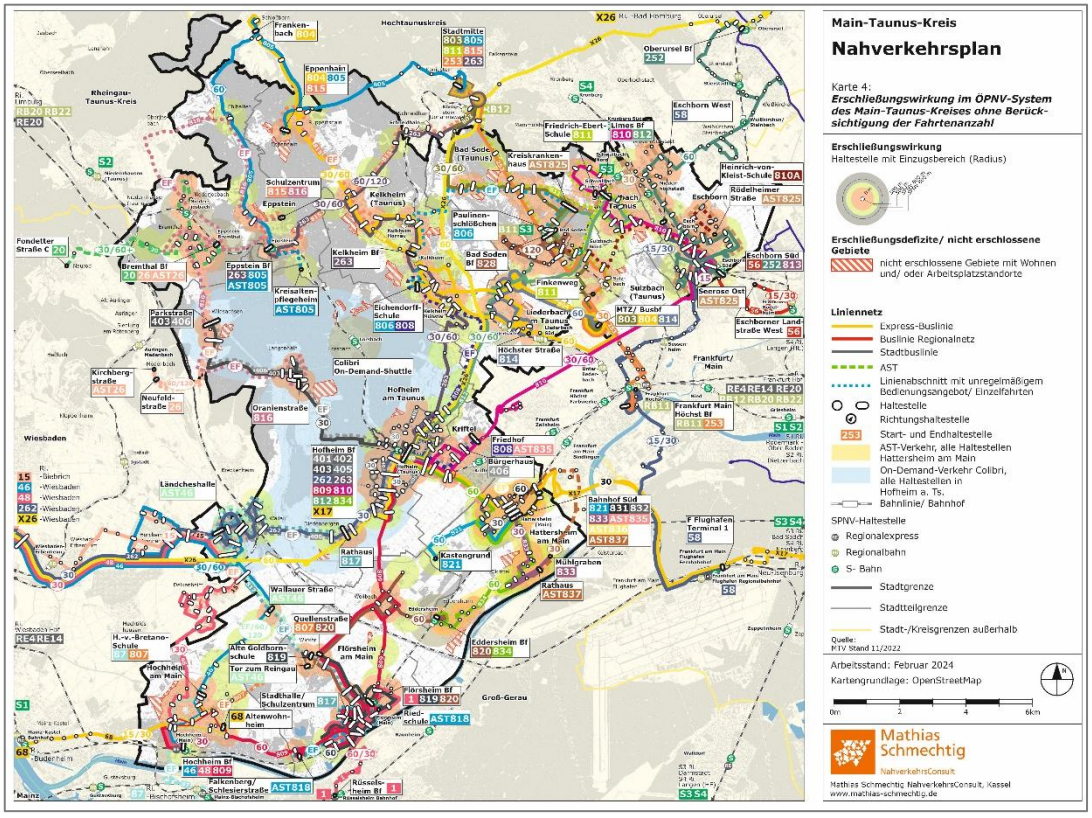


Abbildung 32: Erschließungswirkung im ÖPNV-System des Main-Taunus-Kreises
Hinweis: großformatige Karte siehe Kartenband

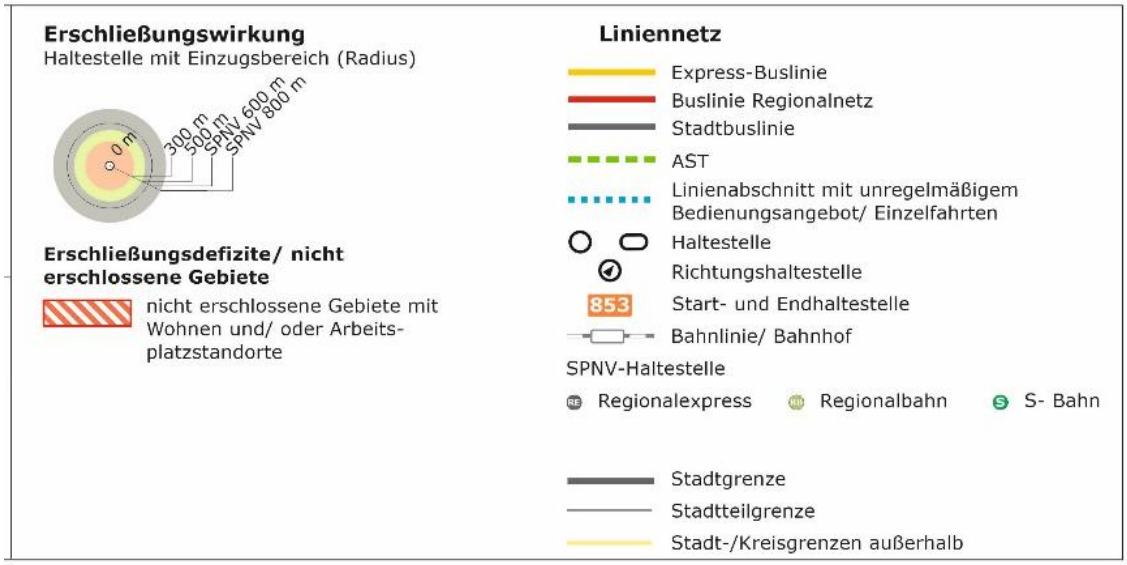
In Tabelle 13 sind die Teilbereiche mit einer erkennbaren Defizitausprägung und einem Handlungsbedarf aufgeführt.

Im Hinblick auf den konkreten Handlungsbedarf sind in der Summe lediglich sechs Teilbereiche als „auffällig" zu bewerten. Davon wird der Handlungsbereich für drei Teilbereiche als „gering" bewertet, für die übrigen drei Teilbereiche wird der Handlungsbedarf als „sehr gering" eingeschätzt. Gebiete mit weniger als 200 Einwohnern werden grundsätzlich mit „kein Handlungsbedarf" eingeschätzt, da in dieser Größenordnung keine ausreichenden Nachfragepotenziale für eine adäquate ÖPNV-Bedienung besteht.[81]

Auch in den Abend- und Nachtstunden verfügt ein Großteil der Bevölkerung im Main-Taunus-Kreis über ein ÖPNV-Angebot.

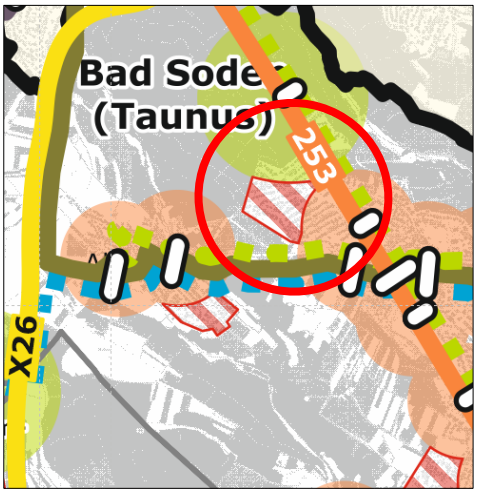
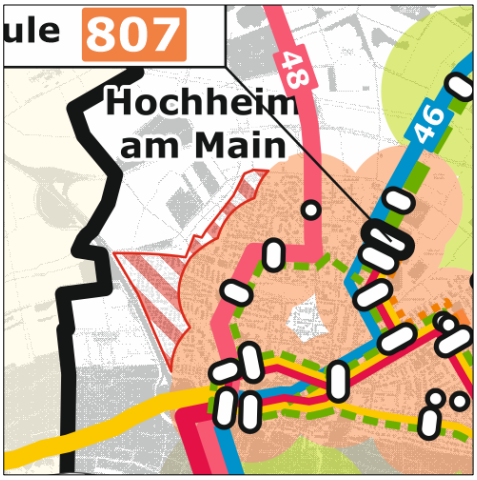
Tabelle 13: Bereiche mit erkennbaren Erschließungsdefiziten im Main-Taunus-Kreis

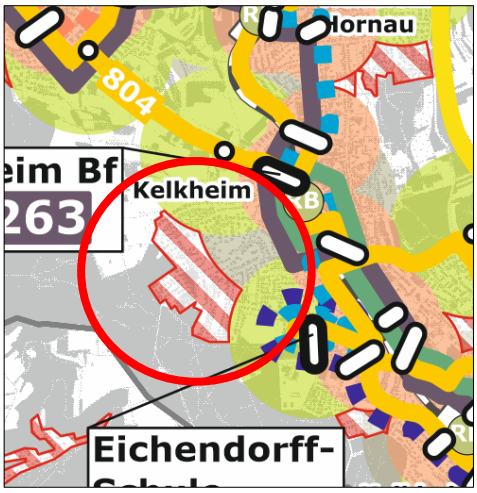
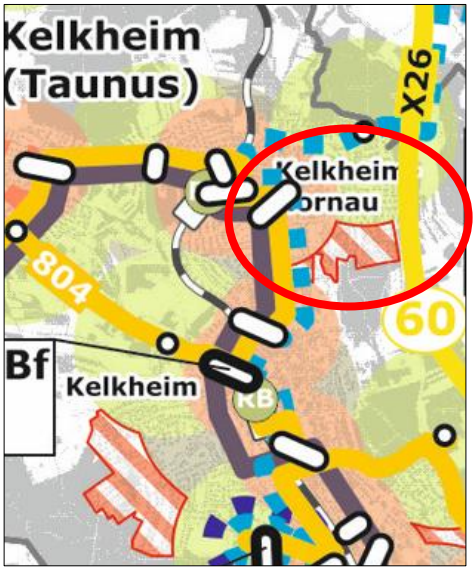
Legende

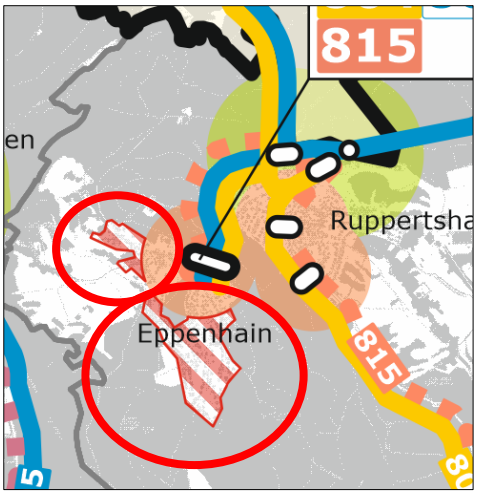


WE = Wohneinheiten, EW = Einwohner
(Quelle: Defizite anteilig abgeleitet mit Hilfe google maps).

[81] VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001

Siedlungsbereich		Handlungs-bedarf
Bad Soden am Taunus, Neuenhain		
	westlicher Siedlungsbereich Neuenhains, westlich der Königsteiner Straße • vorwiegend Einfamilienhaus-bebauung (ca. 100 WE = 200 EW); tlw sehr hochwertig • Siedlungsrandlage • bis zu ca. 900 m Fußweg zu den nächsten Haltestellen Sandwiese und Altenhainer Straße	**sehr gering** Prüfen: Einrichtung einer zusätzlichen Halte-stelle (im Bereich REWE-Markt)
Hochheim am Main		
	westlicher Wohngebietsbereich • vorwiegend Einfamilienhäuser (ca. 150 WE = 300 EW) • Siedlungsrandlage • bis zu 600 m zu den nächsten Haltestellen Alleestraße, Antoniushaus, Dresdener Ring und Am Schänzchen	**gering** Grundangebot vorhanden; Gebiet in Zwischenlage zweier ÖPNV-Korridore (T30, T60) mit noch fußläufiger Erreichbarkeit

Siedlungsbereich		Handlungs-bedarf
Kelkheim (Taunus)		
	westlicher Siedlungsbereich im Gebiet Gundelhardtstraße • Ein- bis Zweifamilienhäusern (ca. 300 WE = 600 EW) • bis zu 700 m zur nächsten Haltestellen Kelkheim (Taunus) Bahnhof, Stadtmitte und Eichendorfschule	**gering** Prüfen: Einrichtung einer weiteren Haltestelle
Kelkheim (Taunus), Hornau		
	östlicher Siedlungsbereich im Bereich Hornauer Straße/ Dingesweg • mittlere Siedlungsbereiche mit Ein-Zweifamilienhäusern (ca. 100 WE = 200 EW) liegen außerhalb der Haltstellen-einzugsbereiche • bis zu 750 m zur nächsten Haltestelle Rathaus und Vereinshaus	**sehr gering** Prüfen: Einrichtung einer weiteren Haltestelle zwischen den Haltestellen „Vereinshaus" und „Rathaus", zur Verbesserung der Erschließungswirkung, bei größeren Haltestellen-einzugsbereichen.

Siedlungsbereich		Handlungs-bedarf
Kelkheim (Taunus), Eppenhain		
	südliches Siedlungsgebiet im Bereich Rossertstraße/ Am Weiherhaag • überwiegend (hochwertige) Einfamilienhausbebauung (ca. 100 WE = 200 EW) • Siedlungsrandlage • bis zu 800 m zur nächsten Haltestelle Eppenhain westlicher Siedlungsbereich • überwiegender Einfamilienhausbebauung (ca. 30 WE = 60 EW) • Siedlungsrandlage • bis zu 600 m zur nächsten Haltestelle Eppenhain	**sehr gering**
Liederbach am Taunus		
	östliches Siedlungsgebiet im Bereich Frankfurter Allee (zwischen Liederbachhalle und Rathaus) • Haltestelle „Liederbachhalle" – „Rathaus": ca. 800 m Entfernung • Hauptsächlich dichte Reihenhausbebauung, • schmale Straße • Keine zentrale Lage	**gering** Prüfen: Einrichtung einer weiteren Haltestelle zwischen den Haltestellen „Liederbachhalle" und „Rathaus", zur Verbesserung der Erschließungswirkung bei größeren Haltestelleneinzugsbereiche

5.2.2 Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität

Die Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität für den Main-Taunus-Kreis erfolgt nach den im Anforderungsprofil definierten Anforderungskategorien (Methodik siehe Kapitel 5.2). Für die Analyse wurde für die betrachteten Teilbereiche Referenzhaltestellen festgelegt.

5.2.2.1 Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität nach Relationskategorien

Verbindungskategorie A (Anbindung an das zugehörige Mittelzentrum)

Defizite in der Bedienung der Verbindungskategorie A sind in der Gebietskategorie A1 (Verbindung von den Siedlungsgebieten im Mittelzentrum zum Bahnhof im Kernort) in einigen Orten folgender Städte und Gemeinden vorhanden:[82]

- Eschborn,
- Bad Soden am Taunus,
- Kelkheim (Taunus),
- Hofheim am Taunus,
- Hattersheim am Main,
- Flörsheim am Main,
- Hochheim am Main.

In den Gebietskategorien A2 (Verbindung von den Stadtteilen des Mittelzentrums zum zugehörigen Mittelzentrum) sowie A3 (Verbindung von den Orts-/ Stadtteilen der Unter- bzw. Kleinzentren zum zugehörigen Mittelzentrum) werden die Bedienungsstandards weitgehend erfüllt. Lediglich aus den Stadtteilen Wildsachsen und Langenhain nach Hofheim am Taunus sowie aus dem Stadtteil Massenheim nach Hochheim am Main sind entsprechende Defizite festzustellen. Ebenso werden die Bedienungsstandards in den Verbindungen zwischen Kriftel und Hofheim am Taunus sowie Liederbach am Taunus und Kelkheim (Taunus) nur teilweise erfüllt.

Defizite bezüglich der festgelegten umsteigefreien Verbindung für die Kategorie A sind in Flörsheim am Main bei der Anbindung des Stadtteils Keramag/ Falkenberg festzustellen.

[82] Die Analyse wurde mit festgelegten Referenzhaltestellen durchgeführt. Es wurden die ÖPNV-Angebote an der jeweiligen Haltestelle in der Analyse berücksichtigt

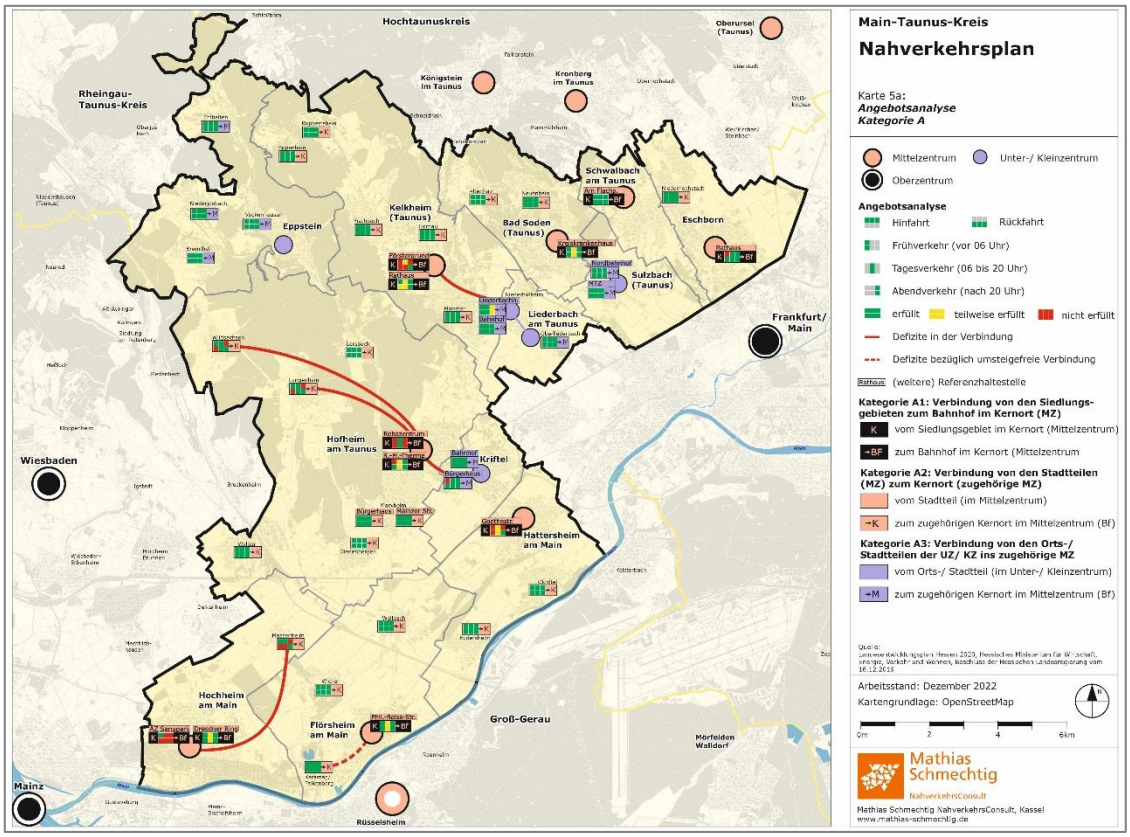


Abbildung 33: Bedienungsqualität im Main-Taunus-Kreises (Kategorie A: Anbindung an das zugehörige Mittelzentrum)
Hinweis: großformatige Karte siehe Kartenband

Verbindungskategorie B (Verbindungen in das Oberzentrum)

Im Vergleich zu der Angebotsanalyse in der Verbindungskategorie A sind in der Kategorie B deutlich mehr Defizite festzustellen.

- In der Gebietskategorie B1 (Verbindung vom Bahnhof des Mittelzentrums zum Oberzentrum) werden nahezu alle Bedienungsstandards erfüllt. Einzig in der Verbindung Hofheim am Taunus in und aus Richtung Wiesbaden werden die Standards nur zum Teil erfüllt.
- In der Gebietskategorie B2 (Verbindung vom Kernort (Siedlungsg.) des Mittelzentrums zum Oberzentrum bestehen einige Defizite in der Bedienung. In der Verbindung nach Frankfurt am Main werden die Bedienungsstandards vor allem aus den Mittelzentren Hochheim am Main, Flörsheim am Main, Hofheim am Taunus, Kelkheim (Taunus), Bad Soden am Taunus, Schwalbach am Taunus und Eschborn nicht bzw. nur zum Teil erfüllt. Die Bedienungsstandards für die Verbindung zum Oberzentrum Wiesbaden werden ebenfalls aus Hochheim am Main und Hofheim am Taunus nicht erfüllt.
- In der Gebietskategorie B3 (Verbindung vom Kernort des Unter- bzw. Kleinzentren zum Oberzentrum) sind Defizite in der Verbindung Liederbach am Taunus – Frankfurt am Main sowie Sulzbach (Taunus) – Frankfurt am Main vorhanden.

- Weitere Defizite in der Bedienungsqualität in der Verbindung mit den Oberzentren Frankfurt am Main und Wiesbaden sind ebenso in der Gebietskategorie B4 (Verbindung von den Orts-/ Stadtteilen der Mittelzentren sowie der Unter- bzw. Kleinzentren zum Oberzentrum) zu verzeichnen. An dieser Stelle sind vor allem Defizite aus den Stadtteilen in Hochheim am Main, in Hofheim am Taunus sowie in Kelkheim (Taunus) zu erkennen.

In Bezug auf die Festlegung einer umsteigefreien Verbindung für die Kategorie B1 sind Defizite in der Verbindung von Hofheim am Taunus nach Wiesbaden vorhanden. Ebenso können auf der Verbindung von Hochheim am Main Ost nach Wiesbaden in der Kategorie B2 die Anforderungen (max. ein Umstieg) für die Verbindungsqualität aufgrund von zu langer Umsteigezeit nicht erfüllt werden.

Zur Relativierung der identifizierten Mängel ist anzumerken, dass es sich vordergründig um punktuelle Angebotsmängel handelt, meist fehlende Einzelfahrten in Tagesrandlagen. Eine Heilung ist durch Einrichtung zusätzlicher Fahrten oder durch Bedarfsverkehre möglich.

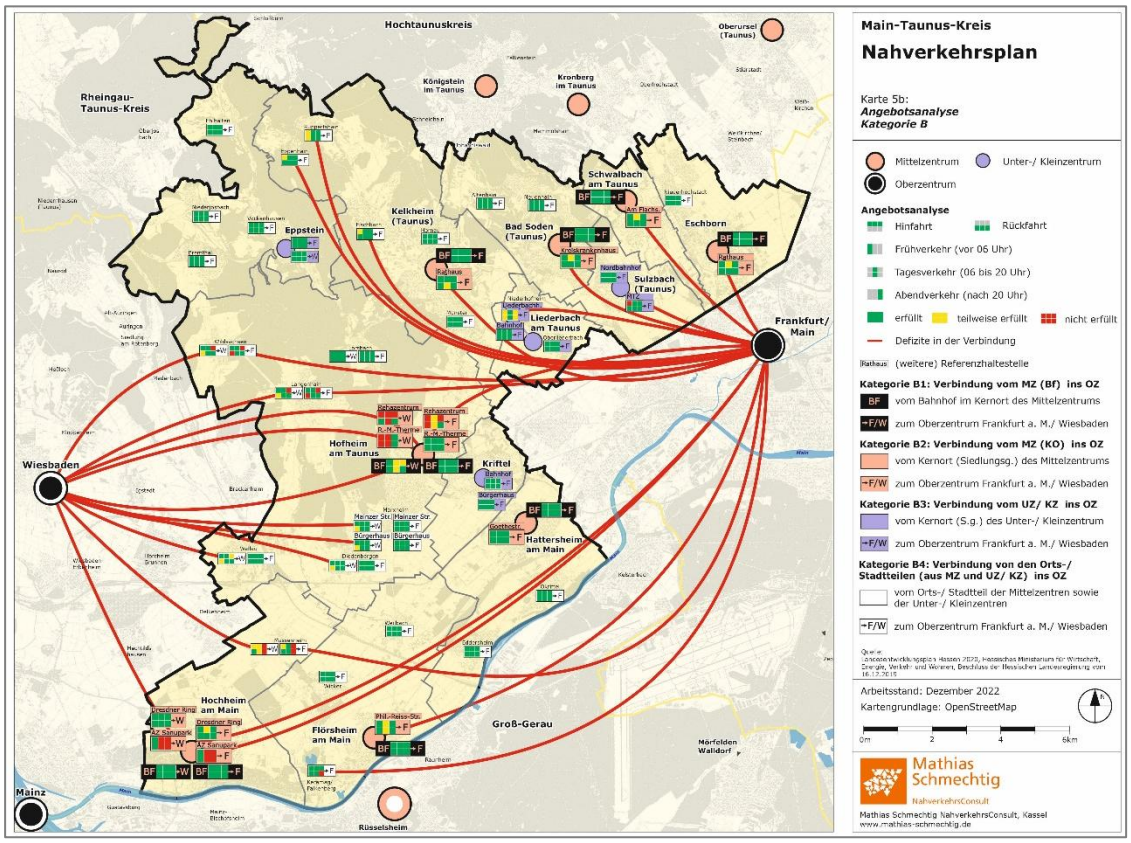


Abbildung 34: Bedienungsqualität im Main-Taunus-Kreises (Kategorie B: Anbindung an das zugehörige Oberzentrum)
Hinweis: großformatige Karte siehe Kartenband

Verbindungskategorie C Anbindung der Ortsteile an das zugehörige Grundzentrum (Unter- oder Kleinzentrum)

In der Verbindungskategorie C (Anbindung an das jeweilige Grundzentrum) sind lediglich in Liederbach am Taunus Defizite in der Bedienungsqualität festzustellen.

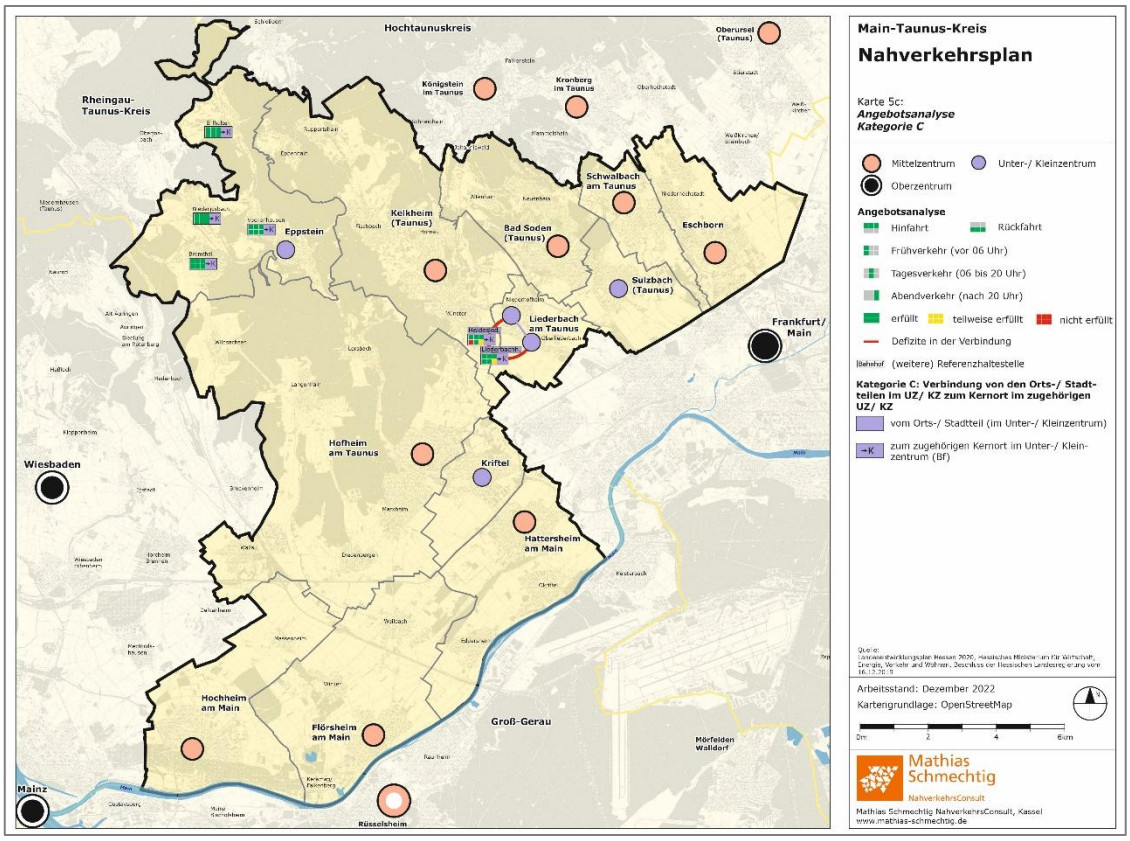


Abbildung 35: Bedienungsqualität im Main-Taunus-Kreises (Kategorie C: Anbindung an das jeweilige Grundzentrum)
Hinweis: großformatige Karte siehe Kartenband

Verbindungskategorie D Anbindung der Kernstädte (Mittel- und Grundzentren) an den Flughafen Frankfurt a. M.)

Die Bedienungsstandards in der Verbindungskategorie D (Anbindung an den Flughafen Ffm.) werden auf allen Relationen, bis auf die in und aus Richtung Eschborn, erfüllt.

In Bezug auf die Anforderungen zu den Verbindungen mit der vorgegebenen Anzahl an Umstiege (max. ein Umstieg) werden diese in der Verbindungskategorie D erfüllt. Jedoch betragen die Umsteigezeiten bei den Verbindungen von Schwalbach am Taunus, Sulzbach (Taunus) sowie Niederhofheim und Oberliederbach in Liederbach am Taunus zum Flughafen Ffm über 15 Minuten und weisen somit Defizite auf diesen Verbindungen auf.

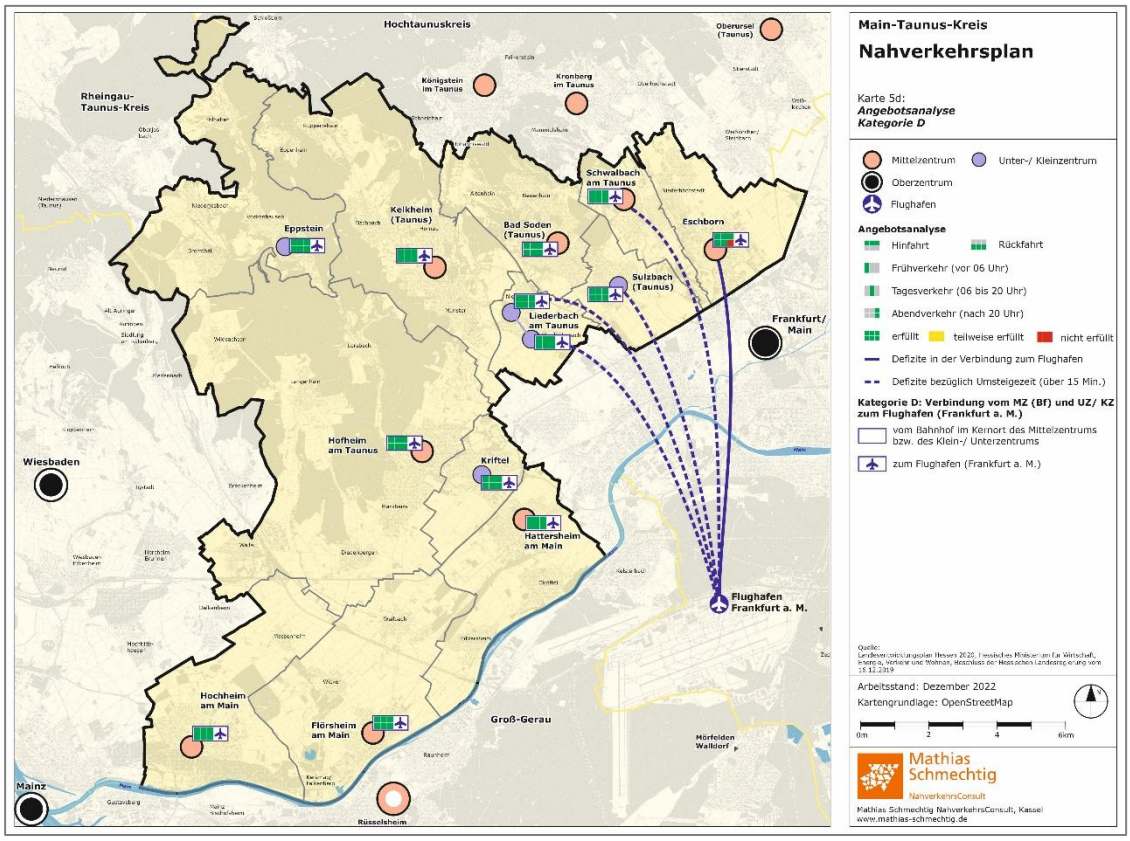


Abbildung 36: Bedienungsqualität im Main-Taunus-Kreises (Kategorie D: Anbindung an den Flughafen Ffm.)
Hinweis: großformatige Karte siehe Kartenband

5.2.2.2 Defizite in der Bedienungs- und Verbindungsqualität mit Handlungsbedarf

In der folgenden Tabelle sind die Defizite aus der Angebotsanalyse der Kategorie A1 (Verbindung von den Siedlungsgebieten im Mittelzentrum zum Bahnhof im Kernort), die einen entsprechenden Handlungsbedarf aufweisen, dargestellt:

Tabelle 14: Relationen mit Abweichungen von den definierten Standards im Bedienungs- und Verbindungsangebot (Anforderungskategorien A1) mit Handlungsbedarf

Verbindung (von/nach)	**Defizit**	**Handlungsbedarf**
Siedlungsgebiet in der Kernstadt: • Bad Soden am Taunus (Hst. Kreiskrankenhaus) Mittelzentrum: • Bad Soden am Taunus (Hst. Bahnhof)	• Tagverkehr: Hin- und Rückfahrt in T60 (soll T30)	Taktverdichtung: T30 in der HVZ und Stärkung der Querverbindung bis Bad Soden Kreiskrankenhaus
Siedlungsgebiet in der Kernstadt: • Eschborn (Hst. Rathaus) Mittelzentrum: • Eschborn (Hst. Bahnhof)	• Frühverkehr: Hinfahrt kein Angebot vor 06 Uhr	Angebotserweiterung im FV auf den Linien 252 und AST825
Siedlungsgebiet in der Kernstadt: • Flörsheim am Main (Hst. Philipp-Reiss-Straße) Mittelzentrum: • Flörsheim am Main (Hst. Bahnhof Nordseite)	• Tagverkehr: Hin- und Rückfahrt in T60 mit Verdichtung (soll T30)	Taktverdichtung der Linie 809 auf T30 oder ggf. Taktverdichtung auf den Linien 819 und 820 vom Siedlungsgebiet im Kernort zum Mittelzentrum in Flörsheim am Main (um T30 zu erreichen), Stärkung des AST 818 zur Erschließung der Stadtteile Wicker und Weilbach (Taktverdichtung T30), Angebotsausweitung bis 00:00 Uhr Freitag und Samstagabend
Siedlungsgebiet in der Kernstadt: • Hattersheim am Main (Hst. Goethestraße) Mittelzentrum: • Hattersheim am Main (Hst. Bahnhof Nord)	• Frühverkehr: Hin- und Rückfahrt kein Angebot vor 06 Uhr • Tagverkehr: Hin- und Rückfahrt in T60 (soll T30) • Abendverkehr: Hinfahrt kein Angebot nach 20 Uhr	Angebotserweiterung auf der Linie 832 im Stadtverkehr Hattersheim am Main vor 06 Uhr und nach 20 Uhr Prüfauftrag: Taktverdichtung in der TV zwischen 09:00 Uhr und 12:00 Uhr (Nachfrage prüfen) *Hinweis: AST Angebot vorhanden (AST 836 im T30)*

Verbindung (von/nach)	Defizit	Handlungsbedarf
Siedlungsgebiet in der Kernstadt: • Hochheim am Main (Hst. Dresdner Ring) Mittelzentrum: • Hochheim am Main (Hst. Bahnhof)	• Tagverkehr: Hin- und Rückfahrt in T60 (soll T30)	insbesondere Taktverdichtung und Angebotserweiterung auf der Linie 809
Siedlungsgebiet in der Kernstadt: • Hochheim am Main (Hst. Ärztezentrum Sanupark) Mittelzentrum: • Hochheim am Main (Hst. Bahnhof)	• Frühverkehr: Rückfahrt kein Angebot vor 06 Uhr • Tagverkehr: Hin- und Rückfahrt unregelmäßiges Fahrtenangbot/ in T60 (soll T30) • Abendverkehr: Hin- und Rückfahrt kein Angebot nach 20 Uhr	
Siedlungsgebiet in der Kernstadt: • Hofheim am Taunus (Hst. Rehazentrum) Mittelzentrum: • Hofheim am Taunus (Hst. Bahnhof)	• Frühverkehr: Hin- und Rückfahrt kein Angebot vor 06 Uhr • Abendverkehr: Hinfahrt 1 Einzelfahrt und Rückfahrt kein Angebot nach 20 Uhr	Angebotserweiterung der Stadtbuslinien *Hinweis: kein Angebot auf den Stadtbuslinien 401, 402, 405 (403 fährt ab 05:15 Uhr im T30)* *Angebotserweiterung durch Ausbau Bedarfsverkehr*
Siedlungsgebiet in der Kernstadt: • Hofheim am Taunus (Hst. Rhein-Main-Therme) Mittelzentrum: • Hofheim am Taunus (Hst. Bahnhof)	• Frühverkehr: Hinfahrt kein Angebot vor 06 Uhr • Tagverkehr: Hin- und Rückfahrt ca. Stundentakt mit Verdichtung (soll T30)	

Verbindung (von/nach)	Defizit	Handlungsbedarf
Siedlungsgebiet in der Kernstadt: • Kelkheim (Taunus) (Hst. Förstergrund) Mittelzentrum: • Kelkheim (Taunus) (Hst. Bahnhof)	• Frühverkehr: Hin- und Rückfahrt kein Angebot vor 06 Uhr • Tagverkehr: Hinfahrt ca. Stundentakt und Rückfahrt ca. Stundentakt mit Verdichtung (soll T30) • Abendverkehr: Hin- und Rückfahrt 1 Einzelfahrt	Verlängerung der Linie 804 von Liederbach am Taunus MTZ nach Eschborn ergänzend zur Linie 810 mit dem Ziel einer Direktverbindung nach Eschborn und weitere Anbindung an das MTZ.
Siedlungsgebiet in der Kernstadt: • Kelkheim (Taunus) (Hst. Rathaus) Mittelzentrum: • Kelkheim (Taunus) (Hst. Bahnhof)	• Frühverkehr: Rückfahrt 1 Einzelfahrt • Tagverkehr: Hin- und Rückfahrt ca. Stundentakt (soll T30)	

Der geforderte 30-Minuten-Takt wird im Tagesverkehr von Montag bis Freitag vor allem auf den Stadtverkehrs-Linien (z. B. Linien 401 bis 402) eingehalten. Auf weiteren Linien (außerhalb der Linien zur Abwicklung des Schulverkehrs) wird im Tagesverkehr das Taktangebot zwischenzeitlich auf einen 60-Minuten-Takt umgestellt. Es sind dennoch Bereiche (Haltestellen) vorhanden, die nicht in einem Stundentakt angebunden werden:

- Hochheim am Main, Hochheim Massenheim – Hochheim am Main: AST 46,
- Flörsheim am Main, Flörsheim – Wicker – Wallau-Massenheim: Linie 817 nur Schulfahrten,
- Hofheim am Taunus, Stadtteil Wildsachsen (Medenbach – Wildsachsen – Bremthal): AST 26 (T120, T60, Einzelfahrten),
- Eppstein, Schulzentrum: Einzelfahrten,
- Eppstein, Kreisaltenpflegeheim: AST 805 nur Sa und So/ Feiertage 5 Einzelfahrten (jeweils Hin und Rück)
- Bad Soden am Taunus, Kreiskrankenhaus Bad Soden am Taunus – Bad Soden am Taunus Bahnhof: kein T30 im Tagverkehr (810A: Schulfahrten)
- Bad Soden am Taunus, Stadtverkehr: Linie 828 in T120

Im Frühverkehr sind Defizite im Bedienungsangebot in erster Linie auf Grund von fehlenden Fahrtenangeboten vor 6 Uhr vorhanden. Folgend sind die Bereiche mit fehlendem Angebot im Frühverkehr aufgelistet:

- Hochheim am Main, Stadtgebiet (Bahnhof – Richtung Ärztezentrum Sanupark): Linie 809,
- Hochheim am Main, Massenheim: Linie 46, 817 AST46
- Hattersheim am Main, Kerngebiet Hattersheim (Goethestraße – Bahnhof),
- Kriftel: Linie 810,
- Hofheim am Taunus, Stadtverkehr: 401, 402, 405 (403 fährt ab 05:15 Uhr im T30 nur Hin-Richtung),
- Hofheim am Taunus, Rehazentrum – Bahnhof,
- Hofheim am Taunus, Rhein-Main-Therme – Bahnhof: Hinfahrt,
- Hofheim am Taunus, Hofheim – Wildsachsen,
- Hofheim am Taunus, Hofheim – Langenhain,
- Kelkheim (Taunus), „Förstergrund" – Bahnhof: Linie 263 (Linie 804 fährt ab 4:36 Uhr ab Rathaus),
- Eschborn, Rathaus – Bahnhof: Linie 252, AST825,
- Sulzbach (Taunus), MTZ – Frankfurt,
- Liederbach am Taunus, Liederbach Heidesiedlung – Liederbach Bahnhof.

Ebenso sind die Defizite im Bedienungsangebot im Abendverkehr auf fehlende Fahrtenangebote nach 20 Uhr zurückzuführen. Obwohl auf einigen Linien das Bedienungsangebot im Abendverkehr ausgedünnt und/ oder auf ein AST-Angebot umgestellt wird sowie weitere (reine) AST-Linien das Angebot im Abendverkehr ergänzen, existieren Bereiche im Main-Taunus-Kreis mit fehlenden bzw. nicht ausreichenden Bedienungsangebot im Abendverkehr:

- Hochheim am Main, Stadtgebiet (Hst. Ärztezentrum Sanupark – Bahnhof in beide Richtungen)
- Hochheim am Main, Massenheim – Hochheim (Bf)
- Hattersheim am Main, Kerngebiet (Goethestr. – Bahnhof)
- Hofheim am Taunus, Wildsachsen – Hofheim
- Kelkheim (Taunus), Förstergrund – Bahnhof

5.3 Effizienz der Leistungserstellung

Die Erbringung des Leistungsangebotes in den drei Linienbündeln ist an Schultagen, dem betrieblich prägenden Verkehrstag, durch intensive Spitzen im Schulverkehr früh und mittags gekennzeichnet. Diese Situation hat sich in den letzten Jahren noch verschärft, da seit der letzten Vergabe der Linienbündel vorrangig die Zubestellung von Schulverkehrsfahrten erfolgte.

Im **Linienbündel „MTK-West"**[83] bestehen von allen drei Linienbündeln die größten Deltas im Fahrzeugeinsatz zwischen Schulspitzen und Normallast. Rund die Hälfte der Fahrzeugflotte in diesem Bündel ist zwischen 7 und 9 Uhr im Einsatz, nach 9 Uhr geht der Fahrzeugeinsatz auf 37 % des Spitzenwertes zurück. Mittags beträgt der Fahrzeugeinsatz 86 % der Frühspitze und geht nach 16 Uhr auf rund 50 % zurück. In diesem Linienbündel sind im Früheinsatz 23 Fahrzeuge früh mit nur kurzen Einsatzzeiten und vormittags mit längerer Standzeit gekennzeichnet. Dagegen sind nur acht Fahrzeuge durchgängig den ganzen Tag im Einsatz und zeigen damit eine optimale Produktivität.

Die eher geringe Effizienz im Linienbündel zeigt sich auch in der mittleren Leistung pro Bus, die 32.000 p. a. beträgt. Jeder Bus ist somit unter Einrechnung aller Wochentage im Mittel nur 88 km pro Tag in Betrieb.

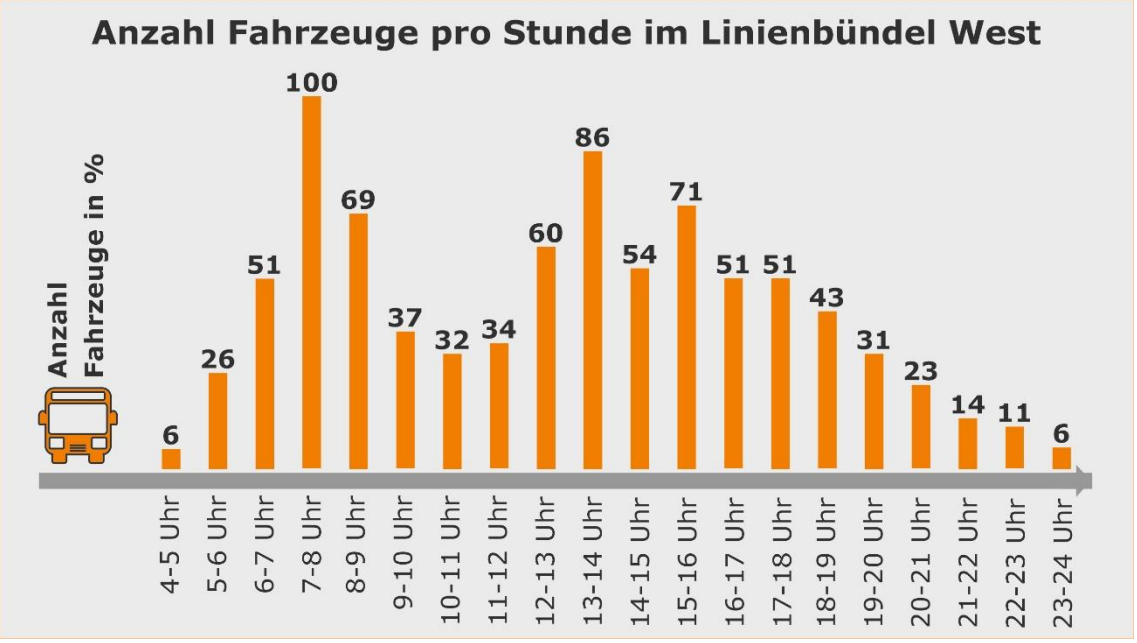


Abbildung 37: Fahrzeugeinsatz im Tagesverlauf im Linienbündel „MTK-West" (Schulwerktag)

[83] Situation 2023; mit der Neuvergabe des Linienbündels ab 01.01.2024 ist es zu Veränderungen in der Dienstplanung und im Fahrzeugeinsatz gekommen, deren Auswirkungen jedoch marginal sein dürften

Im **Linienbündel „MTK-Ost"** ist die Ausprägung der Spitzen ggü. der Normallast von allen drei Linienbündeln am geringsten. Am Vormittag geht der Fahrzeugeinsatz auf rund 50 % der Frühspitze zurück. Zwischen 14 und 18 liegt der Fahrzeugeinsatz bei 75 bis 85 % der Frühspitze. In diesem Linienbündel ist der Fahrzeugeinsatz harmonischer und entspricht eher dem Bild eines Verkehrsraums im verdichteten Stadt-Umland-Bereich eines Oberzentrums.

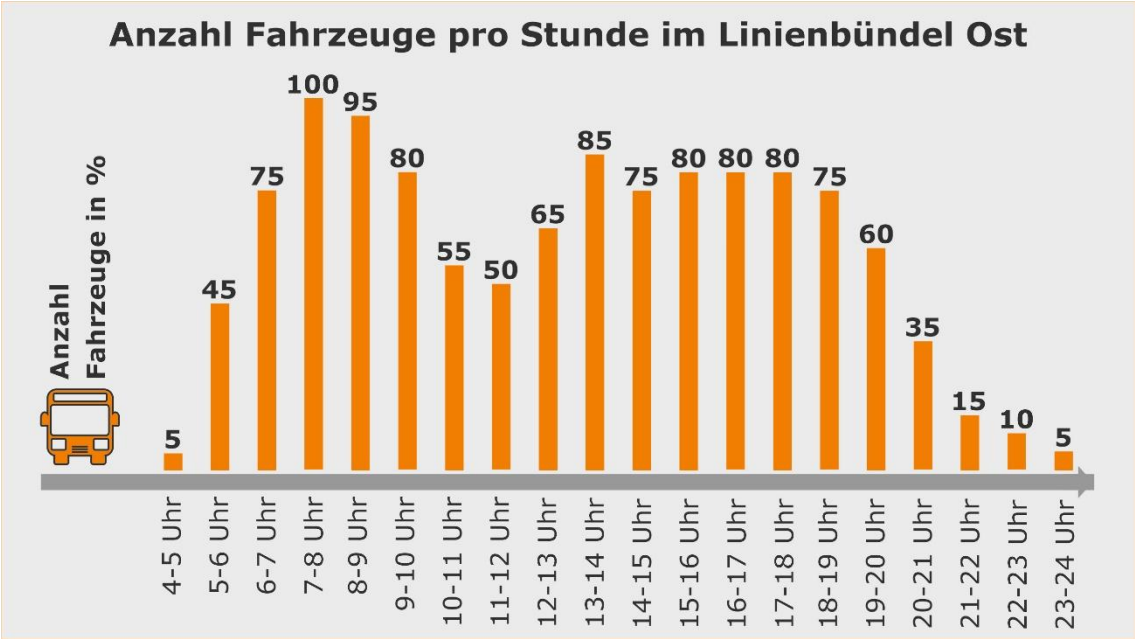


Abbildung 38: Fahrzeugeinsatz im Tagesverlauf im Linienbündel „MTK-Ost" (Schulwerktag)

Der Fahrzeugeinsatz im Linienbündel „MTK-Ost" liegt hinsichtlich der Effizienz zwischen den beiden anderen Linienbündeln. Das Delta am Vormittag liegt im Niveau des Linienbündels „MTK-Ost". Am Nachmittag geht der Fahrzeugeinsatz nach der Mittagspitze im Vergleich zum Linienbündel „MTK-Ost" jedoch schneller zurück und liegt bereits nach 16 Uhr unter 65 %.

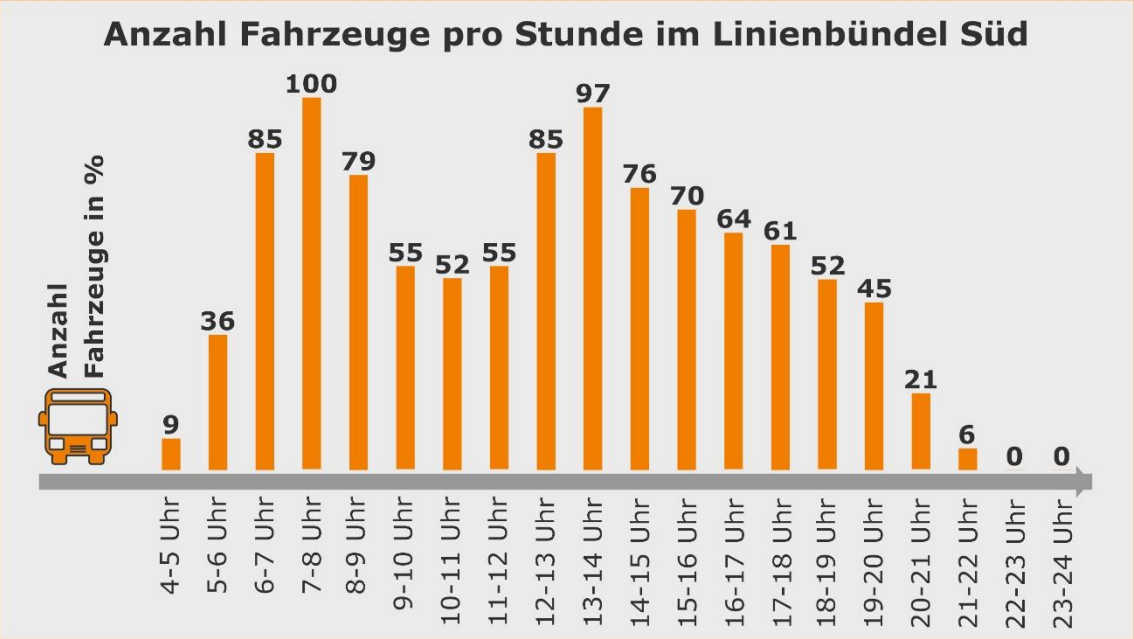


Abbildung 39: Fahrzeugeinsatz im Tagesverlauf im Linienbündel „MTK-Süd" (Schulwerktag)

Neben den beschriebenen großen Unterschieden im Fahrzeugeinsatz im Tagesverlauf ist im Hinblick auf die Effizienz auch der breit gefächerte Fahrzeugpark mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen herauszustellen. In allen drei Linienbündeln sind vier Fahrzeuggrößen im Einsatz, Gelenkbusse, Standardbusse, Midibusse und Kleinbusse, für die auch eine entsprechende Reservevorhaltung erforderlich ist.

5.4 Busbahnhöfe und zentrale Verknüpfungshaltestellen

Mängel an Busbahnhöfen und zentralen Verknüpfungshaltestellen, wie fehlende Barrierefreiheit, unzureichende bzw. fehlende Aufenthaltsqualität sowie limitierte Leistungsfähigkeit, wirken wegen der exponierten Bedeutung dieser Anlagen aus Fahrgastsicht signifikant auf die Qualität im Gesamtsystem.

In der Tabelle 15 sind die Busbahnhöfe/ Verknüpfungspunkte mit den gravierendsten Mängeln dokumentiert.

Tabelle 15: Busbahnhöfe und zentrale Verknüpfungshaltestellen mit gravierenden Mängeln

Verknüpfungspunkt	**Bewertung**
Hofheim am Taunus, Bf.	
	• enge Gesamtsituation mit klassischen Schrägbussteigen • Leistungsfähigkeit für Anforderungen an zentralen Busumsteigepunkt im MTK deutlich begrenzt • Bussteig 5 zu kurz für planmäßige zwei Midibusse • gesamte Anlage mit gravierenden Mängeln im Hinblick auf Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Verkehrssicherheit • Anlage zeigt bei hoher Fahrgastfrequentierung eine zu geringe Platzkapazität auf den Bussteigen • Verkehrsflächen in völlig unzureichendem Zustand • Busbahnhof in der Nutzbarkeit wesentlich eingeschränkt

Verknüpfungspunkt	Bewertung
Schwalbach am Taunus, Limes Bf.	
	• Gesamtsituation sehr eng • schmale, zu kurze Bussteige (für Gelenkbusse nicht geeignet) • kein niederflurgerechter Ausbau • bedingt durch fehlenden niederflurgerechten Ausbau wird Haltestellenkante mit zu großem Spalt angefahren • kein Auffinde- und Leitstreifen • kein Witterungsschutz
Sulzbach (Taunus), MTZ	
	• hallenartige Gesamt-situation (Lärm, Wind) • stark eingeschränkte Aufenthaltsqualität • Bodenindikatoren entsprechen nicht mehr dem "Stand der Technik" (ältere Rillenplatten) • ausgesprochen „unkonventionelle" und nicht normgerechte Verlegung der Bodenindikatoren

Verknüpfungspunkt	Bewertung
Hattersheim am Main, Bahnhof Südseite	
	• enge Gesamtsituation • störanfällige An- und Abfahrt für Busse • enge Platzverhältnisse auf den Bussteigen • keine barrierefreie Nutzbarkeit gegeben • kein niederflurgerechter Hochbord • kein taktiles und visuelles Leitsystem direkt am Bus • mangelnde Informations-Infrastruktur • mangelnde Verkehrs-sicherheit
Hattersheim am Main, Bahnhof Nordseite	
	• enge Gesamtsituation • störanfällige An- und Abfahrt für Busse • Haltestellen nicht barrierefrei • kein taktiles und visuelles Leitsystem • mangelhafte Informations-Infrastruktur • keine DFI • Verkehrssicherheit unzureichend

Verknüpfungspunkt	Bewertung
Hochheim am Main, Bf.	
	• enge Situation • störanfällige An- und Abfahrt für Busse Haltestellenanlage nicht barrierefrei • kein taktiles und visuelles Leitsystem • kein niederflurgerechter Hochbord • keine akustische DFI • mangelnde Verkehrs-sicherheit • keine gesicherten Längswege und keine Querungsmöglichkeit • fehlende Beleuchtung
Kelkheim (Taunus), Bf.	
	• fehlende Barrierefreiheit • kein niederflurgerechter Hochbord • kein taktiles und visuelles Leitsystem • Warteflächen zu schmal • keine akustische DFI

Im Main-Taunus-Kreis zeigen die Busbahnhöfe und zentralen Verknüpfungspunkte, mit Ausnahme der neu gestalteten Anlage am Bahnhof in Eppstein und des im Umbau befindlichen Busbahnhofes in Bad Soden am Taunus[84], wesentliche Mängel hinsichtlich Barrierefreiheit, Leistungsfähigkeit (und damit Störanfälligkeit) sowie Aufenthaltsqualität. Die Busbahnhöfe können als Schlüsselstellen für die Attraktivierung des ÖPNV eingeschätzt werden. Als besonders problematisch ist die Situation am Busbahnhof Hofheim am Taunus herauszustellen.

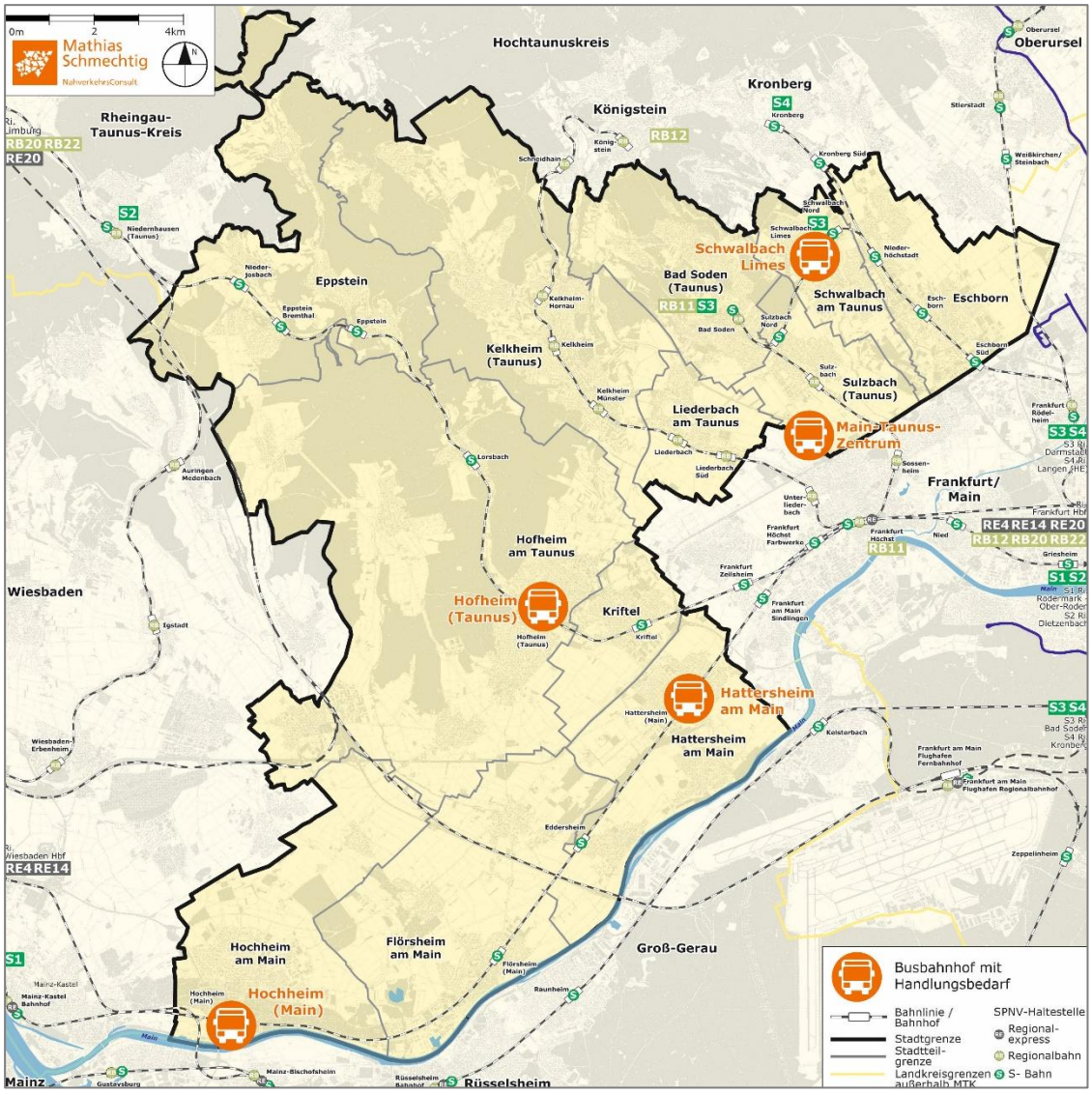
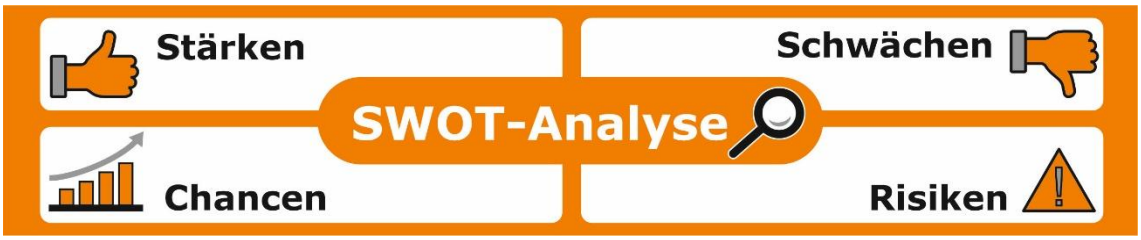


Abbildung 40: Busbahnhöfe und zentrale Verknüpfungshaltestellen im Main-Taunus-Kreis mit Handlungsbedarf

[84] https://www.bad-soden.de/pdfs/presse/20230704-pm-baubeginn-busbahnhof-fb.pdf?cid=r2s
https://www.bad-soden.de/pdfs/presse/20230831-pm-zob-2.-abschnitt.pdf?cid=r8g

5.5 SWOT-Analyse

Die Gesamtsituation des ÖPNV im Main-Taunus-Kreis, über die in den vorherigen Kapiteln aufgezeigten Angebots- und Infrastrukturmängel hinaus, werden nachfolgend mit Hilfe einer SWOT-Analyse[85] analysiert.



85 SWOT: Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken).

Stärken

- ausgeprägtes SPNV-Netz; alle zwölf Städte und Gemeinden haben Schienenanschluss (mit Anbindung an Frankfurt a. M.)
- Bereitstellung öffentlicher Mobilitätsangebote durch RMV und MTV mit dem Anspruch eines breitgefächerten Rundum-Service
- X-Bus-Linien als Premiumprodukt
- regelmäßiges Taktangebot auf den Hauptachsen und auf den Relationen Richtung Frankfurt a. M.
- Ausrichtung des Liniennetzes auf Hofheim a. Ts., 42 % der MTV-Linien enden/ beginnen in Hofheim a. Ts. (aber auch Schwäche)
- hohe Erschließungswirkung im Busnetz mit wenigen Lücken flächenhafter Bedarfsverkehre in Schwachlastzeiten in Hofheim a. Ts. (Colibri)
- moderne Fahrzeugflotte in einheitlichem MTV-Branding sowie Stand der Technik bzgl. Barrierefreiheit und Fahrgastinformation
- moderne Verknüpfungsanlage in Eppstein
- viele Haltestellen mit barrierefreiem Ausbau (67 % der Haltestellen)
- moderne, barrierefreie Mobilitätszentrale (Hofheim a. Ts.)
- Fahrgastservice auf lokaler Ebene (WLAN im Bus, Mobilitätstraining)
- Fahrgastservice auf Verbundebene
- breite Ticketfamilie und verschiedenste Vertriebskanäle
- Einstieg in Dekarbonisierung des ÖPNV (3 E-Busse, Colobri mit Elektrofahrzeugen)

SWOT-Analyse

- MTK eingebettet in Rhein-Main-Region, dadurch „Verkehrswende" allgegenwärtiges Thema
- Schienenprojekte (Wallauer Spange und Regionaltangente West) mit großer Strahlkraft
- Buslinien im dichten Takt (Hauptachsen) bieten Basis für Profilierung eines lokalen Premiumproduktes auf MTK-Ebene
- Schließung von punktuellen Netzlücken durch Querverbindungen (aber nur einzelne Relationen mit signifikantem Potenzial)
- Ausbau des Angebotes in Richtung 24/ 7-Angebot (ÖPNV rund um die Uhr)
- Weiterentwicklung der MTV als ganzheitlicher Mobilitätsdienstleister
- im Zuge der anstehenden Neuausschreibung der Linienbündel
  - Verankerung von innovativen Qualitätsmanagementsystemen und von Maßnahmen zum Gegenwirken ggü. dem Fachkräftemangel
  - kann eine Optimierung der Anforderungen an die Barrierefreiheit berücksichtigt werden
- Ausbau intermodaler Verknüpfungen (wohnungsnahes Park-and-Ride; Bike-and-Ride-Anlagen) zur Verbesserung der Erreichbarkeit der SPNV-Angebote

Chancen

Schwächen

- kein durchgängiges Fahrplanangebot in der Grundbedienungszeit 5-21 Uhr
- Busnetz und Fahrpläne mit Mängeln in der Angebotstransparenz
- im Nordwesten und im Süden des Kreisgebietes starke Ausrichtung des Bedienungsangebotes auf Belange des Schulverkehrs mit der Folge einer unwirtschaftlichen Leistungserstellung
- starke Liniennetzausrichtung auf Hofheim a. Ts. (aber auch Stärke)
- einzelne Defizite i. d. Anbindung der westlichen Kreisgebiete nach Wiesbaden
- Erreichbarkeit der Nachbarkommunen i. d. R. mit Umsteigezwang verbunden; Defizite bei einzelnen Kreisquerverbindungen mit erkennbarem Potenzial (z. B. Eppstein – Kelkheim – Bad Soden, Langenhain – Wallau und Liederbach – Eschborn)
- eingeschränkte Erreichbarkeit des Kreiskrankenhauses in Bad Soden (Ts.) (aus weiten Teilen des Kreisgebietes ein- tlw. zweimaliges Umsteigen erforderlich)
- keine Busanbindung der S-Bahnhöfe Kriftel und Lorsbach
- punktuell Defizite bei Nachbarortsverbindungen
- tlw. lange Haltestellenabstände
- tlw. lange Umsteigezeiten in die/von den relevanten Oberzentren
- Takthalbierung auf mehreren Linien am Vormittag
- mehrere Verknüpfungspunkte hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Ausstattung und Erscheinungsbild „in die Jahre gekommen"
- wichtige, nachfragstarke Haltestellen mit wesentlichen Mängeln hinsichtlich der barrierefreien Nutzbarkeit
- Haltestellenmasten entsprechen nicht mehr modernen Standards
- digitale Fahrgastinformationen an Haltestellen nur punktuell
- keine vollständige Barrierefreiheit im Bedarfsverkehr
- Einsatz von sauberen/ emmissionsfreien Fahrzeugen mit sehr geringem Anteil an Gesamtverkehrsleistung

SWOT-Analyse

- Finanzierung des Angebotes
- hohe Erwartungshaltung der Fahrgäste in der Rhein-Main-Region durch ambitionierte Visionen und Projekte der Nachbaraufgabenträger (hochliegende „Messlatte")
- stark eingeschränkte Verfügbarkeit betrieblicher Infrastrukturen im Kreisgebiet schränkt Handlungsmöglichkeiten der Verkehrsbetriebe im Hinblick auf eine optimale Produktion ein (insbesondere Betriebshöfe, Abstellplätze, Pausenplätze)
- dynamische Entwicklung des Standes der Technik erfordert regelmäßiges „Nachrüsten" bei Haltestellen und Fahrzeugen (insbesondere Barrierefreiheit und Digitalisierung)

Risiken

Abbildung 41: SWOT-Analyse des ÖPNV im Main-Taunus-Kreis

Modul C - Leitbild

6 Leitbild der Nahverkehrsplanung im Main-Taunus-Kreis

6.1 Ziele und Perspektiven im Kontext aktueller Trends

Im Kontext aktueller (globaler) Trends und Anforderungen an einen NVP sind vor dem Hintergrund der Vision der „Verkehrswende" nachfolgende Ziele und Perspektiven relevant.

1. Nachhaltige Mobilität fördern

- **Ziel:** Reduzierung der negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs.
- **Perspektiven:** Ausbau des ÖPNV, Umstellung auf emissionsfreie Antriebe, Stärkung der Verknüpfung des ÖPNV mit Rad- und Fußgängerverkehr.

2. Effiziente Verkehrsnutzung:

- **Ziel:** Optimierung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und -systeme.
- **Perspektiven:** Ausbau und Optimierung digitaler Verkehrsmanagement-Systemen, flexible Verkehrssteuerung durch Echtzeitdaten.

3. Barrierefreier Zugang und Nutzbarkeit:

- **Ziel:** Gewährleistung der Mobilität für alle Menschen.
- **Perspektiven:** Ausbau von barrierefreien Haltestellen und Fahrzeugen, Integration von Technologien für seh- und hörbehinderte Menschen, barrierefreie Informationsangebote.

4. Verbesserung der Verkehrssicherheit:

- **Ziel:** Verringerung von Unfällen und Verletzungen im Straßenverkehr.
- **Perspektiven:** Ausbau von sicheren Verkehrsanlagen im ÖPNV.

6.2 Vorgehensweise und Methodik

Die Entwicklung eines Leitbildes für die zukünftige Nahverkehrsplanung im Main-Taunus-Kreis war im Fortschreibungsprozess des NVP als wesentlicher Meilenstein angelegt. Die Erarbeitung des Leitbildes erfolgte Anfang 2023 in vier Schritten.

- Schritt 1: Abstimmung eines Vorschlags für die Leitbild-Struktur in einem kommunikativen Prozess zwischen dem Gutachterbüro, der MTV und weiteren Beratern.
- Schritt 2: Einbindung „Arbeitskreis Nahverkehrsplan" (AK NVP) in das Erarbeitungsverfahren (Workshop 23.02.2023)

- Schritt 4: Vorstellung im Aufsichtsrat der MTV am 21.03.2023,
- Schritt 3: Vorstellung im Bau-, Planungs-, Verkehrs-, Umwelt- und Energieausschuss am 22.03.2023

Im Workshop des Arbeitskreises wurden „Fokusthemen" definiert, die für die zukünftige Nahverkehrsplanung von besonderer Bedeutung sind und im Leitbild verankert sein sollen.

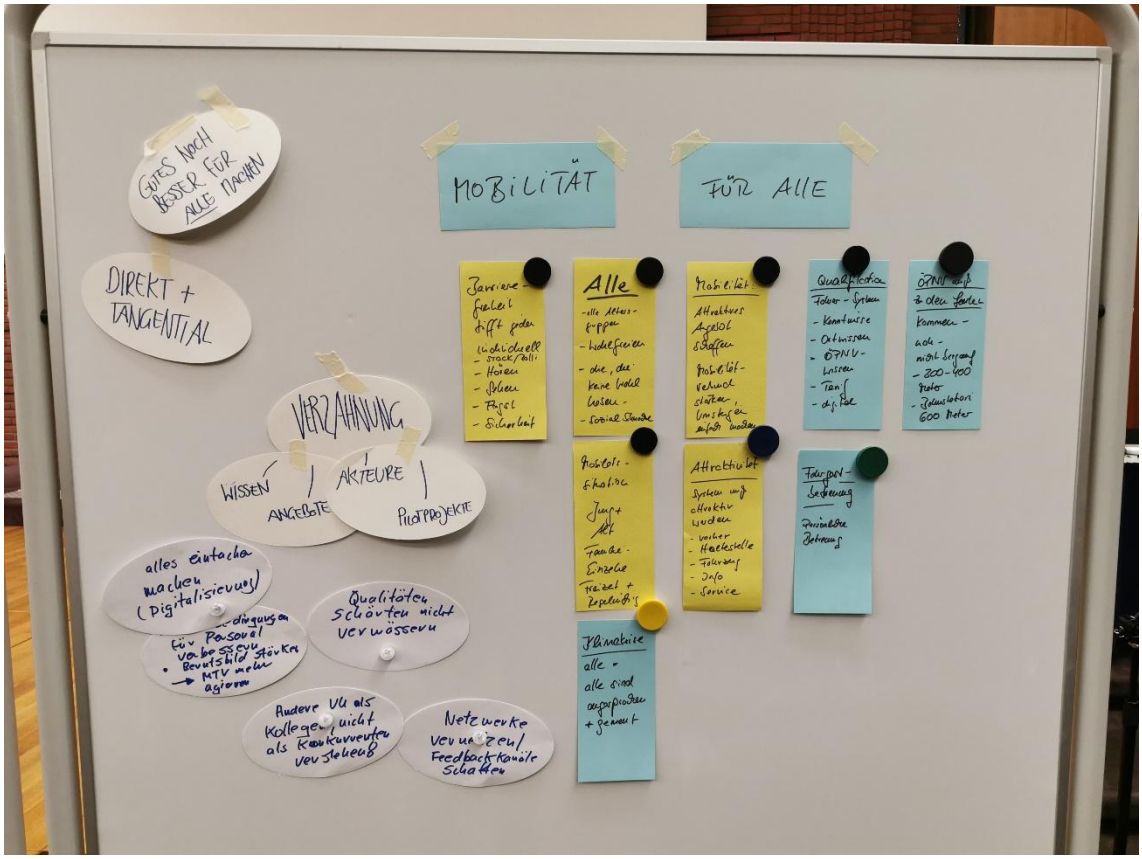


Abbildung 42: Workshopergebnisse des Arbeitskreises NVP

Exkurs:

Ein „Leitbild" ist nach den gängigen Definitionen eine „*leitende Vorstellung über das Selbstverständnis und die Werte*". Das Leitbild für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs im Main-Taunus-Kreis soll Orientierung für zukünftige Schwerpunkte geben, Identität stiften und dahingehend motivieren, die erarbeiteten Inhalte in definierten Zeithorizonten umzusetzen.

Die Strukturierung des Leitbildes erfolgt in einem **Drei-Ebenen-Modell**:

1. **Visionen – langfristig**
   Visionen entwickeln und die „Mission" visualisieren – steht für einen langfristigen Zeithorizont, der Kernthemen beinhaltet und eine richtungsweisende, erneuernde Zukunftsvorstellung impliziert
2. **Ziele – perspektivisch**
   strategische Ziele konkretisieren die Visionen der Ebene 1
3. **Zielerfüllung – Umsetzung**
   „Zielerfüllungen" verdeutlichen die konkreten Vorstellungen zur Realisierung. Dies erfordert klar definierte Eckpunkte (Prinzip „SMART": **s**pezifisch, **m**essbar, **a**ttraktiv, **r**ealistisch, **t**erminiert). Diese werden in einer Zeitschiene abgebildet und beziehen sich auf die Umsetzung von kurz-, mittel- und langfristig definierten Zwischenzielen.

Um alle Anspruchsgruppen im Prozess zu berücksichtigen, wird als Methode ein Perspektivwechsel zur Schärfung des Rollenverständnisses genutzt. Die Visionen und Ziele werden aus verschiedenen Sichtweisen heraus entwickelt:

- aus Sicht der Menschen,
- aus Sicht der Mobilität,
- aus Sicht der Gesellschaft.

6.3 Visualisierung und Inhalte des Leitbildes

Mit den Visionen werden vier identitätsstiftende Themenfelder formuliert, die eine klare Richtung aufzeigen, motivieren nachhaltige Lösungen umzusetzen und diese zu etablieren. Die drei verschiedenen Perspektiven setzen den Fokus zur Formulierung der Ziele und Maßnahmen.

Die Visualisierung ist prägnant angelegt und zeigt die definierten Visionen (1. ÖPNV: „Mobilität für Alle", 2. ÖPNV: „leistungsstark und nachhaltig", 3. ÖPNV: „Säule für einen lebenswerten MTK" und 4. ÖPNV: „bestens gesteuert und gestaltet"), mit den entsprechend perspektivischen Zielen.

Die Visionen 1 bis 3 bilden die strategische Ebene in der Zielformulierung, die auf Basis der Sichtweise akzentuiert werden. Die vierte Vision übernimmt die Sichtweise der Aufgabenträger und ist verbindende Schnittstelle, sie bildet die Klammer und übernimmt die Funktion der operativen Steuerung. In der Visualisierung werden die operativen Ziele mittig und farblich differenziert dargestellt, da an dieser Stelle Grundlagen und Steuerungselemente verortet sind, die die Basis für die Zielerfüllung darstellen.

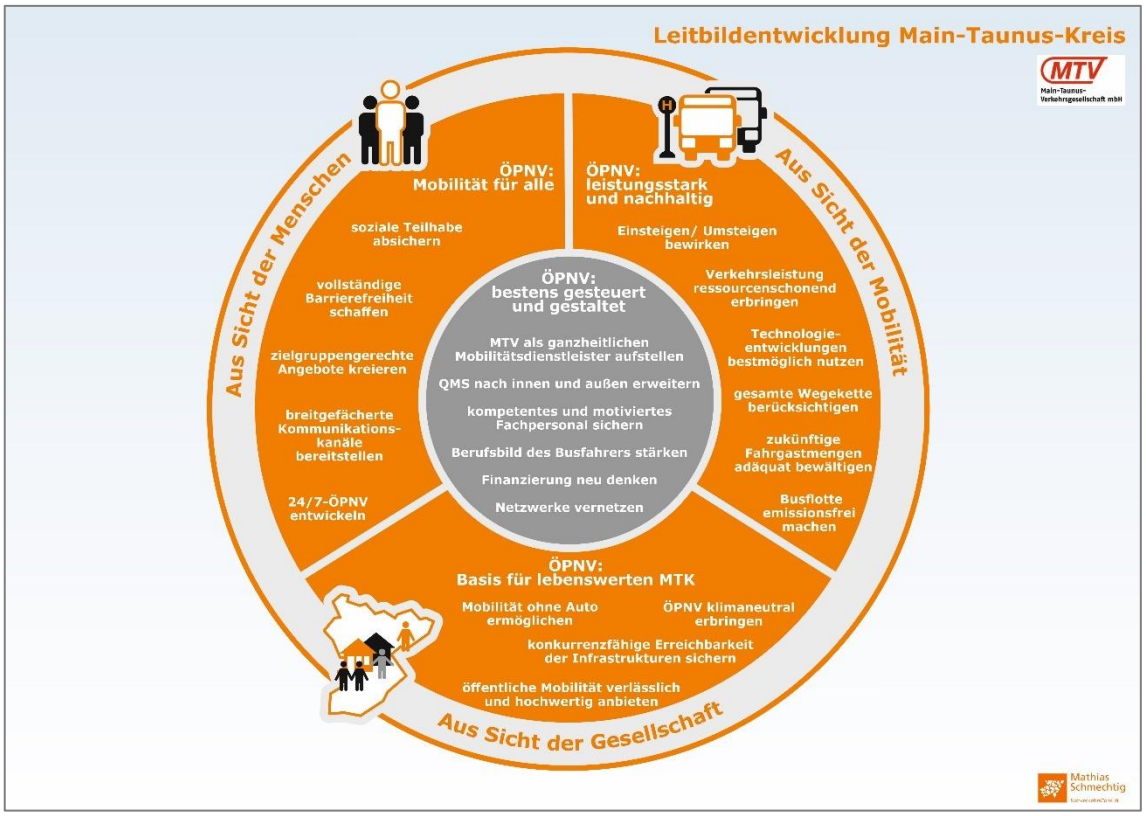


Abbildung 43 Leitbild Nahverkehrsplanung Main-Taunus-Kreis

In den folgenden Abbildungen werden die Ziele, Handlungsstrategien, Indikatoren und konkreten Umsetzungen in einem kurz-, mittel- (2030), und langfristigen (2040) Zeithorizont dargestellt. Inhalte, die den Prozess fortlaufend begleiten, werden ohne Zielhorizont abgebildet.

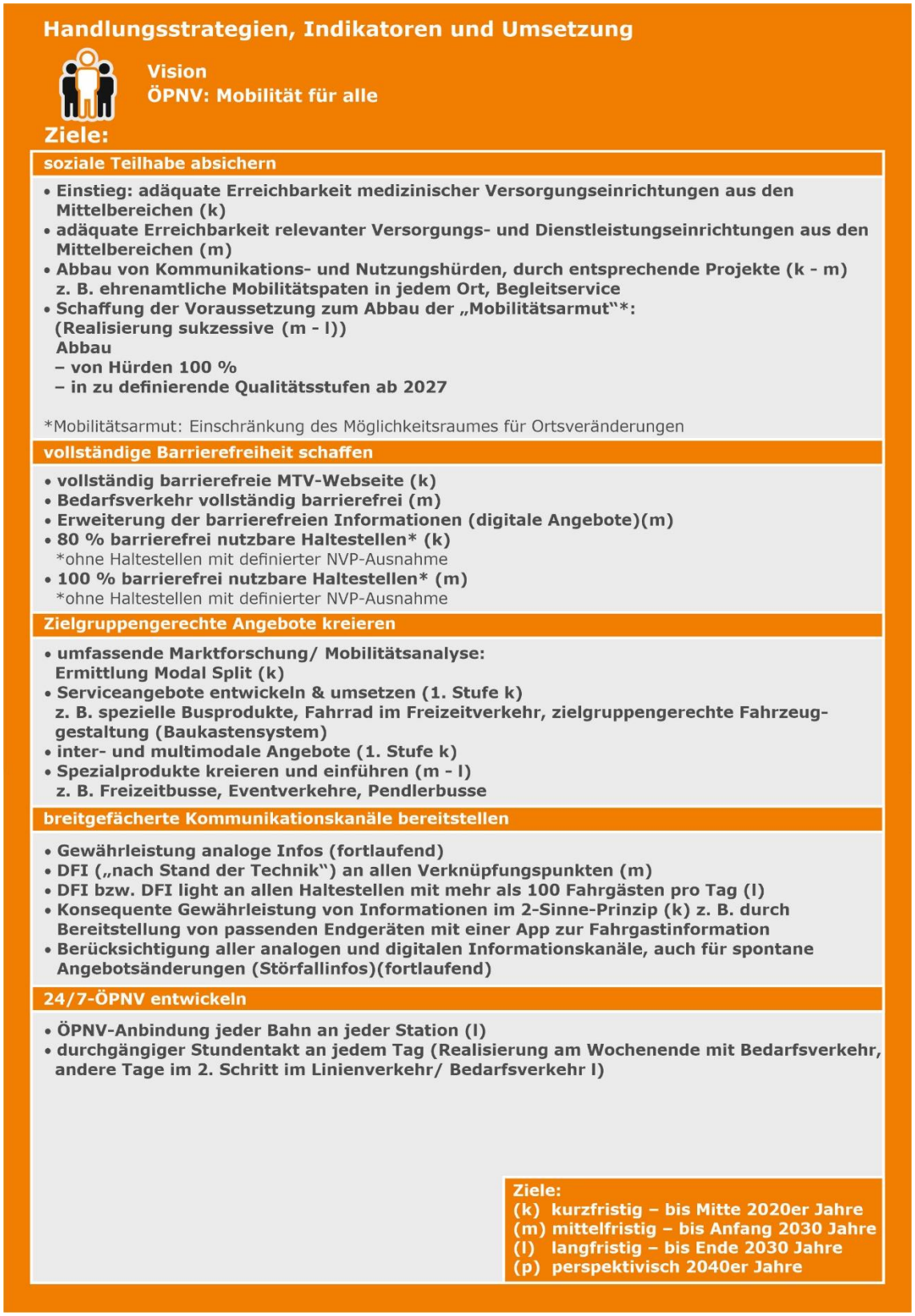


Abbildung 44: ÖPNV: Mobilität für alle

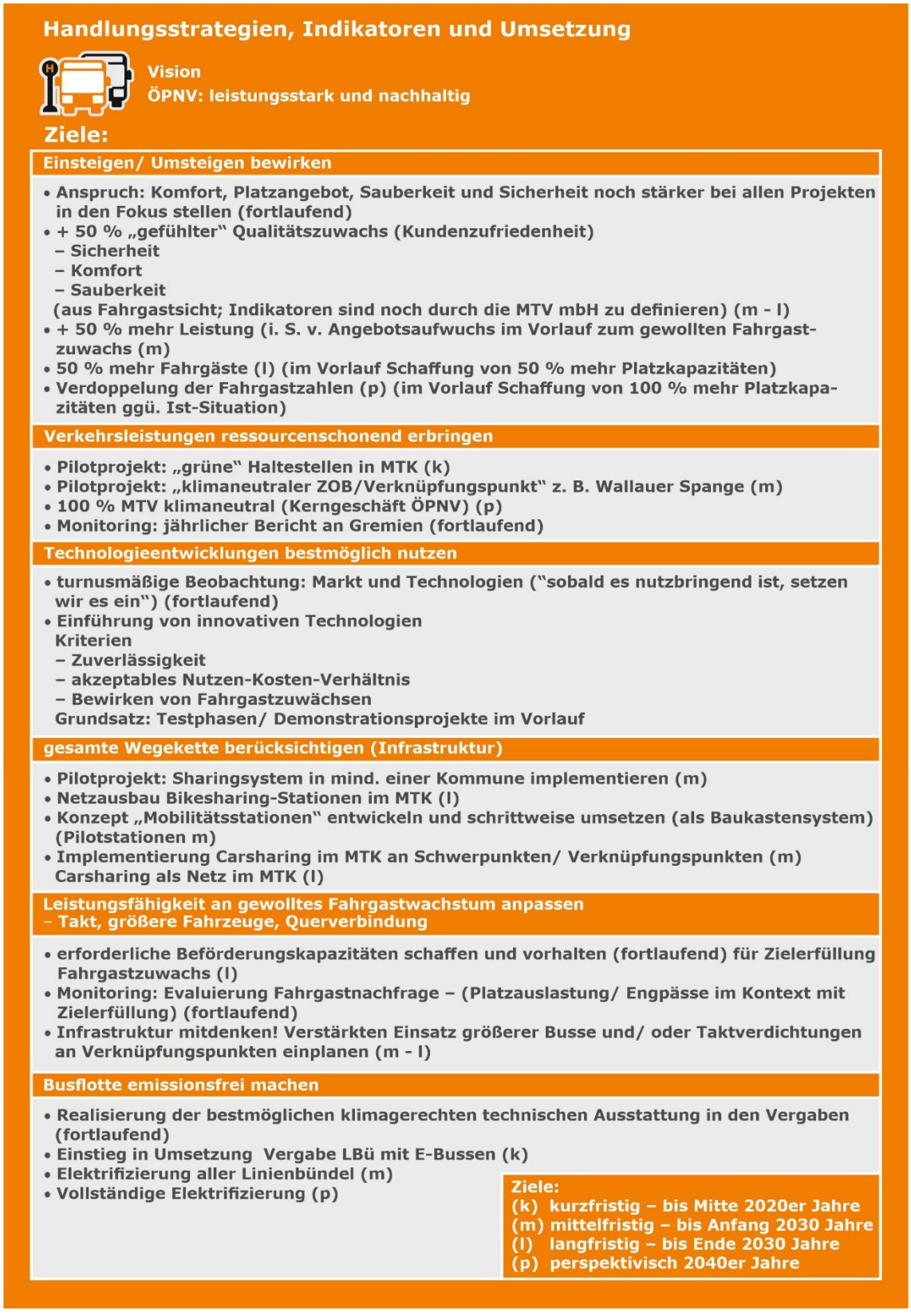


Abbildung 45: ÖPNV: leistungsstark und nachhaltig

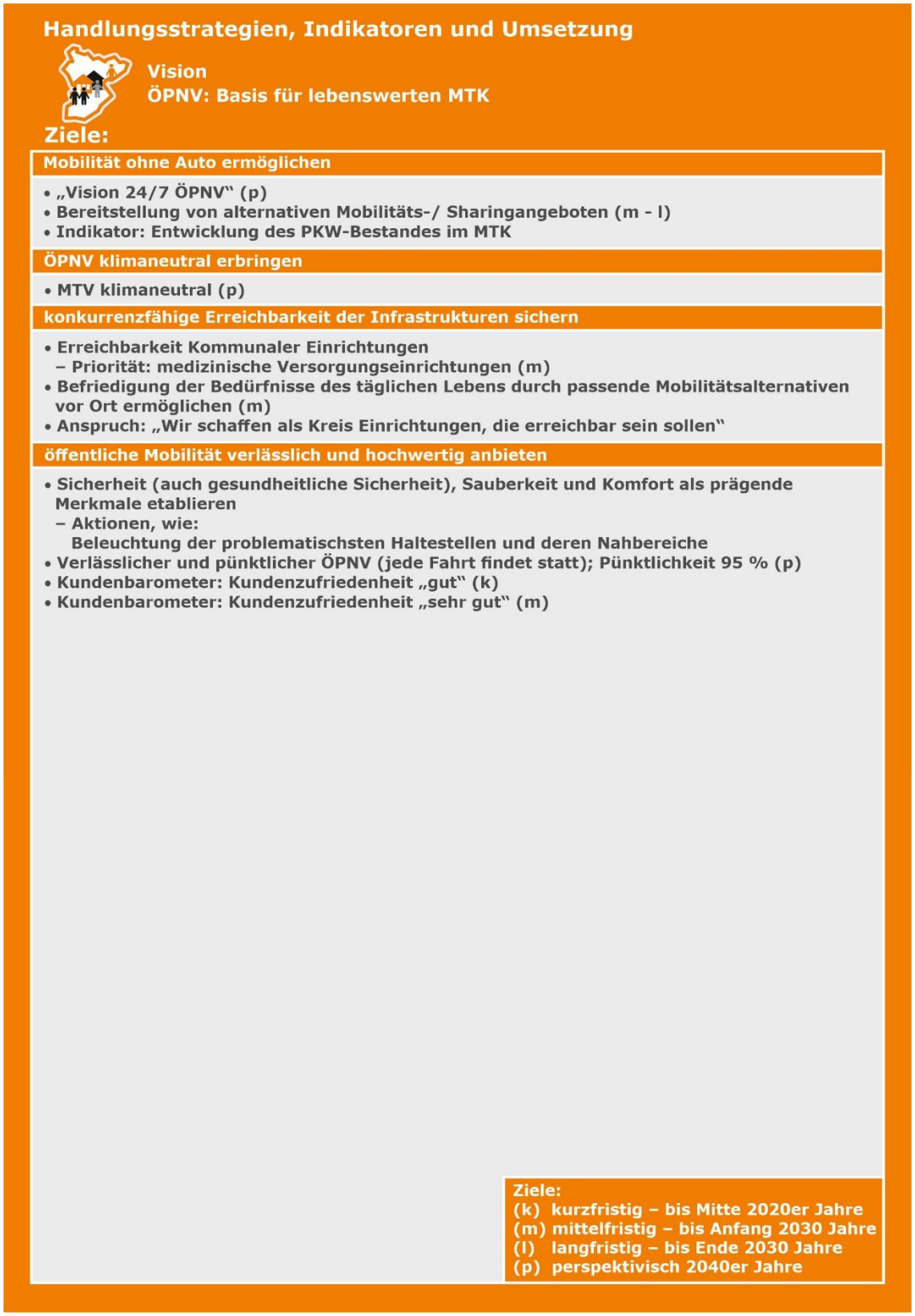


Abbildung 46: ÖPNV: Basis für lebenswerten MTK

Handlungsstrategien, Indikatoren und Umsetzung

Vision
ÖPNV: bestens gesteuert und gestaltet

Ziele:

MTV als ganzheitlichen Mobilitätsdienstleister aufstellen

- Einstieg: Fahrradverleihsystem im Kreisgebiet implementieren (m)
- Etablierung von zusätzlichen (inter- und multimodalen) Mobilitätsangeboten als „MTV-Marke" (l)
- Mobilitätsangebote: Nutzung, Buchung und Abrechnung aus einer Hand (unter dem Dach des RMV) (m) ganzheitliche Mobilitätsangebote „aus einem Guss"
- Bekanntheitsgrad MTV als Marke steigern: (m)
  Ziel: „Bevölkerung kennt MTV als Mobilitätsdienstleister"
  (Evaluierung im Rahmen der Befragungen, Indikatoren sind noch festzulegen)

QMS nach innen und außen erweitern

- regelmäßige Thematisierung der Qualitätserfüllung in der Öffentlichkeit (Verbesserungen nach außen tragen) (fortlaufend)
- adäquate Strukturen und Ressourcen schaffen für QMS (k)
- turnusgemäße Kundenzufriedenheitsmessung etablieren (k)
  z. B. Kundenbarometer
- jährliche Evaluierung kultivieren (k)
- Möglichkeiten der Digitalisierung zur Qualitätsmessung und -steuerung optimal ausschöpfen; Social media als Instrument nutzen (m)

Aktiv sein: kompetentes und motiviertes Fachpersonal sichern

- Schulungen inhouse (k)
- Kooperation mit Hochschulen zur Personalrekrutierung (k)
- interne Strategien zur Personalbindung entwickeln und implementieren (k)

Berufsbild Busfahrer:in stärken

- Erhöhung der Wertschätzung in der Gesellschaft und im Berufsalltag (k)
- Zusammenspiel zwischen Angebotsplanung und Arbeitsbedingungen verbessern (Pausen-gestaltung) (k – m)
- Kooperation zur Findung, Ausbildung und Sicherung von Fahrpersonal (k – m)
- Akzeptanzbildung in der Politik, (Verbesserungen sind nur langfristig und mit finanziellen Mitteln möglich) (k)

Finanzierung neu denken

- Konzepte Nutznießerfinanzierung vorlegen (k)
- Thema Nutznießerfinanzierung in die Kommunen tragen (k)
- Kundenbindung ausbauen (m)
  z. B. Stärkung Abo- und Zeitkartenverkäufe, Pflege Stammkundschaft zur Sicherung der Finanzierung (auch in Pandemiezeiten)

Netzwerke vernetzen

- MTV in der zentralen Rolle für Mobilitätsnetzwerke (k – m) verstehen und implementieren
- Schaffung eines „echten" Fahrgastbeirates (m)
- Wissenstransfer und bestehende Strukturen prüfen (innerhalb MTV und außerhalb) (k)
- Ressourcen für Mobilitätsmanager schaffen (m)
- Strukturen und Ressourcen schaffen für Netzwerkbeauftragte („Kümmerer") (m)
- funktionierende Netze vernetzen (m)
  - Kreisverwaltung
  - Fahrgast, Senioren, Behinderte
  - Wirtschaft/ Unternehmen
  - mit Kommunen
  - mit Schulträgern
  - Tourismus

Ziele:
(k) kurzfristig – bis Mitte 2020er Jahre
(m) mittelfristig – bis Anfang 2030 Jahre
(l) langfristig – bis Ende 2030 Jahre
(p) perspektivisch 2040er Jahre

Abbildung 47: ÖPNV: bestens gesteuert und gestaltet

Die im Modul C (Leitbild) definierten Ziele, Handlungsstrategien und Indikatoren bilden die Basis für die Entwicklung der Handlungsfelder und Maßnahmen. Diese werden im Modul E in insgesamt neun Handlungsfeldern und differenzierten Maßnahmensteckbriefen konkretisiert.

Das Leitbild soll in den nächsten Jahren einer regelmäßigen Evaluation und Nachsteuerung unterzogen werden und entsprechend der jeweils aktuellen Anforderungen weiterentwickelt werden.

Modul D – Anforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV

7 Ausreichende Verkehrsbedienung

7.1 Hintergrund

Gemäß § 3 des „Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen" (ÖPNVG) ist der ÖPNV Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den ÖPNV als eine wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs soll daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient gestaltet werden.[86]

Gemäß § 4 ÖPNVG sind die Kernthemen für einen effizienten und nutzerorientierten ÖPNV: eine ausreichende Verkehrsbedienung entsprechend der Mobilitätsnachfrage und den regionalen Gegebenheiten mit wichtigen Leistungsmerkmalen wie kurzen Reisezeiten, Pünktlichkeit, Sicherheit sowie einem transparenten Fahrpreissystem. Zudem steht die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote sowie die Berücksichtigung von Umweltverträglichkeit sowie Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Vordergrund.

Der NVP des Main-Taunus-Kreises ist das wirksame Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers zur Weiterentwicklung des (straßengebundenen) ÖPNV. Er verfolgt das Ziel, das vorhandene Angebot im ÖPNV zu erhalten sowie langfristig zu verbessern und zu erweitern. Die Planung setzt auf Strategie und Nachhaltigkeit, um die Mobilität für die Menschen zu optimieren und den ÖPNV als attraktive Alternative zum Individualverkehr zu etablieren, wobei die Bedürfnisse der Menschen und eine umweltfreundliche sowie effiziente Mobilität im Fokus stehen.

Im NVP ist das vom Aufgabenträger gewünschte und (bei grenzüberschreitenden Linien) mit den Nachbar-Aufgabenträgern abgestimmte Leistungsangebot zu beschreiben. Damit werden gemäß § 8 Abs. 3 PBefG die Anforderungen an die sog. „ausreichende Verkehrsbedienung" definiert. Zu diesen Anforderungen gehören neben dem Umfang die Qualität des Verkehrsangebots einschließlich der Umweltqualität sowie Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration. Diese Aspekte werden hier unter dem Begriff der Qualität (im weiteren/ umfassenden Sinne) behandelt.

Die rechtliche Relevanz der im NVP definierten ausreichenden Verkehrsbedienung ergibt sich daraus, dass die Genehmigungsbehörde nach § 8 Abs. 3a PBefG den Nahverkehrsplan bei ihren Entscheidungen, insbesondere bei eigenwirtschaftlichen Anträgen, zu berücksichtigen hat.

[86] ÖPNVG: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (§ 3 ÖPNVG)

Die im Folgenden beschriebenen Anforderungen dienen somit dazu, dass das von der MTV geforderte Bedienungsangebot sichergestellt werden kann und es zu keiner Verschlechterung des ÖPNV-Angebots unter das hier definierte Mindestniveau kommt.

7.2 Qualitätsvorgaben an die Ausgestaltung des ÖPNV

Die Definition der Qualitätsstandards dient verschiedenen Zwecken:

A) Qualitätssicherung

- Eine Bewertung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes erfolgt anhand klar formulierter Qualitätsstandards.
- Die aufgrund der Qualitätsstandards ermittelten Defizite (im Rahmen der Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots) werden hinsichtlich ihres Handlungsbedarfes für eine Beseitigung der Defizite bewertet. Unter Beachtung der Zielsetzungen stellt der Handlungsbedarf eine wesentliche Basis für die Erarbeitung von zielgerichteten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems dar.
- Qualitätsstandards sind die Basis für eine effiziente Qualitätskontrolle der vergebenen Verkehre durch den Aufgabenträger.

B) Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung im Kreisgebiet

- Auf Grundlage der Qualitätsstandards wird ein kreisweit einheitliches und angemessenes ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet gewährleistet.

C) Nahverkehrsplan als Grundlage für Vergabeverfahren

- Der NVP beschreibt die „ausreichende Verkehrsbedienung", aus der sich die in einer Vorabbekanntmachung nach § 8a Abs. 2 PBefG anzugebenden Anforderungen an Verkehrsdienste ableiten. Diese Festlegungen sind weiterhin Basis für die Spezifikation gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, die einem Verkehrsunternehmen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) aufgegeben werden.

7.3 Qualitätsstandards und Qualitätsziele

Erklärtes Ziel ist es, die Mobilität der Bevölkerung nachhaltig auf hohem Niveau zu sichern und gleichzeitig das ÖPNV-Angebot nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu gestalten. Die nachfolgenden Qualitätsstandards basieren auf der vorgesehenen Entwicklung eines integrierten Verkehrsangebots.

Die im NVP 2014 formulierten Qualitätsstandards werden unter Berücksichtigung der veränderten raumstrukturellen, verkehrsplanerischen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen hier fortgeschrieben.

Darüber hinaus erfolgt die Ableitung der im Folgenden dargestellten Qualitätsstandards auf folgenden Grundlagen:

- anerkannte wissenschaftliche und brancheninterne Empfehlungen zur Ausgestaltung der Qualitätsstandards im öffentlichen Personennahverkehr; insbesondere sind hier die Veröffentlichungen der FGSV[87] und des VDV[88] zu nennen,
- raum- und siedlungsstrukturelle Entwicklungen, gesellschaftliche und demografische Veränderungen, geänderte Rahmenbedingungen im Bereich der Arbeits- und Freizeitzeiten bzw. entsprechender Verhaltensanpassungen,
- umweltbezogene Anforderungen nach Maßgabe der einschlägigen gesetzlichen Vorgaben sowie des Klimaschutz- und Energiekonzeptes für den Main-Taunus-Kreis welches am 09. März 2015 vom Kreistag beschlossen wurde; Ziel des Konzeptes ist es, dass der Energieverbrauch bis 2050 vollkommen aus erneuerbaren Energien erzeugt wird.[89]

Der NVP legt den Rahmen für die Bedienungsqualität (räumliche und zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes) und die Beförderungsqualität (Komfort und Kundenorientierung) sowie Umweltqualität fest.

Die Festlegung von Qualitätsstandards ist notwendig, um den ÖPNV nicht nur als reine Daseinsvorsorge zu begreifen, sondern perspektivisch als attraktive Alternative zum MIV zu entwickeln. Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit sind wesentliche Parameter, welche den Umfang der Bedienstandards definieren.

7.4 Qualitätskriterien des ÖPNV-Angebotes

Die im NVP 2014 festgelegten Anforderungen an die Betriebsqualität wurden im aktuellen NVP-Prozess, insbesondere im Hinblick auf die Neuvergabe des Linienbündels „MTK-West", weiterentwickelt.

Grundsätzlich sind die Qualitätsstandards auf alle Linien der Linienbündel in der Aufgabenträgerschaft des Main-Taunus-Kreises anzuwenden (siehe Kapitel 14).

Bei grenzüberschreitenden Linien, die nicht den Linienbündeln des Main-Taunus-Kreises zugeordnet sind, gelten i. d. R. die in den jeweiligen Regularien der Nachbaraufgabenträger definierten Qualitätskriterien. Die MTV wird in diesem Fall in der Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträgern auf eine (aus ihrer Sicht) bestmögliche Qualität der grenzüberschreitenden Verkehre hinwirken.

[87] FGSV: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

[88] VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

[89] Abschlussbericht: Klimaschutz- und Energiekonzeptes für den Main-Taunus-Kreis (2014)

Die folgenden Qualitätskriterien und -standards orientieren sich u. a. an den Anforderungen der DIN EN Norm 13816:2002 (CEN/TC „Transport – Logistik und Dienstleistungen"). Für die einzelnen Kriterien sowie Unterkriterien werden die grundsätzlichen Ziele bzw. Anforderungen festgelegt. Die konkreten Zielwerte sowie die Messverfahren, die zur Überprüfung der Einhaltung der Zielwerte eingesetzt werden sollen, werden in den Vergabeunterlagen weiter präzisiert.

Tabelle 16: Übersicht Qualitätskriterien

Qualitäts-kriterium	***Unterkriterium***	***Zuständigkeit für Realisierung / Sicherstellung des Qualitätskriteriums***	
		MTV/ RMV	***Verkehrs-unternehmen***
Angebots-qualität (Abschnitt 0)	*Verkehrszeiten/ Betriebszeitfenster*	*X*	
	Erschließungsqualität	*X*	
	Bedienungs- und Verbindungsstandards	*X*	
Information (Abschnitt 7.4.1.4)	*Information vor Fahrtantritt*		*X*
	Information an Haltestellen bzw. im Bahnhof	*X*	
	Information während der Fahrt		*X*
	Information im Störungsfall	*X*	*X*
	Barrierefreie Fahrgastinformation	*X*	
Zeit/ Zuver-lässigkeit (Abschnitt 7.4.3)	*Verfügbarkeit Fahrtangebot/ Ausfallquote*		*X*
	Pünktlichkeit		*X*
	Anschlussbildung und -sicherung	*X*	
Serviceleistungen (Abschnitt 0)	*Kontaktmöglichkeiten*	*X*	
	Tarif und Fahrscheinvertrieb	*X*	*X*
	Mobilitätszentrale und Vertriebsstellen		*X*
	Personal mit Kundenkontakt	*X*	*X*
	Beschwerdemanagement	*X*	*X*
	Fundsachen		*X*
	Zielgruppenspezifische Trainings- und Beratungsangebote	*X*	

Qualitäts-kriterium	***Unterkriterium***	**Zuständigkeit für Realisierung/ Sicherstellung des Qualitätskriteriums**	
		MTV/ RMV	**Verkehrs-unternehmen**
Komfort *(Abschnitt 7.4.5)*	Platzkapazitäten / Besetzungsgrad		X
	Fahrzeugqualität und Ausstattung		X
	Haltestellen	X	X
Sicherheit *(Abschnitt 0)*	Allgemein	X	X
	Ausstiege zwischen den Haltestellen		X
	Pandemie	X	X
Umwelt (Abschnitt 7.4.7)	Minimierung der Schadstoffemissionen und Lärmbelästigung Alternative Antriebe	X	X

Zur Überprüfung der Qualitätsstandards können u. a. folgende Messverfahren in Anlehnung an die DIN EN Norm 13816:2002 verwendet werden:

- Analyse von Daten aus direkten Messungen, z. B. aus Betriebsleitsystemen (Direct Performance Measure, DPM) und
- regelmäßige stichprobenhafte, standardisierte Überprüfung der Qualitätsstandards durch sogenannte Testkunden (Mystery Shopping Survey, MSS).

Des Weiteren soll perspektivisch die Fahrgastsicht verstärkt ermittelt werden, z. B. durch die Teilnahme am bundesweiten „Kundenbarometer“,[90] um neben den o. g. objektiven Messmethoden auch die subjektive Wahrnehmung der Fahrgäste auf die Qualität des ÖPNV erheben und darstellen zu können.

[90] https://www.kantar.com/de/inspiration/tourismus-reisen/fahrgastzufriedenheit-2023-deutlich-gestiegen

7.4.1 Qualitätskriterium „Angebotsqualität"

Als Bestandteil des Nahverkehrsplans beschreiben die Bedienungsstandards die vom Aufgabenträger angestrebte Qualität des ÖPNV-Angebotes. Sie dienen dabei sowohl als Grundlage für die einheitliche Bewertung der bestehenden Angebotsqualität, außerdem dokumentieren sie die Planungsziele des Aufgabenträgers für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

In ihrem Verständnis werden sie als **Mindeststandards** behandelt. Bei den nachfolgenden Planungsschritten ist die Realisierung der Zielvorgaben unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte zu überprüfen.

Die Angebotsqualität umfasst dabei die folgenden Kriterien:

- Verkehrszeiten/ Betriebszeitfenster,
- Erschließungsqualität,
- Bedienungs- und Verbindungsstandards.

Diese Bedienungsstandards verfolgen das Ziel, ein Grundangebot zu schaffen, mit dem der Bevölkerung des Main-Taunus-Kreises eine angemessene Bedienungsqualität entsprechend der Nachfragepotenziale und der Bedienungsanforderungen geboten wird.

Die Bedienungsstandards sind zudem Grundlage für die einheitliche Bewertung der Angebotsqualität im Kreisgebiet.

Methodischer Ansatz

Die Anforderungen an die Angebotsqualität im ÖPNV können aufgrund unterschiedlichster Strukturen im Kreisgebiet und in den einzelnen kreisangehörigen Städten und Gemeinden nicht in allen Bereichen gleich dimensioniert sein. Unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Strukturen, wie der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte sowie der Funktionalität und Zentralität einzelner Teilräume, werden deshalb differenzierte Qualitätskriterien für die unterschiedlichen Teilräume festgelegt.

- Die **Erschließungsqualität** beschreibt die räumliche Wirkung der Haltestelleneinzugsbereiche im Teilraum. Die Ermittlung der Erschließungswirkung erfolgt stadt- bzw. ortsteilweise. Die Standarderfüllung wird anhand der erschlossenen Einwohner und ggf. der erschlossenen Arbeitsplätze in Bezug zur Gesamtzahl im Stadt-/ Ortsteil bewertet.
- Die **Bedienungsqualität** wird für Relationen aus dem jeweiligen Stadt-/ Ortsteil in das jeweilige Mittelzentrum, sowie in die Oberzentren Frankfurt a. M. und Wiesbaden (ggf. Mainz) analysiert. Die Bedienungsstandards umfassen Mindestfahrtenfolgen bzw. Mindestwerte an Fahrten für die einzelnen Verkehrszeiten.
- Die **Verbindungsqualität** wird für die relevanten Relationen mit dem Kriterium Umsteigenotwendigkeit bewertet.

Für eine effiziente und wirtschaftliche ÖPNV-Bedienung ist eine Siedlungsplanung und -entwicklung mit Ausrichtung an den ÖPNV-Belangen von wesentlicher Bedeutung. Die definierten Erschließungs- und Bedienungsstandards gelten vor diesem Hintergrund ausdrücklich nicht für nichtintegrierte Siedlungsgebiete und Standorte sowie für nicht mit dem Aufgabenträger abgestimmte Planungen der Kommunen.

Anforderungskategorien

Für die Städte und Gemeinden im Main-Taunus-Kreis werden für vier Kategorien Anforderungen an die ÖPNV-Verbindungen definiert (siehe *Abbildung 48*):

- **Kategorie A:** Anbindung der Kernorte, Stadtteile/ Ortsteile/ Siedlungsbereiche an das zugehörige **Mittelzentrum** (die ÖPNV-Verbindung kann direkt ausgerichtet sein oder auch über das zugehörige Grundzentrum führen)
- **Kategorie B:** Anbindung der Kernorte/ Stadtteile/ Ortsteile sowie Mittelzentren an das zugehörige **Oberzentrum** (Frankfurt a. M./ Wiesbaden bei Auspendlern >1.500). Die ÖPNV-Verbindung der Ortsteile kann direkt ausgerichtet sein oder auch über das zugehörige Grund- bzw. Mittelzentrum führen.
- **Kategorie C:** Anbindung der Stadtteile/ Ortsteile an das jeweilige **Grundzentrum** (Unterzentrum und Kleinzentrum)
- **Kategorie D:** Anbindung der Kernstädte (Mittel- und Grundzentren) an den **Flughafen Frankfurt a. M.**

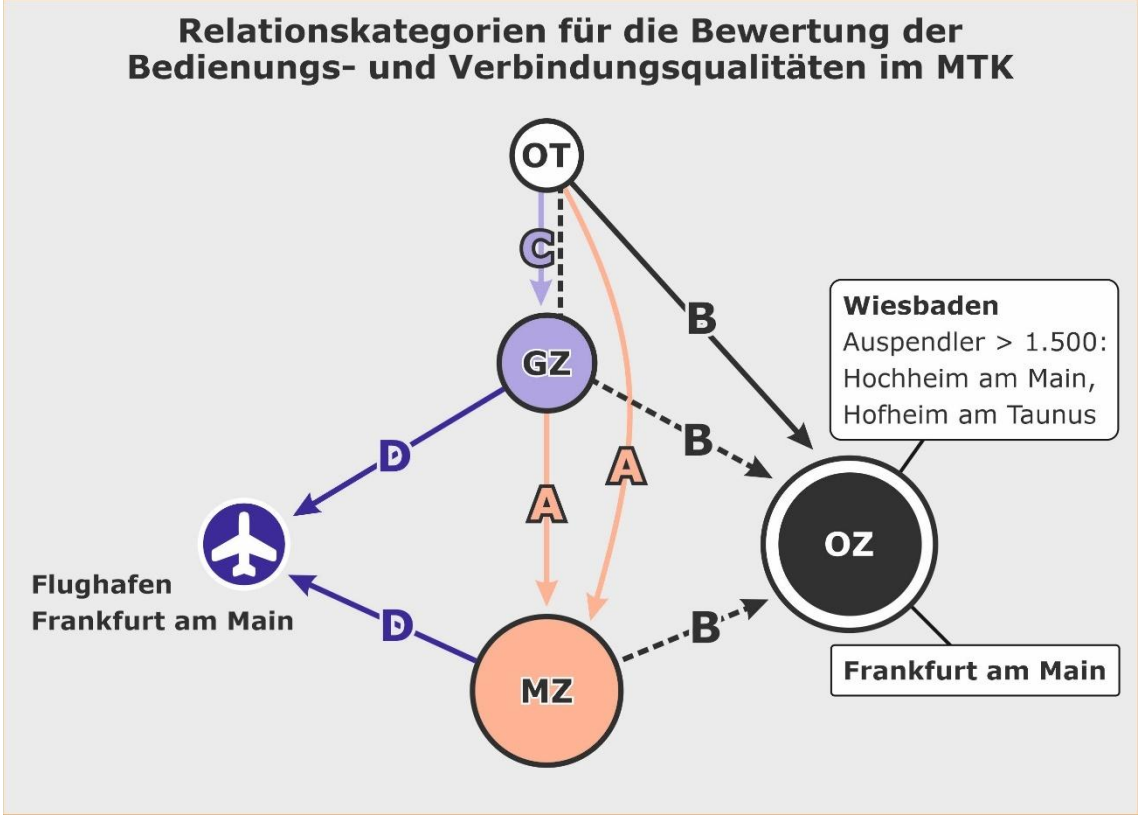


Abbildung 48: Relationskategorien für die Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualitäten im Main-Taunus-Kreis

7.4.1.1 Verkehrszeiten/ Betriebszeitfenster

Die ÖPNV-Angebotsstruktur richtet sich an den unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Verkehrszeiten aus.

Frühverkehr (FV)

Die Zeiten des Frühverkehrs umfassen allgemein den Zeitraum von montags bis samstags vor der definierten Tagverkehrszeit. Die Frühverkehrszeit ist vorwiegend gekennzeichnet durch Ausbildungs- und Berufsverkehr.

Tagverkehr (TV)

Die Zeiten des Tagverkehrs sind gekennzeichnet durch die prägenden Belange des Schul-, Ausbildungs- und Berufsverkehrs sowie am Nachmittag auch des durch Einkaufs, Besorgungs- und Freizeitverkehr. Diese Verkehre sind somit zeitlich an die Anfangs- und Endzeiten der Schulen, Arbeitsstätten und Einkaufsstandorte sowie räumlich an deren Standorte gebunden.

Abendverkehr (AV)

Die Zeiten des Abendverkehrs umfassen Montag bis Freitag den Abendverkehr nach der Tagesverkehrszeit. Der Schwerpunkt der ÖPNV-Verkehrsnachfrage in der Abendverkehrszeit ist dem Bereich des Freizeitverkehrs sowie des Berufsverkehrs zuzuordnen.

Sonn- und Feiertagsverkehrs (SV)

Die Sonn- und Feiertagsverkehrszeit umfasst an Sonn- und Feiertagen die Zeiten des gesamten Bedienungszeitraumes. Der Schwerpunkt der ÖPNV-Verkehrsnachfrage in der Sonn- und Feiertagsverkehrszeit ist dem Bereich des Freizeitverkehrs zuzuordnen.

Tabelle 17 Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster im Main-Taunus-Kreis

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Mo-Fr	Frühverkehr	FV	vor 06:00 Uhr
	Tagesverkehr	TV	06:00 – 20:00 Uhr
	Abendverkehr	AV	nach 20:00 Uhr
Sa	Frühverkehr	FV	vor 09:00 Uhr
	Tagesverkehr	TV	09:00 – 18:00 Uhr
	Abendverkehr	AV	nach 18:00 Uhr
So und Feiertag	Sonntagsverkehr	SV	gesamter Bedienungszeitraum

Bestmögliches Qualitätsziel:

Ein zuverlässiges und auf die Mobilitätsbedürfnisse abgestimmtes Betriebszeitfenster im ÖPNV zu schaffen, dass eine breite Verfügbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel für Pendelnde und Reisende ermöglicht, um eine optimale Mobilität und attraktive Nutzung des Nahverkehrs sicherzustellen.

7.4.1.2 Erschließungsqualität

Allgemeine Anforderungen

Für die Bewertung der Erschließungsqualität ist die räumliche Erschließungswirkung der SPNV-Haltepunkte und der Haltestellen ausschlaggebend. Diese setzt sich zusammen aus

- der räumlichen Erschließungswirkung von Haltestellen und Haltepunkten (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche) und
- dem Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraums; ggf. auch erschlossene Arbeitsplätze in großen Gewerbegebieten).

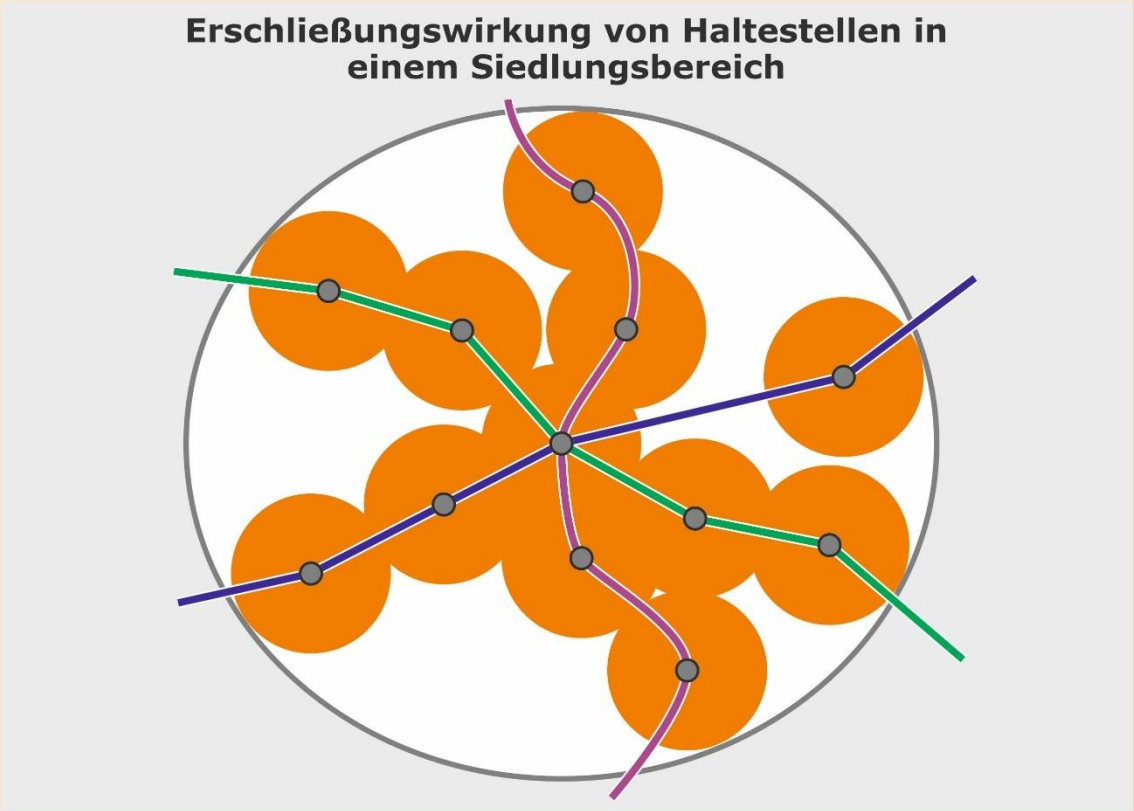


Abbildung 49: Erschließungswirkung von Haltestellen in einem Siedlungsbereich

Anzustreben ist eine möglichst direkte Erschließung der wichtigen Ziele:

- Kernbereiche der zentralen Orte und Einkaufsbereiche/ -einrichtungen,
- größere Ausbildungs- und Arbeitsplatzstandorte,
- wichtige Infrastruktureinrichtungen mit hoher Bedeutung für den Publikumsverkehr (z. B. Krankenhäuser und Behörden) sowie
- herausragende, für die ÖPNV-Nutzung relevante Tourismus- und Naherholungsziele.

Die im Folgenden als Anforderungen an die Erschließungswirkung im Main-Taunus-Kreis definierten Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche orientieren sich an einschlägigen Branchenempfehlungen.[91]

Tabelle 18: Standards „Erschließungsqualität" Main-Taunus-Kreis – Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche

	Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche (Radius Luftlinie)	
Gebietskategorie	**Bus/ alternative Bedienung**	**SPNV**
Kernbereiche der zentralen Orte	300 m	600 m
Orte, Ortsteile bzw. Stadtteile größer 500 EW und Gewerbegebiete/ Büroparks	500 m	800 m

Ein Siedlungsbereich gilt als erschlossen, wenn

- Kernbereiche der zentralen Orte mindestens 90 %,
- Orte, Ortsteile bzw. Stadtteile größer 500 EW mindestens 85 %, der Einwohner im Einzugsbereich einer Haltestelle bzw. eines Bahnhofs/ Haltepunktes leben.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Eine optimale Erschließungsqualität, zeichnet sich durch eine flächendeckende und gut vernetzte Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel aus. Ziel ist es, dass die Fahrgäste unmittelbar zu ihren Zielen gelangen können, unabhängig von ihrem Standort, um eine inklusive und nachhaltige Mobilität zu fördern.

[91] VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001
FGSV: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; 2010

7.4.1.3 Bedienungs- und Verbindungsstandards

Allgemeine Anforderungen

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung sind.

Als Richtwerte für die Bedienungsqualität werden Mindestwerte der Bedienungshäufigkeit definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung

- um eine Umsteige- oder eine Direktverbindung
- und / oder um eine Linien- oder eine Rufbusfahrt handelt.

Auch sind die Bedienungsstandards relationsbezogen zu sehen und nicht zwingend als Maßstab für das Bedienungsangebot einer einzelnen Linie zu betrachten. Die Bewertung erfolgt im jeweiligen Ortsteil für die festzulegenden Referenzhaltestellen, die als „maßgebend" für die Erschließung und Bedienung des jeweiligen Ortsteils wirken.

Die in den nachfolgenden Tabellen hinterlegten Bedienungsstandards orientieren sich an bundesweiten Bedienungsstandards und Qualitätskriterien für den ÖPNV.[92]

Als Mindestgröße eines Teilgebietes für eine ÖPNV-Anbindung an das Liniennetz, werden 200 Einwohner definiert. In den Teilräumen müssen mindestens 80 % der Bevölkerung im Einzugsgebiet einer Haltestelle wohnen.[93]

In den nachfolgenden Tabellen werden Zielwerte für die Bedienungshäufigkeit festgelegt. Diese Werte können bei entsprechenden Nachfragepotenzialen ggf. deutlich **überschritten** werden. Des Weiteren kann die parallele Bedienung mehrerer Linien in einzelnen Korridoren zu einem deutlich höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der festgelegten Bedienungsstandards erforderlich wäre.

Im Einzelfall ist auch ein **Unterschreiten** zulässig, wenn die Fahrgastnachfrage nachweisbar und nachhaltig zu gering ist bzw. ein ausgesprochen ungünstiges Kosten-Ertrags-Verhältnis beim Erfüllen der Basisstandards entstehen würde.

Im Main-Taunus-Kreis ist für alle Städte und Gemeinden eine angemessene Bedienungsqualität entsprechend der Nachfragepotenziale und der Bedienungsanforderungen zu gewährleisten.

---

[92] VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001
FGSV: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; 2010

[93] ebenda

Tabelle 19: Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie A – Verbindungen ins zugehörige Mittelzentrum)[94]

Gebietskategorie	**Mindest-Bedienungsqualität Takt (Min.)**			**Max. Umsteigen**
Gebietskategorie	FV	TV	SV	
A1 Siedlungsgebiete in der Kernstadt des betrachteten Mittelzentrums **(Innenstadt)**	T60	T30	T60	0
A2 Stadtteil im Gebiet des Mittelzentrums	T60	T60	T60	0
A3 Kernort, Ortsteil bzw. Stadtteil (die nicht im Gebiet des Mittelzentrums liegen)	T60	T60	T60	1

Tabelle 20: Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie B – Verbindungen ins Oberzentrum Frankfurt a. M., (Wiesbaden bei Auspendlern > 1.500)

Gebietskategorie	**Mindest-Bedienungsqualität Takt (Min.)**			**Max. Umsteigen**
Gebietskategorie	FV	TV	SV	
B1 ZOB/ ZOH/ Bahnhof im Mittelzentrum	T60	T30	T60	0
B2 Siedlungsgebiete in den Kernstädten der Mittelzentren	T60	T30	T60	1
B3 Kernstädte bzw. –orte der Unterzentren bzw. Kleinzentren	T60	T60	T60	1
B4 Ortsteil bzw. Stadtteil	T60	T60	T60	1

[94] Zu beachten ist als grundlegende Orientierung der Grundsatz der Regionalplanung (siehe Kapitel 1.4.1) zur Gestaltung des Verkehrsangebotes in Mittelzentren (G3.2.2-5; Regionalplan Südhessen/ Regionaler Flächennutzungsplan 2010).

Tabelle 21: Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie C – Anbindung der Ortsteile an das zugehörige Grundzentrum (Unter- oder Kleinzentrum)

Gebietskategorie	**Mindest-Bedienungsqualität Fahrtenfolge bzw. Anzahl Fahrten**			**Max. Umsteigen**
Gebietskategorie	FV	TV	SV	
C1 Ortsteil bzw. Stadtteil zum zugehörigen Grundzentrum (Unter- oder Kleinzentrum)	T60	T60	T60	0

Tabelle 22: Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie D – Anbindung der Kernstädte (Mittel- Grundzentren) an den Flughafen Frankfurt a. M.)

Gebietskategorie	**Mindest-Bedienungsqualität Fahrtenfolge bzw. Anzahl Fahrten**			**Max. Umsteigen**
Gebietskategorie	FV	TV	SV	
D1 Kernstädte der Städte und Gemeinden	T120	T60	T120	1

Für den Wochenendverkehr werden ausdrücklich keine kreisweiten Standards festgelegt, da die Mobilitätsansprüche in dieser Verkehrszeit räumlich und zeitlich sehr unterschiedlich ausgeprägt sind und dafür eher spezifische Angebote vorzusehen sind.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Angebot einer zuverlässigen, gut getakteten und leicht merkbaren Verbindung sowie eine gut koordinierte und nahtlose Verknüpfung der Verkehrsmittel. Um eine komfortable und effiziente Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu ermöglichen und den Bedürfnissen der Fahrgäste nach regelmäßigen und möglichst direkten Verbindungen gerecht zu werden.

7.4.1.4 Verständnis der Angebotsstandards als Mobilitätsgarantie

Die im NVP definierten Angebotsstandards sollen perspektivisch durchgängig im Sinne einer „**Mobilitätsgarantie**" erfüllt werden. Die Fahrgäste sollen sich verbindlich darauf verlassen können, dass

- im definierten Zeitfenster,
- in einer zumutbaren Fußwegentfernung,
- in akzeptabler Regelmäßigkeit

ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung steht.

Dieses Grundangebot ist als Garantieleistung zu verstehen und zu kommunizieren.

Die Gewährleistung der „Mobilitätsgarantie" steht unter Finanzierungsvorbehalt. Zu prüfen ist, ob die „Mobilitätsgarantie" stufenweise, bspw. in einem ersten Schritt mit eingegrenzten Zeitfenstern und ohne Wochenende, realisiert wird.

Das Entwicklungskonzept enthält konkrete Maßnahmen zur Entwicklung der „Mobilitätsgarantie" (siehe Kapitel 13.5.4).

7.4.2 Qualitätskriterium „Information"

Der rechtzeitigen bedarfsgerechten Information von potenziellen wie auch regelmäßigen Fahrgästen des ÖPNV kommt eine Schlüsselstellung zu. Der Fahrgast muss die Möglichkeit haben, sich vor der Fahrt, an der Haltestelle und während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV unter Normalbedingungen sowie bei Betriebsabweichungen zu informieren.

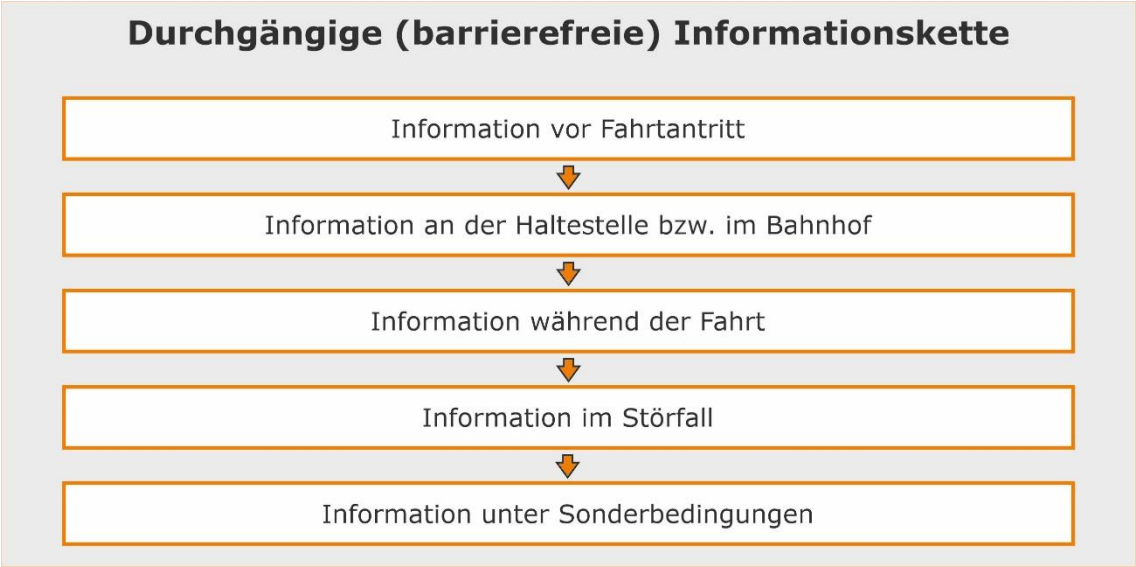


Abbildung 50: Durchgängige (barrierefreie) Informationskette[95]

Die Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, einheitlich, verständlich und nutzbar sein. Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien und Informationskanäle zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen und Fahrplaninformationen an den Haltestellen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon, Internet, Smartphone-App und soziale Netzwerke. Derzeit findet durch die Digitalisierung eine Veränderung der Informationskultur statt. Während Printmedien tendenziell an Bedeutung verlieren, gewinnen digitale Informationskanäle auch im Bereich des ÖPNV stetig an Bedeutung. Im Rahmen der fortlaufenden Digitalisierung sind diese Informationswege stetig weiterzuentwickeln.

[95] eigene Darstellung

Dennoch sind auch „klassische" Informationen in analoger (gedruckter) Form weiterhin erforderlich und gegenüber den digitalen Informationsmedien nicht zu vernachlässigen. Ein Teil der ÖPNV-Fahrgäste kann weiterhin nicht auf digitale Informationen zugreifen, beispielsweise aufgrund von bestimmten Behinderungen, altersbedingten Einschränkungen, weil sie keinen Zugang haben oder sich bewusst dagegen entscheiden.

Gemeinsam mit stationären Informationseinrichtungen gilt es eine ausgewogene Mischung von Informationsquellen bereitzustellen. Die Koordination und Vermarktung der Informationsangebote und die Bereitstellung attraktiver Informationskanäle ist dabei in Zusammenarbeit des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Partnern voranzutreiben.

7.4.2.1 Information vor Fahrtantritt

Zur Fahrtvorbereitung benötigt der Fahrgast Zugang zu Informationen darüber, wie er den ÖPNV nutzen kann, um sein Ziel zu erreichen. Dies gilt sowohl für den Normalbetrieb als auch für Fahrplanänderungen aufgrund kurzfristig auftretender Störungen oder längerfristig geplanten Baumaßnahmen und/ oder Umleitungen.

Die Informationen sind über folgende Medien bereitzustellen (Verantwortlichkeit RMV, MTV und/ oder Verkehrsunternehmen ist jeweils im Rahmen der Vergaben im Einzelfall zu bestimmen):

- Digitale Medien: Homepage/ Apps inkl. Elektronische Fahrplanauskunft und interaktiven Liniennetzplan, ggf. soziale Medien,
- (analoge) Printmedien: Fahrplanhefte/ Ergänzungshefte oder als Alternative Linienflyer (Inhalte: Linienfahrpläne, Liniennetzplan, Verknüpfungspunkte, Tarife, Beförderungsbedingungen, verbindliche Angabe von Servicenummern und -einrichtungen (Ansprechpartner), Linienbedarfsverkehre, optional: Park&Ride Standorte, Bike&Ride Standorte),
- Persönliche Information: Mobilitätszentrale, Telefon-Hotline, Vorverkaufsstellen
- Lokalmedien: (Radio und Presse) insb. bei längerfristigen Baumaßnahmen und/ oder Umleitungen.
- Des Weiteren ist von den Verkehrsunternehmen die telefonische Erreichbarkeit während der jeweiligen Betriebszeiten zu gewährleisten. Dabei sind die Betriebszeiten der Linienbedarfsverkehre zu berücksichtigen.

Bestmögliches Qualitätsziel:

(Potenzielle) Fahrgäste können sich vor Fahrtantritt einfach und ausreichend über den ÖPNV, sein Angebot und Angebotsänderungen informieren. Alle Fahrplaninformationen sind unmittelbar leicht verfügbar, stets aktuell, vollständig und gut verständlich). Das Personal kann kompetent und freundlich Auskunft geben.

7.4.2.2 Information an der Haltestelle bzw. im Bahnhof

Informationen an der Haltestelle sind eine der wichtigsten Informationsquellen, sowohl für Selten- und Nichtnutzende als auch für regelmäßig Nutzende. Sie geben Orientierung: Wo und wann genau fährt der Bus ab bzw. wo fährt das Anschlussverkehrsmittel? Gibt es Verspätungen? Wie viel kostet meine Fahrt? Wie komme ich als Ankommende/r zu meinem Ziel (Umgebungsplan)?

Die Informationen an den Haltestellen sind daher stets aktuell zu halten und mindestens über folgende Medien bereitzustellen:

- Haltestellenmast/ Leitbeschilderung,
- Fahrplanaushang,
- ggf. Tarifaushang,
- Haltestellenpläne (schematisch),
- ggf. DFI (dynamische Fahrgastinformation),
- ggf. Netzpläne,
- ggf. Baustellenplakate,
- Verknüpfungspunkte: Wegweiser zu Ersatzhaltestellen und SEV-Haltestellen.

Zur Sicherstellung umfassender Informationen sind zudem auch kurzfristig einsetzbare Medien zu nutzen, vorrangig akustische Informationsquellen (Informationen zur Sicherstellung barrierefreier Informationen im „Zwei-Sinne-Prinzip"). Die Bereitstellung der erforderlichen Informationen erfolgt durch die MTV bzw. einen von ihr beauftragten Dienstleister.

Bestmögliches Qualitätsziel:

(Potenzielle) Fahrgäste können sich an Haltestellen einfach und ausreichend über den ÖPNV, sein Angebot und Angebotsänderungen informieren. An jeder Haltestelle hängen der aktuelle Fahrplan und ggf. eine aktuelle Preisauskunft. Das Aktualisieren des Fahrplans erfolgt zeitnah zum Änderungstermin.

7.4.2.3 Information während der Fahrt

Die Informationen während der Fahrt stellen den Fahrweg in den Fokus. Der Fahrgast benötigt die Information, wo er sich auf dem Linienweg befindet, wo er umsteigen muss und ob bzw. welche Fahrplanabweichungen es gibt. Informationen während der Fahrt sollen über das Fahrpersonal, über eine angemessene Fahrzeugausstattung (digitale Bildschirme und Ansagen) sowie über gängige Medien (Homepage, App) bereitstellt werden. Bei Störungen ist er möglichst über Reisealternativen zu informieren (vgl. unter „Informationen im Störfall", s. u.).

Diese Informationen sind im Fahrzeug über folgende Medien bereitzustellen:

- Elektronische Linienbeschilderung außen (Fahrtziel, Linienbezeichnung) nach BOKraft
- Linienfahrplan

- Optische Haltestellenanzeige (Elektronische Anzeige der nächsten Haltestelle) im Wageninnenraum
- Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage über Sprachspeicher (digitales Ansagegerät)
- Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage über Sprachspeicher oder Bordmikrofon (Fahreransage); anzuwenden bei Ausfall des Sprachspeichers
- Haltewunschtasten im Wageninnenraum in Kombination mit einer optischen Anzeige „Wagen hält"
- Akustische Bestätigung des Haltewunsches an die Fahrgäste und den Fahrer
- Bei Fahrzeugen, in denen eine Videoanlage zur Überwachung eingesetzt wird, sind zur Information der Fahrgäste entsprechende Piktogramme oder ein schriftlicher Hinweis an allen Türen anzubringen
- Netzpläne (schematisch)
- Linienband
- ggf. Baustellenplakate.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Die Fahrgäste sind während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV informiert. Die Informationen sind vollständig, aktuell, verständlich und barrierefrei.

Die Fahrzeuge verfügen über funktionierende visuelle und akustische Informationssysteme, mit denen die nächste Haltestelle angezeigt bzw. angesagt wird. Abweichungen vom Linienweg werden mindestens akustisch vermittelt.

7.4.2.4 Information im Störungsfall

Die Informationen im Störungsfall spielen für die Zufriedenheit der Fahrgäste eine große Rolle.

Bei Störungen oder im Falle von geplanten oder kurzfristigen Angebotsveränderungen werden die Fahrgäste unverzüglich[96] über Ursache und Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert:

- Homepage, App, soziale Medien,

[96] Mit „unverzüglich" ist hier und nachfolgend „*ohne schuldhaftes Verzögern der Handlung*" gemeint.

- DFI (dynamische Fahrgastinformation) an Haltestellen oder über akustische Durchsagen,
- Mobilitätszentrale,
- Radio und Lokalpresse (auch online).

Eine Erstinformation an die Fahrgäste im Fahrzeug sollte unverzüglich erfolgen. Dies gilt ausdrücklich auch für Fahrgäste, die an Haltestellen warten.

Über permanente Angebotsanpassungen, temporäre Angebotsveränderungen (z. B. in Folge von Baustellen oder anderen Einschränkungen) oder Sonderverkehre sind die Fahrgäste von den Verkehrsunternehmen im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger rechtzeitig u. a. über die gängigen Informationskanäle der Verkehrsunternehmen und des Aufgabenträgers zu informieren.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Bei Störungen werden die Fahrgäste unverzüglich über Ursache und Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert. Eine Erstinformation im Fahrzeug erfolgt ebenfalls umgehend.

7.4.2.5 Barrierefreie Fahrgastinformation

Die Anforderungen an die barrierefreie Fahrgastinformation entsprechend Kapitel 11.6.3 sind zu berücksichtigen.

7.4.3 Qualitätskriterium „Zeit/ Zuverlässigkeit"

7.4.3.1 Verfügbarkeit des Fahrtangebotes/ Ausfallquote

Die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Fahrplanangebotes ist die Basisleistung der Verkehrsunternehmen und steht im Zentrum der Kundenwahrnehmung. Der Fahrgast erlebt neben den nicht durchgeführten Fahrten auch verfrühte und stark verspätete Fahrten meist als „ausgefallen".

Die Fahrleistung ist demnach wie im Fahrplan dargestellt zu erbringen, insbesondere vollständig und pünktlich. Fahrten gelten demnach als ausgefallen, wenn sie gar nicht, verfrüht bzw. nur teilweise (Teilausfälle) durchgeführt werden.[97]

[97] Eine „Fahrt" wird hier definiert als Weg zwischen der im Fahrplan ausgewiesenen Anfangshaltestelle bis zur im Fahrplan ausgewiesenen Endhaltestelle bzw. von der Endhaltestelle zur Starthaltestelle auf einem jeweiligen Linienast.

Als Anforderung wird festgelegt, dass die im veröffentlichten Fahrplan aufgeführten Fahrten stattfinden. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen[98] werden Ersatzverkehre gemäß Fahrplan durchgeführt. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen[99] erfolgt – soweit sinnvoll – unverzüglich die Sicherung des Betriebsablaufs durch Ersatzverkehre oder Anschlussmöglichkeiten.

Die Ausfallquote wird als Zielwert auf eine Obergrenze von 1 % als Quartalswert festgelegt.[100]

Als Messkriterium wird die Differenz zwischen der gesamten Soll-Fahrplanleistung (gem. Fahrplan) und der tatsächlichen Ist-Leistung gesamt betrachtet. Die Auswertung erfolgt durch die Verkehrsunternehmen und/ oder den Aufgabenträger bzw. einen von ihm beauftragten Dritten mit seinem Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL/ ITCS).

Bestmögliches Qualitätsziel:

Die im Fahrplan aufgeführten Fahrten finden statt. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen gibt es Ersatzverkehr gemäß Fahrplan. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen erfolgt unverzüglich die Sicherung des Betriebsablaufs durch Ersatzverkehre oder Anschlussmöglichkeiten. Die ÖPNV-Nutzenden sind angemessen und über die zur Verfügung stehenden Kanäle über den aktuellen Zustand zu informieren (siehe Kapitel 7.4.2.4).

7.4.3.2 Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit definiert im Wesentlichen die Zuverlässigkeit des ÖPNV-Systems, sie stellt somit die Basis für ein zuverlässiges und kundenorientiertes Nahverkehrsangebot dar.

[98] Geplante Unterbrechungen sind z. B. Baustellen oder Großveranstaltungen, bei denen ein Umleitungsfahrplan mind. zwei Tage vor der Unterbrechung erstellt und veröffentlicht werden muss. Das Umleitungsmanagement liegt in der Verantwortung der MTV.

[99] Ungeplante Unterbrechungen treten ohne bzw. mit geringer Vorwarnzeit ein (z. B. Fahrzeugausfall, nicht gemeldete Demonstrationen, Unfall, Notarzteinsatz im Fahrzeug). Diese Unterbrechungen können sowohl im oder außerhalb des Einflussbereiches des Betreibers liegen und erfordern keinen Ersatzfahrplan. Jedoch ist eine entsprechende Kommunikation sicherzustellen.

[100] Ein Fahrtausfall liegt im Linienverkehr vor, wenn die Fahrt nicht durchgeführt wurde, nicht alle vorgesehenen Haltestellen angefahren wurden, die Abfahrt an mindestens drei Haltestellen zu früh erfolgt (60 Sekunden vor der 1. Sekunde der jeweiligen Fahrplanminute der im Fahrplan definierten Abfahrtszeit) oder die Abfahrt mehr als 30 Minuten verspätet ist. Nicht geleistete Fahrten gelten immer als Fahrtausfall, unabhängig davon, ob dieser im Einflussbereich des Verkehrsunternehmens liegt oder nicht. Im Falle höherer Gewalt (ganztägige Ausfälle aufgrund von Unwetter, Naturkatastrophen, Streik) wird vom Aufgabenträger festgelegt, ob bzw. wie nicht geleistete Fahrten gewertet werden.

Die Fahrten im Linien- und im Linienbedarfsverkehr im Main-Taunus-Kreis sind pünktlich zu erbringen. (Eine Abfahrt gilt als unpünktlich, wenn sie nicht spätestens 180 Sekunden nach der 1. Sekunde der jeweiligen Fahrplanminute der definierten Abfahrtszeit erfolgt bzw. verfrüht vor der 1. Sekunde der Abfahrtzeit.)

Nicht gewertet werden Unpünktlichkeiten bedingt durch äußere Einflüsse (Streik, Unwetter, Straßensperrungen, Naturgewalten und Terrordrohungen), die jeweils mindestens eine Stunde den Linienverkehr beeinflussen.

Die Vorgaben zur Pünktlichkeit gelten ausdrücklich auch bei geplanten Abweichungen vom Regelfahrplan, für die ein Fahrplan erstellt und durch das Verkehrsunternehmen kommuniziert wird.

Als langfristiges **Qualitätsziel** wird für die aktuell vorhandene bzw. zukünftig einzurichtende ÖPNV-Infrastruktur eine Pünktlichkeitsquote als Jahreswert über alle Linien von 95 % bis Ende der 2030er Jahre festgelegt.

Bei starker Abweichung vom festgelegten Qualitätsziel sind auf den betroffenen Linien Verspätungsanalysen durchzuführen und Maßnahmen zur Busbeschleunigung zu ergreifen. Die Verbesserung der Pünktlichkeit soll nicht vordergründig über Anpassungen im Fahrplan und längere Fahrzeiten, sondern in erster Linie über Abbau von Störungen und Busbeschleunigungsmaßnahmen erreicht werden.

Bis zur Einrichtung eines zentralen ITCS (siehe Kapitel 13.5.3) ist der Zielwert für eine Pünktlichkeitsquote zu entwickeln, die als Standard für die Einhaltung der Pünktlichkeit in den Vergabeunterlagen definiert wird.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Die Busse fahren pünktlich und nicht zu früh ab.

7.4.3.3 Anschlussbildung und -sicherung

Funktionierende Anschlüsse von einem auf das nächste Fahrzeug sind Voraussetzung für eine vollständige und komfortable Reisekette.

Die einzuhaltenden Anschlussverknüpfungen sind die Anschlussbeziehungen von und zur S-Bahn. Es wird bis zu 180 Sekunden gewartet. Es wird insbesondere auch bei kürzeren Umsteigezeiten auf die geforderte Anschlusssicherheit hingewiesen.

In den Fahrplänen definierte Anschlüsse von und zum weiterführenden Zug- und Busverkehr sowie ggf. weitere vom Aufgabenträger mitgeteilte Anschlussbeziehungen sind zu gewährleisten. Auf verspätete Busse und Bahnen ist im Rahmen der definierten Wartezeit-Vorschriften zu warten.

Im Nachtverkehr sind Sicherheitsaspekte sowie Anschlüsse von und zum Regionalverkehr mit kurzen Übergängen zu berücksichtigten.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Die Fahrgäste können sich darauf verlassen, dass die im Fahrplan kommunizierten Anschlüsse zwischen Fahrten funktionieren.

7.4.3.4 Leistungsanpassungen in Folge kurzfristig eingetretener Ereignisse

Das Verkehrsunternehmen hat durch eine vorausschauende Personalpolitik, durch Vorhalten eines ausreichenden, auch auf Ausfälle ausgelegten Personalbestandes, durch vorbeugende Gesundheitsmaßnahmen sowie durch eine regelmäßige, sachgerechte Wartung der Fahrzeuge dafür zu sorgen, dass unvorhersehbare Personal- und Fahrzeugengpässe mit Folgen für die Leistungserbringung weitgehend vermieden werden können.

Leistungsanpassungen als Reaktion auf Personal- und/ oder Fahrzeugengpässe darf das Verkehrsunternehmen in Eigenregie nur vornehmen, wenn diese unvorhersehbar eingetreten sind und nicht länger als 72 Stunden andauern werden.

Dies betrifft insbesondere folgende Ereignisse

- ausgeprägte Personalausfälle in Folge von Krankheitsausbrüchen und -wellen, Epidemien o. ä.,
- ausgeprägte Fahrzeugausfälle in Folge höherer Gewalt o. ä.

Leistungsanpassungen mit einer Dauer von über 72 Stunden bedürfen der ausdrücklichen Zustimmung des Auftraggebers.

Bei Leistungsanpassungen sind die ursprünglich geplanten Fahrzeugumläufe in Eigenverantwortung des Verkehrsunternehmens so anzupassen, dass für den Fahrgast eine bestmögliche Bedienung ermöglicht wird.

Bei der Angebotsgestaltung von Leistungsanpassungen sind insbesondere folgende Planungsgrundsätze zur Gewährleistung einer bestmöglichen Verlässlichkeit zu beachten:

- Sicherstellung der ersten und der letzten Fahrt jeder Linie,
- Sicherstellung einer stündlichen Grundbedienung tagsüber auf jeder Linie,
- Auslassen höchstens jeder zweiten Fahrt.

Weitere präzisierende Vorgaben werden linienbündelspezifisch in den Vergabeunterlagen definiert.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Bei Leistungsanpassungen in Folge von kurzfristig eingetretenen Ereignissen sind die dann angepassten Fahrpläne soweit wie möglich an den Bedürfnissen der Fahrgäste und dem Anspruch der „Verlässlichkeit" auszurichten.

7.4.4 Qualitätskriterium „Serviceleistungen"

Die Kundenbetreuung umfasst verschiedene Service-Angebote sowohl in Bezug auf die Infrastruktur, das Personal als auch in Bezug auf die Kommunikation mit den Fahrgästen. Hier werden folgende Kriterien beleuchtet:

- Kontaktmöglichkeiten
- Tarif und (Fahrschein)vertrieb Personal
- Anliegen- und Beschwerdemanagement
- Fundsachen
- Angebote für besondere Zielgruppen
- Garantien.

7.4.4.1 Kontaktmöglichkeiten

Die Kundenkommunikation ist ein wesentlicher Aspekt des Serviceangebotes. Die Verkehrsunternehmen sind für die Fahrgäste montags bis freitags mindestens während der Betriebszeiten telefonisch und per E-Mail erreichbar, damit die Fahrgäste für sie dringende Fragen (z. B. Verlust wertvoller Gegenstände) unmittelbar klären können.

7.4.4.2 Tarif und Fahrscheinvertrieb

Die Verkehrsunternehmen haben den Vertrieb des vollständigen Ticketsortiments des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) gemäß der jeweils gültigen Tarifbestimmungen (aktuelle bzw. zukünftige Fahrscheinarten) zu übernehmen und sicherzustellen. Die vorzuhaltenden Bezahlsysteme müssen dem Kunden die Möglichkeit bieten, ein Ticket zu jeder Zeit zu kaufen.

Der Fahrscheinvertrieb im Busverkehr erfolgt in jedem Fahrzeug über ein vom Fahrer zu bedienendes elektronisches Fahrscheinverkaufsgerät (im Folgenden: Bordcomputer). Für den Vertrieb von Jahreskarten, Schülertickets, Jobtickets und andere Zeitkarten können vom Aufgabenträger ggf. andere Vertriebsregelungen vorgesehen werden. Die Verkehrsunternehmen haben sicherzustellen, dass alle eingesetzten Fahrpersonale umfassend geschult wurden und diese umfassenden Fähigkeiten zur sicheren Bedienung der Bordcomputer besitzen.

7.4.4.3 Mobilitätszentrale und Vertriebsstellen

In der Mobilitätszentrale und bei weiteren Vertriebspartnern kommen Fahrgäste in unmittelbaren (persönlichen) Kontakt und können an diesen Stellen neben der Möglichkeit, sich zu informieren, Tickets erwerben.

In der Kreisstadt Hofheim am Taunus ist vom Aufgabenträger bzw. der Aufgabenträgergesellschaft eine Mobilitätszentrale zu betreiben, welche zentral gelegen ist und damit für Fahrgäste leicht erreich- und erkennbar. Über reine Verkaufsberatungen hinaus sind die Mitarbeitenden Ansprechpersonen für alle Kundenbelange und bieten Beratungsleistungen in Bezug auf Fahrplan und Tarif sowie über mögliche Störungen. Die Mobilitätszentrale weist ein ansprechendes und sauberes Erscheinungsbild auf.

Die Mobilitätszentrale und Vertriebsstellen erbringen mindestens folgende Leistungen:

- barrierefreier Zugang und barrierefreie Nutzbarkeit (z. B. mindestens ein für Rollstuhlnutzende geeigneter Beratungsplatz),
- Fahrplanauskünfte/ Mobilitätsberatung (elektronisch und personell),
- Tarif-/Ticketberatung (auch HandyTicket) sowie Ticketverkauf und -umtausch (Tarifwechsel),
- Abonnementfragen (Abschluss neuer Abos, Änderungen, Kündigungen, Ersatzchipkarten, Prüfung der Berechtigung für vergünstigte Tarife),
- Entgegennahme von Beschwerden und Weiterleitung an das Beschwerdemanagement,
- Weitergabe von Sonderinformationen (Baustellen, Sperrungen),
- Information und Vermittlung ergänzender Mobilitätsangebote (z. B. CarSharing) zur Absicherung durchgängiger Mobilitätsketten.

In den Kommunen können weitere Vertriebsstellen eingerichtet werden.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Kundenbetreuung und eine hohe Servicequalität durch Erreichbarkeit und kompetente Mitarbeiter sicherstellen.

Die Mobilitätszentrale sowie weitere Vorverkaufsstellen erfüllen die Mindeststandards in Bezug auf ihre (auch barrierefreie) Erreichbarkeit und Sichtbarkeit. Die (potenziellen) Fahrgäste erhalten kompetente Beratung (in Mobilitätszentralen und vom Fahrpersonal) und alle Informationen, Nahverkehrstickets und Abos, die Sie für ihre Zwecke benötigen.

7.4.4.4 Personal mit Kundenkontakt

Fahrpersonal

Von den Verkehrsunternehmen dürfen grundsätzlich nur umfassend entsprechend der gesetzlichen Vorgaben ausgebildete und von ihm für den Einsatz im Linienverkehr spezifisch geschulte Fahrer eingesetzt werden.

Die nachfolgend definierten Anforderungen sind zu gewährleisten:

- Das Fahrpersonal muss die Hard- bzw. Software in den Fahrzeugen (d. h. ITCS-System, Bordrechner, Fahrscheindrucker bzw. „Busdrucker", Geräte zur Anzeige Fahrtziel, ggf. LSA-Modem zur Busbeschleunigung sowie sämtliche fahrzeugseitigen Komponenten) sicher beherrschen. Zudem muss das Fahrpersonal über die Fähigkeit verfügen, Fehlfunktionen oder Ausfälle direkt zu erkennen und der Betriebsleitstelle zu melden.

- Das Fahrpersonal muss die deutsche Sprache „sicher" in Wort und Schrift beherrschen.
- Das Fahrpersonal besitzt sichere Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zum Fahrweg aller Linien (Linienführungen, Haltestellen, Beschleunigungs- oder Bevorrechtigungsmaßnahmen bzw. -einrichtungen) sowie zu Umsteigepunkten und gesicherten Anschlüssen,
- Das Fahrpersonal kann zum jeweils geltenden Tarif sowie zur örtlichen Situation (z. B. Ortskunde bezüglich Freizeit- und Kulturziele, schulverkehrsrelevante Schulen, Stadtverwaltung, Behörden, Krankenhaus, u. ä.) bei Bedarf Auskunft geben.
- Das Fahrpersonal ist über Umleitungen und Betriebsstörungen informiert und kann diese verständlich an die Fahrgäste weiterleiten.
- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit zu verhalten.
- Das Fahrpersonal hat besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Rollator sowie Personen mit Kinderwagen sind beim Ein- und Ausstieg nötigenfalls zu unterstützen.
- Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein. Diese Verantwortung bedeutet u. a., dass Kinder und Jugendliche auch bei fehlenden Fahrausweisen nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden, wenn dies zu einer Gefährdung oder zu einer unzumutbaren Situation für die Kinder und Jugendlichen führen kann.
- Das Fahrpersonal hat eine einheitliche, branchenübliche Unternehmenskleidung zu tragen. Zu gewährleisten ist ein gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild der mit Kundenkontakt tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
- Das Fahrpersonal verfügt über aktuelle Kenntnisse in Erster Hilfe.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Das Fahrpersonal verfügt über ausreichende Netz-, Orts- und deutsche Sprachkenntnisse, kennt die aktuell geltenden Tarife, das gültige Fahrausweisangebot und die aktuellen Fahrpläne. Es geht freundlich und hilfsbereit auf die Fragen und ÖPNV-Bedürfnisse der Fahrgäste ein und vermittelt durch sein Auftreten und Erscheinungsbild einen positiven Eindruck.

Leitstellenpersonal

Im Sinne eines reibungslos laufenden Betriebs müssen die Leitstellenmitarbeiter die deutsche Sprache in Wort und Schrift mit „fachkundigen Sprachkenntnissen" sicher beherrschen und über umfassende Kenntnisse zur Bedienung des Kommunikationssystems verfügen. Das Personal muss weiterhin fundierte Betriebs- und Netzkenntnisse besitzen und den hohen Anforderungen an den Arbeitsalltag gerecht werden (stressresistent).

Bestmögliches Qualitätsziel:

Das Leitstellenpersonal verfügt über Betriebs-, Netz-, Orts- und deutsche Sprachkenntnisse, und verfügt weiterhin über umfassende Kenntnisse zur Bedienung des Kommunikationssystems.

7.4.4.5 Anliegen- und Beschwerdemanagement

Die Kundenkorrespondenz (Beschwerdemanagement) erfolgt über das internetbasierte Management-System des RMV für Kundenanliegen (ELMA). In ELMA werden Kundenanliegen von den Kunden selbst, von der MTV und der RMS eingegeben. Das Verkehrsunternehmen muss sicherstellen, dass das Kundenportal einfach über die Website zu erreichen ist. Gleiches gilt analog für die Eingabe von Anliegen zu den vom Aufgabenträger angebotenen Kundengarantien sowie zu den Fahrgastrechten.

Im Beschwerdemanagement sind durch die Verkehrsunternehmen die nachfolgend definierten Leistungen zu erbringen:

- Für die Annahme von Kundenresonanzen sind grundsätzlich alle auf den ausgeschriebenen Linien eingesetzten Mitarbeiter verantwortlich. Auch Fahrpersonale müssen Beschwerden und Hinweise aufnehmen, soweit bzw. sobald es die Betriebslage zulässt.
- Als Kundenresonanzen sind alle beim Verkehrsunternehmen eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen.
- Innerhalb von vier Werktagen hat das Verkehrsunternehmen über ELMA seine Stellungnahme an den Aufgabenträger zu versenden. Sollte eine abschließende Stellungnahme des Verkehrsunternehmens nicht innerhalb von vier Werktagen möglich sein, erhält der Kunde unverzüglich über ELMA einen Zwischenbescheid.
- Beim Verkehrsunternehmen ggf. eingehende Beschwerden über andere Verkehrsunternehmen sind in ELMA einzuarbeiten. Eine Kopie erhält die MTV.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Fahrgäste haben jederzeit die Möglichkeit, Hinweise zu geben. Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste werden ernst genommen und zügig bearbeitet. Spätestens vier Werktage nach Beschwerdeeingang erhält die Kundin bzw. der Kunde eine freundliche, verständliche und für ihn nachvollziehbare Antwort oder Zwischennachricht.

7.4.4.6 Fundsachen

Die Verkehrsunternehmen sind für ein kundengerechtes Management von Fundsachen und den sorgfältigen Umgang mit Fundsachen zuständig. Anfragen zu Fundsachen werden durch das jeweilige Verkehrsunternehmen unverzüglich beantwortet.

7.4.5 Qualitätskriterium „Anforderungen an den Komfort"

Zum Komfort im ÖPNV zählt in erster Linie, dass die Fahrgäste die Fahrt als angenehm empfinden. Dazu zählt eine angemessene Ausstattung der Fahrzeuge (u. a. ausreichend Platz), keine unangenehmen Geruchsbelästigungen, Sauberkeit und Gepflegtheit in Fahrzeugen und an Haltestellen, gute Informationsauskünfte und freundlicher Umgang durch Personal.

An dieser Stelle werden die Themen „Platzkapazitäten" sowie „Ausstattung" und „Sauberkeit in Fahrzeugen und Haltestellen" behandelt, weitere Aspekte werden an anderer Stelle thematisiert (z. B. Mobilitätszentrale und Vertriebsstellen im Kapitel 7.4.4.3).

7.4.5.1 Platzkapazitäten/ Besetzungsgrad

Eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Beförderung wird gewährleistet, wenn auch für besonders hohe Nachfragewerte auf Einzelfahrten die Platzkapazität in den Fahrzeugen nicht überschritten wird.

Das Platzangebot in den Fahrzeugen orientiert sich an den Empfehlungen von FGSV[101] und VDV[102] und wird mit 4 Personen pro m² Stehplatzfläche festgelegt (zzgl. vorhandenes Sitzplatzangebot).[103]

Grundsätzlich ist sicherzustellen, dass an keiner Haltestelle Fahrgäste zurückbleiben müssen.

Die angestrebte Vision „Verkehrswende", d. h. insbesondere die Verlagerung von Verkehrsanteilen vom MIV auf den ÖPNV, erfordert mittel- und langfristig im Hinblick auf die erkennbaren Komfortanforderungen der neuen Fahrgäste (d. h. vorherige Pkw-Nutzer) zwingend angepasste Anforderungen an die Platzkapazitäten und den Besetzungsgrad. Die hier definierten Standards sind deshalb turnusmäßig in spätestens fünf Jahren zu überprüfen.

---

101 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs; 2010

102 Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001

103 ebenda

Tabelle 23: Standards für die mittlere Besetzung in der definierten Verkehrszeit

	Standards für mittlere Besetzung in der Verkehrszeit
Hauptverkehrszeit Mo-Fr (HVZ)/ Normalverkehrszeit Sa (NVZ)[104]	Spitzenstunde Mo-Fr: Besetzungsgrad max. 65 % als Mittelwert
	Besetzungsgrad max. 50 % als Mittelwert über eine Stunde.
Schwachverkehrszeit (SVZ)[105]	Jedem Fahrgast soll in der Regel ein Sitzplatz angeboten werden.

Im Schul- und Berufsverkehr ist in den Verkehrsspitzen bereits bei gelegentlicher Überschreitung (mind. 25 % im Monat) von 80 % der o. g. Kapazitätsgrenze die betroffene Fahrt genauer zu betrachten. Zeigt sich ein regelmäßiges Erreichen der 90 %-Kapazitätsgrenze, sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Dies sind z. B. Anpassung der Gefäßgröße oder Einsatz (weiterer) Verstärkerfahrzeuge.

Außerhalb der Verkehrsspitzen gilt die oben beschriebene Vorgehensweise beim Erreichen von 65 % der definierten Kapazitätsgrenze über längere Fahrtabschnitte.

Bei Großveranstaltungen und Sondersituationen (z. B. extreme Witterung) gelten die definierten Qualitätsmaßstäbe ausdrücklich nicht.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Die Fahrgäste sind in ihrer Wahrnehmung mit dem Platzangebot zufrieden. Das Platzangebot orientiert sich an der Nachfrage.

7.4.5.2 Fahrzeugqualität und Fahrzeugausstattung

Die Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge unterliegt verbindlichen Mindestanforderungen. Das Verkehrsunternehmen setzt ausschließlich Fahrzeuge ein, die diesen Anforderungen entsprechen und die das dort festgelegte Höchstalter nicht überschreiten. Ausgenommen sind von dieser Forderung lediglich die Fahrzeuge die in nicht vorhersehbaren bzw. nicht planbaren Ausnahmefällen kurzzeitig im Linienverkehr eingesetzt werden dürfen. Diese bedürfen einer vorherigen Genehmigung durch den Aufgabenträger.

Die Anforderungen an die im Linienbedarfsverkehr einzusetzenden Fahrzeuge sind in Kapitel 7.4.5.4 dargestellt.

[104] entsprechen dem „Tagesverkehr" nach Kapitel 7.4.1.1

[105] entsprechen dem „Frühverkehr", „Abendverkehr" und „Sonntagsverkehr" nach Kapitel 7.4.1.1

Grundsätzlich haben alle eingesetzten Fahrzeuge den „Anerkannten Regeln der Technik" und bei Neubeschaffung dem „Stand der Technik", den geltenden nationalen und internationalen Normen (DIN/ ISO, EN, StVZO), den Anforderungen nach BOKraft sowie den hierzu erlassenen Richtlinien zu entsprechen.

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009 zu beachten. Darüber hinaus sind bei Neubeschaffungen die aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte einzuhalten.

Für die Einhaltung des „Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge" im Hinblick auf die zu gewährleistenden Flottenanteile an sauberen emissionsfreien Fahrzeugen ist der Aufgabenträger im Zuge der jeweiligen Vergabeverfahren zuständig. Die Strategie und die Anforderungen dazu sind im Kapitel 12 beschrieben.

7.4.5.3 Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge im Linienverkehr

Bei der Ausstattung der Fahrzeuge sind **mindestens** die nachfolgend festgelegten Anforderungen zu erfüllen.

Tabelle 24: Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge im Linienverkehr

Ausstattung (Mindestanforderung)	**SL**	**GL**	**Midi**	**EF**
SL: Standardlinienbus; GL: Gelenklinienbus; Midi: Midibus; EF: Ersatzfahrzeuge				
Fahrzeugalter				
Maximales Höchstalter* (gilt nicht für ab Betriebsstart im vertragsgegenständlichen Verkehr eingesetzte Neufahrzeuge)				
Fahrzeugalter bis zum Ende des 5. Betriebsjahres: max. 10 Jahre	X		X	
Fahrzeugalter ab dem Beginn 6. Betriebsjahr: höchstens 12,0 Jahre	X		X	
Höchstalter 14,0 Jahre (zum Einsatzzeitpunkt)		X		X
Fahrzeuge älter als 7,0 Jahre: Fahrzeuge müssen zum Einsatzzeitpunkt grundrenoviert sein	X	X	X	X
Technische Merkmale				
Fahrzeugtyp und Platzangebot – alle Fahrzeuge sind Nichtraucherfahrzeuge				
Es dürfen alle zur Personenbeförderung zugelassenen Fahrzeuge des Verkehrsunternehmens eingesetzt werden, das Konzessionsinhaber bzw. Betriebsführer der bedienten Verkehrslinien gemäß § 13 PBefG ist. Werden die AST-Leistungen von diesen untervergeben, so dürfen nur konzessionierte Fahrzeuge gemäß § 47 PBefG oder § 49 PBefG eingesetzt werden.				X

Ausstattung (Mindestanforderung)	SL	GL	Midi	EF
Motor				
Angemessene Motorleistung (gem. § 35 StVZO) entsprechend den topografischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben. Die Motorleistung des Fahrzeuges ist so zu bemessen, dass der Fahrer den Fahrplan unter Beachtung der gültigen gesetzlichen Vorgaben und unter voller Besetzung mit Fahrgästen einhalten kann.	X	X	X	X
Fahrgeräusche				
Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche. Begrenzung der Dezibelzahl gem. § 49 StVZO auf 80 dB (A) für Fahrzeuge, bei denen bauartbedingt eine Motorraumkapselung nicht möglich ist.	X		X	
Türen (für die Fahrgastnutzung)				
Anzahl: mindestens 1 (PKW müssen an den Rücksitzen über mind. 1 Tür verfügen)				
Anzahl: mindestens 2	X		X	X
Anzahl: mindestens 3		X		
Bei Einsatz der Fahrzeuge muss die Funktionsfähigkeit der Türen bei spaltfreier Anfahrbarkeit der Haltestellen mit Bordhöhe 22 cm gewährleistet werden	X	X	X	X
Breite: mindestens eine doppeltbreite Tür mit einer lichten Durchgangsbreite von 1250 mm (+/- 50 mm), weitere Türen mind. 850 mm Durchgangsbreite	X	X	X	X
Ein- und Ausstieg				
Die Absenkbarkeit der Fahrzeuge (Kneeling) muss in Zusammenhang mit dem Türsystem konfliktfrei zu 22 cm Bordhöhe an Haltestellen funktionieren.	X	X	X	X
Bei Niederflurfahrzeugen: Rampe für rollstuhlnutzende und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste an der doppelt breiten Tür 2	X	X	X	X
Haltewunschtasten (innen) an den Haltestangen (von jeder 2. Sitzplatzreihe aus erreichbar), an der Fahrerkabinenrückseite und im Bereich des Stehperrons	X	X	X	X
Haltewunschtasten an den Fensterseiten bei Viererbestuhlung mit gegenüberliegenden Doppelsitzen in Fahrzeuglängsrichtung.	X	X	X	
zusätzliche Trittstufe unterhalb der Tür, die beim Öffnen der Tür automatisch ausfährt (gilt nur für Großraum-PKW und Minibusse)				
Sicherheit				
Wegfahrsperre (Türsicherung bei offener Tür)	X	X	X	X
Senkrechte Haltestangen an jeder 2. Sitzreihe, Haltegriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen	X	X	X	X

Ausstattung (Mindestanforderung)	SL	GL	Midi	EF
Fensterschutzstange oberhalb der Fensterbrüstung im Bereich des Stehperrons	X	X	X	X
Anti-Blockier-System (ABS) und Anti-Schlupf-Regelung (ASR)	X	X	X	X
Betriebliche Kommunikation				
Kommunikationsmöglichkeit zwischen dem Fahrzeugführer und der Betriebsleitstelle des Verkehrsunternehmens (Betriebsfunk oder gleichwertige Alternative bei stabiler Netzabdeckung)	X	X	X	X
Bordmikrofon für Ansagen an die Fahrgäste im Wageninnern und im Türbereich	X	X	X	X
Weitere Ausstattung				
Vorrüstung für WLAN	X	X	X	
Sondernutzungsfläche				
Ausgewiesene flexible Sondernutzungsfläche nach VDV-Schrift 231 im Bereich der doppeltbreiten Tür für Rollstühle/ Kinderwagen/ Fahrräder o. Ä.	X	X	X	X
Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/ Kinderwagen/ Gepäck o. Ä. (z. B. Gurte)	X	X	X	X
Heizung/ Lüftung/ Klimatisierung				
Heizung (Fahrgastraum und Fahrerplatz)	X	X	X	X
Klimaanlage (Fahrgastraum und Fahrerplatz), die folgenden Vorgaben erfüllt: Temperatur- und Regelungsvorgaben bei Heiz- und Kühlbetrieb gemäß VDV-Schrift 231 (06/2004) bezüglich der geforderten Temperaturen, gleichmäßige Temperaturverteilung im Bus (vorne - Mitte - hinten)	X	X	X	X
Belüftungsmöglichkeit (Fahrgastraum und Fahrerplatz)	X	X	X	X
Beleuchtung				
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).	X	X	X	X
Fahrgastinformation im Fahrzeug				
Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage über Sprachspeicher (digitales Ansagegerät)	X	X	X	X
Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage über Sprachspeicher oder Bordmikrofon (Fahreransage); anzuwenden bei Ausfall des Sprachspeichers	X	X	X	X
Optische Haltestellenanzeige (Elektronische Anzeige der nächsten Haltestelle) im Wageninnenraum	X	X	X	X
Haltewunschtasten im Wageninnenraum in Kombination mit einer optischen Anzeige „Wagen hält“	X	X	X	X
Akustische Bestätigung des Haltewunsches an den Fahrgast und den Fahrer	X	X	X	X

Ausstattung (Mindestanforderung)	SL	GL	Midi	EF
Bei Fahrzeugen, in denen eine Videoanlage zur Überwachung eingesetzt wird, sind zur Information der Fahrgäste entsprechende Piktogramme oder ein schriftlicher Hinweis an allen Türen anzubringen.	X	X	X	X
Linienbeschilderung außen (frei programmierbar und alphanumerisch als elektronische Vollmatrixanzeige; ausreichend kontrastierend): - Fahrzeugfront: Fahrtziel, Linienbezeichnung - Einstiegsseite: Linienverlauf, Linienbezeichnung - Fahrzeugheck: Linienbezeichnung	X	X	X	
Elektronische Linienbeschilderung außen (Fahrtziel, Linienbezeichnung) nach BOKraft		X	X	X
Erscheinungsbild der Fahrzeuge				
Werbung am Fahrzeug durch das Verkehrsunternehmen ist zulässig				X
Beklebung in einem einheitlichen Layout, das vom Aufgabenträger vorgegeben wird (siehe Anlage 3 „Fahrzeugdesign MTV“)	X	X	X	
Platzierung der RMV-Designelemente und der Logos des Aufgabenträgers (siehe. Anlage 3 Fahrzeugdesign MTV und Platzierung Logo RMV, Anlage 2 MVU_Anlage RMV)	X	X	X	
Die Verbundkennzeichnung sowie die Logos sind bei Beschädigung durch neue zu ersetzen.	X	X	X	
Bei der Beklebung der Fahrzeuge sind die maßgeblichen Vorschriften und Normen, insbesondere die StVZO zu berücksichtigen.	X	X	X	
Alle Haltestangen in RAL-Farbton 1003 (signalgelb) zur besseren Orientierung von sehbehinderten Fahrgästen.	X	X	X	
Oberhalb der doppelbreiten Tür kontrastierende Streifen aus gelber Reflektorfolie zur besseren Orientierung von sehbehinderten Fahrgästen.	X	X	X	
Die Fahrzeugaußenflächen und der Innenraum sind farblich so zu gestalten, dass sich sehbehinderte Fahrgäste gut orientieren können. Für die Orientierung relevante Einrichtungselemente, wie z. B. Haltegriffe und Haltestangen, Taster, Einstiegstüren und Stufenkanten, müssen durch kontrastierende Farbgestaltung oder Farbmarkierungen gegenüber den übrigen Formelementen hervorgehoben sein.	X	X	X	
Platzierung eines Hinweises „Einstieg nur an der vorderen Tür“ an allen Türen mit Ausnahme der vorderen Tür.	X		X	
Außenlackierung einfarbig in „verkehrsweiß“ (RAL 9016) Radkappen am jeweiligen Fahrzeug in einheitlicher Farbe	X	X	X	

Ergänzende Regelungen für die Fahrzeuge

- Der Aufgabenträger gibt ein einheitliches Corporate Design für die Außengestaltung der Regelfahrzeuge vor. An diesen Fahrzeugen ist keine kommerzielle Werbung zulässig.
- An den Ersatzfahrzeugen ist mit Genehmigung der MTV Werbung zulässig (Ausnahmen: Werbung mit folgenden Inhalten: Nikotinwaren, Drogen oder sonstige berauschende Mittel, politische oder religiöse Aktivitäten, gewaltverherrlichende Inhalte sowie sexuelle oder frauenfeindliche oder andere gruppendiskriminierende Werbung),
- An allen Fahrzeugen sind Folien im Bereich der Fensterflächen so anzuordnen bzw. zu gestalten, dass sie die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflussen (aus dem Fahrzeug muss der Blick nach außen auch bei Dunkelheit und bei Niederschlag grundsätzlich gewährleistet sein). Eine großflächige Beklebung der Scheiben ist ebenso unzulässig wie eine Vollbeklebung. Ausgenommen hiervon ist die Heckscheibe.
- Die Vorgaben zu Fahrzeuglängen werden im Rahmen der Vergabeunterlagen im Abgleich mit den Haltestellenstandards sowie den örtlichen Gegebenheiten spezifiziert.
- Jedes Fahrzeug ist mit einem Notfalltaster am Fahrerarbeitsplatz auszustatten, welcher mit der Leitstelle des Verkehrsunternehmens verbunden ist.
- Das Innendesign wird im Sinne der Vorgaben zur Barrierefreiheit umgesetzt (siehe Kapitel Nr. 11.6.211.6.2).
- Haltewunschtasten müssen im Fahrgastraum gut erreichbar und kontrastierend ausgeführt sein, damit die Erkennbarkeit für sehbehinderte Fahrgäste gegeben ist. Für mobilitätseingeschränkte Personen (insbesondere Rollstuhlnutzende sowie gehbehinderte oder kleinwüchsige Fahrgäste) müssen die Haltewunschtasten leicht erreichbar sein; dies gilt auch für die Taster im Bereich der Sondernutzungsfläche.
- Die im Regelverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen durch das Verkehrsunternehmen mit einheitlichen Sitzen und Sitzbezügen ausgestattet sein. Das Farbdesign der Sitzbezüge muss zu der farblichen Außengestaltung der Fahrzeuge passen.

Regelungen für Ersatzfahrzeuge

Ersatzfahrzeuge (aller Kategorien) müssen den verbindlichen Mindestanforderungen an die Fahrzeuge entsprechen. Sie dürfen nur im Ausnahmefall und nur vorübergehend bei Störungen oder Ausfällen von Regelfahrzeugen eingesetzt werden. Ersatzfahrzeuge dürfen nicht länger eingesetzt werden, als die Ursache und Auswirkung der Störung bzw. die Instandsetzung oder Neubeschaffung der fahrplanmäßig einzusetzenden Regelfahrzeuge dies erforderlich macht.

7.4.5.4 Anforderungen an die Fahrzeuge mit Einsatz im Linienbedarfsverkehr

Die vorgesehenen Fahrzeuge haben dem gültigen StVG, der StVO und StVZO sowie den Unfallverhütungsvorschriften zu entsprechen. Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem Zustand befinden. Beim Einsatz der Fahrzeuge ist die Ausrüstung den jeweiligen Straßen- und Witterungsverhältnissen anzupassen. Die vorgeschriebenen Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.

Es dürfen ausschließlich konzessionierte Fahrzeuge gemäß § 47 PBefG oder § 49 PBefG eingesetzt werden.

Für die Fahrzeuge bestehen folgende Mindestanforderungen an die Ausstattung:

- **Fahrzeugalter**:
  ➔ bis zum Ende des 5. Betriebsjahres: max. 10 Jahre
- max. Kilometerleistung: zum Einsatzzeitpunkt max. 600.000 km

Motor:

➔ Angemessene Motorleistung (gem. § 35 StVZO) entsprechend den topografischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben. Die Motorleistung des Fahrzeuges ist so zu bemessen, dass der Fahrer den Fahrplan unter Beachtung der gültigen gesetzlichen Vorgaben und unter voller Besetzung mit Fahrgästen einhalten kann.

- **Emissionswert**:
  ➔ In Abhängigkeit von den gesetzlichen Vorschriften und vom Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeuges müssen die jeweils gültigen EURO-Normen erfüllt sein (Abgasnorm Euro VI).
  Für die Umsetzung des „Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge"[106] im Hinblick auf die zu gewährleistenden Flottenanteile an sauberen leichten Nutzfahrzeugen ist der Aufgabenträger im Zuge der Vergabeverfahren zuständig.
- **Türen** (für die Fahrgastnutzung)
  ➔ mindestens 1 (PKW müssen an den Rücksitzen über mind. 1 Tür verfügen) mindestens 4 Fahrgastplätze; max. 8 Fahrgastsitzplätze
- **Ein- und Ausstieg**
  ➔ zusätzliche Trittstufe unterhalb der Tür, die beim Öffnen der Tür automatisch ausfährt (gilt nur für Großraum-PKW und Minibussen)

[106] Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG)

- **Sicherheit**
  ➔ Anti-Blockier-System (ABS) und Anti-Schlupf-Regelung (ASR)
  ➔ Fahrgastsitze mit Dreipunktgurt
  ➔ Mitführen von zwei einfachen Kindersitzerhöhungen; Babyschale in mindestens einem Fahrzeug des Bediengebietes (dieses Fahrzeug ist bei Anmeldung des Bedarfs entsprechend einzusetzen); die Festlegung der konkreten Anforderungen erfolgt im Rahmen der Vergabeverfahren in Abstimmung mit den anderen On-Demand-Verkehren im RMV.
  ➔ Wegfahrsperre
  ➔ Winterbereifung auf allen Achsen in der Zeit von 01.10. bis 01.04. des Folgejahres und zusätzlich bei entsprechender Witterung.
- **Betriebliche Kommunikation**
  ➔ Kommunikationsmöglichkeit zwischen dem Fahrzeugführer und der Betriebsleitstelle des Verkehrsunternehmens (Betriebsfunk oder gleichwertige Alternative bei stabiler Netzabdeckung).
- **Heizung/ Lüftung/ Klimatisierung**
  ➔ Heizung (Fahrgastraum und Fahrerplatz)
  ➔ Belüftungsmöglichkeit (Fahrgastraum und Fahrerplatz)
  ➔ Klimaanlage mit einer der Fahrzeuggröße angemessenen Leistungsfähigkeit.
- **Fahrgastinformation am Fahrzeug**
  ➔ Die Fahrzeuge im AST-Verkehr sind vor jeder Fahrt mit einem dauerhaft beleuchteten Schild als AST-Fahrzeuge auszuweisen. Diese sind stirnseitig im Innenraum an der Blende der Fahrzeuge zu platzieren.
- **Erscheinungsbild der Fahrzeuge**
  ➔ Werbung am Fahrzeug durch das Verkehrsunternehmen ist zulässig.
  Die Vermietung von Werbeflächen außen obliegt dem Verkehrsunternehmen. Die Einnahmen aus der Fremdwerbung verbleiben beim Verkehrsunternehmen und werden nicht mit der Vergütung gegengerechnet. Nicht zulässig ist Werbung mit folgenden Inhalten:
  - Nikotinwaren,
  - alkoholische oder sonstige berauschende Mittel,
  - politische oder religiöse Aktivitäten,
  - gewaltverherrlichende Inhalte,
  - sexuelle oder frauenfeindliche oder andere gruppendiskriminierende Werbung,
  - sonstige, den Interessen des Main-Taunus-Kreises und deren Unternehmen widersprechende Werbung.

- **Nutzbarkeit für Rollstuhlnutzende**
  ➔ Es ist im Linienbündel mindestens ein Fahrzeug vorzuhalten, welches nach Anmeldung des entsprechenden Beförderungsbedarfes die Mitnahme eines Rollstuhlnutzenden aufrecht sitzend im Rollstuhl ermöglicht. Dieses Fahrzeug ist flexibel bei entsprechender Nachfrage von Mobilitätseingeschränkten einzusetzen.[107]

  Im Bedarfsverkehr wird das Fahrpersonal als fester Bestandteil des System verstanden. Es muss körperlich und emotional (Empathie und Servicebereitschaft) in der Lage sein, den mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen umfassend Hilfestellung zu geben. Dies betrifft insbesondere die Unterstützung

  - von Rollstuhlnutzenden beim Ein- und Ausfahren in/ aus dem Fahrzeug sowie bei der Sicherung des Rollstuhls,
  - von gebrechlichen Personen bzw. von kleinwüchsigen Personen beim Ein- und Austeigen sowie beim Bewegen im Fahrzeug,
  - von Blinden und Sehbehinderten beim Auffinden des Fahrzeuges im Bereich der Haltestelle (proaktive Kommunikation des Fahrpersonals), beim Ein- und Austeigen sowie beim Bewegen im Fahrzeug,
  - von Fahrgästen mit Greifbehinderung beim Ein- und Austeigen,
  - von Fahrgästen mit kognitiven Einschränkungen bei der Nutzung der Fahrt.

  Die Weiterentwicklung zur Gewährleistung der „vollständigen Barrierefreiheit" im Bedarfsverkehr siehe Maßnahme IX.4 (Kapitel 13.5.11).

- **Sonstiges:**
  ➔ Nichtraucherfahrzeuge
  ➔ Der Aufgabenträger behält sich weiterhin vor, die Fahrzeuge im AST-Verkehr auf seine Kosten mit technischen Hilfsmitteln (z. B. PDA mit GPS-Ortung, etc.) zur Fahrtlagenüberwachung auszustatten. Das Fahrpersonal hat dann diese technischen Hilfsmittel zu nutzen.

Zur Sicherung der vertragsgemäßen Durchführung des AST-Verkehrs hat das Verkehrsunternehmen ein Störfallmanagement vorzuhalten, das im Bedarfsfall den kurzfristigen Einsatz von Ersatzfahrzeugen ermöglicht.

7.4.5.5 Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen

Haltestellen sind Visitenkarten des ÖPNV, aber auch der Kommune bzw. des Stadtbildes. Ihr Erscheinungsbild, ihr Zustand und ihr Ausstattungsgrad haben Auswirkungen auf das Image des ÖPNV und auf die Entscheidungen der Fahrgäste, das öffentliche Verkehrsangebot anzunehmen und zu nutzen.

[107] Maßnahme „Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit im Bedarfsverkehr" siehe Kapitel 13.5.11

Insbesondere die Kundenerwartungen an Sicherheit, Service, Komfort, Information und Barrierefreiheit (hier gilt: RMV-Maßnahmenplan „Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr") müssen mindestens an den Haltestellen erfüllt werden.

Der Aufgabenträger versteht sich dabei als Koordinator für den Haltestellenausbau im Kreisgebiet und nimmt damit seine Rolle entsprechend den Vorgaben des § 8, Absatz 3 (PBefG) ein.

In Kapitel 11.6.1 werden die Anforderungen an die Ausgestaltung der Bushaltestellen vor allem im Hinblick auf Barrierefreiheit definiert. Diese sind ausdrücklich als Empfehlungen zu verstehen, um langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im gesamten Main-Taunus-Kreis zu schaffen. Insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung.

Durch das dichte Haltestellennetz im Kreisgebiet soll dem Fahrgast der direkte, barrierefreie und verkehrssichere Zugang zu den Verkehrsmitteln des ÖPNV ermöglicht werden. Haltestellen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie dem Kunden einen angenehmen, der Funktion entsprechenden Aufenthalt bieten. Bei der baulichen Gestaltung der Haltestellen sind die aus den Themenfeldern Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Sicherheit (insbesondere Schulwegsicherung), Komfort und Verknüpfung resultierenden Anforderungen zu beachten. Bei der baulichen Gestaltung von Haltestellen ist eine klare Trennung zwischen Fahrgastinformation und Mülleimern zu berücksichtigen, um Funktionalität, Sauberkeit, Ästhetik und eine optimale Orientierung an Haltestellen zu gewährleisten.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Die Haltestellen verfügen über die festgelegte Mindestausstattung. Sie erfüllen die Kundenerwartungen in Bezug auf Sicherheit, Service, Komfort, Information und Barrierefreiheit.

7.4.5.6 Sauberkeit und Schadensfreiheit

Sauberkeit und Schadensfreiheit von Fahrzeugen

Die eingesetzten Fahrzeuge (ausdrücklich auch Ersatzfahrzeuge) sind stets in ordnungsgemäßem Zustand zu halten. Die Karosserie muss ansehnlich, sauber und gleichmäßig gepflegt wirken. Unfall- und Vandalismusschäden (innen und außen) sind unverzüglich zu beseitigen.

Für den Einsatz und den Zustand der Fahrzeuge werden für die Verkehrsdurchführung folgende Anforderungen formuliert:

- Alle technischen Anlagen, wie z. B. Bordcomputer, ITCS/ Kommunikationsmöglichkeiten, Kneeling, Rollstuhlrampe, Tür-Automatik, Multifunktionsinnenanzeigen, Außenanzeigen, Sprachspeicher, Fahrscheindrucker, Haltewunschtaste, Sprachspeicher, Haltestellenbremse, Heizung und Klimaanlage müssen stets funktionstüchtig und einsatzbereit sein.

- Die Fahrzeuge müssen bei Betriebsbeginn innen und außen in einem sauberen Zustand sein. Die Lackierung/ MTV-Folierung sowie Außen- oder Innenaufkleber müssen weitgehend unbeschädigt sein. Der Innenraum muss frei von Verschmutzungen und Vandalismusschäden sein, alle Abfallbehälter müssen entleert und ggf. von klebenden bzw. riechenden Rückständen gereinigt sein. Die Sitze, Scheiben, Wände, Decken und Fußböden müssen weitgehend sauber, fleckenfrei, frei von klebrigen/ abfärbenden Rückständen und von Brandflecken sowie frei von unproblematisch entfernbaren Schmierereien sein. Die Scheiben müssen gleichmäßig durchsichtig sein. Ausnahmen sind nur bei ungewöhnlichen Witterungssituationen zulässig.
- In den Fahrzeugen sind jederzeit angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, sicherzustellen.
- Gravierende Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes während der Verkehrsdurchführung (z. B. großflächiger Schneematsch, Grobmüll, Zwischenleerung voller Müllbehältnisse) müssen bei nächstmöglicher Gelegenheit (z. B. bei einer kurzen Standzeit) beseitigt werden. Hierfür sind entsprechende Hilfsmittel in den Fahrzeugen vorzuhalten. Verunreinigungen, die das Betreten der Fahrzeuge oder die Benutzung der Sitze beeinträchtigen, sind innerhalb von einer halben Stunde zu beseitigen. Ist eine Reinigung in schwerwiegenden Fällen nicht möglich, muss das Fahrzeug ausgewechselt werden. Fahrzeuge mit ausgesprochen grob verunreinigtem Innenraum sind unverzüglich zu reinigen bzw. auszuwechseln.
- Grobe Vandalismusschäden (z. B. aufgeschlitzte Sitzpolster) sind unverzüglich zu beseitigen.
- Die Fahrzeuge dürfen keine übermäßigen Gebrauchsspuren und Verschleißerscheinungen aufweisen. Im Innenraum sind verschlissene Sitze, dauerhaft verfärbte bzw. verkratzte Wand- und Deckenverkleidungen, verschlissene Fußbodenbeläge sowie zerkratzte, verfärbte Haltegriffe/ Haltestangen und verfärbte Abdeckungen von Beleuchtungskörpern zu ersetzen.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Ein eingesetztes Fahrzeug ist in Bezug auf die Fahrzeugausstattung sowohl von innen als auch von außen in einem funktionsfähigen, schadensfreien, sauberen und ordentlichen Zustand: Das Fahrzeug ist frei von störendem Abfall, Staub, Schmutz und visuellen Beeinträchtigungen und weist einen angenehmen Geruch auf.

Sauberkeit und Schadensfreiheit von Haltestellen

Unabhängig von den verschiedentlich geregelten Zuständigkeiten für die Sauberkeit und die Instandhaltung an und um die Haltestelle, kommt diesem Kriterium in der Wahrnehmung der Fahrgäste eine große Bedeutung zu. Für den Fahrgast ist relevant, dass eine hohe Aufenthaltsqualität an Haltestellen gewährleistet ist.

Um dies sicherzustellen, müssen mindestens folgende Leistungen erbracht werden:

- Die Bushaltestellen im Kreisgebiet müssen ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild abgeben.
- Die Bewirtschaftung der Haltestellen (Einrichtung, Reinigung, Wartung und Instandhaltung) liegt beim Aufgabenträger oder einem durch ihn beauftragten Dritten. Folgenden Verpflichtungen muss dieser nachkommen:
    - Mast, Schild, Fahrplankasten und Vitrine sind vom Aufgabenträger oder einem von ihm beauftragten Dritten mindestens jährlich zu besichtigen. Diese Kontrollen sollten im Rahmen des Fahrplanwechsels stattfinden.
    - Die Haltestellen sind hinsichtlich der Fahrgastinformationen auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit zu kontrollieren. Fehlende bzw. beschädigte Fahrgastinformationen sind unverzüglich durch den Aufgabenträger nach Erkennen bzw. nach Meldung durch Dritte zu ersetzen.
    - Des Weiteren sind die Haltestellen nach Erfordernis zu reinigen, zu warten und ggf. in Stand zu setzen. Der Betreiber ist dabei zuständig für die Reinigung von Mast, Schild, Fahrplankasten und Vitrine. Der Aufgabenträger bzw. von ihm beauftragte Dritte sind für die regelmäßige Reinigung der Fahrgastunterstände aus Glas zuständig. Gleiches gilt für die Reinigung der Haltestellenflächen). Zudem sind diese verantwortlich für die Reparatur von beschädigten Haltestellenflächen und Unterständen.
    - Der jeweils zuständigen Gemeinde (geregelt in § 10 HStrG) obliegt die Verkehrssicherungspflicht (z. B. Winterdienst) im Bereich der Haltestellen.
    - Der Aufgabenträger hat sicherzustellen, dass die Haltestellen und Fahrgastunterstände nicht missbräuchlich von anderen genutzt werden (z. B. Einlagerungen von Prospektzustellern).

Umgehend zu beseitigen sind:

- Schäden, die die Sicherheit gefährden (an Mast, Schild, Fahrplankasten und Vitrine),
- Missstände durch fehlende oder beschädigte Kundeninformationsmedien (z. B. Fahrpläne, Tarifinformationen),
- Grobe Verunreinigungen,
- Graffiti.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Die Haltestellen sind sauber und frei von Graffiti. Grobe Verunreinigungen und sicherheitsgefährdende sowie die Kundenkommunikation einschränkende Schäden sind umgehend, alle weiteren innerhalb von angemessenen Zeiträumen zu beseitigen.

7.4.6 Qualitätskriterium „Sicherheit"

Das Thema Sicherheit ist von hoher Relevanz für die Fahrgäste. Ihr Anspruch ist es, dass sie sich jederzeit während der Nutzung des ÖPNV sicher fühlen. Um dies zu gewährleisten, sind mindestens folgende Leistungen zu erbringen:

- In den Fahrzeugen soll jederzeit die Möglichkeit bestehen, im Notfall Kontakt mit dem Fahrpersonal aufzunehmen.
- Das Fahrpersonal hat mindestens alle fünf Jahre an Deeskalations-Schulungen sowie an einem Erste-Hilfe-Kurs teilzunehmen.
- Die Haltestellen sind gut einsehbar, ausreichend und blendfrei beleuchtet (direkt oder indirekt; wartender Fahrgast muss vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein) und sauber zu halten.
- Auf Notfälle wird umgehend reagiert.
    - Die Fahrzeuge – mindestens mit Einsatz im Nachtverkehr – sind mit Notfalltastern auszustatten.
    - Es ist eine direkte Kommunikation der Leitstelle bzw. der Rufbereitschaft mit Polizei zu gewährleisten.

7.4.6.1 Maßnahmen im Pandemie/ Epidemie-Fall

Im Pandemie-Fall sind von den Verkehrsunternehmen zusätzlich zu den gesetzlichen Regelungen und Vorschriften sowie behördlichen Anordnungen folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Tragen von Mund-Nasenbedeckungen (MNB) durch das Fahrpersonal beim Verlassen der Fahrerkabine (z. B. bei Hilfestellung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste),
- regelmäßige Überprüfung der Einhaltung der Vorgaben zum Tragen der MNB (soweit durch Bund oder Land vorgeschrieben) bei den Fahrgästen durch das Fahrpersonal (z. B. Blick nach hinten während der Haltestellenaufenthaltszeiten); Fahrgäste ohne MNB sind zu ermahnen und bei Nichtreaktion von der Beförderung auszuschließen,
- Durchlüften der Fahrzeuge an Endhaltestellen,
- durchgängiger, vollständiger Einsatz der Klimaanlage im Linienbetrieb,
- tägliche Desinfektion der Fahrzeuge im Inneren (alle Kontaktfläche, Sitze, Griffe, usw.),
- im Linienbetrieb regelmäßige Reinigung (mind. alle zwei Stunden) aller relevanten Kontaktflächen mit Desinfektionsmittel.

Die MTV hat als Aufgabenträger zudem das Recht weiterführende Maßnahmen anzuordnen.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Die Fahrgäste fühlen sich zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV sicher. Auf Notfälle kann schnell reagiert werden.

7.4.7 Qualitätskriterium „Umwelt"

Bei der Betriebsdurchführung sind Aspekte des Umweltschutzes besonders zu berücksichtigen. Dies betrifft u. a.:

- kraftstoffarmes Fahren,
- Minimierung der Lärmemissionen, insbesondere beim Anlassen und Warmlaufender Motoren,
- Reinigung und Wartung der Fahrzeuge,
- Entsorgung von Verschleißteilen,
- Entsorgung von Müll aus den Fahrzeugen.

Die Fahrzeuge dürfen ausschließlich auf versiegelten Flächen abgestellt werden. Für das Reinigungswasser ist eine Brauchwasseraufbereitung einzusetzen.

Vom Verkehrsunternehmen sind alle relevanten Gesetze und Vorschriften zum Umweltschutz einzuhalten. Das Verkehrsunternehmen haftet für die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Vorschriften.

Bestmögliches Qualitätsziel:

Die Aspekte des Umweltschutzes sind zu beachten, um eine größtmögliche Minimierung der Schadstoffemissionen und Lärmbelästigung zu erlangen. Bei Neuausschreibungen ist eine schrittweise Umstellung der Fahrzeuge auf alternative Antriebe voranzubringen, im Rahmen der aktuellen technischen Entwicklung.

8 Sicherung und Steuerung der Qualitätsstandards

8.1 Grundsätze

Um den ÖPNV im Main-Taunus-Kreis gemäß der in den vorangegangenen Abschnitten beschriebenen Standards zu sichern, muss regelmäßig überprüft werden, ob die Standards eingehalten werden. Dies erfordert die Etablierung von Elementen zur Qualitätssteuerung und -sicherung. Kernelement im Sinne einer kommunikativ angelegten Qualitätssicherung sind die turnusmäßigen Gespräche zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, in denen alle Belange die Qualität des ÖPNV betreffend thematisiert und vorangetrieben werden.

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, etwaige von ihm eingesetzte Subunternehmer und Personalverleihunternehmer in die Prozesse zur Qualitätssicherung vollumfänglich einzubeziehen.

Folgende Elemente stellen die Grundpfeiler zur Steuerung und Sicherung der Qualität im Main-Taunus-Kreis dar:

- regelmäßige Qualitätskontrollen durch den Aufgabenträger oder einem von ihm beauftragten Dritten,
- Sofort-Meldungen bei Störungen, besonderen Vorkommnissen oder wesentlichen Qualitätsmängeln,
- turnusmäßige Qualitätsberichte des Verkehrsunternehmens,
- regelmäßige Qualitätsbesprechungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen,
- Maßnahmenmanagement im Falle von erkannten Qualitätsdefiziten (z. B. Maßnahmenpläne des Verkehrsunternehmens).

8.2 Stufen des Qualitätsmanagements

Das Qualitätsmanagement basiert, bevor es zu konkreten Maßnahmen der Qualitätssicherung kommt, auf der Kontrolle und Messung der Qualitätserfüllung auf der einen Seite sowie den Reaktionen des Aufgabenträgers bei (einzelnen, temporären oder dauerhaften) Qualitätsmängeln) auf der anderen Seite (vordergründig in Form von Vertragsstrafen).

Die MTV praktiziert in den drei Linienbündeln im Status Quo bereits eine weitreichende Qualitätskontrolle. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre stellt sich jedoch folgende Frage:

- Wie kann die Qualitätserfüllung beim Verkehrsunternehmen zukünftig besser gesichert werden, ohne das Unternehmen bei guter Qualität mit „unnötiger Arbeit" zu belasten?

Zukünftig wird bei den Vergabeverfahren/ ÖDA im Main-Taunus-Kreis der Ansatz verfolgt, bei zunehmenden Qualitätsmängeln eine stufenweise Verschärfung der Sanktionen, der Instrumente und der Auftraggeber-Rechte in den Vergabeunterlagen zu verankern. Die Qualitätssicherung wird in einem **dreistufigen Prozess** („Ampelsystem") umgesetzt, um die Anforderungen an die Intensität der Berichtspflichten des Verkehrsunternehmens sowie die entsprechenden Maßnahmen des Aufgabenträgers detailliert zu definieren.

- Stufe 0 (GRÜN): Normalzustand,
- Stufe 1 (GELB): Zustand mit erhöhter Intensität der Berichtspflichten und der Qualitätssicherung; kommt zum Tragen, wenn die Summe der Vertragsstrafen innerhalb eines Betriebsjahres definierte Grenzwerte überschreitet (s. u.),
- Stufe 2 (ROT): Zustand mit maximaler Intensität der Berichtspflichten und der Qualitätssicherung; kommt zum Tragen, wenn die Summe der Vertragsstrafen innerhalb eines Betriebsjahres einen ggü. Stufe 1 erhöhten Grenzwert überschreitet.

Dieses Prinzip bedeutet, dass „Stressfaktor" beim Verkehrsunternehmen in Abhängigkeit von der Qualitätserfüllung stufenweise erhöht bzw. verringert wird.

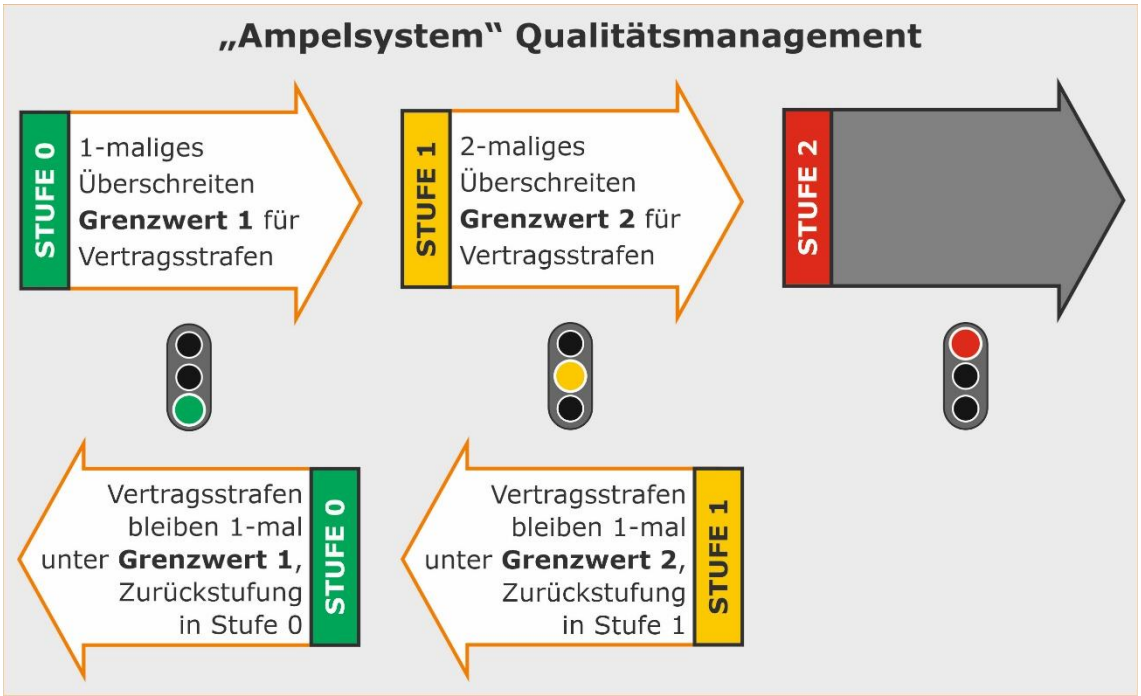


Abbildung 51: „Ampelsystem" Qualitätsmanagement

Ein Wechsel von der Stufe 0 zur Stufe 1 bzw. von der Stufe 1 zur Stufe 2 erfolgt nach festgelegten Kriterien der MTV:[108]

1. wenn die Summe der Vertragsstrafen im gesamten Linienbündel innerhalb eines abgeschlossenen Betriebsjahres 1,0 % bzw. 1,5 % der jährlichen Gesamtkosten überschreitet,

2. wenn die Summe der Vertragsstrafen, die konkret den Linienbedarfsverkehren im Linienbündel zuzuordnen sind, innerhalb eines abgeschlossenen Betriebsjahres 2,5 % bzw. 3,5 % der jährlichen Kosten des Linienbedarfsverkehrs überschreitet,
3. wenn die Summe der Vertragsstrafen, die konkret einer Linie zuzuordnen sind, innerhalb eines abgeschlossenen Betriebsjahres 5,0 % bzw. 7,5 % der jährlichen Kosten dieser Linie überschreitet.

Wenn 1. bzw. 3 eintritt, gilt die Verschärfung der nachfolgenden Regelungen der Qualitätssicherung für das gesamte Linienbündel, wenn 2. eintritt ausschließlich für den Linienbedarfsverkehr.

Ein Wechsel in die Stufe 1 kann vom Aufgabenträger auch vorzeitig vor Ablauf des Betriebsjahres veranlasst werden, wenn die o. g. Grenzwerte der Summen der Vertragsstrafen komprimiert innerhalb eines Zeitraums von vier Wochen überschritten wurden.

Ein Wechsel von der Stufe 2 zur Stufe 1 bzw. von der Stufe 1 zur Stufe 0 erfolgt nach Ermessen des Verkehrsunternehmens mit den oben definierten Grenzwerten in der Gegenrichtung.

8.3 Berichtswesen

8.3.1 Sofort-Meldungen

Der Aufgabenträger muss unmittelbar informiert werden:

- bei besonderen Vorkommnissen mit herausragender Öffentlichkeitswirksamkeit, längeren Betriebsunterbrechungen und schweren Unfällen (z. B. Unfälle mit Personenschaden),
- bei absehbaren (ungeplanten) Fahrtausfällen, z. B. in Folge von kurzfristigen Personalausfällen,
- bei nichtfunktionsfähigen Fahrscheindruckern,
- bei Fahrtausfällen und Störungen sowie gravierenden Abweichungen von den definierten Standards.

[108] Hinweis: Die hier hinterlegten Grenzwerte für den Wechsel von einer Stufe zur höheren Stufe gelten vorläufig. Die Grenzwerte sind im Zuge der Vorbereitung eines Vergabeverfahrens jeweils zu prüfen und ggf. anzupassen.

8.3.2 Turnusmäßige Qualitätsberichte

Ein Bestandteil für eine wirksame Sicherung und Steuerung der Qualitätsstandards ist deren Dokumentation. In der Dokumentation muss transparent dargestellt werden, welche Qualitätsstandards bestehen, ob sie erreicht wurden und wie sich die Entwicklung in Bezug auf die Standards darstellt.

Stufe 0

Das Verkehrsunternehmen hat quartalsweise einen kurz gefassten, wahrheitsgemäßen Qualitätsbericht für den Aufgabenträger mit folgenden Inhalten zu erstellen:

- Zusammenfassung der Fahrtausfälle sowie Dokumentation der Nichterfüllung von Qualitätsanforderungen,
- Fahrten mit Ersatzfahrzeugen,
- Auffälligkeiten in der Auslastung der Kapazitäten (Überlastungen),
- Probleme mit der Pünktlichkeit,
- sonstige Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten,
- Nichteinhaltung der Vorgaben zum Umweltschutz.

Stufe 1

Das Verkehrsunternehmen hat in der Stufe 1 monatlich einen Qualitätsbericht vorzulegen. Der Aufgabenträger kann weitere Einzelthemen (insbesondere Dokumentation der ergriffenen Maßnahmen der Qualitätssicherung) für die monatliche Berichtserstellung einfordern.

Stufe 2

Das Verkehrsunternehmen hat in der Stufe zur Mitte und zum Ende jeden Monats einen Qualitätsbericht zu erstellen. Dieser Qualitätsbericht hat weiterführend die Maßnahmen der Qualitätssicherung und deren Wirksamkeit darzulegen.

8.3.3 Maßnahmen der Qualitätssicherung

Stufe 0

In der Stufe 0 sind zur Qualitätssicherung turnusmäßige (mind. quartalsweise) Qualitätsgespräche mit dem Verkehrsleiter des Verkehrsunternehmens vorgesehen.

Der Aufgabenträger hat in der Stufe 0, soweit die o. d. Situation der Minderqualität eingetreten ist bzw. wenn die definierten Grenzwerte der jährlichen Vertragsstrafen bereits vor Ende des achten Betriebsmonats zu 50 % überschritten wurden, im Rahmen der Qualitätssicherung folgende Rechte:

- Durchführung von Qualitätsgesprächen mit dem verantwortlichen Verkehrsleiter

- Anforderung von fundierten, kurzfristig wirksamen Maßnahmenplänen zur Verbesserung der Leistungs- und Qualitätserfüllung, die innerhalb von zwei Wochen durch das Verkehrsunternehmen vorzulegen sind. Im Maßnahmenplan ist darzustellen, welche Maßnahmen in welcher Intensität ergriffen werden, bis wann die beschriebenen Maßnahmen jeweils umgesetzt werden und welche Wirksamkeit erwartet wird. Der Aufgabenträger kann, in Abhängigkeit von der Ausprägung der Minderqualitäten, Fristen zur Umsetzung des jeweiligen Maßnahmenplans setzen.
- Durchführung von zusätzlichen Schulungsmaßnahmen (auf Kosten des Auftragnehmers),
- Verlangen des Austauschs von Personal in besonderen Fällen
- Gespräche, die zur Qualitätssicherung dienen, werden nicht als Termine entsprechend gewertet und sind ohne zusätzliche Vergütung durchzuführen.

Stufe 1

In der Stufe 1 sind zur Qualitätssicherung turnusmäßige (mind. monatliche) Qualitätsgespräche mit dem Verkehrsunternehmen vorgesehen.

Zusätzlich zu den Rechten des Aufgabenträgers der Stufe 0 werden für die Stufe 1 folgende Rechte definiert:

- Durchführung von anlassbezogenen, im Verhältnis zum Qualitätsmangel stehenden Qualitätsgesprächen mit der Geschäftsführung des Verkehrsunternehmens,
- Veranlassung von anlassbezogenen Dienstanweisungen an das Fahr- und Servicepersonal durch das Verkehrsunternehmen,
- Veranlassung von anlassbezogenen Schulungen des Fahr- und Servicepersonals,
- im Falle, dass Schulungen des Verkehrsunternehmens keine wesentliche Wirkung zeigen, Durchführung von Schulungen des Fahr- und Servicepersonals durch den Auftraggeber selbst (Kostenübernahme durch Verkehrsunternehmen),
- Anordnung einer (temporären) personellen Verstärkung der Besetzung der Leitstelle,
- Anordnung zusätzlicher, erweiterter Wartungsmaßnahmen an den Fahrzeugen,
- Im Falle andauernder Qualitätsmängel und deren offensichtlicher Nichtbehebung bestehen folgende erweiterte Rechte des Aufgabenträgers:
- persönlicher Zugang des Aufgabenträgers zu operativem Führungspersonal des Verkehrsunternehmens in Form von Qualitätsgesprächen,

- Prüfung der Kenntnisse und Fähigkeiten des Fahrpersonals nach anerkannten Standards (insbesondere Orts- und Verkehrskenntnisse, Sprachkenntnisse); Verkehrsunternehmen übernimmt die Vergütung des Personals für Zeitraum der Prüfung; wird die Prüfung auch bei der Wiederholungsprüfung nicht bestanden, darf das Personal nicht mehr im Linienbündel eingesetzt werden (nach Schulung des Personals kann eine erneute Prüfung erfolgen); die externen Kosten für Wiederholungsprüfungen und für Neuprüfungen trägt das Verkehrsunternehmen).

Stufe 2

In der Stufe 2 werden zur Qualitätssicherung weiterführende Rechte des Aufgabenträgers festgelegt:

- monatliche Qualitätsgespräche mit der Geschäftsführung des Verkehrsunternehmens,
- Recht auf Austausch der Vor-Ort-Verantwortlichen,
- auf Veranlassung des Aufgabeträgers Erstellung gutachterlicher Maßnahmenpläne (auf Kosten des Verkehrsunternehmens),
- Recht des Aufgabeträgers auf umfassende Maßnahmen in der Personalschulung und -prüfung.

9 Betriebliche Qualitätsstandards und -pflichten

Neben den o. g. Qualitätskriterien, die bei den Fahrgästen unmittelbar spürbar werden, gibt es darüberhinausgehend weitere betriebsinterne Qualitätskriterien, die hohe Standards aufweisen müssen, um eine hohe Qualität im Betrieb insgesamt gewährleisten zu können:

- Betriebsstätte und Betriebsleitstelle
- Verantwortliche Ansprechpersonen auf Seiten des Betreibers
- Betriebs-, Verspätung- und Störfallmanagement
- Rechnergestütztes Betriebsleitsystem ITCS
- Disposition des Linienbedarfsverkehrs
- Sozialstandards
- Gesundheitsschutz.

9.1 Betriebsstätte und Betriebsleitstelle

Betriebsstätte

Das Verkehrsunternehmen hat eine Betriebsstätte zu betreiben, die maximal 50 km Fahrstrecke vom Mittelpunkt des jeweiligen Linienbündels entfernt liegt. In der Betriebsstätte müssen ausreichend Räumlichkeiten und Flächen für

- die Abstellung der Fahrzeuge,
- die Anlagen für die Routinewartung der Fahrzeuge,
- die Sozialräume und Sanitärräume für das Fahrpersonal,
- das Büro des verantwortlichen Ansprechpartners (siehe Nr. 5.6) und
- die Datenerfassung/ Speicherung
- vorgehalten werden.

Ein Abstellen der für den Linienverkehr notwendigen Fahrzeuge auf öffentlichen Flächen bzw. im öffentlichen Verkehrsraum ist ohne schriftliche Genehmigung durch die zuständige Behörde nicht zulässig.

Betriebsleitstelle

Das Verkehrsunternehmen hat am Ort der Betriebsstätte oder an einem alternativen Standort im Gebiet des Linienbündels (innerhalb des Main-Taunus-Kreises) eine Betriebsleitstelle einzurichten und zu betreiben, welche eine lückenlose Kommunikation zwischen Fahrzeugpersonal und Betriebsleitstelle sowie die ständige telefonische Erreichbarkeit der Betriebsleitstelle für den Aufgabenträger während der Betriebszeiten gewährleistet.

An diese Betriebsleitstelle bestehen folgende Anforderungen:

- Besetzung von 30 Minuten vor der ersten Fahrplanfahrt zur Überwachung der täglichen Betriebsvorbereitung (montags bis samstags) bis 18:00 Uhr (montags bis freitags) bzw. bis 14:00 Uhr (Samstag); in den sonstigen Zeiten (abends, samstags und/ oder sonntags) kann eine Rufbereitschaft eines Leitstellen-Mitarbeiters, der innerhalb von 30 Minuten die Leitstelle bzw. das Bedienungsgebiet erreichen kann, vorgesehen werden,
- Steuerung und Durchführung eines ordnungsgemäßen Fahrbetriebes,
- Entscheidungen zur Anschlusssicherung im Verspätungsfall,
- Planung und Umsetzung von Maßnahmen bei Abweichungen vom Regelfahrplan,
- Steuerung und Durchführung der Verkehrsüberwachung,
- Sicherstellung aktueller Fahrgastinformation bei Störungen usw.,
- Koordination von Verkehren bei Sonderveranstaltungen/ Baumaßnahmen.

In der Haupt- und Normalverkehrszeit ist permanent ein sog. „Fahrdienstleiter" in der Betriebsleitstelle einzusetzen. Diese(r) ist für die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Vorschriften sowie für die Qualitätssicherung der Verkehrsdurchführung verantwortlich.

9.2 Verantwortliche Ansprechpersonen auf Seiten des Betreibers

Verkehrsleiter

Am Ort der Betriebsstätte ist ein Verkehrsleiter nach Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 oder eine Person mit vergleichbaren Fach-, Entscheidungs- und Handlungskompetenzen zu bestellen (nachfolgend „Ansprechpartner"), sofern nicht die Geschäftsleitung selbst dort ansässig ist.

Der Ansprechpartner (bzw. sein Vertreter) muss über ausgeprägt sichere Fähigkeiten zur mündlichen und schriftlichen Kommunikation in deutscher Sprache verfügen.

Verkehrsmeister

Zusätzlich zum Verkehrsleiter hat der Verkehrsunternehmen permanent zu den Betriebszeiten mindestens einen Verkehrsmeister einzusetzen. Dieser ist zusätzlich zum Verkehrsleiter einzusetzen.

Der Verkehrsmeister ist für die Qualitätssicherung der Verkehrsdurchführung sowie für die Einhaltung der einschlägigen Gesetze und Vorschriften zuständig. Zu seinem Aufgabenfeld gehört weiterhin der Vor-Ort-Einsatz bei unvorhersehbaren Verkehrsbehinderungen, Unfällen und Fahrzeugausfällen.

9.3 Betriebs-, Verspätungs- und Störfallmanagement

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, die ihm übertragenen Leistungen pünktlich unter Einhaltung der in der Leistungsbeschreibung festgelegten Vorgaben (insbesondere Abfahrts-, Ankunftszeiten und Haltestellenabfolge) und/ oder der besonderen Anordnungen des Aufgabenträgers durchzuführen. Das Abfahren mit Verfrühung ist untersagt.

Eine Unterbrechung des Betriebes im Gesamtnetz des Linienbündels, auf einzelnen Linien oder auf einzelnen Streckenabschnitten im Falle besonderer Situationen, die zur Nichtbefahrbarkeit von Straßen führen (z. B. starker Schneefall, Glatteis, behördliche Maßnahmen oder Demonstrationen) darf nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Aufgabenträgers (E-Mail) erfolgen, soweit diese zu den Bürozeiten des Aufgabenträgers auftreten bzw. erkennbar sind. Das Verkehrsunternehmen hat anhand der Wettermeldungen vorausschauend Abstimmungen mit dem Aufgabenträger oder dessen Dienstleister bzgl. der Handlungsoptionen bei gravierenden Witterungssituationen vorzunehmen. Das Verkehrsunternehmen darf selbständig ohne Zustimmung des Aufgabenträgers nur eine Unterbrechung des Betriebes vornehmen, wenn die Einflüsse unvorhergesehen außerhalb der Bürozeiten eintreten und keine zusätzliche Erreichbarkeit des Aufgabenträgers kommuniziert wurde oder wenn eine unmittelbare Gefahr für Personen und Sachgegenstände besteht.

Bei regelmäßig wiederkehrenden Störungen im Verkehrsablauf, deren Ursache außerhalb der Sphäre des Verkehrsunternehmens liegt, ist der Aufgabenträger entsprechend darauf hinzuweisen. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen werden in einvernehmlicher Art und Weise Problemlösungen entwickeln oder durch geänderte Fahrplangestaltung oder Linienlaufwege die Situation entschärfen.

Bei Verspätungen ist bei umsteigenden Fahrgästen eine Abstimmung zwischen den Fahrzeugen über die Gewährleistung des Umsteigens der betroffenen Fahrgäste herbeizuführen. Die Entscheidung bzgl. des Abwartens auf umsteigende Fahrgäste obliegt der Betriebsleitstelle des Verkehrsunternehmens.

Mit Betreibern anderer Buslinien (z. B. kreisgrenzübergreifende Linien) sind Abstimmungen im Störungs- bzw. Verspätungsfall bei Fahrgastbetroffenheit, soweit eine Abstimmung nicht unmittelbar zwischen den Fahrzeugen mit Funk möglich ist, mit deren Leitstelle herbeizuführen.

Geplante Betriebsabweichungen

Bei geplanten Betriebsunterbrechungen (siehe Nr. 7.4.3) mit nennenswertem Eingriff in das Liniennetz bzw. Fahrplanangebot sind die Ersatzverkehre gemäß der jeweiligen Ankündigung durchzuführen.

Bei geplanten Fahrplanänderungen, insbesondere zum jährlichen Fahrplanwechsel im Dezember, sind Fahrgäste frühzeitig, jedoch spätestens zwei Wochen vor Inkrafttreten der Fahrplanänderung, über geeignete Medien (im Bus, an Haltestellen, über Printmedien, Internet) zu informieren. Das Informationsverfahren wird vorab zwischen dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen abgestimmt.

Bei kurzfristig vorzubereitenden Fahrplanänderungen, z. B. aufgrund von Baustellen und Umleitungen, sind kürzere Zeiträume zur Information vorzusehen.

Ungeplante Betriebsabweichungen

Bei ungeplanten Betriebsabweichungen bzw. Störungen (siehe Nr. 7.4.3) des Regelverkehrs (durch plötzliche Ereignisse etc.) sind zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Verkehrsbedienung schnellstmöglich Ersatzverkehre bereitzustellen.

Bei kurzfristigen oder spontanen Fahrplanänderungen sind Fahrgäste so umgehend, wie die jeweilige Situation es zulässt, zu informieren. Zunächst ist das Fahrpersonal zu informieren, welches die im Fahrzeug befindlichen Fahrgäste per Durchsage über die Mikrofonanlage in Kenntnis zu setzen hat. Des Weiteren ist eine kurzfristige Fahrgastinformation nur über digitale Kanäle/ Medien möglich (im Bus, an Haltestellen mit DFI, Internet, Social Media). Hiervon ist sofort nach Klärung und Festlegung der neuen Fahrplanroute Gebrauch zu machen.

Verspätungsmanagement

Das Verspätungsmanagement im normalen Betrieb obliegt dem Verkehrsunternehmen. Bei Verspätungen sind entsprechende Maßnahmen einzuleiten, dies gilt auch, wenn die Verspätung bzw. der Fahrtausfall nicht vom Verkehrsunternehmen zu vertreten ist.[109]

- Bei Verspätung oder Fahrtausfall, die das Verkehrsunternehmen zu vertreten hat, ist eine Ersatzbeförderung der Fahrgäste binnen 30 Minuten nach der fahrplanmäßigen Zeitlage und auf der fahrplanmäßig zu bedienenden Strecke auf Kosten des Verkehrsunternehmers zu gewährleisten (z. B. Einsatz eines weiteren Fahrzeuges oder Übernahme der Taxikosten – bis zum nächsten zentralen Ort, maximal bis zum Linienende – nach Vorlage Originalquittung durch Fahrgast). Die Pflicht zur Ersatzbeförderung entfällt, wenn bis zu max. 30 Minuten nach der ausgefallenen Fahrt eine fahrplanmäßige Fahrt auf gleicher Strecke mit gleicher Haltestellenfolge durchgeführt wird.
- Eine entsprechende Ersatzbeförderung ist auch zu gewährleisten, wenn an Haltestellen ohne Halt vorbeigefahren wird, obwohl ein- oder ausstiegswillige Fahrgäste vorhanden sind oder fahrplanmäßig anzudienende Haltestellen oder Teilstrecken nicht bedient werden. Wenn nach 30 Minuten keine Ersatzbeförderung durch das Verkehrsunternehmen erfolgt ist, übernimmt dieses die Kosten für einen Ersatzverkehr.

109 Bei extremen Verhältnissen wie Glatteis, unvorhergesehenem Wintereinbruch, Sturmböen, unvorhersehbaren gravierenden Verkehrsstaus, verspätungsrelevanten Tagesbaustellen usw. können Ausnahmen von diesen Vorgaben abgestimmt werden.

- Sind Fahrten des Verkehrsunternehmens derart verspätet, dass die Gefahr besteht, dass Reisende ihre anschließende Verkehrsverbindung nicht mehr erreichen, so ist die Betriebsleitstelle des Verkehrsunternehmens dazu verpflichtet, beim entsprechenden Anschlussverkehr-Verkehrsunternehmen (außer SPNV) auf ein Warten des Anschlusses hinzuwirken, um den Reisenden den Übergang sicherzustellen. Dabei kann ein Warten des Anschlussfahrzeuges von bis zu drei Minuten als üblich und zumutbar vorausgesetzt werden.
- Wird die Anschluss-Haltestelle mit bis zu 5,0 Minuten Verzögerung erreicht und das betriebsführende Unternehmen des Anschluss-Fahrzeuges war nicht willens oder in der Lage, das Anschluss-Fahrzeug warten zu lassen (bzw. war nicht erreichbar), so erlischt die Pflicht des Verkehrsunternehmens zur kostenlosen Ersatzbeförderung, sofern er nachweisen kann, dass er alles in seinen Kräften Mögliche unternommen hat, eine Regulierung mit dem Verkehrsunternehmen des Anschlussverkehrsmittels herbeizuführen. In diesem Falle ist der Aufgabenträger unverzüglich unter Zurverfügungstellung entsprechender Beweismittel über den Vorfall in Kenntnis zu setzen.
  Der Nachweis kann in Form einer fernschriftlichen oder schriftlichen Information an den Aufgabenträger erfolgen. In dieser Information müssen enthalten sein: Vorfall, Linie, Kurs, Zeit, Angabe des Gesprächspartners des Anschlussunternehmens und Ergebnis des Gesprächs.
- Bei Liegenbleiben eines Fahrzeuges wegen technischen Defektes oder Unfall ist eine Ersatzbeförderung der betroffenen Fahrgäste auf Kosten des Verkehrsunternehmens zu gewährleisten.

Weitere Regelungen zum Verspätungsmanagement:

- Bei Verspätungen, Anschluss-Verlusten und Fahrtausfällen aufgrund des Verkehrsunternehmens nicht zurechenbaren Ereignissen, wie unpassierbare Straßen wegen Unwetter, Vereisung, starkem Schneefall, Überschwemmung und sonstiger ungeplanter kurzfristiger Straßensperrungen wegen Unfall, Einsatz von Polizei, Rettungsdienst, Feuerwehr usw., erlischt die Verpflichtung zu einer zeitnahen Ersatzbeförderung.
- Ist das Verkehrsunternehmen der Meinung, dass ein Anschluss aufgrund unrealistischer Fahrplan-Planung nicht einzuhalten ist, so kann dieser durch Vorlage geeigneter Dokumente, etwa Fahrzeit-Protokollen aus mindestens fünf Betriebstagen, eine Änderung des Fahrplanes beantragen. Bis zur Umsetzung einer derart berechtigten Fahrplan-Änderung gehen die Kosten für etwaige erforderliche Ersatzbeförderungen zu Lasten des Aufgabenträgers.

Anschlusssicherung

Die einzuhaltenden Anschlussverknüpfungen sind die Anschlussbeziehungen von und zur S-Bahn. Es wird bis zu 180 Sekunden gewartet. Es wird insbesondere auch bei kürzeren Umsteigezeiten auf die geforderte Anschlusssicherheit hingewiesen.

Gegebenenfalls in den Fahrplänen definierte Anschlüsse von und zum weiterführenden Zug- und Busverkehr sowie ggf. weitere vom Aufgabenträger mitgeteilte Anschlussbeziehungen sind zu gewährleisten. Auf verspätete Busse und Bahnen ist im Rahmen der definierten Wartezeit-Vorschriften zu warten.[110]

Ausfall- und Störfallmanagement (ungeplante Betriebsabweichung und Störungen)

Bei umfassenderen, absehbar längeren Störungen sind unverzüglich Ersatzverkehre einzurichten. Bei absehbaren Störungen über mehrere Stunden, mit absehbaren Folgeverspätungen muss die Information unverzüglich durch die Betriebsleitstelle in die RMV-Plattform eingegeben werden und eine Fahrgastinformation für die im Bus sitzenden relevanten Personen sowie zusteigende Fahrgäste zusätzlich über soziale Medien erfolgen. Das Verkehrsunternehmen hat im Störungsfall auf alternative Verbindungen im Regionalbusverkehr und im Bahnverkehr hinzuweisen.

Umleitungsmanagement (geplante Betriebsabweichung und Störungen)

Sind aufgrund von Baustellen bzw. Veranstaltungen Änderungen am Fahrplan (Umlegung der Haltestelle, Änderungen der Abfahrts- und Ankunftszeiten) notwendig, ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet, Baustellenfahrpläne zu erstellen, sofern der Normalfahrplan länger als eine Woche nicht gefahren werden kann. Dabei sind Anschlussbeziehungen und Schulanfangszeiten weiterhin zu beachten. Die Baustellenfahrpläne sind mit dem Aufgabenträger oder dessen Dienstleister abzustimmen.

9.4 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem ITCS

Zur Effektivitätssteigerung der Betriebsdurchführung (u. a. Funkerreichbarkeit der Fahrzeuge, Pünktlichkeit der Fahrten, Beeinflussung der Lichtsignalanlagen, Anschlusssicherung) sowie zur Datenbereitstellung für Echtzeit-Fahrgastinformationen wird ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL/ ITCS[111]) eingesetzt, welches vom Aufgabenträger oder einem von ihm beauftragten Dritten beigestellt wird.

Das RBL/ ITCS-System verfügt über folgende Funktionen:

- Solldatenversorgung,
- Verkäuferabrechnung,
- eTicketing,
- Disposition/ITCS,

[110] Auf verspätete Anschlussverkehre ist bis zu 5 Minuten auf die fahrplanmäßige Abfahrtszeit zu warten. Die Zentrale des Auftragnehmers ist dazu verpflichtet, sich nach Kräften zu bemühen, bei den Anschlussverkehr-Verkehrsunternehmen (gilt nicht für Schienenverkehrsunternehmen) abzuklären, ob aus den betreffenden Anschluss-Fahrzeugen Reisende zu erwarten sind, um den Verspätungsübertrag so gering wie möglich zu halten.

[111] ITCS: Intermodal Transport Control System

- Fahrgastinformation und
- Qualitätsmanagement.

Das Verkehrsunternehmen ist für den permanenten Einsatz der Komponenten des RBL-Systems sowie die Personalschulung durch die unternehmensinternen Multiplikatoren verantwortlich.

Zur qualitativen Weiterentwicklung des Linienbedarfsverkehrs behält sich der Aufgabenträger vor, die Fahrzeuge im Linienbedarfsverkehr mit weiteren technischen Komponenten, wie z. B. einem RBL-System, einem Live-Ortungssystem o. Ä. auszustatten und zu ergänzen.

9.5 Sozialstandards

Das Verkehrsunternehmen sorgt entsprechend der gesetzlichen Vorschriften für eine angemessene Entlohnung des Fahrpersonals.

Dem Fahrpersonal werden kostenfreie Pausenräume zur Verfügung gestellt, die sanitäre Anlagen beinhalten. Die Dienstpläne sind so zu gestalten, dass in Diensten mit einer Arbeitszeit von mindestens sechs Stunden das Fahrpersonal eine Pause in einem Pausenraum mit sanitären Anlagen verbringen kann.

Weitere Anforderungen sind im Rahmen der Maßnahmen I.3 und I.4 zu entwickeln und anschließend in die Vergabeunterlagen zu überführen.

9.6 Gesundheitsschutz

Das Verkehrsunternehmen sorgt für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz für sein Personal gemäß den geltenden gesetzlichen Vorschriften. Um ggf. im Falle einer lokalen oder globalen Pandemie schnell reagieren zu können, ist ein Maßnahmenplan (Pandemieplan) vorzuhalten, der eine größtmögliche Sicherheit für das Personal gewährleistet.

Für die anstehenden Vergabeverfahren sind konkrete, aufgabenträgerseitige Vorgaben für den Gesundheitsschutz bei den Verkehrsunternehmen zu erarbeiten. Dies betrifft auch Anforderungen für einen vorbeugenden Gesundheitsschutzes zur Verhinderung der Ausbreitung von Krankheitswellen (Sicherung eines „verlässlichen Nahverkehrs"; siehe auch Maßnahme I.1; Kapitel 13.5.3).

Modul E - Konzept zur weiteren Entwicklung des Nahverkehrs

10 Prognose der zukünftigen Mobilitätsentwicklung

10.1 Prognose der Verkehrsentwicklung

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Main-Taunus-Kreis ist die Entwicklung der nachfragebestimmenden Randbedingungen zu berücksichtigen. Prägend ist insbesondere die Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen. Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2030 festgelegt, Basisjahr für die Vorausschätzung ist 2021 (31.12.2021).[112]

Die Abschätzung der voraussichtlichen Entwicklungen erfolgt auf Basis folgender Quellen:

- Daten aus: Hessisches Statistisches Landesamt (2023): Statistische Berichte. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Hessen bis 2070. Basisjahr 31.12.2021; Stand März 2023,
- Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden im Main-Taunus-Kreis (Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Infrastruktur),[113]
- allgemeine zukünftige Entwicklungen bei der Motorisierung der Bevölkerung.

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartenden Entwicklungen auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbildet. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen, z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen, nachhaltig beeinflusst werden.

112 Hessisches Statistisches Landesamt (2023): Statistische Berichte. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Hessen bis 2070. Basisjahr 2021; Stand März 2023

113 Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Main-Taunus-Kreis (durchgeführt bis zum 16.09.2022) durch Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

10.2 Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten

10.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Die in den letzten Jahren positive Bevölkerungsentwicklung wird sich in der Tendenz weiter fortsetzen. Die aktuelle Bevölkerungsprognose geht jedoch ggü. früheren Prognosen von einem „gedämpften" Wachstum aus. Im Jahr 2030 sollen rund 250.000 Einwohner im Landkreis leben (plus 4,3 % ausgehend von 2021), im Jahr 2040 rund 257.000 Einwohner (plus 7,6 % ausgehend von 2021).

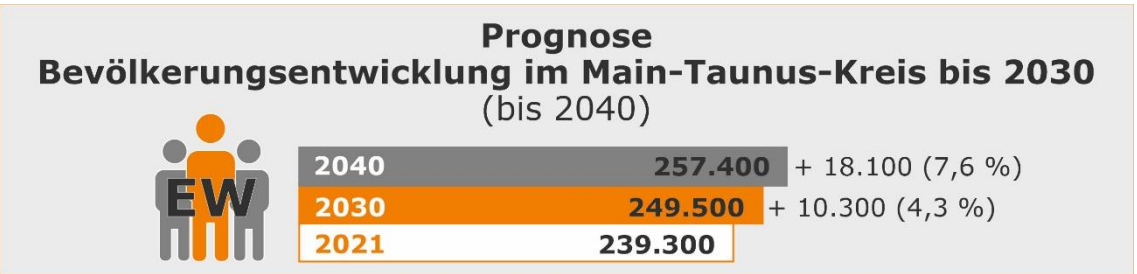


Abbildung 52: Bevölkerungsentwicklung im Main-Taunus-Kreis 2021 bis 2030[114]

Hinweis:
Aufgrund der kreisweiten Vergleichbarkeit wird für die Darstellung der (demografischen) Entwicklung der Einwohnerdaten auf Daten des Hessischen Statistischen Landesamtes zurückgegriffen. Basisjahr der Vorausschätzung ist das Jahr 2021. Es ist zu berücksichtigen, dass im Jahr 2014[115] im Vergleich zum Basisjahr 2021 eine etwas positivere Entwicklung im Main-Taunus-Kreis für die Jahre bis 2030 prognostiziert wurden ist.

10.2.2 Demografische Entwicklung

Für die Entwicklung nach Altersgruppen im Main-Taunus-Kreis für den Zeitraum 2021 bis 2030 sind folgende grundsätzliche Aussagen herauszustellen:[116]

- Ein überdurchschnittlicher Zuwachs von 6,8 % wird in der Altersgruppe der 6- bis unter 16-Jährigen und somit in der Gruppe der Schüler erwartet. Es ist somit, wenn es nicht zu Veränderungen in den Schulzeiten kommt, mit einer Zunahme des Beförderungsbedarfes in der Spitze zu rechnen.

[114] eigene Darstellung; Datenquelle: Hessisches Statistisches Landesamt (2023): Statistische Berichte. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Hessen bis 2070. Basisjahr 2021; Stand März 2023

[115] Hessisches Statistisches Landesamt (2014): Statistische Berichte. Bevölkerung in Hessen 2060. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Hessen bis 2030. Basisjahr 31.12.2014; Stand Mai 2016

[116] Hessisches Statistisches Landesamt (2023): Statistische Berichte. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Hessen bis 2070. Basisjahr 2021; Stand März 2023

- Auch in der Altersgruppe der 16 bis unter 20 Jahren wird ein Zuwachs von 8,8 % prognostiziert.
- Die Altersgruppe der Erwerbstätigen (30 bis unter 60 Jahren) soll hingegen insgesamt um 4,2 % zurück gehen, wobei innerhalb dieser Altersspanne von 30 Jahren unterschiedliche Entwicklungen zu erwarten sind. Die Bevölkerung im Alter von 30 bis unter 40 Jahren (plus 2,7 %) sowie 40 bis unter 50 Jahren (plus 6,3 %) soll bis zum Jahr 2030 wachsen, hingegen die Altersgruppe zwischen 50 und 60 Jahren um 17,8 % stark zurückgehen.
- Ein wesentlicher Zuwachs wird in der Altersgruppe der über 60-Jährigen um rund 15 % bis 2030, insbesondere in der Altersgruppe der 60- bis unter 65-Jährigen (plus 21,5 %), erwartet.

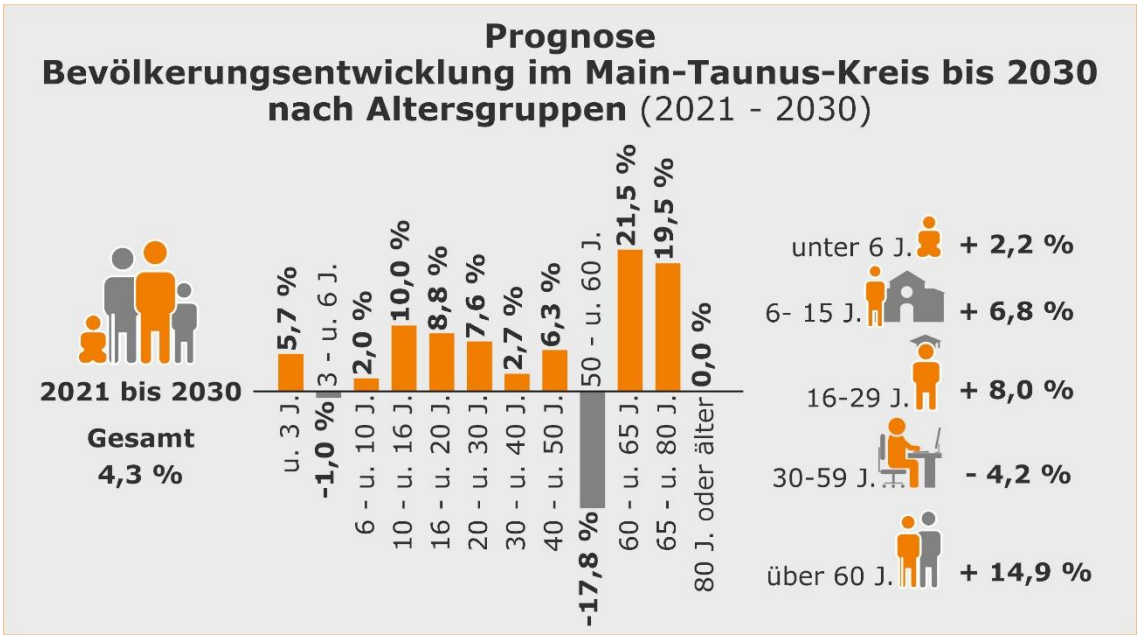


Abbildung 53: Bevölkerungsentwicklung im Main-Taunus-Kreis bis 2030 nach Altersgruppen[117]

10.2.3 Strukturentwicklung

Für die Nahverkehrsplanung sind weiterhin kommunale Planungsvorhaben mit verkehrserzeugender Wirkung von Relevanz. Die Angaben zu den bis zum Jahr 2030 angedachten Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden im Main-Taunus-Kreis stammen aus der Befragung der Städte und Gemeinden zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans (siehe Kapitel 2.8). Auswirkungen auf die Nachfragestrukturen im ÖPNV sind jedoch nur bedingt erkennbar.

117 eigene Darstellung; ebenda

Aus Sicht der Nahverkehrsplanung sollte sich die kommunale Strukturentwicklung konsequenter an den bereits vorhandenen oder geplanten ÖPNV-Achsen ausrichten (Stichwort: nahverkehrsorientierte Siedlungsentwicklung).

Wohnflächen-, Gewerbeflächenentwicklung und Entwicklung des Arbeitsmarktes

Wohnflächenentwicklung

In der folgenden Tabelle sind die größeren geplanten Siedlungserweiterungen in den Städten und Gemeinden im Main-Taunus-Kreis aufgelistet.

Tabelle 25: Vorhaben zur Wohnflächenentwicklung der Städte und Gemeinden im Main-Taunus-Kreis bis 2030

Stadt/ Gemeinde	Lage	Maßnahme	Größe	Realisierungs-zeitpunkt
Hofheim am Taunus, Kreisstadt	Marxheim, Neue Erschließungs-straße am Rande des Baugebiets Römerwiesen	neues Baugebiet	ca. 1.400 WE	ab 2027
Hattersheim am Main, Stadt	Hattersheim, Voltastraße/ An der Taunus-eisenbahn	Wohnbauflächen-entwicklung	454 WE	vsl. 2023/ 2024
	Hattersheim Schulstraße/ Lindenstraße	Wohnbauflächen-entwicklung	105 WE	vsl. 2023/ 2024
Bad Soden am Taunus, Stadt	Am Wasserturm/ Niederhofheimer Straße / Limes-spange	Bebauungsplan Nr. 78 "Sinai II und III"	ca. 300 WE	2025 bis 2028
Hochheim am Main, Stadt	Hochheim am Main, nördlicher Stadtrand	Entwicklung gemischtes Baugebiet "Rheingaubogen" für Wohnen	ca. 800 EW	2030

Gewerbeflächenentwicklung

In der folgenden Tabelle sind die geplanten Gewerbeflächenerweiterungen (größer 5 ha) in den Städten und Gemeinden im Main-Taunus-Kreis aufgelistet:

Tabelle 26: Vorhaben zur Gewerbeflächenentwicklung der Städte und Gemeinden im Main-Taunus-Kreis bis 2030[118]

Stadt/ Gemeinde	Lage	Maßnahme	Größe	Realisierungs-zeitpunkt
Hattersheim am Main, Stadt	Hattersheim, Voltastraße/ An der Taunus-eisenbahn	Gewerbeflächen-entwicklung	9,7 ha	vsl. 2023/ 2024
	Hattersheim, Heddingheimer Straße	Gewerbeflächen-entwicklung	7,3 ha	Bauleitplanver-fahren läuft noch
Bad Soden am Taunus, Stadt	Am Wasserturm/ Niederhofheimer Straße / Limes-spange	Bebauungsplan Nr. 78 "Sinai II und III" (eingeschränktes Gewerbegebiet)	6 ha	2025 bis 2028

Folgende Planungsvorhaben (Wirtschaftsentwicklung) sind weiterhin geplant:

- Entwicklung Börsenplatz in Eschborn Süd, Mergenthaler Allee mit 53.900 m² bis 2025,
- Entwicklung Eschborn Gate in Eschborn, Frankfurter Straße mit 60.000 m² bis 2025.
- Entwicklung Gewerbegebiet Diedenbergen, westlicher Ortsrand von Hofheim Diedenbergen mit 100.000 m²; zeitgleich ist eine Umwandlung der Industrieflächen an der Hattersheimer Straße in ein Wohngebiet geplant.

Einzelhandel

Im Main-Taunus-Kreis sind in den kommenden Jahren einzelne Erweiterungen im Bereich der Einzelhandelsstandorte vorgesehen. Im Zusammenhang mit geplanten Wohnflächenerweiterungen werden Einzelhandelsstrukturen in die Planungsvorhaben integriert. Diese einzelnen Erweiterungen der Einzelhandelsstandorte sind jedoch ausschließlich von lokaler Bedeutung und besitzen deshalb eher geringe ÖPNV-Relevanz.

118 ebenda

10.3 Allgemeine Trends der Mobilitätsentwicklung

10.3.1 Einfluss von Megatrends

Die zukünftige Mobilitätsentwicklung und damit die Gestaltung des Nahverkehrssystems im Main-Taunus-Kreis werden nicht nur von den örtlichen Rahmenbedingungen geprägt. Auch Megatrends[119] werden, mehr oder weniger intensiv, die Entwicklung beeinflussen. Strategische Planungen im Mobilitätssektor sollten diese globalen Trends aufgreifen und berücksichtigen.

Ein prägender Megatrend ist die „**Urbanisierung**". Immer mehr Menschen leben in der Stadt als auf dem Land. Städte werden immer mehr die kulturellen, ökonomischen und kreativen Zentren sein. Die Landflucht hält weiter an, Fachkräfte ziehen in die Städte. Die Stadtflucht ist jedoch nicht verschwunden und durch die Corona-Pandemie wieder verstärkt erkennbar, sie ist aber wesentlich geringer ausgeprägt. Die Zukunftsforschung geht davon aus, dass die Urbanisierung weiter zunehmen wird.[120] Insbesondere vor dem Hintergrund steigender Mietpreise in den Großstädten nimmt aber auch der Bevölkerungsanteil in den Stadt-Umland-Bereichen, wie im Main-Taunus-Kreis, zu.

Das Mobilitätsverhalten wird immer stärker durch den Trend zur „**Flexibilisierung**" geprägt. Dieser Trend bezieht sich auf die schrittweise Aufgabe bisher festgefügter Strukturen, um sich einer neuen Situation (z. B. Arbeitsmarkt, Wohnungsmarkt) anzupassen. Der Trend zur „**24-Stunden-Gesellschaft**" (auch „24/7-Gesellschaft" genannt) bedeutet eine Veränderung hin zu flexiblen Arbeits- und Freizeitmodellen. Immer mehr Menschen gehen mittlerweile mehr oder weniger häufig an Sonn- und Feiertagen ihrer Arbeit nach. Dienstleistungen, auch passende Mobilitätsangebote, werden in der Konsequenz rund um die Uhr erwartet.

Aktuell (Anfang 2024) ist es nicht verlässlich einschätzbar, wie sich bspw. die Auswirkungen der Pandemie-Situation und der aktuellen Krisen in Zukunft auf die Mobilität darstellen werden. Es ist aber eher wahrscheinlich, dass sich die hier benannten Trends nicht grundlegend ändern werden.

---

[119] Megatrends sind Veränderungen, welche die Gesellschaft, die Wirtschaft, die Wissenschaft, die Kultur usw. über längere Zeiträume, mehrere Jahrzehnte, prägen. Aktuell wird, je nach Quelle, von mehreren Arten an Megatrends gesprochen, von „Globalisierung", über „Mobilität" bis „Silver Society".
(siehe https://megatrends.fandom.com/de/wiki/Mobilit%C3%A4t)

[120] https://www.zukunftsinstitut.de/zukunftsthemen/megatrend-urbanisierung

10.3.2 Allgemeine Entwicklungen der Mobilität – Globaltrends

Aus bundesweiten, fundierten Studien, die letztmalig 2017 durchgeführt wurden und somit die Situation vor der Corona-Pandemie beleuchten, sind folgende, grundsätzlich auch heute noch gültige Globaltrends zur Entwicklung der Mobilität erkennbar:[121]

- Die sogenannte „Mobilitätsquote" (Anteil der Bürger, die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs waren) und die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person waren Ende der 2010er-Jahre erkennbar gesunken. Bemerkenswert ist, dass die Rückgänge in der „Mobilitätsquote" ggü. früheren Jahren am Wochenende höher ausfallen als an Werktagen. Diese Veränderungen sind vordergründig durch eine geringere Mobilitätsquote bei Kindern und Jugendlichen und von Haushalten mit niedrigem ökonomischen Status bedingt. Die Auswertungen für Hessen zeigten den gleichen Trend.
- Der ÖPNV war in seinem Modal-Split-Anteil in den vorherigen 15 Jahren von 8 % leicht auf 10 % gewachsen. Während in Metropolen der ÖPNV-Anteil 20 % beträgt, liegt er im ländlichen Raum (kleinstädtischer, dörflicher Raum) nur bei 5 %. In Hessen konnte im Landesdurchschnitt mit 11 % Modal-Split-Anteil für den ÖPNV, neben Brandenburg, der höchste Wert für ein Flächenland festgestellt werden.
- Der Führerschein-Anteil wurde vor allem in der Altersgruppe der unter 30-Jährigen ggü. früheren Generationen leicht, aber signifikant geringer. Bei den Senioren überschreitet er dagegen inzwischen die 80-Prozent-Marke.
- Bei den Senioren war die Automobilität weiter angewachsen, besonders erheblich in den höheren Altersgruppen. Im Gegensatz zu früheren Jahren fahren immer mehr ältere Frauen Auto.
- Die jüngeren Bevölkerungsgruppen zeigten demgegenüber eine höhere ÖPNV-Affinität auf als noch vor einigen Jahren, es wird zumindest in den großen Städten eine weitere Orientierung zur Multimodalität erwartet.

[121] Quellen:

- infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. Berlin und IVT Research GmbH Mannheim: Mobilität in Deutschland – Kurzreport; Studie für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2018
- infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. Berlin, IVT Research GmbH Mannheim und infas 360 GmbH Bonn: Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017; Studie für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019
- infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. Berlin, IVT Research GmbH Mannheim und infas 360 GmbH Bonn: Mobilität in Deutschland – Kurzreport Hessen; Studie für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2020

- Die Ausstattung mit Pkw war weiter gewachsen, insbesondere in den ländlichen Regionen. Mehr als 90 % der Haushalte besaßen im ländlichen Raum mindestens einen Pkw, nahezu 40 % sogar zwei oder mehr Pkw.
- Große Pkw nehmen im Bestand überdurchschnittlich zu, der mittlere Pkw-Besetzungsgrad verharrt bei 1,5 Personen.
- Der Anteil des Berufsverkehrs war Ende der 2010er-Jahre ggü. früheren Jahren durch ein Wachstum gekennzeichnet, was mit dem höheren Beschäftigungsniveau bei vergleichsweise gleichbleibender Gesamtbevölkerung zusammenhängt. Auch beruflich bedingte Wege zeigen einen deutlichen Zuwachs. Leicht zurückgegangen waren dagegen die Anteile der Freizeitwege und der Einkaufswege.

Für die Nahverkehrsplanung sind insbesondere zwei Effekte der Mobilitätsentwicklung von Bedeutung:

- die bereits länger bekannte, weiter wachsende Autoaffinität der Senioren
- sowie eine erkennbar gegenläufige Entwicklung bei jungen Erwachsenen mit einer geringer ausgeprägten Auto-Orientierung ggü. der Generation vor 10 bis 20 Jahren in der gleichen Lebensphase.

10.3.3 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität

Der demografische Wandel wird absehbar auch in den nächsten 10 bis 15 Jahren weiterhin deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Für die Nahverkehrsplanung haben die nachfolgend erläuterten, aus heutiger Sicht erkennbaren Entwicklungen eine Bedeutung:

- Aus Trendbetrachtungen wird augenfällig, dass die mobile Altersgruppe der jungen Erwachsenen (18-29-Jährige) sich durch einen rückläufigen Pkw-Besitz auszeichnet.[122] Dieser Effekt ist in den sehr großen Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es sinnvoll, dass sich der ÖPNV auch außerhalb der Metropolen auf diese, zahlenmäßig jedoch eher kleinere, Gruppe einstellt, die aber überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt.

[122] ebenda

- Durch die bereits heute schon bevölkerungsstarke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit bei hoher Autoaffinität in der Mobilität; in sich sehr differenziert zu betrachtende Altersgruppe) wird auf der einen Seite der Freizeitverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen. Neben der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV werden auch in den Bereichen der Fahrplaninformationen und des Fahrscheinvertriebs, sowie bei der Ausgestaltung des Fahrplanangebots modifizierte Strategien notwendig werden.

Die Auswirkungen dieser soziodemografischen Prozesse auf das Mobilitätsgeschehen werden in der Regel nicht schlagartig auftreten, sondern verlaufen kontinuierlich und je nach Teilregion mit verschiedenen Geschwindigkeiten (Ausnahmen sind beispielsweise Standortschließungen (Betriebe, Schulstandorte usw.) und dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem Ort).

Bezogen auf das Nachfragepotenzial der über 60-Jährigen für den ÖPNV, sind folgende generellen Aussagen festzuhalten:

- Das Fahrgastaufkommen der Senioren ist in den vergangenen Jahren – trotz demografischen Wandels und attraktiver Seniorentickets – zurückgegangen, weil Senioren in ihrem Leben länger den eigenen PKW nutzen. Nach Einschätzung der Verkehrswissenschaft wird die ältere Bevölkerung auch zukünftig durch eine höhere Autoaffinität als frühere Generationen gekennzeichnet sein. Hinzu kommen neue Mobilitätsangebote, wie E-Bikes, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. In der Konsequenz heißt dies für den ÖPNV, dass die in der Vergangenheit in der Branche häufig als „treue Stammkunden" betrachteten Senioren gerade in städtischen Räumen stärker zu „wahlfreien Verkehrsteilnehmern" werden. Diese haben auch höhere Ansprüche an den ÖPNV, nicht nur bezüglich der Barrierefreiheit, sondern auch im Hinblick auf Merkmale wie Komfort, Angebotstransparenz, Verfügbarkeit und vor allem gute Erreichbarkeit individueller Ziele. Dabei spielen kurze Wege sowie die Erreichbarkeit topographisch bewegter Orte eine wichtige Rolle.
- Hochbetagte befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse im Status quo kaum/ nicht mit dem ÖPNV. Dies liegt jedoch oftmals am Wohnstandort und nicht am ÖPNV-Angebot (Wohnstandorte älterer Menschen (Hochbetagter) ausgerichtet an den Mobilitätseinschränkungen).
- Die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird zukünftig möglicherweise weiter an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kern- und Innenstädte mit vielfältiger Infrastruktur).

10.4 Entwicklung des ÖPNV in Zeiten der Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie und deren Folgen haben seit 2020 das Mobilitätsverhalten in Deutschland merklich verändert. Der ÖPNV war zumindest bis 2022 der offensichtliche Verlierer dieser Veränderungen.[123] Im bundesdeutschen Durchschnitt hat sich der ÖPNV-Anteil am Mobilitätsverhalten von 10 % aus der Vor-Corona-Zeit auf 5 % im Mai 2020, auf 8 % im Oktober 2020 und auf 7 % im Mai 2021 vermindert.[124]

Der ÖPNV hatte dabei insbesondere bei den sog. „wahlfreien Mobilitätsteilnehmenden" und in Haushalten mit hohem ökonomischem Status (2017: ÖPNV-Modal-Split 8 %; Mai 2021: 2 %) Anteile verloren. Für niedrige Einkommensgruppen hat der ÖPNV in der Pandemie-Zeit dagegen weiterhin eine hohe Bedeutung und verliert dort auch weniger an Fahrgästen.

Fehlende Aktivitäten und daraus resultierende fehlende Mobilitätsbedarfe, aber auch die subjektiv empfundene Unsicherheit im ÖPNV, beispielsweise durch eine nicht sichergestellte Abstandswahrung, wurden als wichtige Gründe für den immensen Fahrgastrückgang gesehen. Es wurden seit Beginn der Pandemie nicht nur weniger Wege zurückgelegt, sondern diese Wege nun auch vermehrt mit dem eigenen Pkw oder zu Fuß bzw. mit dem Rad bewältigt.

In 2022 konnte der ÖPNV einige seiner dramatischen pandemiebedingten Verluste aufholen, begünstigend könnte hier das Neun-Euro-Ticket gewirkt haben.[125] In 2023 ist eine weitere Erholung festzustellen, die jedoch regional sehr unterschiedlich eingetreten ist. Im RMV-Gebiet haben sich in 2023 die Fahrgastzahlen ggü. dem Vorjahr weiter gesteigert. *„Mit dem im Mai 2023 eingeführten Deutschland-Ticket liegen die Fahrgastzahlen annähernd auf Vor-Corona-Niveau.* Die Erholung der Fahrgastnachfrage trotz Homeoffice-Effekt wäre *ohne Deutschland-Ticket nicht denkbar gewesen*".[126]

Zum jetzigen Zeitpunkt kann jedoch nicht belastbar prognostiziert werden, wie sich das Verhalten der (auch früheren) ÖPNV-Nutzenden, die ihre Nutzung in der Pandemie reduziert hatten, sich in Zukunft entwickeln wird. Inwieweit das Deutschlandticket mittel- und langfristig Wirkung zeigen wird, bleibt abzuwarten.

---

123 Zehl, Franziska; Weber, Patrick: Mobilitätsreport 03, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Oktober, Ausgabe 15.12.2020, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF

124 Knie, Andreas; Zehl, Franziska; Schelewsky, Marc: Mobilitätsreport 05, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juli, Ausgabe 16.08.2021, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF

125 Silvio Suckow und Sarah George: Mobilitätsreport 08, Homeoffice und digitale Mobilität als das neue Normal? – Ergebnisse von Panel-Befragungen zur Mobilität, Mai 2023, Ausgabe 26.05.2023, Bonn

126 https://www.rmv.de/c/de/informationen-fuer-journalisten/presse/aktuelle-pressemitteilungen/07022024-deutschland-ticket-bringt-fahrgaeste-zurueck

Viele Unwägbarkeiten bleiben bestehen, insbesondere die Fragen:

- Bleibt der Trend zum Homeoffice stabil?
- Werden Online-Handel und Online-Dienstleistungen weiter zunehmen?
- Hat der zunehmend unzuverlässigere Betrieb im Nah- und Fernverkehr bleibende Auswirkungen auf das Nutzendenverhalten?

10.5 Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens im Main-Taunus-Kreis

Für die weitere Entwicklung der ÖPNV-Nutzung sind folgende Trends in der bevölkerungsstrukturellen Entwicklung bis 2030 als maßgebend herauszustellen:

- Die Bevölkerung im Main-Taunus-Kreis wird in der Summe voraussichtlich einen leichten Zuwachs aufweisen.
- Die Schülerzahlen werden steigen.
- Die Zahl der jungen Erwachsenen, welche zumindest in den urbaneren Räumen durch eine zurückgehende Autoaffinität geprägt sind, nimmt ebenfalls leicht zu.
- Die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter bis 60 Jahren werden hingegen weniger. Vor allem in der Altersgruppe der 50 bis 60-Jährigen ist ein deutlicher Rückgang festzustellen.
- Die Zahl der Senioren, welche eine zunehmende Autoaffinität zeigen, wird merklich anwachsen.

Aus den dargestellten Globaltrends und den absehbaren regionalen und lokalen Entwicklungen lassen sich Trends zur Entwicklung der ÖPNV-Affinität und der ÖPNV-Nachfrage im Main-Taunus-Kreis ableiten (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot). In den Altersgruppen der 30- bis 60-Jährigen ist von einem leichten Anstieg der ÖPNV-Affinität auszugehen. Die quantitative ÖPNV-Nutzung wird sich nur bei den Hochbetagten (älter 80 Jahre) zumindest leicht erhöhen (bedingt durch Bevölkerungswachstum in dieser Altersgruppe). In den mittleren Altersgruppen sollte die ÖPNV-Nutzung stabil bleiben.

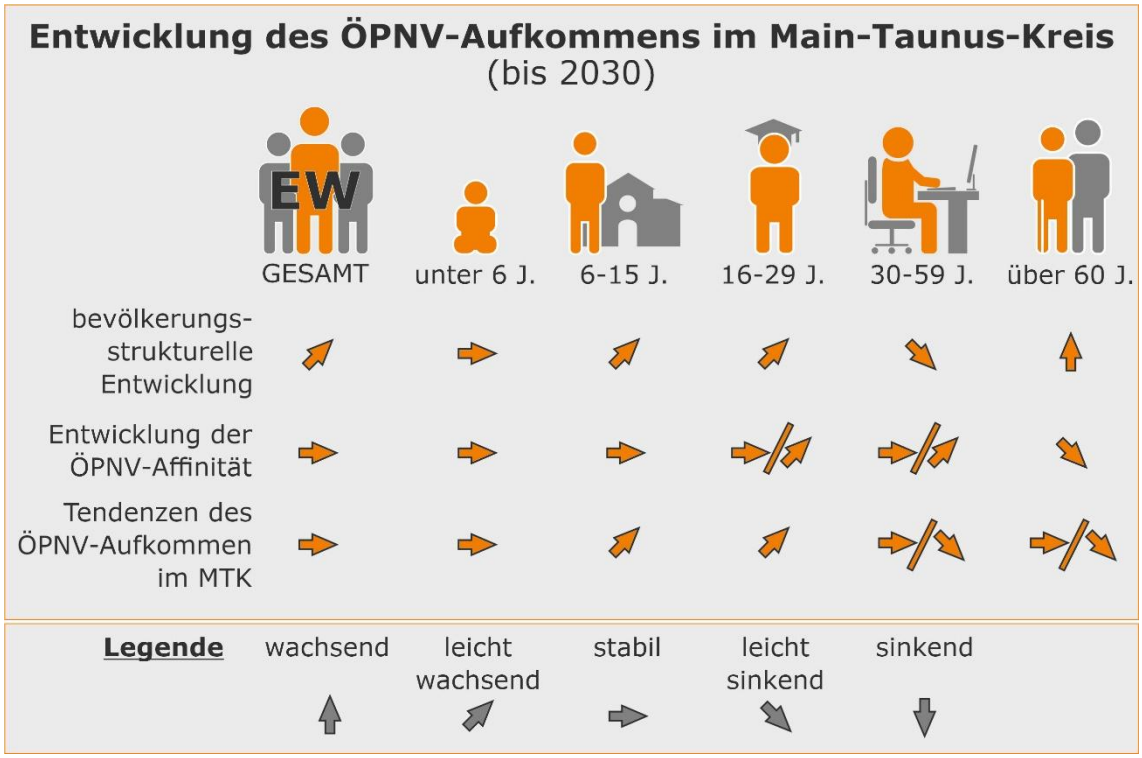


Abbildung 54: Trends der Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens nach Altersgruppen im Main-Taunus-Kreis bis 2030 (gutachterliche Einschätzung)

Die demografischen Rahmenbedingungen im Main-Taunus-Kreis ändern sich eher zuungunsten des ÖPNV. Um eine Stabilisierung des heutigen Anteils des ÖPNV im Kreisgebiet am Gesamtverkehr absichern zu können, ist vor dem Hintergrund der zu erwartenden demografischen Entwicklungen ein Ausbau des Angebotes und eine Verbesserung der Qualität vorzusehen. Im Mittelpunkt des Handelns sollte eine höhere Attraktivität insbesondere für die wahlfreien Kunden stehen. Für eine signifikante Steigerung des ÖPNV-Anteils wäre jedoch ein merklicher Angebotsausbau erforderlich.

11 Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum

11.1 Stand der Barrierefreiheit im Main-Taunus-Kreis

Im Main-Taunus-Kreis ist ein hoher Standard in der Barrierefreiheit des ÖPNV vorhanden, auch wenn das Level der „vollständige Barrierefreiheit" noch nicht erreicht ist. Im Bereich der Fahrzeuge konnte, nach dem aktuellen Stand der Technik, weitreichend die Barrierefreiheit geschaffen werden. Bei den Haltestellen wurde, basierend auf den seit 2014 von der MTV gesteuerten Prozess, ein Ausbaustand von zwei Drittel der Haltestellen erreicht (siehe Kapitel 3.7.2). Ein großer Handlungsbedarf besteht im Bereich der digitalen Fahrgastinformationen.

Nachfolgend werden, ausgehend vom erreichten Stand, im Kontext mit den gesetzlichen Vorgaben Leitlinien festgelegt, die Anforderungen an die „vollständige Barrierefreiheit" differenziert in vier Maßnahmenfelder (siehe Abbildung 55) formuliert, die Verantwortlichkeiten aufgezeigt und (temporär begrenzte) Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit" benannt. Berücksichtigung findet dabei ggü. dem NVP 2014 auch die Weiterentwicklung des Standes der Technik.

11.2 Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit" wurde in der Vergangenheit im Verkehrsbereich in der Außendarstellung meist auf die Benutzergruppe der Rollstuhlnutzenden sowie teilweise auch der Gehbehinderten fokussiert („behindertengerecht" gleich „rollstuhlgerecht"). Um allen Benutzergruppen des ÖPNVs gerecht zu werden, muss das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV jedoch breiter gefasst werden. In der konsequenten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG, § 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Menschen, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung).[127]

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV in der allgemein üblichen Weise zu gewährleisten.

[127] Vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt" des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.08.2021 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr" im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden NVP.

„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 1.1.2022 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. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen."

Das Hessische ÖPNVG gibt zur Berücksichtigung des Themas im NVP in § 14, Abs. 4 vor:

Die Nahverkehrspläne sollen mindestens enthalten:

….

5. Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots nach § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes,

….

Der Begriff „vollständige Barrierefreiheit" ist nicht im Sinne einer gesetzlichen Grundlage definiert. „Vollständig" ist in diesem Zusammenhang als übergreifend zu verstehen, das bedeutet, es umschließt begrifflich alle funktionellen Bereiche des beschriebenen Rechtsobjektes ÖPNV – also Fahrzeuge, Fahrgastinformation, Tarif- und Fahrplangestaltung und zentral die bauliche Gestaltung und Ausstattung der Infrastruktur (siehe Abbildung 55).

Die für die Nahverkehrsplanung angenommene Definition von Barrierefreiheit ergibt sich aus den § 4 und 8 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG):

„§ 4 Barrierefreiheit

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 Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig."

„§ 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr

(…)

(5) Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt."

Weitere Regelungen enthält das Hessisches Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz - HessBGG vom 20. Dezember 2004).

Der NVP muss mit den im PBefG geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Herstellung bzw. Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV" übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Zu beachten ist, dass die Aufgabenträger gemäß PBefG vordergründig für die Planung (Planungsgebot), nicht aber unmittelbar für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit" zuständig sind. Aus dem NVP ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.[128]

Der Gesetzgeber hat im PBefG keine (neue) fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit" bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiterentwickeln.[129] Die Schaffung der „Barrierefreiheit" ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste. Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit" im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Benutzergruppen mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.

Die Herstellung und Sicherstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV umfasst ausdrücklich nicht nur die Fahrzeuge und Haltestellen, sondern weitere Maßnahmenfelder (siehe Abbildung 55).

---

128 Siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

129 ebenda

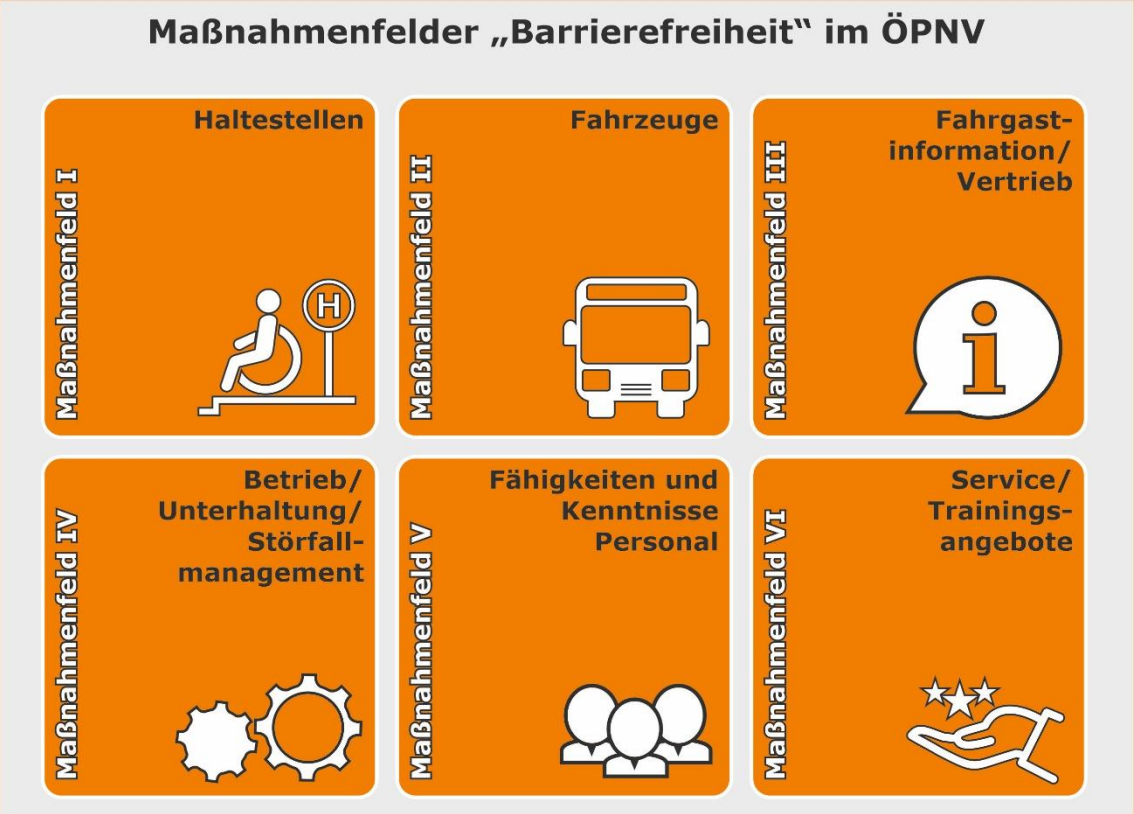


Abbildung 55: Maßnahmenfelder „Barrierefreiheit" im ÖPNV

Im Main-Taunus-Kreis sind für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV zuständig:

- **Maßnahmenfeld „Haltestellen"**: unterschiedliche Zuständigkeiten:
  - für die bauliche Ausführung die Straßenbaulastträger (i. d. R. Städte und Gemeinden)
  - für die Ausstattung mit Haltestellen-Masten die MTV
- **Maßnahmenfeld „Fahrzeuge"**: die Verkehrsunternehmen (die MTV formuliert über den NVP bzw. über die Vergabeverfahren die Anforderungen hinsichtlich der Fahrzeugausstattung; für die regionalen Buslinien erfolgt die Festlegung der Vorgaben durch den RMV),
- **Maßnahmenfeld „Fahrgastinformation/ Vertrieb"**: die Verkehrsunternehmen (die MTV formuliert über den NVP bzw. über die Vergabeverfahren die Anforderungen; im regionalen Kontext durch den RMV), für DFI Verantwortlichkeit bei MTV,
- **Maßnahmenfeld „Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement"**: die Verkehrsunternehmen (die MTV formuliert über den NVP bzw. über die Vergabeverfahren die Anforderungen; im regionalen Kontext durch den RMV) sowie bei den Haltestellen die Straßenbaulastträger und die Verkehrsbehörden,
- **Maßnahmenfeld „Fähigkeiten und Kenntnisse Personal"**: die Verkehrsunternehmen (die MTV formuliert über den NVP bzw. über die Vergabeverfahren die Anforderungen; im regionalen Kontext durch den RMV),

- **Maßnahmenfeld „Service/ Trainingsangebote"** (für Nutzende mit Mobilitätseinschränkungen): die MTV und die Kommunen.

Die Wirkung der Maßnahmenfelder zur Sicherung der Barrierefreiheit ist im Zusammenspiel sehr komplex und wird durch mehrere Akteure geleistet.

11.3 Schaffung barrierefreier Wegeketten

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist (siehe Abbildung 56).

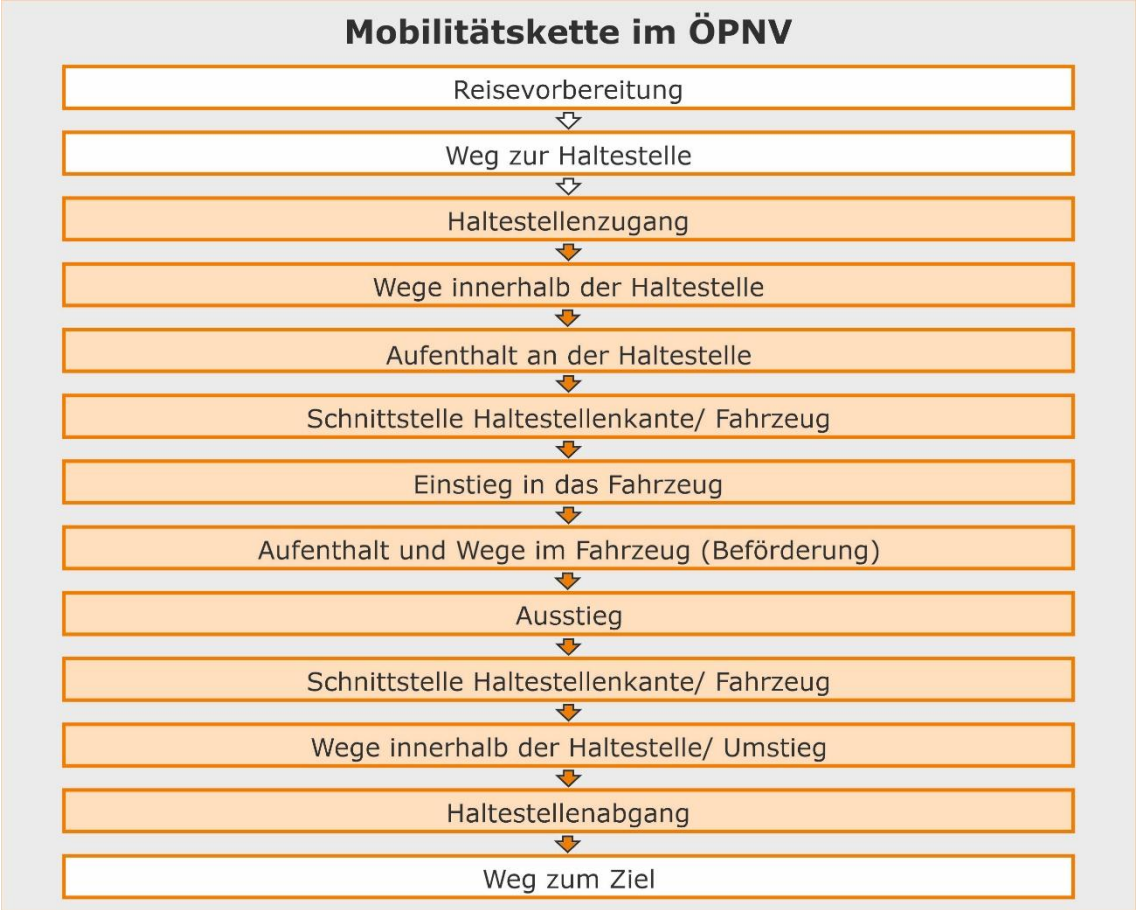


Abbildung 56: Mobilitätskette im ÖPNV[130]

130 eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

11.4 Anforderungen von Nutzenden mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Benutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „Designs für alle" zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt.[131]

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Anforderungen, die bei der Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur im Optimalfall zu beachten sind, dargestellt. Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs" prioritär zu berücksichtigen sind.

Tabelle 27: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV" aus Sicht verschiedener Benutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen[132]

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	**wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Benutzergruppe**
Gehbehinderte Menschen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	• niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante; maximal zulässiges Spalt- und Stufenmaß gemäß DIN 18040-3: 5x5 cm • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug • Haltestangen und -griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge/ Stellflächen • rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen

131 VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

132 Quellen:

- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012
- Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf)

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	**wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Benutzergruppe**
Blinde und sehbehinderte Menschen	• (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung) • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren • Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit • Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • weiterführende Anforderungen für andere Mobilitätseinschränkungen gelten auch für diese Benutzergruppe (z. B. leicht begehbare Oberflächen (rutschhemmend), niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg/ Ausstieg)
Rollstuhlnutzende	• niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen); maximal zulässiges Spalt- und Stufenmaß gemäß DIN 18040-3: 5x5 cm • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie (soweit vorhanden) Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster • niveaugleiche, nahezu stufenfreie und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug • ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Aufzügen (180°-Wende ermöglichen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechnik

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	**wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Benutzergruppe**
Rollstuhlnutzende (Fortsetzung)	• leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) • ausreichende Durchfahrtsbreiten • horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)
Schwerhörige bzw. gehörlose Menschen	• Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise • weiterführende Anforderungen für andere Mobilitätseinschränkungen gelten auch für diese Benutzergruppe (z. B. leicht begehbare Oberflächen (rutschhemmend), niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg/ Ausstieg)
Greifbehinderte Menschen	• Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten • weiterführende Anforderungen für andere Mobilitätseinschränkungen gelten auch für diese Benutzergruppe (z. B. leicht begehbare Oberflächen (rutschhemmend), niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg/ Ausstieg)
Kleinwüchsige Menschen	• Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedien-elementen • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglich-keiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltemög-lichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen) • weiterführende Anforderungen für andere Mobilitätseinschränkungen gelten auch für diese Benutzergruppe (z. B. leicht begehbare Oberflächen (rutschhemmend), niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg/ Ausstieg)

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	**wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Benutzergruppe**
Menschen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	• Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Aufzügen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen • ausreichende Bewegungsflächen • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von (vorhandenen) Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Aufzügen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen)
Menschen mit Gleichgewichtsstörungen	• ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) • Absicherung von Höhenunterschieden • weiterführende Anforderungen für andere Mobilitätseinschränkungen gelten auch für diese Benutzergruppe (z. B. leicht begehbare Oberflächen (rutschhemmend), niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg/ Ausstieg)
Menschen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Menschen mit Lernschwierigkeiten	• einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von (vorhandenen) Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Aufzügen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme) • leichtverständliche Sprache/ Schrift • weiterführende Anforderungen für andere Mobilitätseinschränkungen gelten auch für diese Benutzergruppe (z. B. leicht begehbare Oberflächen (rutschhemmend), niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg/ Ausstieg)

Neben den in Tabelle 27 aufgeführten Mobilitätseinschränkungen im engeren Sinne gibt es weitere Fahrgäste, die der Gruppe der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im weiteren Sinne zugerechnet werden. Diesen wird die Benutzung des ÖPNV durch Herstellung der Barrierefreiheit ebenfalls erleichtert. Zu dieser Gruppe zählen z. B.:

- ältere Menschen,
- Fahrgäste mit Gepäck,
- Fahrgäste mit Kinderwagen,
- Fahrgäste mit Fahrrädern,
- Fahrgäste mit Einkaufstrolleys,
- Schwangere,
- ortsunkundige Menschen und
- Menschen mit temporären Einschränkungen (z. B. nach Operationen).

11.5 Leitlinien zur Schaffung der "vollständigen Barrierefreiheit" im ÖPNV

Mit den nachfolgend beschriebenen „Leitlinien" legen der Aufgabenträger Main-Taunus-Kreis und die MTV als lokale Nahverkehrsorganisation fest, welche Zielsetzungen er selbst bei der Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV verfolgen und welche Grundsätze sie dabei anwenden wollen. Die „Leitlinien" werden dabei als „bestimmende Grundregeln" für das eigene Handeln und als richtungweisende Handlungsorientierung für die Realisierung durch Dritte, z. B. Verkehrsunternehmen, verstanden.

Als Leitziel für den langfristigen Planungshorizont wird die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen „**vollständig barrierefreien ÖPNV**" definiert. Zu diesem Personenkreis gehören ausdrücklich auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es die Zielsetzung kontinuierlich und sukzessive

- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess,
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bzw. deren Vertretungen) und
- im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten,

zu erreichen.

Aus dem im NVP-Prozess entwickelten „Leitbild der Nahverkehrsplanung" (siehe Modul C des NVP) ergeben sich in diesem Kontext folgende konkrete Zielsetzungen:[133]

- kurzfristig: vollständig barrierefreie MTV-Webseite
- kurzfristig: 80 % barrierefrei nutzbare Haltestellen[134]
- mittelfristig: 100 % barrierefrei nutzbare Haltestellen[135]
- mittelfristig: Bedarfsverkehr vollständig barrierefrei
- mittelfristig: Erweiterung der barrierefreien Fahrgastinformationen (digitale Angebote)
- mittelfristig: vollständig barrierefreie Verknüpfungspunkte.

Das politisch vom Gesetzgeber im PBefG für Ende 2021 formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit" konnte im Nahverkehrsraum, insbesondere im Haltestellenausbau, unter den bisherigen Rahmenbedingungen mit den eingeschränkten Finanz- und Personalressourcen noch nicht erreicht werden. Weiterhin ist zu beachten, dass an nicht wenigen Haltestellen ein weiterer Handlungsbedarf zur Herstellung der „vollständigen Barrierefreiheit" besteht.

Folgende Leitlinien zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV" werden formuliert.[136]

1. Strategisches Ziel ist die Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV

Der Aufgabenträger verfolgt für die in seinem Verantwortungsbereich liegenden Verkehre langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Menschen mit Mobilitätseinschränkung „vollständig barrierefreien ÖPNV".[137] Die Erreichung des Ziels ist langfristig angelegt und soll kontinuierlich und ohne vermeidbare Verzögerungen erreicht werden. Hiermit verbunden ist die Schaffung und Sicherung

- einer barrierefreien Auffindbarkeit, eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit,
- für alle Benutzergruppen,
- entsprechend den allgemein anerkannten „Regeln der Technik",

133 Hinweis: kurzfristig: (Mitte 2020er Jahre); mittelfristig (2030); langfristig (2040)

134 Ohne Einrechnung der Haltestelle mit im NVP definierter Ausnahme

135 ebenda

136 Die hier definierten Anforderungen entsprechen der vollständigen Barrierefreiheit

137 Hinweis: Der Main-Taunus-Kreis ist ausdrücklich nicht für die Umsetzung der Barrierefreiheit an den Haltestellen zuständig. Die Zuständigkeit liegt hier bei den Straßenbaulastträgern bzw. den Gemeinden.

- mit einer weitgehend flächendeckenden Gewährleistung im Stadtgebiet (mit Ausnahme von Haltestellen und Fahrzeugen ohne (erkennbare) Bedeutung für die Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im engeren Sinne),
- flankiert mit barrierefreien Informationsketten.

2. Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV dienen allen Fahrgästen („Design für alle")

Die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV beinhaltet mit dem Anspruch „Design für alle" einen Gestaltungsprozess, welcher die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für möglichst alle Fahrgäste verbessert.

Vorzusehen ist eine umfassende Berücksichtigung der Belange aller Benutzergruppen und dass die Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Benutzergruppe führt. Die konsequente Schaffung der „vollständigen Barrierefreiheit" wird in diesem Kontext als längerfristiger Prozess verstanden. Aufgrund unterschiedlicher und tlw. widersprüchlicher Nutzungsanforderungen sind barrierefreie Lösungen meist auch als Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Benutzergruppen zu entwickeln. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der „Stand der Technik" ggf. für einzelne Mobilitätseinschränkungen aktuell keine optimale Lösung ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird.[138] Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen funktional brauchbare, wirkungsvolle Kompromisslösungen angestrebt werden.

3. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten als Planungsanspruch

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten (siehe Abbildung 56) inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten (insbesondere Fußwege zu/ von den Haltestellen) sind bei allen Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen und Abstimmungen mit den betroffenen Maßnahmenträgern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen. ÖPNV-Anlagen, -Fahrzeuge und -Angebote, die noch nicht barrierefrei auffindbar, zugänglich und/ oder nutzbar sind, müssen für die Betroffenen über eine Informationsquelle identifizierbar sein, damit diese Barrieren bereits vor Fahrtantritt als nicht barrierefrei erkennbar sind (z. B. Infos in der Fahrtauskunft oder auf der Homepage; sukzessive Realisierung des Grundsatzes entsprechend der technischen Machbarkeit).

4. Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen

[138] Siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

Der Fokus des weiteren Infrastrukturausbaus liegt verstärkt auf den Haltestellen mit hoher Fahrgastfrequentierung, insbesondere auch wichtige Verknüpfungspunkte, und/ oder im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtungen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

5. Umsetzung mit regelmäßigem Abgleich der Prioritätenbildung mit den Straßenausbauprogrammen

Die Prioritätenreihung ist regelmäßig/ turnusmäßig einer Revision zu unterziehen und mit dem festgestellten Straßenerneuerungsbedarf/ anstehenden Baumaßnahmen abzugleichen.
Bei der Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen ist eine höchstmögliche Flexibilität im Kontext mit anstehenden Tiefbaumaßnahmen zu gewährleisten. Haltestellen mit geringerer Priorität können ggf. bei anstehenden Straßenbaumaßnahmen vorgezogen werden.

6. Buskap als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen zu bevorzugen

Buskaps, deren Kante spaltarm[139] anfahrbar ist (insbesondere Fahrbahnrandhaltestellen), sind zu bevorzugen, da sie eine optimale Barrierefreiheit gewährleisten. Vorhandene Busbuchten sind, wenn diese baulich zu kurz für eine spaltarme Anfahrbarkeit ausgebildet sind, insbesondere an den nachfragestarken Haltestellen als Buskap/ Fahrbahnrandhaltestelle oder mit normgerechter Länge auszubauen.

Busbuchten sollen als Neubau bzw. Umbau aus Sicht der Barrierefreiheit nur noch an Hauptverkehrsstraßen mit sehr hoher Verkehrsbelastung und/ oder Geschwindigkeiten von über 50 km/h sowie an Haltestellen mit betrieblich erforderlichen Standzeiten vorgesehen werden und sind normgerecht auszuführen.

Exkurs: Busbucht/ Anfahrbarkeit der Haltestellen

Busbuchten haben hinsichtlich der Herstellung der barrierefreien Nutzbarkeit einige Nachteile ggü. Fahrbahnrandhaltestellen/ Buskaps. Busbuchten müssen bspw. für Standardlinienbusse eine Regellänge von mindestens 88,70 m aufweisen, um eine parallele, spaltarme Anfahrt an den Bordstein ermöglichen zu können. In der Praxis sind die Buchten häufig wesentlich kürzer und/ oder die nutzbare Länge wird durch ordnungswidrig parkende Fahrzeuge noch verkürzt. In der Folge können die Busse fahrdynamisch nicht optimal die Kante anfahren und die Fahrgäste müssen Spaltbreiten von deutlich über 10 cm überwinden.

Busbuchten besitzen mit ihrer Regellänge und der Aufweitung im Straßenraum einen wesentlich höheren Platzbedarf, sowohl in der Länge (Inanspruchnahme von Parkplätzen) als auch in der Breite (Gehwegbreiten), als andere Haltestellentypen. Ihre Baukosten liegen wesentlich oberhalb von Buskaps/

139 „spaltarm" im Sinne der Barrierefreiheit: Restspalt < 5 cm; als „spaltfrei" gilt ein Restspalt < 3 cm

Fahrbahnrandhaltestellen. Auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zeigen Busbuchten schlechtere Ergebnisse. Untersuchungen belegen, dass die Unfallkosten bei Busbuchten innerörtlich mehr als doppelt so hoch liegen wie bei Buskaps/ Fahrbahnrandhaltestellen.[140] Weitere Nachteile besitzen Busbuchten hinsichtlich der Fahrdynamik und bezüglich des Winterdienstes (höherer Aufwand zum Freimachen nach Schneefall).

7. Anforderung „Barrierefreiheit" erfordert konsequente Absicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit der Infrastruktur im laufenden Betrieb

Die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV wird nicht nur durch die Schaffung baulicher und technischer Voraussetzungen alleine gewährleistet, sondern ist durch

- eine regelmäßige Reinigung,
- eine turnusmäßige Wartung,
- eine unverzügliche Schadensbeseitigung und
- einen ausreichenden Winterdienst zu sichern.

Die Zuständigkeit für Reinigung, Wartung, Schadensbeseitigung und Winterdienst ist operativ festzulegen.

8. Festlegung von allgemeinen Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit"

Die Zielvorgaben des NVP erfordern die Festlegung von (ggf. auch vorläufigen) Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit". Die festgelegten Ausnahmen müssen nachvollziehbar begründet sein. Ausnahmen sind insbesondere in Erwägung zu ziehen

- bei problematischen örtlichen Gegebenheiten (z. B. problematische Topographie, schmale Gehwege),
- längeren Fristen für Planung der Maßnahmen bzw. Beschaffung der Fahrzeuge,
- unverhältnismäßig hohen Kosten im Einzelfall,
- (aktuell noch) fehlenden technischen Lösungen für die Schaffung der Barrierefreiheit.

Weitere Ausführungen siehe Kapitel 11.7.1.

[140] Zentrales Handbuch Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement; Kapitel 4.9.5.12 Bushaltestellen; https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2022-03/zentrales_handbuch_kap_4.9_stand_ab_2018-10-17_0.pdf

11.6 Anforderungen zur Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV (Optimallösung der Barrierefreiheit)

11.6.1 Maßnahmenfeld „Haltestellen"

An Bushaltestellen bestehen im Sinne der vollständigen Barrierefreiheit folgende Anforderungen:

- Regelausbildung als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestelle mit spaltarmer Anfahrbarkeit
- Busbuchten sollen nur neu gebaut bzw. umgebaut werden: an Hauptverkehrsstraßen mit sehr hoher Verkehrsbelastung und/ oder Geschwindigkeiten von über 50 km/h oder wenn sie aus betrieblichen Gründen, z. B. für Standzeiten, zwingend erforderlich sind
- neu gebaute Busbuchten sind in normgerechter Länge auszubauen, damit die Haltestellenkante spaltfrei anfahrbar ist (zur Reduzierung der Haltestellenlänge sollen hierzu auch Ausbauformen, wie Haltestellentasche oder Sägezahnprinzip, in Betracht gezogen werden); Busbuchten mit nicht normgerechter Länge sind als „nicht barrierefrei" anzusehen (spaltfrei: Restspalt 5 cm gemäß DIN 18040-3)
- Regellösung: Bordhöhe 22 cm; (Reststufe/ Restspalte max. 5 cm); Höhendifferenzen > 5 cm bis 10 cm sind im Einzelfall zulässig, wenn der Einsatz der Klapprampe eine ungehinderte Zugänglichkeit des Fahrzeuges für Menschen mit Rollstuhl sicherstellt
- an Haltestellen mit Gehwegbereichen bzw. Wartebereichen von unter 2,50 m Breite/ Tiefe an der Tür 2 sind zwingend Bordsteine mit Höhe von 22 cm vorzusehen, da zur Herstellung der Barrierefreiheit die Klapprampe hier nicht einsetzbar ist (wenn Bordstein 22 cm nicht realisierbar ist, muss Haltestelle in der Konsequenz als „nicht barrierefrei" eingestuft werden
- Ausbildung der Borde: Verwendung von niederflurgerechten Bordsteinen, die eine Zwangsführung zulassen, ohne den Reifen zu schädigen (Oberfläche der Seitenwand muss eine dauerhafte Glattheit aufweisen; den Fahrern wird das zielgenaue Anfahren erleichtert, wenn Sonderborde mit Spurführung vorhanden sind), Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein) sowie visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten
- taktil und visuell kontrastierende Leitsysteme (Bodenindikatoren) mit Ausführung nach DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum mit den Elementen Auffindestreifen, Einstiegsfeld und Leitstreifen; Auffindestreifen sind über die gesamte Gehwegbreite, nahtlos bis zur Hauskante/ Grundstückskante zu verlegen

- in Bereichen mit ausgeprägt strukturierten Bodenbelägen und/ oder in für Blinde in der Nutzung des Blindenstocks unklaren Situationen ist der Auffindestreifen mit einer Breite von 90 cm auszubilden
- taktile Leitsysteme müssen in ihrem Verlauf durchgängig frei von störenden Einbauten, Hindernissen und Unterbrechungen sein (z. B. Verkehrsschilder, Beleuchtungsmasten),
- bei Gehwegbreiten kleiner 2 m kombinierte Ausgestaltung aus Auffindestreifen und Einstiegsfeld mit Rippenplatten in Querverlegung (kein separates Einstiegsfeld)
- barrierefrei zugängliches Haltestellenumfeld (damit Betroffene die Haltestelle überhaupt erreichen können)
- Längsneigung im Haltestellenbereich max. 3 %, bei Neigungen bis 6 % sind alle 10 m Zwischenpodeste erforderlich
- Verstärkung des Fahrbahnaufbaus (inkl. An- und Abfahrtsbereich) zur Vermeidung von Spurrillen, z. B. durch hochfesten Beton oder entsprechend wirksamen Asphalt
- Breite/ Tiefe der Wartefläche mindestens 2,50 m; unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten Durchgangsbreiten mind. 1,50 m, Mindestdurchgangsbreite an Hindernissen von 0,90 m
- ausreichende Bewegungsräume für Menschen mit Rollstuhl (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der zweiten Tür mit 2,00 x 2,00 m, im Ausnahmefall 1,50 x 1,50 m), zu beachten ist die Flächeninanspruchnahme der fahrzeugseitigen Rampe
- rutschfeste Bodenbeläge
- ausreichende Beleuchtung der Haltestellenbereiche
- stufenfreie Erreichbarkeit des Fahrgastunterstandes
- an Fahrgastunterständen mit Glasscheiben kontrastierende Markierungen nach DIN 32975 (zwei kontrastreiche Streifen; Anordnung in Höhe 1,3 bis 1,5 m und 0,4 bis 0,6 m; Wechselmarkierung mit hellen und dunklen Anteilen)
- (direkt oder indirekt) beleuchtete Fahrgastinformationen in mittlerer Lesehöhe von 1,3 m; freie Zugänglichkeit der Fahrgastinformationsträger (keine Anordnung hinter Sitzen, oberhalb von Mülleimern o. Ä.; Beachtung der Anforderungen an Schriftgröße, Farbkontrast und Reflektion

Die hier beschriebenen Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen basieren auf:

- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV): Maßnahmenplan Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr – Teil 2 (Planungsleitfaden für die Umsetzung); Konzeption und Erarbeitung; Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms GmbH), 2019.

- Bei Änderungen der „allgemein anerkannten Regeln der Technik“[141] bzw. des „Standes der Technik“[142] oder bei Anpassung der Regelwerke oder bei Änderung der Förderregularien in Hessen ist zu entscheiden, ob und in welcher Form eine Anpassung der zu verwendenden Anforderungen im Main-Taunus-Kreis erfolgen soll.

Bei der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen ist besondere Sorgfalt auf die barrierefreie Gestaltung des Umfeldes der Haltestellen zu legen, damit die Haltestellen nicht nur barrierefrei nutzbar sondern auch barrierefrei erreichbar sind (siehe Maßnahme I.7).

Die Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit im Maßnahmenfeld „Haltestellen“ erfolgt durch die Straßenbaulastträger, insbesondere die kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Die kommunalen Haltestellenprogramme sind, wie in der Vergangenheit erfolgreich praktiziert, weiterhin konsequent umzusetzen.

11.6.2 Maßnahmenfeld „Fahrzeuge“

Bei den nachfolgenden Erläuterungen handelt es sich ausdrücklich um die **„Optimallösung“** für barrierefreie Fahrzeuge.[143] Die hier definierten Anforderungen gelten ausdrücklich nicht für die Bestandsfahrzeugflotte.

11.6.2.1 Linienbus

Einstieg in das Fahrzeug

- maximale Fußbodenhöhe von 33 cm über der Fahrbahn ohne Kneeling (Absenkung durch Kneeling auf Fußbodenhöhe auf mind. 250 mm Höhe über Fahrbahnniveau an einer Tür oder alternativ an zwei Türen mind. 270 mm[144])
- mechanische/ handbetätigte Klapprampe an Tür 2 (keine hydraulischen oder elektrischen Rampen); Tragkraft der Rampe 350 kg (Hintergrund: Mitnahme von Elektrorollstühlen[145])

---

141 „Regeln der Technik“: Festlungen zur Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit, die sich praktisch bewährt haben und in den Fachkreisen breit bekannt sind

142 „Stand der Technik“: beschreibt die technischen Möglichkeiten zu einem bestimmten Zeitpunkt, d. h. es handelt sich hier um den bekannten technischen Entwicklungsstand und die darauf basierenden technischen Möglichkeiten zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit.

143 Siehe: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.

144 Toleranz von bis zu 10 mm bei neuen/ erneuerten Reifen sowie geringer Fahrgastbesetzung (geringe Belastung der Federung).

145 Siehe: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

- Niederflurtechnik (zwischen Tür 1 und Tür 2 Sitze im Bereich der Radkästen ggf. über eine Stufe erreichbar)
- mind. zwei doppelflügelige Türen (mind. 1.200 mm) im Standardlinienbus bzw. mind. drei doppelflügelige Türen (mind. 1.200 mm) im Gelenkbus.

Mehrzweckfläche für Rollstühle, Rollatoren usw.

- Midi- oder Standardlinienbus: Mehrzweckfläche an Tür 2 mit Mindestfläche 900 x 2.100 mm (mit zugeordnetem Sitz oder Stehlehne für Begleitperson und gepolsterter Trennwand bzw. Anlehnplatte) mit niveaugleichem, kurzem Zugang zu einer Tür (Mindestbreite 1.200 mm); keine die Bewegungsfreiheit behindernde Haltestangen oder sonstige Einbauten auf der Mehrzweckfläche.
- Standardliniengelenkbus: Mehrzweckfläche an Tür 2 mit Mindestfläche 900 x 2.100 mm (mit zugeordnetem Sitz oder Stehlehne für Begleitperson und gepolsterter Trennwand bzw. Anlehnplatte) und zweite Mehrzweckfläche an Tür 3; jeweils mit niveaugleichem, kurzem Zugang zu einer Tür (Mindestbreite 1.200 mm); keine Bewegungsfreiheit behindernde Haltestangen oder sonstige Einbauten auf der Mehrzweckfläche.
- Ausstattung aller für Rollstuhlnutzende vorgesehene Mehrzweckflächen als vollwertige Rollstuhlstellplätze.
- Option: zweite Mehrzweckfläche auf der rechten Fahrzeugseite direkt vor der Tür 2 mit Länge mind. 1.500 mm oder größere Mehrzweckfläche im Bereich ggü. Tür 2; Hinweis: Bei Realisierung einer zweiten Mehrzweckfläche auf der rechten Fahrzeugseite kann die andere Mehrzweckfläche gegenüber der Tür 2 kürzer ausgeführt werden (abzusichern ist die Mitnahme von Elektromobilen[146]).

Fahrgastinformation

- Elemente der Fahrgastinformation im Fahrzeug
  - Linie und Linienverlauf
  - automatisierte visuelle und akustische Information („Zwei-Sinne-Prinzip")
  - Kennzeichnung der Rollstuhlplätze
  - Kennzeichnung der Plätze für Schwerbehinderte.
- Darreichung nutzungsrelevanter digitaler Fahrgastinformationen sowohl in visueller als auch in akustischer Form („Zwei-Sinne-Prinzip").

[146] Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung: Beförderungspflicht für E-Scooter mit aufsitzender Person; 22. März 2017 (http://www.barrierefreifueralle.de/fileadmin/BSKmo/Daten/Escooter/_E-Scooter-Regelung.pdf)

- Fahrtzielanzeige innen und außen kontrastreich mit ausreichend großen Schriften und leicht erfassbar/ verständlich (Innenanzeigen sollen von allen Fahrgastplätzen gut erkennbar und lesbar sein[147]).
- akustische Fahrgastinformation (Ankündigung der Haltestellenansage mit einem (auffälligen, differenzierbaren) akustischen Signal oder mit der sprachlich betonten Ansage „nächste Haltestelle …").
- dem Geräuschpegel im Bus angepasstes, einheitliches akustisches Signal, nach Betätigung der Haltewunschtaste durch einen Fahrgast.
- Kennzeichnung der den Mehrzweckflächen und Plätzen für Schwerbehinderte nächstgelegenen Türen durch auffällige Piktogramme an der Außenseite.

Ausgestaltung des Fahrzeuges im Inneren

- Anordnung der Sitzplätze für Schwerbehinderte zwischen Tür 1 und Tür 2 im Sichtbereich des Fahrpersonals[148], eindeutige Kennzeichnung durch Scheibenpiktogramme und stufenfrei erreichbar,
- in den Türbereichen Einstiegshilfen (keine Mittelstangen an den Türen 2 und 3); Ausnahme ist die Pendelabschrankung/ Teleskopstange (inkl. der sogenannten „Haarnadel") an Tür 1,
- rutschfeste einheitlich dicke Haltestangen; im Türbereich mit taktiler Ausprägung an den Festhalteflächen (z. B. geriffelt), die sich visuell kontrastreich von ihrer Umgebung abgrenzen,
- durchgängige Haltemöglichkeiten im Fahrzeug mit „Leitfunktion" (auch für Kleinwüchsige und Kinder nutzbar, kontrastreiche Farbgebung),
- Gewährleistung einer ungestört freien Sicht der Fahrgäste nach außen; keine Beklebung der für diese Anforderung relevanten Fensterflächen mit Werbeflächen (betrifft Außen- und Innenwerbung).

Beleuchtung

- ausreichende, durchgängige Beleuchtung im Fahrzeug,
- Spots im Türbereich/ Einstiegsbereich und über der Fahrerkasse (automatisches Leuchten beim Öffnen der Tür).

147 Im Einzelfall können erforderliche Fahrzeugeinbauten (z. B. Haltestangen) die Sicht punktuell beeinträchtigen.

148 Diese Anforderung bedeutet nicht, dass dieser Bereich permanent vom Fahrpersonal beobachtet werden muss. In Not- und Gefahrensituationen (z. B. Hilferuf) soll der Bereich ohne wesentliche Einschränkung unmittelbar für das Fahrpersonal einsehbar sein.

Taster außen

- Außentaster an Tür 2 „Ruftaster Rollstuhl" sowie im Wageninneren im Bereich der Mehrzweckfläche für Haltewunsch,
- Erreichbarkeit von Tastern auch für Rollstuhlnutzende und Kleinwüchsige,
- visuelle (ggf. auch akustische) Bestätigung nach Betätigung des Tasters (z. B. leuchtender Ring um den Taster).

Kontrastierung

- kontrastreiche und taktile Markierung/ Gestaltung der Eingangsbereiche, Haltegriffe und -stangen, Bedienelemente, Taster usw.; einheitlichen Signalfarbe in und an allen Fahrzeugen,
- kontrastreiche Kennzeichnung der Taster von außen; bei farbintensiver Außenwerbung ist besonders sorgfältig auf die kontrastierende Erkennbarkeit der Taster zu achten,
- kontrastreiche Markierung von Stufen, Podesten und anderen im Fußbereich hervorstehenden Einbauten,
- kontrastierende Kennzeichnung der Türen an der Außenseite; Türen müssen sich visuell ausreichend von der sonstigen Fahrzeuggestaltung abheben.

11.6.2.2 Fahrzeuge im Bedarfsverkehr

Im Sinne des Inklusionsbegriffes müssen auch die Fahrzeuge im Bedarfsverkehr für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen selbstbestimmt und ohne fremde Hilfe nutzbar sein. Die oben aufgeführten Anforderungen an Linienbusse gelten sinngemäß.

Eine besondere Herausforderung ist in Bedarfsverkehren die Mitnahme von Rollstuhlnutzenden. In den Verkehren sind dazu einzelne Fahrzeuge vorzuhalten, welche die Mitnahme von Rollstuhlnutzenden aufrecht sitzend ermöglichen. Für die Rollstuhlnutzenden ist eine eigenständige Einfahrt und Ausfahrt aus dem Fahrzeug (inkl. Drehen und Manövrieren im Fahrzeug) zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang besitzt das Vorhandensein von geeigneten Ein- und Ausstiegsstellen eine hohe Bedeutung.

Im Maßnahmenfeld „Fahrzeuge" wird die Umsetzung der Anforderungen durch die MTV im Rahmen der Vergabeverfahren sichergestellt. Im Rahmen der Vorbereitung der Verfahren sind die Vergabeunterlagen im Kontext mit dem aktuellen „Stand der Technik" zu überprüfen (siehe Maßnahme IX.4; Kapitel 13.5.11). Für die ab Januar 2026 anstehende Neuvergabe der Linienbündel „MTK-Ost" und „MTK-Süd" ist im Jahr 2025 eine solche Überprüfung vorzusehen.

11.6.3 Maßnahmenfeld „Fahrgastinformation/ Vertrieb"

11.6.3.1 Allgemeine Anforderungen

Die barrierefreien Mobilitätsketten sind von barrierefreien Informationen zu begleiten. Die Bereitstellung barrierefreier Informationen bezieht sich grundsätzlich auf zwei Aspekte:

- barrierefreie Informationen zum Mobilitätsangebot und
- barrierefreie Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit der Infrastruktur (umfassende Information auch für Begleitpersonen zur Planung des Weges).

Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen sind sowohl in visueller als auch in akustischer (oder ggf. in taktiler) Form dem Fahrgast bereitzustellen („Zwei-Sinne-Prinzip"). Die Bereitstellung kann dabei auch über verschiedene Medien bzw. Kanäle erfolgen. Weiterhin sind Fahrgastinformationen auch analog (oder telefonisch) bereitzustellen, damit Fahrgäste ohne Online-Zugang über diese verfügen können.

Die Informationssysteme im ÖPNV sind möglichst einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und eine lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Zu vermeiden sind zusätzliche „Barrieren" durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sollen auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten" weiterentwickelt werden.

Für Informationsdarstellungen sind nachfolgend beschriebene Anforderungen zu beachten.

- Darbietung der Informationen grundsätzlich im „Zwei-Sinne-Prinzip" (Informationsübermittlung mindestens über zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Tasten),
- Visuelle Informationen: kontrastreich, blendfrei, leicht lesbar (auch bei Dunkelheit und bei direkter Sonneneinstrahlung), leicht verständliche Sprache, möglichst keine Laufschriften[149] und Vermeidung von Anglizismen.[150]
- Akustische Informationen: ausreichende, an Umgebungsbedingungen anpassbare Lautstärke, leicht verständliche Sprache, Ankündigungssignal, spezifische Lautstärke und unterschiedliche Stimmlage für außerordentliche, sicherheitsrelevante Ansagen sowie keine Dialekte und Vermeidung von Anglizismen.

[149] Laufschriften sind nur zulässig, wenn sich diese nicht vermeiden lassen. In diesem Fall ist auf eine langsame Laufgeschwindigkeit zu achten.

[150] Bei Verwendung von Anglizismen ist darauf zu achten, dass diese in der Fahrgastinformation und deren Verständlichkeit nicht zusätzliche Barrieren aufbauen (insbesondere bei Menschen mit kognitiven Einschränkungen und auch bei Hochbetagten).

11.6.3.2 Fahrgastinformation im Internet

An die Internetseiten bestehen in der „Optimallösung" folgende Anforderungen:

- barrierefreie Gestaltung entsprechend Barrierefreien-Informationstechnik-Verordnung (BITV) 2.0 bzw. Hessische Verordnung über barrierefreie Informationstechnik,
- höchstes Maß an Barrierefreiheit für zentrale Funktionen (z. B. Störungsmeldungen, Fahrgastinformationen, Informationen zur barrierefreien Auffindbarkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV),
- Nutzbarkeit für blinde und sehbehinderte Menschen, z. B. mittels Screenreader,
- Bereitstellung wesentlicher Informationen in Gebärdensprache.

11.6.3.3 Mobilitätszentrale

Die Mobilitätszentrale, die gerade für die älteren, das persönliche Gespräch suchende Fahrgäste eine wichtige Anlaufstelle ist, muss barrierefrei auffindbar, zugänglich und nutzbar sein.

Folgende Anforderungen sind zu erfüllen:

- barrierefreie Zugänglichkeit der Mobilitätszentrale, insbesondere Auffindbarkeit für Blinde mittels Bodenindikatoren und Berücksichtigung ausreichender Bewegungsräume für Rollstuhlnutzende,
- barrierefreie Zugänglichkeit der Serviceeinrichtungen innerhalb der Mobilitätszentrale (z. B. ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlnutzende, unmittelbar leichte Orientierbarkeit in der Mobilitätszentrale und durchgehende, blendfreie Ausleuchtung)
- barrierefreie Nutzbarkeit der Serviceeinrichtungen für alle Benutzergruppen, z. B. geeignete Servicetresen für Kundenberatung für Rollstuhlnutzende und für kleinwüchsige Menschen, Gewährleistung der Beratung im Sitzen,
- barrierefreie Kommunikation, z. B. induktive Höranlage,
- Sicherstellung der Kontaktaufnahme mit der Mobilitätszentrale über verschiedene Kanäle (neben Telefon auch Medien für hörgeschädigte Menschen).

11.6.3.4 Vertriebseinrichtungen

Ein barrierefreier ÖPNV erfordert die Möglichkeit des Ticketkaufs über verschiedene Kanäle. Es ist grundsätzlich ein Mix aus analogen und digitalen Erwerbsmöglichkeiten vorzuhalten. Ein wesentlicher Aspekt der Barrierefreiheit ist auch, dass die Ticketbezahlung in angemessener Form in der jeweils aktuell in der Gesellschaft üblichen Form ermöglicht wird (aktuell bspw. auch noch mit Bargeld).

Im Maßnahmenfeld „Fahrgastinformation/ Vertrieb" bestehen unterschiedliche Verantwortlichkeiten. Für die Bereiche, die nicht auf Verbundebene vom RMV verantwortet werden, gibt die MTV über die Vergabeverfahren die Anforderungen an die Verkehrsunternehmen vor.

11.6.4 Maßnahmenfeld „Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement"

Folgende Anforderungen sind als „Optimallösung" vorzusehen:

- unverzügliche[151] Kommunikation kurzfristiger Veränderungen im Verkehrsablauf über verschiedene Kanäle (auch akustische Informationen für blinde und sehbehinderte Menschen sowie visuelle Informationen für gehörlose und hörgeschädigte Menschen),
- bei wesentlichem Schneefall unverzügliche, konsequente Beräumung der Haltestellen und der Zuwegungen, auch Beräumung der Busbuchten (Verantwortlichkeit ggf. bei Dritten),
- unmittelbares Handeln bei Störungen an Haltestellen, wie Behinderung des Heranfahrens an die Haltestelle durch Dritte (Falschparker, usw.); Handeln in Abstimmung mit Ordnungsamt,
- Prüfung der Schaffung von barrierefreien Ersatzhaltestellen im Falle von Haltestellenverlegungen durch längerfristige Baumaßnahmen (länger drei Monate) bei Haltestellen mit hoher Fahrgastfrequentierung (> 500 Ein- und Aussteiger pro Tag) bzw. Haltestellen an nutzerrelevanten Einrichtungen,
- regelmäßige Zustandskontrolle an den Haltestellen im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit und Beschaffenheit der Elemente der Barrierefreiheit,
- Schäden an Haltestellen, welche die barrierefreie Nutzbarkeit beeinträchtigen, sind unverzüglich zu beseitigen; schadhafte Bodenindikatoren sind auszutauschen; schadhafte Fahrgastinformationen sind innerhalb von 24 Stunden nach Kenntnisnahme zu ersetzen (Beachtung der jeweiligen Zuständigkeiten),
- Funktionsuntüchtigkeiten bzw. Schäden an Fahrzeugen, welche die barrierefreie Nutzbarkeit beeinträchtigen, sind bis spätestens zum Betriebsbeginn des nächsten Tages zu beseitigen,
- Fahrzeuge mit defektem Kneeling und/ oder defekter Fahrzeugrampe sind unmittelbar auszutauschen (soweit geeignete Reservefahrzeuge zur Verfügung stehen).

[151] Mit „unverzüglich" ist hier und nachfolgend „*ohne schuldhaftes Verzögern der Handlung*" gemeint.

Das Maßnahmenfeld „Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement" wird in der Verantwortlichkeit weitgehend von der MTV bestimmt, insbesondere durch Vorgaben in den Vergabeverfahren. Weiterhin sind Regelungen mit Dritten, insbesondere den kreisangehörigen Städten und Gemeinden zu treffen.

11.6.5 Maßnahmenfeld „Fähigkeiten und Kenntnisse Personal"

Im Sinne einer „Optimallösung" bestehen folgende Anforderungen:

- umfassende Kenntnisse des Fahrpersonals und des Personals mit Kundenkontakt über die unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen und die Anforderungen der Betroffenen an die Barrierefreiheit,
- ausgeprägtes Verständnis ggü. der Situation der Betroffenen und empathisches Einfühlungsvermögen (z. B. Agieren der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Fahrzeug nach dem Einsteigen, Umgang mit Menschen mit Schwerbehinderung),
- ausreichende körperliche Belastbarkeit für erforderliche Hilfestellungen bei Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (insbesondere bei Rollstuhlnutzenden),
- regelmäßige Schulung des Fahrpersonals und des Personals mit Kundenkontakt (ausdrücklich auch Ticketprüfer) hinsichtlich der Anforderungen der Barrierefreiheit und Umgang mit Betroffenen (ein besonderes Augenmerk ist auf den Umgang mit blinden und sehbehinderten Menschen, gehörlosen Menschen sowie Menschen mit kognitiven Einschränkungen zu legen),
- Durchführung der Schulungen idealerweise in Kooperation mit Behindertenvertretern; Schulung mit „Rollentausch" unter Nutzung technischer Hilfsmittel (z. B. Alterssimulationsanzug, Simulationsbrillen, Rollstuhl u. a.),
- regelmäßige Fahrerunterweisungen zum spaltarmen Anfahren an die Haltestellenkante.

Die Verkehrsunternehmen sind per se im Maßnahmenfeld „Fähigkeiten und Kenntnisse Personal" zuständig, da sich das Fahrpersonal in ihrer Verantwortung befindet. Für die Umsetzung der Anforderungen der vollständigen Barrierefreiheit sind Vorgaben in den jeweiligen Vergabeunterlagen zu formulieren. Für das Personal in der Mobilitätszentrale bzw. in Beratungsstellen von Dritten ist die MTV in der Verantwortung.

11.6.6 Maßnahmenfeld „Service/ Trainingsangebote"

Folgende Anforderungen werden formuliert:

- Benennung einer zentralen Ansprechperson bei der MTV für Betroffene und als zentralen Koordinierenden für alle Belange der Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV,

- Benennung eines zentralen Koordinierenden in den jeweiligen Stadt- und Gemeindeverwaltungen für alle Belange der Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV,
- Schulungen/ Trainings für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (insbesondere ist Augenmerk auf Betroffene zu legen, die von ihrer Mobilitätseinschränkung erst im Lebensverlauf (seit kurzem) betroffen sind und die Nutzung des ÖPNV völlig neu erlernen müssen) mit den Schwerpunkten[152]
  - Orientieren und Verhalten an Haltestellen
  - Auffinden und Bedienen der Türen
  - Verhalten beim Ein- und Aussteigen, inkl. Benutzung der Rampen
  - Lage von Informationseinrichtungen an der Haltestelle und im Fahrzeug
  - Lage geeigneter Sitzplätze und Stellplätze im Fahrzeug
  - mögliche Gefahrenquellen.

Die Umsetzung der hier definierten Anforderungen wird durch die MTV gewährleistet.

11.7 Festlegung von Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit

11.7.1 Allgemeine Ausnahmen an Haltestellen

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG (in der aktualisierten Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.08.2021) müssen im NVP die Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit" konkret benannt und begründet werden (siehe Leitlinie 8).

Im NVP wird hiermit für das Gebiet des Main-Taunus-Kreises festgelegt, dass auf einen (vollständig) barrierefreien Ausbau von Haltestellen verzichtet werden kann, wenn alternativ eine kleinräumige Verlegung der Haltestelle nicht realisierbar ist, wenn nachfolgende „Tatbestände" bestehen.

1) Die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 50 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag). Der hier definierte Grenzwert ist bei der nächsten Fortschreibung des NVP zu prüfen und ggf. nach unten anzupassen.

   Diese Ausnahme dient insbesondere der Flexibilität für zukünftige Netzplanungen, da umgebaute Haltestellen einer Fördermittelbindung unterliegen und damit (insbesondere bei geringer Fahrgastfrequentierung) ungünstige Zwangspunkte im Falle von angedachten Linienanpassungen wären.

[152] VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

2) Die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist.

   Die Ausnahme gilt für die Gruppe „Rollstuhlnutzende", wenn die Haltestelle kleinräumig nicht verlegbar ist.

   - Haltestelle ist wegen ihrer Lage nicht für Rollstuhlnutzende erreichbar (Kriterium: Längsneigung der Straße größer 3 % in Abschnitten länger 10 m).
   - Haltestelle ist wegen zu schmaler Gehwege nicht für Rollstuhlnutzende nutzbar.
   - Die räumliche Randbedingungen sind für Rollstuhlnutzende problematisch (z. B. Einschränkung der Bewegungsräume für Rollstuhlnutzende durch Bäume oder durch nicht veränderbare Einbauten).

   Hinweis: Die Festlegung einer Ausnahme bedeutet ausdrücklich nicht, dass an den relevanten Haltestellen keine Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit (z. B. Interimsmaßnahmen) geprüft und umgesetzt werden sollen.

3) Die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden. Betrifft dies nur eine Richtungshaltestelle/ einen Bussteig ist ein Ausbau der anderen Richtungshaltestelle/ der anderen Bussteige vorzusehen.

   Der Schwellenwert „überdurchschnittlich hohe Baukosten" wird mit 100.000 Euro pro Richtungshaltestelle/ pro Bussteig festgelegt. Die Erforderlichkeit des Ausbaus muss jeweils einzeln begründet werden, wenn die abgeschätzten Baukosten oberhalb des hier festgelegten Grenzwertes (zzgl. allgemeine Baukostentwicklung) liegen.

4) Die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegänderungen aufgelassen werden soll.

Die hier genannten Ausnahmen gelten temporär bis zur nächsten Fortschreibung des NVP, spätestens jedoch bis zum Ende des Jahres 2030. Die Ausnahmen sind dann erneut zu prüfen.

Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung der Haltestellen werden weiterführend zu den oben definierten Ausnahmen die folgenden Grundregeln formuliert:

- Von einem Anheben der Haltestellenplattform/ -fläche ist abzusehen, wenn im Einzelfall die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z. B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen).
- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen spaltfrei anfahrbar sind, sollten, wenn sie nicht verlegbar sind, nicht mit niederflurgerechtem Hochbord ausgebaut werden.
- Die Einrichtung von Fahrgastunterständen darf eine Haltestellennutzung für Rollstuhlnutzende und auch für Menschen mit anderen Mobilitätseinschränkungen nicht unmöglich machen. Im Zweifelsfall ist die Einrichtung von Fahrgastunterständen in Sonderbauformen zu prüfen. Auf Fahrgastunterstände ist zu

verzichten, wenn diese eine Haltestellennutzung durch Rollstuhlfahrer unmöglich machen und die Haltestelle alternativ nicht kleinräumig verlegbar ist.

Grundsätzlich sollte anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich vorgesehen werden. Eine pragmatische, an die spezifische räumliche Situation angepasste Lösung mit Verbesserungen in der Nutzbarkeit sollte i. d. R. Lösungen ohne Ausbau vorgezogen werden.

An Gehwegen, die im Bereich der Tür 2 eine Breite von unter 1,5 m aufweisen (und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist) und/ oder die durchgängig keine ausreichenden Mindestbreiten besitzen, sollten grundsätzlich an geeignete Stellen verlegt werden. An solchen ungeeigneten Standorten ist prinzipiell von einem Ausbau abzusehen, damit durch dann folgende Mittelbindungen die fehlende Barrierefreiheit nicht „manifestiert" wird.

11.7.2 Spezifische Ausnahmen an Haltestelleninfrastruktur

Die **Busbahnhöfe und Verknüpfungshaltestellen an SPNV-Zugangsstellen** im Kreisgebiet sind, bis auf wenige Ausnahmen (Eppstein und Bad Soden am Taunus (aktuell im Umbau), nicht barrierefrei nutzbar. Diese zentralen Verknüpfungspunkte sind somit die Schlüsselstelle zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Kreisgebiet. Der barrierefreie Umbau dieser Anlagen ist zeitaufwändig und benötigt für Planung, Abstimmung, Fördermittelakquise und bauliche Realisierung mehrere Jahre.

Für folgende Busbahnhöfe und ZOB wird vor diesem Hintergrund, zeitlich begrenzt bis Ende 2030, eine Ausnahme von der vollständigen Barrierefreiheit festgelegt:

- Hofheim Bahnhof
- Schwalbach Limes Bahnhof
- Hattersheim Bahnhof
- Hochheim Bahnhof

Für die **Haltestellen des Stadtverkehrs Bad Soden am Taunus** (Linie 828) wird eine Ausnahme von der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit festgelegt. Im Stadtverkehr wird aktuell ein Kleinbus eingesetzt. Das relevante Linienbündel läuft bis Ende 2030. Für die Neuvergabe ab 2031 ist zu prüfen, ob dann Midibusse eingesetzt werden. Dazu passend ist der Haltestellenumbau zu planen.

11.7.3 Fahrzeuge

Im Bedarfsverkehr (AST und Colibri) ist der Zugang und die Nutzung für verschiedene Arten von Mobilitätseinschränkungen (insbesondere Rollstuhlnutzende und blinde Menschen) ohne fremde Hilfe nicht möglich. Für die Verkehre ist ein Fahrzeugkonzept zur barrierefreien Nutzung zu erarbeiten.

Es werden zeitlich begrenzt im Zusammenspiel mit den Bündellaufzeiten folgende Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit festgelegt:

- Linienbündel „MTK-Ost" und „MTK-Süd" bis Ende 2026,
- Linienbündel „MTK-West" bis Ende 2030.

11.7.4 MTV-Webseiten

Die Webseiten der MTV sind nicht vollständig barrierefrei, befinden sich aber bereits in Bearbeitung. Die Herstellung der Barrierefreiheit wird einen längeren Entwicklungs- und Realisierungszeitraum in Anspruch nehmen, so dass im NVP eine Ausnahme von der vollständigen Barrierefreiheit bis Ende 2026 festgelegt wird.

12 Strategie zur Elektrifizierung des Busverkehrs

Im Main-Taunus-Kreis wird von der MTV für die von ihr verantworteten Linienbündel perspektivisch eine Umstellung auf saubere bzw. emissionsfreie Antriebe verfolgt. Dazu wurde im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans vom Gutachter gemeinsam mit der MTV eine schrittweise Elektrifizierungsstrategie erarbeitet, die auf der vorherigen „Machbarkeitsstudie Elektromobilität und alternative Antriebe im ÖPNV des Main-Taunus-Kreises" (eebc-Studie 2021) aufbaut.[153]

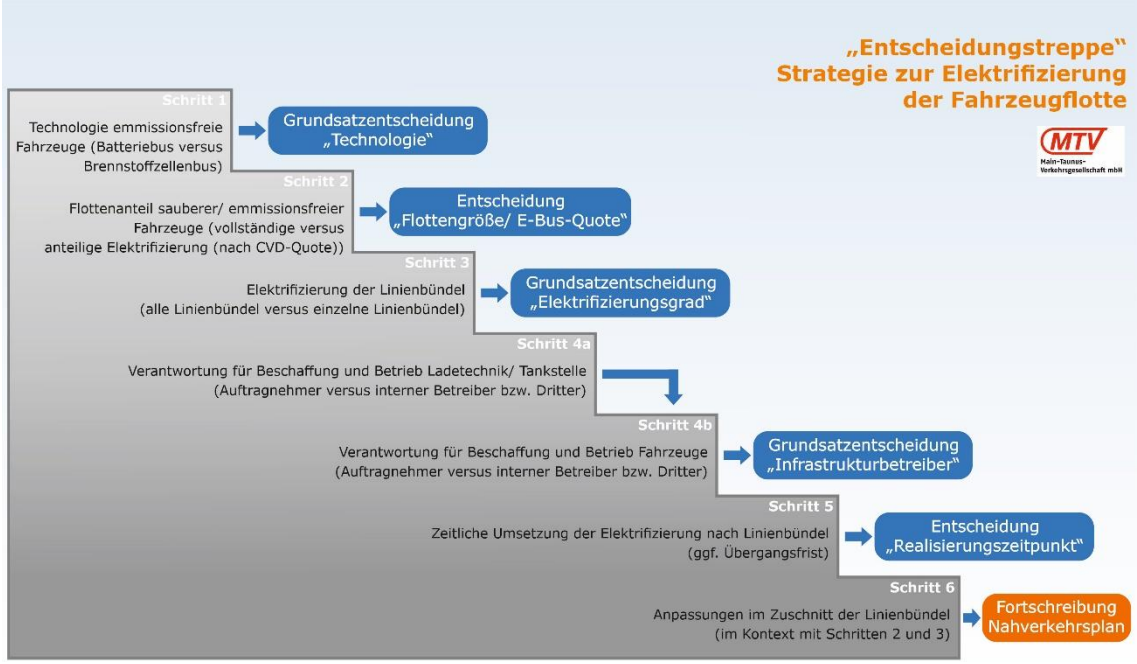


Abbildung 57: Strategie zur Elektrifizierung der Fahrzeugflotte („Entscheidungstreppe")

Der Aufsichtsrat der MTV hatte als ersten Schritt der Strategieentwicklung bereits im Herbst 2022 folgende Grundsatzbeschlüsse für die sog. Schritte 1 und 2 der Elektrifizierungsstrategie gefasst[154]:

> *Schritt 1 (Grundsatzentscheidung „Technologie"): Die MTV schafft für die anstehenden Vergaben der Linienbündel die Voraussetzungen zur Erfüllung der CVD-Quotenvorgaben. Erwartet wird der ausschließliche Einsatz von Batteriebussen (mit Depotladung) im Busverkehr.*

[153] Erläuterung: Im nachfolgenden Text ist mit dem Begriff „E-Bus-Bündel" die prägende Antriebstechnologie innerhalb eines Linienbündels gemeint, nicht der vollumfängliche Einsatz von E-Bussen innerhalb eines Linienbündels.

[154] Aufsichtsratsbeschluss vom 29. September 2022

Schritt 2 (Entscheidung „E-Bus-Quote"): Im Zuge der anstehenden Vergabeverfahren wird 1.) ein Anteil von 45% der Busflotte in den bis 31. Dezember 2025 zu vergebenden Linienbündeln und 2.) ein Anteil von 65% der Busflotte der ab 01. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030 zu vergebenden Linienbündel linienbündelübergreifend elektrifiziert.

Die Realisierung der Elektrifizierung im Main-Taunus-Kreis steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den anstehenden Neuvergaben der Linienbündel. Für das Linienbündel „MTK-West" erfolgte bei der vorgezogenen Vergabe ab 01.01.2024 eine Begrenzung der Laufzeit bis zum Dezember 2030. Hintergrund ist, dass dieses Linienbündel in 2030 noch zur kreisweiten Erfüllung der CVD-Quote im 2. Referenzzeitraum eingerechnet werden kann. Die Linienbündel „MTK-Süd" und „MTK-Ost" sind spätestens Ende 2026 zur Vergabe vorgesehen. Für die Umsetzung der Elektrifizierung verfolgte die MTV zu diesem Zeitpunkt eine Beistellung der Ladeinfrastruktur über neu zu errichtende bzw. zu ertüchtigende Betriebshöfe/ Busdepots in den Linienbündeln „MTK-Süd" und „MTK-Ost".

In der Vertiefung der Elektrifizierungsstrategie wurden am 29.11.2022 vom Aufsichtsrat folgende Entscheidungen getroffen:

Das Linienbündel „MTK-West" wird in der in 12/2023 anstehenden Vergabe vorerst ohne Vorgabe der Antriebsart ausgeschrieben. Das Linienbündel „MTK-Süd" ist für eine Vergabe als E-Bus-Bündel vorzusehen. Das Linienbündel „MTK-Ost" ist als E-Bus-Bündel, abhängig von der Errichtung eines passenden Betriebshofes, zu realisieren. Als Option wäre das Linienbündel als „Saubere-Fahrzeuge-Bündel" auszuschreiben.

Die Realisierung der Elektrifizierung soll in folgender Staffelung erfolgen: Linienbündel „MTK-Süd" als E-Bus-Bündel ab 12/2025, Linienbündel „MTK-Ost" als potenzielles E-Bus-Bündel ab 12/2026 (Realisierbarkeit als E-Bus-Bündel abhängig von Errichtung eines passenden Betriebshofes) und Linienbündel „MTK-West" Vergabe ab 12/2030 als E-Bus-Bündel (ggf. auch mit Wasserstoffbussen; Prüfung im Vorfeld der Erstellung der Vergabeunterlagen).

Inzwischen wurde das Linienbündel „MTK-West" ab 01.01.2024 vergeben. In der Realisierung einer E-Ladeinfrastruktur wurde die Vergabe des Linienbündels „MTK-Süd" durch den Aufsichtsratsbeschluss vom 07.12.2023 von Dezember 2025 auf den Dezember 2026 terminiert. Die Linienbündel „MTK-Ost" und „MTK-Süd" werden somit zeitgleich für zehn Jahre vergeben. In dieser Sitzung wurde die Geschäftsführung beauftragt, die bisherige Strategie zur Elektrifizierung des Busverkehrs im Main-Taunus-Kreis für die Linienbündel „MTK-Süd" und „MTK-Ost" zu überprüfen und Vorschläge zur Anpassung der Elektrifizierungsstrategie zu unterbreiten. In der Folge wurden Vorschläge für eine kostenmindernde Strategie auf Basis unterschiedlicher Einsatzintensitäten für Elektrobusse (E-Busse) erarbeitet. Dem Aufsichtsrat wurden mögliche Alternativen – in Form von unterschiedlichen Szenarien, u. a. ein Basis-, ein Best-Case- und ein Worst-Case-Szenario sowie Szenarien zu den jeweiligen Linienbündeln – vorgelegt, welche neben der bestehenden Strategie eine finanziell tragbare und möglichst rechtssichere Vorzugsvariante verfolgen.

Bei der im ersten Halbjahr 2024 erarbeiteten Modifizierung der Elektrifizierungsstrategie wurden die Vorgaben des SaubFahrzeug-BeschG (als nationale Umsetzung der CVD), das Erfordernis der Finanzierbarkeit sowie die positiven Effekte der Infrastrukturbeistellung auf die Wirtschaftlichkeit als Rahmenbedingungen einbezogen und abgewogen.

Für die beiden anstehenden Vergabeverfahren der Linienbündel „MTK-Süd" und „MTK-Ost" können zum Planungsstand Juni 2024 absehbar nur für das Linienbündel „MTK-Süd" die Infrastrukturvoraussetzungen für E-Busse geschaffen werden. Da die Quotenerfüllung gemäß der CVD für die beiden Linienbündel nicht möglich ist, wurde vorgeschlagen, die nur früh an Schultagen in der Spitzenlast eingesetzten Busse als sog. „Überlandbusse" vorzusehen. Diese als „Klasse M3 Klasse II"-Fahrzeuge bezeichneten Busse fallen ausdrücklich nicht unter die Regelungen der CVD und vermindern damit die Flottengröße, für welche die CVD mit ihren Quotenvorgaben zu erfüllen wären. Für diesen Ansatz wären für das Linienbündel „MTK-Süd" 13 Busse der Klasse M3 Klasse II und für das Linienbündel „MTK-Ost" 5 Busse der Klasse M3 Klasse II geeignet.

Im Hinblick auf Vergabemodell der beiden Linienbündel „MTK-Süd" und „MTK-Ost" wurden die bestehende Option einer kombinierten – also gemeinsamen – Vergabe von Infrastrukturentwicklung/ Infrastrukturbetrieb und Leistungserstellung geprüft und einem klassischen und bewährten Vergabeverfahren mit der Trennung von Infrastruktur und Betrieb im Sinne der Leistungserstellung geprüft. Wesentliche Bewertungskriterien waren das Erfordernis eines möglichst wirtschaftlichen Ergebnisses, die Vermeidung einer Abhängigkeit von Dritten hinsichtlich der Vorhaltung von Busdepotflächen und Infrastrukturen sowie die Einhaltung von Zeitrahmen und rechtlichen Anforderungen an ein Vergabeverfahren.

Eine kombinierte Vergabe von Infrastrukturentwicklung und -betrieb einerseits und Leistungserstellung andererseits, wie für das Linienbündel „MTK-Süd" angedacht, wäre in diesem Umfang und dieser Komplexität beispiellos und birgt daher vergaberechtliche Risiken.

Durch das Erfordernis des sogenannten Wartejahres nach der Vorabbekanntmachung bis zur eigentlichen Ausschreibung des Leistungsangebotes würde auch das Vergabeverfahren der Infrastruktur um diese Wartezeit (12 Monate) verzögert werden. Eine fristgerechte Realisierung von Flächen und Ladeinfrastruktur wären in der dann verbleibenden Rüstzeit von fristenbedingt höchstens einem Jahr absehbar nicht zu gewährleisten. Eine getrennte Ausschreibung von langlaufenden Infrastrukturverträgen (20 Jahre und ggf. mehr) und kürzer bemessenen Verkehrsverträgen (max. 10 Jahre) verringert die Abhängigkeiten und erleichtert einen möglichen Wechsel der Verkehrsdienstleister.

Vergabeverfahren Linienbündel „MTK-Süd"

In diesem Verfahren sichert sich die MTV durch ein wettbewerbliches Ausschreibungsverfahren durch Kauf oder Pacht den Zugriff auf die Infrastruktur im Sinne eines E-Busdepots. Die Bewirtschaftung der Infrastruktur und die anstehenden Investitionen in Abhängigkeit von der zu definierenden Elektrifizierungsstrategie obliegen dann dem bezuschlagten Auftragnehmer. Grundsätzlich soll dieser auch eine geeignete Fläche zur Bewirtschaftung mitbringen. Ein langfristiger Infrastrukturbereitstellungs- und Infrastrukturnutzungsvertrag mit der MTV dient hier dem Auftragnehmer als Sicherheit zur Refinanzierung der notwendigen Investitionen. Der Infrastrukturbetrieb wird dabei für mind. 20 Jahre vergeben, während die ÖPNV-Verkehrsleistungen (im Wesentlichen Personal und Fahrzeuge) in der maximal möglichen Laufzeit für 10 Jahre vergeben werden sollen. Für Infrastruktur und Betrieb im Sinne der Leistungserstellung sind dabei jeweils verschiedene Auftragnehmer denkbar. Die notwendige Ladekapazität für 20 E-Busse soll idealerweise bis zum Betriebsbeginn des Linienbündels im Dezember 2026 aufgebaut werden. Ist die Realisierung bis zu diesem Termin nicht machbar, ist im Vergabeverfahren der Busverkehrsleistungen eine zeitlich begrenzte Übergangslösung mit Fahrzeugen mit herkömmlichen Antriebstechnologien vorzusehen.

Vergabeverfahren Linienbündel „MTK-Ost"

Im Gebiet des Linienbündels „MTK-Ost" wurden von der MTV in den letzten Jahren verschiedene Flächen für die Entwicklung eines Busdepots identifiziert und auf ihre Realisierungsfähigkeit geprüft. Alle Anstrengungen führten jedoch nicht zum Erfolg, so dass im Planungsstand Juni 2024 keine geeignete und realisierungsfähige Fläche zur Verfügung steht. Für das Linienbündel „MTK-Ost" können somit nur die ÖPNV-Verkehrsleistungen (im Wesentlichen Personal und Fahrzeuge) für 10 Jahre ohne Vorgabe der Antriebstechnologie (technologieoffen) ausgeschrieben und vergeben werden. Da keine Bereitstellung bzw. Beistellung einer geeigneten Fläche für ein Busdepot durch die MTV erfolgen kann, obliegt es den Bietern diese in das Verfahren einzubringen und einzupreisen.

Im Juli 2024 wurden vom Aufsichtsrat folgende Beschlüsse gefasst:

1. Anpassung der Elektrifizierungsstrategie

Der Aufsichtsrat beschließt, die bisherige Strategie zur Elektrifizierung des Busverkehrs im Main-Taunus-Kreis (siehe hierzu …) für die Linienbündel „MTK-Süd" und „MTK-Ost" anzupassen. Von der ursprünglich angedachten Elektrifizierung beider Linienbündel wird Abstand genommen zugunsten einer kostenmindernden und fristgerecht umsetzbaren Strategie.

Im Linienbündel „MTK-Süd" ist im Rahmen der anstehenden Ausschreibung des Verkehrsleistungsangebotes der zum Dezember 2026 mögliche Einsatz von 20 E-Bussen vorzugeben. Weiterhin sichert sich die MTV durch ein wettbewerbliches Ausschreibungsverfahren durch Kauf oder Pacht den Zugriff auf die Infrastruktur im Sinne eines E-Busdepots.

Der Infrastrukturbetrieb wird dabei für mind. 20 Jahre vergeben, während die ÖPNV-Verkehrsleistungen (im Wesentlichen Personal und Fahrzeuge) in der maximal möglichen Laufzeit für 10 Jahre vergeben werden sollen.

Im Linienbündel „MTK-Ost" wird im Rahmen der anstehenden Ausschreibung des Verkehrsleistungsangebotes in der maximal möglichen Laufzeit für 10 Jahre die einzusetzende Antriebstechnologie nicht unmittelbar vorgegeben. Aufgrund der fehlenden Bereitstellung einer geeigneten Fläche für ein Busdepot durch die MTV obliegt es aktuell den Anbietern, diese in das Verfahren einzubringen und einzupreisen.

Im Linienbündel „MTK-West" ist für die Umsetzung zum 01. Januar 2031 eine Elektrifizierung, welche dann auf die übergreifende Quotenerfüllung gemäß der CVD aller drei Linienbündel im zweiten Referenzzeitraum ausgerichtet ist, vorzusehen. Die Planung und Umsetzung wird dabei technologieoffen ausgeübt. Jedwede Umsetzung ist jedoch von dem Vorhandensein einer entsprechend geeigneten Fläche zzgl. der notwendigen Infrastruktur abhängig.

Diese Elektrifizierungsstrategie wird entsprechend ausformuliert in den Entwurf zur Fortschreibung zum Nahverkehrsplan Main-Taunus-Kreis übernommen. Dieser wird bekanntermaßen in der Aufsichtsratssitzung am 01. Oktober 2024 abschließend beraten und beschlossen, so dass unmittelbar die Befassung der Kreisgremien mit dem Entwurf der Fortschreibung zum Nahverkehrsplan Main-Taunus-Kreis erfolgen kann.

2. Getrenntes Vergabeverfahren für das Linienbündel „MTK-Süd"

Die Mitglieder des Aufsichtsrates folgen der Empfehlung der Geschäftsführung und stimmen für das Linienbündel „MTK-Süd" einer getrennten Ausschreibung von Infrastrukturentwicklung/Infrastrukturbetrieb einerseits und Erstellung des Verkehrsleistungsangebotes (im Wesentlichen Fahrpersonal und Fahrzeuge) zum Dezember 2026 andererseits zu. Um eine Realisierung bis spätestens zum Dezember 2026 sicherzustellen, erfolgt umgehend die Vorbereitung und Umsetzung einer Ausschreibung einer Fläche mit E-Ladeinfrastruktur für 20 E-Busse, die der MTV (bzw. dem Betreiber des Verkehrsleistungsangebotes) für einen wirtschaftlich darstellbaren Zeitraum von 20 Jahren zur Verfügung gestellt wird. Ein Marktpreis für diese Leistung kann aktuell nicht benannt werden und wird durch die Ausschreibung ermittelt. Die Verkehrsdienstleistungen ist für den maximal möglichen Zeitraum von 10 Jahren zu vergeben. Dabei sind ohne Betriebs- und Werkstattreserven 20 E-Busse und 13 Busse der Klasse M3 Klasse II in der Einsatzspitze vorzugeben. Der zusätzliche finanzielle Zuschussbedarf seitens der MTV für die 20 E-Busse wird ohne Förderung für eine 10-jährige Laufzeit auf mindestens 7,7 Mio. Euro geschätzt (Basis 2022).

3. Vergabeverfahren für das Linienbündel „MTK-Ost"

Die Mitglieder des Aufsichtsrates folgen der Empfehlung der Geschäftsführung und stimmen für das Linienbündel „MTK-Ost" einer Ausschreibung zur Erstellung des Verkehrsleistungsangebotes (im Wesentlichen Fahrpersonal und Fahrzeuge) zum Dezember 2026 zu. Die Verkehrsdienstleistungen ist für den maximal möglichen Zeitraum von 10 Jahren zu vergeben. Dabei sind ohne Betriebs- und Werkstattreserven 15 Busse der Klasse M3 Klasse I und 5 Busse der Klasse M3 Klasse II in der Einsatzspitze vorzugeben. Im Sinne der Technologieoffenheit ist im Rahmen der Ausschreibung die einzusetzende Antriebstechnologie nicht unmittelbar vorzugeben. Unabhängig von der eingesetzten Antriebstechnologie wird eine Kostensteigerung erwartet.

13 Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs

13.1 Strategische Ausrichtung

Der NVP soll als Planungsinstrument vordergründig die „ausreichende Bedienung" (siehe Kapitel 7.1) im Kreisgebiet definieren. Die aktuellen Entwicklungen führen jedoch dazu, dass sich der NVP mit weiteren Themenfeldern beschäftigen muss.

Die Sicherung und Verlässlichkeit des Nahverkehrsangebotes ist ein zentrales Thema und vor allem in Bezug auf den Fachkräftemangel und der kontinuierlich steigenden Kosten bedarf es Strategien und Maßnahmen, die den ÖPNV im Main-Taunus-Kreis im etablierten Leistungs- und Qualitätsniveau erhalten und stärken zu können.

Als Grundlage und Orientierung für diese Weiterentwicklung sind daher im Kontext mit dem erarbeiteten Leitbild (siehe Kapitel 6) für die strategische Ausrichtung die folgenden Entwicklungsziele von großer Bedeutung:

- Erhalt und langfristige Sicherung des ÖPNV-Angebotes in seiner heutigen Grundstruktur als angemessene Daseinsvorsorge.
- Vor dem Hintergrund der prognostizierten demografischen Entwicklungen und der novellierten Gesetzeslage wird außerdem der Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bzw. der entsprechenden Anlagen eine hohe Bedeutung beigemessen, um die Mobilität zukünftig für alle Bevölkerungsgruppen sicherzustellen.
- Im Zuge der allgemeinen Ressourcenverknappung und des steigenden Umweltbewusstseins soll die technische Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte im Hinblick auf eine Reduktion des CO^2-Ausstoßes und der Schadstoffbelastungen forciert werden.
- Weiterhin soll der zunehmenden Digitalisierung der Gesellschaft auch im ÖPNV des Main-Taunus-Kreis Rechnung getragen werden. Eine Berücksichtigung der Digitalisierung nach dem sich entwickelnden „Stand der Technik" soll dabei insbesondere in den Bereichen Fahrgastinformation, Vertrieb und im Betrieb erfolgen.
- Eine Gesamtbetrachtung des Systems soll erhebliche Kostensteigerungen vermeiden. Hier gilt es wirksame Maßnahmen zu entwickeln, die ein verlässliches Angebot sichern und für die Verkehrsunternehmen in den Vergabeverfahren eine stabile wirtschaftliche Kalkulation ermöglichen.
- Die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger gewinnt insbesondere bei den jüngeren Bevölkerungsgruppen immer mehr an Bedeutung; insbesondere an Verknüpfungspunkten SPNV – Bus sowie an Haltestellen an starken ÖPNV-Achsen kommt auch der Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Rad- und Fußverkehr eine besondere Aufmerksamkeit zu. Aus diesem Grund soll zukünftig die Intermodalität im Nahverkehrsraum gestärkt werden.

Für die Bevölkerung im Main-Taunus-Kreis soll das gegenwärtige Angebot im Busverkehr quantitativ mindestens auf dem derzeitigen Niveau gewährleistet werden, wenn Rückgänge der Nachfragepotenziale und wirtschaftliche Aspekte dem nicht entgegenstehen bzw. Angebotsanpassungen erforderlich machen. In den nächsten Jahren sind die Voraussetzungen für einen perspektivischen Angebotsaufwuchs zu schaffen (siehe Kapitel 0).

13.2 Zu berücksichtigende Planungen

13.2.1 Regionaler Nahverkehrsplan des RMV

Der Regionale Nahverkehrsplan des RMV (RNVP), mit Stand Oktober 2021, ist das Planungsinstrument für die Entwicklung und Steuerung des Nahverkehrs im Verbundraum. Ziel ist es durch einheitliche Qualitätskriterien ein hochwertiges Nahverkehrsangebot im gesamten Verbundraum zu gewährleisten. Dieses bezieht sich sowohl auf das Verkehrsangebot, die Fahrzeuge, die entsprechende Verkehrsinfrastruktur, die Tarifstruktur als auch auf alle dazugehörigen Dienstleistungen wie Vertrieb, Marketing, Kundenkommunikation und Instrumente zur Qualitätssicherung. Der RNVP beinhaltet folgendes Leitbild:[155]

1. Tarif: Vision vom einfachen Tarif (Flatrate, E-Tarif sowie „Einsteigen und Losfahren")
2. Infrastruktur: Höhere Schlagzahl in der Umsetzung und mehr neue Infrastruktur 2030+
3. Qualität: Herstellung adäquater Qualität und vor allem Gewinn an Qualität
4. Emissionsreduktion: schrittweise zu einem emissionsfreien ÖPNV
5. Innovationen: Effizienzgewinne und Vereinfachung des Systems
6. Generelle Mobilitätsplattform: alles aus einer Hand
7. Verbundgrenzen: Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden
8. Finanzierung: neue Wege der Finanzierung, angepasst an die Mobilitätsentwicklung.

Für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs im Main-Taunus-Kreis sind die nachfolgend dargestellten Maßnahmen von Bedeutung.

[155] Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (2021): Der verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main, Stand Oktober 2021

Tabelle 28: Maßnahmen des RNVP RMV mit Relevanz für den Main-Taunus-Kreis[156]

Maßnahme	**Ziel/ Auswirkung**
Regionaltangente West (Leitprojekt Frankfurt RheinMain^{plus}); Realisierung voraussichtlich bis 2030	• Schaffung einer Tangentialverbindung zwischen den westlichen S-Bahn-Achsen und gleichzeitig eine direkte Nord-Süd-Schienenanbindung des Flughafens (Ersetzung Regionalbahn Bad Soden – Höchst) • Schaffung neuer Umsteigeknoten, u. a. in Eschborn (Eschborn Süd) • Gesamtstrecke: 52 km (Neubau 22 km) • 28 Haltepunkte (davon 12 bestehende S-Bahnhöfe)
Wallauer Spange, (Leitprojekt Frankfurt RheinMain^{plus}); Realisierung voraussichtlich bis 2030	• Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Wiesbaden und Frankfurt Flughafen Fernbahnhof durch neuen kurzen Streckenabschnitt inkl. neuem Haltepunkt „Wallau-Delkenheim“
S-Bahn^{plus} (Leitprojekt Frankfurt RheinMain^{plus}); zum Teil bereits realisiert	• Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des S-Bahn-Systems, z. B. Blockverdichtung Zeilsheim – Kriftel, überschlagene Wende Niedernhausen
Planung neuer Stationen (R-Bahn-Netz)	• Schaffung neuer Haltepunkte zur Verbesserung der Erschließung: Hofheim-Wallau/ Wiesbaden-Delkenheim
Einrichtung neuer Expressbus- und Regionalbuslinien (straßengebundener ÖPNV)	• den MTK betreffende, vertiefend zu untersuchende Expressbus-Korridore: Kelkheim/ Bad Soden – Bad Homburg • Hinweis: Realisierung der Regionalbuslinien 259 und 260 für Dezember 2024 geplant
Beschleunigungsmaßnahmen im vorhandenen Netz (straßengebundener ÖPNV)	• Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung auf den folgenden (im MTK verkehrenden) Linien: X17, X26, 253[157]
Leistungsanpassungen (straßengebundener ÖPNV)	• Ausweitung der Betriebszeiten auf den folgenden (im MTK verkehrenden) Linien: X17, X26 • Optimierung paralleler Bedienung auf den folgenden (im MTK verkehrenden) Linien: 262
New Mobility / On-Demand-Mobilität für die Region Frankfurt/Rhein Main (Straßengebundener ÖPNV)	• Integration der On-Demand-Angebote in den ÖPNV • Partner des Projektes „On-Demand-Mobilität für die Region Frankfurt Rhein Main“ im MTK: Hofheim am Taunus (MTV)

156 ebenda

157 Linie 253 wurde zum Fahlplanjahr 2023 optimiert.

Maßnahme	Ziel/ Auswirkung
Modernisierung und barrierefreier Ausbau von Verkehrsstationen	• Die Rahmenvereinbarung „Bahnhofsmodernisierungsprogramm Hessen" verfolgt das Ziel, rund 120 Bahnhöfe in Hessen zu modernisieren und barrierefrei auszubauen. Für den Main-Taunus-Kreis bedeutet das, ein Ausbau aller vorhandenen Stationen. (Quelle: Information RMV vom 16.05.2024)
Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	• Zielkonzept für die maximalen planerischen Zuglänge im RMV-Gebiet mit der Berücksichtigung der Maßnahmen bei der Erstellung lokaler Nahverkehrspläne (RMV-Maßnahmenplan „Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr")
Fahrzeuge (straßengebundener ÖPNV):	• RMV-Ziel: Realisierung der ersten Fahrzeuge mit alternativen Antrieben innerhalb der Laufzeit des regionalen Nahverkehrsplans (mit allen Partnern abgestimmte Strategie notwendig)
Digitalisierungsstrategie	• Konkretisierung des Arbeitsprogramms „Roadmap Digitalisierung" als dynamisches, kontinuierlich weiterzuentwickelndes Dokument • Wesentliche Themen: o Integration der (deutschlandweit) durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation (DELFI) o Relaunch RMV-App (u. a. E-Ticketing, digitale Reisebegleitung) o digitales KombiTicket, sowie Vorbereitung des eTicket beim Landesticket Hessen o Multimodale Plattform (Information, Buchung und Bezahlung) o WLAN@RMV in X-Buslinien o Smart Data (Echtzeitdaten) o Weiterentwicklung der IT-Systemarchitektur o Neuaufstellung der Buchungsplattform für On-Demand-Verkehr, o Konkretisierung der Strategie zum Thema „autonomes Fahren" im RMV
Fahrgeldeinnahmen als Teil der Verbundfinanzierung: Tarifstrukturreform	• schrittweise Veränderung der Tarifstrukturen in vier Phasen (aktuelle Phase 4 „Regionaltarif": Ausgestaltung eines stadt- und landübergreifenden Tarifs)

Maßnahme	Ziel/ Auswirkung
Ansätze für eine Vernetzung lokaler Angebote im Nachbarschaftsverkehr	• administrative Grenzen verlieren zunehmend ihren Einfluss auf die Mobilitätsbedürfnisse; dies belegt die Zunahme von Verkehren über die Stadtgrenzen hinweg • ausgehend vom „Gegenstromprinzip" lokaler und regionaler Nahverkehrspläne muss die Anbindung der Zentren nicht unbedingt „aus der Region heraus gedacht" werden • es ist auch denkbar, städtische Verkehrsangebote in das Umland hinaus zu verlängern
Angebots- und Infrastrukturkonzept für die Vision 2030+ im Kernraum	• S-Bahn-Konzept: Ausweitung des 15-Minuten-Taktes auf den Außenästen bis zum jeweiligen Linienendpunkt, Zusammenlegung der im Wechsel verkehrenden Linien S3 und S4 mit Aufteilung der Zugteile jeweils nach Bad Soden am Taunus und Kronberg im Taunus
Angebots- und Infrastrukturkonzept für die Vision 2030+ in der Region	• Grundstruktur des Angebotskonzepts (Bedienungsstandards): RegionalBahn in T30, RegionalExpress in T60 und S-Bahn in T15 • HessenExpress-Netz, Deutschlandtakt, Elektrifizierung & Reaktivierung von Strecken • Straßengebundener Verkehr: nachfragestarke Achsen als Grundgerüst, On-Demand-Verkehr stärken, Fahrpläne dynamisch und flexibel gestalten, überwiegend emissionsfreie Antriebe bei Fahrzeugen, Steuerung der Fahrzeuge durch weitreichende Assistenzsysteme

13.2.2 Nahverkehrsplan Frankfurt am Main

Der „Nahverkehrsplan 2025+" der Stadt Frankfurt am Main beinhaltet die Entwicklung des städtischen Nahverkehrs bis zum Jahr 2025, mit den Perspektiven bis ins Jahr 2030 und darüber hinaus. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt am Main hat am 4. März 2021 den Nahverkehrsplan beschlossen.[158]

Der NVP enthält keine Maßnahmen im Lokalen Verkehr mit Führung in den Main-Taunus-Kreis, die für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs im Main-Taunus-Kreis von Relevanz sind.

158 https://www.traffiq.de/traffiq/planungen-und-projekte/nahverkehrsplan.html

13.2.3 Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis

Der Nahverkehrsplan für die Landeshauptstadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis wird aktuell erarbeitet, dieser befindet sich in der Abstimmungsphase.

13.2.4 Regionaltangente West

Ein wesentliches Leitprojekt für das Rhein-Main-Gebiet und den RMV ist der Bau der Regionaltangente West (RTW). Mit der RTW wird ein tangentiales Verkehrsangebot zwischen den westlichen S-Bahn-Achsen geschaffen sowie gleichzeitig eine direkte Nord-Süd-Schienenanbindung des Flughafens erreicht.

Ein weiteres wesentliches Ziel besteht in der Entlastung des Frankfurter S-Bahntunnels sowie des Hauptbahnhofs. Insgesamt sind fünf Abschnitte geplant, durch die Gemeinden im Westen und Südwesten Frankfurts verbunden sowie neue Direktverbindungen geschaffen werden.[159]

Der Abschnitt „Nord" besteht aus zwei Realisierungsstufen. Der erste Abschnitt verläuft größtenteils auf der Bestandsstrecke der S-Bahnlinie S5 zwischen Bad Homburg und Weißkirchen/Steinbach und zweigt dann nach Eschborn ab. Dieser Abschnitt befindet sich seit Dezember 2023 in der Umsetzung. Der Abschnitt 2 der RTW-Strecke Nord bindet das Nordwestzentrum an das Gewerbegebiet Praunheim an und wird somit eine Lücke zu den bestehenden U-Bahn-Linien 1 und 9 im Nordwesten der Stadt schließen. Dieser Abschnitt knüpft in Eschborn Ost an die RTW-Strecke an.

Der Abschnitt „Mitte" verläuft von Bad Soden am Taunus über Sulzbach (Taunus), die Dunantsiedlung und im weiteren Verlauf über Sossenheim nach Höchst. Die Anbindung des Industrieparks Ost und Süd wird jeweils durch neue Haltepunkte verbessert.

Der Abschnitt „Süd" gliedert sich wieder in zwei Teile und schafft eine Direktverbindung zum Frankfurt Flughafen, dem Frankfurt-Stadion über Neu-Isenburg bis Dreieich-Buchschlag. Der Abschnitt Süd 2 schafft eine weitere Anbindung in östliche Richtung bis Birkengewann.

Für die Anbindung des Main-Taunus-Kreises sind folgende Strecken besonders relevant:

- Bad Homburg v. d. Höhe – Eschborn – Sossenheim – Höchst – Flughafen – Stadion – Neu-Isenburg Bf – Neu-Isenburg Birkengewann,
- Frankfurt Nordwestzentrum – Praunheim – Eschborn,
- Bad Soden – Sossenheim – Höchst – Flughafen – Stadion – Neu-Isenburg Bf – Dreieich-Buchschlag.

[159] https://www.regionaltangente-west.de/die-strecke.html

Zur Einrichtung weiterer Haltepunkte im Bereich Bad Soden am Taunus/ Sulzbach (Taunus) wurde eine Potenzialstudie in Auftrag gegeben. Diese hat ergeben, dass die Einrichtung von zwei weiteren Haltepunkten möglich wäre, einer in der Gemarkung Bad Soden am Taunus und einer in der Gemarkung Sulzbach (Taunus). Die Umsetzung erfordert vorab allerdings noch weitere Genehmigungs- und Planungsschritte und ist noch nicht beschlossen.

Die Inbetriebnahme der gesamten Strecke ist für das Jahr 2028 vorgesehen.[160]

Seitens der MTV wird zu gegebener Zeit ein Konzept erarbeitet, welches Optimierungen im Busnetz (im systemkompatiblen Takt) zur Anbindung an die Regionaltangente West vorsieht.

13.2.5 Wallauer Spange

Das Bahnprojekt „Wallauer Spange" wird künftig eine für den Nah- und den Fernverkehr bedeutsame Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof Wiesbaden und dem Frankfurter Flughafen herstellen. Die Erschließung des Einzugsgebietes mit über 60.000 Einwohnenden, an die Oberzentren und den Flughafen als großen Arbeitsplatzstandort wird durch den Haltepunkt „Wallauer Spange" erheblich verbessert, wie z. B. für die Städte Hofheim am Taunus, Wiesbaden und Hochheim am Main die sich an der Schnittstelle der geplanten Schienentrasse und der L 3017 (Verbindung von Wallau nach Massenheim) befinden. Darüber hinaus ist er ein relevanter Haltepunkt für Einpendelnde zu Arbeitsplätzen in den Gewerbegebieten im Einzugsbereich.

An der „Wallauer Spange" soll eine Mobilitätsdrehscheibe mit Bahnhaltepunkt, Busbahnhof mit acht Bushaltepunkten und erweiterbarem Park&Ride-Parkhaus geschaffen werden.

In der folgenden Tabelle erfolgt eine Übersicht, der Buslinien, die nach vorliegenden Planungsüberlegungen (März 2021) den Haltepunkt „Wallauer Spange" anfahren werden. Die Anbindung des Haltepunktes Wallauer Spange ist wesentlicher Bestandteil des aktuell in Abstimmung befindlichen NVP Wiesbaden. (siehe Kapitel 0). Das nachfolgend dargestellte Konzept dürfte vor diesem Hintergrund noch weiteren Anpassungen unterworfen sein.

Die Planungsvorstellungen des RMV sehen nicht vor, dass die Linien X26 zum Haltepunkt „Wallauer Spange" geführt wird. Die Linie 262 kann alternativ den Haltepunkt oder das Gewerbegebiet Wallau anbinden.

[160] RTW Planungsgesellschaft mbH: Die Regionaltangente West (Gesamtbroschüre); November 2023; https://www.regionaltangente-west.de/downloads-rtw.html

Tabelle 29: Linienübersicht Haltepunkt „Wallauer Spange"[161]

Linie	Linienweg
46	Hochheim Berliner Platz – Hochheim Dresdner Ring – Wl-Delkenheim -Station Wallauer Spange weiter in Richtung Wiesbaden
48	Hochheim Bf – Hochheim Dresdner Ring – Wl-Delkenheim – Station Wallauer Spange – weiter in Richtung Wiesbaden
405	Hofheim Bf – Marxheim
407	Langenhain – Wallau Gewerbegebiet – Station Wallauer Spange
846	Hochheim Berliner Platz – Wicker – Massenheim – Station Wallauer Spange
848	Hochheim Bf – Massenheim – Station Wallauer Spange

13.2.6 RMV-Linienbündel „Vordertaunus" – Konzept für neue Regionalbuslinien

Im verbundweiten Nahverkehrsplan des RMV (siehe Kapitel 13.2.1) ist ein neues Fahrplankonzept der S-Bahnlinien S3 bis S6 vorgesehen. Aufgrund dessen ist eine Anpassung betroffener Regionalbuslinien an das neue Fahrplankonzept der S-Bahnlinien erforderlich. Um auch zukünftig Anschlussbeziehungen Zug ↔ Bus sowie Wegketten mit kurzen Reisezeiten zu gewährleisten, sind im lokalen und regionalen Busliniennetz Anpassungen notwendig. Zur Bedienung weiterer nachfragestarker Relationen ohne SPNV-Infrastruktur, ist die Einrichtung neuer Expressbuslinien vorgesehen.

Den Main-Taunus-Kreis betreffen diese Anpassungen durch veränderte Start- und Endzeiten der Linien S3 und S4 in Frankfurt Süd, wodurch bisher vorhandene Anschlussbeziehungen wegfallen. Um diese Verbindungslücken zu schließen sind im MTK zwei neue Querverbindungen zwischen dem Hochtaunuskreis und dem Main-Taunus-Kreis vorgesehen, die nach wettbewerblicher Vergabe im Fahrplanjahr 2025 realisiert werden sollen:

- Planungslinie 259: Bad Homburg – Kronberg Süd – Sulzbach (Taunus) MTZ,
- Planungslinie 260: Bad Homburg – Kronberg Süd – Bad Soden am Taunus – Kelkheim (Taunus).

[161] mit dem RMV abgestimmtes (MTV-) Busnetz zur Wallauer Spange: 14. April 2021 (Basis vom 09. März 2021)

Diese Regionalbuslinien werden aus der regionalen Linie 261 heraus entwickelt, in dem die Leistungen des bisherigen 15-Minuten-Takts neu aufgeteilt werden. Damit werden neben den angepassten und beschleunigten Streckenführungen der X-Buslinien X26 und X27 zwei weitere schnelle Verbindungen umgesetzt, sowie auch eine Direktverbindung zwischen Bad Soden am Taunus und Kelkheim (Taunus) geschaffen.

Die Einführung der Linien 259 und 260 erfordert detaillierte Abstimmungen mit den lokalen Linien sowie Berücksichtigung bei geplanten Bauprojekten, wie beispielsweise dem Ausbau des Bahnhofs Kelkheim (Taunus) oder des ZOB in Bad Soden am Taunus, die für diese Linien weiteren Kapazitäten gewährleisten müssen. Von Seiten der MTV wird für die Linie 260 ein Sonn-/ Feiertagsverkehr für die Erreichbarkeit des Klinikums in Bad Soden am Taunus angestrebt.

Vorschläge der MTV zur Leistungsausweitung stehen aus Sicht des RMV grundsätzlich unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit (siehe Schreiben vom 16.05.2024).

13.3 Planungsüberlegungen der Städte und Gemeinden

13.3.1 Stadt Bad Soden am Taunus

Im Juli 2021 wurde das Mobilitätskonzept für Bad Soden am Taunus vorgestellt und Ende September 2021 von der Stadtverordnetenversammlung zustimmend zur Kenntnis genommen und als Leitlinie für die zukünftige Mobilitätsentwicklung beschlossen.[162]
Es gilt als Grundlage für anstehende fachliche und politische Diskussionen in der Stadt sowie als Leitfaden für die künftige Verkehrs- und Mobilitätsplanung in Bad Soden am Taunus. Auf Basis einer umfangreichen Analyse wurden Ziele, Handlungsfelder und konkrete Maßnahmen formuliert.

Für die Entwicklung des ÖPNV beinhaltet das Konzept nachfolgend dargestellte Inhalte.

[162] https://www.bad-soden.de/stadt/stadtplanung-verkehr/verkehr-parken/mobilitaetskonzept/

Tabelle 30: Mobilitätskonzept Bad Soden am Taunus: Handlungsfelder und Maßnahmen mit ÖPNV-Bezug[163]

Handlungsfeld	Maßnahmen
Umsteigefreie Erreichbarkeit der Nachbargemeinden mit dem öffentlichen Nahverkehr	• 15-Minuten-Takt in Bad Soden am Taunus einführen (Bahn) • neue Regionalbuslinie nach Kelkheim (Taunus) und Kronberg einführen
Verlässliche und regelmäßige Verbindung zwischen den Stadtteilen mit dem öffentlichen Nahverkehr zu allen Tageszeiten	• 15-Minuten-Takt in Bad Soden am Taunus einführen (Bus) • flexibles On-Demand-System einführen • Qualitätsoffensive Öffentlicher Nahverkehr
Mobilitätsangebote verknüpfen	• Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof • Mobilitätsstationen in allen Stadtteilen aufbauen
Mobilitätsangebote und -chancen kommunizieren und weiterentwickeln	• betriebliches Mobilitätsmanagement fördern • Mitfahrgelegenheiten fördern • nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität stärken

13.3.2 Stadt Hofheim am Taunus

Seit 2016 läuft der Planungsprozess zur barrierefreien Umgestaltung des Busbahnhofs Hofheim am Taunus. Am 30. Oktober 2018 fand in Hofheim am Taunus die öffentliche Vorstellung des Planungsstandes statt. Die Stadtverordnetenversammlung am 21.2.2018 die Vorzugsvariante mit Sägezahnprinzip zur weiteren Bearbeitung beschlossen.[164]

Zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses NVP (Februar 2024) gibt es keine aktuellen Entwicklungen zu den Umbaumaßnahmen des Busbahnhofs Hofheim.

[163] Mobilitätskonzept Bad Soden am Taunus (27.07.2021)

[164] https://www.hofheim.de/leben/Planen_Bauen_und_Umwelt/Aktuelle_Planungen_/_Bauprojekte/neuer-busbahnhof-fuer-hofheim.php

13.3.3 Stadt Hattersheim am Main

Für Hattersheim am Main wurden im Rahmen von Bebauungsplanverfahren verschiedene Mobilitätskonzepte entwickelt. Ein Beispiel ist das standortbezogene Mobilitätskonzept zur Baugebietsentwicklung "Vordere Voltastraße" (Projektlaufzeit 2020 bis 2021). Dieses Konzept beinhaltet Lösungsansätze, um durch eine bedarfsgerechte Planung und attraktive Mobilitätsangebote, Optionen für eine veränderte Verkehrsmittelwahl aufzuzeigen.

13.3.4 Stadt Flörsheim am Main

Im Dezember 2021 wurde von der Stadtverordnetenversammlung ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) beschlossen, welches Grundlagen für die Entwicklung der Stadt für die nächsten 20 bis 30 Jahren enthält.

Ein Teil des ISEK behandelt den Bereich „Verkehr und Mobilität". Dieses Handlungsfeld beinhaltet Maßnahmen, wie beispielsweise die Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes sowie den Einsatz eines Mobilitätsmanagements, vor dem Hintergrund die nationalen Klimaschutzziele zu erreichen. Darüber hinaus soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mittel- und langfristig zugunsten von ÖPNV-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr reduziert werden.

Im Handlungsfeld für den ÖPNV (V2.2) werden folgende kurzfristige Maßnahmen definiert:

- Verbesserung des ÖPNV-Angebots: Das Angebot des ÖPNV soll innerhalb der Ortsteile, der Gesamtkommune sowie mit den Nachbarkommunen und in Bezug auf die regionalen S-Bahn- und Regionalbahn-Haltepunkte in Flörsheim am Main, Eddersheim und Hochheim am Main kontinuierlich ausgebaut und attraktiver gestaltet werden.
- Fahrplantaktung: Optimierung des Fahrplantaktes (für die fünf Buslinien und die Schulbuslinie 817) sowie Harmonisierung der ÖPNV-Angebote (Bus, S-Bahn, Regionalbahn) an Verknüpfungspunkten, um Verspätungen zu reduzieren und Wartezeiten zu vermeiden.
- Sicherung der ÖPNV-Bedienung zu den Randzeiten (am frühen Morgen, am späten Abend, an Wochenenden, an Feiertagen).
- Linienführung und Haltestellen: Überprüfung der Linienführung der bestehenden Buslinien, um ggf. neue Routen sowie weitere Haltestellen einzurichten. (Betrachtung der Hauptachse: Frankfurt – Flörsheim – Wiesbaden/Mainz; Betrachtung der Querverbindungen: z. B. Massenheim, Wallau, Delkenheim).
- 1€/Tag-ÖPNV-Ticket und Sprintbus-Linien: Ergebnis der Bürgerbeteiligung, die eine Anbindung von ausgesuchten Startorten in Flörsheim am Main zu ausgesuchten Zielorten im Rhein-Main-Gebiet beinhaltet.

13.4 Kreisquerverbindungen

Die Untersuchung von Kreisquerverbindungen beruht auf einem Beschluss des Kreistages vom 25. April 2022 (KT/2022/172/19.WP).

Der Kreistag unterstützt die Berücksichtigung von weiteren, relevanten Querverbindungen bei der Erstellung der Nahverkehrsplanung für das Gebiet des Main-Taunus-Kreises, die in Vorbereitung der Ausschreibung der künftigen Verkehrsleistungen erfolgen wird.[165]

Hintergrund dieses Beschlusses war ein Antrag der Kreistagsfraktionen von CDU, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und FDP. In Ausrichtung auf die anstehenden Neuvergaben der Buslinien sollen potentielle neue Buslinien im Gebiet des Main-Taunus-Kreises geprüft werden, da die Regionaltangente West, welche in Teilen neue Querverbindungen schaffen wird, erst gegen Ende der 2020er-Jahre in Betrieb gehen soll (siehe auch Kapitel 13.2.4).

Die MTV hat die Abarbeitung dieses politischen Prüfauftrages übernommen. Im Rahmen der Bearbeitung des NVP wurde eine gutachterliche Untersuchung durchgeführt, deren Ergebnisse in den NVP übernommen wurde. Im „Arbeitskreis Nahverkehrsplan" am 01.06.2023 wurden die Untersuchungsergebnisse vorgestellt und diskutiert.

13.4.1 Methodik

Die Methodik für die Analyse beinhaltet folgende Schritte:

1. Betrachtung der Tagesverkehrszeit: Montag bis Freitag zwischen 06:00 Uhr und 20:00 Uhr, da in diesem Zeitraum 90 % der täglichen Mobilität stattfinden.
2. Quantifizierung der Mobilitätsverflechtungen mit folgenden Indikatoren:
   - Pendlerverflechtungen: Hauptindikator, da keine weiteren Daten als Orientierung vorlagen,
   - Definition Grenzwert für „Potenzial": Pendleraufkommen von 250 Pendelnden (in beide Richtungen),
   - ergänzende Einbeziehung der ÖPNV-relevanten Ziele wie Kliniken, Gesundheitszentren, Verwaltungen, weiterführende Schulen/ Berufsschulen, Kultureinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Gewerbegebiete,
3. Bewertung der Qualität der ÖPNV-Verbindung.[166]

---

[165] https://sessionnet.krz.de/mtk/bi/si0040.asp?__cjahr=2022&__cmonat=4&__canz=1&__cselect=0

[166] Die Bewertung erfolgte auf Grundlage der Reisezeit sowie der Anzahl der Umstiege. Die Darstellung erfolgte in jeweils einer Karte pro Kommune und wurde durch das Stilmittel „Ampel" visualisiert:

Im Ergebnis der Analyse zeigt sich, dass im Main-Taunus-Kreis weitgehend ausreichende Querverbindungen für die identifizierten potenzialträchtigen Relationen verfügen. In der Analyse wurde nur zwei Relationen mit „Rot" bewertet,

- die Direktverbindung von Kelkheim (Taunus) nach Bad Soden am Taunus,
- und die Direktverbindung von Kelkheim (Taunus) nach Eschborn.

Weitere sechs Relationen wurden mit „Gelb" bewertet, da hier auf den Querverbindungen Bedienungslücken bestehen und/ oder diese mit längeren Umsteigezeiten verbunden sind.

- rot: umwegige/ keine Verbindung
- gelb: 1 Umstieg/ lückenhafte Verbindung
- grün: kein Umstieg/ Direktverbindung vorhanden

Die Grundlage für die Analyse der Kreisquerverbindungen waren im ersten Schritt die zentralen Referenzhaltestellen (i. d. R. „Bahnhöfe").

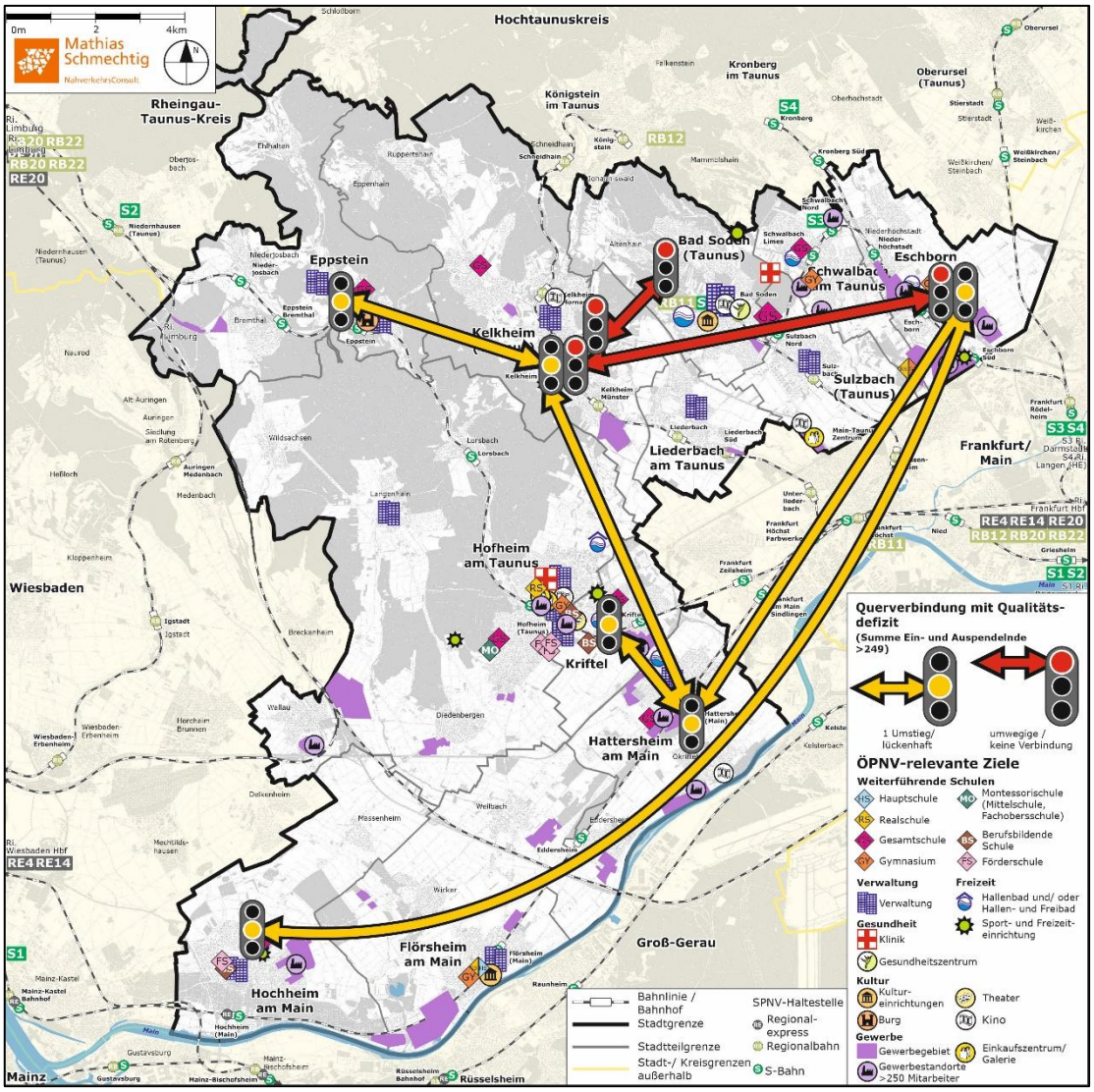


Abbildung 58: Übersicht über relevante Kreisquerverbindungen mit identifiziertem Handlungsbedarf

Insgesamt wurden 53 Relationen jeweils in Hin- und Rückrichtung untersucht. In der folgenden Tabelle werden die relevanten Kreisquerverbindungen mit identifiziertem Handlungsbedarf aufgeführt.

13.4.2 Kreisquerverbindungen mit Handlungsbedarf

Tabelle 31: Relevante Kreisquerverbindungen mit Handlungsbedarf

Bad Soden am Taunus – Kelkheim (Taunus)	**Ein- und Auspendelnde 374**	
Qualität der Querverbindungen		
Defizite in der Querverbindung Bad Soden am Taunus – Kelkheim (Taunus): **keine Direktverbindung** **Bewertungskriterien** • Verkehrsmittel: Regionalbahnlinien RB 11 und RB 12 • Umsteigezeit: in Hinrichtung 5 Minuten sowie in Rückrichtung 26 Minuten • Reisezeit: ca. 60 Minuten (Rückrichtung) • Vergleich zum MIV: Reisezeit ca. 11 Minuten Bewertung: Die Verbindung mit rund 60 Minuten in Rückrichtung weist eine **zu lange Reisezeit**, infolge einer **zu langen Umsteigezeit** auf. Alternative Möglichkeit Rückrichtung Kelkheim (Taunus) – Bad Soden am Taunus: • Verkehrsmittel: Buslinien 812 und 804 • Umsteigezeit: 12 Minuten • Reisezeit: 33 Minuten Bewertung: Die Verbindung weist **kein ausreichendes Angebot** (nicht regelmäßig, tlw. Verschiedene Fahr- und Umsteigezeiten) auf. **Hinweis:** Der RMV wird mit Betriebsaufnahme im Dezember 2024 eine neue regionale Linie 260 einrichten, durch diese wird eine Direktverbindung zwischen Bad Soden am Taunus und Kelkheim (Taunus) hergestellt.		
Handlungsbedarf: hoher Handlungsbedarf		
Aufgrund der erforderlichen Sicherstellung der Erreichbarkeit des Kreiskrankenhauses Bad Soden am Taunus wird diese Relation mit hohem Handlungsbedarf eingestuft.		
Eschborn – Kelkheim (Taunus)	**Ein- und Auspendelnde 584**	
Qualität der Querverbindungen		
Defizite in der Querverbindung Eschborn – Kelkheim (Taunus): **keine Direktverbindung** **Bewertungskriterien** • Verkehrsmittel: S-Bahn-Linie S4 und Regionalbahn RB 12 • Umsteigezeit: 19/ 16 Minuten • Reisezeit: ca. 60 Minuten • Vergleich zum MIV: Reisezeit ca. 17 Minuten Bewertung: Die Verbindung mit rund 60 Minuten weist eine **zu lange Reisezeit** auf, die infolge einer **zu langen Umsteigezeit** entsteht.		

Handlungsbedarf: sehr hoher Handlungsbedarf

Aufgrund der bestehenden Pendlerzahl und der Anbindung an relevante Arbeitsplatzstandorte, wird ein hoher Handlungsbedarf gesehen, der zu einer Minimierung der Reisezeit führen sollte.

Hattersheim am Main – Kriftel	**Ein- und Auspendelnde 398**	
Qualität der Querverbindungen		

Defizite in der Querverbindung Hattersheim am Main – Kriftel: **keine Direktverbindung**

Bewertungskriterien

- Verkehrsmittel: S-Bahn-Linien S1 und S2
- Umsteigezeit: 27 und 28 Minuten
- Reisezeit: 38 Minuten
- Vergleich zum MIV: Reisezeit ca. 8 Minuten

Alternative Möglichkeit:

- Verkehrsmittel: X-Buslinie X17/ S-Bahn-Linie S2
- Umsteigezeit: 8 Minuten
- Reisezeit: 27/ 28 Minuten
- Vergleich zum MIV: Reisezeit ca. 8 Minuten

Bewertung: Die Verbindung mit rund 38 Minuten bzw. >27 Minuten weist eine **zu lange Reisezeit**, infolge einer **zu langen Umsteigezeit** auf.

Hinweis: Ergänzend wird die Relation Hattersheim am Main – Kriftel durch die Linie 834 bedient. Die Bedienung erfolgt außerhalb der betrachteten Referenzhaltestellen (T60, Mo-Sa, Reisezeit 9 Min.)

Handlungsbedarf: mittlerer Handlungsbedarf

Aufgrund der niedrigen Pendlerdaten besteht hier ein mittlerer Handlungsbedarf. Es bedarf einer weiteren Prüfung (z. B. Fahrgastzahlen), um den realen Bedarf festzustellen.

Hattersheim am Main – Kelkheim (Taunus)	**Ein- und Auspendler 292**	
Qualität der Querverbindungen		

Defizite in der Querverbindung Hattersheim am Main – Kelkheim (Taunus): **keine Direktverbindung**

Bewertungskriterien

- Verkehrsmittel: S-Bahn-Linien S1 und Regionalbahn RB 12
- Umsteigezeit: 25 und 21 Minuten
- Reisezeit: 45 Minuten
- Vergleich zum MIV: Reisezeit ca. 19 Minuten

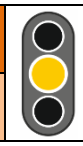
Alternative Möglichkeit:

- Verkehrsmittel: X-Buslinie X17/ Buslinie 263
- Umsteigezeit: 16/ 6 Minuten
- Reisezeit: 50/ 47 Minuten
- Vergleich zum MIV: Reisezeit ca. 19 Minuten

Bewertung: Die Verbindung mit rund 45 Minuten bzw. rund 50 Minuten weist eine **zu lange Reisezeit**, infolge einer **zu langen Umsteigezeit** auf.

Handlungsbedarf: geringer bis mittlerer Handlungsbedarf

Auf Grundlage der definierten Kriterien besteht hier ein geringer bis mittlerer Handlungsbedarf. Aufgrund der vorliegenden Pendlerdaten ist davon auszugehen, dass sich das Pendlerverhalten stärker nach Hofheim am Taunus als Versorgungsstandort ausrichtet.

Kelkheim (Taunus) – Eppstein	**Ein- und Auspendelnde 261**	

Qualität der Querverbindungen

Defizite in der Querverbindung Kelkheim (Taunus) – Eppstein:

Lückenhafte Verbindung ohne Umstieg

Bewertungskriterien

- Verkehrsmittel: Bus-Linie 263 (lückenhaftes Angebot: 9 Fahrten pro Tag)
- Reisezeit: 17 Minuten
- Vergleich zum MIV: Reisezeit ca. 15 Minuten

Verbindung mit Umstieg

Bewertungskriterien

- Verkehrsmittel: Regionalbahn RB 12 und die S-Bahn-Linie S2
- Umsteigezeit: Hinrichtung 4 Minuten und in Rückrichtung 31 Minuten
- Reisezeit: Hinrichtung 34 Minuten und in Rückrichtung rund 60 Minuten
- Vergleich zum MIV: Reisezeit ca. 15 Minuten

eine **zu lange Reisezeit** auf, die infolge einer **zu langen Umsteigezeit** entsteht. Sowie eine Verbindung mit Umstieg

Bewertung: Das Angebot der Direktverbindung ist lückenhaft und erfolgt nur im Zeitraum 12:45 Uhr bis 18:45 Uhr im T60. Die Verbindung mit Umstieg, weist mit rund 34 Minuten bzw. rund 60 Minuten eine **zu lange Reisezeit**, infolge einer **zu langen Umsteigezeit** auf.

Handlungsbedarf: geringer Handlungsbedarf

Aufgrund des geringen Pendleraufkommens ist der Handlungsbedarf grundsätzlich als „gering" einzustufen. Eine Optimierung der Anbindung in Zusammenhang mit einer Verkürzung der Reisezeit erscheint im Hinblick auf die Anbindung an das Kreiskrankenhaus in Bad Soden am Taunus sinnvoll.

Eschborn – Hattersheim am Main	**Ein- und Auspendelnde 427**	

Qualität der Querverbindungen

Defizite in der Querverbindung Eschborn – Hattersheim am Main: **keine Direktverbindung**

Bewertungskriterien

- Verkehrsmittel: S-Bahn-Linien S3/ S4 und S1
- Umsteigezeit: 11 Minuten
- Reisezeit: 43 Minuten
- Vergleich zum MIV: Reisezeit ca. 15 Minuten

Handlungsbedarf: geringer Handlungsbedarf		
Es ist davon auszugehen, dass die Querverbindung Eschborn – Hattersheim am Main durch die zukünftige Regionaltangente West und einer entsprechenden Verknüpfung nach Hattersheim am Main bezüglich Umsteige-/ Reisezeit sowie Taktung verbessert wird.		
Eschborn – Hochheim am Main	**Ein- und Auspendelnde 262**	
Qualität der Querverbindungen		
Defizite in der Querverbindung Eschborn – Hochheim am Main: **keine Direktverbindung** **Bewertungskriterien** • Verkehrsmittel: S-Bahn-Linien S4/ S1; Buslinie 58/ RE4 • Umsteigezeit: jew. 7 Minuten • Reisezeit: 54 Minuten; 48 Minuten • Vergleich zum MIV: Reisezeit ca. 26 Minuten		
Handlungsbedarf: geringer Handlungsbedarf		
Die geringen Pendlerzahlen und die große Entfernung sprechen gegen eine eigenständige Verbindung. In der Relation Schwalbach am Taunus/ Eschborn – Hofheim am Taunus – Hochheim am Main sollten durch bessere Verknüpfungen der Linien 809 und 810 Ansätze zur Attraktivierung dieser Kreisquerverbindung bestehen.		

Alle weiteren möglichen Kreisquerverbindungen wurden ohne Handlungsbedarf beurteilt, da entweder

- die Pendlerverflechtung unter 250 Pendelnden liegen
- oder das ÖPNV-Angebot ausreichend ist.

In der Sitzung des Arbeitskreises NVP am 01.06.2023 wurden ergänzende Prüfaufträge zu relevanten Querverbindungen formuliert, die ebenfalls entsprechend der oben genannten Bewertungskriterien untersucht wurden:

- Direktverbindung Liederbach am Taunus – Eschborn
  - ➢ kein Handlungsbedarf: zu geringe Pendlerzahl <250 Pendelnde
- Stärkung der Querverbindung Eppstein – Kelkheim (Taunus) – Bad Soden am Taunus – Bad Soden Kreiskrankenhaus – ggf. bis Schwalbach am Taunus
  - ➢ Teil des geplanten „Premiumbusnetzes" mit optimierter Anbindung ab Kelkheim (Taunus), siehe Kapitel 13.5.3
- Eppstein – Hofheim am Taunus – Flörsheim am Main – Hattersheim am Taunus
  - ➢ Teil des geplanten „Premiumbusnetzes" mit optimierter Anbindung ab Hofheim am Taunus, siehe Kapitel 13.5.3

- Verbindung Lorsbach – Langenhain – Wallau – (und optimierte Anbindung nach Wiesbaden)
  - Prüfauftrag für eine neue Stadtbuslinie „407" Lorsbach – Langenhain – Wallau; siehe Kapitel 13.5.3

- Schwalbach am Taunus – Kronberg
  - Inhalt der Neustrukturierung des RMV Linienbündels Vordertaunus. (siehe Kapitel 13.2.6)
    Planungslinie 259: Bad Homburg – Kronberg Süd – Sulzbach (Taunus) MTZ
    Planungslinie 260: Bad Homburg – Kronberg Süd – Bad Soden am Taunus – Kelkheim (Taunus).

13.5 Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe

13.5.1 Handlungsschwerpunkte

Die Visionen und Zielsetzungen des Leitbildes (siehe Modul C) sind im Kontext mit dem Geltungszeitraum des NVP bis 2030 zu konkreten Handlungsschwerpunkten herunterzubrechen. Bei der Festlegung der Handlungsschwerpunkte, aus denen sich dann im Entwicklungskonzept vertiefende Handlungsfelder ergeben, sind insbesondere die aktuellen Entwicklungen zu berücksichtigen.

Folgende allgemeine Entwicklungen prägen aktuell die Branchendiskussion und erfordern deshalb eine angemessene Reaktion im NVP:

- Fachkräftemangel, nicht nur beim Fahrpersonal auch in den Werkstätten und im Planungs- und Managementbereich,
- zunehmende Unzuverlässigkeit in der Erbringung der Verkehrsleistungen, u. a. bedingt durch Fahrpersonalmangel und/ oder Krankheitswellen,[167]
- mit der zunehmenden Unzufriedenheit der Kunden mit dem Merkmal „Verlässlichkeit des ÖPNV" auch wachsendes Missfallen über die Performance der Ist-Zeit-Informationen über Störungen und Verspätungen,
- wachsende Kosten mit der Folge überproportional steigender Preise in Vergabeverfahren (unterschiedlichste Kostentreiber und Gründe für Anstieg),

Im Main-Taunus-Kreis sind noch folgende ortsspezifische Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

- mit Ausnahme des Betriebshofes der HLB Basis AG keine regulären, als solche errichtete Betriebshöfe im Kreisgebiet; die Auftragnehmer der Linienbündel „MTK-Ost" und „MTK-West" nutzen Abstellflächen, die eher als Provisorien zu bezeichnen sind,

[167] Systematische Analysen zeigen, dass die „gefühlte Zuverlässigkeit" ein prägendes Merkmal der Kundenzufriedenheit geworden ist. (https://www.kantar.com/de/inspiration/tourismus-reisen/fahrgastzufriedenheit-2023-deutlich-gestiegen)

- an den Busbahnhöfen sind keine wettbewerbsneutral nutzbaren Sozial- und Pausenräume vorhanden (Auftragnehmer müssen sich nach Zuschlag selbst um Lösungen bemühen, die dann nicht immer für das Fahrpersonal wirklich attraktiv sind),
- keine festen Fahrpersonal-WC an den Endhaltestellen im Kreisgebiet.

Diese Rahmenbedingungen führen dazu, dass die Produktbedingungen für die Verkehrsunternehmen, und damit in der Konsequenz auch für potenzielle Bieter von außen bei den Vergabeverfahren, weit weg von optimalen Zuständen sind.

Die im Jahre 2026 anstehende Vergabe der Linienbündel „MTK-Ost" und „MTK-Süd" erfordert im NVP das Aufzeigen von Handlungsansätzen und Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen, um möglichen Kostensteigerungen zumindest zum Teil entgegenwirken zu können. Vor diesem Hintergrund werden folgende **Handlungsschwerpunkte** abgeleitet:

- Gewährleistung eines verlässlichen ÖPNV-Angebotes („Verlässlichkeit" mit den Kriterien „Verfügbarkeit" und „Pünktlichkeit"),
- Schaffung von Voraussetzungen für bessere Arbeitsbedingungen (als Faktor für Personalbindung und -akquise),
- Verbesserung der Produktionsbedingungen zur Vermeidung von Kostensprüngen.

Der NVP beinhaltet konkrete Maßnahmen in Ausrichtung auf diese Handlungsschwerpunkte (siehe Kapitel 13.5.3 und 13.5.5).

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Main-Taunus-Kreis, insbesondere ein Ausbau des Leistungsangebotes, steht hinsichtlich der Umsetzung unter einem grundsätzlichen Finanzierungsvorbehalt (siehe Kapitel 15).

13.5.2 Definition der Handlungsfelder und Maßnahmensteckbriefe

Die zentralen Inhalte des NVP und damit wegweisend für die Entwicklung des ÖPNV sind das Leitbild (Modul C des NVP) und die daraus resultierenden Handlungsfelder (Modul E; Kapitel 13.5.3 ff.). In jedem **Handlungsfeld** wird ein wesentlicher thematischer Aspekt behandelt und durch gezielte Ansatzpunkte und Maßnahmen konkretisiert. Diese stehen zum Teil miteinander in Wechselwirkung und können sich je nach Ausgangslage der städte- und gemeindespezifischen Gegebenheiten unterscheiden.

Analog zum Leitbild sieht das Konzept eine Umsetzung der Maßnahmen in verschiedenen Zeithorizonten vor, diese stehen unter anderem in Abhängigkeit mit den anstehenden Vergaben der Linienbündel im Main-Taunus-Kreis „MTK-Süd", „MTK-Ost", „MTK-West" (siehe Kapitel 14).

Die Prioritäten der Maßnahmen werden in den Stufen MUSS, SOLL und KANN definiert, um die Gewichtung der Maßnahme in Bezug auf die Zielerfüllung zu konkretisieren.

Flankierend zu den themenspezifischen Handlungsfeldern werden Querschnittsthemen definiert. Hierzu gehören das Qualitätsmanagement (QMS) und die fortlaufende Prozessgestaltung, auch im Hinblick auf die anstehende Vergabeverfahren sowie auf die konsequente Schaffung der Barrierefreiheit. Die folgende Abbildung zeigt die neun Handlungsfelder, denen im nächsten Schritt konkrete Maßnahmen zugeordnet werden, um den Visionen und Zielen des Leitbildes zu entsprechen.

Handlungsfeld I:	**Sicherung eines verlässlichen Nahverkehrsangebotes**	**Handlungsfeld VIII: Aufbau QMS und effizienter Prozesse**	**Handlungsfeld IX: Ausbau der Barrierefreiheit**
Handlungsfeld II:	**Optimierung und Verbesserung des Angebotes**		
Handlungsfeld III:	**Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Verkehrserstellung**		
Handlungsfeld IV:	**Schaffung einer leistungsfähigen und klimagerechten Verkehrsinfrastruktur**		
Handlungsfeld V:	**Ausbau der Fahrgastinformation**		
Handlungsfeld VI:	**Dekarbonisierung der Busflotte**		
Handlungsfeld VII:	**Schaffung Intermodaler Verknüpfungen**		

Abbildung 59: Handlungsfelder des Nahverkehrsplans

Die **Maßnahmensteckbriefe** zeigen die konkreten Maßnahmen für kurz-, mittel- und langfristige Umsetzung auf. In der folgenden Tabelle werden Kerninhalte der Steckbriefe erläutert.

Tabelle 32: Struktur der Maßnahmensteckbriefe

Maßnahme			
Umsetzungspriorität	**MUSS**	**SOLL**	**KANN**
Definition	**Priorität 1:** Notwendig, um die Sicherung eines verlässlichen Nahverkehrsangebotes zu gewährleisten	**Priorität 2:** Die Umsetzung trägt zur Erweiterung und Optimierung des vorhandenen Angebotes bei.	**Priorität 3:** Eine Umsetzung der Maßnahmen ist wünschenswert, um das Produkt weiter aufzuwerten.
Beschreibung	Beschreibung der Maßnahme		
Begründung	Begründung der Maßnahme		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**		**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
Einschätzung	Kalkulation		Bezug zu Maßnahmen aus anderen Maßnahmen und Handlungsfeldern, flankierende Maßnahmen

Die folgende Übersicht enthält den vollständigen Maßnahmenkatalog (Maßnahmensteckbriefe) auf einen Blick, mit Informationen zum Umsetzungshorizont, den eingestuften Umsetzungsprioritäten sowie den Zuständigkeiten.

Tabelle 33: Überblick Handlungsfelder und Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Umsetzungshorizont	Umsetzungspriorität	Zuständigkeit		
				MTV	Städte & Gemeinden	Verkehrsunternehmen
		Erläuterung siehe am Ende der Tabelle				
Handlungsfeld I: Sicherung eines verlässlichen Nahverkehrsangebotes						
I.1	Festlegung von Vorgaben für die Verkehrsunternehmen zur Gewährleistung eines verlässlichen Nahverkehrs	2026	**M**	X		X
I.2	Implementierung eines ITCS/ zentrale Leitstelle	2026	**M**	X		X
I.3	Schaffung der Voraussetzungen für eine Stabilisierung der Personalsituation	2026	**M**	X		X
I.4	Verbesserung der Wertschätzung des Berufsbildes im Nahverkehr	2028	**M**	X		X
I.5	Errichtung von Infrastrukturen zur Verbesserung der Arbeitsbedingung (Personalzufriedenheit)	2026	**M**	X		
I.6	Einrichtung „Runder Tisch störungsfreier Busverkehr“	2026	**S**	X	X	X
I.7	Verbesserung der Zugänglichkeit im Sinne eines „verlässlichen Nahverkehrs“	2030	**S**	X	X	X
Handlungsfeld II: Optimierung und Verbesserung des Angebotes						
II.1	Optimierung des Fahrplanangebotes und des Fahrzeugeinsatzes im Schulverkehr	2026	**M**	**X**		X
II.2	Anpassungen im Liniennetz im Südwesten des MTK	2026	**M**	X		
II.3	Optimierung im Liniennetz zur Anbindung an Regionaltangente West	nach Inbetrieb	**M**	X		

		nah me				
II.4	(Prüfauftrag) Einrichtung einer West-Ost-Querverbindung im MTK	nach 2026	**M**	X		
II.5	Einrichtung „Premiumbusnetz" im MTK	2030	**S**	X		
II.6	Einsatz von Gelenkbussen	2026	**S**	**X**		X
II.7	(Prüfauftrag) Anbindung Bahnhof Kriftel Süd	nach 2030 (ggf. früher)	**S**	X	X	X
II.8	Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit der Mittelzentren)	nach 2030	**K**	X		
II.9	Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit des Stadtzentrums innerhalb der Mittelzentren)	nach 2030	**K**	X		
II.10	Angebotserweiterung im Früh-, Abend und Wochenendverkehr (Bedarfsverkehr)	nach 2030	**K**	X		
II.11	Einrichtung einer Nordost-Südwest-Querverbindung im MTK (Varianten A und B)	nach 2026	**K**	X		
II.12	(Prüfauftrag) Verbindung Lorsbach – Langenhain – Wallau (– Wiesbaden)	nach 2030	**K**	X		
II.13	(Prüfauftrag) Ausbau der ÖPNV-Anbindung „Hofheim am Taunus Marxheim"	nach 2030	**K**	X		
II.14	(Prüfauftrag) Ausbau der ÖPNV-Anbindung in Kelkheim (Taunus) durch die Linie 806	nach 2030	**K**	X		
II.15	Einrichtung der Querverbindung Bad Soden am Taunus – Kelkheim (Taunus)	nach 2030	**K**	X		
II.16	Weiterentwicklung des AST Eschborn	2026	**K**	X		
II.17	Einrichtung neuer Haltestellen	2030	**K**		X	

Handlungsfeld III: Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Verkehrserstellung						
III.1	Errichtung von Infrastrukturen zur Verbesserung der Produktionsbedingungen in der Durchführung der Busverkehre	2026	**M**	**X**	X	
III.2	Optimierung der Fahrpläne zur Vermeidung von Kurzdiensten und geteilten Diensten	2026	**M**	**X**		X
Handlungsfeld IV: Schaffung einer leistungsfähigen und klimagerechten Verkehrsinfrastruktur						
IV.1	Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes in Hofheim am Taunus	2030	**M**		X	
IV.2	Errichtung des Verknüpfungspunktes am neuen Haltepunkt Wallau/ Delkenheim (Wallauer Spange) (laufende Planung; nachrichtlich)	2030	**M**			
IV.3	Neugestaltung des Verknüpfungspunktes/ Haltestelle Schwalbach am Taunus Limes Bf.	nach 2030	**M**		X	
IV.4	Erarbeitung und Umsetzung von strecken- und linienbezogenen Beschleunigungsprogrammen	2030	**M**		X	
IV.5	Neugestaltung Verknüpfungshaltestelle Hochheim am Main Bf.	nach 2030	**M**		X	
IV.6	Neugestaltung Verknüpfungshaltestelle Hattersheim am Main Bf.	nach 2030	**M**		X	
IV.7	Haltestelle Sulzbach (Taunus) MTZ: Aufwertung und Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit	2030	**M**		X	
IV.8	Ausstattung von Verknüpfungspunkten mit unzureichender sozialer Kontrolle mit „Sicherheitsinseln“	2030	**K**	X		
IV.9	(Prüfauftrag) Haltestellenpatenschaften	2028	**K**	**X**	X	
IV.10	(Prüfauftrag) Programm „Grüne Haltestellen“	2028	**K**		X	
Handlungsfeld V: Ausbau der Fahrgastinformation						
V.1	Programm „Flächenwirksame Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)“	2030	**M**	X		

V.2	Verbesserung der Fahrgastinformation bei Störfällen, Fahrtausfällen, Verspätungen usw.	ab 2026	**M**	X		
V.3	Bereitstellung von analogen und digitalen Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebotes	2028	**M**	X		
V.4	Programm „Erneuerung der Haltestellemasten in modernem Informationsdesign“	2030	**S**	X		
V.5	(Prüfauftrag) Integration ÖPNV-Kundenberatung in die Touristinfo-Büros bzw. Bürgerbüros	2028	**K**		X	
V.6	Installation von Infobildschirmen (DFI) in öffentlichen Einrichtungen und bei größeren Arbeitgebern (Eingangsbereich)	2030	**K**	X		
Handlungsfeld VI: Dekarbonisierung der Busflotte						
VI.1	Sukzessive Umstellung der Busflotte auf saubere/ emissionsarme Antriebe	2030	**M**	X		X
VI.2	Bereitstellung von Flächen für Ladetechnik	2030	**M**	X		
Handlungsfeld VII: Schaffung intermodaler Verknüpfungen						
VII.1	Errichtung von abschließbaren Bike&Ride-Anlagen für hochwertige Fahrräder/ Pedelecs	2028	**S**		X	
VII.2	Errichtung und Betrieb Fahrradparkhaus oder Radstation an SPNV-Haltepunkten mit hohem Potenzial	nach 2030	**K**		X	
VII.3	Implementierung eines Fahrradverleihsystems in Ausrichtung auf die Nahtstellen zum ÖPNV-System	2030	**K**	X		X
Handlungsfeld VIII: Aufbau eines nachhaltigen QMS und effizienter Prozesse						
VIII.1	Implementierung von Fahrgastzählsystemen im Busverkehr	2028	**M**	X		
VIII.2	Implementierung eines Prozesses zur regelmäßigen Zustandsprüfung, Reinigung und Instandsetzung der Haltestellen	2026	**M**	X	X	
VIII.3	Turnusmäßige Durchführung einer Kundenzufriedenheitsanalyse	2026	**S**	X		

VIII.4	Turnusmäßige Evaluierung der Maßnahmenwirkung und Umweltbericht	2028	**K**	X		
VIII.5	Einrichtung und Kultivierung eines Fahrgastbeirates	2028	**K**	X		
VIII.6	Etablierung eines personalisierten „Fahrgastbeauftragten" bei den Verkehrsunternehmen	2026	**K**	X		
Handlungsfeld IX: Ausbau der Barrierefreiheit						
IX.1	Erstellung eines Haltestellenkatasters	bis Ende 2025	**M**	**X**	X	
IX.2	Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen" (kontinuierliche Umsetzung der Prioritätenliste)	fortl.	**M**		X	
IX.3	Programm „Modernisierung und Vervollständigung Bodenindikatoren an Haltestellen"	fortl.	**M**		X	
IX.4	Entwicklung barrierefreie MTV-Webseiten	2026	**M**	X		
IX.5	Ausbauprogramm „Barrierefreiheit aller Kommunikationskanäle"	fortl.	**M**	X		
IX.6	Gewährleistung der „vollständigen Barrierefreiheit" im Bedarfsverkehr	ab 2026	**M**	X		X

Umsetzungshorizont	• sofort: bis Ende 2026 (Vergabe MTK-Süd, MTK-Ost) • kurzfristig: bis Ende 2028 • mittelfristig: bis Ende 2030 (Vorbereitung Vergabe MTK-West) • langfristig: nach 2030
Umsetzungspriorität:	MUSS: M, SOLL: S, KANN: K
Zuständigkeit:	Definition des Maßnahmenträgers sowie beteiligter Dritter, die an der Umsetzung der Maßnahme beteiligt sind (Federführend: **X**)

13.5.3 Handlungsfeld I: Sicherung eines verlässlichen Nahverkehrs

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS" nach „KANN" geordnet.

I.1: Festlegung von Vorgaben für die Verkehrsunternehmen zur Gewährleistung eines „verlässlichen Nahverkehrs"	
Umsetzungspriorität	**MUSS**
Beschreibung	
Festlegung von Vorgaben in den anstehenden Vergaben (Anregungen; Detailprüfung im Zuge der Erstellung der Vergabeunterlagen): • Festlegung von Qualitätsvorgaben für die „Verlässlichkeit" (Verfügbarkeit und Pünktlichkeit) • Vorgaben für den Handlungsspielraum bei Leistungsanpassungen in Folge kurzfristig eingetretener Ereignisse • Vorgaben für die Angebotsgestaltung bei kurzfristigen Leistungsanpassungen zur Gewährleistung einer bestmöglichen Verlässlichkeit • Vorgaben zum Vorhalten eines ausreichenden, auch auf Ausfälle ausgelegten Personalbestandes • Vorgaben zur Schadensfreiheit aller technischer Anlagen in den Fahrzeugen • Vorgaben zu „Fahrdienstkoordinatoren" und Teamleitern bei den Verkehrsunternehmen • Vorgaben zur Durchführung von vorbeugenden Gesundheitsmaßnahmen • Festlegung von Qualitätskriterien für Rahmenbedingungen der Infrastruktur	
Begründung	
Festlegung von Maßnahmen zum (ggf. erforderlichen) Gegensteuern negativer Qualitätsentwicklungen, damit Fahrtausfälle und Notfahrpläne nicht zur „neuen Normalität" werden.	

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	Kostenschätzung aktuell nicht möglich (zeigt sich nach Kalkulation der Bieter in den Vergabeverfahren)	Maßnahme ist Basis für eine Optimierung des gesamten Angebotes und betrifft alle Handlungsfelder, insbesondere I.2: Implementierung eines ITCS und einer zentralen Leitstelle

I.2: Implementierung eines ITCS/ zentrale Leitstelle	
Umsetzungspriorität	**MUSS**
Beschreibung	
Implementierung eines ITCS (Intermodalen Transport Information Systems) sowie einer zentralen Leitstelle (unter Federführung der MTV)	
Begründung	
ITCS ITCS ermöglicht eine automatisierte Datenerhebungen zur Qualitätskontrolle, eine effiziente Steuerung des Betriebes und eine zeitnahe Information der Fahrgäste bei Störungen; Ziel ist Abbau von Störungen, Optimierung der Betriebssteuerung und Verbesserung der Ist-Zeit-Fahrgastinformation (z. B. Anschlusssicherung und Erstellung/ Ausweisung von alternativen Reisemöglichkeiten) **Leitstelle** Eine zentrale, linienbündelübergreifende Leitstelle bei der MTV ermöglicht eine Überwachung (im Rahmen der Qualitätsmessung) und auch eine strategische Steuerung des gesamten Betriebs; eine kontinuierliche Analyse der Betriebsdaten ermöglicht der MTV bei Erforderlichkeit auch lenkend in den Betrieb einzugreifen und Verbesserungspotenziale zu identifizieren	

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
hoher Prozessaufwand	Investitionskosten von bis zu 1,0 Mio. Euro	I.6: Einrichtung „Runder Tisch störungsfreier Busverkehr" V.1: Programm „Flächenwirksame Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)" V.2: Verbesserung der Fahrgastinformation bei Störfällen, Fahrtausfällen usw.

I.3: Schaffung der Voraussetzungen für eine Stabilisierung der Personalsituation	
Umsetzungspriorität	**MUSS**
Beschreibung	
Schaffung der Voraussetzungen für attraktive Arbeitsbedingungen: • regelmäßiger Austausch der MTV mit dem Verkehrsunternehmen zum Thema „Fahrpersonal" • Zugang zur Führerscheinausbildung vereinfachen (z. B. Fördermöglichkeiten der Ausbildung prüfen (Zuschüsse)) • Ausreichend Wendezeiten einplanen, um Zeitdruck zu vermeiden • Optimierung der Fahrpläne und Umläufe, um kurze und geteilte Dienste zu vermeiden • Maßnahmen zur Verbesserung des objektiven und subjektiven Empfindens des Fahrpersonals	
Begründung	
Das Fahrpersonal ist neben den Fahrzeugen die entscheidende Ressource, um das Leistungsangebot umfassend erbringen zu können. In den kommenden Jahren sind entscheidende Maßnahmen notwendig, da der demografische Wandel den Personalmangel noch weiter verschärfen wird.[168]	

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
hoher Prozessaufwand	Kostenschätzung aktuell nicht möglich (zeigt sich nach Kalkulation der Bieter in den Vergabeverfahren)	I.5 Errichtung von Infrastrukturen zur Verbesserung der Arbeitsbedingung (Personalzufriedenheit)

[168] Bis 2030 werden in Deutschland jährlich ca. 4.000 bis 6.000 Fahrpersonale in den Ruhestand wechseln (siehe; Positionspapier Januar 2023, Maßnahmen gegen den Personalmangel im Fahrbetrieb; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV); https://www.vdv.de/230124-pm-personalbedarf-anlage-positionspapier-massnahmen-gegen-den-personalmangel-im-fahrbetrieb.pdf.pdfx)

I.4: Verbesserung der Wertschätzung des Berufsbildes im Nahverkehr	
Umsetzungspriorität	**MUSS**

Beschreibung

I.4-a Wertschätzung in der Öffentlichkeit

Anregungen:

- Durchführung von Imagekampagnen (z. B. im Kontext mit Einführung von E-Bussen; Werbung für Frauen im Fahrpersonalberuf und Rahmenbedingungen im MTK)
- Kommunikation der Maßnahmen aus I.2
- PR, wie pressewirksame Besuche von Entscheidern/ Politik bei den Verkehrsunternehmen, „Tag der offenen Tür"

I.4-b: Wertschätzung auf dem Arbeitsmarkt

Anregungen:

- Vorgaben von imageprägenden Merkmalen in den Vergaben, wie Ausstattung Fahrpersonal mit persönlichen Tablets, hochwertige Dienstuniform (wie Image „Pilot/ Pilotin/ Flugbegleitung"), Ausstattung Personal mit Deutschlandticket o. ä.
- Vorgabe von Arbeitsbedingungen in den Vergaben, wie Anrechnung von Wendezeiten als Arbeitszeit, Beistellung von Sozial- und Pausenräumen an den Busbahnhöfen/ Verknüpfungspunkten (siehe Maßnahme I.1)
- Prüfung: Corporate Benefits unmittelbar durch MTV (Idee: Einführung einer „MTK-Busfahrpersonal-Card" mit Rabatten/ Vorteilen in kommunalen Einrichtungen, Rabatt in den Verwaltungskantinen)

Personalrekrutierung und -ausbildung ist weiterhin Sache der Verkehrsunternehmen, MTV soll hier vordergründig unterstützend agieren und Rahmenbedingungen formulieren.

Begründung

Die Fachkräftesicherung im ÖPNV ist von entscheidender Bedeutung, um einen zuverlässigen und effizienten Nahverkehr zu gewährleisten. Eine Erhöhung der positiven Außenwirkung ist dafür unabdingbar.

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
hoher Prozessaufwand	ca. 50.000 Euro p. a. für Kampagnen weitere Kosten abhängig von der konkreten Ausgestaltung der Maßnahmen	I.3: Schaffung der Voraussetzungen für eine Stabilisierung der Personalsituation I.5: Errichtung von Infrastrukturen zur Verbesserung der Arbeitsbedingung (Personalzufriedenheit)

I.5: Errichtung von Infrastrukturen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen (Personalzufriedenheit)	
Umsetzungspriorität	**MUSS**

Beschreibung

Beispiel aus Rheine: Gebäude mit Sozial- und Pausenräumen am ZOB Rheine

Errichtung von Infrastrukturen, welche für die Verkehrsunternehmen die Rahmenbedingungen in der Verkehrsdurchführung verbessern (mit Effekt zur höheren Personalzufriedenheit) und im Idealfall eine optimale Betriebsdurchführung ermöglichen (Nutzung diskriminierungsfrei durch alle Verkehrsunternehmen)

Pausenräume mit Sanitäranlagen an zentralen Punkten im Liniennetz/ der Linienbündel

Anforderungen an Pausenraum:

- geheizt, im Sommer angenehm, nicht sonnenüberflutet
- angemessene Möblierung
- Schließfächer für Fahrpersonal
- im Idealfall mit Getränke- und Snackautomat sowie kleiner Küche

Prioritäten

- Busbahnhof Hofheim am Taunus (sehr hohe Priorität)
- Sulzbach (Taunus), MTZ (sehr hohe Priorität)
- Eppstein, Bahnhof (sehr hohe Priorität)
- Schwalbach am Taunus, Limes Bahnhof (hohe Priorität)

WC für Fahrpersonal an Endstellen

Anforderungen:

- geschlechtergetrennt
- Warmwasser
- Öffentliches WC nur im Ausnahmefall (dann mit täglicher Reinigung)

Prioritäten

- Eschborn, Südbahnhof (sehr hohe Priorität)
- Hattersheim am Main, Kastengrund (hohe Priorität)
- Eppenhain (mittlere Priorität)
- Hochheim am Main, Bahnhof (mittlere Priorität)
- Hattersheim am Main, Bahnhof Süd (geringe Priorität)
- Eddersheim, Bahnhof (sehr geringe Priorität)

Begründung

Zielsetzungen

- Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen
- Arbeitsbedingungen und Wohlbefinden steigern
- Attraktivität des ÖPNV als Arbeitgeber erhöhen
- Kostenersparnis durch Abbau von Leerfahrten und anderen Unproduktivitäten

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	bis zu 1 Mio. Euro pro Linienbündel	I.3: Schaffung der Voraussetzungen für eine Stabilisierung der Personalsituation

I.6: Einrichtung „Runder Tisch störungsfreier Busverkehr"	
Umsetzungspriorität	**SOLL**
Beschreibung	
Einrichtung eines turnusmäßig (mind. halbjährlich) tagenden „Runden Tisches", welcher sich mit den akuten und strategischen Fragestellungen des verlässlichen Nahverkehrs und zum Abbau von Störungen im Busbetrieb beschäftigt; Moderation durch externe Fachleute; hierzu gehört der Austausch zum Ausbau infrastruktureller Maßnahmen sowie auch die Möglichkeiten zur Beschleunigung der entsprechenden Planungs- und Genehmigungsprozesse Mitwirkende: MTV (Federführung), RMV (regionale Buslinien), Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger, Verkehrsbehörden	
Begründung	
Störanfälligkeit des ÖPNV/ Busverkehrs hat wesentliche Auswirkungen auf die Pünktlichkeit (Kundenzufriedenheit) und auch auf die Stresssituation des Fahrpersonals (Mitarbeiterzufriedenheit); eine institutionalisierte Abstimmung des Vorgehens und der Maßnahmen zur Busbeschleunigung sind für die Verbesserung des Kriteriums „Verlässlichkeit" elementar.	

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	gering	I.1: Festlegung von Vorgaben für die Verkehrsunternehmen zur Gewährleistung eines verlässlichen Nahverkehrs I.2: Implementierung eines ITCS/ zentrale Leitstelle

I.7: Verbesserung der Zugänglichkeit im Sinne eines „verlässlichen Nahverkehrs"	
Umsetzungspriorität	**SOLL**
Beschreibung	
Verbesserung der Zugänglichkeit des Nahverkehrs, durch • Schließen von infrastrukturellen „Lücken" in der Zugänglichkeit (z. B. nicht barrierefreie Haltestellen) • Einrichten von Interimslösungen zur Schaffung von Alternativen zur Umgehung von „Lücken" (z. B. Shuttle mit Bedarfsverkehr) • Verbesserung der analogen und digitalen Information zu den „Lücken"	
Begründung	
„Lücken" in der Zugänglichkeit des ÖPNV-Systems (z. B. Barrieren) werden vom Fahrgast auch als „Unzuverlässigkeit" wahrgenommen, wenn er keine Informationen über die „Lücke" hat.	

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
hoher Prozessaufwand	Kostenschätzung aktuell nicht möglich	V.3: Bereitstellung von analogen und digitalen Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebotes IX.1: Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen" (kontinuierliche Umsetzung der Prioritätenliste)

13.5.4 Handlungsfeld II: Optimierung und Verbesserung des Angebotes

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS" nach „KANN" geordnet.

II.1: Optimierung des Fahrplanangebotes und des Fahrzeugeinsatzes im Schulverkehr		
Umsetzungspriorität	**MUSS**	
Beschreibung		
Reduzierung der im Schulverkehr (insbesondere Schulbeginn) eingesetzten Fahrzeuge: • Optimierung der Fahrten, ggf. Zusammenlegung von Fahrten • Schulzeitstaffelung, Anpassung des Unterrichtsbeginns (Verminderung des Beförderungsbedarfes zu einer Zeitspitze) • Einsparung von Verstärkerfahrten durch Einsatz von Gelenkbussen		
Begründung		
Reduzierung der bestehenden ausgeprägten Spitze im Fahrzeugeinsatz zum Unterrichtsbeginn mit der Folge eines hohen Anteils von unproduktiven Kurzdiensten (siehe Kapitel 5.3); durch eine gezielte Reduzierung dieser Spitzen können wesentliche Kosten (und zukünftige Kostentreiber) eingespart werden		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
sehr hoher Prozessaufwand	keine Zusatzkosten (ggf. Planungskosten) Kosteneinsparung kann erst nach konkreter Planung beziffert werden	I.3: Schaffung der Voraussetzungen für eine Stabilisierung der Personalsituation II.2: Verstärkter Einsatz von Gelenkbussen

II.2: Anpassungen im Liniennetz im Südwesten des MTK	
Umsetzungspriorität	**MUSS**

Beschreibung

Für die südwestlichen Teilgebiete des Main-Taunus-Kreises, welche von den Planungen der Landeshauptstadt Wiesbaden (Nahverkehrsplan aktuell in der Fortschreibung) betroffen sind, werden keine Konzepte dargestellt. Der Maßnahmensteckbrief für diesen räumlichen Bereich bleibt vorerst offen. Die MTV wird in das anstehende Anhörungsverfahren zum Wiesbadener NVP die Planungsinteressen des MTK einbringen. Nach Beschluss des NVP der Landeshauptstadt Wiesbaden werden die relevanten Teile des NVP des MTK entsprechend aktualisiert und dem Aufsichtsrat zum Beschluss vorgelegt. Zu prüfen wäre zu relevanten Zeitpunkt, ob ggf. eine Teilfortschreibung des NVP erforderlich wäre.

Absehbarer Anpassungsbedarf

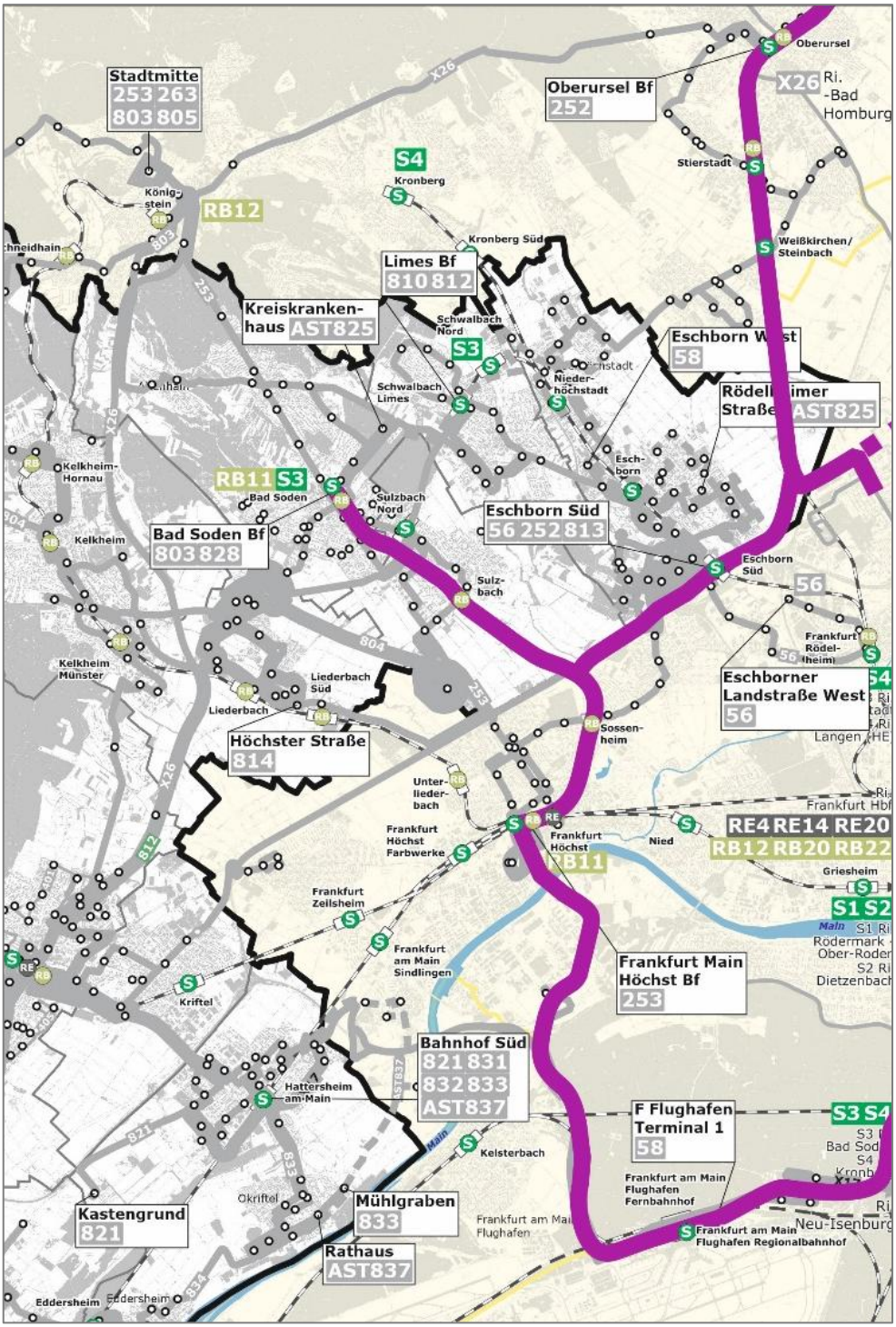
- Anbindung Hochheim – Massenheim – Wallau
- Anbindung Hochheim Sanupark
- Anbindung Flörsheim – Wicker – Wallau
- Anbindung Hochheim – Flörsheim
- Anbindung Niederjosbach – Wallau
- Anbindung Lorsbach – Wallau
- Anbindung Wildsachsen – (Langenhain) – Wallau

Begründung

- Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards
- Massenheim: unzureichende Verbindung nach Hochheim am Main, vor allem zu Ärzten und zum Einkaufen

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer bis hoher Prozessaufwand	Kostenschätzung aktuell nicht möglich	II.6: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit der Mittelzentren) II.7: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit des Stadtzentrums innerhalb der Mittelzentren) IV.2: Errichtung des Verknüpfungspunktes am neuen Haltepunkt Wallau/ Delkenheim (Wallauer Spange) (laufende Planung; nachrichtlich)

II.3: Optimierung im Liniennetz zur Anbindung an Regionaltangente West	
Umsetzungspriorität	**MUSS (perspektivisch)**
Beschreibung	

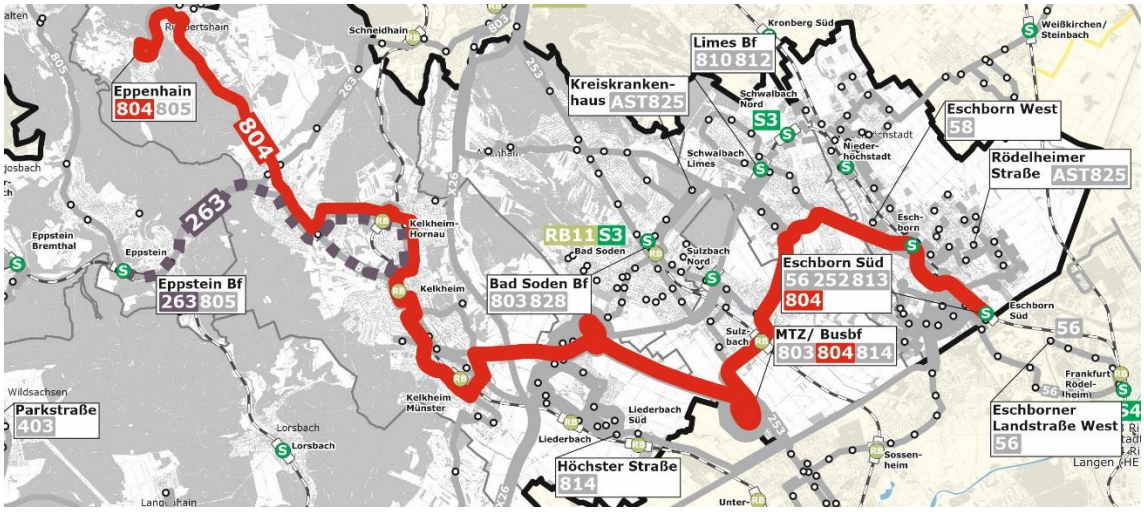


- Mit der Realisierung der RTW wird eine Tangentialverbindung zwischen den westlichen S-Bahn-Achsen und gleichzeitig einer direkten Nord-Süd-Schienenanbindung des Flughafens geschaffen.

• Für die Anbindung der Verknüpfungspunkte im Main-Taunus-Kreis sind folgende Streckenabschnitte besonders relevant: – Bad Homburg v. d. Höhe – Eschborn – Sossenheim – Höchst – Flughafen – Stadion – Neu-Isenburg Bf – Neu-Isenburg Birkengewann – Frankfurt Nordwestzentrum – Praunheim – Eschborn – Bad Soden – Sossenheim – Höchst – Flughafen – Stadion – Neu-Isenburg Bf – Dreieich-Buchschlag • es sind zwei neue Haltepunkte im Bereich Bad Soden am Taunus und Sulzbach (Taunus) vorgesehen • Verstärkung Linie RB12 zwischen Kelkheim (Taunus) und Höchst in der HVZ auf einen 15-Min.-Takt • Erarbeitung des Konzeptes für den Busverkehr zum relevanten Zeitpunkt		
Begründung		
konsequente Ausrichtung des Bussystems auf das erweiterte SPNV-Angebot; Flankierung der Wirkung der Regionaltangente West		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	Kostenschätzung aktuell nicht möglich	II.10: (Prüfauftrag) Einrichtung einer West-Ost-Querverbindung im MTK

II.4: (Prüfauftrag) Einrichtung einer West-Ost-Querverbindung im MTK	
Umsetzungspriorität	**MUSS**

Beschreibung



Verlängerung der Linie 804: von MTZ über Sulzbach (Taunus) und Schwalbach am Taunus bis Eschborn Süd

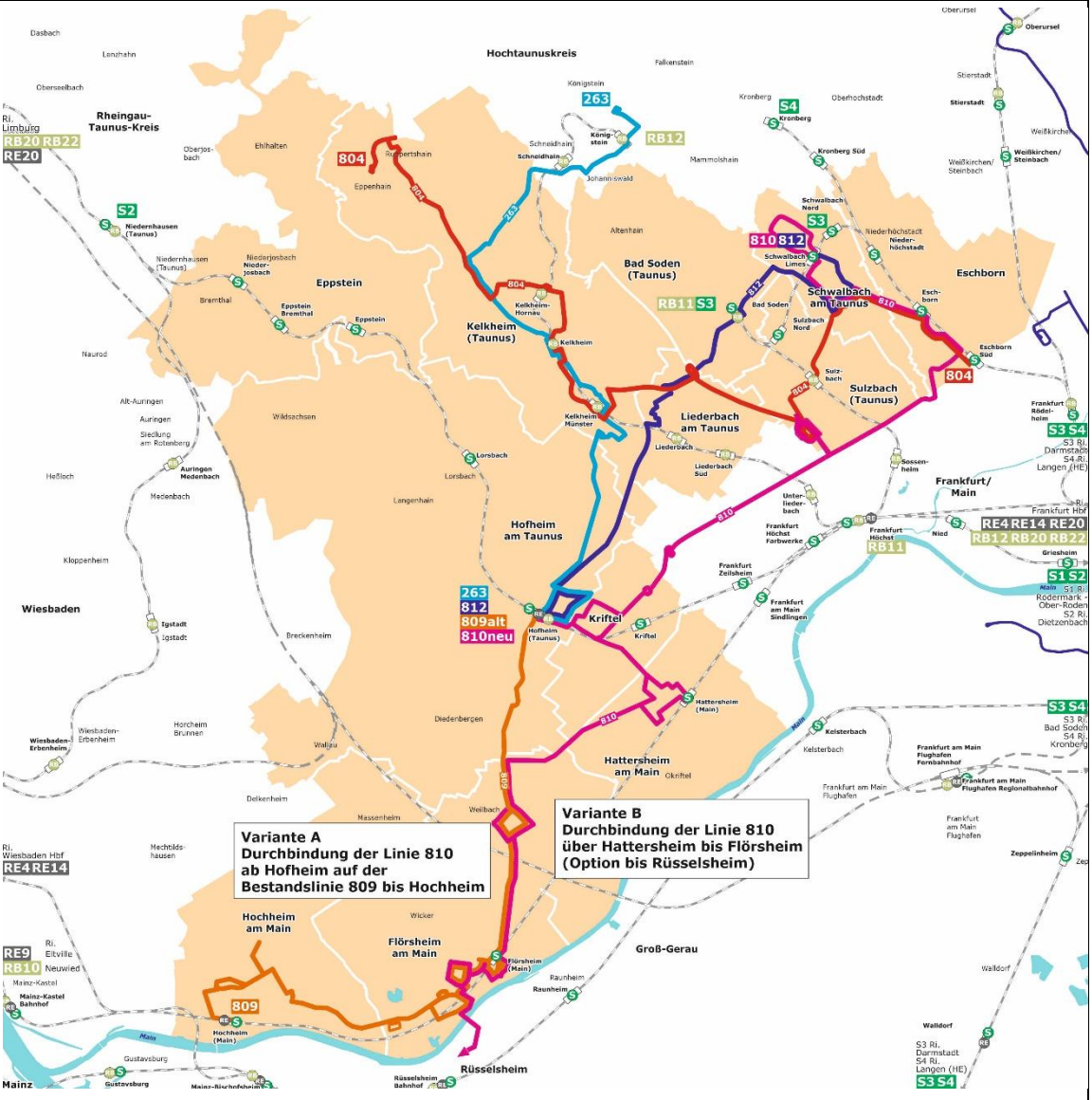
- Schaffung einer Direktverbindung zwischen Kelkheim (Taunus) und Eschborn
- Schaffung einer weiteren Anbindung an das MTZ
- Zubringer zur geplanten RTW am Haltepunkt Eschborn Süd
- optimierte Anbindung aus Richtung Eppstein in Richtung Eschborn mit einem Umstieg in Kelkheim (Taunus)
- Linienführung durch Sulzbach (Taunus) über Schwalbach am Taunus (Prüfauftrag: Anbindung Procter & Gamble durch Einrichtung einer neuen Haltestelle) bis Eschborn Süd
- Straffung der Linienführung der Linie 804. Bedienung der Linienwegvarianten durch Einrichtung eigenständiger Linien

Begründung

- Schaffung von umsteigefreien Verbindungen aus dem nordwestlichen Kreisgebiet in das östliche Kreisgebiet, jeweils über Bad Soden am Taunus hinaus
- Reisezeitverkürzung und Stärkung der direkten Querverbindungen
- bessere Transparenz durch Straffung der Linienführung der Linie 804

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	bis zu 0,7 Mio. Euro p. a. Zusatzkosten	II.5: Einrichtung „Premiumbusnetz" im MTK II.4: Optimierung im Liniennetz zur Anbindung an Regionaltangente West II.13: (Prüfauftrag) Ausbau der ÖPNV-Anbindung in Kelkheim (Taunus) durch die Linie 806

II.5: Einrichtung „Premiumbusnetz" im MTK	
Umsetzungspriorität	**SOLL**
Beschreibung	



Ausbau der „starken Linien" im MTK zu einem hochwertigen Premiumbusnetz (im Verständnis „X-Bus" des RMV):

- Linie 263 (Bestand, Linienführung bis Königstein, Anbindung des Schulstandortes Königstein)
- Linie 804 (Hauptlinienweg und Weiterführung bis Eschborn Süd;
- Bedienung der bisherigen Linienwegvarianten der Linien 263 und 804 erfolgt durch eigenständige Linien

- Untervariante A: Linie 809 und 810 (Verknüpfung der Linien zu einer Direktverbindung von Schwalbach am Taunus bis Hochheim am Main, über MTZ)
- Untervariante B: Verlängerung (Durchbindung) der Linie 810 über Hattersheim am Main bis Flörsheim am Main (Option: Weiterführung bis Rüsselsheim)

- Linie 812 (Bestand)

Produktprofil:

  - mind. 30-Minuten-Takt
  - Bedienung Mo-Fr: 6 bis 21 Uhr; Sa: 7 bis 19 Uhr
  - zielgerichteter Haltestellenausbau entlang der Linien (z. B. DFI)
  - Option: Angebotserweiterung im Frühverkehr, Freitagabend und Samstagabend

- Entwicklung Produkt-Branding;
  Flankierung der Produkteinführung mit Kommunikationskampagnen
- Perspektivisch: Einsatz höherwertiger Fahrzeuge

Umsetzung des Premiumbusnetzes ggf. als eigenes Linienbündel in den 2030er Jahren

- Stärkung von umsteigefreien Direktverbindungen
  - neue Linie: umlauftechnische Verknüpfung und Neuordnung der Linien 809 und 810 (ohne Umstieg in Hofheim am Taunus)
  - Ausbau der Querverbindung West – Ost, durch Verlängerung der Linie 804 bis zum S-Bahnhof Eschborn Süd (zukünftig Anschlusspunkt zur Regionaltangente West)

Begründung

- Hervorheben und gezielte Kommunikation der „starken" Buslinien mit regelmäßiger, dichter Bedienung
- Stärkung von Direktverbindungen auf den Hauptachsen
- Straffung des Liniennetzes durch klarere Linienführung

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
• mittlerer Prozessaufwand	Zusatzkosten ggü. Ist-Angebot je nach Ausdehnung der Betriebszeitfenster bis zu 3 Mio. Euro p. a.	II.9 Varianten A & B: Einrichtung einer Nordost-Südwest-Querverbindung im MTK II.10: (Prüfauftrag) Einrichtung einer West-Ost-Querverbindung im MTK II.16: Einrichtung neuer Haltestellen IV.1: Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes in Hofheim am Taunus

II.6: Einsatz von Gelenkbussen		
Umsetzungspriorität	**SOLL**	
Beschreibung		
Verstärkter Einsatz von Gelenkbussen auf nachfragestarken Linien sowie im Schülerverkehr Hinweis: Prüfung der Gelenkbustauglichkeit		
Begründung		
verstärkter Einsatz von Gelenkbussen ermöglicht eine Reduktion von Verstärkerfahrten; Auffangen der gewollten Nachfragesteigerungen durch kapazitätsstärkere Fahrzeuge		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
geringer Prozessaufwand		I.3: Schaffung der Voraussetzungen für eine Stabilisierung der Personalsituation II.1: Abbau von Fahrzeugspitzen im Schulverkehr

II.7 (Prüfauftrag) Anbindung Bahnhof Kriftel Süd		
Umsetzungspriorität	**SOLL**	
Beschreibung		
Prüfung von Optionen: • Einrichtung einer neuen Linie, um den innerörtlichen Nahverkehr zu stärken • Einrichtung eines Bedarfsverkehrs		
Begründung		
• Anbindung von Quartieren in Kriftel an die S-Bahn		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	Kostenschätzung aktuell nicht möglich	

II.8: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit der Mittelzentren)	
Umsetzungspriorität	**KANN**
Beschreibung	
Umsetzung von Angebotsmaßnahmen zur Gewährleistung der „Mobilitätsgarantie im MTK" (siehe Kapitel 7.4.1.4): Verbindung von den Stadtteilen zum jeweiligen Mittelzentrum im Tagverkehr: • stündliche Verfügbarkeit einer ÖPNV-Verbindung • Mo-Fr: 6 bis 20 Uhr • für 80 % der Bevölkerung Realisierung durch zusätzliche Linienfahrten und Bedarfsverkehre **Handlungsbedarf** Um die im NVP definierten Anforderungen der Angebotsqualität (siehe Kapitel 0) erfüllen zu können, sind zusätzliche Fahrtangebote einzurichten (siehe Kapitel 0). Am Beispiel Massenheim sind folgende Maßnahmen notwendig, um eine Angebotsoptimierung herbeizuführen: • Einrichtung von Einzelfahrten zum Stundentakt • Optimierung der Verknüpfung zur S-Bahn vor allem in den Randzeiten • Optimierung der Verbindung nach Hofheim am Taunus	
Begründung	
Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (siehe Kapitel 0)	

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	Zusatzkosten von bis 500.000 Euro p. a.	II.3: Anpassung im Liniennetz im Südwesten des MTK II.6: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit der Mittelzentren) II.7: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit des Stadtzentrums innerhalb der Mittelzentren) II.8: Angebotserweiterung im Früh-, Abend und Wochenendverkehr

II.9: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit des Stadtzentrums innerhalb der Mittelzentren)	
Umsetzungspriorität	**KANN**

Beschreibung

Umsetzung von Angebotsmaßnahmen zur Gewährleistung der „Mobilitätsgarantie im MTK" (siehe Kapitel 7.4.1.4):
Verbindungen innerhalb Mittelzentren zur Erreichbarkeit des Zentrums im Tagverkehr:

- Verfügbarkeit einer ÖPNV-Verbindung im Halbstundentakt (T30) innerhalb der Kerngebiete
- Mo-Fr: 6 bis 20 Uhr

Realisierung durch zusätzliche Linienfahrten und Bedarfsverkehre

Ergänzend zu der durchgeführten Angebotsanalyse (siehe Kapitel 0) sind Fahrgasterhebungen notwendig, um nachfrageorientierte Angebote zu schaffen.

Handlungsbedarf

Hochheim am Main

- Einrichtung von Einzelfahrten zu T30 innerhalb des Kerngebietes
- Optimierung der Verknüpfung zur S-Bahn vor allem in den Randzeiten
- haltestellenspezifische Optimierung des Taktangebotes, um im gesamten Kernbereich T30 zu erreichen (z. B. Ärztezentrum Sanupark)

Flörsheim am Main

- Prüfauftrag: Optimierung der Verbindung zum Stadtteil Kermag/ Falkenberg sowie Stärkung des AST 818 zur Erschließung der Stadtteile Wicker und Weilbach
- Prüfauftrag: Optimierung/ Abstimmung/ Taktverdichtung auf den Linien 819 und 820 innerhalb der Kernstadt, um T30 zu erreichen

Hattersheim am Main

- Einrichtung von Einzelfahrten um T30 in beide Fahrtrichtungen zu erreichen

Hofheim am Taunus

- Ausweitung des Bedienungsangebotes der Stadtbuslinien (401, 402, 403, 405, 406) nach 19:00 Uhr werktags und am Wochenende; Colibri erst in späteren Randzeiten einsetzen
- haltestellenspezifische Optimierung des Taktangebotes, um im gesamten Kernbereich T30 zu erreichen (z. B. Rhein-Main-Therme)

Bad Soden am Taunus

- Einrichtung von Einzelfahrten zum Erreichen eines Halbstundentaktes innerhalb des Stadtgebietes und bis zum Kreiskrankenhaus

Kelkheim (Taunus)

- Haltestellenspezifische Optimierung des Taktangebotes, um im gesamten Kernbereich T30 zu erreichen (z. B. Rathaus und Förstergrund) in beide Richtungen.

Schwalbach am Taunus

- Fahrplananpassungen auf den Linien 810 und 812 (in Verbindung mit Maßnahme II.10; Priorität MUSS)"

Begründung

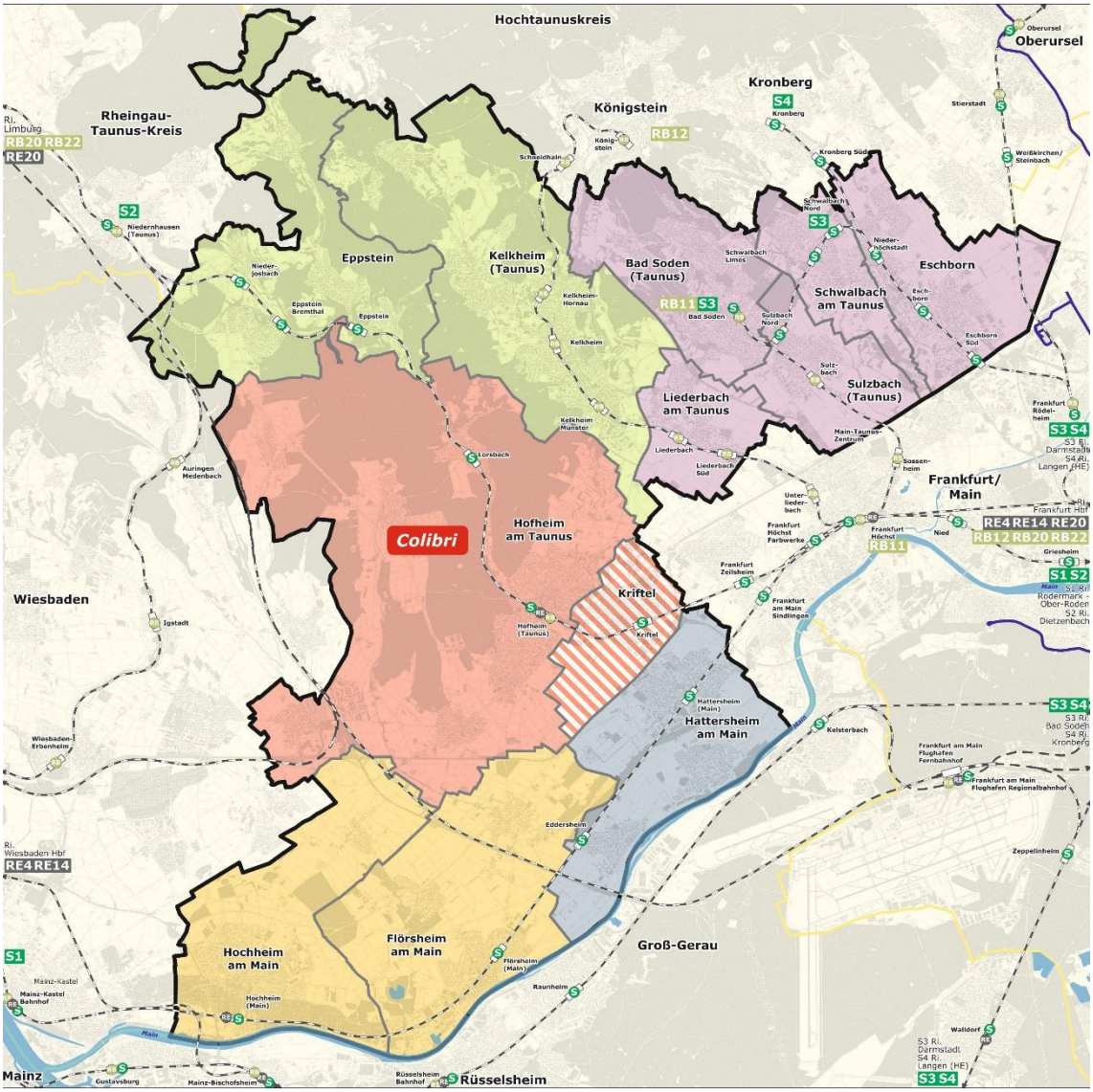
Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (siehe Kapitel 0)

Prozessaufwand	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
mittlerer Prozessaufwand	Zusatzkosten von bis zu 1,0 Mio. Euro p. a.	II.8: Angebotserweiterung im Früh-, Abend und Wochen-endverkehr

II.10: Angebotserweiterung im Früh-, Abend- und Wochenendverkehr (Bedarfsverkehr)

Umsetzungspriorität	**KANN**

Beschreibung



Einrichtung von flächenhaften Linienbedarfsverkehren (ggf. Weiterentwicklung bestehender AST-Verkehre):

- im Frühverkehr (4 bis 6 Uhr) im MTK
- im Abendverkehr (20 bis 24 Uhr) im MTK
- im Wochenendverkehr im MTK

- Prüfung der Betriebsform
  - Variante 1: fahrplanfreies Angebot („Colibri")
  - Variante 2: fahrplangebundenes Angebot (AST)

- Zusammenfassung der Stadt- und Gemeindegebiete zu größeren „Bediengebieten"
- Anspruch: MTK-weit einheitliche Angebots- und Nutzungsmerkmale (z. B. max. Wartezeit, App-Buchung und Bezahlung
- Sicherstellung einer barrierefreien Nutzbarkeit durch Vorhaltung mind. eines vollständig barrierefreien Fahrzeuges pro Bediengebiet (siehe Kapitel 13.5.11)
- Bei kreisgrenzüberschreitenden Linien, welche in der IST-Situation zu bestimmten Zeiten mit Bedarfsverkehr angeboten werden (z. B. Linie 805), sind die Linienbedarfsverkehre in Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträgern über die Kreisgrenzen hinaus vorzusehen.

Begründung

- flächendeckende Schaffung von öffentlichen Mobilitätsangeboten im Früh-, Abend- und Wochenendverkehr, in allen Städten und Gemeinden des MTK um durchgängige Mobilitätsketten, insbesondere zum/ vom S-Bahn-System zu gewährleisten
  ➔ Zielgruppe: Berufstätige mit frühem Arbeitsbeginn, späterem Arbeitsende, (insbesondere auch Fernpendler und/ oder Beschäftigte im Niedriglohnsektor) Freizeit- und Tourismusverkehre
- Erfüllung der definierten Qualitätsstandards im Bedienungsangebot (siehe Kapitel 0)

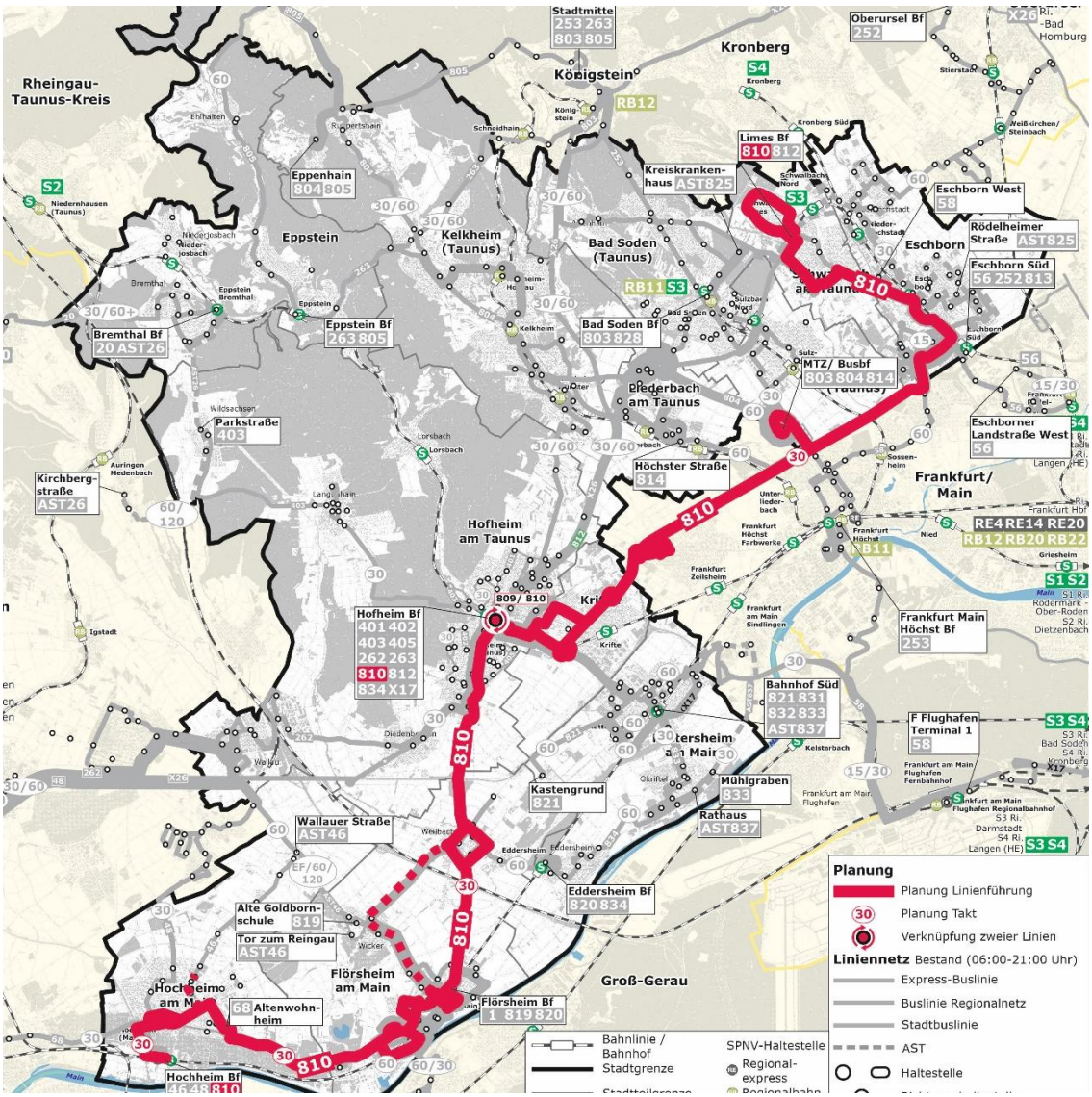
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	Zusatzkosten von bis zu 3,0 Mio. Euro p. a. Hinweis: für den „Colibri" Sicherstellung der Finanzierung auch nach Ablauf der Förderung klären	II.6: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit der Mittelzentren) II.7: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit des Stadtzentrums innerhalb der Mittelzentren)

II.11: Variante A: Einrichtung einer Nordost-Südwest-Querverbindung im MTK

Umsetzungspriorität	**KANN**

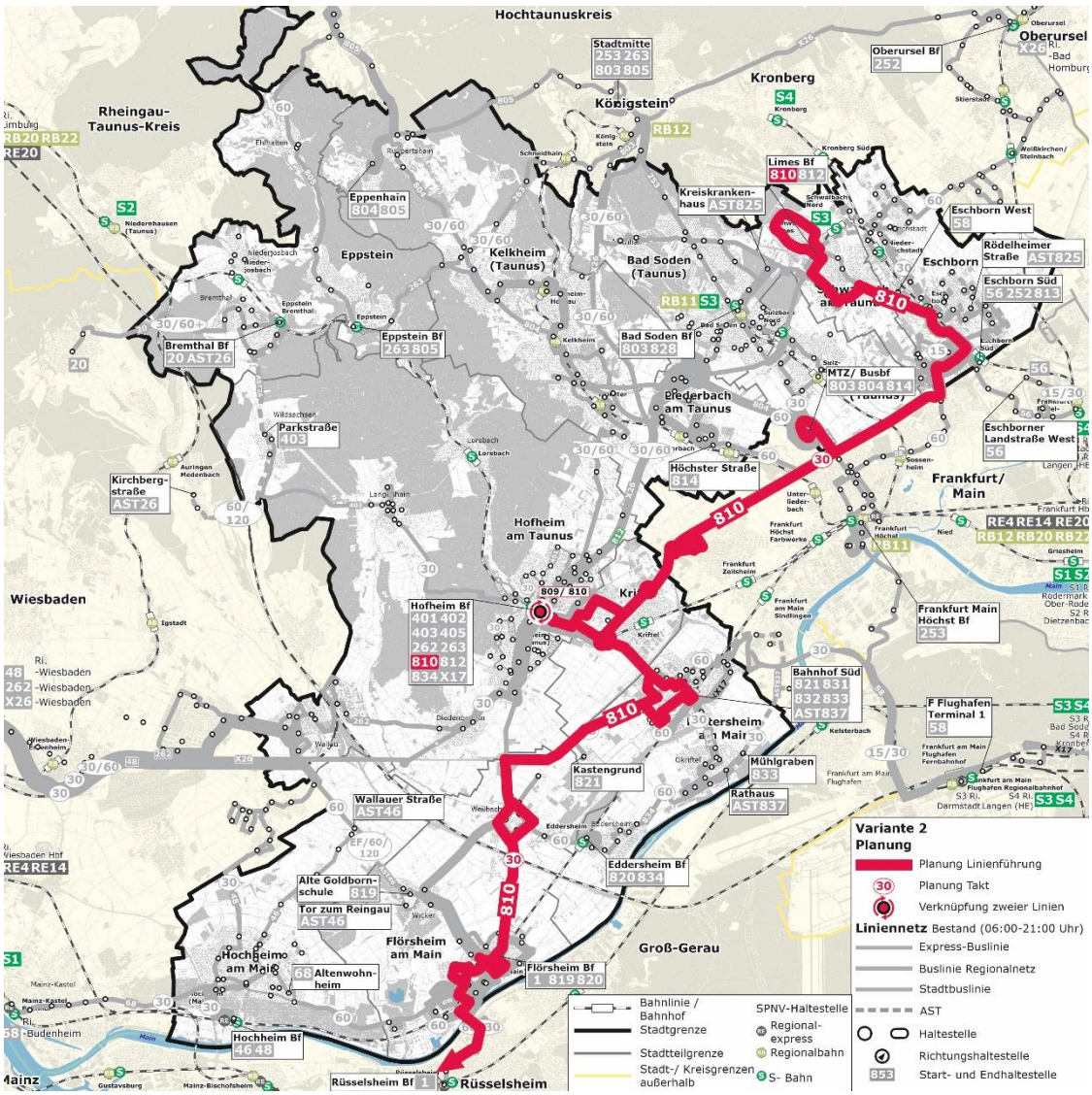
Beschreibung

Variante A



- Maßnahme ist Bestandteil der Maßnahme II.5 („Premiumbusnetz"), eine unabhängige Umsetzung der Maßnahme II.9 ist möglich
- Einrichtung einer Verbindung in der Relation Schwalbach am Taunus – Eschborn – MTZ – Hofheim am Taunus – Flörsheim am Main – Hochheim am Main durch Verknüpfung/ Durchbindung der Linien 810 und 809 (Hauptverbindung Hofheim am Taunus – Flörsheim am Main – Hochheim am Main) zu einer durchgehenden Linie im 30-Minuten-Takt
- Linie 810: Anpassung der Fahrzeitlage (Ankunft/ Abfahrt) in Hofheim am Taunus (Berücksichtigung von bis zu fünf Minuten Pufferzeit in Hofheim am Taunus)
- Linie 809: keine Veränderung der Fahrzeitlage
- Prüfung: Anbindung Keramag

Variante B



- Einrichtung einer Hauptverbindung in der Relation Schwalbach am Taunus – Eschborn – MTZ – Hofheim am Taunus – Hattersheim am Main – Flörsheim am Main
- Option: Verlängerung bis Rüsselsheim
- Bedienung im Halbstundentakt (T30)
- Stärkung der lokalen Querverbindung Hattersheim am Main – Flörsheim am Main Bahnhof

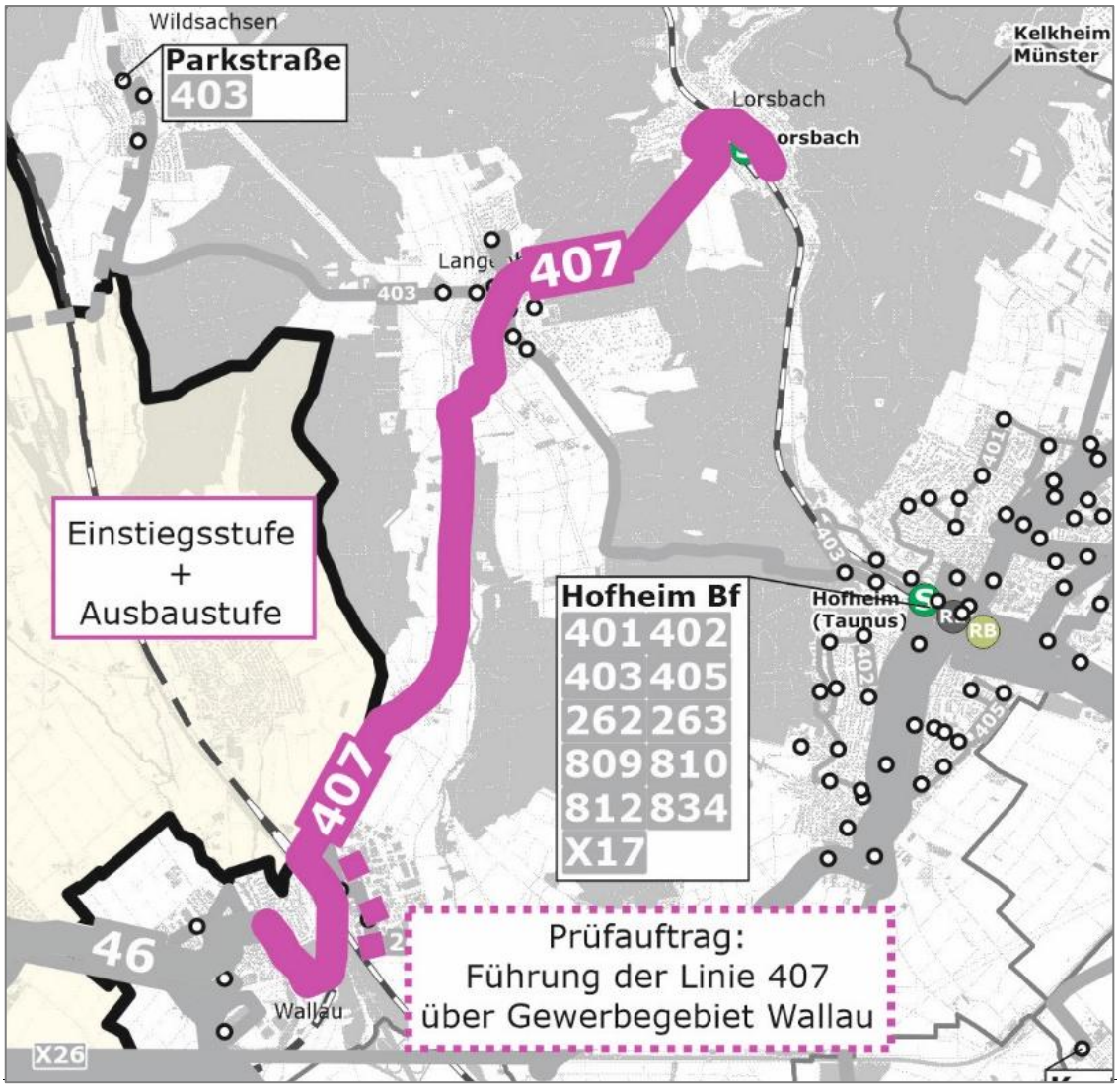
Begründung

- Schaffung von umsteigefreien Verbindungen aus dem nordöstlichen bzw. aus dem südwestlichen Kreisgebiet für Fahrtrelationen jeweils über Hofheim am Taunus hinaus
- Relation ist Teil des Premiumnetzes und bedient auf der Hauptachse im tagesdurchgängigen Halbstundentakt

Prozessaufwand	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
geringer Prozessaufwand	Variante A: geringe Zusatzkosten Variante B: bis zu 1,5 Mio. Euro p. a. Zusatzkosten	II.4: Optimierung im Liniennetz zur Anbindung an Regionaltangente West II.3: Anpassung im Liniennetz im Südwesten des MTK II.6: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit der Mittelzentren) II.7: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit des Stadtzentrums innerhalb der Mittelzentren)

II.12: (Prüfauftrag) Verbindung Lorsbach – Langenhain – Wallau (- Wiesbaden)	
Umsetzungspriorität	**KANN**

Beschreibung



- Schaffung einer Querverbindung im Stadtgebiet Hofheim am Taunus mit Anbindung an den neuen Haltepunkt „Wallauer Spange" durch die Einführung der Stadtbuslinie 407
- Abstimmung mit NVP Wiesbaden erforderlich
- Bahnhof Lorsbach ist Bestandteil der Rahmenvereinbarung III zur Stationsmodernisierung in Hessen (Ziel: bis 2030 barrierefreier Ausbau)

Begründung

- Stärkung von Querverbindungen, hier vorrangig zur „Wallauer Spange"
- zusätzliche Anbindung Lorsbach (im Ist-Zustand ausschließlich SPNV; Bahnhof in Lorsbach ist nicht barrierefrei nutzbar)

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
geringer Prozessaufwand	bis zu 0,7 Mio. Euro p. a. Zusatzkosten	IV.2: Errichtung des Verknüpfungspunktes am neuen Haltepunkt Wallau/ Delkenheim (Wallauer Spange) (laufende Planung; nachrichtlich) II.6: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit der Mittelzentren) II.7: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit des Stadtzentrums innerhalb der Mittelzentren)

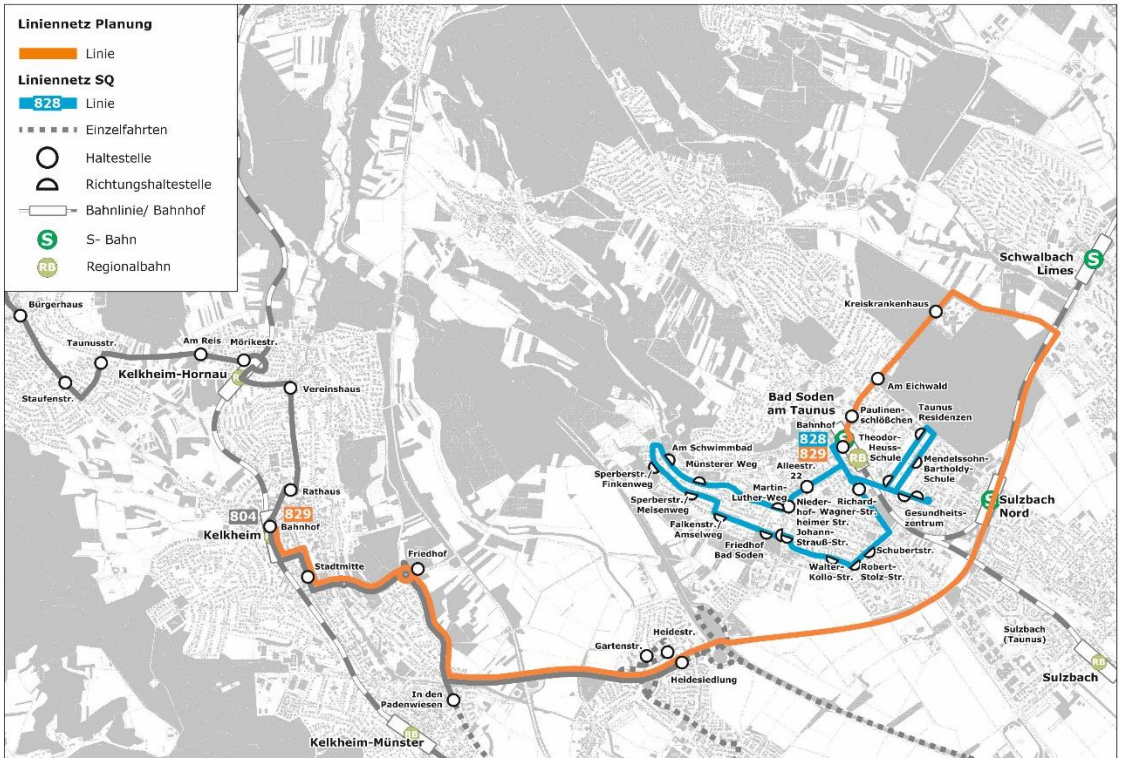
II.13 (Prüfauftrag) Ausbau der ÖPNV-Anbindung „Hofheim am Taunus Marxheim“		
Umsetzungspriorität	**KANN**	
Beschreibung		
Bei Realisierung des Neubaugebietes „Römerwiesen“ in „Marxheim“ Schaffung einer Anbindung an den Stadtbusverkehr		
Begründung		
• Erschließung des geplanten Neubaugebietes „Römerwiesen“ durch den Stadtbusverkehr Hofheim am Taunus (30 Hektar Fläche, 1.400 Wohneinheiten, ca. 3.100 Einwohnende)		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	Kostenschätzung aktuell nicht möglich	II.6: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit der Mittelzentren) II.7: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit des Stadtzentrums innerhalb der Mittelzentren) II.8: Angebotserweiterung im Früh-, Abend und Wochenendverkehr (ODV-Angebot)

II.14 (Prüfauftrag) Ausbau der ÖPNV-Anbindung in Kelkheim (Taunus) durch die Linie 806		
Umsetzungspriorität	**KANN**	
Beschreibung		
Ausbau der Linie 806 zu einer tagesdurchgängigen Buslinie, Übernahme der Linienwegvarianten der Linie 804 (siehe Maßnahme II.10)		
Begründung		
• Verbesserung der Verbindung zwischen der Kernstadt Kelkheim (Taunus), Hornau und Münster • Einführung einer eigenständigen Linie, als Konsequenz der Straffung der Linie 804		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
geringer Prozessaufwand	Kostenschätzung aktuell nicht möglich (überschaubare Mehrkosten zu erwarten)	II.10: (Prüfauftrag) Einrichtung einer West-Ost-Querverbindung im MTK II.6: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit der Mittelzentren) II.7: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit des Stadtzentrums innerhalb der Mittelzentren)

II.15: Einrichtung der Querverbindung Bad Soden am Taunus – Kelkheim (Taunus)

Umsetzungspriorität	**KANN (ggf. MUSS)**

Beschreibung



Hinweis: Maßnahme ist Alternative (Rückfallebene) zur Einrichtung der RMV-Linien 260 (ab Fahrplanjahr 2025).

- Einrichtung einer Querverbindung im Stundentakt zwischen Bad Soden am Taunus Bahnhof und Kelkheim (Taunus) Bahnhof (neue Linie 828/ 829); umlauftechnische Verknüpfung der neuen Linie 828 und der Kleinbus-Fahrten der Linie 804 (ein Umlauf)
  Option bei Realisierung Linie 260:
  Verknüpfung der Linie 828 und der Kleinbus-Fahrten der Linie 804 (ein Umlauf); Schaffung Querverbindung zwischen Bad Soden (Taunus) Bahnhof und Kelkheim Bahnhof
- Direktanbindung Kreiskrankenhaus Bad Soden am Taunus: Kelkheim (Taunus) Bahnhof – Bad Soden am Taunus Kreiskrankenhaus – Bad Soden Bahnhof durch die neue Linie 829
- Einsatz von Midibussen
- Ausrichtung der Betriebszeiten auf die Schichtzeiten im Kreiskrankenhaus
- weitere Überlegung: Zusätzlicher Anschluss an die S3 am Bahnhof Sulzbach (Taunus) Nord
  ➔ Prüfauftrag: Haltestelle an der Limesspange einrichten

Begründung

- Schaffung von umsteigefreien Verbindungen aus Kelkheim (Taunus) zum Kreiskrankenhaus in Bad Soden am Taunus und zum Ärztehaus in Kelkheim (Taunus)

Prozessaufwand	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
mittlerer Prozessaufwand	bis zu 0,7 Mio. Euro p. a. Zusatzkosten	II.6: Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit der Mittelzentren)

II.16: Weiterentwicklung des AST Eschborn	
Umsetzungspriorität	**KANN**
Beschreibung	
Weiterentwicklung des AST Eschborn/ ODV • Digitalisierung (Buchung und Bezahlen mit App; Buchung rund um die Uhr) • digitalisierte Steuerung des Angebotes für Fahrgast (kein Fahrtangebot, wenn zeitgleich Bus fährt) • Abgrenzung größerer Bedienzonen (Erhöhung der Transparenz) • Ausdehnung der Betriebszeitfenster	
Begründung	
• Ausbau der Nutzung des AST (AST Eschborn verfügt in der IST-Situation über Angebotsmerkmale (Fahrplan im Halbstundentakt, Anmeldezeit bis 30 Minuten vor Fahrtwunsch), die einem On-Demand-Verkehr nahekommen)	

Prozessaufwand	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
mittlerer Prozessaufwand	bis zu 0,5 Mio. Euro p. a. Zusatzkosten	

II.17: Einrichtung neuer Haltestellen

Umsetzungspriorität	**KANN**

Beschreibung

Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen in Streckenabschnitten mit längeren Haltestellenabständen:

Stadt Kelkheim (Taunus)

- zwischen „Am Waldeck" und „Hallwielweg": 750 m Abstand
- zwischen „Lorsbacher Str." und K-Münster „Altes Rathaus": 600 m

Kelkheim (Taunus) Hornau

- zwischen „Vereinshaus" und „Rathaus": 750 m

Gemeinde Liederbach am Taunus

- zwischen „zwischen „Liederbachhalle" und „Rathaus": 800 m

Stadt Bad Soden am Taunus

- westlicher Siedlungsbereich, im Umkreis der Oranienstraße
  - ⇨ Verdichtung der Haltestellensituation zwischen „Kurpark" und „Parkstraße" in Höhe der Kreuzung „Paulinenstraße"
- westlicher Siedlungsbereich Neuenhains (westlich der Hauptstraße)
  - ⇨ Verlegen der Haltestelle „Sandwiese" in Richtung Süden (auch Haltestelle Gegenrichtung) und Verdichtung einer Haltestelle in beide Richtungen in Höhe der Kreuzung Eichhornweg, Königsteiner Str., Hauptstraße mit Nähe zum Rewe-Markt

Stadt Flörsheim am Main

- zwischen „Bahnhof Nordseite" und „Wickerer Str.": 700 m Prüfauftrag: Optimierung der Haltestellensituation „Flörsheim Kolonaden/ Einkaufszentrum und Wickerstraße

Stadt Hochheim am Main

- zwischen „Berliner Platz" und „Ärztezentrum Sanupark": 1.400 m
- die Haltestelle Frankfurter Straße wird nur einseitig bedient, von „Ärztezentrum Sanupark" kommend

Gemeinde Kriftel

- keine Anbindung des S-Bahnhof Kriftel durch Buslinien (nächste Haltestelle „Bürgerhaus")
- Anbindung Haltepunkt S-Bahnhof Kriftel Südseite

Begründung

- Verbesserung der Erschließungswirkung in Siedlungsbereichen mit größeren Haltestelleneinzugsbereichen
- Anbindung Bahnhof Kriftel Südseite

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	Baukosten für Haltestellen (förderfähige Kosten)	I.7: Verbesserung der Zugänglichkeit im Sinne eines „verlässlichen Nahverkehrs"

13.5.5 Handlungsfeld III: Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Verkehrserstellung

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS" nach „KANN" geordnet.

III.1: Errichtung von Infrastrukturen zur Verbesserung der Produktionsbedingungen in der Durchführung der Busverkehre	
Umsetzungspriorität	**MUSS**
Beschreibung	
Maßnahmen zur Verbesserung der Produktionsbedingungen • Ideallösung: Errichtung und Beistellung von Betriebshöfen (in Ausrichtung auf die Elektrifizierungsstrategie ggf. E-Bus-tauglich; siehe Kapitel 12) • Alternativlösung: Bereitstellung/ Errichtung und Beistellung von Abstellflächen mit Ver- und Entsorgungsanschlüssen (Ertüchtigung als einfacher Betriebshof durch Verkehrsunternehmen mit eigenen Funktionscontainern) • Schaffung von zusätzlichen Abstellflächen an den Verknüpfungspunkten Optimaler Standort für Betriebshöfe (Eingrenzung des Bereiches unter Berücksichtigung der Ein- und Aussetzpunkte der Dienste in den jeweiligen Linienbündeln) • Linienbündel MTK-Ost: Schwalbach am Taunus, Sulzbach (Taunus) und Liederbach am Taunus • Linienbündel MTK-Süd: Hofheim am Taunus (Stadtteile Diedenbergen und Marxheim) und Flörsheim am Main (Stadtteil Weilbach) • Linienbündel MTK-West: Kelkheim (Taunus) und Bad Soden (Taunus)	
Begründung	
Die Beistellung von Betriebshöfen ist **Schlüsselmaßnahme** • zur Verbesserung der Randbedingungen für einen breiten Bietermarkt bei den Vergabeverfahren (Bieter von außen müssen in der kurzfristigen Angebotsphase nicht aufwändige Betriebsinfrastrukturen planen), • zur Verminderung der Kostenansätze bei der Kalkulation der Bieter in den Vergabeverfahren (Bieter können mit optimal gelegener Abstellinfrastruktur planen und müssen nicht Risikoaufschläge kalkulieren)	

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
hoher Prozessaufwand	Kostenschätzung aktuell nicht möglich (vsl. Investitionen im unteren zweistelligen Mio.-Euro-Bereich)	I.5: Errichtung von Infrastrukturen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen (Personalzufriedenheit) VI.2: Bereitstellung von Flächen für Ladetechnik

III.2: Optimierung der Fahrpläne zur Vermeidung von Kurzdiensten und geteilten Diensten		
Umsetzungspriorität	**MUSS**	
Beschreibung		
Prüfung und Überarbeitung der Fahrpläne im Hinblick auf eine Verminderung von ungünstigen Kurzdiensten und geteilten Diensten (jeweils von Neuausschreibung der Linienbündel); siehe auch Maßnahme II.1		
Begründung		
Schaffung der Rahmenbedingungen zur optimalen Dienstplanung im Verkehrsunternehmen (Abbau des hohen Anteils von unproduktiven Kurzdiensten und geteilten Diensten)		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
hoher Prozessaufwand	keine Zusatzkosten (ggf. Planungskosten) Kosteneinsparung kann erst nach konkreter Planung beziffert werden	II.1: Optimierung des Fahrplanangebotes und des Fahrzeugeinsatzes im Schulverkehr II.2: Verstärkter Einsatz von Gelenkbussen

13.5.6 Handlungsfeld IV: Schaffung einer leistungsfähigen und klimagerechten Verkehrsinfrastruktur

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS" nach „KANN" geordnet.

IV.1: Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes in Hofheim am Taunus	
Umsetzungspriorität	**MUSS**
Beschreibung	

Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur

- Neubau des ZOB am bestehenden Standort mit Neuordnung der Bussteige (optimierte Flächenausnutzung) zur Erhöhung der abwickelbaren Buskapazitäten
- durchgängig barrierefreie Gestaltung
- Schaffung von Halteplätzen für Pausenzeiten im Nahbereich, um bessere Rahmenbedingungen für Betriebsdurchführung und für das Fahrpersonal zu schaffen

Prüfauftrag

- Verlagerung von Endhaltestellen am ZOB Hofheim am Taunus prüfen bzw. in umliegende Bereiche auslagern, um den ZOB zu entlasten

Begründung

Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verknüpfungspunktes (erforderlich für Gewährleistung einer hohen Betriebsstabilität) und Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit.

Prozessaufwand	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
sehr hoher Prozessaufwand	Kostenschätzung im Planungsprojekt	Voraussetzung für Angebotsausbau im Teilraum Hofheim am Taunus IX.1: Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen“ (kontinuierliche Umsetzung der Prioritätenliste)

IV.2: Errichtung des Verknüpfungspunktes am neuen Haltepunkt Wallau/ Delkenheim (Wallauer Spange) (laufende Planung; nachrichtlich)		
Umsetzungspriorität	**MUSS**	
Beschreibung		
Errichtung eines Bus-Schiene-Verknüpfungspunktes am Haltepunkt „Wallauer Spange“		
Begründung		
Der Haltepunkt übernimmt die Erschließungsfunktion für ein Einzugsgebiet mit über 60.000 Einwohnenden, an die Oberzentren sowie den Flughafen Frankfurt a. M. sowie für die Städte Hofheim am Taunus, Wiesbaden und Hochheim am Main, die sich an der Schnittstelle der geplanten Schienentrasse und der L 3017 (Verbindung von Wallau nach Massenheim) befinden. Darüber hinaus ist er ein relevanter Haltepunkt für Einpendelnde zu Arbeitsplätzen in den Gewerbegebieten im Einzugsbereich.		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
sehr hoher Prozessaufwand	werden im Projekt ermittelt	II.11: Einrichtung neuer Haltestellen IV.9: Ausstattung von Verknüpfungspunkten mit unzureichender sozialer Kontrolle mit „Sicherheitsinseln“

IV.3: Neugestaltung des Verknüpfungspunktes/ Haltestelle Schwalbach am Taunus Limes Bf.

Umsetzungspriorität	**MUSS**

Beschreibung

Neuordnung des Verknüpfungspunktes mit dem Schwerpunkt des Ausbaus der Bussteige in Bezug auf Kapazitätserhöhung und durchgängig barrierefreie Gestaltung:

- Verlängerung der Bussteige (auch für Gelenkbusse nutzbar machen)
- niederflurgerechter Ausbau (spaltfreie Anfahrt ermöglichen)
- vollständige Barrierefreiheit (Optimierung der Auffinde- und Leitstreifen nach aktuellen Vorschriften)
- Witterungsschutz
- Beschilderung an den Bussteigen optimieren

Die Realisierung des geplanten Umbaus konnte noch nicht erfolgen (Aufhebung der Bauausschreibung); Neuanmeldung der Haushaltsmittel für 2025.

Begründung

Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verknüpfungspunktes (perspektivische Aufnahme weiterer Linien) und Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit

- Verbesserung der betrieblichen Abläufe
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Sicherheitsempfindens

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
hoher Prozessaufwand (Abstimmung mit unterschiedlichen Beteiligten)	bis zu 2,5 Mio. Euro p. a. Investitionskosten (Förderfähigkeit prüfen)	Voraussetzung für perspektivischen Angebotsausbau im Teilraum Schwalbach am Taunus IX.1: Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen“ (kontinuierliche Umsetzung der Prioritätenliste)

IV.4: Erarbeitung und Umsetzung von strecken- und linienbezogenen Beschleunigungsprogrammen

Umsetzungspriorität	**MUSS**

Beschreibung

Erarbeitung und Umsetzung von strecken- und linienbezogenen Beschleunigungsprogrammen, um eine Verbesserung der Pünktlichkeit (im Idealfall signifikante Reduzierung der Fahrzeiten) zu erreichen.

Grundlage: Stör- und Fahrzeitanalyse mit ITCS (siehe Maßnahme I.2)

<u>Abbau externer Störquellen</u>

Haltestellen

- Kaphaltestellen/ Fahrbahnrandhaltestellen als Regelanwendung
- Busbuchten (nur im absoluten Ausnahmefall zu realisieren): Absicherung der Anfahrbarkeit und des störungsfreien Wiedereinordnens in den Verkehr

Knotenpunkte

- Vorrangschaltung an LSA
- Abfangsignalisierung („Dunkel-Rot-Ampel") an unsignalisierten Knoten
- Busschleusen (signalgesicherter Spurwechsel)
- Ausnahmen von Fahrtrichtungsgeboten auf weniger belasteten Sortier- und Abbiegespuren für den Bus

Strecke

- Busspur/ Busschleuse
- verkehrsorganisatorische Maßnahmen
- Vorfahrt in Tempo-30-Zonen
- busverträgliche Gestaltung geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen

<u>Abbau interner Störquellen</u>

Haltestellen

- optimaler Haltestellenabstand
- ausreichend dimensionierte Flächen für Fahrgastwechsel
- Doppelhaltestellen bei dichter Fahrzeugfolge

Fahrzeuge

- optimale Türanzahl
- breite Türen
- bestmögliche Beschleunigung und Manövrierfähigkeit
- Einstieg an allen Türen

Linienführung

- Linienführung auf geeigneten Straßen (Fahrbahnbreite, Straßenzustand usw.)
- Minimierung von Abbiegevorgängen
- Durchfahrt durch gesperrte Bereiche

Beispiel Mönchengladbach

Beispiel Paderborn

Begründung		
• Verbesserung der Betriebsstabilität und Erhöhung der Pünktlichkeit (z. B. Streckenabschnitt Okriftel – Hattersheim am Main) • Verminderung der „Stresssituationen" für das Fahrpersonal durch Einplanung ausreichender Wendezeiten		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
sehr hoher Prozessaufwand (ganzheitlicher Planungsprozess; umfassende Abstimmungen erforderlich)	Kostenschätzung aktuell nicht möglich (abhängig von der konkreten Planung)	I.6: Einrichtung „Runder Tisch störungsfreier Busverkehr"

IV.5: Neugestaltung Verknüpfungshaltestelle Hochheim am Main Bf.	
Umsetzungspriorität	**MUSS**

Beschreibung

- Neuordnung, Modernisierung und barrierefreier Ausbau der Haltestellenanlage am Bahnhof Hochheim am Main, um Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit zu gewährleisten

Hinweise:

- Entwurfsplanung für „Umfeld Bahnhof Hochheim am Main" aus 08/ 2022 liegt vor und beinhaltet zwei Bussteige parallel zum Bahnsteig
- nachrichtlich: aktuelle Planung zur Neugestaltung der Bahnsteige am Bahnhof Hochheim am Main
- Umsetzungszeitpunkt ist aktuell noch nicht bekannt

Begründung

Erhöhung der Sicherheit und Gewährleistung der Barrierefreiheit des Verknüpfungspunktes:

- Verbesserung der betrieblichen Abläufe
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Sicherheitsempfindens
- Schaffung vollständiger Barrierefreiheit und Zugänglichkeit der Bushaltestellen in beide Richtungen und Zugang zum Bahnsteig

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	bis zu 1,5 Mio. Euro p. a. Investitionskosten (Förderfähigkeit prüfen)	IX.1: Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen" (kontinuierliche Umsetzung der Prioritätenliste)

IV.6: Neugestaltung Verknüpfungshaltestelle Hattersheim am Main Bf.	
Umsetzungspriorität	**MUSS**
Beschreibung	

Südseite (Linien X17, 821, 833, 834)

Nordseite (Linien 831, 832)

Neuordnung der Gesamtsituation mit Verbesserung der betrieblichen Abläufe und Gewährleistung der barrierefreien Erreichbarkeit und Nutzbarkeit

Hinweis: aktuelle Planung zur Neugestaltung der Bahnsteige am Bahnhof Hattersheim am Main

Begründung		
Erhöhung der Sicherheit und Gewährleistung der Barrierefreiheit des Verknüpfungspunktes: • Verbesserung der betrieblichen Abläufe • Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Sicherheitsempfindens • Schaffung vollständiger Barrierefreiheit, Zugänglichkeit der Bushaltestellen in beide Richtungen sowie Zugang zum Bahnsteig		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
hoher Prozessaufwand	bis zu 2,5 Mio. Euro p. a. Investitionskosten (Förderfähigkeit prüfen)	Voraussetzung für perspektivischen Angebotsausbau im Teilraum Hattersheim am Main IX.1: Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen" (kontinuierliche Umsetzung der Prioritätenliste)

IV.7: Haltestelle Sulzbach (Taunus) MTZ: Aufwertung und Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit	
Umsetzungspriorität	**MUSS**
Beschreibung	
Gewährleistung der barrierfreien Nutzbarkeit (insbesondere Nachrüstung der taktilen Leitsysteme nach „Stand der Technik") und Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Beleuchtungskonzept, Möblierung usw.)	
Begründung	
Gewährleistung der Barrierefreiheit des Verknüpfungspunktes	

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
geringer Prozessaufwand	bis zu 0,5 Mio. Euro p. a. Investitionskosten (Förderfähigkeit prüfen)	IX.1: Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen" (kontinuierliche Umsetzung der Prioritätenliste)

IV.8: Ausstattung von Verknüpfungspunkten mit unzureichender sozialer Kontrolle mit „Sicherheitsinseln“	
Umsetzungspriorität	**KANN**

Beschreibung

Ausstattung von Verknüpfungspunkten mit unzureichender sozialer Kontrolle mit „Sicherheitsinseln“ (Notruf zu einer Leitstelle plus Videoschutz; unter Beachtung Datenschutz (z. B. Übergang Bahnhof – ZOB Hofheim am Taunus, Verknüpfungspunkt Schwalbach am Taunus Limes, Sulzbach (Taunus) MTZ Busbahnhof)

- Erstellung einer Prioritätenliste mit stufenweiser Umsetzung
- Einrichten von Pilot-Haltestellen

Begründung

Verbesserung des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste

Prozessaufwand	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
mittlerer Prozessaufwand	pro Sicherheitsinsel bis zu 10.000 Euro	Neugestaltung zentraler Verknüpfungshaltestellen: IV.1, IV.2, IV.3, IV.5, IV.6, IV.7, IV.8

IV.9: (Prüfauftrag) Haltestellenpatenschaften		
Umsetzungspriorität	**KANN**	
Beschreibung		
Haltestellenpatenschaften: Paten (z. B. Unternehmen oder Dienstleister im Umfeld) übernehmen die Kosten für eine turnusmäßige Grundreinigung; die Unternehmen mit einer Pflegepatenschaft können eine Werbefolie am Wartehäuschen anbringen		
Begründung		
• höhere Kundenzufriedenheit • Beitrag zum Ausbau der Barrierefreiheit • Erhaltung und Verbesserung der Infrastruktur • Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (bei Übernahme einer Patenschaft durch Firmen)		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
geringer Prozessaufwand	gering	II.11: Einrichtung neuer Haltestellen im MTK IV.11: (Prüfauftrag) Programm „Grüne Haltestellen“

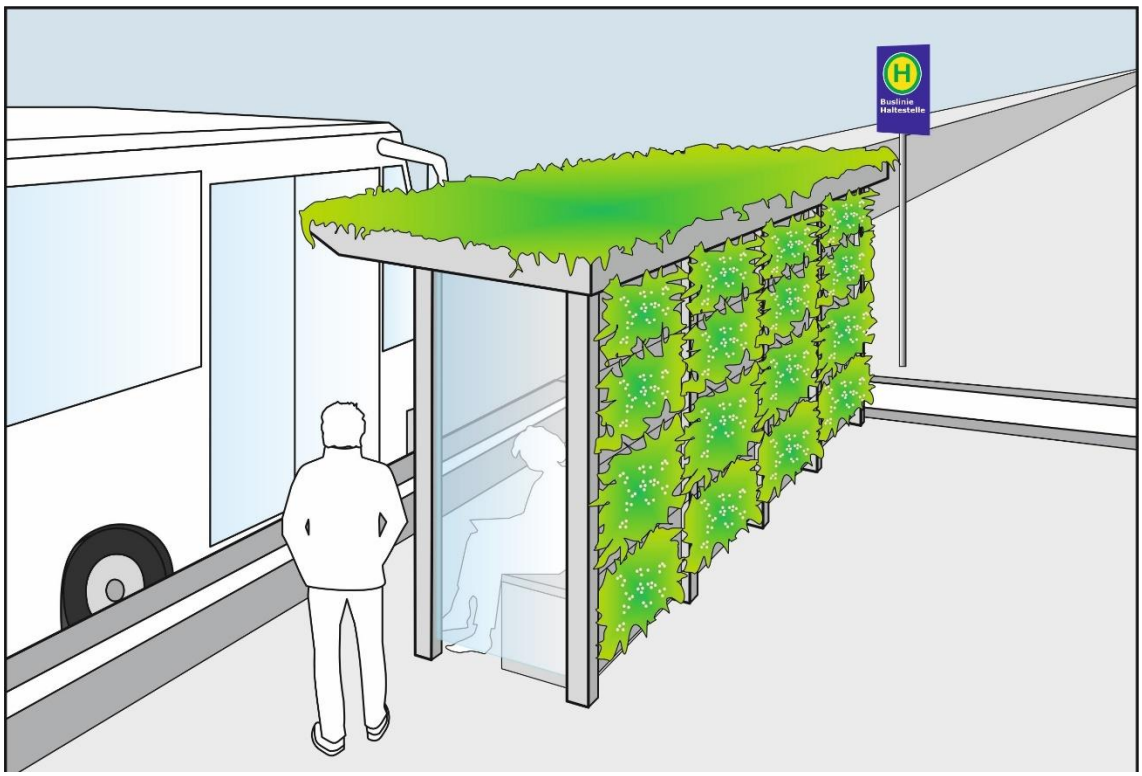
IV.10: (Prüfauftrag) Programm „Grüne Haltestellen“	
Umsetzungspriorität	**KANN**

Beschreibung

Maßnahmen zur Verbesserung der Ökowirksamkeit an Haltestellen (bei Neubau bzw. Umbau von Haltestellen)

Ansätze

- Dach- und ggf. Wandbegrünung von Fahrgastunterständen
- Photovoltaik-Anlagen zur Haltestellenbeleuchtung



Begründung

- Verbesserung des Microklimas an Haltestellen, durch Filterung von Feinstaub
- Verbesserung des Wohnumfeldes
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV (Warten an Haltestelle im Hochsommer)
- Förderung der Biodiversität (Nistmöglichkeiten, Schutz und Nahrung für Vögel, Bienen, Schmetterlinge und nützliche Insekten)

Beispiele für Realisierung: Bonn[169], Frankfurt am Main[170], Leipzig[171], Utrecht (mehr als 300 Bushaltestellen[172]) u. a.

169 https://www.bonn.de/pressemitteilungen/juli-2021/zehn-gruene-haltestellen-fuer-bonn.php

170 https://innovation.vgf-ffm.de/gruene-vgf/

171 https://www.lvz.de/lokales/leipzig/der-grosse-wartehaeuschen-austausch-O3EL4ADE25WRY6424XCNSTIMAE.html

172 https://www.deutschlandfunk.de/nachhaltigkeit-in-den-niederlanden-gruene-bushalte-stellen-100.html

Prozessaufwand	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
mittlerer Prozessaufwand	neben (i. d. R. überschaubaren) Investitionskosten sind laufende Pflege- und Unterhaltskosten zu berücksichtigen	II.11: Einrichtung neuer Haltestellen im MTK

13.5.7 Handlungsfeld V: Ausbau der Fahrgastinformation

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS" nach „KANN" geordnet.

V.1: Programm „Flächenwirksame Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)"	
Umsetzungspriorität	**MUSS**
Beschreibung	

Umsetzung des Programms „Flächenwirksame Erweiterung der Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)"

- DFI-Gutachten 2021[173]
  - Konzeption des Ausbaus sieht zwei Stufen vor.
  - In Ausbaustufe 1 soll jede Kommune mit mindestens einer Bushaltestelle mit in den Haltestellenmast integrierten DFI ausgestattet sein.
  - In Ausbaustufe 2 soll jede Kommune mit zwei Haltestellen ausgestattet sein.

1. Ausbaustufe laut DFI-Gutachten

  - Hochheim: Haltestelle Alleestraße
  - Flörsheim: Haltestelle Stadthalle/ Schulzentrum
  - Hattersheim: Haltestelle Hofheimer Straße
  - Kriftel: Haltestelle Kapellenstraße
  - Hofheim am Taunus: Haltestelle Diedenbergen Rathaus (DFI bereits vorhanden; 2. Ausbaustufe: Haltestelle Marxheim Mainzer Straße)
  - Eppstein: Haltestelle Vockenhausen Rathaus
  - Kelkheim: Haltestelle Stadtmitte (DFI bereits vorhanden; Alternativen: Haltestellen Ruppertshain Am Zauberberg, Ruppertshain Am Rosenwald oder Hornau Bahnhof
  - Bad Soden: Haltestelle Neuenhain Sandwiese (DFI bereits vorhanden; 2. Ausbaustufe Haltestelle Richard-Wagner-Straße)
  - Liederbach: Haltestelle Niederfhofheim Heidesiedlung
  - Eschborn: Haltestelle Zeilsheimer Weg
  - Schwalbach: Haltestelle Alter Friedhof

- weitere Umsetzung: durchgängige Ausstattung der Hauptbuslinien (mind. Premiumbusnetz) durch Einsatz von DFI-Light

[173] ZIV Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH: DFI-Gutachten für den Main-Taunus-Kreis; Darmstadt 2021

Beispiel für DFI-Light (Hofheim am Taunus Diedenbergen, Rathaus (Bildquelle: MTV))

Begründung

Zielsetzungen der Verkehrswende erfordert auch flächenhafte Bereitstellung von IST-Informationen an den Haltestellen:

- räumliche Ausdehnung der Fahrgastinformation mit IST-Daten im ÖPNV-System
- unmittelbare Darreichung von digitalen Informationen
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch breite Bereitstellung von Informationen in Störfällen, bei Verspätungen usw.

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
geringer Prozessaufwand	pro Haltestelle bis zu 12.000 Euro	I.2: Implementierung eines ITCS und einer zentralen Leitstelle II.1: Einrichtung „Premiumbusnetz" im MTK V.4: Programm „Erneuerung der Haltestellenmasten in modernem Informationsdesign

V.2: Verbesserung der Fahrgastinformation bei Störfällen, Fahrtausfällen, Verspätungen usw.	
Umsetzungspriorität	**MUSS**
Beschreibung	
Erarbeitung eines Konzeptes zur schnellstmöglichen Weitergabe aktueller Verspätungsdaten, um eine optimale Fahrgastinformation zu gewährleisten und Echtzeitinformationen zu Abfahrten, Umsteigeverbindungen und der Betriebslage in den Fahrzeugen und an Haltestellen zur Verfügung zu stellen (DFI). Dies betrifft auch die Schnittstelle zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger. • Echtzeitinformationen an Haltestellen (mit Umsteigebeziehungen) • Echtzeitinformationen in den Fahrzeugen (mit Umsteigebeziehungen) • Echtzeitinformationen auf der Website (mit Umsteigebeziehungen) • Echtzeitinformationen in der RMV-App (mit Umsteigebeziehungen) • Einrichtung einer Datenschnittstelle	
Begründung	
Sicherstellen, dass Fahrgäste vor Fahrtantritt und während der Fahrt über aktuelle Verspätungen, Störungen und Anschlussbeziehungen informiert werden; Ziel ist die Gewährleistung einer optimalen Reisekette für Fahrgäste	

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
hoher Prozessaufwand	Kostenschätzung aktuell nicht möglich	I.2: Implementierung eines ITCS und einer zentralen Leitstelle V1. Programm „Flächenwirksame Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)“

V.3: Bereitstellung von analogen und digitalen Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebotes		
Umsetzungspriorität	**MUSS**	
Beschreibung		
Bereitstellung von analogen und digitalen Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebotes (insbesondere aktuelle Informationen zum Status der Bushaltestellen)		
Begründung		
Zielsetzung „vollständige Barrierefreiheit" erfordert zwingend auch die Bereitstellung von Informationen über die barrierefreie Auffindbarkeit und Nutzbarkeit des Angebotes und der Infrastruktur		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
geringer Prozessaufwand	Entwicklungskosten: bis zu 150.000 Euro laufende Kosten: 50.000 Euro p. a.	I.2: Implementierung eines ITCS und einer zentralen Leitstelle

V.4: Programm „Erneuerung der Haltestellemasten in modernem Informationsdesign“	
Umsetzungspriorität	**SOLL**
Beschreibung	
Ist-Situation im MTK	
Anspruch	
 Beispiel Münsterland	 Beispiel Region Hannover

• Ausbauprogramm Fahrgastinformation: • stufenweiser Ausbau (nach Priorität; Parameter: Fahrgastzahlen) • Sicherung der Barrierefreiheit (Erkennbarkeit der Beschriftungen) • Berücksichtigung „Gestaltungsrichtlinien für Haltestellen und Wartehallen im RMV-Verbundgebiet“[174]
Begründung
Schaffung eines modernen und barrierefreien Informationsdesigns

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
geringer Prozessaufwand	pro Haltestellenschild bis zu 1.500 Euro	V.1: Programm „Flächenwirksame Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)“

[174] https://www.rmv.de/c/fileadmin/documents/PDFs/_RMV_DE/Der_RMV/Aufgaben_der_RMV_GmbH/Teil_3_RMV-Haltestellen_und_Wartehallen.pdf

V.5: (Prüfauftrag) Integration ÖPNV-Kundenberatung in die Touristinfo-Büros bzw. Bürgerbüros	
Umsetzungspriorität	**SOLL**

Beschreibung

Integration der ÖPNV-Kundenberatung in die vorhandenen Touristinfos und/ oder Bürgerbüros der Städte und Gemeinden („Beratungsecke"; infrastrukturelle Ausweitung der Dienstleistung, z. B. durch Info- und Kommunikationsequipment, elektronische Abfahrtstafel usw.); siehe Bürgerbüro am Bahnhof Eppstein („RMV-Mobilitätsinfo").

Das Serviceangebot in Tourist-Informationen und Bürgerbüros sollte folgende Leistungen für den ÖPNV abdecken (siehe Beispiel Bürgerbüro Hattersheim am Main):

- Verkauf von RMV-Fahrplänen
- Verkauf von RMV-Kunden- und Zeitkarten
- Informationsmaterial des RMV und der MTV

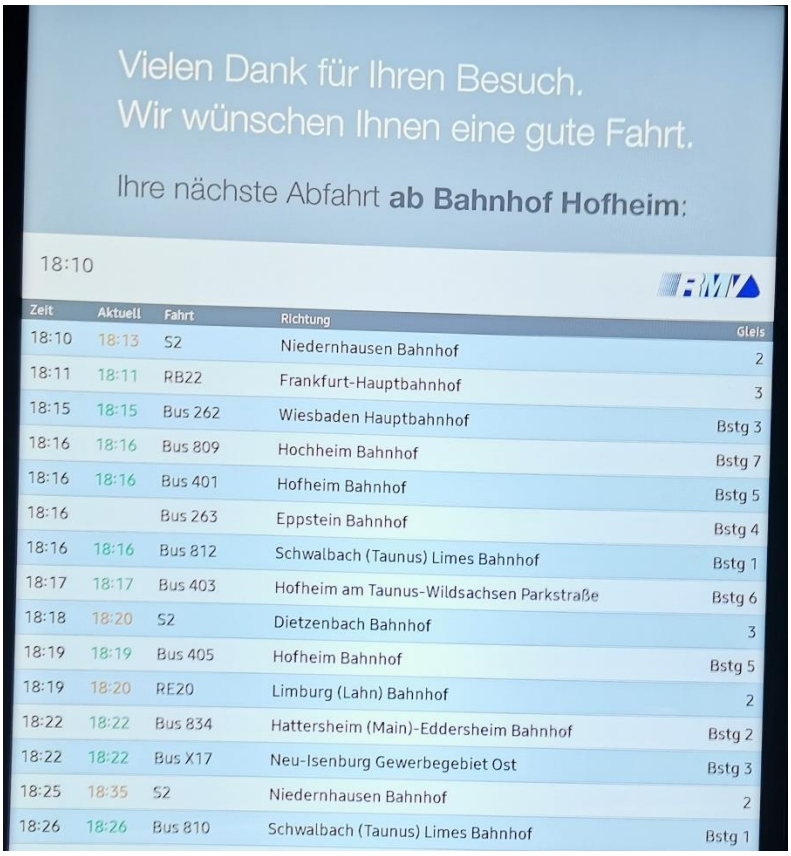
Vorhandene Tourist-Informationen im MTK:

- Hochheim am Main
- Bad Soden am Taunus (Bürgerbüro/ Fremdenverkehrsbüro)
- Ausbau der Beratungsangebote in bestehenden Einrichtungen (z. B. Bürgerbüro „Stadtpunkt" in Hattersheim am Main)

Begründung		
• Schaffung von Anlaufstellen mit persönlichen Beratungsangeboten • Kooperation mit Tourismusverband, um ÖPNV auch im Tourismusbereich stärker zu etablieren		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
geringer Prozessaufwand	Investitionskosten von bis 100.000 Euro pro Einrichtung	V.2: Verbesserung der Fahrgastinformation bei Störfällen, Fahrtausfällen usw. V.3: Bereitstellung von analogen und digitalen Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebotes IX.3: Ausbauprogramm „Barrierefreiheit aller Kommunikationskanäle“

V.6: Installation von Infobildschirmen (DFI) in öffentlichen Einrichtungen und bei größeren Arbeitgebern (Eingangsbereich)	
Umsetzungspriorität	**KANN**

Beschreibung



Zeit	Aktuell	Fahrt	Richtung	Gleis
18:10	18:13	S2	Niedernhausen Bahnhof	2
18:11	18:11	RB22	Frankfurt-Hauptbahnhof	3
18:15	18:15	Bus 262	Wiesbaden Hauptbahnhof	Bstg 3
18:16	18:16	Bus 809	Hochheim Bahnhof	Bstg 7
18:16	18:16	Bus 401	Hofheim Bahnhof	Bstg 5
18:16		Bus 263	Eppstein Bahnhof	Bstg 4
18:16	18:16	Bus 812	Schwalbach (Taunus) Limes Bahnhof	Bstg 1
18:17	18:17	Bus 403	Hofheim am Taunus-Wildsachsen Parkstraße	Bstg 6
18:18	18:20	S2	Dietzenbach Bahnhof	3
18:19	18:19	Bus 405	Hofheim Bahnhof	Bstg 5
18:19	18:20	RE20	Limburg (Lahn) Bahnhof	2
18:22	18:22	Bus 834	Hattersheim (Main)-Eddersheim Bahnhof	Bstg 2
18:22	18:22	Bus X17	Neu-Isenburg Gewerbegebiet Ost	Bstg 3
18:25	18:35	S2	Niedernhausen Bahnhof	2
18:26	18:26	Bus 810	Schwalbach (Taunus) Limes Bahnhof	Bstg 1

Mobilitätszentrale Hofheim

Installation von Infobildschirmen (DFI) in öffentlichen Einrichtungen, Einkaufscentern und bei größeren Arbeitgebern (Eingangsbereich)

Begründung

Bereitstellung von IST-Fahrgastinformationen (insbesondere Haltestellen) soll mit DFI direkt in Aufkommensschwerpunkten flankiert werden

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
geringer Prozessaufwand	bis 5.000 Euro pro Bildschirm	I.2: Implementierung eines ITCS und einer zentralen Leitstelle V.2: Verbesserung der Fahrgastinformation bei Störfällen, Fahrtausfällen usw.

13.5.8 Handlungsfeld VI: Dekarbonisierung der Busflotte

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS" nach „KANN" geordnet.

VI.1: Sukzessive Umstellung der Busflotte auf saubere/ emissionsarme Antriebe		
Umsetzungspriorität	**MUSS**	
Beschreibung		
sukzessive Umstellung der Busflotte auf saubere/ emissionsarme Antriebe, einhergehend mit der entsprechenden Ausstattung der Betriebshöfe zur Lade-/ Tankinfrastruktur.		
Begründung		
• Anforderungen Klimaschutz und Vorgaben CVD/ SaubFahrzeugBeschG • wirksamer Beitrag für Klimaschutz		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
hoher Prozessaufwand	je nach Strategie pro Linienbündel bis 3 Mio. Euro p. a.	VI.2: Bereitstellung von Flächen für Ladetechnik

VI.2: Bereitstellung von Flächen für Ladetechnik		
Umsetzungspriorität	**MUSS**	
Beschreibung		
Bereitstellung von Einzelflächen (dezentrale Lösung in den Linienbündeln) • Bereitstellung verschiedener Flächen in den Linienbündeln Bereitstellung eines zentralen Betriebshofes je Linienbündel (große Lösung) • Einrichtung zentraler Betriebshöfe innerhalb der Linienbündel		
Begründung		
• Anforderungen Klimaschutz • Vorgaben CVD/ SaubFahrzeugBeschG		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
sehr hoher Prozessaufwand	je nach Strategie pro Linienbündel Investitionskosten von bis 15 Mio. Euro	III.1: Errichtung von Infrastrukturen zur Verbesserung der Produktionsbedingungen in der Durchführung der Busverkehre

13.5.9 Handlungsfeld VII: Schaffung intermodaler Verknüpfungen

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS" nach „KANN" geordnet.

VII.1: Errichtung von abschließbaren Bike&Ride-Anlagen für hochwertige Fahrräder/ Pedelecs	
Umsetzungspriorität	**SOLL**
Beschreibung	
Errichtung von abschließbaren, online buchbaren Bike&Ride-Anlagen für hochwertige Fahrräder/ Pedelecs (z. B. SPNV-Haltepunkte, ZOB, an Premiumbuslinien)	
Beispiel im MTK	
 Bahnhof Eppstein	
Beispiele andernorts	
 Beispiel Steinfurt	 Beispiel Nottuln
Begründung	
• Zielsetzung der „Verkehrswende" erfordert Schaffung von Angeboten für die intermodale Verknüpfung im ÖPNV-System. • Im Einzelfall können Abstellmöglichkeiten an Haltestellen, deren fußläufige Einzugsbereiche an Erschließungslücken grenzen, in Erwägung gezogen werden, um dort unmittelbar den Einzugsbereich zu vergrößern.	

Prozessaufwand	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
mittlerer Prozessaufwand	je nach Anlagengröße Investitionskosten von bis 0,5 Mio. Euro	Neugestaltung von ZOBs und Verknüpfungspunkten: IV.1, IV.2, IV.3, IV.5, IV.6, IV.7, IV.8

VII.2: Errichtung und Betrieb Fahrradparkhaus oder Radstation an SPNV-Haltepunkten mit hohem Potenzial	
Umsetzungspriorität	**KANN**
Beschreibung	
Errichtung und Betrieb von Fahrradparkhäusern oder Radstationen an SPNV-Haltepunkten	

Beispiel Erfurt

Beispiel Emsdetten

Begründung
„Signalwirkung" für verstärkte Nutzung des Fahrrades als Zu- und Abbringer zum/ vom SPNV (überzeugende und leistungsfähige Lösung für Bike&Ride)

Prozessaufwand	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
mittlerer Prozessaufwand	je nach Anlagengröße Investitionskosten von bis 2,0 Mio. Euro	

VII.3: Implementierung eines Fahrradverleihsystems in Ausrichtung auf die Nahtstellen zum ÖPNV-System

Umsetzungspriorität	**KANN**

Beschreibung

Einrichtung von Fahrradausleihstationen in einem Stufenkonzept (1. Stufe SPNV-Haltepunkte, 2. Stufe zentrale Bushaltestellen, 3. Stufe Orte von zentraler Bedeutung [POI]) mit sukzessiver Entwicklung zu einem kreisweiten System (Abstimmung mit Projekten in der Region unter Beteiligung des RMV, insbesondere Frankfurt)

Ansatz für Pilotprojekt:

- Implementierung eines Bikesharing-Angebotes in Eschborn. Es wurden Ausleih- und Rückgabestationen an folgenden Orten installiert: Gewerbegebiet Süd, Bahnhof Eschborn, Rathausplatz, Camp-Phönix-Park und Gewerbegebiet West. Durch ansässige Unternehmen wurden weitere Stationen errichten, das Netz umfasst mittlerweile 11 Stationen.

Hinweis: Zielführend ist eine einheitliche Gestaltung von Fahrradverleihsystemen im gesamten Kreisgebiet, um einen hohen Wiedererkennungswert zu generieren (Bsp. Projekt RaMo – Raum für neue Mobilität – Mobilitätsstationen und mehr in der Region FrankfurtRheinMain)

Beispiel Speyer

Beispiel Landkreis München

Begründung

Flankierung der gewollten Nutzung des Fahrrades als Zu- und Abbringer zum/ vom SPNV

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
hoher Prozessaufwand	Kostenschätzung aktuell nicht möglich	

13.5.10 Handlungsfeld VIII: Aufbau eines nachhaltigen QMS und effizienter Prozesse

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS" nach „KANN" geordnet.

VIII.1: Implementierung von Fahrgastzählsystemen im Busverkehr		
Umsetzungspriorität	**MUSS**	
Beschreibung		
Ausstattung der Fahrzeuge im Rahmen der jeweiligen Vergabeverfahren der Linienbündel mit Fahrgastzählsystemen		
Begründung		
• Generierung von Daten als Grundlage für die Analyse der Fahrgastnachfrage und der Fahrzeugauslastung • wirksame Verbesserung der Datenlage • zeitnahe Prüfung von planerischen Fragestellungen		
Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	Realisierung im Zuge der Vergabeverfahren der Linienbündel	I.2: Implementierung eines ITCS/ zentrale Leitstelle

VIII.2: Implementierung eines Prozesses zur regelmäßigen Zustandsprüfung, Reinigung und Instandsetzung der Haltestellen		
Umsetzungspriorität	**MUSS**	
Beschreibung		
regelmäßige/ turnusmäßige Zustandsprüfung, Reinigung und Instandsetzung der Haltestellen (Winterdienst)		
Begründung		
Gewährleistung der Auffindbarkeit und Nutzbarkeit der Haltestellen, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	aktuell nicht abschätzbar (abhängig von konkreter Zuständigkeit und Verfahren)	IX.1: Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen" (kontinuierliche Umsetzung der Prioritätenliste)

VIII.3: Turnusmäßige Durchführung einer Kundenzufriedenheitsanalyse		
Umsetzungspriorität	**SOLL**	
Beschreibung		
Durchführung einer turnusmäßigen Kundenzufriedenheitsanalyse, durch Teilnahme am bundesweiten „Kundenbarometer" (jährliche Studie zur Fahrgastzufriedenheit in Deutschland und Österreich; beinhaltet 40 Leistungsmerkmale und gibt Auskunft zu Potenzialen und Defiziten im ÖPNV aus Kundenperspektive)		
Begründung		
Die im NVP verankerte Verbesserung der Angebots-, Betriebs- und Servicequalität erfordert eine verstärkte Beobachtung der Kundenzufriedenheit, um auf ggf. zurückgehende Kundenzufriedenheit bei den einzelnen Merkmalen gegensteuernd reagieren zu können.		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	bis zu 100.000 Euro p. a.	

VIII.4: Turnusmäßige Evaluierung der Maßnahmenwirkung und Umweltbericht		
Umsetzungspriorität	**KANN**	
Beschreibung		
Turnusmäßige Evaluierung der Maßnahmenwirkung und Umweltbericht • zweijährlicher Kurzbericht mit wenigen, ausgewählten Indikatoren • alle fünf Jahre umfassender Bericht Die Evaluierung bezieht sich sowohl auf die Maßnahmenwirkung des lokalen ÖPNV, als auch auf die der MTV		
Begründung		
Die Evaluierung der Maßnahmenwirkung des lokalen ÖPNV im Kontext eines turnusmäßigen Umweltberichts ist ein wichtiges Instrument der nachhaltigen Verkehrsplanung und -politik, um die Ziele des Klimaschutzes zu erfüllen		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
geringer Prozessaufwand	bis 10.000 Euro p. a.	

VIII.5: Einrichtung und Kultivierung eines Fahrgastbeirates		
Umsetzungspriorität	**KANN**	
Beschreibung		
Einrichtung und Kultivierung eines Fahrgastbeirates Klärung und Festlegung: • Format (Laienbeiräte, Expertenbeiräte oder Mischform aus Laien- und Expertenbeirat) • Besetzung • Arbeitsweise und Geschäftsordnung		
Begründung		
Die Zielsetzungen der „Verkehrswende" und der im NVP verankerte Ausbau des ÖPNV-Systems erfordert ein funktionierendes Gremium zur Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen MTV, Verkehrsunternehmen und Fahrgästen.		
Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
geringer Prozessaufwand	bis 5.000 Euro p. a.	VIII.2: Turnusmäßige Durchführung einer Kundenzufriedenheitsanalyse

VIII.6: Etablierung eines personalisierten „Fahrgastbeauftragten" bei den Verkehrsunternehmen		
Umsetzungspriorität	**KANN**	
Beschreibung		
Etablierung eines „Fahrgastbeauftragten" bei den Auftragnehmern, welcher in seiner Funktion und Kompetenz als „Anwalt" für die Fahrgäste fungiert; Option: Mitarbeit im Fahrgastbeirat		
Begründung		
Ziel der Qualitätserhöhung erfordert auch die Schaffung einer (vertraulichen) Ansprechstelle für Kundenbelange innerhalb der beauftragten Verkehrsunternehmen		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
geringer Prozessaufwand	abhängig von Art der Realisierung bei den Verkehrsunternehmen	VIII.2: Turnusmäßige Durchführung einer Kundenzufriedenheitsanalyse VIII-4: Einrichtung und Kultivierung eines Fahrgastbeirates

13.5.11 Handlungsfeld IX: Ausbau der Barrierefreiheit

Lesehinweis: Nachfolgend sind die Maßnahmensteckbriefe nach Umsetzungsprioritäten von „MUSS" nach „KANN" geordnet.

IX.1: Erstellung eines Haltestellenkatasters		
Umsetzungspriorität	**MUSS**	
Beschreibung		
• Vor-Ort-Aufnahme der Haltestellen unter Berücksichtigung des aktuellen Standes der Technik (insbesondere Ausbildung der Boden-indikatoren) • Aufbau eines digitalen Haltestellenkatasters (onlinebasiert mit Zugangsmöglichkeit für Beteiligte; verbindliche Festlegung für Regularien und Verantwortlichkeiten für Fortschreibung und Pflege des Katasters mit Kommunen) • fundierte Bewertung des Handlungsbedarfes zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit an den noch nicht umgebauten Haltestellen und an den mangelhaften Haltestellen (Punktesystem) • Erstellung einer Prioritätenliste • Ableitung einer Zeitplanung für den Umbau in Abstimmung mit kreisangehörigen Kommunen und Straßenbaulastträgern • Umsetzung: bis Ende 2025; Kosten: Erstellung bis zu 150.000 Euro, jährliche Pflege/ Fortschreibung bis zu 50.000 Euro		
Begründung		
Schaffung der planerischen Grundlagen für die abschließende Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Busnetz		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	Erstellung bis zu 150.000 Euro, jährliche Pflege/ Fortschreibung bis zu 50.000 Euro	IX.2: Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen" (kontinuierliche Umsetzung

IX.2: Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen" (kontinuierliche Umsetzung)	
Umsetzungspriorität	**MUSS**
Beschreibung	
Umbau (ggf. Verlegung) von Haltestellen mit Ausbaubedarf zur Herstellung der Barrierefreiheit; Umsetzung anhand der zu erstellenden Prioritätenliste (siehe Maßnahme IX.1)	

Beispiel: Maßnahme mit hoher Priorität:

Umgestaltung der Verknüpfungshaltestelle „Kelkheim Bahnhof Mitte"

Aufgrund der Kurvenlage ist der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen „Kelkheim Bahnhof Mitte" nur eingeschränkt möglich. Eine spaltfreie Anfahrt an die Sonderbordsteine ist am jetzigen Standort nicht realisierbar.

Zur Herstellung der Barrierefreiheit ist eine Verlegung der Bushaltestellen erforderlich, wodurch sich eine Verlängerung des Fußweges zum SPNV-Haltepunkt ergeben würde. Es ist vorgesehen ein Gesamtkonzept zu entwickeln, welches ein drittes Bahngleis mit einer Unterführung und neuem Zugang zum Mittelbahnsteig beinhaltet. Im Zuge dieser Umbaumaßnahmen ist auch eine Verlegung der Bushaltestellen (ca. 100 m südlich des aktuellen Standortes) vorgesehen. Ein entsprechender Planungsauftrag ist zum Zeitpunkt der Aufstellung des NVP noch nicht erteilt, der Umsetzungszeitpunkt noch unbekannt.

Beispiele für barrierefreie Bushaltestellen im MTK:

Hochheim Wasserturm

Kelkheim Rathaus

Begründung		
Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit im Busnetz		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	abhängig von zu erstellender Prioritätenliste (siehe Maßnahme IX:1)	II.11: Einrichtung neuer Haltestellen im MTK Neugestaltung von Verknüpfungspunkten: IV.1, IV.2, IV.3, IV.5, IV.6, IV.7, IV.8

IX.3: Programm „Modernisierung und Vervollständigung Bodenindikatoren an Haltestellen"	
Umsetzungspriorität	**MUSS**

Beschreibung

- Austausch der nicht normgerechten Bodenindikatoren an umgebauten Haltestellen
- Voraussetzung: Erstellung des Haltestellenkatasters (siehe Maßnahmen IX.1) und Ableitung des Handlungsbedarfes

Typische Mängel:

Auffindestreifen in nicht normgerechter Ausführung (Noppenplatten anstelle Rippenplatten)

Auffindestreifen „verendet" auf dem Gehweg und wird nicht bis Häuserkante/ äußeren Gehwegkante geführt

Begründung

Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit im Busnetz

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
gering Prozessaufwand	Kostenschätzung aktuell nicht möglich	IX.1: Erstellung eines Haltestellenkatasters

IX.4: Entwicklung barrierefreie MTV-Webseiten		
Umsetzungspriorität	**MUSS**	
Beschreibung		
• Gewährleistung der barrierefreien Nutzbarkeit der MTV-Webseiten (Erfüllung der Anforderungen der Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV) 2.0 bzw. der Hessischen Verordnung über barrierefreie Informationstechnik) • höchstes Maß an Barrierefreiheit für zentrale Funktionen • Nutzbarkeit mittels Screenreader o. ä. für Blinde und Sehbehinderte • wesentliche Informationen in Gebärdensprache (auf der Startseite)		
Begründung		
Zielsetzung „vollständige Barrierefreiheit" erfordert zwingend auch die Bereitstellung von Informationen über eine barrierefreie Webseite		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	bis zu 500.000 Euro	V.2: Verbesserung der Fahrgastinformation bei Störfällen, Fahrtausfällen, Verspätungen, usw. V.3: Bereitstellung von analogen und digitalen Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebotes IX.3: Ausbauprogramm „Barrierefreiheit aller Kommunikationskanäle

IX.5: Ausbauprogramm „Barrierefreiheit aller Kommunikationskanäle"		
Umsetzungspriorität	**MUSS**	
Beschreibung		
Barrierefreier Ausbau aller Kommunikationskanäle (z. B. soziale Medien, E-Mails, Dokumente, Videos und Audios, usw) in der internen und externen Kommunikation der MTV • Zwei-Sinne-Prinzip (bei Einschränkung eines Sinnes, das Ausweichen auf einen zweiten Sinn ermöglichen) • barrierefreie Sprache (leichte Sprache, Gebärdensprache, Blindensprache) • Bilder und Piktogramme unterstützen das Leseverständnis		
Begründung		
Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit in allen Kommunikationskanälen der MTV, um Informationen zu Mobilitätsangeboten für alle zugänglich zu machen		
Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	bis zu 500.000 Euro (Zusammenspiel mit IX.2: Entwicklung barrierefreier MTV-Webseite	V.1: Programm „Flächenwirksame Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)" V.3: Bereitstellung von analogen und digitalen Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebotes IX.2: Entwicklung einer barrierefreien MTV-Webseite

IX.6: Gewährleistung der „vollständigen Barrierefreiheit" im Bedarfsverkehr

Umsetzungspriorität	**MUSS**

Beschreibung

Im Hinblick auf die anstehenden Vergaben in den Linienbündeln „MTK-Ost" und „MTK-Süd" sind Lösungen zu entwickeln, welche auf die Gewährleistung der „vollständigen Barrierefreiheit" im Bedarfsverkehr abzielen.

Anspruch im Kontext mit der Maßnahme: Gewährleistung der Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Bedarfsverkehrs in der allgemein üblichen Weise.

Bis zur Realisierung der Maßnahme ist im NVP für den Bedarfsverkehr eine Ausnahme von der Pflicht zur vollständigen Barrierefreiheit definiert.

Bildquelle: MERZ Reisen GmbH, Gnadenberg

Begründung

Gesetzliche Vorgabe und Zielsetzung erfordert „vollständige Barrierefreiheit" im Bedarfsverkehr.

Prozessaufwand	**Kosten (Schätzung)**	**Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen**
mittlerer Prozessaufwand	pro Linienbündel Zusatzkosten von bis zu 10.000 Euro pro Fahrzeug und Jahr.	II.6: Angebotserweiterung im Früh-, Abend und Wochenendverkehr (ODV-Angebot)

Modul F - Umsetzung

14 Linienbündelung

Der Main-Taunus-Kreis als Aufgabenträger und die MTV als lokale Nahverkehrsorganisation verfolgen für den Nahverkehrsraum die Bereitstellung und Gewährleistung eines für den Fahrgast attraktiven, abgestimmten Leistungsangebotes „aus einem Guss". Im Nahverkehrsplan 2014 wurde vor diesem Hintergrund die bereits vorher praktizierte Bündelung der Linien in der Aufgabenträgerschaft des Kreises in drei Linienbündel bestätigt. Die Vergabe der drei Linienbündel erfolgt als „Gesamtleistung" i. S. d. § 8a Absatz 2 PBefG.

Tabelle 34: Linienbündelung im Main-Taunus-Kreis

Linienbündel	Laufzeit	Bus-Linien	AST-Linien
MTK-Ost	Dezember 2026 (Fahrplanwechsel)	252, 810, 810A, 812, 813	810, 812, 825
MTK-West	Dezember 2030 (Fahrplanwechsel)	263, 803, 804, 805, 806, 811, 814, 815, 816, 828	805, 263, 803, 804, 814, 20, 26
MTK-Süd	Dezember 2026 (Fahrplanwechsel)	401, 402, 403, 405, 406, 807, 808, 809, 817, 819, 820, 821, 831, 832, 833, 834	404, 809, 833, 835, 837, 46 Anschluss-Sammel-Taxi: 818, 820, 836

Der Zuschnitt der Linienbündel soll im Zuge der anstehende Vergabeverfahren angepasst werden. Dazu werden folgende Modifikationen in der Zuordnung der Linien vorgenommen:

- Zuordnung der Linien 803 und 814 vom Bündel „West" zum Bündel „Ost",
- Zuordnung der Linien 810 und 812 vom Bündel „Ost" zum Bündel „Süd".

Hintergrund dieser Anpassungen ist die von der MTV verfolgte Harmonisierung des Fahrzeugbedarfes und des Leistungsvolumens über die drei Linienbündel.

Die Zuordnung von Linienbedarfsverkehren nach § 44 PBefG, die sog. „On-Demand-Verkehre" (im MTK das Produkt „Colibri") in ein oder mehrere dieser Linienbündel bzw. alternativ eine eigenständige Vergabe außerhalb der definierten Linienbündel wird von der MTV zum relevanten Zeitpunkt entschieden.

15 Finanzierung und Controlling-System

15.1 Grundsätze

Der Nahverkehrsplan soll nach § 14 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) ein *„Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept*" enthalten.

Für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV im Main-Taunus-Kreis ist die MTV Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH als Aufgabenträgerorganisation verantwortlich (siehe Kapitel 3.1 des Nahverkehrsplans). Weitere Ausführungen zum Grundprinzip der Finanzierungsverantwortung und -aufteilung (im Sinne „**Organisationskonzept"** nach ÖPNVG) siehe Kapitel 15.2.

Das **Finanzierungskonzept** (im Sinne des ÖPNVG) für die Umsetzung der NVP-Maßnahmen der jeweiligen Handlungsfelder (siehe Kapitel 13.5) ist mit einigen Ungewissheiten verbunden, da für viele der Maßnahmen im Rahmen des NVP-Prozesses im Einzelnen (naturgemäß für eine solche strategische Planung) nicht die notwendige Planungstiefe erzielbar war und demnach (noch) keine ausreichend belastbaren Kosten- und Einnahmenschätzungen möglich sind. Folgende Punkte sind in diesem Kontext zu berücksichtigen:

- Aktuell prägen die nachfolgend aufgeführten Rahmenbedingungen die ÖPNV-Branche und führen ggü. früheren Jahren zu ungewöhnlichen Unsicherheiten in der deutschen ÖPNV-Landschaft, die die (finanzielle) Planbarkeit erschweren:
  - signifikante Zunahme der Fahrerkosten in Folge der Anhebung des ÖPNV-Lohnniveaus und dem Mangel an Fahrpersonalen,
  - Energiepreissteigerungen,
  - höhere Kosten für die Finanzierung der Fahrzeugneubeschaffung (höhere Kapitalkosten),
  - verstärkte Einpreisungen von Risiken durch die Bieter in Vergabeverfahren,
  - erhebliche Zusatzkosten bedingt durch die politisch gewollte Umstellung auf emissionsfreie Antriebe bei den Fahrzeugen zzgl. der Bereitstellung entsprechender ortsfester Infrastrukturen,
  - eine stärkere Digitalisierung von Prozessen im ÖPNV.
- Die Dynamisierung der weiteren Kostenentwicklung ist, insbesondere ausgehend von den Folgen der Corona-Pandemie und des Russland-Ukraine-Krieges, kaum einschätzbar. Auch die Abschätzung der zukünftigen Erlösentwicklung ist aktuell nicht belastbar möglich, da der Paradigmenwechsel in 2023, vom nutzerfinanzierten zu einem vermehrt steuerfinanzierten ÖPNV („Deutschlandticket") gravierende Auswirkungen nach sich zieht, insbesondere in einer kontinuierlichen Finanzierung durch Bund und Länder.

- Bei längerfristig angelegten Infrastrukturmaßnahmen gilt es auch zu bedenken, dass deren Kostenschätzungen erfahrungsgemäß sehr schnell wesentlichen Änderungen unterworfen sind und nur eine Momentaufnahme darstellen.

Es kann festgehalten werden, dass die Rahmenbedingungen für den ÖPNV stark in Bewegung sind. So gab es ferner im Jahr 2024 Änderungen beim Regionalisierungsgesetz[175] in Hinblick auf Regelungen zum Deutschlandticket, eine neue Finanzierungsvereinbarung des Landes Hessen mit den hessischen Verbünden und einen Strategiewechsel durch den Entfall der Förderkulisse des Bundes bei der Elektrifizierung im ÖPNV.

15.2 Organisationskonzept

Die MTV Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (MTV) ist gemäß dem hessischen ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) nach § 7 Abs. 2 die Aufgabenträgerorganisation des Main-Taunus-Kreises (MTK) für die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (siehe auch Kapitel 3.1). Gesellschafter der MTV sind neben dem Main-Taunus-Kreis (MTK) die Städte Bad Soden am Taunus, Eppstein, Eschborn, Flörsheim am Main, Hattersheim am Main, Hochheim am Main, Hofheim am Taunus, Kelkheim (Taunus), Schwalbach am Taunus sowie die Gemeinden Kriftel, Liederbach am Taunus und Sulzbach (Taunus).

Die MTV ist eine Management- bzw. Regiegesellschaft und kein originäres Verkehrsunternehmen. Sie hält keine Beteiligungen, sondern setzt ihre Ziele gemäß Gesellschaftsvertrag und hoheitliche Beleihung durch den Aufgabenträger MTK über Verträge um.

Gemeinsam mit dem MTK formulieren die 12 Städte und Gemeinden Kriterien für ein ihnen angemessenes ÖPNV-Angebot und dokumentieren dies im Nahverkehrsplan des Main-Taunus-Kreises (§ 14 Abs.2 ÖPNVG). Kernaufgaben sind die Planung und Organisation des lokalen Verkehrsangebots[176] sowie die Abstimmung mit dem regionalen Verkehrsangebot des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), mit den lokalen, in den MTK fahrende Linien anderer Aufgabenträger und mit den lokalen Verkehrsangeboten der Kommunen. Zentrale Aufgaben der Gesellschaft sind dabei die Ermittlung und Planung der ÖPNV-Leistungen im Kreis und in den Kommunen, die Erarbeitung und Durchführung von Ausschreibungen und Vergaben für die lokalen Verkehre, die Kontrolle der Leistungen und ihrer Qualität. Eine weitere zentrale Aufgabe der Gesellschaft ist die Sicherung der Finanzierung in enger Zusammenarbeit mit den Gesellschaftern und mit dem RMV.

---

175 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG); zuletzt geändert am 20.12.2024; dort § 9 (Unterstützung der Länder bei der Umsetzung des Vorhabens Deutschlandticket)

176 Betrifft Verkehre in der Aufgabenträgerschaft des MTK (Linienbündel: MTK-West, MTK-Süd und MTK-Ost).

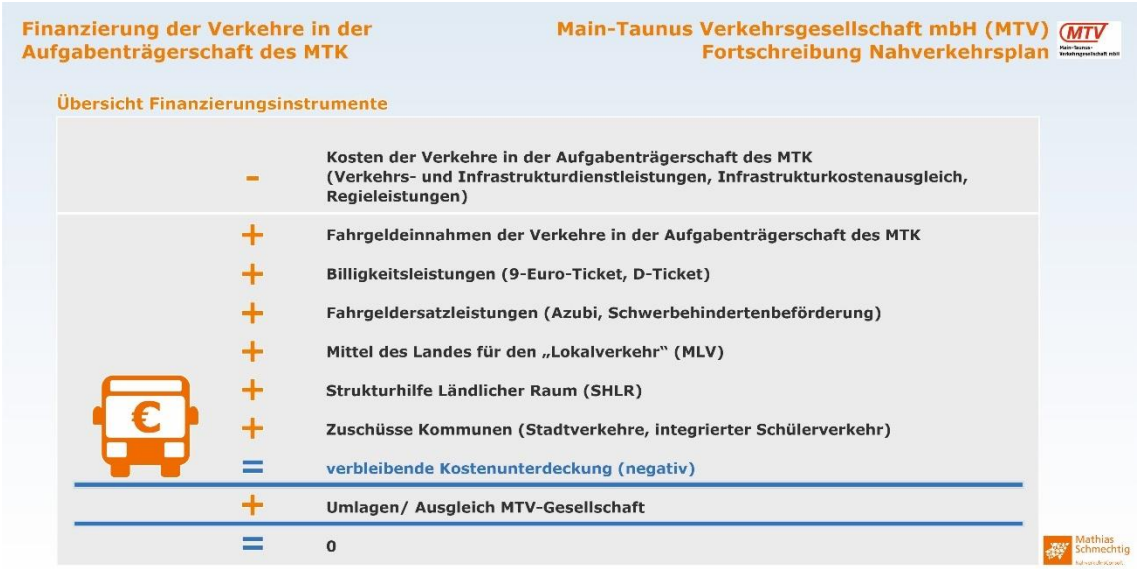


Abbildung 60: Finanzierung der Verkehre in der Aufgabenträgerschaft des MTK

Mit der finanziellen Verantwortung für den lokalen Verkehr in der Aufgabenträgerschaft des MTK übernehmen die Gebietskörperschaften als Eigentümer der MTV auch die Unterdeckung (siehe Abbildung 60), die durch Mindereinnahmen entsteht: Sie gleichen das Defizit aus (Deltafinanzierung).

Mit einer Umlage finanzieren sie gemeinsam

- die Regieleistungen der MTV GmbH,
- die lokalen Poolverkehre,
- die Regionalverkehrsleistungen für den MTK.

Als „Poolverkehre" gelten Verkehrsleistungen mit einer übergemeindlichen Bedeutung, insbesondere soweit sie im NVP beschrieben sind. Mit dem „Zuschuss" finanzieren einzelne Besteller Zusatzverkehre:

- die Städte und Gemeinden bestellen zusätzliche Stadtverkehre,
- der Kreis bestellt zusätzliche integrierte Schülerverkehre.

Zusatzverkehre sind – im Gegensatz zu lokalen oder regionalen Verkehrslinien – auf innerstädtische Mobilitätsbedürfnisse bzw. besondere Belange der Schüler zugeschnitten. Der kommunale Besteller trägt die Kosten hierzu alleine.

Die Klassifizierung einer Verkehrsleistung als Poolverkehr erfolgt auf Basis des NVP durch Aufsichtsratsbeschluss der MTV; sie wird einmal jährlich überprüft.

Darüber hinaus ist die MTV mit hoheitlichen Aufgaben des Kreises in seiner Eigenschaft als Schulträger betraut, indem sie sich gemäß § 161 Hessisches Schulgesetz (HSchG) sämtlicher Fragen der Schülerbeförderung annimmt; so erstattet sie Schulweg-/ Praktikums-Beförderungskosten und organisiert Fahrten zu Förder- und Grundschulen sowie zu diversen Sportstätten.

15.3 Finanzierung der Verkehrsleistungen

Das Linienbündel „MTK-West" wurde letztmalig ab dem Januar 2024 vergeben. Die Konditionen der Vergütung dieses Linienbündels sind somit bis zum Ende der Laufzeit im Dezember 2030 bekannt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 werden die Verkehrsleistungen in den Linienbündeln „MTK-Süd" und „MTK-Ost" neu vergeben, die Laufzeit wird vsl. zehn Jahre betragen. Die Größenordnung der Vergütung (Kalkulation der Betriebskosten) dieser beiden Linienbündel wird Ergebnis der anstehenden Vergabeverfahren sein. Die Betriebskosten sind letztendlich sowohl von der absehbaren Kostenentwicklung (zumindest kurzfristig in einem begrenzten Korridor gut planbare Größe) als auch vom Kalkulationsverhalten der Bieter in den jeweiligen Vergabeverfahren (als nicht planbarer Einfluss) abhängig.

Planbare Größen im kurzfristigen Zeithorizont sind insbesondere die Entwicklung der tariflichen Personalentlohnung und die Herstellerpreise für die Fahrzeuge. Zum aktuellen Zeitpunkt ist jedoch davon auszugehen, dass insbesondere folgende Randbedingungen das Kalkulationsverhalten zusätzlich prägen dürften und somit für die MTV nur begrenzt planbar sind:

- Der Fahrpersonalmangel und die (absehbar weiterhin hohen) Tarifabschlüsse werden mittelfristig zu einer signifikanten Zunahme der einkalkulierten Fahrerkosten führen. Es ist nicht auszuschließen, dass die Bieter auch Risikoaufschläge, insbesondere für die Rekrutierung und (Erst-) Ausbildung des Fahrpersonals, einpreisen werden.
- Die vorgesehene Umstellung der Antriebstechnologie im Linienbündel „MTV-Süd" auf Batteriebusse mit Depotladung dürfte bei Bietern auf dieses Linienbündel, die bisher noch keine Erfahrung mit der Einführung und dem Betrieb dieser Technologie haben, möglichweise zur Einplanung von Risikokosten führen.
- Die in Teilen unproduktiven Fahrpersonaldienste[177] werden absehbar, insbesondere im Linienbündel „MTK-Süd", zu höheren Fahrpersonalkosten führen. Im Gegensatz zu früheren Jahren sind kurze und geteilte Fahrdienste mit höheren Anteilen von Leer- und Pausenzeiten durch die Verkehrsunternehmen vsl. nur noch mit durchgängiger Bezahlung gegenüber dem Personal realisierbar.
- Im MTK sind im Liniennetz nur an wenigen Punkten soziale Infrastrukturen (insbesondere Fahrpersonal-WC, aber auch Pausenräume) vorhanden. In diesem Kontext sind zwei Problemfelder besonders zu betrachten:
    a. Die Verkehrsunternehmen müssen wegen der in Teilen unproduktiven Dienste zum Dienstbeginn bzw. zum Dienstende und/ oder auch zu den regulären Pausenzeiten zusätzliche Bring- und Holverkehre für den Einsatz des Fahrpersonals einsetzen.

[177] Diese unproduktiven Fahrpersonaldienste sind in erster Linie auf den jeweils ausgeprägten Fahrzeugeinsatz zum Schulbeginn und zum Schulende zurückzuführen, welche durch die über Jahrzehnte entwickelten Schulzeiten und -strukturen im MTK mit tlw. dispersen Schülerströmen bedingt sind.

b. Die konkreten Arbeitsbedingungen im MTK (insbesondere soziale Infrastrukturen) sind aktuell aus Sicht des Fahrpersonals unattraktiv und dürften signifikant hinter den Bedingungen der umliegenden großstädtischen, meist kommunalen Verkehrsbetriebe zurückbleiben. Diesen Nachteil können die Verkehrsunternehmen erfahrungsgemäß nur durch zusätzliche Zugeständnisse für das Fahrpersonal kompensieren.

Diese beiden Problemfelder führen zu höheren Kostenansätzen in der Kalkulation.

Entscheidend für das allgemeine und auch für das spezifische Kalkulationsverhalten der Bieter wird sein, in welcher Intensität bei der Vergabe der beiden Linienbündel ein wirksamer Wettbewerb stattfinden wird. Es ist aufgrund der betrieblichen Rahmenbedingungen im MTK absehbar, dass die anstehenden Vergabeverfahren einen solchen „echten" Wettbewerb zwischen Bietern nicht in gewünschtem Maß erzielen werden.

Für die Abschätzung der Entwicklung der Vergütung und des Finanzierungsbedarfes der Verkehrsleistungen sind für die Situation im MTK vor diesem Hintergrund zwei Szenarien mit entsprechenden Annahmen zu betrachten:

1. **geringe Wettbewerbsintensität**: die eher ungünstigen Rahmenbedingungen sind für Bieter außerhalb des Nahverkehrsraums nicht attraktiv genug; die aktuell im MTK tätigen Verkehrsunternehmen gehen vor diesem Hintergrund davon aus, dass keine weiteren Mitbewerber mitwirken werden und kalkulieren entsprechend großzügig.
2. **mittlere Wettbewerbsintensität**: der MTV kann durch Beistellung von betrieblichen und sozialen Infrastrukturen die Rahmenbedingungen für neue Bieter verbessern; die aktuell im MTK tätigen Verkehrsunternehmen rechnen mit Mitbewerbern und werden deshalb „enger" kalkulieren.

Damit die Bieter nicht hohe Risikoaufschläge einpreisen, sollte – im Idealfall mit Aufnahme der Verkehre in den neuen Dienstleistungsaufträgen – in den Linienbündel die entsprechende Infrastruktur bereitstehen.

Eine überschlägige Abschätzung der absehbaren Entwicklung der Betriebskosten (siehe Abbildung 61) zeigt, dass in Folge der Neuvergabe[178] der zwei Linienbündeln die Vergütung der Verkehrsleistungen in der Summe aller drei Linienbündel

- im Szenario „geringe Wettbewerbsintensität" um rund 14 Mio. Euro im Jahr 2027 ggü. 2023[179] ansteigen dürfte (Steigerung der Betriebskosten von 16 Mio. Euro p.a. im Jahr 2023 auf rund 30 Mio. Euro im Jahr 2027),

[178] Entwicklung der Betriebskosten unter Berücksichtigung der zu erwartenden Preisgleitung von 3 % im Mittel jeweils für die Jahre 2024 bis 2027 und ohne Berücksichtigung von Erweiterungsleistungen (z. B. Anbindung „Wallauer Spange").

[179] Hier wurde das Jahr 2023 angesetzt, da 2023 das letzte Jahr mit Wirkung der 2016 gleichzeitig vergebenen Verkehrsverträge in den drei Linienbündeln war.

- im Szenario „mittlere Wettbewerbsintensität" eine demgegenüber etwas geringere Steigerung der Betriebskosten um rund 12 Mio. Euro im Jahr 2027 ggü. 2023 zu erwarten ist (Steigerung der Betriebskosten von 16 Mio. Euro im Jahr 2023 auf rund 28 Mio. Euro im Jahr 2027).

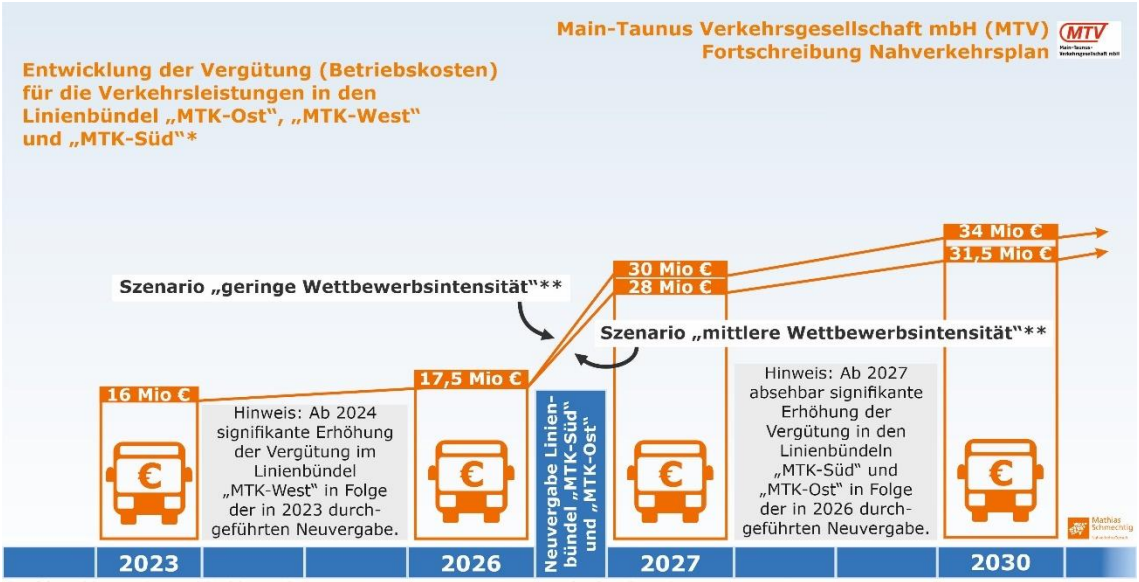


Abbildung 61: Entwicklung der Betriebskosten der MTV-Verkehrsleistungen in Folge der Neuvergaben ab 2027 (Abschätzung)

Es ist zu erwarten, dass diese Zuwächse bei den Betriebskosten in der Dimension auch der zu erwartenden Steigerung des **Finanzierungsbedarfes** durch die MTV entsprechen werden. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Einnahmen aus Tickets im Kontext mit der Wirkung des Deutschlandtickets nicht signifikant erhöhen werden. Unter den getroffenen Annahmen würde der Finanzierungsbedarf somit linear mit der Zunahme der Betriebskosten ansteigen.

Gegenüber den oben aufgeführten Werten der Betriebskostenzunahme, und somit des zusätzlichen Finanzierungsbedarfes ab 2027, sind weiterhin noch folgende Kostensteigerungen zu berücksichtigen:

- betriebliche Mehrkosten für die Elektrifizierung im Linienbündel „MTK-Süd": mindestens 0,8 Mio. Euro p. a. (inkl. Infrastruktur; ohne Grundstückskosten)[180],
- Kosten für die Neueinrichtung von Linien im südwestlichen Kreisgebiet[181].

[180] siehe Vorlage und Beschluss des MTV-Aufsichtsrates vom 10. Juli 2024

[181] Der im Dezember 2024 beschlossene Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden (https://piwi.wiesbaden.de/sitzungsvorlage/detail/3357792) sieht ein Auflassen der Bedienung in Massenheim vor (bisherige ESWE-Linie 46), zu deren Kompensation möglicherweise eine neue Linie in der Trägerschaft der MTV einzurichten wäre. Die Zusatzkosten für diese Linie können erst nach einer konkreten Planung beziffert werden.

Im **Linienbündel „MTK-Ost"** sind in der aktuellen Situation weitgehend keine betrieblichen Infrastrukturen vorhanden. Die Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal sind wenig attraktiv, soziale Infrastrukturen (insbesondere Personal-WC) sind nur punktuell, und dann eher nicht in adäquater Qualität, zu finden. Es ist kein Busbetriebshof in branchenüblicher Qualität vorhanden[182]. Vorteile besitzt das Linienbündel gegenüber dem Linienbündel „MTK-Süd" jedoch mit einer etwas besseren Effizienz im Fahrzeugeinsatz (produktivere Dienstplangestaltung möglich). Es ist zu erwarten, dass das Linienbündel im aktuellen Zustand für interessierte Bieter nur geringe Attraktivität besitzt. Im Ergebnis ist in diesem Linienbündel, wenn nicht die im NVP vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere die Maßnahme I.5 „Errichtung von Infrastrukturen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen (Personalzufriedenheit)", bis zur Neuvergabe ab Dezember 2026 realisiert werden können, von einer **geringen Wettbewerbsintensität** auszugehen**.**

Es ist davon auszugehen, dass das **Linienbündel „MTK-Süd"** mit Realisierung der geplanten Beistellung eines Busbetriebshofes[183] im Hinblick auf die zu erwartende Wettbewerbsintensität einen wesentlichen Vorteil generieren kann. Mit einem zentral im Netz gelegenem Busdepot, welches auch über eine adäquate soziale Infrastruktur verfügt, wäre das Linienbündel auch für weitere Bieter potenziell interessant. Auf der anderen Seite könnte die geforderte Elektrifizierung der Busflotte hemmend auf das Bieterinteresse wirken. Da die Angebotsfrist in einem Vergabeverfahren für Verkehrsleistungen auch bei allem Engagement des Aufgabenträgers i. d. R. nicht zu üppig ausfällt, haben die Bieter nur limitierte Zeiträume für die Planung und Kalkulation des E-Bus-Einsatzes. Es ist zu befürchten, dass neue Bieter hier auch vorsorglich Risikoaufschläge einkalkulieren. Das Bündel „MTK-Süd" besitzt gegenüber dem Bündel „MTK-Ost" auch den Nachteil schlechterer Rahmenbedingungen im Hinblick auf die geringere Produktivität in der Dienstplanung und der Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal (keine adäquaten Personal-WC im Liniennetz). In der Summe wird jedoch für das Linienbündel in der Tendenz eine **mittlere Wettbewerbsintensität** erwartet. Erforderlich wäre dafür jedoch ebenfalls die Realisierung der Maßnahme I.5 „Errichtung von Infrastrukturen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen (Personalzufriedenheit)" bis in den Vergabezeitraum hinein.

[182] Anmerkungen: Bisherige Aktivitäten der MTV in den letzten Jahren zur Findung einer geeigneten Fläche für einen Betriebshof waren nicht erfolgreich.

[183] Siehe Maßnahme VI.2 (Bereitstellung von Flächen für Ladetechnik) und Kapitel 12.

15.4 Finanzierung der NVP-Maßnahmen

Hinsichtlich ihrer Kostenwirksamkeit sind die Maßnahmen im NVP zu differenzieren zwischen

- Angebotsmaßnahmen (Maßnahmen zum Angebotsausbau, gehen in ihrer finanziellen Wirksamkeit über den in Kapitel 15.3 aufgezeigten Finanzierungsbedarf der aktuell bestehenden Verkehrsleistung hinaus),
- Infrastrukturmaßnahmen,
- sonstige Maßnahmen (Schaffung der Voraussetzungen für eine Stabilisierung der Personalsituation, Kommunikationsmaßnahmen, Implementierung von Prozessen u. ä.).

Die Kosten der Infrastrukturmaßnahmen sind nach

- **Investitionskosten („IK")**: Finanzierung nach Maßnahmenträger entweder einmalig bei Abwicklung über öffentliche Haushalte oder als Abschreibung über mehrere Jahre bei Abwicklung über Verkehrsunternehmen bzw. über Wirtschaftsplan der MTV und
- **Laufenden Kosten („LK")**: Finanzierung nach Maßnahmenträger entweder über die öffentlichen Haushalte (kommunale Maßnahmen) oder jährlich über Wirtschaftsplan der MTV

zu differenzieren.

Für mehrere Maßnahmen ist eine detailliertere Abschätzung der zu erwartenden Kosten zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses NVP noch nicht möglich, da für diese erst weitere vertiefende Planungen erforderlich sind.

15.4.1 Maßnahmen in Trägerschaft der MTV

15.4.1.1 Angebotsmaßnahmen

Im Bereich des Maßnahmenträgers MTV sind die nachfolgend in der aufgelisteten 19 Angebotsmaßnahmen mit jeweiligen Kosten und Prioritäten eingeordnet[184].

Die Kategorisierung „Priorität/ Umsetzungshorizont" in MUSS, SOLL und KANN ist in Kapitel 13.5.2 und in Tabelle 32 erläutert.

[184] Zur Orientierung dient der Hinweis, dass die nachfolgende Tabelle mit den in Kapitel 13.5.2 aufgeführten Handlungsfeldern und Maßnahmensteckbriefen korrespondiert.

Tabelle 35: Abschätzung der Kostenwirksamkeit der Angebotsmaßnahmen (Maßnahmenträger MTV)

Nr.	Maßnahme	Kostenschätzung	Priorität/ Umsetzungshorizont	Zuständigkeit		
				MTV	Städte & Gemeinden	Verkehrsunternehmen
Handlungsfeld I: Sicherung eines verlässlichen Nahverkehrsangebotes						
I.1	Festlegung von Vorgaben und deren Kosten für die Verkehrsunternehmen zur Gewährleistung eines verlässlichen Nahverkehrs	Kostenschätzung aktuell nicht möglich (Vergabeverfahren)	MUSS/ 2026	X		X
I.7	Verbesserung der Zugänglichkeit im Sinne eines „verlässlichen Nahverkehrs“	Kostenschätzung aktuell nicht möglich	SOLL/ nach 2030	X	X	X
Handlungsfeld II: Optimierung und Verbesserung des Angebotes						
II.1	Optimierung des Fahrplanangebotes und des Fahrzeugeinsatzes im Schulverkehr	Kosteneinsparung kann erst nach konkreter Planung beziffert werden[185] ggf. Planungskosten	MUSS/ 2026	**X**		X

[185] abhängig insbesondere von akzeptierten Spielräumen zur Änderungen der Schulzeiten

II.2	Anpassungen im Liniennetz im Südwesten des MTK	Kostenabschätzung erst nach Vorliegen der verbindlichen Planungen möglich [186]	MUSS/ 2026	X		
II.3	Optimierung im Liniennetz zur Anbindung an Regionaltangente West	Kostenabschätzung erst nach Vorliegen der verbindlichen Planungen möglich	MUSS/ nach Inbetriebnahme	X		
II.4	(Prüfauftrag) Einrichtung einer West-Ost-Querverbindung im MTK	LK: 700.000 Euro p. a.	MUSS/ nach 2026	X		
II.5	Einrichtung „Premiumbusnetz" im MTK	LK: bis zu 3 Mio. Euro p. a.[187]	SOLL/ nach 2030	X		
II.6	Einsatz von Gelenkbussen	Kostenschätzung aktuell nicht möglich [188]	SOLL/ 2026	**X**		X
II.7	(Prüfauftrag) Anbindung Bahnhof Kriftel Süd	Kostenschätzung aktuell nicht möglich	SOLL/ nach 2030 (ggf. früher)	X	X	X
II.8	Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit der Mittelzentren)	LK: bis zu 500.000 Euro p. a.	KANN/ nach 2030	X		

[186] Kostenabschätzung ist erst nach Erstellung und Abstimmung der erforderlichen Überplanungen der MTK-Buslinien in Folge des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Wiesbaden möglich.

[187] Zusatzkosten auch von Ausdehnung der Betriebszeitfenster abhängig

[188] Hinweis: verstärkter Einsatz von Gelenkbussen ermöglicht eine Reduktion von Verstärkerfahrten und wäre durch diese kapazitätsstärkeren Fahrzeuge ein Ansatz zum Auffangen der gewollten Nachfragesteigerungen.

II.9	Verbesserung des Angebotes zur Gewährleistung der NVP-Bedienungsstandards (Erreichbarkeit des Stadtzentrums innerhalb der Mittelzentren)	LK: bis zu 1,0 Mio. Euro p. a.	KANN/ nach 2030	X		
II.10	Angebotserweiterung im Früh-, Abend und Wochenendverkehr (Bedarfsverkehr)	LK: bis zu 3,0 Mio. Euro p. a.[189]	KANN/ nach 2030	X		
II.11	Einrichtung einer Nordost-Südwest-Querverbindung im MTK (Varianten A und B)	LK: Variante A: geringe Zusatzkosten Variante B: bis zu 1,5 Mio. Euro p. a.	KANN/ nach 2026	X		
II.12	(Prüfauftrag) Verbindung Lorsbach – Langenhain – Wallau (– Wiesbaden)	LK: bis zu 0,7 Mio. Euro p. a.	KANN/ nach 2030	X		
II.13	(Prüfauftrag) Ausbau der ÖPNV-Anbindung „Hofheim am Taunus Marxheim"	Kostenschätzung aktuell nicht möglich	KANN/ nach 2030	X		
II.14	(Prüfauftrag) Ausbau der ÖPNV-Anbindung in Kelkheim (Taunus) durch die Linie 806	Kostenschätzung aktuell nicht möglich[190]	KANN/ nach 2030	X		
II.15	Einrichtung der Querverbindung Bad Soden am Taunus – Kelkheim (Taunus)	LK: bis zu 0,7 Mio. Euro p. a.	KANN/ nach 2030	X		
II.16	Weiterentwicklung des AST Eschborn	LK: bis zu 500.000 Euro p. a.	KANN/ 2026	X		

189 Hinweis: Für den „Colibri" ist die Sicherstellung der Finanzierung auch nach Ablauf der Förderung zu klären.

190 überschaubare Mehrkosten zu erwarten

Handlungsfeld III: Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Verkehrserstellung						
III.2	Optimierung der Fahrpläne zur Vermeidung von Kurzdiensten und geteilten Diensten	Kosteneinsparung kann erst nach konkreter Planung beziffert werden[191] ggf. Planungskosten	MUSS/ 2026	**X**		X

15.4.1.2 Infrastrukturmaßnahmen

Im Bereich der Infrastruktur sind neun Maßnahmen mit jeweiligen Kosten und Prioritäten eingeordnet.

Tabelle 36: Abschätzung der Kostenwirksamkeit der Infrastrukturmaßnahmen (Maßnahmenträger MTV)

Nr.	**Maßnahme**	**Kostenschätzung**	**Umsetzungshorizont**	**Zuständigkeit**		
				MTV	**Städte & Gemeinden**	**Verkehrsunternehmen**
Handlungsfeld I: Sicherung eines verlässlichen Nahverkehrsangebotes						
I.2	Implementierung eines ITCS/ zentrale Leitstelle	IK: bis zu 1 Mio. Euro[192] LK: ca. 50.000 Euro p. a.	MUSS/ 2026	X		X

[191] abhängig insbesondere von akzeptierten Spielräumen zu Änderungen der Schulzeiten

[192] Hinweis: Investitionskosten absehbar wesentlich geringer, wenn die MTV die Lösung als Mandant zu einem bestehendem ITCS der rms consult realisieren kann

I.5	Errichtung von Infrastrukturen zur Verbesserung der Arbeitsbedingung (Personalzufriedenheit)	IK: 1.000.000 Euro	MUSS/ 2026	X		
Handlungsfeld V: Ausbau der Fahrgastinformation						
V.1	Programm „Flächenwirksame Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)“	pro Haltestelle bis zu 12.000 Euro	MUSS/ 2030	X		
V.4	Programm „Erneuerung der Haltestellemasten in modernem Informationsdesign“	abhängig vom Umfang des jährlichen Programms[193]	SOLL/ 2030	X		
Handlungsfeld VI: Dekarbonisierung der Busflotte						
VI.1	Sukzessive Umstellung der Busflotte auf saubere/ emissionsarme Antriebe	LK: mindestens 800.000 Euro p. a. im Linienbündel „MTK-Süd“[194]	MUSS/ 2030	X		X
VI.2	Bereitstellung von Flächen für Ladetechnik	siehe VI.1	MUSS/ 2030	X		
Handlungsfeld VII: Schaffung intermodaler Verknüpfungen						
VII.3	Implementierung eines Fahrradverleihsystems in Ausrichtung auf die Nahtstellen zum ÖPNV-System	Kostenschätzung aktuell nicht möglich	KANN/ 2030	X		X
Handlungsfeld VIII: Aufbau eines nachhaltigen QMS und effizienter Prozesse						
VIII.1	Implementierung von Fahrgastzählsystemen im Busverkehr	Kostenschätzung aktuell nicht möglich [195]	MUSS/ 2028	X		

193 pro Haltestellenschild bis zu 1.500 Euro

194 inkl. Infrastruktur (Abschreibung); ohne Grundstückskosten (siehe Vorlage und Beschluss des MTV-Aufsichtsrates vom 10. Juli 2024)

195 zeigt sich nach Kalkulation der Bieter in den Vergabeverfahren

Handlungsfeld IX: Ausbau der Barrierefreiheit						
IX.6	Gewährleistung der „vollständigen Barrierefreiheit" im Bedarfsverkehr	Kostenschätzung aktuell nicht möglich [196]	MUSS/ ab 2026	X		X

15.4.1.3 Sonstige Maßnahmen

Bei den sonstigen Maßnahmen sind 12 Maßnahmen zu berücksichtigen.

Tabelle 37: Abschätzung der Kostenwirksamkeit der sonstigen Maßnahmen (Maßnahmenträger MTV)

Nr.	Maßnahme	Kostenschätzung	Umsetzungshorizont	Zuständigkeit		
				MTV	Städte & Gemeinden	Verkehrsunternehmen
Handlungsfeld I: Sicherung eines verlässlichen Nahverkehrsangebotes						
I.3	Schaffung der Voraussetzungen für eine Stabilisierung der Personalsituation	Kostenschätzung aktuell nicht möglich[197]	MUSS/ 2026	X		X
I.4	Verbesserung der Wertschätzung des Berufsbildes im Nahverkehr	LK: 50.000 Euro p. a.[198]	MUSS/ 2028	X		X
I.6	Einrichtung „Runder Tisch störungsfreier Busverkehr"	LK: gering[199]	SOLL/ 2026	X	X	X

196 abhängig von zukünftiger Entwicklung und Ausprägung des Bedarfsverkehrs im MTK; pro Linienbündel Zusatzkosten von bis zu 10.000 Euro p. a. (ein Fahrzeug pro Linienbündel)

197 MTV-Anteil geschätzt 150.000 Euro

198 weitere Kosten abhängig von der konkreten Ausgestaltung der Maßnahmen

199 vsl. unter 5.000 Euro p. a.

Handlungsfeld V: Ausbau der Fahrgastinformation						
V.2	Verbesserung der Fahrgastinformation bei Störfällen, Fahrtausfällen, Verspätungen usw.	Kostenschätzung aktuell nicht möglich	MUSS ab 2026	X		
V.3	Bereitstellung von analogen und digitalen Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebotes	IK: Entwicklungskosten bis zu 150.000 Euro LK: 50.000 Euro p. a.	MUSS 2028	X		
Handlungsfeld VIII: Aufbau eines nachhaltigen QMS und effizienter Prozesse						
VIII.3	Turnusmäßige Durchführung einer Kundenzufriedenheitsanalyse	LK: bis zu 100.000 Euro p. a.[200]	SOLL/ 2026	X		
VIII.4	Turnusmäßige Evaluierung der Maßnahmenwirkung und Umweltbericht	LK: bis zu 10.000 Euro p. a.	KANN/ 2028	X		
VIII.5	Einrichtung und Kultivierung eines Fahrgastbeirates	LK: bis zu 5.000 Euro p. a.	KANN/ 2028	X		
VIII.6	Etablierung eines personalisierten „Fahrgastbeauftragten" bei den Verkehrsunternehmen	Kostenschätzung aktuell nicht möglich [201]	KANN/ 2026	X		
Handlungsfeld IX: Ausbau der Barrierefreiheit						
IX.1	Erstellung eines Haltestellenkatasters	IK: 150.000 Euro LK: bis zu 50.000 Euro[202]	MUSS/ bis Ende 2025	X	X	

200 bei zweijährlichem Zyklus Kosten hälftig

201 abhängig von Art der Realisierung bei den Verkehrsunternehmen; zeigt sich nach Kalkulation der Bieter in den Vergabeverfahren

202 jährliche Pflege/ Fortschreibung

IX.4	Entwicklung barrierefreie MTV-Webseiten	IK: bis zu 500.000 Euro[203]	MUSS/ 2026	X		
IX.5	Ausbauprogramm „Barrierefreiheit aller Kommunikationskanäle"	IK: bis zu 500.000 Euro[204]	MUSS/ fortl.	X		

15.4.2 Finanzierung der NVP-Maßnahmen in Trägerschaft der Kommunen

Die Maßnahmen in kommunaler Trägerschaft werden im Kapitel 15 (Finanzierungskonzept) nicht aufgelistet, auch wenn in Kapitel 13.5.2 in den Handlungsfeldern und Maßnahmensteckbriefen in Teilen abgeschätzte Kosten für diese Maßnahmen aufgeführt wurden. Diese Maßnahmen und deren Planungen obliegen der kommunalen Hoheit, so dass die Planungsvorstellungen der kommunalen Gremien auch die Planungen und letztendlich deren Kostenintensität beeinflussen.

15.5 Konsequenzen für die Umsetzung

Eine besonders große Bedeutung kommt der Sicherstellung der öffentlichen Finanzierung für die NVP-Maßnahmen zu, da diese für die Gesamtheit der Maßnahmen aus heutiger Sicht noch nicht gesichert ist. Die Einzelmaßnahmen unterliegen deshalb einem zwingenden und restriktiven **Finanzierungsvorbehalt**. Dieser Finanzierungsvorbehalt gilt nicht für Maßnahmen, die aufgrund gesetzlicher Bestimmungen zwingend umgesetzt werden müssen.

Die Realisierung der NVP-Maßnahmen in der Trägerschaft der MTV erfolgt jeweils nach entsprechendem Beschluss des Aufsichtsrates der MTV und der Gesellschafterversammlung der MTV. Dadurch ist eine gesteuerte, schrittweise Umsetzung in **Maßnahmenpaketen** möglich. Gleiches gilt auch für die Maßnahmen im Bereich der Infrastrukturentwicklung, die i. d. R. in der Trägerschaft der kreisangehörigen Städte und Gemeinden liegen. Die Realisierung dieser Maßnahmen erfolgt jeweils in kommunaler Hoheit nach entsprechender Beschlussfassung.

Die im NVP-Entwurf genannten Maßnahmen der jeweiligen Handlungsfelder unterliegen somit entweder dem „Primat" der kommunalen Haushalte (wenn die Maßnahmenträgerschaft bei den kreisangehörigen Kommunen liegt) oder der Wirtschafts- und mittelfristigen Finanzplanung der MTV durch einzelne Beschlüsse der Gremien der MTV.

[203] ca. 50.000 Euro für Einstieg in Verbesserung der barrierefreien Nutzbarkeit in 2026

[204] im Zusammenspiel mit Maßnahme IX.4

15.6 Controlling-System

Zur Steuerung der Umsetzung wird die Implementierung eines **Controlling-Systems** vorgesehen, welches den „Spagat" zwischen dem Handlungsdruck auf der einen Seite und den absehbar begrenzten Ressourcen auf der anderen Seite steuern und ausbalancieren soll.

Dieses Controlling-System soll

- eine zweijährliche Evaluierung der Umsetzung,
- die ggf. erforderliche Beschleunigung von Prozessen (z. B. durch Bereitstellung zusätzlicher Ressourcen),
- sowie bei Veränderung von Randbedingungen eine Anpassung des Maßnahmenkonzeptes

beinhalten.

Im Rahmen dieses Controllings-Systems soll bis Mitte des Jahres 2026 nach Vorliegen der konkreten Ergebnisse der Vergabeverfahren der Linienbündel „MTK-Ost" und „MTK-Süd" ein **mittelfristiger Finanzierungsplan für die Verkehrsleistungen** erstellt werden. Zu diesem Zeitpunkt sollten auch belastbarere Grundlagen für die Entwicklung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket inklusive etwaiger Ausgleichsleistungen vorliegen, so dass auch auf der Einnahmenseite der Finanzierungsplan flankiert werden kann.

Die MTV wird für die Umsetzung der einzelnen, im NVP aufgeführten Maßnahmen die Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene kontinuierlich im Blick behalten, um eine optimale Ausschöpfung von Fördermöglichkeiten sichern zu können. Eine besondere Rolle spielt in diesem Zusammenhang in Hessen das Mobilitätsfördergesetz. Förderfähige Vorhaben mit Relevanz für den NVP sind laut § 3 dieses Gesetzes

- der Bau und Ausbau von Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfen,
- die Einrichtung von Beschleunigungs- und Informationssystemen,
- die Beschaffung von Personenkraftwagen und Kraftomnibussen, die ihre Antriebsenergie überwiegend aus einer Batterie oder einer Brennstoffzelle beziehen,
- die Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger Ausstattung für die Einführung von elektrisch betriebenen Bussen.

Für die kontinuierliche Umsetzung der NVP-Maßnahmen wird eine stringente Anwendung des Controlling-System von wesentlicher Bedeutung sein. Dazu sind entsprechende Prozesse zu schaffen und ausreichende Ressourcen zu sichern.

16 Ausblick auf die Umsetzung

Der NVP beinhaltet ein aufeinander abgestimmtes Gesamtkonzept in drei Stufen mit **MUSS-Maßnahmen, SOLL-Maßnahmen und KANN-Maßnahmen**. Die strategische Ausrichtung (siehe Kapitel 13.1) und die perspektivische Zielerreichung (siehe Kapitel 6) bedürfen einer stringenten Umsetzung, die aber auch eine ausreichende Flexibilität bei sich ändernden Rahmenbedingungen aufweisen muss. Neben aus heutiger Sicht ggf. noch nicht absehbaren Strukturentwicklungen müssen auch unerwartete Entwicklungen (wie die Nichtrealisierungsfähigkeit von erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen) im Umsetzungsprozess mit einer Konzeptanpassung „einplanbar" sein.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Main-Taunus-Kreis kann im Kontext mit der unsicheren Finanzierungssituation für die Zukunft in **drei Entwicklungsetappen** gegliedert werden.

1. Konsolidierung und Verbesserung der Produktionsbedingungen,
2. Elektrifizierung und Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen,
3. Angebotsausbau.

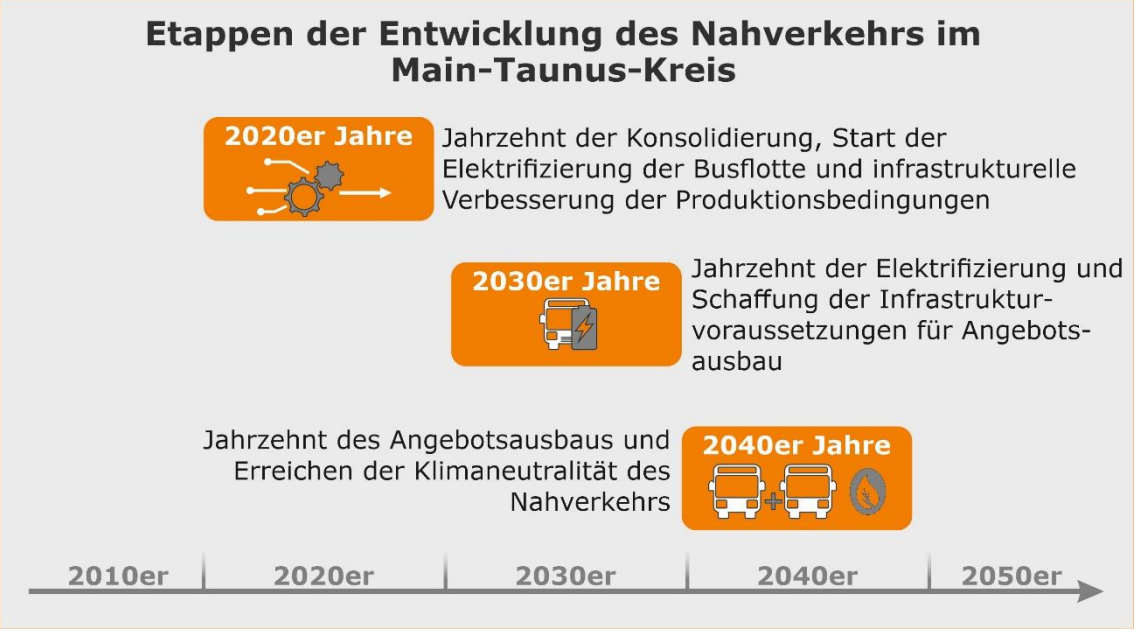


Abbildung 62: Entwicklungsetappen

Der NVP zeigt die wesentlichen Handlungsprioritäten („MUSS-Maßnahmen") auf, die der Schaffung der Voraussetzungen für die Erfüllung der langfristigen Visionen (siehe Leitbild; Kapitel 6) dienen. Für den zur Vision „Verkehrswende" erforderlichen immensen Angebotsausbau sind bspw. zuerst die Verknüpfungspunkte (insbesondere Hofheim am Taunus) zu ertüchtigen. Mit den SOLL- und KANN-Maßnahmen wird darauf aufbauend das Erreichen der mittel- und langfristigen Zielsetzungen angestrebt. Der NVP zeigt damit den Weg zur Vision „Verkehrswende" auf.