

Integrierter lokaler Nahverkehrsplan für den Hochtaunuskreis 2013 – 2017

gemäß Beschluss des Kreistages des Hochtaunuskreis
in der Sitzung am 17.11.2014 – Az. 2014/0881/KA

Integrierter lokaler Nahverkehrsplan für den Hochtaunuskreis

Erstellt im Auftrag und in Zusammenarbeit mit



Verkehrsverband Hochtaunus (VHT)

Ludwig-Erhard-Anlage 1-5
61352 Bad Homburg v.d.Höhe

durch



Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms GmbH)

Am Hauptbahnhof 6
60329 Frankfurt am Main

Bearbeitet von:

Dipl.-Geograph Andreas Köhler
Dipl.-Wirtschaftsingenieur Matthias Auth

Inhaltsverzeichnis

Seite

1	Einleitung	6
1.1	Ausgangssituation	6
1.2	Bedeutung des Nahverkehrsplans	7
1.3	Integrierter Ansatz	7
1.4	Ziele und Schwerpunkte des Nahverkehrsplanes	9
1.5	Beteiligungsverfahren	10
2	Bestandsaufnahme	12
2.1	Rahmenbedingungen	13
2.1.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen	13
2.1.2	Allgemeine Rahmenpläne	16
2.1.3	Verkehrliche Fachplanungen	18
2.2	Raumstruktur	21
2.2.1	Raumstrukturelle Gliederung	21
2.2.2	Bevölkerungsentwicklung	28
2.2.3	Bevölkerungsdichte	29
2.2.4	Siedlungsentwicklung	32
2.2.5	Freizeiteinrichtungen und Fremdenverkehr	35
2.2.6	Motorisierungsgrad	38
2.2.7	Entwicklung der Beschäftigtenzahlen	39
2.2.8	Entwicklung der Pendlerströme	40
2.2.9	Öffentliche Infrastruktur – Schülerbeförderung	41
2.3	ÖPNV-Angebot	46
2.3.1	Schienerverkehr	46
2.3.2	Buslinien im regionalen und lokalen Verkehr	50
2.3.3	Stadtbusangebot der Stadt Bad Homburg	52
2.3.4	Flexible Angebotsformen	53
2.3.5	Ergänzender Verkehr	55
2.4	Verkehrsnachfrage im Bestand	57
2.5	Infrastruktur – Zugangsstellen	58
2.5.1	Zugangsstellen zum SPNV	58
2.5.2	Zugangsstellen zum BPNV	60
2.6	Tarif	61
2.7	Weitere Kennwerte	63

3	Soll-Ist-Abgleich	65
3.1	Erschließungsqualität	65
3.1.1	Haltestelleneinzugsbereiche	65
3.1.2	Identifikation von Erschließungslücken	66
3.2	Bedienungsqualität	68
3.2.1	Taktstruktur und Bedienungshäufigkeit	69
3.2.2	Bedienungszeitraum	71
3.2.3	Erreichbarkeit der Mittelzentren	73
3.2.4	Parallelverkehr	76
3.2.5	Fahrzeitvergleich ÖV/IV	79
3.3	Bilanzierung des Vorgängerplanes	81
4	Definition von Anforderungen	83
4.1	Allgemeine Anforderungen	84
4.2	Anforderungen an das Liniennetz und den Verkehrsmiteinsatz	85
4.2.1	Struktur des Liniennetzes	85
4.2.2	Auf- und Ausbau eines differenzierten ÖPNV-Erschließungssystems	86
4.3	Anforderungen an die Erschließungsqualität	88
4.4	Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität	90
4.4.1	Definition eines Grundangebotes im Sinne der Daseinsvorsorge	91
4.4.2	Verbindungsqualität	92
4.4.3	Linienbezogene Bedienungsqualität	92
4.4.4	Bedienungszeitraum	93
4.4.5	Erbringung der Verkehrsleistung	94
4.5	Anforderungen an die Fahrzeuge und das Fahrpersonal	95
4.6	Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen	96
4.6.1	Grundsätzliche Anforderungen an die Ausgestaltung von Stationen und Haltestellen	96
4.6.2	Ausstattung der Haltestellen im Busbereich	97
4.7	Anforderungen an die Tarifgestaltung	98
4.8	Anforderungen an die Schülerbeförderung	100
4.8.1	Organisatorischer Rahmen für die Schülerbeförderung	100
4.8.2	Schulzeitstaffelung	101
4.8.3	Standards für die Schülerbeförderung	103
5	Angebotskonzeption	108
5.1	Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Angebot	108

5.1.1	Entwicklung des regionalen Netzes	108
5.1.2	Entwicklung des lokalen Netzes	114
5.2	Entwicklung von Szenarien	127
5.2.1	Entwicklung von Szenarien - Zielsetzung	127
5.2.2	Szenarien: Entwicklungspfade und Handlungsoptionen	128
5.2.3	Empfehlung Szenariowahl: Bedarfsgerechte Bestandsoptimierung	133
5.2.4	Auftrag Detailplanung	133
5.3	Infrastrukturelle Maßnahmen	135
5.3.1	Maßnahmen zur Netzentwicklung	135
5.3.2	Modernisierung von Stationen	137
5.3.3	Investitionsmaßnahmen auf kommunaler Ebene	138
5.3.4	Planungen zur künftigen Erschließung	139
5.4	Sonstige Maßnahmen	141
5.4.1	Dynamische Fahrgastinformation	141
5.4.2	Marketing	141
5.4.3	Tarifstrukturreform	142
5.4.4	Qualitätssicherung	144
6	Linienbündel	145
6.1	Allgemeine Grundsätze	145
6.1.1	Verkehrliche und räumliche Verflechtung	145
6.1.2	Betriebliche Rahmenbedingungen	145
6.1.3	Größe der Linienbündel	145
6.2	Linienbündel im Bestand	146
6.2.1	Linienbündel „HTK Mitte“	146
6.2.2	Linienbündel „HTK Nord“	146
7	ÖPNV-Angebot in den Kommunen	147
7.1	Aufgabenträger Bad Homburg v.d. Höhe	147
7.2	Aufgabenträger Hochtaunuskreis	148
7.2.1	Friedrichsdorf	149
7.2.2	Glashütten	151
7.2.3	Grävenwiesbach	153
7.2.4	Königstein	155
7.2.5	Kronberg	157
7.2.6	Neu-Anspach	159
7.2.7	Oberursel	161

7.2.8	Schmitten	164
7.2.9	Steinbach	166
7.2.10	Usingen	168
7.2.11	Wehrheim	170
7.2.12	Weilrod	172
8	Maßnahmenwirkung	174
8.1	Verkehrliche Wirkung	174
8.2	Betriebswirtschaftliche Wirkung	175
9	Bewertung	177
10	Zusammenfassung und Fazit	179
11	Literaturverzeichnis	181
11.1	Verwendete Literatur	181
11.2	Auswahl verwendeter Online-Quellen	183

1 Einleitung

1.1 Ausgangssituation

Der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) nimmt als Zweckverband die öffentlichen Interessen am Personennahverkehr im Hochtaunuskreis wahr. Der aus den 13 Städten und Gemeinden sowie aus dem Landkreis selbst bestehende Zweckverband hat sich das Ziel gesetzt, die Mobilität im Hochtaunuskreis in eigener Verantwortung zu gestalten und weiterzuentwickeln.

In seiner Funktion als Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) obliegt es dem VHT auch, gemäß § 7 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes¹ als zuständigem Aufgabenträger den lokalen Nahverkehrsplan für seinen Zuständigkeitsbereich aufzustellen bzw. fortzuschreiben.

Nachdem die erste Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplanes für den Hochtaunuskreis mittlerweile das Ende ihrer Laufzeit erreicht hat, gilt es nunmehr im Rahmen einer zweiten Fortschreibung erneut

- eine umfassende Bestandsaufnahme des ÖPNV im Kreisgebiet vorzunehmen,
- durch einen Soll-Ist-Abgleich die Umsetzung bereits geltender Standards zu bewerten,
- die Standards zu definieren, die für den ÖPNV im Hochtaunuskreis in den kommenden Jahren gelten sollen sowie
- ein Bündel von Maßnahmen zu entwickeln, mit dessen Umsetzung die angestrebten ÖPNV-Standards umgesetzt werden können.

Zentrale Aufgabe der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Hochtaunuskreis ist es, die Weichen für die weitere Entwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet in den Jahren 2013 bis 2017 zu stellen und den Rahmen für die erfolgreiche Bewältigung der anstehenden Herausforderungen vorzugeben. Hierbei wird besonderer Wert auf eine enge Verzahnung zur Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) gelegt.

¹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert am 06.12.2012

1.2 Bedeutung des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan ist das entscheidende Instrumentarium des Aufgabenträgers zur Gestaltung eines attraktiven und wirtschaftlichen öffentlichen Personennahverkehrs. In ihm werden die Anforderungen, Ziele und Vorgaben zur Planung und Steuerung des ÖPNV formuliert. Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, in dem die ÖPNV-Entwicklung für einen Zeitraum von fünf Jahren festgeschrieben wird.

Als Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs bildet der Nahverkehrsplan die Grundlage für die Aufstellung und Finanzierung von Investitionsprogrammen.

Auch stellen die Festlegungen des Nahverkehrsplanes eine Voraussetzung für die Genehmigung von Verkehren nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) dar. So kann gemäß § 13 Abs. 2a PBefG² „im öffentlichen Personennahverkehr ... die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan ... nicht in Einklang steht“.

Der „Integrierte Nahverkehrsplan für den Hochtaunuskreis“ soll für das Kreisgebiet die Funktion eines ÖPNV-Masterplans einnehmen.

1.3 Integrierter Ansatz

Gemäß § 14 Abs. 5 ÖPNVG sind die regionalen Nahverkehrspläne mit den lokalen Aufgabenträgerorganisationen abzustimmen. Nach dem Gegenstromprinzip sind lokale Nahverkehrspläne aus den regionalen Nahverkehrsplänen zu entwickeln, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben.

Da zum Zeitpunkt der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplanes auch gerade die Arbeiten an der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) für den RMV liefen, bot sich für den Hochtaunuskreis die Gelegenheit, die Planung nach dem Gegenstromprinzip in besonders hohem Maße zu verwirklichen:

Die Verantwortlichen sowohl auf Seiten des regionalen Aufgabenträgers RMV als auch auf Seiten des lokalen Aufgabenträgers VHT hatten es sich zum Ziel gesetzt, das Gegenstromprinzip im Sinne eines integrierten Planungsansatzes, bei dem der lokale Nahverkehrsplan für den Hochtaunuskreis zeitgleich exemplarisch als „Pilotprojekt“ mit dem Regionalen NVP aufgestellt wird, in die Praxis umzusetzen.

Der neue Nahverkehrsplan für den Hochtaunuskreis ist demnach kein „klassischer“ lokaler Nahverkehrsplan sondern ein Plan, bei dem die integrierte Vorgehensweise

² Personenbeförderungsgesetz in der Fassung und Bekanntmachung vom 8. August 1990, zuletzt geändert am 14.12.2012

sowohl beim Aufstellungsverfahren als auch beim Endergebnis deutlich zum Ausdruck kommt.

Der Ansatz der Verzahnung zwischen lokaler und regionaler Planaufstellung bot den Partnern VHT und RMV die Gelegenheit, u.a. folgende Potentiale für Synergien zu nutzen:

- Eine integrierte und kostensparende Zusammenarbeit z.B. durch gemeinsame Analysen sowie die Nutzung einer gemeinsamen Raumstruktur- und Verkehrsdatenbasis.
- Eine noch engere Betrachtung gemeinsamer Verkehrsbeziehungen und Verflechtungen zwischen regionalen und lokalen Verkehren (z.B. Busanbindung Taunusbahn, gemeinsame Betrachtung kreisübergreifender Bus- und Bahnlinien).
- Ein gegenseitiges Lernen durch Analyse und Betrachtung gelungener Beispiele („Best Practice“) aus dem Kreisgebiet auf der einen sowie aus dem gesamten Verbundgebiet auf der anderen Seite.

Den vom RMV verfolgten Gesamtansatz einer Verzahnung lokal / regional beschreibt nachfolgende Grafik:



Abb.: Ansatz der Verzahnung lokal / regional des Regionalen NVP des RMV

1.4 Ziele und Schwerpunkte des Nahverkehrsplanes

Gemäß dem Hessischen ÖPNV-Gesetz³ wird mit der Aufstellung von Nahverkehrsplänen das Ziel verfolgt, einen Beitrag zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs zu leisten.

Vor dem Hintergrund der Entwicklung der finanziellen Rahmenbedingungen musste der Schwerpunkt der Fortschreibung für den Hochtaunuskreis insbesondere auf einer Sicherung des erreichten Leistungsniveaus liegen. Es galt, im Zuge der Planaufstellung nach Antworten auf die sich abzeichnenden finanziellen Herausforderungen zu suchen und zukunftsfähige ÖPNV-Standards zu definieren, die sowohl den ökonomischen Zwängen als auch den Anforderungen an einen kundenfreundlichen, qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehr in möglichst hohem Maße gerecht werden. Darüber hinaus sind Klimaschutzziele in die Überlegungen miteinzubeziehen, beispielsweise durch die Berücksichtigung von E-Mobilität im Kontext multimodaler Verkehrsketten.

In diesem Kontext wurden bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes folgende fachliche Schwerpunkte gesetzt:

- Definition von Anforderungen an die Schülerbeförderung, konzeptionelle Analyse und Optimierung der Anbindung von Schulstandorten
- Bedarfsgerechte Optimierung der Übergänge zwischen Bus und Bahn
- Bedarfsverkehre in dünn besiedelten Regionen
- Stadt-Umland-Verkehre

³ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

1.5 Beteiligungsverfahren

Ein Rahmenplan wie der Nahverkehrsplan kann nur dann die gewünschte Bindungswirkung entfalten, wenn die darin formulierten Ziele, Anforderungen und Maßnahmen breiten Konsens bei den für die Umsetzung verantwortlichen Akteuren finden. Ziel bei der Aufstellung dieses Nahverkehrsplanes war es daher, alle relevanten Akteure möglichst frühzeitig und umfassend in den Planungsprozess einzubinden.

1.5.1.1 *Beteiligung der relevanten Akteure*

Bei der Aufstellung des integrierten NVP Hochtaunus wurde konsequent der Ansatz einer möglichst frühzeitigen Beteiligung und Einbindung aller relevanten Akteure gewählt. So wurden z.B. die politischen Entscheidungsträger regelmäßig über den Stand der Arbeiten informiert und ihnen frühzeitig Gelegenheit zur Stellungnahme geboten – beispielsweise im Rahmen von Sitzungen des VHT-Verbandsvorstandes, der Verbandsversammlung oder auch des Kreisausschusses für Bau, Planung, Verkehr und Umwelt (BPVU).

Speziell für die Kommunen wurden im Zeitraum zwischen dem 12. und 26. April 2012 mit allen Städten und Gemeinden des Verbandsgebietes Einzelgespräche geführt („Roadshow“). Bei diesen Terminen wurde den Vertretern der Kommunen der derzeitige Arbeitsstand – insbesondere die geplanten Vorgaben für das Anforderungsprofil (vgl. Kapitel 4) – vorgestellt, über aktuelle ÖPNV-bezogene Themen vor Ort gesprochen sowie Hinweise, Anregungen und Wünsche bezüglich der weiteren Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs aufgenommen. Die bei diesem vorgezogenen Beteiligungsschritt gewonnenen Erkenntnisse fanden bei den weiteren Arbeiten am Plan Berücksichtigung.

1.5.1.2 *Formales Anhörungsverfahren*

Das formale Anhörungsverfahren wird durch die Bestimmungen des § 14 Abs. 5 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes wie folgt vorgegeben: „Zu dem Entwurf des Nahverkehrsplanes sind die am Verfahren nach den § 8 Abs. 3 und § 14 des Personenbeförderungsgesetzes Beteiligten, benachbarte Aufgabenträger und das Land anzuhören.“

Beteiligte gem. § 8 Abs. 3 und § 14 PBefG sind:

- Behindertenbeauftragte/-beiräte
- Vorhandene VU (Verkehrsunternehmen)
- Kommunale Gebietskörperschaften (Gemeinden/Landkreise/kreisfreie Städte)
- Straßenbulasträger
- Planungsbehörden
- Industrie- und Handelskammern
- Betroffene Fachgewerkschaften
- Fachverbände der Verkehrstreibenden
- Gewerbeaufsichtsbehörden

Die formale Anhörung dient der Information der Anhörungsberechtigten über die künftigen Anforderungen sowie die in den kommenden Jahren geplanten Maßnahmen (Angebotskonzeption, vgl. Kapitel 5), die im NVP-Entwurf zu dokumentieren sind.

Das formale Anhörungsverfahren für den Nahverkehrsplan des Hochtaunuskreises wurde am 04.03.2013 mit Vorlage des NVP-Entwurfes eingeleitet. Den Anhörungsberechtigten wurde für die Abgabe von Stellungnahmen Frist bis zum 19.04.2013 eingeräumt.

Die von den Anhörungsberechtigten eingereichten Stellungnahmen wurden geprüft und bewertet. Die Anregungen und Vorschläge, bei denen die Bewertung positiv ausfiel, fanden im Nahverkehrsplan Berücksichtigung.

Eine Übersicht über sämtliche zur Fortschreibung des NVP Hochtaunuskreis eingegangenen Stellungnahmen findet sich im Anhang zum NVP-Bericht (vgl. Anhang I).

2 Bestandsaufnahme

Aufgabe der Bestandsaufnahme ist es, die momentan im Kreisgebiet in verkehrlicher und raumstruktureller Hinsicht vorherrschende Situation im Detail zu beschreiben. Diese Beschreibung des Ist-Zustandes soll Aufschluss über die Rahmenbedingungen, wie sie für die künftige Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrsangebotes im Landkreis bestehen, liefern. Sie stellt damit die Basis sowohl für den Soll-Ist-Abgleich (vgl. Kapitel 0) als auch für die Definition von Anforderungen (vgl. Kapitel 4) dar.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden folgende Aspekte der Raum- und Verkehrsstruktur eingehend untersucht:

- **Rahmenbedingungen**
 - Gesetzliche Rahmenbedingungen
 - Allgemeine Rahmenpläne
 - Verkehrliche Fachplanungen
 - Weitere Fachplanungen und Leitfäden
- **Raumstruktur**
 - Raumstrukturelle Gliederung
 - Bevölkerungsentwicklung
 - Siedlungsentwicklung
 - Freizeiteinrichtungen und Fremdenverkehr
 - Motorisierungsgrad
 - Entwicklung der Beschäftigtenzahlen
 - Entwicklung der Pendlerströme
 - Öffentliche Infrastruktur – Schülerbeförderung
- **ÖPNV-Angebot**
 - Schienenverkehr
 - Buslinien im regionalen und lokalen Verkehr
 - Stadtbusangebot Bad Homburg
 - Flexible Angebotsformen
 - Ergänzender Verkehr
- **Verkehrsnachfrage im Bestand**
- **Zugangsstellen**
 - Zugangsstellen zum SPNV
 - Zugangsstellen zum BPNV
- **Tarif**
- **Weitere Kennwerte**

2.1 Rahmenbedingungen

Gemäß dem Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in Hessen⁴ sollen sich die Inhalte der NVP an gesetzlichen, verkehrspolitischen und fachlichen Rahmenbedingungen orientieren.

In den nachfolgenden drei Kapiteln „Gesetzliche Rahmenbedingungen“, „Allgemeine Rahmenpläne“ und „Verkehrliche Fachplanungen“ wird auf die relevanten Inhalte der für das Untersuchungsgebiet maßgeblichen Planwerke verwiesen. Bei der Auswertung wurde der Focus dabei insbesondere auf die Neuerungen, die sich seit der Aufstellung des letzten Nahverkehrsplanes ergeben haben, gelegt.

2.1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Verbindliche gesetzliche Vorgaben zur Ausgestaltung des ÖPNV sowie zu den Inhalten und zum Verfahren der Aufstellung von Nahverkehrsplänen finden sich insbesondere im

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie im
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (Hessisches ÖPNV-Gesetz – ÖPNVG).

Rahmenbedingungen, die bei der Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen zu beachten sind, ergeben sich dabei insbesondere aus

- § 8 Abs. 3 PBefG „*Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr*“ und
- § 14 Hess. ÖPNVG „*Nahverkehrspläne*“.

⁴ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung u. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen.

Weitere gesetzliche Regelwerke, durch die Rahmenbedingungen für den NVP definiert werden, sind beispielsweise:

- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG)
- Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG)
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Raumordnungsgesetz (ROG)
- Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG)
- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG)

Während der Aufstellung des Nahverkehrsplanes für den Hochtaunuskreis ließen sich bereits einige anstehende Änderungen im gesetzlichen Bereich absehen.

Allen voran ist hier die Novellierung des Hessischen ÖPNV-Gesetzes zu nennen, die in der 22. Kalenderwoche des Jahres 2012 in den Landtag eingebracht wurde.

Der Entwurf der Landesregierung sieht z.B. die Möglichkeit von freiwilligen Kooperationen auf lokaler und regionaler Ebene vor. Benachbarte Aufgabenträger können vorhandenes Know-How bündeln, indem sie gemeinsame Nahverkehrsorganisation (GNO) gründen und Aufgaben übertragen. Regionale Busnahverkehre und deren Finanzierung seitens des Landes können dann auf die GNO übergehen. Dies soll die Planung von lokalem und regionalem Busnahverkehr aus einer Hand ermöglichen und dazu beitragen, Doppelverkehre zu verhindern.⁵

Im Bereich des Busverkehrs unterscheidet der Gesetzesentwurf zwischen Verbundbusverkehr, regionalem Busverkehr und lokalem Verkehr, wobei die Verkehrsarten wie folgt definiert werden:

- Verbundbusverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der alternativ zum Schienenpersonennahverkehr ... erbracht wird.
- Regionaler Busverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird, und der deshalb als regionale Linie in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist.
- Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr.

Der mit dem Thema Nahverkehrspläne befasste §14 des ÖPNV-Gesetzes wurde ebenfalls überarbeitet, die hier formulierten Mindestanforderungen, die an die Fort-

⁵ newstix.de, Meldung vom 03.06.2012 „Hessische Landesregierung bringt Novelle zum ÖPNV-Gesetz ein“

schreibung von Nahverkehrsplänen zu stellen sind, blieben jedoch vom Grundsatz her praktisch unverändert.⁶

Eine weitere Gesetzesänderung, die zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Nahverkehrsplanes auf den Weg gebracht wurde, ist die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG-Novelle)⁷. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung wurde am 27. September 2012 in der im Verkehrsausschuss verabredeten Fassung angenommen und an den Bundesrat überwiesen. Die Novelle ist zum 1. Januar 2013 in Kraft getreten.

Wesentlicher Anlass für die Überarbeitung des Gesetzes sind einzelne Vorschriften der EG-Verordnung Nr. 1370/2007, die nationale Durchführungsregelungen erfordern.

In der Überarbeitung bleibt unter anderem der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit erhalten, er wird konkretisiert.

Aufgabenträger werden grundsätzlich verpflichtet, im Nahverkehrsplan Maßnahmen vorzusehen, um bis zum **01.01.2022** eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen. **Der VHT beabsichtigt diese Maßnahme bis 2018 zu 50% umzusetzen.**

An der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs wird – mit Einschränkungen zum Schutz des öffentlichen Nahverkehrs auf Straße und Schiene – festgehalten.⁸

⁶ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), Kabinettsentwurf 21.05.2012

⁷ ÖPNV aktuell, Meldung vom 29. September 2012, <http://www.oepnvaktuell.de/news/single-view/id/pbefg-novelle-im-bundestag-angenommen.html>

⁸ Deutscher Bundestag, Drucksache 17/10857 vom 26.09.2012

2.1.2 Allgemeine Rahmenpläne

Zu den relevanten allgemeinen Rahmenplänen sind insbesondere der Landesentwicklungsplan⁹ sowie der für das Untersuchungsgebiet aufgestellte Regionalplan zu zählen.

Der Landesentwicklungsplan stellt die Festlegungen der Raumordnung für eine großräumige Ordnung und Entwicklung des Landes und seiner Regionen sowie die überregional bedeutsamen Planungen und Maßnahmen dar. Er darf dabei die Entscheidungsspielräume der Regionen nicht stärker einschränken, als dies zur Umsetzung von überregional bedeutsamen Vorgaben erforderlich ist.¹⁰

Die Regionalpläne stellen die Festlegungen der Raumordnung für die Entwicklung der Planungsregionen unter Beachtung der Vorgaben des Landesentwicklungsplans dar.¹¹ In ihnen werden neben den allgemeinen Grundsätzen der Raumordnung und Strukturplanung die zentralörtliche und strukturräumliche Gliederung des Verbandsgebietes beschrieben sowie die Verbindungsachsen (großräumige Fernverkehrsachsen, Regionalachsen, etc.) festgelegt.

Als allgemeiner Rahmenplan lag den Arbeiten am alten NVP der Regionalplan Südhessen 2000 zugrunde. Mittlerweile wurde dieser Regionalplan fortgeschrieben. Für die Aufstellung des neuen Nahverkehrsplanes konnte daher auf den neuen Regionalplan Südhessen 2010¹² zurückgegriffen werden. Als Besonderheit zu vermerken ist, dass dieses Planwerk zugleich auch als Regionaler Flächennutzungsplan für das Gebiet des Ballungsraums Frankfurt / Rhein-Main fungiert.

Es wurde geprüft, ob sich mit der Fortschreibung des Regionalplanes auch die Leitbilder und/oder die Rahmenbedingungen für die Gestaltung des ÖPNV aus regionalplanerischer Sicht geändert haben. Hier konnte keine grundlegende Neuausrichtung konstatiert werden.

⁹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg.) (2002): Landesentwicklungsplan Hessen 2000

¹⁰ § 7 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) i. d. F. des Gesetzes zur Neuregelung des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom 06. Sept. 2002

¹¹ § 9 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) i. d. F. des Gesetzes zur Neuregelung des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom 06. Sept. 2002

¹² Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 – Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011

Die allgemeinen Rahmenvorgaben für die Entwicklung des Verkehrs werden im neuen Regionalplan wie folgt formuliert:

<p>G5-1 S. 75</p>	<p>Die Mobilität der Bevölkerung und der Transportbedarf der Wirtschaft sollen durch Erhaltungsinvestitionen und einen maßvollen Ausbau der südhessischen Verkehrsinfrastruktur sichergestellt werden. Die polyzentrische Struktur der Planungsregion bietet eine ideale Voraussetzung zur Minimierung des Verkehrsaufkommens durch eine ausgewogene Auslastung der verschiedenen Verkehrsmittel.</p> <p>Das Siedlungskonzept soll dem Prinzip der kurzen Wege Rechnung tragen und damit zur Verminderung des Verkehrsaufkommens beitragen. Das Verkehrssystem soll effizient, sozialverträglich und umweltschonend ausgestaltet werden.</p>
<p>G5-2 S. 75</p>	<p>Die vorhandenen Verkehrsmittel und Transportsysteme sollen so miteinander verbunden werden, dass zusammenhängende Transportketten mit hoher Leistungsfähigkeit und geringem Zeitaufwand eine Steigerung der Lebensqualität ermöglichen (intermodale, integrierte Konzepte). Die Bereitstellung technischer Hilfsmittel zur höchstmöglichen Ausnutzung der vorhandenen Verkehrswege (Telematik) hat Vorrang vor weiteren Flächen beanspruchenden Baumaßnahmen.</p>
<p>G5-3 S. 75</p>	<p>Spezielle Mobilitätsansprüche und Sicherheitsbedürfnisse von Frauen, Familien mit Kindern und Personengruppen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, sollen besonders berücksichtigt werden.</p>
<p>G5-4 S. 75</p>	<p>Der vom Rhein-Main-Verkehrsverbund ... organisierte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll durch die Ausweitung und Verdichtung integraler Taktfahrpläne im Schienennah- und Busverkehr zunehmend attraktiver werden. Hierfür notwendige Bau- und betriebliche Maßnahmen haben Vorrang vor Investitionen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV).</p>
<p>G5-5 S. 75</p>	<p>Investitionen in den Erhalt und den Ausbau des Schienenverkehrs sollen gegenüber anderen Verkehrsträgern Vorrang haben.</p>

Abb.: Rahmenvorgaben Verkehr. Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010

2.1.3 Verkehrliche Fachplanungen

Relevante verkehrliche Fachplanungen, die im Rahmen des Aufstellungsverfahrens Beachtung fanden, sind insbesondere

- der Regionale Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) (2004 – 2009),
- die Planungen zur Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplanes für die Jahre 2010 bis 2019 und
- die lokalen Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger.

2.1.3.1 Regionaler Nahverkehrsplan des RMV

Im Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) des RMV werden u.a. die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs sowie des regionalen Busverkehrs – auch im Zuständigkeitsbereich des VHT– beschrieben.

Nach § 14 Abs. 4 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes¹³ sind „nach dem Gegenstromprinzip ... lokale Nahverkehrspläne aus den regionalen Nahverkehrsplänen zu entwickeln, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben.“

Mit Beschluss vom 07. Juli 2009 hat der Aufsichtsrat des RMV die Geschäftsführung des Verbundes beauftragt, den Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) für den Zeitraum bis Ende 2019 fortzuschreiben und dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Der für den Zeitraum 2004 – 2009 aufgestellte RNVP wurde im Sinne des § 14 Abs. 5 Satz 4 ÖPNVG¹⁴ mit dem Ergebnis überprüft, dass er bis zur Verabschiedung des fortgeschriebenen RNVP seine Gültigkeit behält.

Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung über die Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Hochtaunuskreis waren die Arbeiten am RNVP noch nicht ganz abgeschlossen. Durch die integrierte Vorgehensweise (vgl. Kapitel 1.3) war es jedoch möglich, den jeweils aktuellsten Stand der Arbeiten am regionalen Plan in den Planungsprozess für die lokale Ebene einfließen zu lassen. Im Besonderen konnten noch die relevanten Inhalte des Entwurfs für den RNVP-Gesamtbericht¹⁵, der mit Stand 30.01.2013 den lokalen Partnern zur Verfügung gestellt wurde, bei der abschließenden Bearbeitung des lokalen NVP berücksichtigt werden.

¹³ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

¹⁴ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

¹⁵ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013

2.1.3.2 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger

Neben dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und dem durch den Verkehrsverband Hochtaunus vertretenen Hochtaunuskreis gibt es im Untersuchungsgebiet mit der Stadt Bad Homburg einen dritten ÖPNV-Aufgabenträger. Denn als Gemeinde mit mehr als 50.000 Einwohnern ist Bad Homburg Sonderstatusstadt und eigenständiger Aufgabenträger gemäß § 5 Abs. 1 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes¹⁶ und hat demzufolge die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahrzunehmen.

Darüber hinaus sind natürlich auch die Pläne der benachbarten Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) – und hier insbesondere die darin enthaltenen Aussagen zu grenzüberschreitenden Verkehren – zu beachten. Die benachbarten LNO sind:

- Stadt Bad Homburg
- traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
- Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (MTV)
- Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (RTV)
- Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW)
- ZOV-Verkehr (Wetteraukreis)

Aufgrund der Zielstellung einer engen Verzahnung zwischen lokaler und regionaler Ebene wurde im Rahmen der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplanes des RMV eine umfassende Analyse sämtlicher lokaler Nahverkehrspläne durchgeführt. Dabei wurden die auf lokaler Seite bestehenden Ziele, Planungen, Vorgaben und Anregungen, die auch für die Gestaltung der regionalen Verkehre im Verbundgebiet relevant sind, erfasst und dokumentiert. Auch wurden im Sinne eines Benchmarking die auf lokaler Ebene vorgegebenen ÖPNV-Standards und Anforderungen einander vergleichend gegenübergestellt.

Diese umfangreiche, zielgerichtete Analyse der im Verbundgebiet des RMV gültigen lokalen Nahverkehrspläne umfasste natürlich auch die aus Sicht des Hochtaunuskreises relevanten Planwerke benachbarter LNO. Gemäß der mit dem integrierten Vorgehen anzustrebenden konsequenten Nutzung von Synergieeffekten wurde bei der Aufstellung des Integrierten NVP für den Hochtaunuskreis auf die relevanten Ergebnisse aus dieser verbundweiten Untersuchung zurückgegriffen.

Zudem wurden im Zuge der Ausarbeitung des NVP für den Hochtaunuskreis die NVP der benachbarten Aufgabenträger erneut einer Analyse unterzogen, um ggf. in den Plänen enthaltene Aussagen zu für den Hochtaunuskreis relevanten (lokalen) Verkehren und Maßnahmen identifizieren zu können.

Als Ergebnis der Auswertung lässt sich allerdings festhalten, dass in den Plänen lediglich allgemeine Aussagen und Absichtserklärungen für eine verstärkte Zusam-

¹⁶ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

menarbeit bei der künftigen Planung und Optimierung grenzüberschreitender Verkehre zu finden sind.

2.1.3.3 Weitere Fachplanungen und Leitfäden

Aufgrund der hohen Bedeutung, die der Schülerbeförderung bei der Gestaltung des ÖPNV abseits der städtischen Ballungsräume zukommt, sind als relevante Fachplanungen bei der Nahverkehrsplanung insbesondere die Schulentwicklungspläne zu beachten. Sie enthalten wichtige Hinweise bezüglich der künftigen Entwicklung der Schulstandorte sowie der Schülerzahlen.

Für die Aufstellung des integrierten NVP stand der Schulentwicklungsplan 2012 des Hochtaunuskreises¹⁷ zur Verfügung.

Eine weitere wichtige Grundlage für die Arbeiten am Nahverkehrsplan stellen der vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung sowie dem Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebene

- „Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen“ sowie die daran anknüpfenden
- „Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen“ dar.

In diesen als „Arbeitsanleitung“ einzuordnenden Schriften werden die wesentlichen Inhalte, die Arbeitsmethoden, das zielgerichtete Vorgehen und das Aufstellungsverfahren systematisch und strukturiert beschrieben.

Insbesondere geht aus dem Leitfaden der klassische, auch diesem Plan zu Grunde liegende Aufbau mit folgenden übergeordneten Arbeitsschritten hervor:

Arbeitsschritte NVP-Aufstellung
Bestandsaufnahme
Soll-Ist-Abgleich
Anforderungsprofil
Angebotskonzeption
Maßnahmenwirkung
Bewertung

¹⁷in einer Entwurfsfassung Stand Juli 2012

2.2 Raumstruktur

Im Hochtaunuskreis leben auf eine Fläche von 482 Quadratkilometer verteilt rund 230.000 Einwohner. Größte Kommune des zum Regierungsbezirk Darmstadt gehörenden Kreises ist die Sonderstatusstadt Bad Homburg mit ca. 52.000 Einwohnern. Als weitere wichtige Städte lassen sich die im „Vorderen Taunus“ liegenden Städte Oberursel und Friedrichsdorf sowie die im „Hinteren Taunus“ liegende Stadt Usingen nennen.

In den nachfolgenden Kapiteln wird die räumliche Struktur, welche die Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung des ÖPNV im Landkreis wesentlich mitbestimmt, detaillierter beschrieben. Bei dieser Bestandsaufnahme zur Raumstruktur wurden neben der raumstrukturellen Gliederung insbesondere die Bevölkerungsentwicklung, der Fremdenverkehr, der Motorisierungsgrad der Bevölkerung, die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen, die Entwicklung der Pendlerströme sowie die Entwicklung der Schulstandorte als wichtige öffentliche Infrastruktur untersucht.

2.2.1 Raumstrukturelle Gliederung

Die Beschreibung der raumstrukturellen Gegebenheiten erfolgt in den Nahverkehrsplänen üblicherweise auf Basis der zentralörtlichen Gliederung, wie sie durch die Landes- und Regionalplanung festgelegt wird.

Wie bereits im Kapitel 2.1.2 „Allgemeine Rahmenpläne“ erläutert, liegt für Südhessen mit dem Regionalplan Südhessen / regionalen Flächennutzungsplan 2010¹⁸ mittlerweile die Fortschreibung des Regionalplans 2000 vor.

Als Rahmenbedingung für die Gestaltung des Nahverkehrs im Hochtaunuskreis war daher zu prüfen, ob sich mit der Fortschreibung des Regionalplanes auch Änderungen in Bezug auf die Zuordnung der Kommunen zu den zentralörtlichen Kategorien oder auch in Bezug auf die strukturräumlichen Kategorien und die durch das Kreisgebiet verlaufenden Verbindungsachsen ergeben haben.

¹⁸ Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 – Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011

2.2.1.1 *Zentrale Orte*

Mit dem hierarchischen System der Zentralen Orte soll nach dem Grundsatz der „dezentralen Konzentration“ die Versorgung der Bevölkerung und Wirtschaft im Umland („Verflechtungsbereich“) der Zentralen Orte mit infrastrukturellen Leistungen langfristig gesichert werden. Die Zentren sind als Verknüpfungspunkte im überregionalen, regionalen und lokalen Bildungs-, Versorgungs- und Verkehrssystem bedarfsgerecht zu entwickeln. Durch Bündelung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Infrastruktur soll die Tragfähigkeit zentrenrelevanter Einrichtungen gesichert werden.

Die zentralörtliche Siedlungsentwicklung ist auch als Voraussetzung für die nachhaltige Raumentwicklung im Hinblick auf eine effiziente ÖPNV-Organisation anzusehen, da eine Fokussierung der Versorgung auf Zentrale Orte die Bündelung der ÖPNV-Nachfrage erst ermöglicht.

Der Regionalplan¹⁹ unterscheidet zwischen folgenden zentralörtlichen Kategorien:

- Grundzentren (untergliedert in Unter- und Kleinzentren), die der Deckung der Grundversorgung dienen,
- Mittelzentren, die neben der Grundversorgung auch der Deckung des gehobenen Bedarfs dienen und
- Oberzentren, zu deren Versorgungsfunktion neben der Grundversorgung und der Deckung des gehobenen Bedarfs auch die Deckung des spezialisierten, höheren Bedarfes gehört.

Sowohl im alten als auch im neuen Regionalplan wird keine Stadt im Hochtaunuskreis als Oberzentrum ausgewiesen. Jedoch grenzt Frankfurt am Main, als Zentrum der RheinMain-Region, im Südosten an den Hochtaunuskreis.

In folgender Tabelle ist die Einstufung der Kommunen des Hochtaunuskreises in das System der zentralen Orte gemäß Regionalplan Südhessen²⁰ zu erkennen.

¹⁹ Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 – Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011

²⁰ Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 – Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011

Kommune	Zentrumsart gemäß Regionalplan Südhessen
Bad Homburg v.d. Höhe, St.	Mittelzentrum
Friedrichsdorf, St.	Mittelzentrum
Glashütten	Grundzentrum (Kleinzentrum)
Grävenwiesbach	Grundzentrum (Kleinzentrum)
Königstein im Taunus, St.	Mittelzentrum
Kronberg im Taunus, St.	Mittelzentrum
Neu-Anspach	Grundzentrum (Unterzentrum)
Oberursel (Taunus), St.	Mittelzentrum
Schmitten	Grundzentrum (Kleinzentrum)
Steinbach (Taunus), St.	Grundzentrum (Kleinzentrum)
Usingen, St.	Mittelzentrum
Wehrheim	Grundzentrum (Kleinzentrum)
Weilrod	Grundzentrum (Kleinzentrum)

Die vergleichsweise hohe Zahl an durch die Regionalplanung ausgewiesenen Mittelzentren sowie das Fehlen eines direkt im Kreis liegenden Oberzentrums lassen vermuten, dass es sich beim Hochtaunuskreis trotz der hohen Bedeutung der Sonderstatusstadt Bad Homburg und des nahen Oberzentrums Frankfurt doch um einen Verkehrsraum handelt, der durch eine disperse, auf eine Vielzahl von Zielorten verteilte relationsbezogene Verkehrsnachfrage charakterisiert wird.

Diesem Umstand ist bei der Angebotsplanung, die sich nicht auf die Erreichbarkeit eines Ziels übergeordneter Bedeutung konzentrieren darf, sondern auf vernetzte Verkehre mit zahlreichen potentiellen Fahrtmöglichkeiten und Relationen hinwirken muss, Rechnung zu tragen.

2.2.1.2 *Strukturräume*

Zur nachhaltigen ordnungs- und entwicklungspolitischen Orientierung unterscheidet die Raumplanung die drei folgenden strukturräumlichen Kategorien (bzw. Verflechtungsbereiche):

- Verdichtungsraum mit überregionaler Bedeutung insbesondere für die Bereiche Arbeit und Versorgung,
- Ordnungsraum, der den Verdichtungsraum umgibt („Speckgürtel“) und überdurchschnittlich hohe Einwohnerzahlen aufweist und
- Ländlicher Raum mit relativ geringer Einwohnerdichte.

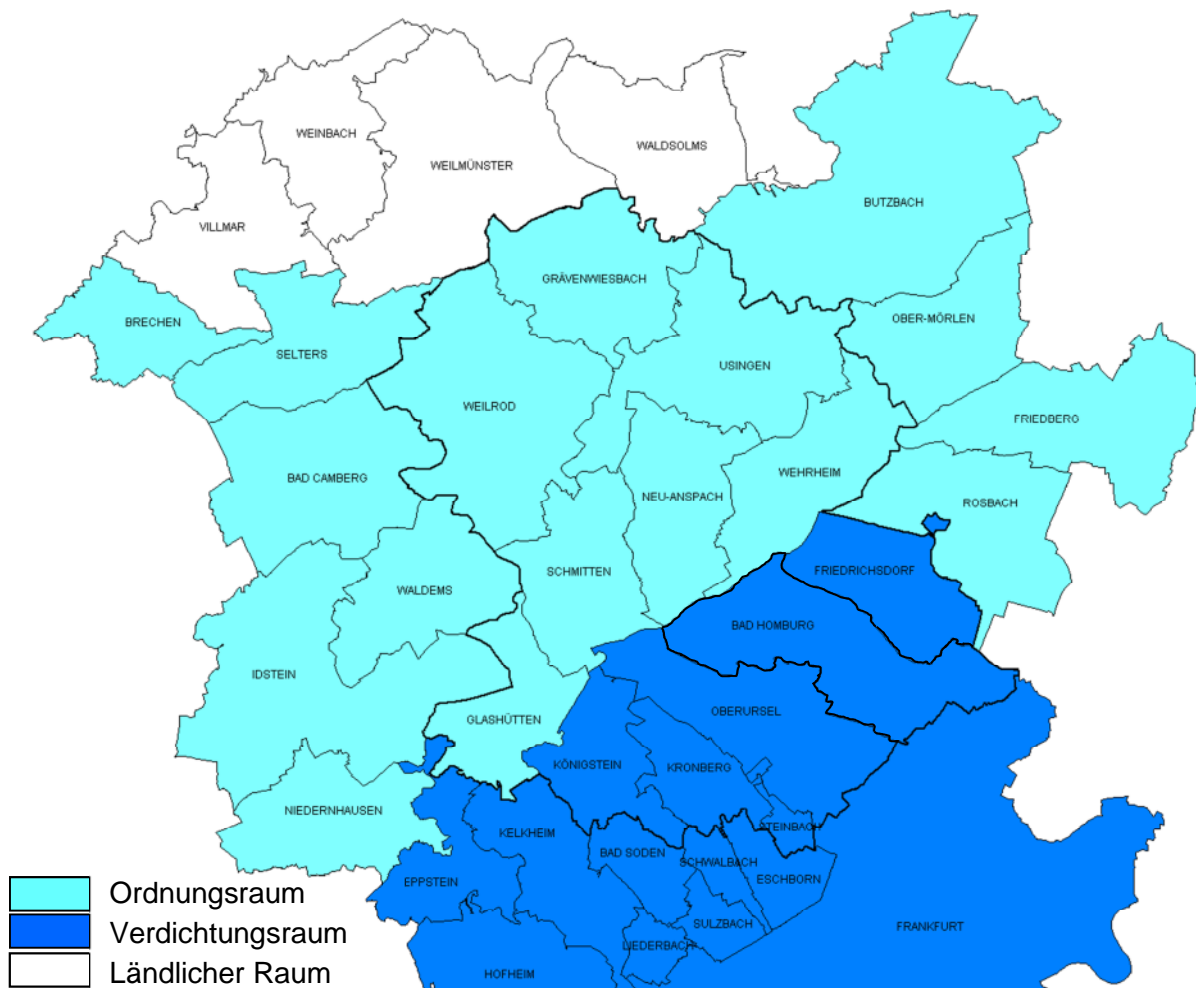


Abb.: Strukturräume Hochtaunuskreis und umliegender Kreise

Sämtliche Kommunen des Hochtaunuskreises sind den beiden „höheren“ Kategorien Ordnungsraum und Verdichtungsraum zugeordnet, wobei die im Norden gelegenen Kommunen des Kreises direkt an den ländlichen Raum angrenzen. Die Grenze zwischen Verdichtungs- und Ordnungsraum spiegelt gut die Grenze zwischen Vordertaunus (Verdichtungsraum) und Usinger Land (bzw. Hintertaunus, Ordnungsraum) wieder.

2.2.1.3 Verbindungsachsen

Neben der zentralörtlichen Gliederung und der Unterscheidung von Strukturräumen werden als weitere Kategorie der Raumordnung Verbindungsachsen ausgewiesen.

Zusammen mit den zentralen Orten wird mit den Verbindungsachsen das Ziel einer Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung verfolgt („Achsen-Schwerpunkt-Konzept“).

Ein abgestuftes System von Verbindungsachsen soll dabei der groß- und kleinräumigen Erschließung dienen. Es kennzeichnet die Teilräume oder Korridore der Region, in denen der Personen- und Gütertransport besondere landes- und regionalplanerische Bedeutung hat.

Mit den Achsen wird verdeutlicht, wo die Wiederinbetriebnahme, die Erhaltung, der Ausbau oder die Schaffung von Verkehrsinfrastruktur erforderlich ist und wo die Organisation verschiedener Verkehrssysteme so zu entwickeln ist, dass der angestrebte Leistungsaustausch unter Berücksichtigung von Umwelterfordernissen gewährleistet wird.

Die Raumplanung unterscheidet zwei verschiedene Kategorien von Verbindungsachsen:

- Regionalachsen
- überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen

Der Regionalplan führt hierzu aus²¹:

- In den **Regionalachsen** sollen der Leistungsaustausch zwischen den Mittelzentren sowie deren Anbindung an die Oberzentren und das überregionale Fernverkehrsnetz auch Regionsgrenzen überschreitend gewährleistet werden.
- In den **überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen** soll die verkehrliche Verknüpfung zwischen den Oberzentren und ihrem Umland gewährleistet werden. Dazu soll ein attraktives und hohen Qualitätsanforderungen entsprechendes Bedienungsangebot im ÖPNV, besonders auf der Schiene, erhalten oder geschaffen werden.

²¹ Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 – Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011, S. 26

Vergleicht man die beiden Regionalpläne 2000 und 2010, so lassen sich sowohl bei den Regionalachsen als auch bei den überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen Veränderungen feststellen. Die Verbindungsachse Frankfurt – Bad Homburg – Usingen – (Wetzlar/Weilburg) wird im neuen Regionalplan nicht mehr als Regionalachse ausgewiesen. Dagegen sind bei den überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen die beiden Verbindungsachsen Bad Homburg – Friedberg und Bad Homburg – Eschborn – Frankfurt-Höchst – Flughafen Frankfurt – Neu-Isenburg neu hinzugekommen.

Insgesamt verlaufen folgende überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen durch das Kreisgebiet²²:

- Frankfurt - Bad Homburg
- Frankfurt - Königstein
- Frankfurt - Kronberg
- Bad Homburg - Friedrichsdorf - Usingen - (Waldsolms)
- Bad Homburg - Friedberg
- Bad Homburg - Eschborn - Frankfurt-Höchst - Flughafen Frankfurt - Neu-Isenburg

²² Die in Klammer angeführten Zentren liegen nicht innerhalb des Planungsraumes Südhessen. Quelle: Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 – Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011

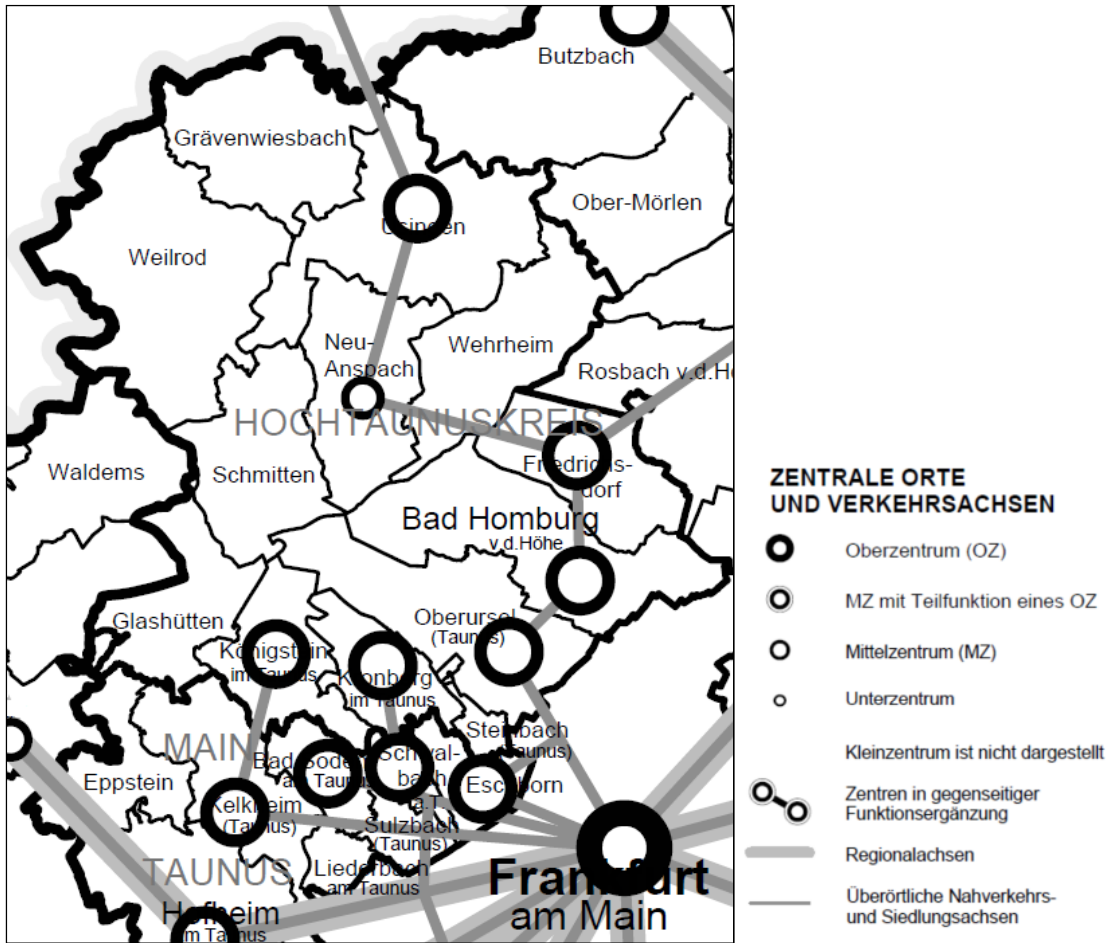


Abb.: Zentrale Orte und Regionalachsen im Hochtaunuskreis, Quelle: Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 – Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011

2.2.2 Bevölkerungsentwicklung

Als wichtiger Indikator für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage ist die Entwicklung der Bevölkerungszahlen in den Kommunen des Landkreises zu betrachten.

Zunächst wird die Veränderung der im alten NVP enthaltenen Zahlen im Vergleich zu dem zum Zeitpunkt der Fortschreibung verfügbaren Stand tabellarisch dargestellt.

Während des Zeitraums von Ende 2003 bis Ende März 2010 hatten mehr als die Hälfte der Kommunen im Hochtaunuskreis Bevölkerungseinbußen zu verzeichnen, die jedoch nur in einem Fall die Marke von 5% überschritten (Weilrod). Während bei den meisten Kommunen kaum Veränderungen innerhalb dieses Zeitraumes zu verzeichnen waren, hat die am deutlichsten ausgeprägte positive Entwicklung in der Stadt Oberursel stattgefunden. Hier stieg die Einwohnerzahl um 2,24% an.

Kommune	Bevölkerung (Quelle: alter NVP)			Bevölkerung (Quelle: HSL) 31.03.2010	Veränderung der Bevölkerung 2010 zu 2003	
	1995	1999	2003		absolut	%
Bad Homburg v. d. Höhe	51.178	52.347	52.171	51.935	-236	-0,45%
Friedrichsdorf	24.238	24.128	24.497	24.579	82	0,33%
Glashütten	5.248	5.271	5.392	5.305	-87	-1,61%
Grävenwiesbach	4.809	5.091	5.264	5.280	16	0,30%
Königstein im Taunus	15.563	15.523	15.669	15.810	141	0,90%
Kronberg im Taunus	17.795	17.735	17.753	17.604	-149	-0,84%
Neu-Anspach	13.604	14.703	15.237	14.833	-404	-2,65%
Oberursel (Taunus)	40.951	41.640	42.481	43.434	953	2,24%
Schmitten	8.074	8.516	8.895	8.810	-85	-0,96%
Steinbach (Taunus)	10.151	10.099	10.192	10.019	-173	-1,70%
Usingen	13.431	13.334	13.491	13.273	-218	-1,62%
Wehrheim	8.533	8.998	9.288	9.388	100	1,08%
Weilrod	6.433	6.591	6.551	6.194	-357	-5,45%
Hochtaunuskreis insgesamt	220.008	223.976	226.881	226.464	-417	-0,18%

Abb.: Entwicklung der Bevölkerung in den Kommunen 1995-2010

Anhand der ebenfalls mit ausgewiesenen Daten aus den Jahren 1995 und 1999 ist zu erkennen, dass insgesamt die Phase des kontinuierlichen Bevölkerungswachstums vorüber zu sein scheint. Stagnierte die Entwicklung bei einem Teil der Gemeinden im Betrachtungszeitraum lediglich, so scheint bei einem anderen Teil bereits eine Trendwende eingetreten zu sein.

Auf Basis des Ausgangsjahrs 2008 wurde für die Kommunen des Hochtaunuskreises bis zum Jahr 2015 folgende Entwicklung prognostiziert:

Kommune	Bevölkerung 2008 (Basis)	Bevölkerung Gesamt 2010	Bevölkerung Gesamt 2015	Bevölkerung 2008 zu 2015	Bevölkerung 2010 zu 2015
Bad Homburg v.d. Höhe, Stadt	51.825	52.021	52.289	0,90%	0,52%
Friedrichsdorf, Stadt	24.328	24.397	24.431	0,42%	0,14%
Glashütten	5.350	5.356	5.341	-0,17%	-0,28%
Grävenwiesbach	5.232	5.233	5.199	-0,63%	-0,65%
Königstein im Taunus, Stadt	15.868	15.903	15.893	0,16%	-0,06%
Kronberg im Taunus, Stadt	17.576	17.699	17.958	2,17%	1,46%
Neu-Anspach	15.036	15.037	15.010	-0,17%	-0,18%
Oberursel (Taunus), Stadt	43.014	43.081	43.074	0,14%	-0,02%
Schmitten	8.857	8.854	8.823	-0,38%	-0,35%
Steinbach (Taunus), Stadt	9.954	9.978	9.936	-0,18%	-0,42%
Usingen, Stadt	13.332	13.362	13.376	0,33%	0,10%
Wehrheim	9.368	9.377	9.331	-0,39%	-0,49%
Weilrod	6.303	6.315	6.327	0,38%	0,19%
	226.043	226.613	226.988	0,42%	0,17%

Abb.: Entwicklung der Bevölkerung in den Kommunen, Quelle: INFAS

In Zukunft wird für den bereits zum Teil erkennbaren rückläufigen Trend eine weitere Verschärfung zu erwarten sein. Nach den zur Verfügung stehenden Prognosedaten des Hessischen Statistischen Landesamtes²³ wird die Zahl der Einwohner im Hochtaunuskreis bis zum Jahr 2030 um insgesamt 2,09% zurückgehen.

Der Trend sinkender Einwohnerzahlen verringert natürlich auch das ÖPNV-Nachfragepotential in den vom Rückgang betroffenen Kommunen. Dadurch könnte beispielsweise die Bedeutung flexibler Verkehrsangebote, durch die sich auch bei geringer Nachfrage eine Grundversorgung im ÖPNV-Bereich sicherstellen lässt, künftig steigen.

Als Fazit lässt sich festhalten, dass die Entwicklung der Einwohnerzahlen bei der Nahverkehrsplanung im Landkreis auf jeden Fall im Auge behalten werden muss, um hier rechtzeitig entsprechende Maßnahmen zur Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen ergreifen zu können.

Allerdings dürften nach der verfügbaren Prognose die Rückgänge in den kommenden Jahren auch nicht so dramatisch sein, dass aufgrund der Bevölkerungsentwicklung ein akuter Anpassungsbedarf für das ÖPNV-System als Ganzes bestünde.

2.2.3 Bevölkerungsdichte

²³ Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung auf Basis der 12. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung, verfügbar unter www.statistik-hessen.de

Stadt/Gemeinde	Einwohner je qkm (31.12.2008)
Bad Homburg v. d. Höhe	1.014
Friedrichsdorf	814
Glashütten	196
Grävenwiesbach	122
Königstein im Taunus	630
Kronberg im Taunus	943
Neu-Anspach	411
Oberursel (Taunus)	957
Schmitten	248
Steinbach (Taunus)	2.270
Usingen	237
Wehrheim	245
Weilrod	87
Hochtaunuskreis insgesamt	469
Reg.-Bez. Darmstadt	508
Hessen	287

Hinsichtlich der Bevölkerungsdichte weist das Kreisgebiet eine beachtliche Bandbreite auf, die ebenfalls den unterschiedlichen Charakter der Kommunen „vor“ und „hinter“ dem Taunuskamm erkennen lässt.

So reicht die Bandbreite von einem extrem hohen Wert von 2.270 Einwohnern je Quadratkilometer für Steinbach (Taunus) bis zu einem Wert von unter 100 (87 Einwohner) je Quadratkilometer in der Gemeinde Weilrod.

Abb.: Bevölkerungsdichte im Hochtaunuskreis, Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt 2011

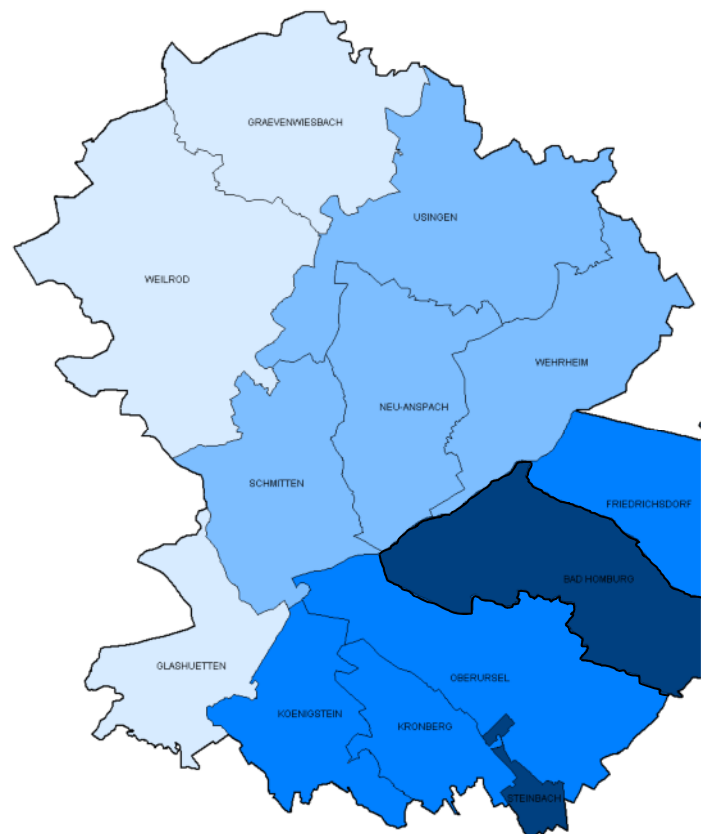


Abb.: Bevölkerungsdichte im Hochtaunuskreis Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt 2011

2.2.4 Siedlungsentwicklung

Gemäß den Vorgaben der Regionalplanung sollte die Ausweisung neuer Bauflächen im Rahmen der Bauleitplanung der Anbindung an den ÖPNV Rechnung tragen. Im Regionalplan Südhessen 2010²⁴ heißt es hierzu:

„Die Siedlungsstruktur soll im Sinne einer nachhaltigen Regionalentwicklung so gestaltet werden, dass durch Orientierung der Wohnsiedlungsentwicklung an den Achsen des Schienenverkehrs eine verstärkte Inanspruchnahme des ÖPNV unterstützt wird.“

Weiter führt der Regionalplan aus²⁵:

- Die über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungstätigkeit soll in hierfür geeigneten zentralen Orten im Verlauf der Nahverkehrs- und Siedlungsachsen stattfinden.
- Die weitere Siedlungsentwicklung in den Nahverkehrs- und Siedlungsachsen ist mit Betrieb und Ausbau des ÖPNV, insbesondere auf der Schiene, abzustimmen. Neue Baugebiete sollen möglichst im Einzugsbereich der Haltepunkte des schienengebundenen ÖPNV ausgewiesen werden.

In der Praxis ist jedoch leider immer wieder festzustellen, dass neue Bauflächen ohne Rücksicht auf das bestehende ÖPNV-Angebot ausgewiesen werden.

Die Entwicklung des Wohnflächenbedarfes im Hochtaunuskreis soll anhand der unten abgebildeten Tabelle, deren Angaben dem Regionalplan²⁶ entnommen wurden, beschrieben werden. Sie stellt die Bedarfsentwicklung bis zum Jahr 2020 dar.

²⁴ Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 – Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011, S. 28

²⁵ Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 – Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011, S. 26

²⁶ Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 – Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011

Kommune	Maximaler Bedarf an Wohnsiedlungsfläche für den Zeitraum 2006 bis 2020 (Regionalplan Südhessen 2010 ²⁷)	Maximaler Bedarf an Wohnsiedlungsfläche für den Zeitraum 1990 bis 2010 (Regionalplan Südhessen 2000)
Bad Homburg v.d.Höhe	41	67
Friedrichsdorf	26	40
Glashütten	11	11
Grävenwiesbach	27	9
Königstein im Taunus	18	20
Kronberg im Taunus	21	26
Neu-Anspach	6	36
Oberursel (Taunus)	60	67
Schmitten	16	14
Steinbach (Taunus)	23	14
Usingen	47	38
Wehrheim	21	24
Weilrod	29	12

Abb.: Maximaler Bedarf an Wohnsiedlungsfläche – Vergleich Regionalplan Südhessen 2000 und 2010

Kommune	Flächen für Gewerbe in den Städten und Gemeinden 2006 bis 2020 in ha (Regionalplan Südhessen 2010 ²⁸)	Flächen für Gewerbe in den Städten und Gemeinden (Regionalplan Südhessen 2000)
Bad Homburg v.d.Höhe	21	18
Friedrichsdorf	17	20
Glashütten	0	<5
Grävenwiesbach	9	10
Königstein im Taunus	1	<5
Kronberg im Taunus	0	6
Neu-Anspach	8	18
Oberursel (Taunus)	40	20
Schmitten	4	<5
Steinbach (Taunus)	10	6
Usingen	13	20
Wehrheim	9	16
Weilrod	6	8

Abb.: Flächen für Gewerbe in Städten und Gemeinden - Vergleich Regionalplan Südhessen 2000 und 2010

²⁷ Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 – Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011

²⁸ Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 – Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011

Wie der prognostizierte Bedarf an Wohnsiedlungsfläche bis zum Jahr 2020 zeigt, muss die Ausweisung und Entwicklung neuer Wohngebiete durch die Kommunen des Landkreises im Auge behalten werden. Auch die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen für Gewerbe und Sonstiges ist natürlich zu beachten.

Es sollte sichergestellt werden, dass neu entstehende Siedlungsbereiche zeitnah erschlossen werden, um einen hohen ÖPNV-Erschließungsgrad gewährleisten zu können. Wenn neue Bauflächen allerdings ohne Rücksicht auf das bestehende ÖPNV-Angebot ausgewiesen werden, kann eine rasche Einbindung nicht immer erfolgen.

2.2.5 Freizeiteinrichtungen und Fremdenverkehr

2.2.5.1 Freizeiteinrichtungen

Der Erholungs- und Erlebnischarakter des Hochtaunuskreises gewinnt insbesondere durch die Vielzahl von Freizeiteinrichtungen an Bedeutung. Die Anbindung dieser Einrichtungen ist für eine optimale Ausnutzung der im Freizeitbereich für den ÖPNV bestehenden Potentiale unabdingbar. Hierbei sind die in nachfolgender Tabelle aufgeführten Freizeiteinrichtungen besonders zu beachten:

Gemeinde/Ort	Bezeichnung der Einrichtung
Bad Homburg	<ul style="list-style-type: none"> - Seedammbad (Freibad), Hallenbad, Thermalbad (Taunus-Therme) - Hirschgarten - Römerkastell Saalburg
Friedrichsdorf	<ul style="list-style-type: none"> - Freibad (beheizt)
Glashütten	<ul style="list-style-type: none"> - Freibad (beheizt) - Limes Erlebnispfad - Mittelalterliche Glashütte
Königstein im Taunus	<ul style="list-style-type: none"> - Freibad (beheizt) - Kurbad (Hallenbad) mit Außenbecken, Therapiezentrum
Kronberg im Taunus	<ul style="list-style-type: none"> - Waldschwimmbad (beheizt) - Opel-Zoo - Burg - Kronthal-Quelle
Neu-Anspach	<ul style="list-style-type: none"> - Waldschwimmbad - Hessenpark (Freilichtmuseum)
Oberursel (Taunus)	<ul style="list-style-type: none"> - Freibad (beheizt), Hallenbad - Taunus-Informationszentrum an der U-Bahn-Haltestelle Oberursel-Hohemark
Schmitten	<ul style="list-style-type: none"> - Großer Feldberg - Freibad - Falknerei auf dem Großen Feldberg
Usingen	<ul style="list-style-type: none"> - Naturbadesee Hattsteinweiher - Taunusbad (Hallenbad)
Wehrheim	<ul style="list-style-type: none"> - Freibad - Familienfreizeitpark Lochmühle
Weilrod	<ul style="list-style-type: none"> - Vogelburg Hochtaunus - Weiltalweg - Golfplatz Altweilnau - Segelflugplatz Riedelbach

Abb.: Freizeiteinrichtungen im Hochtaunuskreis. Quelle: Fortschreibung des NVP für den Hochtaunuskreis 2006, S. 35 mit Ergänzungen

Die Freizeiteinrichtungen im Hochtaunuskreis sind überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Dies gilt insbesondere für die touristischen Hauptziele. Hierbei handelt es sich um

- das Freilichtmuseum Hessenpark (Linie 63, HG Stadtbuslinie 5),
- das Römerkastell Saalburg (HG Stadtbuslinie 5 nur von Bad Homburg aus!),
- den Freizeitpark Lochmühle (Regionalbahnlinie 15/Taunusbahn),
- den Großen Feldberg (Linie 57) und
- den Opel Zoo (Linie 261).

Des Weiteren runden eine Vielzahl an Festen und Märkten sowie Sport- und Freizeitmöglichkeiten im Naturpark Hochtaunus das touristische Angebot ab.

Für das Freizeitziel Weital wurde der „Weitalbus“ (Linie 245) eingerichtet, der an den Wochenenden von Mai bis Oktober mit einem Fahrradanhänger verkehrt. Auf dieses Angebot sowie auf den „Kulturbus“ wird in Kapitel 2.3.5 näher eingegangen.

Die ebenfalls touristisch geprägte Linie 57 stellt eine Verknüpfung von der Endhaltestelle der U3 Oberursel Hohemark zum Feldberg nach Königstein im Taunus dar. Im Gegensatz zum Weitalbus fährt die Linie 57 das ganze Jahr über an allen Wochentagen.

2.2.5.2 Fremdenverkehr

Neben den Freizeiteinrichtungen liefern auch Fremdenverkehrsdaten Hinweise auf die Bedeutung freizeitbezogener Verkehre im Gebiet des Hochtaunuskreises.

Auf Grundlage der Hessischen Gemeindestatistik 2010 wurde folgende Tabelle zusammengestellt, die eine Übersicht über die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Kreisgebiet darstellt.

Kommune	Tourismus (Fremdenverkehr) 2008				Tourismus (Fremdenverkehr) prozentuale Veränderung 2008/2006			
	Durchschnittliches Bettenangebot	Ankünfte	Übernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen	Durchschnittliches Bettenangebot	Ankünfte	Übernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen
Bad Homburg v.d. Höhe, St.	2.639	138.059	520.184	3,8	1,11%	3,87%	-0,44%	-2,56%
Friedrichsdorf, St.	645	41.805	87.639	2,1	-1,83%	2,14%	-3,31%	-4,55%
Glashütten	180	13.446	21.306	1,6	1,69%	6,14%	-1,48%	-5,88%
Grävenwiesbach	222	11.144	22.961	2,1	20,00%	-6,04%	8,02%	16,67%
Königstein im Taunus, St.	1.189	52.906	194.912	3,7	10,09%	5,38%	-11,43%	-15,91%
Kronberg im Taunus, St.	407	28.895	58.609	2	-24,49%	0,98%	-10,91%	-13,04%
Neu-Anspach	142	8.013	13.300	1,7	-11,80%	-5,96%	-2,70%	6,25%
Oberursel (Taunus), St.	1.109	68.384	145.503	2,1	5,22%	4,30%	4,28%	0,00%
Schmitten	909	39.485	104.659	2,7	1,11%	0,89%	4,89%	8,00%
Steinbach (Taunus), St.	211	9.145	23.263	2,5	-0,94%	-3,07%	-3,52%	-3,85%
Usingen, St.	124	5.299	12.127	2,3	1,64%	-14,01%	3,20%	21,05%
Wehrheim	75	1.479	4.350	2,9	10,29%	-7,50%	27,49%	38,10%
Weilrod	352	11.147	22.367	2	5,71%	-1,62%	1,25%	5,26%
Hochtaunuskreis	8.204	429.207	1.231.180	2,9	1,31%	2,45%	-1,99%	-3,33%
Reg.-Bez. Darmstadt	118.639	7.730.636	16.364.498	2,1	12,27%	7,12%	6,88%	0,00%
Hessen	228.194	11.517.740	27.325.733	2,4	23,76%	8,84%	9,20%	0,00%

Abb.: Fremdenverkehr im Hochtaunuskreis, Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2010

Die Übernachtungszahlen lassen nicht erkennen, dass aus dem Fremdenverkehr trotz steigender Zahlen in Hessen allgemein im Hochtaunuskreis im Speziellen ein wesentliches Nachfragepotential erwachsen würde, welches bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV im Kreis gesondert zu beachten wäre. Der zu verzeichnende geringe Rückgang bei den Übernachtungen (Anzahl und durchschnittliche Aufenthaltsdauer) zwischen 2006 und 2008 wird sicherlich keine spürbaren Auswirkungen auf die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen im Kreisgebiet haben.

2.2.6 Motorisierungsgrad

Das hessische Statistische Landesamt²⁹ gibt als Bestand an Kraftfahrzeugen mit amtlichen Kennzeichen am 31. März 2010 für den Hochtaunuskreis den Wert von 653 Personenkraftwagen auf 1.000 Einwohner an. Damit liegt der Wert im Landkreis deutlich über dem Durchschnitt für das Land Hessen, der mit 541 Pkw je 1.000 Einwohner angegeben wird.

	Einwohner zum 31.03.2010	Kfz-Bestand zum 01.01.2010	Kfz pro 1000 Einwohner zum 31.03.2010	Pkw- Bestand zum 01.01.2010	Pkw pro 1000 Ein- wohner zum 31.03.2010
Hochtaunuskreis	226.464	168.222	743	147.904	653
Land Hessen	6.060.732	3.905.719	644	3.279.051	541

Tab.: Motorisierungsgrad – Vergleich Hochtaunuskreis mit Hessen

Die im Vergleich sehr hohe Kaufkraft, die Altersstruktur der Bevölkerung sowie die gerade im Usinger Land deutlich ländliche Ausprägung des Kreises können als Ursachen für diesen hohen Wert vermutet werden.

²⁹ www.statistik-hessen.de

2.2.7 Entwicklung der Beschäftigtenzahlen

Kommune	Beschäftigte am Arbeitsort				Beschäftigte am Wohnort 30.06.2010 (HSL)
	1994 (NVP 2006)	2003 (NVP 2006)	30.06.2010 (HSL)	Veränderung in % 2010 zu 2003	
Bad Homburg v.d. Höhe, St.	26.168	27.722	28.871	4,14%	17.032
Friedrichsdorf, St.	7.357	6.676	6.814	2,07%	8.344
Glashütten	-	334	370	10,78%	1.583
Grävenwiesbach	-	624	694	11,22%	1.893
Königstein im Taunus, St.	3.667	3.703	4.428	19,58%	4.595
Kronberg im Taunus, St.	5.851	9.044	10.323	14,14%	5.196
Neu-Anspach	-	1.975	1.950	-1,27%	5.494
Oberursel (Taunus), St.	15.695	16.595	17.155	3,37%	14.696
Schmitten	-	1.296	1.244	-4,01%	3.029
Steinbach (Taunus), St.	-	1.068	969	-9,27%	3.359
Usingen, St.	-	2.835	2.713	-4,30%	4.468
Wehrheim	-	1.320	1.397	5,83%	3.055
Weilrod	-	807	511	-36,68%	2.233
Hochtaunuskreis	69.588	73.999	77.439	4,65%	74.977

Abb.: Entwicklung der Zahl sozialversicherungspflichtig beschäftigter Einwohner am Arbeitsort 2003 – 2010 und Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Einwohner am Wohnort 2010

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Hochtaunuskreis ist zwischen 2003 und 2010 um fast fünf Prozent gestiegen. Die Entwicklungen in den einzelnen Kommunen weisen jedoch deutliche Unterschiede auf.

Während in acht Kommunen positive Entwicklungen zu beobachten waren (z.B. in Königstein und Wehrheim), hatten andere Kommunen im Beobachtungszeitraum deutliche Verluste hinzunehmen (allen voran die Gemeinden Weilrod mit einem prozentualen Rückgang von 36,68%).

2.2.8 Entwicklung der Pendlerströme

Kommune	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Pendler über die Gemeindegrenzen am 30.06.2006			Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Pendler über die Gemeindegrenzen am 30.06.2008		
	Ein-pendler	Aus-pendler	Pendler-saldo	Ein-pendler	Aus-pendler	Pendler-saldo
Bad Homburg v.d. Höhe, St.	22.190	10.666	11.524	22.962	11.123	11.839
Friedrichsdorf, St.	4.663	6.558	-1.895	5.159	6.689	-1.530
Glashütten	206	1.468	-1.262	236	1.449	-1.213
Grävenwiesbach	413	1.681	-1.268	499	1.698	-1.199
Königstein im Taunus, St.	3.262	3.634	-372	3.499	3.666	-167
Kronberg im Taunus, St.	9.387	4.135	5.252	9.285	4.158	5.127
Neu-Anspach	1.166	4.726	-3.560	1.243	4.787	-3.544
Oberursel (Taunus), St.	12.348	10.506	1.842	13.304	10.845	2.459
Schmitten	722	2.485	-1.763	768	2.553	-1.785
Steinbach (Taunus), St.	766	3.075	-2.309	729	3.119	-2.390
Usingen, St.	1.846	3.491	-1.645	1.869	3.624	-1.755
Wehrheim	943	2.616	-1.673	984	2.642	-1.658
Weilrod	356	1.953	-1.597	264	1.986	-1.722
Hochtaunuskreis	58.268	56.994	1.274	60.801	58.339	2.462
Reg.-Bez. Darmstadt	975.916	824.157	151.759	1.012.876	859.625	153.251
Hessen	1.425.270	1.297.978	127.292	1.483.128	1.356.097	127.031

Abb.: Entwicklung der Pendlerströme 2006 – 2008, Quelle: HSL

Der Vergleich der Pendlerbewegungen auf Gemeindeebene zwischen den Jahren 2006 und 2008 zeigt nur in Ausnahmefällen größere Veränderungen bezüglich des Saldos innerhalb des Betrachtungszeitraums. Dabei weisen die Veränderungen unterschiedliche Vorzeichen auf. Während z.B. in Friedrichsdorf durch einen Anstieg der Einpendlerzahlen das negative Pendlersaldo deutlich geringer wurde, ist der Überschuss an Auspendlern in Bad Homburg oder auch in Oberursel im gleichen Zeitraum angestiegen.

Als kreisweiter Trend lässt sich ein Anstieg des Auspendlerüberschusses von im Saldo + 1.274 im Jahr 2006 auf + 2.462 im Jahr 2008 feststellen. Aus einem erhöhten Pendlersaldo lässt sich von der Tendenz her auf eine steigende Nachfrage nach kreisgebietsübergreifenden Verkehren schließen (z. B. Taunusbahn, U2, U3).

2.2.9 Öffentliche Infrastruktur – Schülerbeförderung

Das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum wird zumeist maßgeblich durch die Bedürfnisse der Schülerbeförderung geprägt. Wichtige Bestimmungsgröße für die Nachfrage nach Beförderungsleistungen sind dabei die Schülerzahlen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch das Thema demographischer Wandel von Bedeutung, da eine der Konsequenzen des sich verändernden Altersaufbaus der Gesellschaft zwangsläufig auch ein Rückgang der Schülerzahlen sein wird.

Weniger Schüler bedeuten für den Aufgabenträger weniger Einnahmen durch die Schülerbeförderung. Und da die verbleibenden Schüler nach wie vor zu den Schulen befördert werden müssen, stehen den rückläufigen Beförderungszahlen und Einnahmen in der Regel keine Einsparmöglichkeiten in Bezug auf das erforderliche Fahrtenangebot gegenüber.

2.2.9.1 Entwicklung der Schülerzahlen

Die Entwicklung der Schülerzahlen in den kommenden Jahren soll anhand der Daten aus dem Schulentwicklungsplan 2012 des Hochtaunuskreises³⁰ aufgezeigt werden.

Für das Schuljahr 2011/2012 stellt sich das Schüleraufkommen des Hochtaunuskreises (HTK) wie folgt dar:

Schüleraufkommen	Schuljahr 2011/2012
Schüler an Schulen des HTK gemäß amtlicher Statistik	28.609
Schüler aus anderen Landkreisen, die öffentliche Schulen im HTK besuchen	2.005
Schüler aus dem HTK, die öffentliche Schulen im HTK besuchen	26.604
Schüler aus dem HTK, die öffentliche Schulen in anderen Landkreisen besuchen	1.717
Schüler aus dem HTK, die private Schulen besuchen	2.664
Gesamtschüleraufkommen HTK	30.985

Abb.: Schüleraufkommen, Quelle: Schulentwicklungsplan HTK 2012, S. 82

³⁰ verabschiedet am 12.11.2012 durch den Kreistag des Hochtaunuskreises

Bezüglich der die Kreisgrenzen überschreitenden Schülerströme lässt sich anhand des Schulentwicklungsplanes feststellen, dass sich die Wohnorte der Schüler, die von außerhalb Schulen in Trägerschaft des Hochtaunuskreises besuchen, auf alle umliegenden Landkreise verteilen.

Was hingegen die Schüler mit Wohnort im Hochtaunuskreis angeht, so lässt sich bei der Wahl einer Schule außerhalb des Kreises eine klare Fokussierung die Stadt Frankfurt am Main feststellen. Dies gilt sowohl für die weiterführenden Schulen als auch in besonderem Maße für die beruflichen Schulen.

Zur Entwicklung der Schülerzahlen im Bereich der Grundschulen können aus dem Schulentwicklungsplan folgende Aussagen entnommen werden:

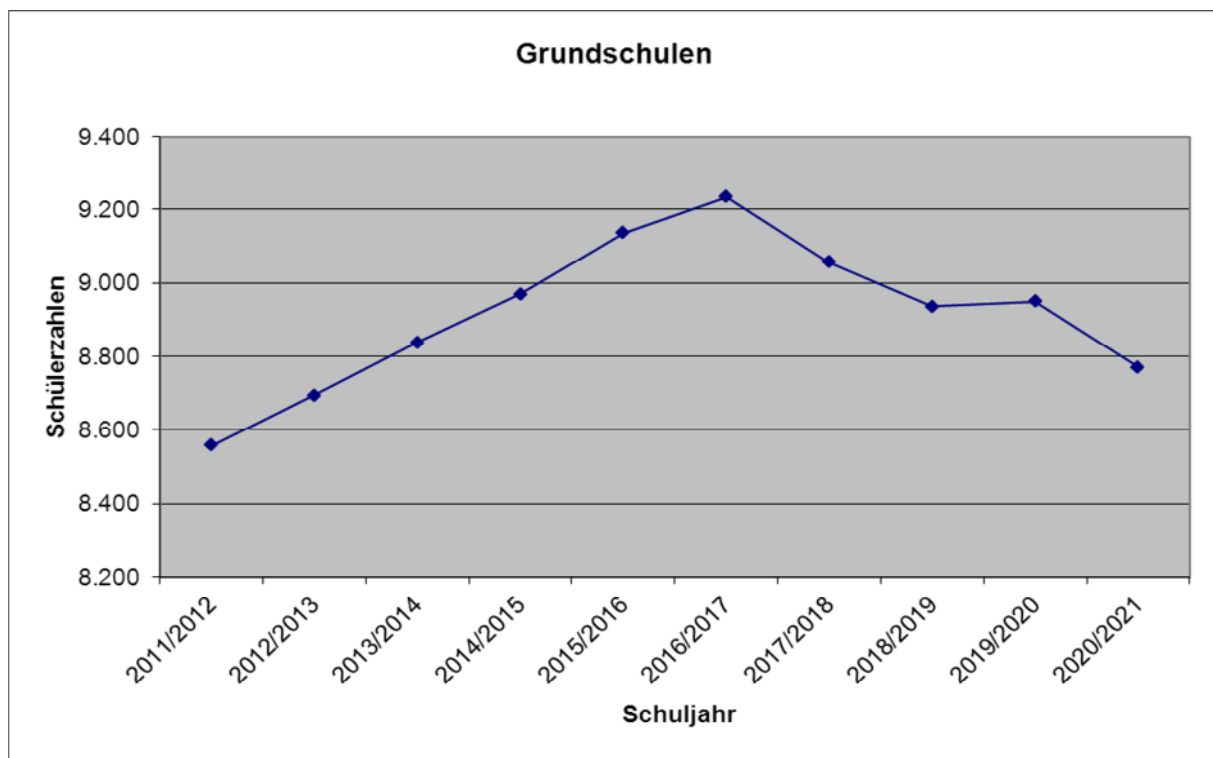


Abb.: Entwicklung der Schülerzahlen der Grundschulen im Hochtaunuskreis bis zum Schuljahr 2020/2021, Quelle: Schulentwicklungsplan HTK 2012, S. 51ff

Die Prognose sagt für die kommenden Jahre ein kontinuierliches Ansteigen der Schülerzahlen voraus – von 8.558 Grundschulern im Schuljahr 2011/2012 bis hin zu 9.234 Grundschulern im Schuljahr 2016/2017. Das Schuljahr 2016/2017 markiert allerdings die Trendwende, denn in den nachfolgenden Jahren sind die Zahlen wieder rückläufig; sie liegen aber zum Ende des Prognosezeitraums mit 8.770 Grundschulern immer noch über dem Ausgangswert 2011/2012.

Für die einzelnen Grundschulstandorte liegen Prognosewerte bis zum Schuljahr 2018/2019 vor. Deren Auswertung (vgl. Anhang II) zeigt, dass sich die Standorte durchaus unterschiedlich entwickeln.

Was die weiterführenden Schulen im Hochtaunuskreis angeht, zeigt sich im Vergleich mit den Grundschulen ein anderer, über den Prognosezeitraum hinweg (fast) kontinuierlich verlaufender Trend:

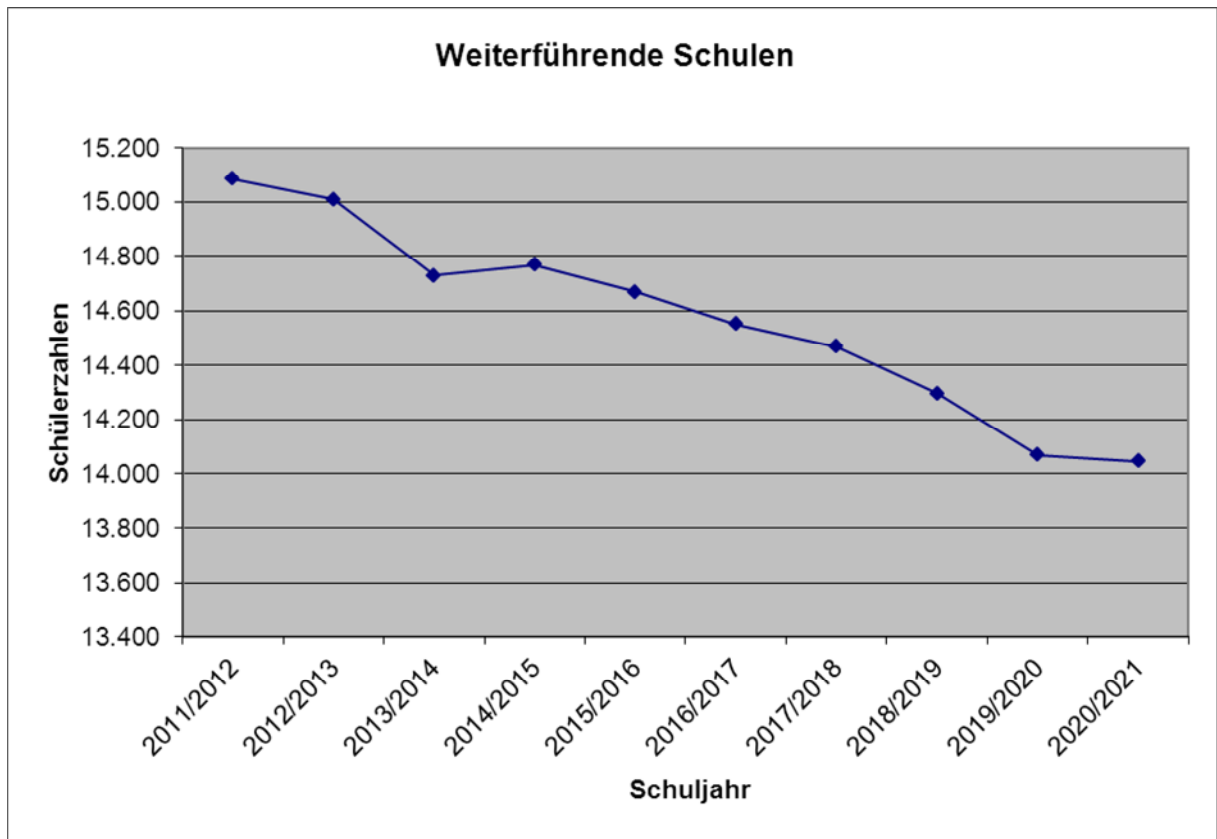


Abb.: Entwicklung der Schülerzahlen der weiterführenden Schulen im Hochtaunuskreis bis zum Schuljahr 2020/2021, Quelle: Schulentwicklungsplan HTK 2012, S. 51ff

Besuchen im Schuljahr 2011/2012 laut Schulentwicklungsplan noch etwas über 15.000 Schüler die weiterführenden Schulen, so werden es im Schuljahr 2020/2021 voraussichtlich nur noch knapp über 14.000 sein.

Weiterführende Schulen			
Haupt- und Realschulen	2011/2012	Prognose 2018/2019	Veränderung zu 2011/2012
Friedrich-Stoltze-Schule, Königstein 1) 3)	321	222	-99
Erich Kästner-Schule, Oberursel 1)	465	465	0
Konrad-Lorenz-Schule, Usingen 1)	487	348	-139
Max-Ernst-Schule, Weilrod 1) 3)	477	371	-106
Gesamtschulen			
Gesamtschule am Gluckenstein, Bad Homburg 2)	653	625	-28
Philipp-Reis-Schule, Friedrichsdorf 2)	1.779	1.806	27
Altkönigschule, Kronberg 1) 3)	1.282	1.331	49
Integrierte Gesamtschule Stierstadt, Oberursel 1) 3)	820	1.001	181
Adolf-Reichwein-Schule, Neu-Anspach 1)	1.556	1.241	-315
Gymnasien			
Humboldtschule, Bad Homburg 2)	1.757	1.716	-41
Kaiserin-Friedrich-Gymnasium, Bad Homburg 2)	1.447	1.358	-89
Taunusgymnasium, Königstein 1) 3)	1.200	1.307	107
Gymnasium Oberursel, Oberursel 1)	1.539	1.489	-50
Christian-Wirth-Schule, Usingen 1)	1.302	1.018	-284

Abb.: Entwicklung weiterführender Schulen nach Schulstandorten bis zum Schuljahr 2018/2019,
Quelle: Schulentwicklungsplan HTK 2012, S. 55 ff.

1) Schule durch VHT-Verkehre angeschlossen; 2) Schule durch Stadtbus HG angebunden; 3) Schule durch sonstige Verkehre angeschlossen (z. B. RMV, benachbarte Aufgabenträger)

Die Betrachtung der einzelnen Schulstandorte bis zum Jahr 2018/2019 zeigt allerdings auf, dass trotz des generellen Trends einige Schulstandorte in den kommenden Jahren noch mit steigenden Schülerzahlen rechnen dürfen. Bleiben die Zahlen anderer Standorte relativ konstant, so werden andere Schulen hingegen in Zukunft wohl von deutlich weniger Schülern besucht.

2.2.9.2 *Entwicklungstrends im Bereich der Schülerbeförderung*

Neben der Entwicklung der Schülerzahlen sind für die künftige Ausgestaltung der Schülerbeförderung auch eine Reihe weiterer Trends relevant und müssen daher von einem ÖPNV-Aufgabenträger im Auge behalten werden.

Hierzu gehören beispielsweise folgende Entwicklungstrends:

- die zunehmende Konzentration von Schulstandorten (Zusammenlegung von Schulen, Schließung von Schulen)³¹,
- die Zunahme des „Schultourismus“³²,
- in engem Zusammenhang mit dem „Schultourismus“, die zunehmende Spezialisierung der Schulstandorte,
- die Entwicklung der Schulformen (G8/G9, etc.),
- die Umsetzung des Themas Schule und Inklusion,
- die Entwicklung der gesetzlichen Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung und
- der Trend hin zu mehr Ganztags- und Betreuungsangeboten und die sich dadurch verändernden Schulanfangs- und Endzeiten.

Die Bandbreite der angeführten Beispiele lässt bereits erkennen, dass es sich bei der Thematik Schülerbeförderung um einen Aspekt des Gesamtsystems ÖPNV handelt, mit dem sich die Aufgabenträger auch in den kommenden Jahren intensiv beschäftigen werden müssen.

Der Nahverkehrsplan kann beispielsweise dadurch einen Beitrag zur künftigen Sicherung des Schülerverkehrs leisten, dass er konkrete (Qualitäts-)Anforderungen an die Beförderung von Schülern im Hochtaunuskreis definiert. Eine solche Definition von Standards für die Schülerbeförderung wird in Kapitel 4.8.3 vorgenommen.

³¹ Laut Schulentwicklungsplan im Hochtaunuskreis in den kommenden Jahren jedoch keine Schließungen zu erwarten.

³² D.H. für den Besuch einer weiterführenden Schule wird in zunehmendem Maße nicht mehr der nächstgelegene Schulstandort, sondern ein anderer Schulstandort, der sich z.B. durch eine bestimmte Schwerpunktsetzung auszeichnet, gewählt.

2.3 ÖPNV-Angebot

Auf den nachfolgenden Seiten wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis, das sich aus dem schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV), dem regionalen und lokalen Busverkehr sowie aus flexiblen und ergänzenden Verkehren zusammensetzt, beschrieben. Dargestellt werden auch die Stadtverkehre der Städte Oberursel (Taunus), Friedrichsdorf und Kronberg im Taunus. Darüber hinaus wird noch ein kurzer Überblick über das Stadtbusangebot der Stadt Bad Homburg geliefert.

Wie sich das ÖPNV-Bestandsangebot in Bezug auf die qualitativen Aspekte wie z.B. die Bedienungs- und Verknüpfungsqualität beurteilen lässt, wurde im Rahmen des in Kapitel 0 beschriebenen Soll-Ist-Abgleichs untersucht.

2.3.1 Schienenverkehr

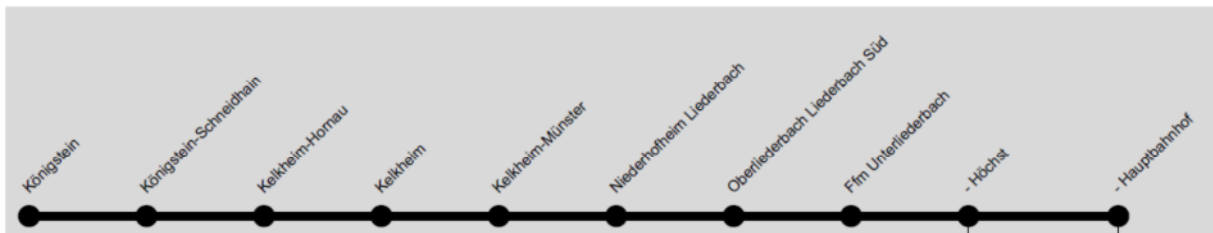
Die schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel stellen das Rückgrat des öffentlichen Verkehrsnetzes dar. Ihre Funktion ist es, entlang der Hauptachsen schnelle, komfortable Verbindungen zwischen den Nachfrageschwerpunkten herzustellen.

Das Verbandsgebiet des VHT wird durch folgende SPNV-Linien erschlossen:

Liniennummer	Linienverlauf
Regionalbahnen	
RB 12	Königsteiner Bahn: Königstein - Frankfurt Höchst - Frankfurt Hbf
RB 15	Taunusbahn: Brandoberndorf - Grävenwiesbach - Usingen - Bad Homburg - Frankfurt Hbf
RB 16	Friedberg - Friedrichsdorf
S-Bahn	
S 4	Kronberg - Frankfurt Hbf - Langen - Darmstadt Hbf
S 5	Friedrichsdorf - Bad Homburg - Frankfurt Messe - Frankfurt Hbf - Frankfurt Süd
U-Bahn	
U 2	Bad Homburg Gonzenheim - Ffm Nieder-Eschbach - Heddenheim - Hauptwache - Südbahnhof
U 3	Oberursel Hohemark - Oberursel Bahnhof - Ffm Heddenheim - Hauptwache - Südbahnhof

Abb.: SPNV-Linien im Hochtaunuskreis

2.3.1.1 Linie 12 – „Königsteiner Bahn“



Die „Königsteiner Bahn“ verbindet die am Südrand des Hochtaunuskreises liegende Stadt Königstein im Taunus mit der Metropole Frankfurt am Main. Während auf der Linie von Montag bis Freitag ein durchgängiger 30-Minuten-Takt vorliegt, wird an den Wochenenden und Feiertagen ein Stundentakt angeboten. An allen Tagen endet der Betrieb gegen 22:30 Uhr. Betriebsstart ist gegen 5:00 Uhr. An Sonn- und Feiertagen startet die erste Bahn jedoch erst zwei Stunden später.

2.3.1.2 Linie 15 – „Taunusbahn“



Die Taunusbahn erschließt den nördlichen Teil des Hochtaunuskreises mit dem Schienenverkehr und bietet im Berufsverkehr direkte Fahrten zum Metropolkern Frankfurt an. Im südlichen Teil des Kreises stellt sie eine Ergänzung zu den vorhandenen S-Bahn-Linien dar. Auch die Taunusbahn ist von einem guten regelmäßigen Bedienungsangebot geprägt. So ist ein Grundtakt von 60 Minuten an jedem Tag der Woche gegeben. Dieser wird von Montag bis Samstag in der Haupt- und Nebenverkehrszeit auf einen 30-Minuten-Takt ausgeweitet. Auf der Taunusbahn werden an allen Tagen Fahrten bis 24:00 Uhr angeboten.

2.3.1.3 Linie 16



Linie 16 verbindet die beiden Mittelzentren Friedrichsdorf im Hochtaunuskreis und Friedberg im Wetteraukreis miteinander. Die Linie verkehrt an allen Wochentagen in einem Stundentakt von ca. 5:00 Uhr bis 22:00 Uhr. Lediglich an Sonn- und Feiertagen ist Betriebsbeginn erst gegen 9:30 Uhr.

In direkter Verlängerung zu Linie 16 verläuft Linie 32 von Friedberg nach Nidda, die den Nordwesten des Wetteraukreises mit dem Schienenverkehr erschließt.

2.3.1.4 S-Bahn-Linie S 4

Die S-Bahn-Linie S 4 stellt für die Stadt Kronberg fast rund um die Uhr eine sehr gute Verbindung zum Metropolkern Frankfurt dar. Die Linie verkehrt an allen Tagen mindestens in einem durchgängigen Stundentakt. Von Montag bis Samstag wird der Stundentakt in der Hauptverkehrszeit auf einen 30-Minuten-Takt ausgeweitet.

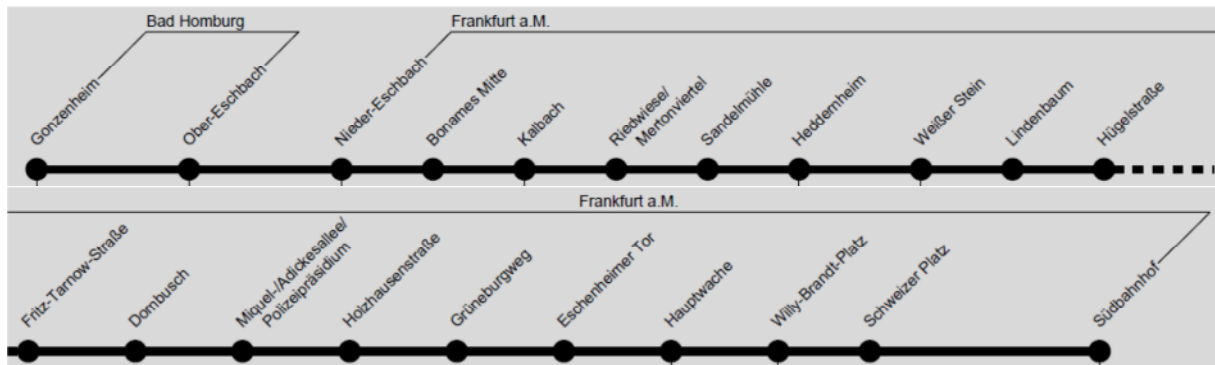
Lediglich in den Morgenstunden zwischen 1:30 und 4:30 Uhr wird der Betrieb ausgesetzt.

2.3.1.5 S-Bahn-Linie S 5



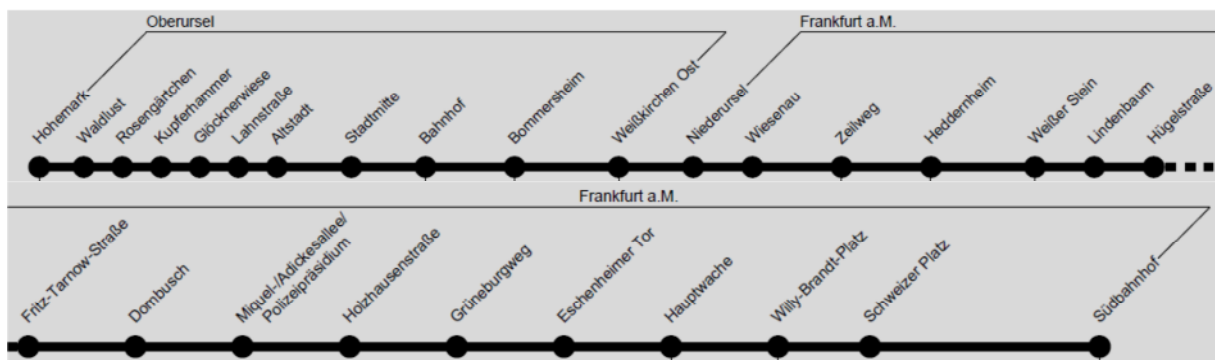
Neben der Taunusbahn stellt die S-Bahn-Linie S 5 vor allem für den südlichen Hochtaunuskreis eine sehr wichtige Verbindung nach Frankfurt am Main her. Auch hier wird wie bei der Linie S 4 der Betrieb lediglich in den Morgenstunden zwischen 1:00 Uhr und 4:30 Uhr ausgesetzt. Die Bedienungshäufigkeit ist jedoch noch etwas stärker ausgeprägt. Von Montag bis Freitag in der Haupt- und Nebenverkehrszeit besteht ein 15-Minuten-Takt. An den anderen Tagen verkehrt die S-Bahn zu diesen Zeiten in alle 30 Minuten. In der Spätverkehrszeit wird an allen Tagen noch ein Stundentakt angeboten.

2.3.1.6 U-Bahn-Linie U 2



Die von der VGF (Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main) betriebene U-Bahn-Linie U 2 tangiert mit den Halten Bad Homburg Gonzenheim und Ober-Eschbach das Untersuchungsgebiet. Diese Verkehrsleistung wird in Kooperation mit dem RMV von den Aufgabenträgern Frankfurt/Main und Bad Homburg bestellt. Sie bietet Fahrgästen aus dem Hochtaunuskreis insbesondere die Möglichkeit, ohne große Umwege in die nördlichen Stadtteile von Frankfurt zu gelangen.

2.3.1.7 U-Bahn-Linie U 3



Mit dem Abschnitt zwischen Weißkirchen Ost und Oberursel Hohemark durchquert mit der U 3 eine weitere von der VGF betriebene U-Bahn-Linie, vom Frankfurter Südbahnhof kommend, das Kreisgebiet. Diese Verkehrsleistung wird in Kooperation mit dem RMV von den Aufgabenträgern Frankfurt/Main und Hochtaunuskreis bestellt. Nicht nur als Alternativverbindung zur S-Bahn in Richtung Frankfurt, sondern auch als Rückgrat für die Erschließung der Stadt Oberursel erfüllt die Linie damit eine wichtige verkehrliche Funktion für den Hochtaunuskreis.

2.3.2 Buslinien im regionalen und lokalen Verkehr

Buslinien im regionalen und lokalen Verkehr sind gemäß Fahrplanbuch 2011:

Linien- nummer	Linienverlauf
Lokal- und Regionalbusse	
50	Grävenwiesbach Bf - Weilrod - Schmitten - Oberursel - Bad Homburg Bf
57	Königstein Bf - Großer Feldberg - Oberursel-Hohemark
59	Grävenwiesbach Bf - Usingen - Neu-Anspach - Wehrheim - Friedrichsdorf Bf
n34	Bad Homburg - Usingen - Westerfeld - Neu-Anspach - Bad-Homburg
60	(Usingen -) Neu-Anspach Bf - Arnoldshain
62	(Cratzenbach -) Hasselbach - Usingen - Neu-Anspach
63	Wehrheim - Obernhain - Hessenpark - Neu-Anspach
64	Usingen - Eschbach - Kransberg - Wehrheim
65	Michelbach - Eschbach - Kransberg - Wehrheim
66	Kransberg - Michelbach - Usingen
67	AST Usingen: Bahnhof - Krankenhaus - Pestalozzistraße
68	Grävenwiesbach - Laubach (- Mönstadt)
80	(Riedelbach -) Arnoldshain - Königstein - Falkenstein / Oberursel-Hohemark
81	(Grävenwiesbach -) Riedelbach Schule - Waldems - Glashütten - Königstein Bf
82	(Usingen -) Hunoldstal - Rod an der Weil (- Winden)
83	Schloßborn - Glashütten
84	Königstein Bf - Falkenstein - Königstein Stadtmitte - Steinweg - Bf - Stadtmitte
85	Königstein Stadtmitte - Mammolshain - Kronberg Bf
223	Idstein - Heftrich - Glashütten - Königstein
245	Oberursel-Hohemark - Weilburg Bahnhof (Weiltabus)
251	Frankfurt Nordwestzentrum - Oberursel - Steinbach - Kronberg Berliner Platz
252	Oberursel - Steinbach - Eschborn - Frankfurt Rödelheim
253	Königstein Stadtmitte - Höchst Bahnhof
261	Königstein - Kronberg - Oberursel - Bad Homburg Bf
263	Hofheim Bf - Kelkheim Bf - Königstein Stadtmitte
289	Weilburg - Weilmünster - Grävenwiesbach Bf (Schnellbus)
803	Königstein Stadtmitte - Bad Soden Altenhain - Neuenhain - Sulzbach MTZ
804	Königstein Stadtmitte - Kelkheim - Liederbach - Sulzbach MTZ (- Ffm Industriepark Höchst Tor Ost)
805	Königstein Stadtmitte - Schloßborn - Ehlhalten - Eppstein Bahnhof / Kreisaltenpflegeheim
811	Königstein - Bad Soden - Sulzbach - Schwalbach Friedrich-Ebert-Schule
815	Eppstein - Fischbach/Ruppertshain - Eppenhain / Königstein
FB-16	Friedrichsdorf Bf - Friedberg - Bad Nauheim - Usingen

Abb.: regionale und lokale Buslinien im Hochtaunuskreis, Fahrplanjahr 2011

Die obenstehende Aufzählung umfasst sowohl die lokalen Buslinien, für die der VHT als Aufgabenträger zuständig ist, die regionalen Buslinien, bei denen die Zuständigkeit beim RMV liegt, als auch die Linien benachbarter Aufgabenträger, die im Hochtaunuskreis unterwegs sind.

Für den Integrierten NVP des Hochtaunuskreises sind zusätzlich die Stadtbusangebote der Städte Oberursel (Taunus), Friedrichsdorf und Kronberg im Taunus von Bedeutung. Diese sind in folgender Tabelle dargestellt:

Liniennummer	Linienverlauf
Stadtverkehr Oberursel (Taunus)	
41	Oberstedten - Stierstadt - Weißkirchen Ost
42	Oberursel Hauptfriedhof - Bommersheim - Weißkirchen Ost
44	Oberursel Bahnhof - Stierstadt - Weißkirchen - Bommersheim - Oberursel Bahnhof
45	Oberstedten Weinbergstraße - Im Heidegraben - Oberursel Bahnhof
46	Oberstedten - Bommersheim - Stierstadt IGS
47	Oberursel An der Heide - Bommersheim - Oberursel Erich-Kästner-Schule
48	Oberursel An der Waldlust - Taunusstraße - Stierstadt IGS
49	Stierstadt IGS - Im Rosengärtchen - Oberstedten Weinbergstraße
n31	Nachtbus Frankfurt Konstablerwache nach Oberursel
Stadtverkehr Friedrichsdorf	
53	Friedrichsdorf Bf - Burgholzhausen Weinstr. - Bf - Dillingen - Köppern - Friedrichsdorf Bahnhof
54	Köppern - Friedrichsdorf - Bad Homburg
n35	Bad Homburg Hesserring - Friedrichsdorf (und zurück)
55	Köppern Linde - Bad Homburg Amtsgericht (Schülerverkehr)
Stadtbus Kronberg im Taunus	
71	Waldschwimmbad - Rosenhof - Bahnhof - Berliner Platz - Kronberg Süd - Bahnhof
72	Am Weidengarten - Dalles - Bahnhof - Berliner Platz - Roter Hang - Berliner Platz
73	Altkönig-Stift - Bahnhof - Berliner Platz - Königsteiner Straße - Viktoriastraße
74	Bahnhof Kronberg - Kronthal - Bad Soden Kreiskrankenhaus
75	Kronberg - Schönberg - Oberhöchststadt
76	Kronberg Bahnhof - Kronberg alle Ziele

Abb.: Stadtbusangebot der Städte Oberursel (Taunus), Friedrichsdorf und Kronberg im Taunus, Fahrplanjahr 2011

2.3.3 Stadtbusangebot der Stadt Bad Homburg

Das Stadtbusangebot der Sonderstatusstadt Bad Homburg v.d. Höhe sind in folgender Tabelle aufgelistet:

Liniennummer	Linienverlauf
Stadtbusverkehr Bad Homburg v.d. Höhe	
1	Hirschgarten/Gotisches Haus - Dornholzhausen - Bahnhof - Gonzenheim - Ober Eschbach
11	Hirschgarten/Gotisches Haus - Dornholzhausen - Bahnhof - Gonzenheim - Ober Eschbach
2	Eichenstahl - Kirdorf - Bahnhof - Gonzenheim - Ober Eschbach - Ober Erlenbach/Ahlweg
12	Eichenstahl - Kirdorf - Bahnhof - Gonzenheim - Ober Eschbach - Ober Erlenbach/ Gewerbegebiet
3	Mariannenweg - Berliner Siedlung - Bahnhof - Kirdorf - Waldfriedhof
4	Gartenfeld - Bahnhof - Schanze - Gotenstraße - K.-F.-Promenade/Seedammweg
5	Gonzenheim - Bahnhof - Kurhaus - Saalburg
6	Sportzentrum Nordwest - Tiefenbachwiesen - Kirdorf - Bahnhof - Steinkaut
7	Nesselbornfeld - Markt - Bahnhof b - Gewerbegebiet Mitte - Oberursel/Oberstedten
21	Dornholzhausen - Gotisches Haus - Hessenring - Bahnhof
22	Kirdorf - Eichenstahl - Bahnhof - Gonzenheim - Ober Eschbach - Ober Erlenbach/Ahlweg
23	Bahnhof - Kirdorf - Waldfriedhof - Bahnhof
24	Ritter v. Marx-Brücke - Bf - Berl. Siedlung - Mariannenweg - Gartenfeld - Ritter v. Marx- Brücke
25	Ritter v. Marx-Brücke - Bahnhof - Schanze - Ober Eschbach
26	Bahnhof - Steinkaut - Gotenstraße - Schanze - Bahnhof
31	Dornholzhausen - Gotisches Haus - Bahnhof - Steinkaut - Maria-Ward-Schule
32	O. Erlenbach - O. Eschbach - Haberweg - K.-F.-Prom. / Seedammweg - Bf - Gesamtschule
33	O. Erlenbach - O. Eschbach - Haberweg - Seedammweg - Bf - Steinkaut - M.-W.-Schule
34	Nesselbornfeld - Gartenfeld - Mariannenweg - Berliner Siedlung - Bf - Steinkaut - M.-W.- Schule
35	Bahnhof - Kurhaus - Gesamtschule
36	Bahnhof - Berliner Siedlung - Mariannenweg - Dornholzhausen - Gotisches Haus - Gesamtschule
37	Gesamtschule - Dornholzhausen - Gotisches Haus - Mariannenweg - Berliner Siedlung
39	Bahnhof - Gonzenheim - Ober-Eschbach - Ober-Erlenbach - Philipp-Reis-Schule
n32	Frankfurt Konstablerwache - Bad Homburg - Frankfurt Konstablerwache (Nachtbuslinie)

Abb.: Stadtbusangebot der Stadt Bad Homburg, Fahrplanjahr 2011

2.3.4 Flexible Angebotsformen

Angesichts des Umfangs und der Bedeutung, die bedarfsgesteuerte Verkehre mittlerweile im ÖPNV-System des Hochtaunuskreises spielen, muss diese Bedienungsform auch in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Rahmen der Bestandsaufnahme angemessen berücksichtigt werden.

In der Tabelle sind diejenigen Linien aufgelistet, die im Fahrplanjahr 2011 – zumindest teilweise – flexibel bedient wurden:

Fahrplan- gebiet / Linie	Linienweg	Verkehrszeiten			Kosten	Voranmel- dung in min
		Mo-Fr	Sa	So + Feiertag		
50	Grävenwiesbach Bf - Weilrod - Schmitten - Oberursel - Bad Homburg Bf	abends			RMV-Tarif	60
60	(Usingen -) Neu-Anspach Bf - Arnoldshain	ganztägig			RMV-Tarif	60
62	(Cratzenbach -) Hasselbach - Usingen - Neu-Anspach	abends	ganztägig		RMV-Tarif	60
63	Wehrheim - Obernhain - Hessenpark - Neu-Anspach	abends			RMV-Tarif	30
64	Usingen - Eschbach - Kransberg - Wehrheim	abends			RMV-Tarif	60
66	Kransberg - Michelbach - Usingen	ganztägig			RMV-Tarif	60
67	AST Usingen: Bahnhof - Krankenhaus - Pestalozzistraße	ganztägig			RMV-Tarif	30
68	Grävenwiesbach - Laubach (- Mönstadt)	ganztägig			RMV-Tarif	30
74	Bahnhof Kronberg - Kronthal - Bad Soden Kreiskrankenhaus	ganztägig			Komfortzuschlag	30
75	Kronberg - Schönberg - Oberhöchststadt	-	mittags bis abends		Komfortzuschlag	30
76	Kronberg Bahnhof - Kronberg alle Zele	-	mittags bis abends		Komfortzuschlag	keine Anmeldung
80	(Riedelbach -) Arnoldshain - Königstein - Falkenstein / Oberursel-Hohemark	abends			RMV-Tarif	60
81	(Grävenwiesbach -) Riedelbach Schule - Waldems - Glashütten - Königstein Bf	abends			RMV-Tarif	60
82	(Usingen -) Hunoldstal - Rod an der Weil (- Winden)	ganztägig			RMV-Tarif	60
83	Schloßborn - Glashütten	ganztägig			RMV-Tarif	30
84	Königstein Bf - Falkenstein - Königstein Stadtmitte - Steinweg - Bf - Stadtmitte	abends	ganztägig		RMV-Tarif	30
85	Königstein Stadtmitte - Mammolshain - Kronberg Bf	abends		ganztägig	RMV-Tarif	30
Disco-Taxi Usingen*	Das Taxi fährt von allen Haltestellen der regulären AnrufSammelTaxis (AST) in Usingen und den Stadtteilen zur Diskothek "Fun" in Usingen.	Do-Fr: ab 0Uhr	ab 0Uhr	ab 0Uhr	Komfortzuschlag	30

Abb.: Angebot Bedarfsverkehr im Hochtaunuskreis, Fahrplanjahr 2011

* Hinweis: Der Betrieb des Disco-Taxi Usingen wurde mittlerweile eingestellt.

Wie aus der Übersicht hervorgeht, kommen bedarfsgesteuerte Verkehre in vielen Fällen in den Schwachlastzeiten, also in den Tagesrandlagen sowie samstags und sonntags zum Einsatz.

Des Weiteren lässt sich diese Bedienungsform aber auch in Gebieten einsetzen, die generell, sprich auch unter der Woche während der Haupt- und Normalverkehrszeiten, von einer schwachen Verkehrsnachfrage geprägt sind. In diesen Fällen kann auch die Einführung einer reinen bedarfsgesteuerten Linie (AST im Systemverkehr) sinnvoll sein.

Bei den Linien 66, 67 und 83 handelt es sich beispielsweise um solche rein bedarfsgesteuerten Linien, bei denen an allen Bedienungstagen der Woche anstatt „herkömmlicher“ Linienfahrten mit Bussen AST-Verkehre angeboten werden. Bei diesen drei AST-Angeboten verkehren die Fahrzeuge analog zum übrigen Linienverkehr ebenfalls zu festen Fahrplanzeiten. Des Weiteren besteht, wie im „herkömmlichen“ Linienverkehr auch, eine „Haltestellengebundenheit“, d.h. sowohl bei Abfahrt als auch Ankunft werden immer die offiziellen, im Fahrplan ausgewiesenen Bushaltestellen angefahren. Der Unterschied zum herkömmlichen Linienbetrieb liegt bei diesen Angeboten allein in der Tatsache, dass im Vorfeld eine Anmeldung des Fahrtwunsches erfolgen hat. Hierfür muss der Fahrgast in der Zentrale anrufen und dem Disponenten die gewünschte Abfahrtszeit und Starthaltestelle mitteilen.

Eine Anmeldung des Fahrtwunsches hat für den Betreiber den Vorteil, dass eine Fahrt nur dann durchgeführt wird, wenn auch wirklich ein entsprechender Bedarf besteht. In Räumen und Zeitlagen mit schwacher Nachfrage ist ein solches System nicht nur als wirtschaftlich sinnvoll, sondern zudem auch als umweltschonend anzusehen.

Die Anmeldung zur Nutzung einer bedarfsgesteuerten Fahrt muss im Hochtaunuskreis mindestens 60 Minuten vor Fahrtbeginn erfolgen.

2.3.5 Ergänzender Verkehr

Der Weitalbus

Unter dem Motto „Freie Fahrt mit Bus und Rad“ verkehrt die Linie 245, der sogenannte Weitalbus, an den Wochenenden von Mai bis Oktober (siehe Kapitel 2.2.5.1). Nicht nur den Radfahrern, sondern auch Wanderern und anderen Naturfreunden ermöglicht der Weitalbus die Erkundung des Tals.

Der Weitalbus wird von der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLWD) und den Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund betrieben. In Kooperation mit dem Aufgabenträger Bad Homburg wurde der Bus an den Bad Homburger Bahnhof angebunden. Ab der Haltestelle Oberursel-Hohemark stellt der Weitalbus die Fortführung der regional bedeutsamen Linie U3 dar.

Der Weitalweg durchquert den Naturpark Hochtaunus auf einer Strecke von 47,5 Kilometern und bietet Erholung und Erlebnis in reizvoller Natur. Damit man die Fahrt oder Wanderung durch das Weital auch richtig genießen kann, sind die Busse mit Fahrradanhängern ausgestattet. So können Fahrgäste, wenn Sie beispielsweise in Weilburg angekommen sind, ausspannen, die Stadt genießen und abends Ihr Fahrrad in den Anhänger stellen und zu Ihrem Ausgangspunkt zurück fahren.



Kulturbus

„Eine Zeitreise ins ländliche Hessen und anschließend ein Abstecher zu den alten Römern? Der Kulturbus macht’s möglich.“³³ Mit diesen Worten wird für den 2012 (im Probebetrieb) eingeführten Kulturbus geworben. Besucher können an Wochenenden und Feiertagen mit der an diesen Tagen als Kulturbus verkehrenden Stadtbuslinie 5 von Bad Homburg Gonzenheim oder Bad Homburg Bahnhof aus direkt ins Römerkastell Saalburg und weiter in den Hessenpark fahren. An Sonn- und Feiertagen verkehrt der Bus stündlich, an Samstagen vormittags im Zweistunden- und nachmittags im Studentakt.

Wer an Wochenenden und Feiertagen mit der Kulturbuslinie zum Freilichtmuseum Hessenpark anreist und dafür ein tagesgültiges RMV-Ticket an der Kasse vorweist, erhält 20 % Ermäßigung auf den Eintrittspreis.

³³ Flyer der Freilichtmuseum Hessenpark GmbH

2.4 Verkehrsnachfrage im Bestand

Als wichtige Grundlage für die Bewertung des Bestandssystems wurde die derzeit bestehende Nachfragesituation untersucht.

Für die Stationen des SPNV werden für das Jahr 2010 folgende Werte bezüglich der Ein-/Aus- und Umsteiger pro Werktag angegeben:

Name der Station	Regionale Verkehrsmittel	Ein-/Aus-/Umsteiger (2010)
Bad Homburg v.d.H. Bahnhof	RB, S-Bahn, Regionalbus	16.000
Friedrichsdorf Bahnhof	RB, S-Bahn	8.000
Friedrichsdorf-Burgholzhausen Bahnhof	RB	300
Friedrichsdorf-Köppern Bahnhof	RB	600
Friedrichsdorf-Seulberg Bahnhof	RB, S-Bahn	1.200
Grävenwiesbach Bahnhof	RB, Regionalbus	1.000
Grävenwiesbach-Hundstadt Bahnhof	RB	300
Königstein (Taunus) Bahnhof	RB, Regionalbus	1.500
Königstein (Taunus)-Schneidhain Bahnhof	RB	500
Kronberg (Taunus) Bahnhof	S-Bahn, Regionalbus	4.500
Kronberg (Taunus) Süd	S-Bahn, Regionalbus	2.000
Neu-Anspach-Anspach Bahnhof	RB	1.700
Neu-Anspach-Hausen-Arnsbach Hausen (Ts) Bf	RB	900
Oberursel (Taunus) Bahnhof	RB, S-Bahn, Regionalbus	5.700
Oberursel (Taunus)-Stierstadt Bahnhof	S-Bahn	2.600
Oberursel (Taunus)-Weißkirchen-Steinbach Bahnhof	S-Bahn, Regionalbus	3.100
Usingen Bahnhof	RB	2.200
Usingen-Wilhelmsdorf Bahnhof	RB	300
Wehrheim Bahnhof	RB	1.200
Wehrheim Saalburg/Lochmühle Bahnhof	RB	250

Tab.: Verkehrsnachfrage an Stationen

Quelle: Stationsrahmenplan (StaR*), Stand Oktober 2012

Neben den Datengrundlagen aus dem Stationsrahmenplan des RMV (StaR*) standen zudem für die lokalen Busverkehre die Ergebnisse der im Jahr 2010 durchgeführten Verbunderhebung zur Verfügung.

Durch einen Vergleich mit den Daten der Verbunderhebung 2004 konnten im konkreten Einzelfall Entwicklungstrends aufgezeigt werden. Auch konnten die Kennwerte als Basis bei der Entwicklung konkreter Maßnahmen im Rahmen der Angebotskonzeption (vgl. Kapitel 5.1.2.2) herangezogen werden.

2.5 Infrastruktur – Zugangsstellen

Zur Bestandsaufnahme eines NVP gehört nicht nur eine Beschreibung des ÖPNV-Angebotes, sondern auch eine Erfassung der ÖPNV-relevanten Infrastruktur, nämlich

- der Zugangsstellen zum SPNV (Stationen) und
- der Zugangsstellen zum BPNV (Bushaltestellen).

Die Gestaltung und Ausstattung der Zugangsstellen spielt für die Wahrnehmung des ÖPNV aus Kundensicht eine nicht zu unterschätzende Rolle. Der Nahverkehrsplan sollte daher Qualitätsstandards für die Zugangsstellen – insbesondere für die in lokaler Verantwortung stehenden Bushaltestellen – festlegen. Mit der Bestandsaufnahme ist die hierfür erforderliche Datenbasis zu schaffen.

2.5.1 Zugangsstellen zum SPNV

Im Rahmen der Erarbeitung des RNVP hat der RMV eine Reihe von Bestandsaufnahmen und Analysen zu den Verkehrsstationen als Zugang zum SPNV durchgeführt. Dabei wurden neben den Infrastrukturmerkmalen der jeweiligen Verkehrsstation auch die Reisendenfrequenz, die Angebote im sonstigen ÖPNV und die Angebote im individuellen Verkehr betrachtet. Aus der Verknüpfungsfunktion und der Bedeutung als Verkehrsstation wurde eine Typologie abgeleitet und die Anforderungen für die jeweiligen Stationstypen entwickelt. Diese wurden mit dem Bestand abgeglichen und Empfehlungen abgeleitet.

Die Ergebnisse dieser Arbeiten werden hier für die Stationen im Gebiet des VHT mit eingebracht.

Nachfolgend ist eine Auswahl der Attribute Barrierefreiheit, DB-Stationskategorie sowie Ausstattung mit Analgen zur dynamischen Fahrgastinformation dargestellt. Eine Zusammenstellung zahlreicher weiterer Attribute der Stationen des Hochtaunuskreises ist im Anhang (vgl. Anhang III) des Nahverkehrsplans zu finden.

.

RMV-Name	Barrierefreiheit	DB- Stations- Kategorie (2012)	Dynamische Fahrgast- information
Bad Homburg v.d.H. Bahnhof	barrierefrei	3	DFI und DFI im Umfeld
Friedrichsdorf Bahnhof	nicht barrierefrei	4	DFI
Friedrichsdorf-Burgholzhausen Bahnhof	barrierefrei	6	DSA (Ausbau 2013)
Friedrichsdorf-Köppern Bahnhof	barrierefrei	6	DFI
Friedrichsdorf-Seulberg Bahnhof	nicht barrierefrei	5	Dynamischer Schriftanzeiger
Grävenwiesbach Bahnhof	barrierefrei	6	DFI
Grävenwiesbach-Hundstadt Bahnhof	mit Hilfe barrierefrei	6	DFI
Königstein (Taunus) Bahnhof	mit Hilfe barrierefrei	5	nicht vorhanden
Königstein (Taunus)-Schneidhain Bahnhof	barrierefrei	6	nicht vorhanden
Kronberg (Taunus) Bahnhof	barrierefrei	5	DFI
Kronberg (Taunus) Süd	barrierefrei	6	Dynamischer Schriftanzeiger
Neu-Anspach-Anspach Bahnhof	barrierefrei	5	DFI
Neu-Anspach-Hausen-Arnsbach Hausen (Ts) Bf	barrierefrei	6	DFI
Oberursel (Taunus) Bahnhof	barrierefrei	4	Dynamischer Schriftanzeiger
Oberursel (Taunus)-Stierstadt Bahnhof	barrierefrei	5	Dynamischer Schriftanzeiger
Oberursel (Taunus)-Weißkirchen- Steinbach Bahnhof	nicht barrierefrei	5	Dynamischer Schriftanzeiger
Usingen Bahnhof	barrierefrei	6	DFI
Usingen-Wilhelmsdorf Bahnhof	barrierefrei	6	DFI
Wehrheim Bahnhof	barrierefrei	6	DFI
Wehrheim Saalburg/Lochmühle Bahnhof	barrierefrei	6	DFI

Abb.: SPNV-Zugangsstellen im Hochtaunuskreis, Auszug aus dem Stationsrahmenplan

Quelle: Stationsrahmenplan (StaR*), Stand Oktober 2012

2.5.2 Zugangsstellen zum BPNV

Die Zugangsstellen zum straßengebundenen öffentlichen Verkehr (Bus, flexible Bedienformen) weisen je nach Lage (innerorts, außerhalb geschlossener Ortschaften), Funktion und Belastung (Zahl der Ein-, Aus- und Umsteiger) sehr unterschiedliche Ausstattungsmerkmale auf.

Eine anforderungsgerechte Ausstattung sowie eine hohe Aufenthaltsqualität sind insbesondere an den Haltestellen wichtig, denen eine Verknüpfungsfunktion zukommt. Für die hier umsteigenden Fahrgäste muss ein entsprechender Komfort (z.B. Sitzgelegenheit, Wetterschutz) sowie die erforderlichen Informationen (z.B. Liniennetzplan) zur Verfügung gestellt werden.

Eine Auswahl von Haltestellen, denen innerhalb des ÖPNV-Netzes des Kreises eine solche Verknüpfungsfunktion zukommt, ist in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Stadt / Gemeinde	Stadt- / Ortsteil	Haltestelle	
Bad Homburg	Bad Homburg	Bahnhof	
		Kurhaus	
Friedrichsdorf	Friedrichsdorf	Bahnhof	
	Köppern	Bahnhof	
Glashütten	Schloßborn	Gemeindezentrum	
Grävenwiesbach	Grävenwiesbach	Bahnhof	
	Hundstadt	Ortsmitte	
Königstein	Königstein	Bahnhof	
		Kreisel	
		Stadtmitte	
Kronberg	Kronberg	Bahnhof	
		Berliner Platz	
Neu-Anspach	Anspach	Bahnhof	
		Adolf-Reichwein-Schule	
Oberursel	Hausen-Arnsbach	Bahnhof	
	Oberursel	Bahnhof	
	Oberursel	Hohemark	
Schmitten	Schmitten	Weißkirchen/Steinbach Bahnhof	
		Arnoldshain	Schule
		Schmitten	Kirche
Steinbach	Steinbach	Pijnacker Platz	
Usingen	Usingen	Bahnhof	
		Alter Marktplatz	
Wehrheim	Wehrheim	Bahnhof	
		Bahnhof Saalburg/Lochmühle	
Weilrod	Altweilnau	Erbismühle	
		Egertshammer/Landstein	
	Rod a. d. Weil	Rathaus	

Abb.: Haltestellen mit maßgeblicher Verknüpfungsfunktion

2.6 Tarif

Im Hochtaunuskreis gilt seit 1995 auf allen Linien innerhalb des Kreises – sowie in die umliegenden mittel- und südhessischen Gebiete hinein – grundsätzlich der RMV-Verbundtarif. Das Kreisgebiet ist in zwei (Bad Homburg und Usingen) sogenannte A-Tarifgebiete mit den Kennziffern 51 und 52 aufgeteilt.

Die einzelnen A-Tarifgebiete (Großwaben) unterliegen einer weiteren Abstufung und sind nochmals in zusätzliche vierziffrige A-Tarifgebiete (A0-Tarifgebiete) unterteilt. Damit können auch kurze Strecken besser der jeweiligen Preisstufe zugeordnet werden.³⁴

Der Fahrpreis richtet sich grundsätzlich nach Art und Anzahl der befahrenen Tarifgebiete. Für Fahrten innerhalb eines Tarifgebietes (A0) ist die Preisstufe 1 zu bezahlen. Für Fahrten in ein angrenzendes Tarifgebiet wird die Preisstufe 2 (A0+A0 = A1) verlangt.

Für alle anderen Fahrten innerhalb einer Großwabe gilt die Preisstufe 3; weitergehende Verkehre werden – je nach durchfahrenen Großwaben – mit den Preisstufen 4 bis 6 berechnet. Die Preisstufe 7 deckt tariflich den gesamten RMV-Verbundraum mit Ausnahme der Übergangstarifgebiete ab.

Eine Übersicht über die Höhe der Fahrpreise soll die nachfolgend abgebildete Preisliste für Einzelfahrkarten liefern:

Einzelfahrkarten		Preisstufe (räumlicher Geltungsbereich)							(17: Übergangsverkehr ¹⁾	Tarifgebiet 65 Wiesbaden/Mainz	RNV-Übergangsverkehr
		1 (A0)	2	3 (A)	4	5	6	7 (17)			
Einzelfahrt	Erwachsene	1,70	2,10	2,50	4,10	7,30	10,50	13,50	2,50	5,80	
	Erwachsene, mit BahnCard ²					5,50	7,90	10,15		4,35	
	Kinder ³	1,00	1,25	1,50	2,45	4,40	6,30	8,10	1,50	3,50	
	Kinder ³ , mit BahnCard ²					3,30	4,75	6,10		2,60	
Kurzstrecke K1; 1.000 m	Erwachsene	1,20									
	Kinder ³	0,70									
K4; 1.500 m	Erwachsene		1,55						1,55		
	Kinder ³		0,95						0,95		
K2; 2.000 m auch tarifgrenzüberschreitend	Erwachsene			1,60							
	Kinder ³			0,95							
Einzelzuschlag je Fahrt ⁴		2,00	2,00	2,00	2,00	4,00	6,00	8,00	2,00	4,00	

Abb.: RMV-Preisliste Einzelfahrkarten, gültig ab 11. Dezember 2011, Preise in Euro. Quelle: rmv.de

Der Regionale Nahverkehrsplan des RMV³⁵ konstatiert Handlungsbedarf zur strukturellen Weiterentwicklung des Verbundtarifes. Defizite der bisherigen Tarifgestaltung werden dabei insbesondere in den bei einem Flächenzonentarif immer dann, wenn Tarifgrenzen überschritten werden, entstehenden Preissprüngen gesehen. Durch die vergleichsweise geringe Anzahl an Preisstufen im RMV machen sich Preissprünge insbesondere dann für den Kunden bemerkbar, wenn nur kurze Fahrten über die Tarifgrenze durchgeführt werden.

Die Struktur der Tarifgebiete, die sich an den Gebietskörperschaftsgrenzen ausrichtet, führt zudem dazu, dass Relationen mit annähernd gleicher Entfernung unter-

³⁴ <http://www.rmv.de/coremedia/generator/RMV/Tickets/Tarifgesamtplan>

³⁵ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 150

schiedlich bepreist werden beziehungsweise Relationen mit unterschiedlicher Entfernung gleiche Preise erhalten.

Das starre strukturelle Gefüge des heutigen Tarifs führt in einigen Fällen zum Ausbrechen aus dem Tarif in Form von lokalen Subventionen, was zu Intransparenz führt.

Mit Blick auf die bestehenden Defizite und den konstatierten Handlungsbedarf streben der RMV und seine lokalen Partner eine Reform der Tarifstruktur an (vgl. Kap. 5.4.3).

2.7 Weitere Kennwerte

Als weitere Kennwerte zur Beschreibung der Bestandssituation sollen im Folgenden die Betriebsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel im Kreis angeführt werden.

Das Leistungsangebot im regionalen Busverkehr stellt sich für die im Hochtaunuskreis verkehrenden Linien wie folgt dar:

Linien-Nr.	alte Linien-Nr.	bediente Relation / Linienverlauf	Linienbündel-bezeichnung (Kürzel)	Betriebsleistung 2011 (alle Angaben gerundet und in 1000)		
				Fahrtenanzahl	in Nwkm	in Fplh
251	872	Frankfurt Nordwestzentrum - Steinbach/Ts. - Kronberg	HTK-Vordertaunus Los 2 (Vt2)	12	209	9
252	916	Frankfurt Rödelheim - Eschborn - Steinbach/Ts. - Oberursel		16	280	12
253	802	Frankfurt Höchst - MTZ - Bad Soden - Königstein	MTK-Vordertaunus Los 2 (Vt2)	23	345	20
261	917	Bad Homburg - Oberursel - Kronberg - Königstein	HTK-Einzellinie Los 1 (Vt1)	36	663	31
263	806	Hofheim - Kelkheim - Königstein	MTK-Vordertaunus Los 1 (Vt1)	17	288	12
289	5414	Grävenwiesbach - Weilmünster - Weilburg	LLW-Weital (Wt)	14	227	6
245	545	Oberursel - Weilmünster - Weilburg (Weitalbus mit Radanhänger)	LLW-Weital (Wt)	1	29	1

Abb.: Leistungsangebot regionaler Busverkehr im Überblick, Quelle RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, Anlage 4 A

Die Eckwerte für die Betriebsleistung der lokalen Verkehre lauten wie folgt:

Lokale Busverkehre im Hochtaunuskreis - Betriebsleistung 2012						
Linienbündel	Nutzwagen-Km (Nw K)	inges. Busse	Fahrgäste / Betriebstag	Betriebskosten (netto)	zugeschiedene Einnahmen (netto)	Einnahmen / Betriebskosten
Bad Homburg	1.806.000	34	20.068	5.080.000 €	3.332.250 €	65,6%
Friedrichsdorf	232.600	5	1.613	629.900 €	315.300 €	50,1%
Kronberg	248.700	6	1.389	678.100 €	200.700 €	29,6%
Oberursel	584.800	11	5.426	1.487.700 €	818.000 €	55,0%
Stadtverkehre HTK	2.872.100	56	28.496	7.875.700 €	4.666.250 €	59,2%
Glashütten, Grävenwiesbach, Königstein, Neu-Anspach, Schmitten, HTK-Mitte	1.250.800	23	3.533	2.645.000 €	740.350 €	28,0%
Steinbach, Usingen, Wehrheim, Weilrod, HTK-Nord	788.300	29	5.042	2.673.000 €	762.650 €	28,5%
Hochtaunuskreis (Mitte und Nord)	2.039.100	52	8.575	5.318.000 €	1.503.000 €	28,3%
Hochtaunuskreis lokale Buslinien	4.911.200	108	37.071	13.193.700 €	6.169.250 €	46,8%

Abb.: Lokale Busverkehre im Hochtaunuskreis – Betriebsleistung 2012

3 Soll-Ist-Abgleich

Der Soll-Ist-Abgleich dient dazu, die in Bezug auf relevante verkehrliche Kriterien vorherrschende Bestandssituation einem erwünschten Zielzustand vergleichend gegenüberzustellen mit dem Ziel, Ansatzpunkte für eine Optimierung des Verkehrssystems aufzudecken.

Im Zuge der Aufstellung des Integrierten Nahverkehrsplans für den Hochtaunuskreis wurde für die zentralen Aspekte Erschließungs- und Bedienungsqualität (Taktstruktur/Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeitraum, Fahrzeitvergleich ÖV/IV) ein Soll-Ist-Abgleich vorgenommen.

3.1 Erschließungsqualität

3.1.1 Haltestelleneinzugsbereiche

Die Erschließungsqualität eines Siedlungsgebietes wird üblicherweise anhand der Einzugsradien der Zugangsstellen zum ÖPNV – Haltestellen, Stationen und Bahnhöfe – bewertet. Die innerhalb der um die Zugangsstellen gezogenen Radien liegenden Siedlungsbereiche gelten dabei als erschlossen. In Abhängigkeit vom Siedlungstyp und dem die Haltestelle bedienenden Verkehrsmittel kann die Größe der Einzugsradien variiert werden.

Wurde beim Vorgänger-NVP für die räumliche Erschließung der Siedlungsflächen eine Differenzierung zwischen Bus, U-Bahn und S- und Regionalbahn ohne weitere Unterteilung vorgenommen, so wurde für den Soll-Ist-Abgleich der Fortschreibung der Ansatz zwar in Grundzügen beibehalten, für den Busbereich aber leicht modifiziert. So wurden hier in Abhängigkeit vom Siedlungstyp für die Kernzonen der Kommunen kleinere Radien (300 m), für die Außenzonen und die Ortsteile der Kommunen etwas größere Radien (500 m) der Analyse zugrunde gelegt.

Mit diesem Ansatz sollen die höheren Bebauungsdichten in den Kernbereichen der Siedlungen auf der einen und die dispersen Strukturen in den Außenbereichen und Ortsteilen, die eine kleinteilige, flächendeckende Erschließung erschweren, auf der anderen Seite berücksichtigt werden.

Einzugsbereich	NVP 2006	Fortschreibung 2013
Bus	300 m	Kernzone: 300 m Außenzone, Ortsteile: 500 m
U-Bahn	500 m	500 m
SPNV	1000 m	1000 m

Abb.: Einzugsbereiche für die Analyse der Erschließungsqualität

3.1.2 Identifikation von Erschließungslücken

Mit Hilfe eines Geografischen Informationssystems (GIS) wurden im Zuge der Analyse der Erschließungsqualität für sämtliche Kommunen des Verbandsgebietes Karten erstellt, die sowohl die Einzugsbereiche der ÖPNV-Zugangsstellen mit den oben beschriebenen Radien als auch die Siedlungsbereiche darstellen.

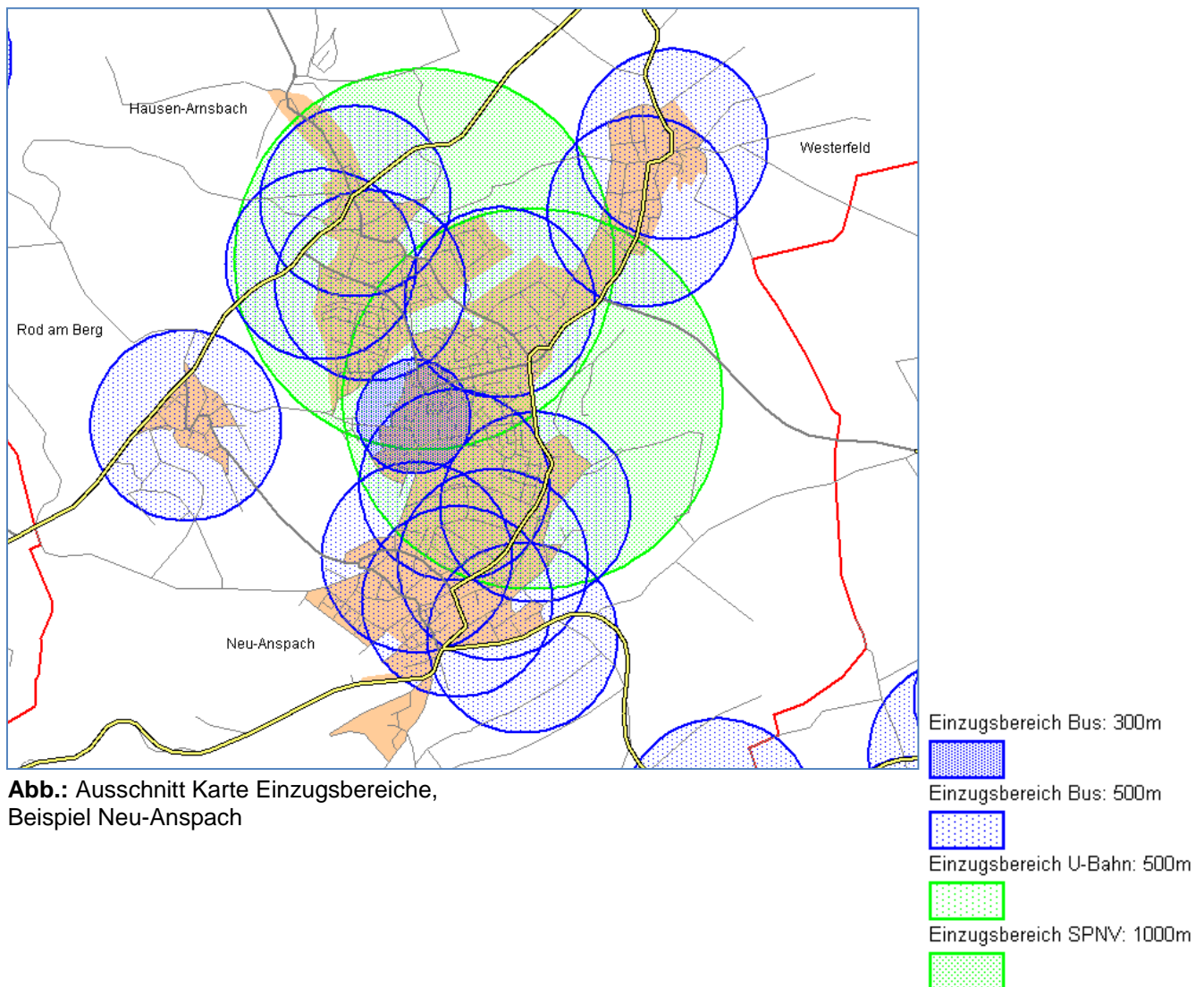


Abb.: Ausschnitt Karte Einzugsbereiche, Beispiel Neu-Anspach

Anhand der Karten ließen sich dann leicht die Siedlungsbereiche ermitteln, die nach den vorgegebenen Werten nicht innerhalb der Radien der bestehenden Zugangsstellen liegen. Die so identifizierten Erschließungslücken wurden tabellarisch erfasst. In einem weiteren Schritt (vgl. Kapitel 5.3.4) wurde dann mit Hilfe von Kartenmaterial, Satellitenbildern sowie des Fahr- und Liniennetzplanes eine Beurteilung vorgenommen, ob die jeweilige Erschließungslücke Potential (in Bezug auf das zu vermutende Fahrgastaufkommen) aufweist und ob eine Erschließung des Bereiches zu vertretbarem Aufwand (z.B. ohne die Notwendigkeit aufwendiger Stich- und/oder Umwegfahrten) möglich wäre. Aufbauend auf dieser Beurteilung wurde letztlich eine Empfehlung, ob eine konkrete Maßnahme zur Verbesserung der Erschließungsqualität im Einzelfall weiter geprüft werden sollte, ausgesprochen.

Insgesamt betrachtet lässt sich als Ergebnis der Analyse die Erschließungsqualität im Bestand als positiv bewerten. Gravierende Erschließungslücken wurden nicht identifiziert, bei den nicht erschlossenen Bereichen handelt es sich zumeist um Siedlungsrandbereiche, Gewerbeflächen in Randlagen, Aussiedlerhöfe und in Einzelfällen auch um bandförmige Siedlungserweiterungen in Seitentäler abseits der Hauptstraßen.

Beachtenswertes Potential für zu prüfende Maßnahmen wurde nur in wenigen Fällen konstatiert, Lösungsvorschläge für eine Beseitigung bestehender Lücken nur vereinzelt vorgeschlagen.

Das für die Analyse ausgearbeitete Kartenmaterial sowie die Tabelle mit den erfassten Erschließungslücken liegt dem NVP-Bericht als Anhang bei (vgl. Anhang IV).

3.2 Bedienungsqualität

Das Merkmal Bedienungs- bzw. Verbindungsqualität beschreibt die Leichtigkeit und den Komfort des Reisens zwischen den Haltestellen des ÖPNV-Netzes.³⁶

Die Leichtigkeit und der Komfort des Reisens werden dabei u.a. bestimmt durch

- den für die Fahrt erforderlichen Zeitbedarf,
- die Häufigkeit, mit der eine Verbindung angeboten wird sowie
- die Zahl der erforderlichen Umsteigevorgänge.

Die Bedienungsqualität kann beurteilt werden anhand der Bedienungshäufigkeit bzw. anhand der Taktstrukturen sowie anhand der Bedienungszeiträume.

Zudem bietet eine Betrachtung der Konkurrenzsituation zwischen öffentlichem Verkehr und motorisierten Individualverkehr (Pkw) die Möglichkeit, Erkenntnisse bezüglich der Qualität der Bedienung im Untersuchungsraum zu gewinnen. Daher umfasst der Soll-Ist-Abgleich auch einen Fahrzeitvergleich ÖV/IV.

³⁶ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung u. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen.

3.2.1 Taktstruktur und Bedienungshäufigkeit

Die Taktstruktur im Bereich der Regionalbahnen ist im Verkehr an den Wochentagen Montag bis Freitag überwiegend durch eine halbstündliche Bedienung geprägt. An Samstagen dominiert ein Stundentakt, an Sonn- und Feiertagen erfolgt ausschließlich eine stündliche Bedienung.

Bei der S-Bahn-Linie S 4 findet sich Montag bis Freitag ein Grundtakt von 30 Minuten, bei der Linie S 5 sogar eine viertelstündliche Bedienung. An den übrigen Verkehrstagen weisen die S-Bahnen durchweg im Grundtakt ein Taktraster von 30 Minuten auf.

Die im Verbandsgebiet vorhandenen Schienenverkehrsmittel sind also in der Summe durch hohe Taktfolgezeiten und damit eine hohe Bedienungsfrequenz gekennzeichnet.

Liniennummer	Linienverlauf	Richtung	Mo-Fr		Sa		Sonn- und Feiertage	
			Fahrtenangebot (Anzahl der Fahrten)	Grundtakt in Minuten	Fahrtenangebot (Anzahl der Fahrten)	Grundtakt in Minuten	Fahrtenangebot (Anzahl der Fahrten)	Grundtakt in Minuten
Regionalbahnen								
RB 12	Königstein (- Frankfurt Höchst - Frankfurt Hbf)	Frankfurt	33	30	17	60	15	60
		Königstein	33	30	17	60	15	60
RB 15	(Brandobendorf) - Grävenwiesbach - Usingen - Bad Homburg - (Frankfurt Hbf)	Frankfurt	38	30	23	30/60	15	60
		Brandobendorf	38	30	24	30/60	15	60
RB 16	(Friedberg) - Friedrichsdorf	Friedrichsdorf	24	30/60	16	60	12	60
		Friedberg	24	30/60	16	60	12	60
S-Bahn								
S 4	Kronberg (- Frankfurt Hbf - Langen - Darmstadt Hbf)	Darmstadt	39	30	39	30	29	30
		Kronberg	38	30	38	30	29	30
S 5	Friedrichsdorf - Bad Homburg (- Frankfurt Messe - Frankfurt Hbf - Frankfurt Süd)	Frankfurt	64	15	38	30	33	30
		Friedrichsdorf	64	15	38	30	33	30
U-Bahn								
U 2	Bad Homburg Gonzenheim (- Ffm Nieder-Eschbach - Heddenheim - Hauptwache - Südbahnhof)	Frankfurt	-	7 bis 8	-	(10)	-	(15)
		Bad Homburg	-	7 bis 8	-	(10)	-	(15)
U 3	Oberursel Hohemark - Oberursel Bahnhof (- Ffm Heddenheim - Hauptwache - Südbahnhof)	Frankfurt	-	15	-	15	-	30
		Oberursel	-	15	-	15	-	30

Tab.: Bedienungshäufigkeit/Takt im Schienenverkehr (Fahrplanjahr 2011)

Nachfolgend werden Auszüge aus der Auswertung der Bedienungshäufigkeit und Taktfrequenz im straßengebundenen ÖPNV dargestellt, eine komplette Übersicht für alle Linien des schienen- sowie straßengebundenen Verkehrs findet sich im Anhang (vgl. Anhang V).

Hier zeigt sich naturgemäß ein weitaus differenzierteres Bild als im Bereich des Schienenverkehrs. Bei der Bedienung Montag bis Freitag reicht die Bandbreite beim Grundtakt von 15 bis 120 Minuten, wobei im regionalen und lokalen Verkehr der Stundentakt, im Stadtverkehr die halbstündliche Bedienung dominiert. An den Samstagen sowie insbesondere an den Sonn- und Feiertagen werden die Taktstrukturen häufig im Flächenverkehr auf 120 Minuten und in den städtischen Bereichen auf 60 Minuten ausgedünnt.

Liniennummer	Linienverlauf	Richtung	Mo-Fr		Sa		Sonn- und Feiertage	
			Fahrtenangebot (Anzahl der Fahrten)	Grundtakt in Minuten	Fahrtenangebot (Anzahl der Fahrten)	Grundtakt in Minuten	Fahrtenangebot (Anzahl der Fahrten)	Grundtakt in Minuten
Lokal- und Regionalbusse								
50	Grävenwiesbach Bf - Weilrod - Schmitten - Oberursel - Bad Homburg Bf	Bad Homburg	18	60	9	120	8	120
		Grävenwiesbach	15	60	10	120	9	120
252	Oberursel - Steinbach - (Eschborn - Frankfurt Rödelheim)	Frankfurt	26	30/60	16	60	7	120
		Oberursel	25	30/60	17	60	7	120
Stadtbusverkehr Bad Homburg v.d. Höhe								
1	Hirschgarten/Gotisches Haus - Dornholzhausen - Bahnhof - Gonzenheim - Ober Eschbach	Ober-Eschbach	29	30	17	30/60	12	60
		Dornholzhausen	29	30	16	30/60	12	60
2	Eichenstahl - Kirdorf - Bahnhof - Gonzenheim - Ober Eschbach - Ober Erlenbach/Ahlweg	Ober-Erlenbach	30	30	18	30/60	12	60
		Bad Homburg	34	30	18	30/60	12	60
Stadtverkehr Oberursel (Taunus)								
41	Oberstedten - Stierstadt - Weißkirchen Ost	Weißkirchen	32	30	22	30/60	12	60
		Oberstedten	30	30	22	30/60	11	60
Stadtverkehr Friedrichsdorf								
53	Friedrichsdorf Bf - Burgholzhausen Weinstr. - Bf - Dillingen - Köppern - Friedrichsdorf Bahnhof	Rundverkehr	24	30/60	17	60	-	-
54	Köppern - Friedrichsdorf - Bad Homburg	Bad Homburg	20	60	10	60	4	60
		Köppern	20	30/60	10	60	4	60
Stadtbus Kronberg im Taunus								
71	Waldschwimmbad - Rosenhof - Bahnhof - Wilhelm-.B.-Str. - Bahnhof - Rosenhof - Waldschwimmbad	Rundverkehr	30	30	15	30	-	-
74	Bahnhof Kronberg - Kronthal - Bad Soden Kreiskrankenhaus	Bad Soden	13	60	8	60	3	120
		Kronberg	14	60	8	60	3	120

Tab.: Bedienungshäufigkeit/Takt im Straßenverkehr (Auszug) (Fahrplanjahr 2011)

Insgesamt betrachtet lässt sich feststellen, dass im Kreisgebiet – auch an den Wochendenden und in der Spätverkehrszeit – ein vergleichsweise hoher Anteil an vertakteten Verkehren vorzufinden ist.

Bei der Bedienungshäufigkeit zeigt sich, wie angesichts der Heterogenität des Untersuchungsgebietes nicht anders zu erwarten, ein stark differenziertes Bild bei auch in der Wochenendbedienung noch vergleichsweise hoher Fahrtenanzahl.

3.2.2 Bedienungszeitraum

Neben der Bedienungshäufigkeit bzw. der Taktfrequenz liefert auch eine Betrachtung der Bedienungszeiträume Aussagen über die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV im Untersuchungsgebiet.

Im folgenden Abschnitt werden für den SPNV sowie für ausgewählte Linien des Busverkehrs die Bedienungszeiträume, durch Angaben zu den Abfahrtszeiten der ersten und letzten Fahrt differenziert nach Fahrtrichtungen, dargestellt.

Eine komplette Übersicht über die Bedienungszeiträume aller Linien befindet sich im Anhang (vgl. Anhang VI).

Liniennummer	Richtung	erste Fahrt (Mo-Fr)		letzte Fahrt (Mo-Fr)	
		ab	um	ab	um
Regionalbahnen					
RB 12	Frankfurt	Königstein Bahnhof	05:01	Königstein Bahnhof	21:01
	Königstein	Frankfurt Hbf	05:47	Frankfurt Hbf	21:47
RB 15	Frankfurt	Brandoberndorf	04:43	Brandoberndorf	21:13
	Brandoberndorf	Bad Homburg	06:06	Bad Homburg	22:49
RB 16	Friedrichsdorf	Friedberg	05:16	Friedberg	20:17
	Friedberg	Friedrichs-dorf	05:53	Friedrichs-dorf	20:56
S-Bahn					
S 4	Darmstadt	Kronberg	05:08	Kronberg	00:23
	Kronberg	Frankfurt Süd	04:48	Langen	00:19
S 5	Frankfurt	Friedrichs-dorf	04:38	Friedrichs-dorf	00:08
	Friedrichsdorf	Frankfurt Süd	05:13	Frankfurt Süd	00:13
U-Bahn					
U 2	Frankfurt	Bad Homburg Gonzenheim	04:54	Bad Homburg Gonzenheim	00:39
	Bad Homburg	Ffm Südbahn-hof	04:15	Ffm Südbahn-hof	01:05
U 3	Frankfurt	Oberursel Bahnhof	03:51	Oberursel-Hohemark	00:02
	Oberursel	Ffm Südbahn-hof	04:45	Ffm Südbahn-hof	00:48

Tab.: Bedienungszeitraum im Schienenverkehr (Fahrplanjahr 2011)

Während im Bereich der Regionalbahnen die Bedienungszeiträume mit denen im Busverkehr vergleichbar sind, zeichnen sich die Verkehrsmitteln S- und U-Bahn durch einen i.d.R. etwas früheren Start sowie deutlich längere Bedienung in den Abendstunden aus.

Linien- nummer	Richtung	erste Fahrt (Mo-Fr)		letzte Fahrt (Mo-Fr)	
		ab	um	ab	um
Lokal- und Regionalbusse					
50	Bad Homburg	Winden	05:10	Grävenwiesbach Bahnhof	23:38
	Grävenwiesbach	Rod a.d. Weil Post	05:52	Bad Homburg Bachnhof	22:10
252	Frankfurt	Oberursel Bahnhof	04:45	Oberursel Bahnhof	21:30
	Oberursel	Ffm Rödelheim Bahnhof	05:42	Ffm Rödelheim Bahnhof	22:42
Stadtbusverkehr Bad Homburg v. d. Höhe					
1	Ober-Eschbach	Dornholzhausen Gotisches Haus	05:42	Dornholzhausen Gotisches Haus	19:52
	Dornholzhausen	Ober-Eschbach Hessengarten	06:15	Ober-Eschbach Hessengarten	20:24
2	Ober-Erlenbach	Bad Homburg Eichenstahl	04:22	Bad Homburg Eichenstahl	20:54
	Bad Homburg	Ober-Erlenbach Ahlweg	04:20	Ober-Erlenbach Ahlweg	20:50
Stadtverkehr Oberursel (Taunus)					
41	Weißkirchen	Oberstedten Hans-Mess-Straße	05:19	Oberstedten Hans-Mess-Straße	20:49
	Oberstedten	Weißkirchen Ost	05:27	Weißkirchen Ost	19:57
49	Oberstedten	nur 2 Schulfahrten um 13:35 Uhr und 13:40 Uhr			
Stadtverkehr Friedrichsdorf					
53	Rundverkehr	Friedrichsdorf Bahnhof	06:13	Friedrichsdorf Bahnhof	21:25
54	Bad Homburg	Köppern Alter Friedhof	05:49	Köppern Linde	18:54
	Köppern	Bad Homburg Kurhaus	06:23	Bad Homburg Kurhaus	19:23
Stadtbus Kronberg im Taunus					
71	Rundverkehr	Kronberg Bahnhof	05:30	Kronberg Schülerwiesen	20:18
74	Bad Soden	Kronberg Bahnhof	06:37	Kronberg Bahnhof	18:37
	Kronberg	Kronberg Grundweg	06:30	Bad Soden Kreiskrankenhaus	18:54

Tab.: Bedienungszeitraum im Straßenverkehr (Fahrplanjahr 2011)

Im Bereich des straßengebundenen Verkehrs weisen die Bedienungszeiträume wie schon die Taktstrukturen eine deutlich höhere Bandbreite auf als im Bereich Schiene. Insgesamt ist hier ein im Vergleich mit anderen Kreisen relativ häufige Bedienung bis in die Abendstunden festzustellen. So werden zahlreiche Regional- und Lokalbuslinien noch bis nach 22:00 Uhr betrieben. Es ist also in dieser Hinsicht eine vergleichsweise hohe zeitliche Verfügbarkeit zu konstatieren.

3.2.3 Erreichbarkeit der Mittelzentren

Neben den linienbezogenen Kriterien Taktstruktur, Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum soll mit der Erreichbarkeit der Mittelzentren auch ein relationsbezogenes Kriterium in die Analyse einbezogen werden.

Von der Landes- und Regionalplanung werden Mittelzentren als Orte definiert (vgl. Kap. 2.2.1.1 „Zentrale Orte“), die eine Versorgungsfunktion für ihr Umland (ihren Versorgungsbereich) wahrnehmen. Sie dienen als Anlaufpunkt für die Versorgung mit Waren, Dienstleistungen und Infrastrukturangeboten, die durch die umgebenden Unterzentren nicht geleistet werden kann. Damit sind sie wichtige Ziele für die Bevölkerung, deren Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Sinne der Daseinsvorsorge sicherzustellen ist.

In diesem Kontext werden bzw. wurden in den Regionalplänen Mindestvorgaben für die Erreichbarkeit der Mittelzentren definiert, die an dieser Stelle als Eckwerte für die Analyse herangezogen werden können. So können für jeden Ortsteil ab 200 Einwohnern

- mindestens 3 Fahrtenpaare pro Werktag (zum Mittelzentrum und zurück)
- mit maximaler Fahrzeit von 45 Minuten mit dem ÖPNV

gefordert werden.³⁷

Die Ergebnisse der Überprüfung, ob diese Vorgaben durch das im Hochtaunuskreis vorgehaltene Bestandsangebot erfüllt werden, sind auf den beiden nachfolgenden Seiten dargestellt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Forderung nach 3 Fahrtenpaaren pro Werktag zum Mittelzentrum und zurück durchgängig aus allen Stadt- und Ortsteilen des Kreises erfüllt wird.

Bei einigen der Relationen wird allerdings die maximale Fahrzeit von 45 Minuten mit dem ÖPNV nicht eingehalten – wenn auch die konkreten Werte zumeist nur wenige Minuten über diesem Grenzwert liegen. Konkret betroffen sind Ortsteile der Gemeinden Schmitten und Weilrod.

³⁷ Vgl. z.B. Regionalplan Mittelhessen – Entwurf zur zweiten Anhörung und Offenlegung 2009, S. 118

Start		Ziel	Mind. 3 Fahrtenpaare	Fahrzeit unter 46 Min.
Stadt/Gemeinde	Stadt-/Ortsteil			
Bad Homburg v.d. Höhe, St.	Bad Homburg	Bad Homburg Bahnhof	✓	✓
	Dornholzhausen		✓	✓
	Ober-Erlenbach		✓	✓
	Ober-Eschbach		✓	✓
Friedrichsdorf, St.	Burgholzhausen	Friedrichsdorf Bahnhof	✓	✓
	Köppern		✓	✓
	Seulberg		✓	✓
Glashütten	Glashütten	Königstein Bahnhof	✓	✓
	Oberems		✓	✓
	Schloßborn		✓	✓
Grävenwiesbach	Grävenwiesbach	Usingen Bahnhof	✓	✓
	Heinzenberg		✓	✓
	Hundtstadt		✓	✓
	Laubach		✓	✓
	Mönstadt		✓	✓
	Naunstadt		✓	✓
Königstein im Taunus, St.	Königstein	Königstein Bahnhof	✓	✓
	Falkenstein		✓	✓
	Mammolshain		✓	✓
	Schneidhain		✓	✓
Kronberg im Taunus, St.	Oberhöchstadt	Kronberg Bahnhof	✓	✓
	Schönberg		✓	✓
Neu-Anspach	Neu-Anspach	Usingen Bahnhof	✓	✓
	Hessenpark		(✓)	
	Hausen-Arnzbach		✓	✓
	Rod am Berg		✓	✓
	Westerfeld		✓	✓
Oberursel (Taunus), St.	Oberstedten	Oberursel Bahnhof	✓	✓
	Stierstadt		✓	✓
	Weißkirchen		✓	✓

✓	Anforderung erfüllt
(✓)	Anforderung teilweise erfüllt (nur auf Hin- oder Rückfahrt)
✗	Anforderung nicht erfüllt

Abb.: Erreichbarkeit der Mittelzentren (Teil 1)

Start		Ziel	Mind. 3 Fahrtenpaare	Fahrzeit unter 46 Min.
Stadt/Gemeinde	Stadt-/Ortsteil			
Schmitten	Schmitten	Oberursel Bahnhof	✓	✓
	Arnoldshain		✓	✓
	Brombach		✓	✓
	Dorfweil		✓	✓
	Hegewiese		✓	✓
	Hunoldstal		✓	✓
	Niederreifenberg		✓	☒
	Oberreifenberg		✓	✓
	Seelenberg		✓	☒
	Treisberg		✓	☒
Steinbach (Taunus), St.	Steinbach	Oberursel Bahnhof	✓	✓
Usingen, St.	Michelbach	Usingen Bahnhof	✓	✓
	Wernborn		✓	✓
	Kransberg		✓	✓
	Eschbach		✓	✓
	Merzhausen		✓	✓
	Wilhelmsdorf		✓	✓
Wehrheim	Wehrheim	Usingen Bahnhof	✓	✓
	Friedrichsthal		✓	✓
	Obernain		✓	✓
	Pfaffenwiesbach		✓	✓
Weilrod	Altweilnau	Usingen Bahnhof	✓	✓
	Cratzenbach		✓	✓
	Emmershausen		✓	✓
	Finsternthal		✓	☒
	Gemünden		✓	✓
	Hasselbach		✓	☒
	Mauloff		✓	☒
	Neuweilnau		✓	✓
	Niederlauken		✓	✓
	Oberlauken		✓	✓
	Riedelbach		✓	☒
	Rod an der Weil		✓	✓
	Winden		✓	✓

✓	Anforderung erfüllt
☑	Anforderung teilweise erfüllt (nur auf Hin- oder Rückfahrt)
☒	Anforderung nicht erfüllt

Abb.: Erreichbarkeit der Mittelzentren (Teil 2)

3.2.4 Parallelverkehr

Angesichts der angespannten finanziellen Situation der ÖPNV-Aufgabenträger ist es zwingend erforderlich, die zur Verfügung stehenden Mittel effizient einzusetzen. Parallelverkehre, d.h. das gleichzeitige Angebot einer Verbindung durch mehrere Verkehrsträger, Verkehrsunternehmen oder Linien³⁸, sind aus diesem Grund möglichst zu vermeiden.

Aufgabe dieses Teils der Analyse war es daher, die im Hochtaunuskreis gegebenenfalls bestehenden Parallelverkehre zu identifizieren.

Als Grundlage für die Analyse ist zunächst festzulegen, was in Bezug auf den Landkreis unter Parallelverkehr verstanden werden soll. Wie die nachfolgende Definition des Instituts für Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt zeigt, sind bei der Definition paralleler Verkehre neben der räumlichen und der zeitlichen Dimension als weitere Dimensionen auch noch die Funktion des Angebotes sowie die subjektive Wahrnehmung der Fahrgäste mit zu berücksichtigen:

„Aus Fahrgastsicht ist ein Verkehrsangebot im ÖPNV nur dann als „parallel“ nutzbares Angebot erkennbar, wenn zumindest die wesentlichen Angebotskriterien vergleichbar sind. D.h. die Begrifflichkeit der „Parallelität“ wird aus den räumlichen / zeitlichen / funktionalen Zusammenhängen kommend in den Bereich der individuellen Produktwahrnehmung und Vergleichbarkeit erweitert.“³⁹



Abb.: Kriterien für die „Parallelität“ von Verkehren

Aufbauend auf dieser Definition wurde die Identifikation von Parallelverkehren wie folgt vorgenommen:

³⁸ Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Parallelverkehr>

³⁹ Berichte des Instituts für Verkehr und Raum, Band 5 (2008): Parallelverkehre im öffentlichen Personennahverkehr, S.4

- Als entscheidendes „Tatbestandsmerkmal“, welches Parallelverkehre erfüllen müssen, sind identische Quell-Ziel-Relationen anzusehen. In einem ersten Schritt wurden daher Relationen, die von mehreren Linien bedient werden, identifiziert.
- Bei Verbindungen mit identischer Quell-Ziel-Relation wurde zwischen ergänzenden und konkurrierenden Verkehrsangeboten unterschieden. Von besonderer Bedeutung für diese Unterscheidung ist die Bedienung von Unterwegshalten. Hier war zu prüfen, in welchem Maße dieselben Haltestellen bedient werden bzw. sich die Einzugsbereiche der jeweils bedienten Haltestellen überschneiden. Je geringer die Nachfrageüberlappung (d.h. je größer der nur durch eines der parallel verlaufenden Angebote erschlossene Bereich), desto eher ist von einem ergänzenden und nicht hingegen von einem konkurrierenden Angebot zu sprechen.
- Bei den Angeboten, die aufgrund einer sich überlagernden räumlichen Erschließung als konkurrierende Angebote anzusehen sind, war weiter zu prüfen, inwieweit die Fahrplanlagen sowie die Reisezeiten übereinstimmen.
- Als letzter Punkt hatte eine Prüfung zu erfolgen, ob es sich auch in funktionaler Sicht um ein konkurrierendes Angebot handelt. Eine parallele Bedienung in gleichen Zeitlagen kann dann vertretbar sein, wenn die parallel verkehrenden Linien unterschiedliche Funktionen erfüllen – wenn z.B. die eine Linie überwiegend der Beförderung von Schülern dient, während die andere Linie eine Direktverbindung in das nächste Mittel- bzw. Oberzentrum oder eine Verknüpfung mit dem SPNV sicherstellt.

Es war also zu prüfen, ob es sich bei einem parallelen Verkehr um ein aus räumlicher, zeitlicher und funktionaler Sicht konkurrierendes oder sich ergänzendes Angebot handelt.

Die Analyse des Bestandsangebotes beschränkte sich auf zwei Typen paralleler Verkehre:

- Linien bzw. Linienabschnitte mit paralleler Bedienung zwischen SPNV und BPNV
- Linien bzw. Linienabschnitte mit paralleler Bedienung zwischen regionalem und lokalem BPNV

Eine Analyse von Linienabschnitten mit paralleler Bedienung durch zwei oder mehr lokalen Buslinien wurde nicht durchgeführt. Da das lokale BPNV-Angebot stark durch die Schülerbeförderung geprägt wird, wäre eine solche vergleichende Analyse nur schwer möglich. Zudem erfolgt für die lokalen Buslinien – z.B. im Zuge der Vergabe von Linienbündeln – eine integrierte Planung aus einer Hand, bei der das Entstehen paralleler Bedienungsstrukturen von vornherein vermieden werden kann.

Als Ergebnis der Analyse lässt sich festhalten:

Sowohl für die parallele Bedienung zwischen SPNV und BPNV als auch für die parallele Bedienung zwischen regionalen und lokalen BPNV-Angeboten konnte in keinem einzigen Fall ein konkreter Handlungsbedarf abgeleitet werden.

Zwar konnten eine ganze Reihe aus räumlicher Sicht konkurrierender Angebote identifiziert werden, in der Regel ergab jedoch bereits die Analyse der bedienten Zeitlagen, dass es sich dabei eher um ergänzende als konkurrierende Verkehre handelt. Spätestens die Analyse der Linienfunktionen ließ in sämtlichen fraglichen Fällen den Schluss zu, dass kein unerwünschter Parallelverkehr vorliegt, der abgebaut werden sollte.

Mit Blick auf die ebenfalls in die Analyse einbezogenen Stadtverkehre soll an dieser Stelle eine vertiefende Betrachtung der Verkehre insbesondere im südlichen Bereich (v.a. Stierstadt) der Stadt Oberursel angeregt werden. Hier könnten sich ggf. Ansatzpunkte für eine verbesserte Abstimmung zwischen den städtischen und den regionalen Buslinien finden lassen.

Zu einer Überlagerung von Linien kommt es naturgemäß auch im Bereich von Bad Homburg. Hier überschneiden sich z.T. die Linienwege regionaler, lokaler und städtischer Linien, wobei die von außerhalb in die Stadt einbrechenden Linien in vielen Fällen nicht auf direktem Wege zum Endpunkt am Bahnhof geführt werden, sondern noch in Form einer Schleife die Innenstadt mitbedienen. Angesichts der Bedeutung des Innenstadtbereiches als Nachfrageschwerpunkt sind jedoch weder die Linienführung noch die in diesem Bereich auftretenden Überlagerungen zu bemängeln.

3.2.5 Fahrzeugvergleich ÖV/IV

Eine vergleichende Analyse zwischen ÖPNV-Reisezeiten und den Reisezeiten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bringt zweifelsohne eine Reihe von methodischen Schwierigkeiten mit sich. Da der MIV als die maßgebliche Konkurrenz des öffentlichen Verkehrs anzusehen ist und der Zeitbedarf eine wesentliche Determinante der Verkehrsmittelwahl darstellt, soll ein solcher Vergleich jedoch ungeachtet der Schwierigkeiten – und natürlich unter entsprechendem Hinweis – dennoch vorgenommen werden.

Auch kann die Analyse der Konkurrenzsituation ÖPNV/MIV einen Beitrag dazu leisten, entweder Defizite im ÖPNV-Bereich aufzudecken oder aber die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV zu demonstrieren.

Um die methodischen Schwierigkeiten so gering wie möglich zu halten, wurde zunächst von einem Vergleich der Gesamtreisezeiten (d.h. Fahrzeiten mit Zu- und Abgangszeiten) abgesehen. Denn weder beim ÖPNV (Zugangszeit = Fußweg zur Haltestelle + Wartezeit) noch beim MIV (Zeit für die Suche nach einem Parkplatz, etc.) lässt sich diese gesamte Reisezeit problemlos bestimmen.

Leichter betrachtet werden kann hingegen die „reine“ Fahrzeit, die sich für den ÖPNV aus der Dauer zwischen der Abfahrt an der Starthaltstelle und der Ankunft an der Zielhaltestelle (d.h. mit der ggf. für Umstiege erforderlichen Zeit) ergibt.

Die Basis für den vorgenommenen Vergleich bilden demnach:

- ÖPNV: reine Fahrzeit + Umsteigezeit
- MIV: reine Fahrzeit nach Routenplaner

Bei der Auswertung wurde mit Hilfe des RMV-Verbindungsplaners⁴⁰ für die Angabe „Fahrzeit ÖPNV (min)“ eine (möglichst) schnelle Verbindung, die zudem (möglichst) häufig in der Form angeboten wird, ausgewählt. Die Analyse erfolgte dabei auf Basis des Fahrplans für das Jahr 2011.

Als Start- und Endpunkte für die Fahrzeitermittlung wurden jeweils zentrale Haltestellen (vorzugsweise Haltepunkte des SPNV) sowie entsprechende, in unmittelbarer Nähe liegende Adressen/Hausnummern für den MIV-Routenplaner gewählt.

Da für die ÖPNV-Auswertung jeweils die zentralen Haltestellen der Ausgangs- und Zielorte herangezogen wurden und diese in der Regel natürlich günstiger mit dem ÖPNV zu erreichen sind als andere Punkte innerhalb der Siedlungsbereiche, „verfälscht“ diese Vorgehensweise das Bild etwas zu Gunsten des ÖPNV.

Die Fahrzeitermittlung für die alternative Bewältigung der gleichen Relationen mit dem MIV wurde mit Hilfe des Routenplaners von „Google maps“⁴¹ vorgenommen. Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass der Routenplaner bei der Berechnung

⁴⁰ <http://www.rmv.de/auskunft/>

⁴¹ www.maps.google.de, Route berechnen, Einstellung „mit dem Auto“, Option „Autobahn vermeiden“ nicht selektiert

der Fahrzeit von optimalen Verkehrsbedingungen ausgeht. Für die Fahrzeit relevante Behinderungen, wie sie sich z.B. im Berufsverkehr wohl gerade auch bei Fahrten in die Richtung Frankfurt am Main ergeben dürften, werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt. Somit ergibt sich also auch hier ein „verfälschtes“ Bild, was für einen gewissen „Ausgleich“ sorgt.

Es wurde jeweils die Fahrzeiten von der Referenzhaltestelle eines Ortsteils bis zum Bahnhof Bad Homburg verglichen. Zudem wurde die Fahrzeit vom Kernort der jeweiligen Kommune nach Frankfurt am Main (siehe Karte) analysiert.

Die im Zuge der Untersuchung ermittelten Reisezeitfaktoren (Verhältnis IV- zu ÖV-Fahrzeit) wurden wie folgt bewertet:

Reisezeitfaktor kleiner gleich 1,5: gut

Reisezeitfaktor zwischen 1,5 und 2,0: akzeptabel

Reisezeitfaktor größer gleich 2,0: schlecht

Als Berechnungswert für den Reisezeitfaktors wurde stets die Zeit für die ÖPNV-Hinfahrt verwendet.

Nachfolgende Tabelle zeigt einen Ausschnitt der Analyseergebnisse. Die vollständigen Resultate sind im Anhang (vgl. Anhang VII) dokumentiert.

Start			Ziel	ÖPNV				MIV		Differenz Fahrzeit		
Gemeinde	Ortsteil	Referenzhaltestelle		Fahrzeit in Minuten (Mo-Fr)		Umstiege		Fahrzeit in Minuten (Mo-Fr)*	Fahrzeit in Minuten	Distanz in km	absolut (min)	Faktor
				Hin	Rück	Hin	Rück					
Friedrichsdorf, St.	Friedrichsdorf	Bahnhof	Bad Homburg Bahnhof	6	6	0	0	6	12	7,1	-6	0,50
	Burgholzhausen	Bahnhof		12	12	0	0	12	14	7,6	-2	0,86
	Köppern	Bahnhof		10	10	0	0	10	11	7,6	-1	0,91
	Seulberg	Bahnhof		3	4	0	0	3	11	5,2	-8	0,27
	Friedrichsdorf	Bahnhof	Frankfurt Hbf	28	26	0	0	28	26	31	2	1,08
Königstein im Taunus, St.	Königstein	Stadtmitte	Bad Homburg Bahnhof	51 (42)	54 (40)	0 (1)	0 (1)	42	19	15,4	23	2,21
	Falkenstein	Ehrenmal		60 (51)	63	1 (2)	1	51	19	14,6	32	2,68
	Mammolshain	Am Mönchswald		50 (44)	53 (40)	1 (2)	1 (2)	44	20	12,4	24	2,20
	Schneidhain	Am Fliederbusch		72 (63)	72 (59)	1 (2)	1 (2)	63	21	16,7	42	3,00
	Königstein	Bahnhof	Frankfurt Hbf	38	35	0	0	38	23	22,8	15	1,65
Schmitten	Schmitten	Kirche	Bad Homburg Bahnhof	45	45	0	0	45	23	20,7	22	1,96
	Arnoldshain	Taunusstraße		55	51	1	1	55	24	20,6	31	2,29
	Brombach	Falkensteiner Weg		51 (46)	55 (49)	0 (1)	0 (1)	46	23	19	23	2,00
	Dorfweil	Dorfweil		48	52	0	0	48	21	19,1	27	2,29
	Hegewiese	Hegewiese		39	39	0	0	39	21	17,3	18	1,86
	Hunoldstal	Merzhausener Straße		52 (46)	56 (49)	0 (1)	0 (1)	52	24	19,9	28	2,17
	Niederreifenberg	Schwesterheim		59	67	1	2	59	27	23,5	32	2,19
	Oberreifenberg	Kirche		63	62	1	2	63	24	20,7	39	2,63
	Seelenberg	Kirche		74	62	2	2	74	27	23,7	47	2,74
	Treisberg	Treisberg		59	61	1	1	59	25	22,3	34	2,36
	Schmitten	Kirche	Frankfurt Hbf	56	53	2	2	56	33	37,5	23	1,70

Tab.: Auszug Fahrzeitvergleich IV/ÖV

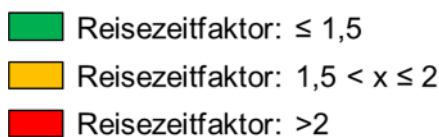
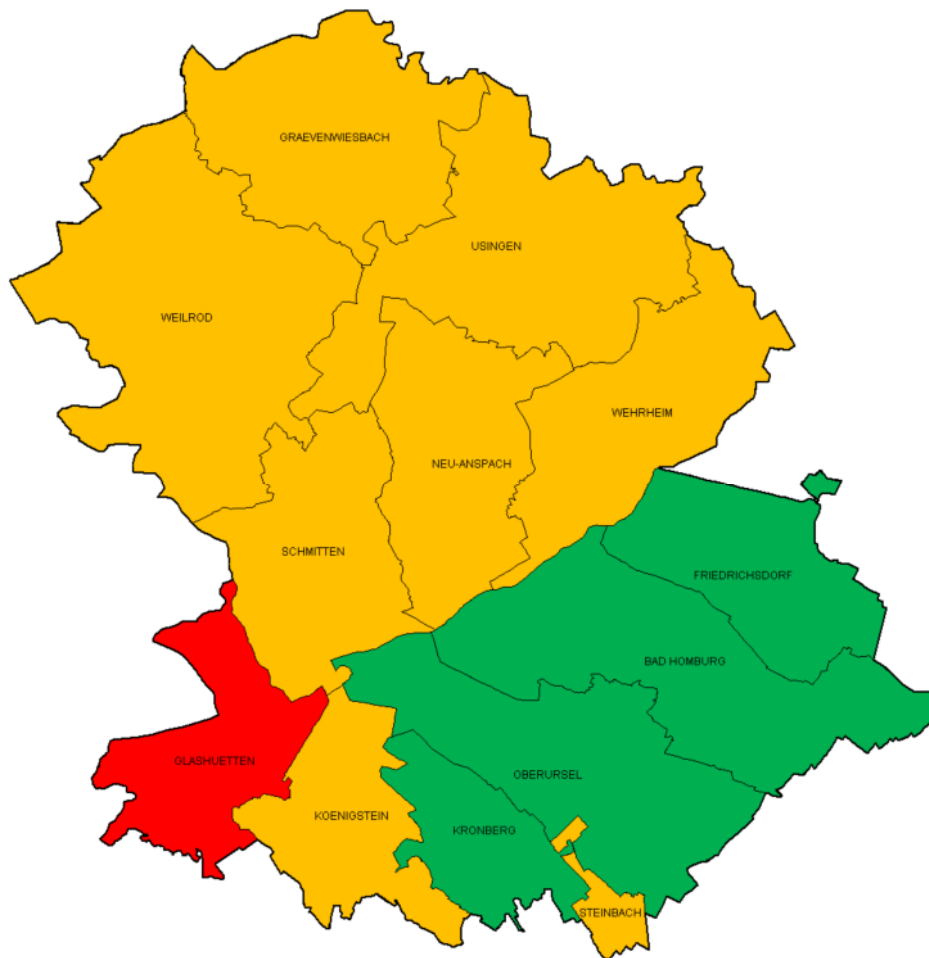


Abb.: Ergebnis Fahrzeitvergleich IV/ÖV zwischen Kernorten und Frankfurt am Main

Die kartografische Darstellung des Analyseergebnisses für die Fahrzeiten nach Frankfurt am Main zeigen erneut recht klar die Trennung zwischen Vordertaunus und Usinger Land. Die Kommunen mit (S-)Bahn-Anschluss weisen wie zu erwarten die günstigsten Faktoren aus⁴², mit Ausnahme von Glashütten sind die Werte für das gesamte Untersuchungsgebiet als zumindest „akzeptabel“ anzusehen.

3.3 Bilanzierung des Vorgängerplanes

⁴² Der weniger günstige Faktor für die Stadt Steinbach lässt sich dadurch erklären, dass hier die S-Bahn-Station nicht im Kern der Siedlung liegt und diese daher nicht als Referenzhaltestelle für die Analyse gewählt werden konnte.

Die Fortschreibung eines Nahverkehrsplanes sollte immer auch als Anlass für eine Bilanzierung des Vorgängerplanes gesehen werden.

Bei einer solchen Bilanzierung gilt es festzustellen, in welchem Maße die im Anforderungsprofil sowie in der Angebotskonzeption der ersten Fortschreibung des NVP Hochtaunus⁴³ festgelegten Vorgaben und Maßnahmen bis zum Zeitpunkt der Analyse umgesetzt werden konnten.

Die Bilanzierung beschränkt sich dabei jedoch nicht nur auf eine Feststellung des Standes der Umsetzung bisheriger Maßnahmen. Für den Fall einer (noch) nicht erfolgten Umsetzung ist nach Möglichkeit auch zu analysieren, woran die Umsetzung (bislang) gescheitert ist.

Zudem soll im Zuge der Bilanzierung auch bewertet werden, ob die Realisierung einer noch nicht (vollständig) umgesetzten Maßnahme weiterhin verfolgt und damit Teil der Angebotskonzeption des neu überarbeiteten Nahverkehrsplanes sein sollte, oder ob veränderte Rahmenbedingungen eine Abkehr von den ursprünglichen Planungen ratsam erscheinen lassen.

Die Ergebnisse der Bilanzierung des Vorgängerplanes wurden bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes berücksichtigt und sind insbesondere in die Ausarbeitung der Angebotskonzeption (vgl. Kapitel 5) eingeflossen.

⁴³ Fortschreibung Nahverkehrsplan Verkehrsverband Hochtaunus, Entwurf 2.5a, 30.11.2006

4 Definition von Anforderungen

Mit dem Anforderungsprofil eines Nahverkehrsplanes legt die politische Ebene des Aufgabenträgers die gewünschte ÖPNV-Struktur als Soll-Zustand nach Art und Umfang fest.⁴⁴

Auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und der Mängelanalyse basierend, werden im Rahmen dieses Arbeitsschrittes die allgemeinen qualitativen und quantitativen Anforderungen an die zukünftige ÖPNV-Struktur im Hochtaunuskreis festgelegt. Diese Festlegung erfolgt über die Definition von Mindeststandards (Mindestanforderungen).

Die definierten Standards finden als Grundlage für die Entwicklung der Angebotskonzeption, d.h. für die Ableitung von Maßnahmen, Verwendung. Indem überprüft wird, inwieweit der ÖPNV im Bestand bereits den definierten Anforderungen entspricht, lassen sich Ansatzpunkte für sinnvolle Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis identifizieren.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, inwiefern sich aus einer bei diesem Abgleich festgestellten Abweichungen vom definierten Standard auch ein konkreter Handlungsbedarf ergibt.

Hier kann es keinen Automatismus geben, der zum Handeln zwingt. Es muss aufgrund der Rahmenbedingungen vor Ort und der von den Entscheidungsträgern gesetzten Prioritäten, auch unter Berücksichtigung finanzieller und wirtschaftlicher Aspekte, jeweils im Einzelfall entschieden werden, ob und in welchem Umfang zu handeln ist.

Mit dem Anforderungsprofil werden Vorgaben für folgende Aspekte definiert:

- Liniennetz und Verkehrsmiteinsatz
- Erschließungsqualität
- Verbindungs- und Bedienungsqualität
- Fahrzeuge und Fahrpersonal
- Haltestellen
- Schülerbeförderung

Zunächst sollen jedoch allgemeine Aussagen zu den Anforderungen an den Nahverkehr im Verbandsgebiet formuliert werden.

Im Verlaufe der als vorgezogene Beteiligung gedachten „Roadshow“ (vgl. Kapitel 1.5.1.1) hat sich bei den Terminen mit den Städten im Verbandsgebiet, die eigene

⁴⁴ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung u. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen.

Stadtverkehre betrieben gezeigt, dass die zunächst vorgeschlagenen Standards weiter ausdifferenziert werden sollten.

Es wurden daher zusätzlich zu den zunächst ausgearbeiteten Standards auch Vorschläge für weitere Kategorien ausgearbeitet, die den spezifischen Rahmenbedingungen in den Kommunen mit eigenem Stadtverkehr besser gerecht werden sollen.

4.1 Allgemeine Anforderungen

Bei der Festlegung von Anforderungen an die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV steht der Aufgabenträger grundsätzlich in einem Spannungsfeld zwischen dem Ziel der Vorhaltung eines ÖPNV zur reinen Grundversorgung und der Ausgestaltung des ÖPNV als konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV).

Für den Aufgabenträger besteht in dieser Frage jedoch keineswegs Entscheidungsfreiheit im Sinne einer Handlungsalternative, sondern es gilt in Abhängigkeit der vorherrschenden Rahmenbedingungen, insbesondere unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel, jeweils ein Optimum zu finden.

Zudem ist der Aufgabenträger bei der Definition des Soll-Zustandes auch an verschiedene Rahmenvorgaben gebunden. So sind bei der Zieldefinition die verbindlichen gesetzlichen Vorgaben zu beachten.

Im Hessischen ÖPNV-Gesetz⁴⁵ werden durch § 4 „Allgemeine Anforderungen“ beispielsweise die folgenden Ziele vorgegeben:

- Eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Fahrscheinverkaufssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind die wichtigsten Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs.
- Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden. Die Umweltverträglichkeit ist als besondere Stärke weiterzuentwickeln, der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen.

⁴⁵ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005, Abs. 2+3

4.2 Anforderungen an das Liniennetz und den Verkehrsmiteinsatz

4.2.1 Struktur des Liniennetzes

Die Struktur des Liniennetzes im Kreisgebiet soll für den Fahrgast möglichst leicht nachvollziehbar sein. D.h. die Struktur sollte

- übersichtlich sein und
- eine überschaubare Anzahl von Linien aufweisen,
- die über die gesamte Betriebszeit einen möglichst einheitlichen Verlauf haben.

Mit Blick auf die Fahrzeiten ist zu fordern, dass die Linien eine möglichst direkte Linienföhrung besitzen. Diese Forderung steht jedoch in vielen Fällen in Konflikt zu den Anforderungen an die Erschließungsqualität (vgl. Kapitel 4.3), da sich eine lückenlose Erschließung der Siedlungsflächen ohne ein Abweichen von der direkten Linienföhrung in vielen Fällen nicht realisieren lässt.

Wo dieser Konflikt auftritt muss, nicht zuletzt unter Beachtung der Hauptfunktion der jeweiligen Linie, eine Abwägung zwischen den beiden Zielen

- gute Erschließung des Raumes und
- kurze Beförderungszeiten

getroffen werden.

Dabei sollte der hohen Bedeutung der Fahrzeiten für die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes in gebührendem Maße Rechnung getragen werden, ohne die Notwendigkeit einer wirtschaftlichen Leistungserbringung aus den Augen zu verlieren.

4.2.2 Auf- und Ausbau eines differenzierten ÖPNV-Erschließungssystems

In Bezug auf den Verkehrsmiteinsatz ist das Ziel des Auf- und Ausbaus eines differenzierten ÖPNV-Erschließungssystems mit sich ergänzenden, aufeinander hierarchisch abzustimmenden Bedienungsformen zu verfolgen.

Zur optimalen Erschließung der Fläche und zur leistungsfähigen Bedienung soll eine zweckmäßige funktionale Aufgabenteilung und Zusammenarbeit zwischen regionalen und lokalen Netzen gesichert werden. Das Regionalnetz soll in erster Linie aus Eisenbahnstrecken gebildet und dort, wo das Schienennetz Lücken aufweist, durch regionale Buslinien ergänzt werden.

Die Aufteilung in regionale und lokale Netze spiegelt nicht zuletzt auch die Regelung der Aufgabenträgerschaft im hessischen ÖPNV wider. Danach liegen regionale Verkehre – der Schienenverkehr⁴⁶ sowie der regionale Busverkehr – im Zuständigkeitsbereich der Verkehrsverbände, der übrige, als lokal bezeichnete Verkehr im Zuständigkeitsbereich der Lokalen Nahverkehrsorganisationen.⁴⁷

Für eine zweckmäßige funktionale Aufgabenteilung erscheint, wie dies bereits im Vorgängerplan erfolgt⁴⁸ ist, eine weitere Aufgliederung des öffentlichen Verkehrsnetzes in verschiedene Netzebenen, die an definierten Knoten miteinander räumlich und zeitlich verzahnt werden, sinnvoll.

Als relevante Netzebenen sind – als Basis für die Vorgaben zur Bedienungsqualität – zu benennen

- Hauptlinien,
- Erschließungslinien,
- Innerortslinien / Linien der Stadtverkehre und
- Ergänzungslinien

Dabei haben die Linienkategorien der Netzebenen folgende maßgebliche Aufgaben zu erfüllen:

Hauptlinie:

Hauptlinien sorgen für eine direkte und rasche Verbindung von Grundzentren⁴⁹ zu Mittelzentren. Sie übernehmen – in Ergänzung zu den regionalen Buslinien – die Funktion der Verbindung von Mittelzentren untereinander sowie zwischen Grundzentren und den Oberzentren, sofern keine geeignete SPNV-Linie vorhanden ist.

⁴⁶ auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

⁴⁷ vgl. § 2 Abs. 2 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

⁴⁸ Fortschreibung Nahverkehrsplan Verkehrsverband Hochtaunus, Entwurf 2.5a, 30.11.2006

⁴⁹ früher: Unterzentren oder Kleinzentren

Erschließungslinie:

Erschließungslinien übernehmen die Aufgabe der Anbindung außerhalb gelegener Ortsteile an den Gemeindehauptort bzw. das nächste Versorgungszentrum. Dort ist die Anbindung an das regionale Netz oder – falls nicht vorhanden – an eine Hauptlinie herzustellen, die eine Weiterbeförderung zum nächstgelegenen Ort höherer Zentralität ermöglicht.

Innerortslinie / Linien der Stadtverkehre:

Bei diesen Linien handelt es sich um innerstädtische bzw. innerörtliche Linien, die auf Ebene der Kommunen die Erschließung der Siedlungsflächen und deren Anbindung an den Gemeindehauptort bzw. die Kernstadt sicherstellen.

Ergänzungslinien:

Ergänzungslinien sind zusätzliche Linien, die spezielle Verkehrsbedürfnisse abdecken und sich daher nicht direkt dem aus dem zentralörtlichen Modell abgeleiteten Netzmodell zuordnen lassen.

Die Notwendigkeit zur Einrichtung einer Bedarfslinie kann sich durch Berufsverkehre, Schülerverkehre oder spezielle Freizeitverkehre ergeben.

Das Grundangebot bilden gemäß der gesetzlichen Aufgabenbeschreibung die SPNV-Linien. Dieses SPNV-Netz wird durch Hauptlinien (Regionalbus sowie Hauptlinien in lokaler Zuständigkeit) ergänzt, die zu einer engmaschigeren Verknüpfung des Netzes führen, in dem sie die Knoten des SPNV-Netzes auf weiteren Wegen miteinander verknüpfen und neue Knoten schaffen.

Die Erschließungs- und Innerortslinien wiederum knüpfen an die Knoten des SPNV- und Haupt-Liniennetzes an. Sie schließen die außerhalb des direkten Einzugsbereiches der SPNV- und Hauptlinien gelegenen Ortsbereiche bzw. Ortsteile an den ÖPNV an.

SPNV-Linien, Hauptlinien, Erschließungslinien und Innerortslinien haben eine nahezu flächendeckende Erschließung des Kreisgebietes sicherzustellen.

Ergänzungslinien decken nur sich zeitweise ergebende, zusätzliche Verkehrsbedürfnisse ab, für deren Abwicklung im Rahmen des Grundnetzes nur „umwegige“ Linienführungen (mit Umsteigezwang) oder kapazitive Engpässe bestehen würden.

Die Unterscheidung zwischen Hauptlinien, Erschließungslinien, Innerortslinien (bzw. Linien der Stadtverkehre) sowie Ergänzungslinien wird eine der Grundlagen für die Festlegung von Standards für das Fahrtenangebot (vgl. Kapitel 4.4) darstellen.

4.3 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Wie bereits im Kapitel Soll-Ist-Abgleich zum Thema Erschließungsqualität (Kapitel 3.1) erläutert, wird mit dem Merkmal Erschließungsqualität die Erreichbarkeit bzw. die Zugänglichkeit der Haltestellen des ÖPNV-Netzes von/zu den Quellen und Zielen beschrieben.

Das Kriterium für die Erschließungsqualität ist der jeweils einer Haltestelle zugeordnete Einzugsbereich, der als Kreis (Einzugsradius) um die Haltestelle dargestellt werden kann.

Die Anforderungen an die Erschließungsqualität im Landkreis werden demnach über die Größe der Einzugsradien der Haltestellen im Kreisgebiet definiert.

Bei der Definition von Standards in diesem Bereich sind

- die unterschiedliche „Zugkraft“ der Verkehrssysteme Bahn und Bus zu beachten und
- die Auswirkungen der Haltestellenabstände auf die Reisegeschwindigkeiten zu berücksichtigen.

Die Bestandsanalyse, die unter Verwendung gängiger Werte⁵⁰ für die Einzugsradien durchgeführt wurde, kam zu einer positiven Bewertung des Erschließungsgrades im Bestand. Größere Einzugsradien würden eine Senkung der Erschließungsqualität ermöglichen, was jedoch nicht beabsichtigt wird. Umgekehrt würden geringere Größen einen z.T. erheblichen Handlungsbedarf nach sich ziehen, soll das Ziel einer flächenhaften Erschließung der gesamten Siedlungsbereiche des Verbandsgebietes nicht aufgegeben werden.

Es wurde daher den Gremien vorgeschlagen, die für den Soll-Ist-Abgleich verwendeten Werte als Anforderungen an die Erschließungsqualität zu übernehmen.

Entsprechend Kapitel 3.1.1 wird damit für die Erschließungsqualität folgender Standard festgelegt:

Einzugsbereich	Fortschreibung
Bus	Kernzone: 300 m Außenzone, Ortsteile: 500 m
U-Bahn	500 m
SPNV	1000 m

Abb.: Erschließungsqualität – Einzugsradien der Haltestellen in Metern (Fortschreibung 2013)

⁵⁰ Für die Fortschreibung des Regionalen NVP des RMV wurde im Sinne eines Benchmarking eine vergleichende Analyse der in den lokalen NVP des Verbundgebietes definierten Standards vorgenommen. Die hier verwendeten Werte für die Einzugsradien finden demnach in vielen Kreisen des RMV-Gebietes Anwendung.

Für Haltepunkte des SPNV werden größere Einzugsbereiche zugrunde gelegt als für Bushaltestellen. Hintergrund dieser Unterscheidung ist die aus Kundensicht höher geschätzte Attraktivität der Schiene im Vergleich zum Bus, was bewirkt, dass Kunden längere Fußwege in Kauf nehmen, um eine Zugangsstelle zum SPNV zu erreichen.

Die innerhalb der für die jeweiligen Haltestellen zu verwendenden Einzugsbereiche liegende Siedlungsflächen gelten als erschlossen, nicht durch Einzugsbereiche abgedeckte Bereiche innerhalb geschlossener Siedlungen demgegenüber als „Erschließungslücken“.

Grundlegende Anforderung an die Qualität des ÖPNV im Kreis ist es, sämtliche geschlossenen Siedlungsbereiche in diesem Sinne durch Haltestellen zu erschließen.

Es muss an dieser Stelle jedoch darauf hingewiesen werden, dass sich aus der Identifikation einer „Erschließungslücke“ noch nicht zwangsläufig ein Handlungsbedarf ergibt. Für jeden Bereich, der bei Anwendung des definierten Standards als nicht erschlossen gilt, hat eine Einzelfallprüfung zu erfolgen.

Ob die Beseitigung einer „Erschließungslücke“ als Maßnahme in den NVP aufgenommen werden sollte, hängt maßgeblich vom Nutzen-Kosten-Verhältnis ab. Hierbei gilt es, den für die Schließung der Lücke erforderlichen baulichen, organisatorischen und betrieblichen Aufwand dem sich aus der Nachfrage im betreffenden Bereich ergebenden Kundennutzen gegenüberzustellen. Auch ist zwischen den Interessen der vor Ort wohnenden potentiellen Fahrgästen (Anbindung an den ÖPNV) und den anderen ÖPNV-Nutzern (schnelle Beförderung) abzuwägen.

Regelmäßig wird eine Maßnahme zur Verbesserung der Erschließungsqualität dann aus Nutzen-Kosten-Sicht zu verwerfen sein, wenn sie längere Umweg- oder Stichfahrten mit sich bringen würde.

Am Ende dieses Kapitels soll nochmals explizit auf den bereits thematisierten (vgl. Kapitel 2.2.4) engen Zusammenhang zwischen Siedlungs- und Verkehrsplanung hingewiesen werden.

Damit die Anforderungen an die Erschließungsqualität erfüllt werden können ist es zwingend erforderlich, dass die Belange des ÖPNV bei der Ausweitung neuer Siedlungsflächen Beachtung finden.

4.4 Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität

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

Grundsätzlich hat sich das Fahrten- und Bedienungsangebot an der Verkehrsnachfrage und an den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten zu orientieren. Das Verkehrsaufkommen und somit die Ansprüche an die Bedienungsqualität unterscheiden sich zwischen städtischen und ländlichen Räumen sehr stark. Des Weiteren hängt das Verkehrsaufkommen von den Aktivitäten der mobilen Personen ab, deren Umfang im Tages- und Wochenzeitverlauf erheblichen Schwankungen unterworfen ist. Diesen Rahmenbedingungen müssen bei der Aufstellung eines ÖPNV-Angebots berücksichtigt werden.

Die Untergrenze eines Angebots wird durch das Hessische ÖPNV-Gesetz vorgegeben. Gemäß § 4 Abs.1 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes ist „eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.“

Der Aufgabenträger wird dadurch verpflichtet die Bereitstellung eines Grundangebotes an Mobilität in seinem Zuständigkeitsbereich zu gewährleisten. Die Sicherung der Daseinsvorsorge wird damit zu einer zentralen Aufgabe der Nahverkehrsplanung. Ein Nahverkehrsplan muss diesen Umstand in ausreichendem Maße berücksichtigen.

Eine genaue Definition zu dem konkreten Umfang und der Gestaltung eines Mindestangebotes ist im Gesetz jedoch nicht enthalten. Demnach ist dem Aufgabenträger beispielsweise freigestellt, ob das Grundangebot an Fahrten dabei als „klassischer“ Linienverkehr mit Bussen oder mit Hilfe flexibler Betriebsformen (z.B. Rufbus) angeboten wird. Dies muss von Fall zu Fall anhand der individuellen Situation entschieden werden.

4.4.1 Definition eines Grundangebotes im Sinne der Daseinsvorsorge

Durch die Definition des Grundangebotes für das VHT-Verbandsgebiet im Rahmen der Angebotskonzeption soll das Ziel einer Sicherstellung der Daseinsvorsorge fest im Nahverkehrsplan verankert werden. Gleichzeitig muss mit Blick auf das Wirtschaftlichkeitsgebot, das ebenfalls im ÖPNV-Gesetz⁵¹ (§ 14 Abs. 2 Hess. ÖPNVG: Die Nahverkehrspläne müssen ... den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen) verankert ist, eine im finanziellen Rahmen befindliche Lösung gefunden werden. Die Standards müssen demnach also mit „Augenmaß“ definiert werden.

Als grundlegende Anforderung an die Qualität der Verkehrsbedienung innerhalb des Kreisgebietes können die von der Landes- und Regionalplanung definierten Vorgaben bezüglich der Erreichbarkeit der Mittelzentren (bzw. des Oberzentrums) herangezogen werden.

In Orientierung an diese Werte können für jeden Ortsteil ab 200 Einwohnern

- mindestens 3 Fahrtenpaare pro Werktag (zum Mittelzentrum und zurück)
- mit maximaler Fahrtzeit von 45 Minuten mit dem ÖPNV

gefordert werden.⁵²

Die Vorgabe zum Grundangebot ist dabei im Sinne einer Mindestbedienung zu verstehen, durch die lediglich die Untergrenze des vorzuhaltenden Angebotes festgelegt wird. Sie wird durch die nachfolgenden Anforderungen zur Verbindungsqualität, zur linienbezogenen Bedienungsqualität sowie zu den Bedienungszeiträumen ergänzt.

⁵¹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

⁵² Vgl. z.B. Regionalplan Mittelhessen – Entwurf zur zweiten Anhörung und Offenlegung 2009, S. 118

4.4.2 Verbindungsqualität

Wie zu Beginn des Kapitels erläutert, hat sich das Fahrten- und Bedienungsangebot grundsätzlich an der Verkehrsnachfrage und an den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten zu orientieren. Bezüglich der Verbindungsqualität lässt sich mit Blick auf die siedlungsstrukturellen Gegebenheiten im Sinne der Landes- und Regionalplanung vorgeben, dass das ÖPNV-Netz folgende Anbindungen abdecken soll:

- Anbindung aller Ortsteile/Stadtteile an den Gemeindehauptort/die Kernstadt
- Anbindung aller Gemeinden an die Kreisstadt
- Anbindung aller Gemeinden an das Oberzentrum
- Anbindung aller Ortsteile/Stadtteile an die Schiene

Die Verbindungsqualität lässt sich – wie bereits im Rahmen des Soll-Ist-Abgleichs unter Kapitel 3.2.5 beschrieben – auch anhand eines Vergleichs der ÖV-Fahrzeiten und der für eine alternative Nutzung eines Pkw benötigten Fahrzeit bewerten. Die im Zuge des Soll-Ist-Abgleichs ermittelten Reisezeitfaktoren (Verhältnis IV- zu ÖV-Fahrzeit) wurden wie folgt bewertet:

Reisezeitfaktor kleiner gleich 1,5: gut

Reisezeitfaktor zwischen 1,5 und 2,0: akzeptabel

Reisezeitfaktor größer gleich 2,0: schlecht

Dieses Bewertungsschema soll auch für die diesbezüglichen Vorgaben zur Verbindungsqualität herangezogen werden. Für die Anbindung an die Kreisstadt Bad Homburg sowie an das Oberzentrum Frankfurt am Main ist entsprechend zu fordern, dass das Verhältnis der Fahrzeiten zwischen ÖV und IV zumindest „akzeptabel“ (Faktor 2,0; d.h. die Fahrt mit dem ÖV darf höchstens doppelt so viel Zeit wie die Nutzung des Pkw in Anspruch nehmen) sein soll.

4.4.3 Linienbezogene Bedienungsqualität

Die unter 4.4.2 geforderten Anbindungen sind mit Hilfe der im Kreisverkehr verlaufenden ÖPNV-Linien zu realisieren, die sich entsprechend der Ausführungen zum Auf- und Ausbau eines differenzierten ÖPNV-Erschließungssystems (vgl. Kapitel 4.2.2) in die Linienkategorien Hauptlinien, Erschließungslinien, Innerortslinien und Ergänzungslinien gliedern lassen. Als besondere Linienkategorien kommen noch die SPNV-Linien sowie die Linien der Stadtverkehre hinzu.

Für diese Linienkategorien lassen sich mit Hilfe von Vorgaben für das Bedienungsschema (Taktraster in Minuten) hinreichend konkrete Rahmenvorgaben für die Bedienungsqualität machen.

Es sind entsprechen der jeweiligen Linienkategorie folgende Taktfolgen vorzusehen:

Bedienungsschema (Taktraster in Minuten)	Mo-Fr		Samstag	Sonn- und Feiertage
	HVZ	NVZ		
SPNV-Linien (z.B. Linie 15)	Das Fahrangebot im Rahmen des ITF ist im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV definiert			
Linien Stadtverkehr	30	60	60	60
Hauptlinien (z.B. Linie 50)	60	60	60	60
Erschließungs- und Innerortslinien (z.B. Linie 60 und 67)	60	120	120	120
Ergänzungslinien (z.B. Linie n34)	zielgruppenorientiertes Angebot / Einzelfahrten möglichst in Anlehnung an das ITF-Schema			

Abb.: Linienbezogene Bedienungsqualität – Bedienungsschema (Taktraster in Minuten)

4.4.4 Bedienungszeitraum

Die Vorgaben zum Bedienungszeitraum sollen bei der Planung des Fahrtenangebotes Orientierung für die zwischen frühester Abfahrt und spätester Ankunft abzudeckende Zeitspanne liefern. Sie orientiert sich ebenfalls an den unter Kapitel 4.2.2 eingeführten Linienkategorien und wurde für die Verkehrstage Montag bis Freitag entwickelt.

In Abhängigkeit von der jeweiligen Linienkategorie sollen dabei folgende Zeiträume abgedeckt werden:

Linienkategorie	Bedienungszeitraum Montag - Freitag	
	Beginn	Ende
Hauptlinien (z.B. Linie 50)	5:30 Uhr	21:30 Uhr
Linien Stadtverkehr	6:00 Uhr	20:00 Uhr
Erschließungslinien (z.B. Linie 60)	6:00 Uhr	20:00 Uhr
Innerortslinien (z.B. Linie 67)	6:00 Uhr	20:00 Uhr
Ergänzungslinien (z.B. Linie n34)	nach Bedarf	nach Bedarf

Abb.: Bedienungszeitraum Montag - Freitag

Die Rahmenvorgaben sind im individuellen Anwendungsfall bei der Angebotsplanung zu überprüfen und bei Bedarf nachfragegerecht anzupassen. Für die Bedienung an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen wurde auf die Vorgabe eines konkreten Zeitfensters zugunsten einer Prüfung im Einzelfall verzichtet.

Hier bestehen grundsätzlich die Optionen einer nachfrage- bzw. bedarfsgerechten oder einer angebotsorientierten Planung, wobei gerade im Sonn- und Feiertagsverkehr flexible Bedienungsformen eine Angebotsorientierung auch aus wirtschaftlicher Sicht zulassen.

4.4.5 Erbringung der Verkehrsleistung

Sowohl für das Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge als auch für Verbindungs- und Bedienungsqualität gilt, dass mit den Fahrtenhäufigkeiten keine konkreten Vorgaben zur Bedienungsform getroffen werden.

Ob das Fahrtenangebot also als „klassischer“ Linienverkehr mit Bussen oder als flexibler Verkehr (z.B. AST-Verkehr) angeboten wird, kann daher von Fall zu Fall entschieden werden.

Auch bei der Wahl der geeigneten Bedienungsform wird die Nachfrage wiederum als ausschlaggebendes Kriterium heranzuziehen sein.

Insbesondere für das Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge gilt in Bezug auf das Fahrtenangebot jedoch, dass eine ganzjährige, kontinuierliche Bedienung an den Wochentagen Montag bis Freitag zu erfolgen hat.

Der Definition nach ist ein Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge also auch während der Schulferien vorzuhalten. Fahrten, die lediglich der Schülerbeförderung dienen und für die es während der Schulferien keinen entsprechenden Ersatz gibt, können daher nicht als Bestandteil der Mindestbedienung angesehen werden.

4.5 Anforderungen an die Fahrzeuge und das Fahrpersonal

Für die Wahrnehmung der Qualität und Attraktivität des ÖPNV aus Kundensicht sind neben dem Verkehrsangebot insbesondere die angebotenen Fahrzeuge und deren Ausstattung relevant. Die Bedeutung von Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge darf daher nicht unterschätzt werden.

Allerdings muss an dieser Stelle auch angemerkt werden, dass bei der Vorgabe von Standards gerade im Bereich Fahrzeuge der Aspekt der Wirtschaftlichkeit nicht außer Acht gelassen werden darf.

Neben den Anforderungen an die Fahrzeuge sind auch an das Fahrpersonal Mindestanforderungen zu stellen, um gewährleisten zu können, dass die Verkehrsdurchführung den angestrebten Qualitätsstandard erreicht.

Dabei kann zwischen Anforderungen an das äußere Erscheinungsbild und Anforderungen an die Kompetenz des Fahrpersonals unterschieden werden.

Die Anforderungen an die Fahrzeuge und das Fahrpersonal sind zunächst noch auf Basis der aktuellen Verkehrsverträge, die noch bis zum Jahr 2016 laufen, festzulegen. Für die neuen Verkehrsverträge nach dem Jahr 2016 ist eine an qualitativen und wirtschaftlichen Aspekten orientierte, bedarfsgerechte Fortschreibung der entsprechenden Vorgaben vorzusehen.

Eckpunkte dieser Fortschreibung der Standards sollen sein:

- Eine erhöhte Fahrzeugeinsatzflexibilität durch differenzierte Fahrzeuge (breitere Palette an einsetzbaren Gefäßgrößen);
- eine verbesserte Qualifikation des Fahrpersonals;
- präzisiertere Vorgaben für eine qualitativ hochwertige Kundeninformation sowie
- verbindlichere Qualitätsvorgaben für die Ausgestaltung von Bedarfsverkehren (konkrete Anforderungen an Fahrzeuge und Fahrpersonal auch im Bereich flexibler Angebotsformen).

An dieser Stelle sei auch auf die per Aufsichtsratsbeschluss vom 03.06.2002 vorgegebenen „Verbundeinheitlichen Mindeststandards für Busse“ im RMV verwiesen. Der VHT als Verbundpartner wird eine Fortschreibung und Anpassung der Mindeststandards an sich wandelnde Rahmenbedingungen unterstützen.

4.6 Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen

Die Stationen und Haltestellen sind für den Fahrgast das „Eingangstor“ zum öffentlichen Personennahverkehr. Damit das „Eingangstor“ nicht gleich zur „Zugangsbarriere“ wird, ist der attraktiven Ausgestaltung der Haltestellen eine besondere Bedeutung beizumessen.

4.6.1 Grundsätzliche Anforderungen an die Ausgestaltung von Stationen und Haltestellen

Wie die Fahrzeuganforderungen (vgl. Kapitel 4.5), so werden auch die Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen durch die gesetzlich verankerten Vorgaben zur Barrierefreiheit mitbestimmt⁵³.

Nach Abschnitt 1 § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes sind bauliche und sonstige Anlagen barrierefrei, wenn sie für behinderte Menschen, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.⁵⁴

Eines der wesentlichen Merkmale, durch das sich die barrierefreie Nutzbarkeit von Haltestellen bestimmt, ist die Ausstattung mit Bordsteinen, die einen höhengleichen Einstieg in Niederflurfahrzeuge ermöglichen.

Parallel zu dem in Bezug auf diese Vorgabe zu formulierenden Ziel, den Anteil an Niederflurbussen perspektivisch zu erhöhen, gilt es auch den Anteil barrierefreier Haltestellen in Zukunft zu vergrößern.

Als weitere Anforderung ist insbesondere bei der Neueinrichtung von Haltestellen zu fordern, dass die Gestaltung unter Beachtung des „Zwei-Sinne-Prinzips“⁵⁵ erfolgt.

Neben den Anforderungen, die sich aus den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit ergeben, sollten noch einige weitere Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen mit dem Ziel gestellt werden, die Qualität des Gesamtsystems ÖPNV zu verbessern und so die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Grundsätzlich gilt es, bei der Ausgestaltung von Stationen und Haltestellen folgende Punkte zu beachten⁵⁶:

- Erreichbarkeit und Verknüpfung,
- funktionale und ansprechende Gestaltung,
- Sicherheit und Sauberkeit,
- Information und Kommunikation,

⁵³ vgl. auch hier: § 4 Abs. 6 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005

⁵⁴ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) in der Fassung vom 27.04.2002

⁵⁵ D.h. alle Informationen sind so anzubieten, dass sie über zwei unterschiedliche Sinne wahrgenommen werden können.

⁵⁶ Stationsentwicklungsplan STEP, 1996, S. 14; Gestaltungsrichtlinien des RMV

- Service und Betreuung,
- Umfeld der Haltestelle.

Bei der nachfolgenden Definition spezifischerer Vorgaben erfolgt vor dem Hintergrund der Zuständigkeiten eine Beschränkung auf den Bereich der Bushaltestellen.

4.6.2 Ausstattung der Haltestellen im Busbereich

Spezifische Vorgaben für die Ausstattung der Haltestellen im Busbereich lassen sich in Abhängigkeit der Lage sowie der Funktion der Haltestellen differenzieren:

- Es kann unterschieden werden zwischen Haltestellen **außerorts** und Haltestellen **innerorts**.
- Die innerörtlichen Haltestellen lassen sich weiter in Haltestellen mit und ohne **Verknüpfungsfunktion** aufteilen.

Für alle Haltestellen im Busbereich – sowohl innerorts als auch außerorts – sind folgende Ausstattungsmerkmale zu fordern:

- eine einheitliche Beschilderung,
- ein einheitlich gestalteter Aushangfahrplan (Fahrgastinformation mit QR-Code),
- ein gepflegtes Erscheinungsbild des Haltestellenmobiliars sowie
- ein sicheres und sauberes Umfeld.

Für die innerhalb geschlossener Siedlungsbereiche liegenden Haltestellen ist zusätzlich zu fordern:

- eine gute Integration in das Orts- oder Stadtbild, d.h. auch
- die Anlage der Haltestellen an Punkten, die eine optimale Einbindung ins Fußwegenetz des Ortes und kurze Wege zu den Fahrtzielen (Einkaufsgebiete, Behörden, Schulen, etc.) und in die Wohngebiete ermöglichen,
- keine Behinderung durch den Individualverkehr,
- eine ausreichend dimensionierte Aufstellfläche,
- ein Müllbehälter sowie
- eine ausreichende Beleuchtung.

Kommt den Haltestellen eine geplante Verknüpfungsfunktion innerhalb des ÖPNV-Netzes zu, so ist neben den bislang angeführten Punkten auch noch die Umsetzung der folgenden Vorgaben anzustreben:

- ein ausreichend dimensionierter, transparenter Wetterschutz der genügend Sitzgelegenheiten bietet und über eine gute Beleuchtung verfügt,
- zusätzliche Fahrgastinformationen⁵⁷ wie eine Darstellung des Liniennetzes, Anschlusshinweise, Tarifinformationen, ein Umgebungsplan der Haltestelle oder ein Stadtplan und
- eine Busbucht oder ggf. auch ein Haltestellenkap.

In Bezug auf die Gestaltung und Positionierung der Elemente zur Kennzeichnung von Haltestellen sind die vom regionalen Aufgabenträger veröffentlichten „Vorlagen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes für eine einheitliche Kennzeichnung von Haltestellen im Verbundgebiet“ zu beachten.

Mit dieser Richtschnur für die Neueinrichtung bzw. Erneuerung von Haltestellenpositionen soll die Vielfalt der Erscheinungsbilder von Haltestellen im Verbundgebiet verringert und damit die Orientierung für Fahrgäste und alle, die es noch werden sollen, erleichtert werden.⁵⁸

4.7 Anforderungen an die Tarifgestaltung

Die Gestaltung des Tarifes ist Verbundaufgabe, die bei der Gestaltung des Tarifes zu beachtenden Anforderungen wurden daher aus dem Regionalen Nahverkehrsplan des RMV übernommen⁵⁹:

- Der Tarif soll so gestaltet sein, dass er vom Fahrgast als gerecht empfunden wird.
- Der Tarif soll für den Kunden gut verständlich sein (Einfachheit). Die Tarifgestaltung soll den Zugang zum ÖPNV erleichtern und nicht erschweren.
- Der Tarif soll in allen Bereichen zu einer hohen Ergiebigkeit führen.
- Bei der Tarifierung sollen Spezifika der unterschiedlichen (städtischen und regionalen) Teilräume entsprechend berücksichtigt werden können.
- Große Preissprünge sollen vermieden werden.
- Es muss genügend Möglichkeiten für eine Preisdifferenzierung geben.
- Im Verbundgebiet sollen für die gleichen Kundengruppen weitgehend einheitliche Tarifangebote bestehen.
- Der Tarif soll unter elektronischen Vertriebsbedingungen abbildbar sein.
- Die Flexibilität soll hoch sein, so dass der Tarif gut geänderten Randbedingungen angepasst werden kann.
- Die strukturellen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung zu einem markt- und kundenorientierten Tarif sollen geschaffen werden.

⁵⁷ Bei bedeutenden Knotenpunkten mit hohem Fahrgastaufkommen ist auch der Einsatz von Anlagen zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) zu prüfen.

⁵⁸ Gestaltung und Positionierung der Elemente zur Kennzeichnung von RMV-Haltestellen. Vorlagen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes für eine einheitliche Kennzeichnung von Haltestellen im Verbundgebiet, Stand August 1997.

⁵⁹ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 121

- Der Tarif muss genehmigungsfähig und in den Entscheidungsgremien durchsetzbar sein.
- Die Risiken von Reformen sollen beherrschbar gehalten werden.



Abb.: Zielkonflikte bei der Tarifgestaltung, Quelle: RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, Abb. 61 (nachgebildet/verändert), S. 121

4.8 Anforderungen an die Schülerbeförderung

Um ihrer hohen Bedeutung für den ÖPNV im Landkreis Rechnung zu tragen (vgl. Kapitel 2.2.9), sollte die Thematik Schülerbeförderung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes aktiv angegangen werden.

Der Nahverkehrsplan kann beispielsweise dadurch einen Gestaltungsbeitrag leisten, dass er Anforderungen an die Beförderung von Schülerinnen und Schülern definiert. Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungstrends muss versucht werden, den Rahmen für die künftige Schülerbeförderung so zu gestalten, dass auch angesichts sinkender Schülerzahlen und schwieriger Haushaltslage die Finanzierbarkeit des Schülerverkehrs und des ÖPNV als Ganzes gesichert werden kann.

Wegen des drohenden Anstiegs der Beförderungskosten müssen auch die politischen Verantwortlichen Interesse an entsprechenden Festlegungen haben.

Das nachfolgende Kapitel umfasst neben Aussagen zum organisatorischen Rahmen für die Schülerbeförderung Empfehlungen für

- die Staffelung von Schulzeiten,
- die Festlegung des Beförderungsanspruchs,
- die Reisezeiten,
- die Anzahl zulässiger Umstiege,
- die Wartezeiten vor Schulbeginn und nach Schulende sowie
- die maximale Anzahl der An- und Abfahrten.

4.8.1 Organisatorischer Rahmen für die Schülerbeförderung

Der organisatorische Rahmen für die Anforderungen an die Schülerbeförderung wird u.a. durch § 161 des Hessischen Schulgesetzes (HSchG) bestimmt. Darin werden als Träger der Schülerbeförderung die Gemeinden, die Schulträger sind, die kreisfreien Städte und die Landkreise benannt.

Gemäß § 161 Abs. 4 HSchG entscheiden die Träger der Schülerbeförderung unter Berücksichtigung zumutbarer Bedingungen, der Interessen des Gesamtverkehrs und des Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit über die Beförderungsart.

Für die Definition von Standards für den Schülerverkehr muss insbesondere der im Gesetz benannte Begriff der „zumutbaren Bedingungen“ weiter präzisiert werden.

Die Ausführungen zum organisatorischen Rahmen bringen zum Ausdruck, dass die konkrete planerische Ausgestaltung der Schülerbeförderung in enger Zusammenarbeit mit dem Schulträger sowie den Schulen zu erfolgen hat (siehe Auszug Schulentwicklungsplan 2012, untenstehend).

Schülerbeförderung

Zur Sicherstellung einer weiterhin qualitativ hochwertigen Schülerbeförderung ist es notwendig, dass die Schul- und Betreuungseinrichtungen sich im notwendigen Maße mit dem ÖPNV abstimmen. Der Kreis in seiner Funktion als Schulträger, Koordinator von Betreuungsdienstleistungen und als Aufgabenträger des ÖPNV moderiert diesen Prozess und bezieht dabei die betroffenen Städte und Gemeinden ein.

Abb.: Auszug Schulentwicklungsplan Hochtaunuskreis 2012

4.8.2 Schulzeitstaffelung

Um einen effizienten Einsatz der Fahrzeuge zu gewährleisten, findet eine Schulzeitstaffelung statt. Durch eine auf die Optimierung der Schülerbeförderung ausgerichtete Anpassung der Schulanfangs- und Endzeiten sollen dabei Fahrzeuge in Zeiten des Spitzenbedarfs und damit letztlich Kosten eingespart werden.

Der Rahmen für eine Anpassung wird dabei für den Unterrichtsbeginn zur 1. Stunde durch folgende Vorgaben abgesteckt:

- Beginn frühestens um 7:30 Uhr
- Beginn spätestens um 8:15 Uhr

In den Jahren 2007 bis 2011 wurden bereits bei diversen Schulstandorten Änderungen bei den Unterrichtszeiten – i.d.R. ein geänderter Beginn der ersten Unterrichtsstunde – umgesetzt. Die Verschiebungen bewegten sich dabei meist im Bereich zwischen 5 und 20 Minuten.

Vor dem Hintergrund der Entwicklung der finanziellen Rahmenbedingungen ist der bereits aufgegriffene Ansatz der Schulzeitstaffelung auch in den kommenden Jahren konsequent weiterzuverfolgen.

Die unten aufgeführte Grafik stellt dar, wie fokussiert der Busbedarf bei den VHT-Verkehren zurzeit noch ist. Weil alle Schulen zur 1. Stunde beginnen, hat der ÖPNV weiterhin eine sehr große Spitzenbelastung. Bei einer Entzerrung der Schulzeiten durch geeignete schulorganisatorische Maßnahmen (z. B. an der Max-Ernst-Schule in Weilrod-Riedelbach) könnten voraussichtlich 2 Fahrzeuge eingespart werden bzw. an anderer Stelle sinnvoller eingesetzt werden. Im Falle der Einsparung entstünden voraussichtlich Abschreibungsersparnisse von rund 62.500 Euro p.a. Bei einer damit zusammenhängenden Leistungseinsparung von rund 10.000 Nutzwagenkilometern (NwKm) je Bus läge die gesamte Kostenersparnis bei rund 112.500 Euro p.a.

Zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr sind im Fahrplanjahr zurzeit 41 Fahrzeuge im Einsatz. Hinzu kommen Fahrzeuge, die gerade auf dem Weg zum Fahrplaneinsatz sind

(„Einsetzfahrten“), die den Fahrplaneinsatz gerade beendet haben („Aussetzfahrten“) oder die zu einem anderen Einsatz unterwegs sind bzw. Lenkzeitpausen machen („Umsetzfahrten“). Zwischen 9:00 Uhr und 12:00 Uhr wird dann nur noch rund die Hälfte der Fahrzeuge benötigt. Die zweite Spitze liegt zwischen 12:30 Uhr und 14:30 Uhr mit 27 bis 38 Fahrzeugen. Bei einer optimierten Gestaltung des Fahrplanangebotes in der morgendlichen Verkehrsspitze ergibt sich damit theoretisch ein Einsparpotenzial von 2 Fahrzeugen.

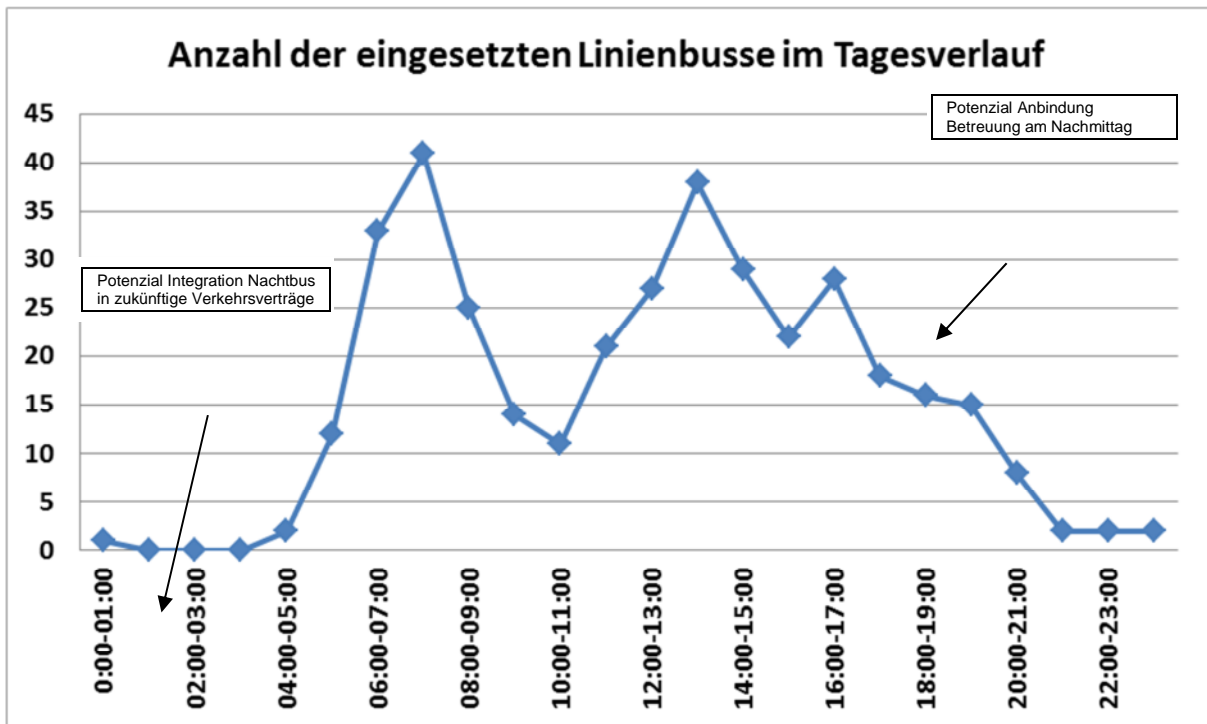


Abb.: Anzahl Linienbusse (bestellte Verkehre des VHT)

Die Potenziale einer optimierten Schulzeit- und Betreuungszeitstaffelung sind unter Einbindung aller Beteiligten und mit Moderation des Schulträgers vertiefend zu untersuchen und zu heben (siehe auch oben, „Schülerbeförderung“ im Schulentwicklungsplan).

4.8.3 Standards für die Schülerbeförderung

In Bezug auf die grundsätzlichen Qualitätsstandards für die Schülerbeförderung wird auf der einen Seite unterschieden zwischen der Beförderung zu Grundschulen bzw. Betreuungseinrichtungen und weiterführenden Schulen.

Auf der anderen Seite werden unterschiedliche Standards für die Busbeförderung **innerhalb der Stadt** (Bad Homburg, Oberursel, Steinbach, Friedrichsdorf, Kronberg, Königstein, Usingen, Neu-Anspach) und der Busbeförderung im **ländlichen Raum** (insbesondere **Ortsteile** von Weilrod, Schmitten, Grävenwiesbach, Wehrheim, Usingen, Neu-Anspach, Glashütten) definiert. Weiter ist festzuhalten, dass die vereinbarten Parameter aus den Verkehrsverträgen 2008 – 2016 Anwendung finden.

4.8.3.1 Schüler von Grundschulen

- **Für die Beförderung der Schüler von Grundschulen innerhalb der Stadt soll gelten:**
 - Grundschüler mit Wohn- und Schulstandort innerhalb der Stadt haben grundsätzlich keinen Anspruch auf eine (schülerorientierte) Busanbindung. Es wird davon ausgegangen, dass alle Grundschulen in der Stadt fußläufig erreicht werden. Die Schulen haben einen Schulwegsicherungsplan.
- **Für die Beförderung der Schüler von Grundschulen im ländlichen Raum soll gelten:**
 - Grundschüler mit Wohn- und Schulstandort im ländlichen Raum haben im Einzugsbereich von 2 km bis zur Schule grundsätzlich keinen Anspruch auf eine (schülerorientierte) Busanbindung. Die Schulen haben einen Schulwegsicherungsplan.
- **In Bezug auf das Bedienungsgebiet / die Einzugsbereiche der Grundschulen / Betreuungseinrichtungen soll gelten:**
 - Bei **Wohnort und Schule innerhalb des Kreises** gelten die Einzugsbereiche gemäß Satzung über die Bildung von Schulbezirken für Grundschulen im Hochtaunuskreis (in der Regel Fußgängerverkehr).
 - Liegt der **Wohnort außerhalb des Hochtaunuskreises**, die Schulen hingegen im Kreisgebiet, so wird die Beförderung dann angeboten, wenn die Finanzierung durch den Nachbarkreis gesichert ist (z.B. Grundschule am Sommerberg in Riedelbach).
- **Eckwerte für die Qualität des Angebotes im Schülerverkehr (Qualitative Angebotsstandards) sollen für Grundschulen / Betreuungseinrichtungen wie folgt vorgegeben werden:**
 - **Gesamtreisezeit:** In der Regel können die Schulstandorte im Fußgängerverkehr erreicht werden. In begründeten Ausnahmen sind Busverkehre mit maximal 30 Minuten Gesamtreisezeit bei optimalen infrastrukturellen Voraussetzungen anzubieten.
 - **Zulässige Umsteigevorgänge:** Busverbindungen zur Beförderung von Grundschulern sollen keine Umsteigevorgänge aufweisen. Nur in begründeten Ausnahmefällen ist ein einmaliges Umsteigen für den Fall zulässig, dass eine Begleitung sichergestellt werden kann. Die Umsteigeaufenthalte sollen dabei nicht länger als 5 Minuten dauern.

- **Wartezeiten bis Schulbeginn:** Wenn ein Busverkehr notwendig ist, dann sind maximal 15 Minuten Wartezeit bis Schulbeginn vorzusehen (zzgl. 5 Minuten für den Weg zwischen Haltestelle und Klassenraum).
- **Wartezeiten nach Schulende:** Wenn ein Busverkehr notwendig ist, dann sind maximal 15 Minuten Wartezeit nach Schulende vorzusehen (zzgl. 5 Minuten für den Weg zwischen Klassenraum und Haltestelle).

4.8.3.2 Schüler von weiterführenden Schulen

- **Für Schüler von weiterführenden Schulen (innerhalb des Radius „nächstgelegene Schule“) soll innerhalb der Stadt gelten:**
 - Schüler mit Wohnort in einem städtischen Gebiet im Hochtaunuskreis werden in angemessener Weise an den Busverkehr zu der für sie nächstgelegenen Schule angebunden.
- **Für Schüler von weiterführenden Schulen (innerhalb des Radius „nächstgelegene Schule“) soll im ländlichen Raum gelten:**
 - Schüler mit Wohnort im ländlichen Raum werden in angemessener Weise an den Busverkehr zu der für sie nächstgelegenen weiterführenden Schule angebunden.
- **Das Bedienungsgebiet bzw. die Einzugsbereiche der Schulstandorte sollen bei weiterführenden Schulen wie folgt geregelt werden:**
 - Liegen **Wohnort und Schule innerhalb des Kreises**, so ist die Erreichbarkeit der nächstgelegenen Schule eines jeden Schultyps (Sekundarschule, Gymnasialschule, Berufsschule) sicherzustellen.
 - Von **Wohnorten außerhalb des Hochtaunuskreises** zu Schulen im Kreis wird dann eine Verbindung angeboten, wenn die Finanzierung durch den Nachbarkreis gesichert ist (z.B. Max-Ernst-Schule in Riedelbach).
- **Eckwerte für die Qualität des Angebotes im Schülerverkehr (Qualitative Angebotsstandards) sollen für weiterführende Schulen wie folgt vorgegeben werden:**
 - **Gesamtreisezeit:** Die Gesamtreisezeit zur nächstgelegenen Schule soll maximal 60 Minuten betragen, bei Berufsschulen maximal 90 Minuten. Abweichungen sind im Einzelfall zu begründen.
 - **Zulässige Umsteigevorgänge:** Es sind im Regelfall maximal zwei Umstiege zulässig; drei Umstiege nur in begründeten Ausnahmefällen.

- **Umsteigeaufenthalte:** Die Wartezeiten beim Umstieg sollen maximal 15 Minuten betragen.
- **Wartezeiten bis Schulbeginn:**
 - Maximal 45 Minuten vor der 1. Schulstunde (zzgl. 5 Minuten von der Haltestelle bis zum Klassenraum) und
 - maximal 75 Minuten vor der 2. Stunde (zzgl. 5 Minuten von der Haltestelle bis zum Klassenraum).
- **Wartezeiten nach Schulende:**
 - Maximal 45 Minuten nach Ende der 6. Schulstunde (zzgl. 5 Minuten vom Klassenraum bis zur Haltestelle) und
 - Maximal 75 Minuten bei anderen Schlusszeiten (zzgl. 5 Minuten von der Haltestelle bis zum Klassenraum).

4.8.3.3 Quantitative Angebotsstandards

Mit den quantitativen Angebotsstandards soll ein Raster vorgegeben werden, an dem sich die Bedienungshäufigkeit der Schulstandorte (Anzahl der An- und Abfahrten) festmachen lässt.

Es wird folgendes Angebotsraster vorgesehen:

Quantitative Angebotsstandards	Grundschule / Betreuungseinrichtung	weiterführende Schulen
Bedienungshäufigkeit: Anfahrten zur Schule	1 Anfahrt (in begründeten Ausnahmen 2 Anfahrten)	Grundsätzlich Bedienung zur 1. und zur 3. Stunde; zu den übrigen Zeiten Fahrten mit dem üblichen Taktverkehr.
Bedienungshäufigkeit: Abfahrten von der Schule	2 Abfahrten (in begründeten Ausnahmen 3 Abfahrten)	Grundsätzlich Bedienung zur 6. und zur 8. Stunde; zu den übrigen Zeiten Fahrten mit dem üblichen Taktverkehr.

Ab
b.:
Sta

Standards in der Schülerbeförderung – Qualitative Angebotsstandards

4.8.3.4 *Sonderfälle*

Als Sonderfälle können in Zusammenhang mit der Schülerbeförderung folgende Tage verstanden werden:

- die Schultage vor beweglichen Feiertagen,
- der letzte Schultag vor den Ferien sowie der Tag der Zeugnisausgabe und
- Rosenmontag und Faschingsdienstag.

An diesen Tagen weicht der Beförderungsbedarf der Schulen in vielen Fällen vom Bedarf an „normalen“ Schultagen ab. Um die sich dadurch für die Organisation der Schülerbeförderung stellende Herausforderung meistern zu können, soll sowohl für die Grundschulen als auch für die weiterführenden Schulen folgende Vorgabe gelten:

- Die Bedienung wird nur gewährt, wenn die Schulen sich untereinander bezüglich eines einheitlichen Unterrichtsendes verständigen können.

5 Angebotskonzeption

Auf der Grundlage der Bestandsaufnahme, des Soll-Ist-Abgleiches sowie insbesondere der im Anforderungsprofil definierten ÖPNV-Standards wird mit der Angebotskonzeption ein Bündel von Maßnahmen entwickelt, mit dessen Hilfe die identifizierten Optimierungspotentiale genutzt und die festgelegten Standards in der Praxis umgesetzt werden können.

Der Schwerpunkt der Ausführungen liegt dabei auf den angebotsseitigen Maßnahmen, mit denen die Entwicklung des regionalen und lokalen ÖPNV-Netzes im Kreisgebiet skizziert wird. Über die Entwicklung von Szenarien wird die Aufgabenstellung für die Detailplanung des Verkehrsangebotes, die außerhalb eines Rahmenplanes wie dem Nahverkehrsplan zu erfolgen hat, beschrieben.

Ergänzt werden die Maßnahmen im Angebotsbereich durch infrastrukturelle sowie sonstige Maßnahmen.

5.1 Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Angebot

Als wesentliche Rahmenbedingung für die Entwicklung der lokalen Verkehre im Kreisgebiet werden zunächst die zum Zeitpunkt der Fortschreibung bekannten Planungen des Verkehrsverbundes zur Entwicklung des regionalen Netzes im Untersuchungsgebiet beschrieben.

Darauf aufbauend erfolgt eine Beschreibung der Maßnahmen, die zur Weiterentwicklung des lokalen Netzes in Erwägung gezogen werden könnten. Dabei kann zwischen allgemeinen Maßnahmen im Bereich der lokalen Busverkehre, Maßnahmen im Bereich der Schülerbeförderung und Maßnahmen im Bereich flexibler Bedienungsformen unterschieden werden. Zudem werden Aussagen zu ergänzenden Angeboten getroffen.

5.1.1 Entwicklung des regionalen Netzes

Maßgebliche Grundlage für die Beschreibung der Entwicklung des regionalen Netzes bildete der Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) des RMV, der zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des integrierten NVP für den Hochtaunuskreis den Verbundpartnern in der Entwurfsfassung zur formalen Anhörung⁶⁰ zur Verfügung stand.

Nachfolgend werden die für das VHT-Verbandsgebiet relevanten Aussagen des RNVP zur Entwicklung des Schienennetzes sowie des regionalen Busnetzes dokumentiert.

⁶⁰ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013

5.1.1.1 Zielkonzept für den schienengebundenen ÖPNV

Zielzustand S-Bahn 2019

In dem im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV⁶¹ beschriebenen Zielzustand für das S-Bahn-Netz 2019 werden die Veränderungen, die das Angebotskonzept im Zusammenhang mit der Fertigstellung verschiedener Großprojekte, die während der Laufzeit des neuen Verkehrs-Service-Vertrages ab 2015 erwartet werden, antizipiert. Für das VHT-Verbandsgebiet sind die folgenden Änderungen von Bedeutung:

- Eine geänderte Linienführung bei den Linien S3/4, S5 und S6 ermöglicht neue verbesserte Anschlüsse und die Optimierung der Kapazitäten.
- Aufgrund der starken Nachfrage zwischen Friedrichsdorf und Usingen soll die S5 bis nach Usingen verlängert werden.
- Mit der Regionaltangente West wird ein tangenciales Verkehrsangebot im Endzustand zwischen Bad Homburg beziehungsweise dem Norden Frankfurts und Dreieich beziehungsweise Neu-Isenburg geschaffen.

Zu den geänderten Linienführungen führt der RNVP⁶² aus:

- Die Linien S3 und S4 enden künftig in Frankfurt Süd. Dies erlaubt insbesondere bei der S4 die nachfragegerechte Verstärkung der Kapazität in der HVZ, was derzeit aus betrieblichen Gründen nicht möglich ist. Die S3 und S4 übernehmen jedoch nicht die Taktlagen der S6, sondern der S5. Damit wird erreicht, dass die S5 (in den heutigen Taktlagen der S6) optimale Voraussetzungen erhält, um später als nordmainische S-Bahn nach Hanau geführt zu werden. Gleichermaßen verbessert sich die Situation in Bad Homburg, da die S5 dann aus Richtung Frankfurt fünf Minuten früher eintrifft als bisher beziehungsweise fünf Minuten später abfährt. Die Umsteigebeziehung zum Stadtbus-Netz wird dadurch entspannt.

Im Zusammenhang mit der Beschreibung des „Zielzustandes S-Bahn nach 2019“ wird in einem Unterkapitel des RNVP auch die Verknüpfung von Eisenbahn- mit U-Bahn- und Straßenbahnlinien in Frankfurt thematisiert, die auch eine für das Untersuchungsgebiet relevante Maßnahme aufgreift⁶³, und zwar die Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 nach Bad Homburg Bahnhof.

⁶¹ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 158

⁶² RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 159

⁶³ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 160

Zielzustand R-Bahn

Im Bereich der Regionalbahnlinien strebt der RMV eine Weiterentwicklung des bestehenden und bewährten Netzes an. Zu stärken sind dabei insbesondere die stark nachgefragten, auf Frankfurt zuführenden Achsen⁶⁴.

Eine im RNVP beschriebene, den Hochtaunuskreis betreffende Maßnahme sind die im Zuge der Verlängerung der S5 nach Usingen vorzunehmenden Angebotsanpassungen an der Linie 15. Neben einem ganztägigen Angebot zwischen Usingen und Brandoberndorf sind in der Hauptverkehrszeit auch drei oder vier Zugpaare als SE zwischen Brandoberndorf und Frankfurt Hauptbahnhof vorgesehen.⁶⁵

5.1.1.2 *Zielkonzept für den straßengebundenen ÖPNV*

Regionale Buslinien – Direktverbindungen zwischen nachfragestarken Orten mit kurzen Reisezeiten

Ziel der Angebotsgestaltung ist ein integriertes Gesamtkonzept aus SPNV, straßengebundenem Linienverkehr und flexiblen Bedienungsformen, wobei die einzelnen Verkehrsträger nachfragegerecht, aufwandsoptimiert und gemäß ihren jeweiligen Stärken eingesetzt werden sollen.

Im Rahmen der für den RNVP durchgeführten Untersuchungen wurde festgestellt, dass auf einigen stark nachgefragten Relationen ohne SPNV-Infrastruktur ein erheblicher Bedarf an schnellen Verbindungen besteht. Ein Ziel des RMV ist es, auf diesen Verkehrsachsen zwischen zentralen Orten ein Angebot zur Verfügung zu stellen, das sich als konkurrenzfähig zum Individualverkehr erweist.

Auf folgenden das Untersuchungsgebiet tangierenden nachfragestarken Relationen konnte gutachterlich ein Bedarf an schnellen Busverbindungen festgestellt werden⁶⁶:

- Bad Homburg – Groß Karben – Nidderau
- Eppstein – Königstein – Oberursel – Bad Homburg

Der RNVP sieht die weitere Prüfung zur Einrichtung von Schnellbusverkehren auf diesen Achsen im Rahmen der Optimierung vorhandener Linien sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten vor. In diesen anstehenden Prüfprozess sollen auch die jeweils betroffenen Lokalen Nahverkehrsorganisationen eingebunden werden.

⁶⁴ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 161

⁶⁵ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 162

⁶⁶ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 167

Regionale Buslinien – Anpassung vorhandener Linien

Vor der Erstellung der Angebotskonzeption des RNVP wurden die regionalen Bestandslinien (vgl. Kapitel 2.3.2) analysiert. Im Anschluss daran wurden Handlungsempfehlungen erarbeitet, um die Linien hinsichtlich folgender Ziele zu optimieren⁶⁷:

- Nachfragegerechter Einsatz der Verkehrsträger,
- Nachhaltige Finanzierbarkeit des ÖV,
- Hebung von Synergien durch bessere Abstimmung der Linien innerhalb des Gesamtnetzes,
- Bessere Ausrichtung der Linien auf den jeweiligen Verwendungszweck,
- Beschleunigung der Linien zur Verkürzung der Reisezeiten, beziehungsweise Stärkung der Erschließungsfunktion / des Schülerverkehrs jeweils dort, wo es sinnvoll ist.

Das Ergebnis dieser Untersuchungen in Bezug auf die das VHT-Verbandsgebiet tangierenden regionalen Bestandslinien stellt sich wie folgt dar⁶⁸:

⁶⁷ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 168

⁶⁸ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, Anhang 4 B, S. 8 ff

Angebotskonzept regionaler Busverkehr HTK

Linien-Nr.	Linienanalyse						Angebotsplanung						Einordnung		
	Anzahl Aufgabenträgerorganisation	zentral-örtliche Verbindungsfunktion	Verknüpfungsfunktion SPNV	Linienlänge des Hauptweges	Anteil Schülerverkehr	Schienerersatz-/ ergänzungsfunktion	Abbestellung nachfrageschwacher Fahrten bzw. Fahrtabschnitte	Taktausdünnung	Abbau paralleler Bedienung	Einrichtung beschleunigter Verbindungen / Fahrtzeitverkürzung	Teilumwandlung in flexible Bedienungsformen	Stärkung regionale Netzwirkung	Stärkung Flächenschließung / Ausrichtung Schüler- / Freizeitverkehr	Verbundbus	Regionalbus
251							x		x		x		x		
252							x	x		x		x		x	
253						ja	x	x	x		x		x		
261							x	x	x		x		x		
263							x	x		x		x		x	
283							x			x		x			x
289							x			x	x		x		
245												x			x
805							x	x		x		x			x

Abb.: Angebotskonzept regionaler Busverkehr. RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, Anlage 4 B, S. 8 ff.

Legende:

	Standards für regionale Buslinien (gemäß RNVP-Kapitel 3.2.3) werden erfüllt
	Standards für regionale Buslinien (gemäß RNVP-Kapitel 3.2.3) werden nicht erfüllt

Die höchste Relevanz kommt der in den letzten drei Spalten der Tabelle vorgenommenen Einordnung zu. Hier wird zum Ausdruck gebracht, ob die jeweilige Linie aus Sicht des Verbundes auch künftig dem regionalen Netz zugeordnet werden soll (Verbundbus, Regionalbus), oder ob der RMV die Verantwortung für die Linie tendenziell eher in lokale Verantwortung überführen möchte (Lokalbus).

Diese durch den Verbund vorgeschlagene Einordnung stellt eine Diskussionsgrundlage dar, auf deren Basis eine Abstimmung mit den jeweils betroffenen Lokalen Nahverkehrsorganisationen erfolgen soll. Bei dieser Diskussion wird neben verkehrlichen Aspekten sicherlich auch die Ertragsfähigkeit der Linien eine bedeutende Rolle spielen.

len. Eine Umsetzung solcher Maßnahmen ist nur im Einvernehmen zwischen RMV und den jeweils betroffenen lokalen Nahverkehrsorganisationen möglich.

Hinsichtlich der im RNVP aufgezeigten Lokalisierung regionaler Buslinien sieht der VHT keinen Handlungsbedarf.

Ausnahme: Ergebnisoffene Prüfungen ergeben nachweisliche ökonomisch relevante Synergien, die durch die jetzige Struktur nicht gehoben werden könnten. Zudem muss mit der Umstellung eine nachweisliche Verbesserung der Kunden-zufriedenheit eintreten.

„Schnellbuslinie“ 260:

Der Abstimmungsprozess zum Schnellbuskorridor Eppstein – Königstein – Oberursel – Bad Homburg (über Hochtaunusklinik) – Karben – Nidderau zeigt exemplarisch, dass eine aufgabenträgerübergreifende Zusammenarbeit auch in bestehenden Strukturen erfolgreich möglich ist.

Mittlerweile wurde auf der Verbundebene die Einrichtung der neuen regionalen „Schnellbuslinie“ 260 beschlossen, die zwischen Königstein und dem Karbener Stadtteil Petterweil verkehren soll. Im Zuge dieser Neueinrichtung wurde das Angebot auf der Linie 261 angepasst.

Nachdem die Linie 261 bereits im RNVP mit dem Thema Parallelverkehr in Verbindung gebracht wurde und sich durch die Linie 260 die Funktion der Linie 261 weiter in Richtung der Erfüllung lokaler Erschließungsaufgaben entwickeln wird, ist der gemäß den Vorstellungen des Verbundes regionale Charakter der 261 perspektivisch erneut zu überprüfen.

5.1.2 Entwicklung des lokalen Netzes

Gestaltung der Schnittstellen

Die Entwicklung des lokalen Netzes hat im Sinne eines integrierten Gesamtnetzes auf den oben beschriebenen Entwicklungen des regionalen Verkehrsnetzes aufzubauen. Wichtig ist hier insbesondere eine optimierte Gestaltung der Übergänge zwischen Schiene und Bus an den Systemschnittstellen, aber auch zwischen den Buslinien des Untersuchungsgebietes sind möglichst optimal aufeinander abgestimmte Umsteigemöglichkeiten zu schaffen.

Einen Überblick über die Verknüpfungssituation zwischen Bus und Bahn liefert Anhang III „Zugangsstellen SPNV“; bei der Detailplanung der Übergänge zwischen den lokalen (Bus-)Linien sind insbesondere gesicherte Anschlussverbindungen an den Haltestellen mit maßgeblicher Verknüpfungsfunktion (vgl. Kapitel 2.5.2) vorzusehen.

Maßnahmen zur Netzentwicklung im lokalen Bereich

Nach der insgesamt positiven Bewertung, die dem lokalen Bestandsnetz als Ergebnis der Durchführung des Soll-Ist-Abgleiches zugesprochen werden konnte, besteht kein Anlass für eine umfassende konzeptionelle Neugestaltung des Verkehrsangebotes. Nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der angespannten finanziellen Situation sollen sich die vorzusehenden Maßnahmen vielmehr darauf konzentrieren, möglichst aufwandsneutral zu einer Beseitigung der punktuell festgestellten Defizite beizutragen.

Im Zentrum der weiteren Betrachtung soll daher auch nicht primär die Frage der Netzgestaltung, sondern die Frage nach der Form der Leistungserbringung (vgl. Kapitel 4.4.5; Erbringung der Leistung als „klassischer Linienverkehr mit Bussen“ oder als flexibler Verkehr) stehen.

5.1.2.1 Zuordnung der Linien zu den Netzebenen

Im Anforderungsprofil wurde unter Kapitel 4.2.2 der Auf- und Ausbau eines differenzierten ÖPNV-Erschließungssystems mit seinen relevanten Netzebenen beschrieben. Dort wurden als Basis für die Vorgaben zur Bedienungsqualität die Netzebenen über folgende Linienkategorien differenziert:

- Hauptlinien
- Erschließungslinien
- Innerortslinien
- Linien der Stadtverkehre
- Ergänzungslinien

Mit der Definition der Bedienungsqualität (Kapitel 4.4) wurden dann auf Grundlage dieser Linienkategorien ein Bedienungsschema (Taktraster in Minuten) sowie Vorgaben für die Bedienungszeiträume festgelegt.

Die noch allgemein gehaltenen Festlegungen des Anforderungsprofils galt es für die Angebotskonzeption zu konkretisieren, indem die Bestandslinien den gebildeten Linienkategorien zugewiesen wurden. Orientierung bot dabei die Einteilung, die bereits für den Vorgängerplan⁶⁹ vorgenommen wurde.

Das Ergebnis der Zuordnung wird auf den nachfolgenden beiden Seiten tabellarisch dargestellt. Der aus dem Abgleich der linienspezifischen Vorgaben mit dem Bestandsangebot resultierende Untersuchungsbedarf wird unter Kapitel 5.2.4 aufgegriffen.

⁶⁹ Fortschreibung Nahverkehrsplan Verkehrsverband Hochtaunus, Entwurf 2.5a, 30.11.2006, Anhang Teil III.a

Liniennummer	Linienverlauf	Linienkategorie (aus NVP 2006)	Linienkategorie neu
Lokal- und Regionalbusse			
50	Grävenwiesbach Bf - Weilrod - Schmitten - Oberursel - Bad Homburg Bf	H	H
57	Königstein Bf - Großer Feldberg - Oberursel-Hohemark	E	X
59	Grävenwiesbach Bf - Usingen - Neu-Anspach - Wehrheim - Friedrichsdorf Bf	E	X
n34	Bad Homburg - Usingen - Westerfeld - Neu-Anspach - Bad-Homburg	-	X
60	(Usingen -) Neu-Anspach Bf - Arnoldshain	E	E
62	Hasselbach - Usingen	E	E
63	Wehrheim - Obernhain - Hessenpark - Neu-Anspach	E	E
64	Usingen - Eschbach - Kransberg - Wehrheim	E	E
65	Michelbach - Usingen - Merzhausen	E	X
66	Kransberg - Michelbach - Usingen	E	E
67	AST Usingen: Bahnhof - Krankenhaus - Pestalozzistraße	E	E
68	Grävenwiesbach - Laubach (- Mönstadt)	E	E
80	(Riedelbach -) Arnoldshain - Königstein - Falkenstein / Oberursel-Hohemark	E	H
81	(Grävenwiesbach -) Riedelbach Schule - Waldems - Glashütten - Königstein Bf	E	E
82	(Usingen -) Hunoldstal - Rod an der Weil (- Winden)	E	E
83	Schloßborn - Glashütten	E	E
84	Königstein Bf - Falkenstein - Königstein Stadtmitte - Steinweg - Bf - Stadtmitte	E	E
85	Königstein Stadtmitte - Mammolshain - Kronberg Bf	E	E
223	(Idstein - Heftrich -) Glashütten - Königstein	-	H
245	Oberursel-Hohemark (- Weilburg Bahnhof (Weiltalbus))	-	X
251	(Frankfurt Nordwestzentrum -) Oberursel - Steinbach - Kronberg Berliner Platz	H	H
252	Oberursel - Steinbach - (Eschborn - Frankfurt Rödelheim)	E	H
253	Königstein Stadtmitte (- Höchst Bahnhof)	-	H
261	Königstein - Kronberg - Oberursel - Bad Homburg Bf	H	H
263	(Hofheim Bf - Kelkheim Bf -) Königstein Stadtmitte	-	H
289	(Weilburg - Weilmünster -) Grävenwiesbach Bf (Schnellbus)	-	H

H	Hauptlinie
S	Linie im Stadtverkehr
E	Erschließungs- und Innerortslinie
X	Ergänzungslinie
X (S)	Ergänzungslinie im Stadtverkehr

Abb.: Vorschlag Zuordnung der Linien zu den Netzebenen.

Liniennummer	Linienverlauf	Linienkategorie (aus NVP 2006)	Linienkategorie neu
Lokal- und Regionalbusse			
803	Königstein Stadtmitte (- Bad Soden Altenhain - Neuenhain - Sulzbach MTZ)	-	H
804	Königstein Stadtmitte (- Kelkheim - Liederbach - Sulzbach MTZ (- Fm Industriepark Höchst Tor Ost))	-	H
805	Königstein Stadtmitte - Schloßborn (- Ehlhalten - Eppstein Bahnhof / Kreisaltenpflegeheim)	-	H
811	Königstein (- Bad Soden - Sulzbach - Schwalbach Friedrich-Ebert-Schule)	-	X
815	(Eppstein - Fischbach/Ruppertshain - Eppenhain /) Königstein	-	X
Stadtverkehr Oberursel (Taunus)			
41	Oberstedten - Stierstadt - Weißkirchen Ost	-	S
42	Oberursel Hauptfriedhof - Bommersheim - Weißkirchen Ost	E	S
44	Oberursel Bahnhof - Stierstadt - Weißkirchen - Bommersheim - Oberursel Bahnhof	E	X (S)
45	Oberstedten Weinbergstraße - Im Heidegraben - Oberursel Bahnhof	E	X (S)
46	Oberstedten - Bommersheim - Stierstadt IGS	X	X (S)
47	Oberursel An der Heide - Bommersheim - Oberursel Erich-Kästner-Schule	X	X (S)
48	Oberursel An der Waldlust - Taunusstraße - Stierstadt IGS	X	X (S)
49	Stierstadt IGS - Im Rosengärtchen - Oberstedten Weinbergstraße	X	X (S)
n31	Nachtbus Frankfurt Konstablerwache nach Oberursel	-	X (S)
Stadtverkehr Friedrichsdorf			
53	Friedrichsdorf Bf - Burgholzhausen Weinstr. - Bf - Dillingen - Köppern - Friedrichsdorf Bahnhof	X	S
54	Köppern - Friedrichsdorf - Bad Homburg	X	S
n35	Bad Homburg Hessenring - Friedrichsdorf (und zurück)	E	X (S)
55	Köppern Linde - Bad Homburg Amtsgericht (Schülerverkehr)	X	X (S)
Stadtbus Kronberg im Taunus			
71	Waldschwimmbad - Rosenhof - Bahnhof - Wilhelm-B.-Str. - Bahnhof	E	S
72	Am Weidengarten - Dalles - Bahnhof - Berliner Platz - Roter Hang - Berliner Platz	E	S
73	Altkönig-Stift - Bahnhof - Berliner Platz - Viktoriastraße - Bahnhof	E	S
74	Bahnhof Kronberg - Kronthal - Bad Soden Kreiskrankenhaus	E	X (S)
75	Kronberg - Schönberg - Oberhöchststadt	-	X (S)
76	Kronberg Bahnhof - Kronberg alle Ziele	-	X (S)

H	Hauptlinie
S	Linie im Stadtverkehr
E	Erschließungs- und Innerortslinie
X	Ergänzungslinie
X (S)	Ergänzungslinie im Stadtverkehr

Abb.: Vorschlag Zuordnung der Linien zu den Netzebenen.

5.1.2.2 *Maßnahmen im lokalen Busbereich*

Anpassung der Linie 50

Als eine der zentralen Verkehrsachsen innerhalb des Verbandsgebietes kommt der Linie 50 eine besondere Bedeutung zu, der durch eine entsprechend konzeptionelle Betrachtung der Linie bei der Ausarbeitung des Nahverkehrsplanes Rechnung getragen wurde.

Als Pendant zur Taunusbahn wird mit der Linie 50 vorrangig das Ziel verfolgt, die Ortsteile der westlichen ‚Weiltalgemeinden‘ Schmitten, Weilrod und Grävenwiesbach mit möglichst ‚schnellen‘ Anschlüssen an den Schienenverkehr (U3, RB15, S5) und damit an den Ballungsraum Frankfurt sowie an den Vordertaunus – insbesondere an die Städte Bad Homburg und Oberursel – anzubinden.

In diesem Sinne ist es erstrebenswert, in den Lastrichtungen und in den Hauptverkehrszeiten den Stundentakt zu erreichen. So kann eine höhere Attraktivität und eine größere Zuverlässigkeit geschaffen werden.

Im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung soll geprüft werden, wie die beschriebene Zielsetzung zeitnah umgesetzt, bzw. nachhaltig gesichert werden kann.

Mit dieser Untersuchung sollen auch Varianten geprüft werden, ob bzw. wie die Innenstädte von Bad Homburg (Kurhaus, Einkaufsmeile Louisenstraße, Hochtaunusklinik) und Oberursel (Hans-Mess-Straße etc.) sinnvoll in den Linienweg der Linie 50 integriert werden können. Vor dem Hintergrund der Neuvergabe der Linie zum Fahrplanjahr 2016 besteht zudem ein Abstimmungsbedarf bezüglich der Stadtverkehre in Bad Homburg, Oberursel und Friedrichsdorf.

Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Mittelzentren

Die mit dem Soll-Ist-Abgleich durchgeführte Erreichbarkeitsanalyse (vgl. Kapitel 3.2.3) führte zu dem Ergebnis, dass die definierten Anforderungen durch das Bestandsangebot bereits weitestgehend erfüllt werden.

Die Mindestanzahl an Fahrten, die in das jeweils zugeordnete Mittelzentrum angeboten werden sollen, wurde bei den Stadt- und Ortsteilen der kreisangehörigen Kommunen durchgängig angeboten, so dass diesbezüglich kein Handlungsbedarf besteht.

Die für die entsprechenden Relationen vorgegebene maximale Fahrzeit wurde lediglich bei einigen Ortsteilen der Gemeinden Schmitten und Weilrod überschritten. Z.T. liegen die Fahrzeiten hier nur knapp über dem Grenzwert, in anderen Fällen werden adäquate Alternativverbindungen zu anderen Zentren oder zu Bahnhaltepunkten vorgehalten. Für die restlichen Relationen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit unter Einsatz flexibler Angebotsformen (vgl. Kapitel 5.1.2.4) zu prüfen.

Einzelmaßnahmen, die zur Verbesserung des Fahrzeitverhältnisses zwischen ÖPNV und Individualverkehr (vgl. Kapitel 3.2.5) ergriffen werden könnten, werden jeweils in den gemeindespezifischen Textpassagen des Kapitels 7 skizziert.

5.1.2.3 Maßnahmen im Bereich Schülerbeförderung

Wesentlicher Schwerpunkt bei der künftigen Gestaltung der Schülerbeförderung sollte die Implementierung der unter Kapitel 4.8 „Anforderungen an die Schülerbeförderung“ definierten Rahmenvorgaben sein.

Darüber hinaus können zur Abmilderung der sich im Bereich der Beförderung von Schülern stellenden Problematik Maßnahmen wie die Schulzeitstaffelung sowie der Einsatz von Buszügen in Erwägung gezogen werden.

Schulzeitstaffelung

Um den steigenden Ausgaben entgegenzuwirken, ist es sinnvoll, die Schulzeiten und das Nahverkehrsangebot zu koordinieren. Üblicherweise wird zunächst eine Staffelung der Schulanfangszeiten an den Schulen vorgenommen. Entsprechend dazu wird daraufhin die Umlaufplanung der eingesetzten Schulbusse optimiert mit dem Ziel, Fahrzeuge einzusparen.

Die durch die Koordinierung frei gewordenen Fahrzeuge lassen sich entweder einsparen oder kostenneutral an anderer Stelle als Verstärker einsetzen. Je nach Aufwand, der in eine solche Untersuchung investiert wird, findet hierbei ein möglichst iterativer Prozess statt, bis eine erfolgversprechende Lösung gefunden wird.⁷⁰

Buszüge

Der Großteil der Schüler wird vor allem zur ersten und sechsten Stunde befördert. Hier kommt es häufig zu Kapazitätsengpässen, die in der Regel durch den Einsatz von Gelenkbussen und Verstärkerfahrten ausgeglichen werden. Zunehmend wird dabei – auch im Verbundgebiet des RMV – auf sogenannte „Buszüge“ zurückgegriffen, bei denen der Standardbus als Zugfahrzeug durch einen Anhänger ergänzt wird.⁷¹

Der Einsatz von „Buszügen“ könnte auch im Hochtaunuskreis als eine Option geprüft werden, wenn es im Bereich der Beförderung von Schülern zu Kapazitätsengpässen kommt.

⁷⁰ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 94

⁷¹ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 94

5.1.2.4 Maßnahmen im Bereich flexibler Bedienungsformen

Der Regionale Nahverkehrsplan kommt zu der Schlussfolgerung, dass die Potenziale für flexible Bedienungsformen als Baustein eines effizienten ÖPNV-Gesamtsystems noch nicht vollständig erschlossen sind. Der RNVP will daher Hinweise geben, wo auf lokaler Ebene Konzepte für eine verbesserte Ausnutzung bestehender Potentiale entwickelt werden sollten.

Das Ergebnis einer im Rahmen der RNVP-Aufstellung durchgeführten Raumstrukturanalyse zeigt, dass vor allem die peripher gelegenen, ländlich strukturierten Gebiete als Regionen mit dem größten Potenzial für flexible Bedienungsformen hervortreten.

Als Resultat der Raumstrukturanalyse werden zwei Gruppen von Gemeinden unterschieden, für die ein Untersuchungsbedarf hinsichtlich der Einführung bzw. Ausweitung von flexiblen Bedienungsformen unterstellt werden kann⁷²:

- Gemeinden / Regionen mit einer Bevölkerungsdichte von bis zu 200 EW/km². Für diese Gemeinden wird angenommen, dass ein hoher Untersuchungsbedarf besteht.
- Gemeinden / Regionen mit einer Bevölkerungsdichte von bis zu 300 EW/km². Für diese Gemeinden wird angenommen, dass ein nachgeordneter Untersuchungsbedarf besteht. Dabei ist eine Detailbetrachtung unter Beachtung der Siedlungsstruktur erforderlich, um festzustellen, ob außerhalb der dichter besiedelten und damit nachfragestärkeren Regionen auch größere nachfrage-schwache Bereiche existieren.

Für alle Gemeinden mit einer höheren Bevölkerungsdichte besteht gemäß RNVP kein unmittelbarer Untersuchungsbedarf. Auch hier können sich jedoch unter Umständen – z.B. in zeitlichen Randlagen – Potentiale für eine Flexibilisierung ergeben.

⁷² RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 168

Auf den Hochtaunuskreis übertragen ergibt sich daraus bezüglich des Untersuchungsbedarfs für den Einsatz flexibler Bedienungsformen folgendes Bild:

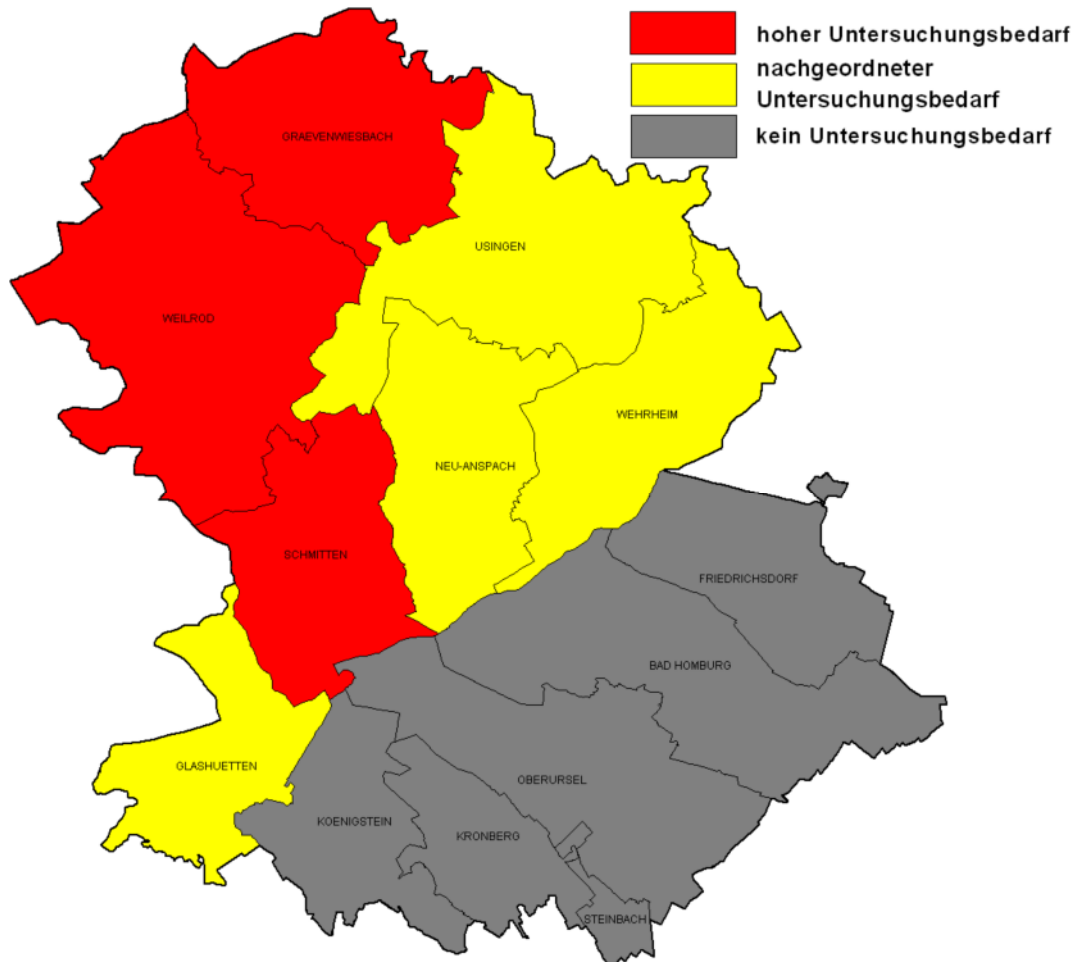


Abb.: Regionen mit Untersuchungsbedarf für den Einsatz flexibler Bedienungsformen, Quelle (Verändert durch Umlegung der Verkehrszellen auf Gemeinden): RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, Abb. 79, S. 169.

Neben der aus dem RNVP stammenden Darstellung der Regionen mit Untersuchungsbedarf kann mit dem integrierten NVP Hochtaunus auch eine auf der Auswertung verfügbarer Nachfragedaten basierende Einschätzung des linienbezogenen Untersuchungsbedarfes vorgelegt werden.

Hier lässt sich die ausgearbeitete Empfehlung – differenziert nach Verkehrstagen – wie folgt tabellarisch darstellen:

Linie	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
50			
57			
59			
60			
62			
63			
64			
65			
80			
81			
82			

	nachgeordneter Untersuchungsbedarf
	hoher Untersuchungsbedarf

Abb.: Linienspezifischer Untersuchungsbedarf für den Einsatz flexibler Bedienungsformen.

Für die Bereiche, in denen eine Umwandlung von Teilen des Bestandsangebotes in flexible Bedienungsformen in Erwägung gezogen werden kann, werden im RNVP folgende generelle Planungsschritte vorgeschlagen:

Grundsätzliche Entscheidung	
Schritt 1:	Einsatzmöglichkeiten für flexible Bedienungsformen analysieren
Angebotsplanung	
Schritt 2:	Fahrgastnachfrage abschätzen
Schritt 3:	Bedienungsgebiet(e) abgrenzen
Schritt 4:	Geeignete Betriebsform auswählen und ausgestalten
Schritt 5:	Haltestellen- oder Haustürbedienung festlegen
Schritt 6:	Voranmeldezeit festlegen
Schritt 7:	Bedienungszeitraum festlegen
Schritt 8:	Fahrtenangebot / Taktdichte festlegen
Schritt 9:	Verknüpfung mit bestehendem ÖPNV-Angebot
Schritt 10:	Verkehrsmengengerüst ermitteln

Abb.: Vorgehensweise bei der Planung und Organisation von flexiblen Bedienungsangeboten, Quelle RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, Abb. 80 (nachgebildet), S. 170.

Der Verbund geht bei dieser Untersuchung davon aus, dass sich Fahrten mit weniger als neun Einsteigern grundsätzlich zur Bedienung durch flexible Angebotsformen eignen.⁷³

Die Bereiche und Linien des Hochtaunuskreises, bei denen ein Untersuchungsbedarf konstatiert wurde, sind im Zuge der Umsetzungsplanung (vgl. Kapitel 5.2.4) anhand der dargestellten Planungsschritte zu analysieren und bei entsprechendem Prüfergebnis nach Möglichkeit zu flexibilisieren.

⁷³ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 170

5.1.2.5 Ergänzende Angebote

Neben den flexiblen Bedienungsformen, die in Form von durch Unternehmer betriebenen Bedarfsverkehren (also „klassische“ AST-Verkehre, vgl. Kapitel 2.3.4) angeboten werden, gibt es noch vielfältige Ansätze für alternative Bedienungsformen, die in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage das herkömmliche Linienangebot sinnvoll ergänzen oder auch ersetzen können⁷⁴.

Insbesondere in den Gemeinden, die nicht an der Taunusbahn liegen, sind weitere Anstrengungen zur Etablierung eines „Gemeindebusverkehrs“ auf Basis von Gelegenheitsverkehren zu unternehmen. Diese Verkehre sollen eine ausreichende Mobilität innerhalb und zwischen den Gemeinden bzw. Gemeindeteilen sicherstellen und andererseits helfen, die Anbindung an die größeren Verkehrsachsen zu ermöglichen. Aufgrund von Erfahrungen aus Nachbarkreisen (z. B. „Bürgerbus“ Eppstein) scheinen dabei Kooperationen mit ortsansässigen Taxi- und Mietwagenunternehmen erfolgversprechend zu sein.

Beispiele für Ansätze von bedarfsorientierten Bürgerbusverkehre mit Kleinbussen oder auch Modellprojekte, die eine Integration von Pkw-Fahrten vorsehen, bei denen Privatpersonen oder gewerbliche Anbieter ÖPNV-Kunden mitnehmen, um so die zeitliche und räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes zu verbessern, gibt es beispielsweise im Odenwaldkreis.

Neben der Frage der Integration solcher ergänzender Angebote in das bestehende ÖPNV-System und der Vorgabe adäquater Qualitätsstandards stellt sich auch die Frage nach den relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen, hier insbesondere nach dem PBefG. Vor allem bei privaten Mitfahrgelegenheiten, die als nicht-genehmigungspflichtige Verkehre gelten, dürfte die Vorgabe und Qualitätssicherung von „Standards“ nur in sehr begrenztem Rahmen umsetzbar sein⁷⁵.

Es muss dennoch im Rahmen eines umfassenden Mobilitätsmanagements der Versuch unternommen werden, alle Möglichkeiten voll auszuschöpfen, insbesondere um eines Mindestmaß von Mobilität im ländlichen Raum im Kontext des demografischen Wandels sichern.

Ergebnisoffen sind auch neuere Ansätze wie Mobilitätsportale aus ÖV und MIV wie „Mobilfalt“ (NVV) oder „Garantiert Mobil“ (OREG im RMV) zu prüfen. In diesem Zusammenhang sind auch „Mobilitätsgutscheine“⁷⁶) zu untersuchen.

⁷⁴ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 170

⁷⁵ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 171

⁷⁶ vgl. Astrid Carl, Weert Canzler: Innovativer Landverkehr – Subjektförderung durch Mobilitätsgutscheine, Berlin 2011

Als ergänzende Angebote im Freizeitbereich lassen sich beispielsweise das Schwimmbad- sowie das Seniorentaxi in Neu-Anspach anführen.

Amina macht Senioren mobil

Unter dem Projekttitel Amina – "Aktiv mobil in Neu-Anspach" – bietet die Stadt Neu-Anspach in Zusammenarbeit mit einem ortsansässigen Taxiunternehmen einen besonderen Service für Senioren an. Interessierte, die das Alter von 65 Jahren erreicht haben, können an zwei Tagen zu einem verbilligten Standardtarif ein Taxi kommen lassen, um wichtige Termine wahrzunehmen. Dies gilt nur für Fahrten innerhalb der Stadtgrenze von Neu-Anspach sowie für Fahrten in das Krankenhaus und in die Augenarztpraxis nach Usingen. Der Sondertarif gilt montags von 8 bis 14 Uhr und donnerstags von 12 bis 18 Uhr. Der Fahrpreis beträgt 1,50 Euro pro Person, Personalausweis oder Rentenausweis sind vorzulegen.

Bürgerbusse

Eine interessante Form der Ergänzung des konventionellen Linienverkehrs mit Bussen sind die sogenannten Bürgerbusverkehre.

Die Besonderheit, auf die bereits der Name des Produktes hinweist ist, dass er von ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrern betrieben wird, die sich i.d.R. in einem Bürgerbusverein zusammenschließen und ihren öffentlichen Nahverkehr in die eigenen Hände nehmen wollen. Da dem konventionellen Linienverkehr keine Konkurrenz gemacht werden soll, beschränkt sich das Einsatzgebiet auf Bereiche und Zeiten, in denen ein Linienverkehr nach den üblichen Maßstäben wirtschaftlich nicht tragfähig wäre. Dementsprechend, und weil die Fahrerinnen und Fahrer keinen Busführerschein besitzen, wird auch nur ein Fahrzeug mit maximal 8 Fahrgastplätzen eingesetzt.⁷⁷

Bürgerbusse haben in anderen Bundesländern – insbesondere in Nordrhein-Westfalen – bereits weitere Verbreitung gefunden, was nicht zuletzt auch an der dort gewährten finanziellen Förderung durch das Land hängt. Auch im Verbundgebiet des RMV gibt es jedoch mittlerweile Pilotprojekte und es ist anzunehmen, dass angesichts der aufgezeigten Entwicklungen auch in Hessen in diesen Bereich Bewegung kommt.

Im Vorfeld der neuen Verkehrsverträge ab Fahrplanwechsel 2016/17 ist vertiefend zu prüfen, ob durch eine lokalisierte, flexibilisierte Mobilität (z. B. AST, AboAST, siehe auch Modellprojekt Neu-Anspach) mit aktiver Beteiligung der Städte und Gemeinden

⁷⁷ <http://www.pro-buergerbus-nrw.de/index.php?id=allgemeines>

mehr Kundennutzen über mehr örtlich beeinflussbare Qualität und nachfragegerechtere Fahrzeuge erreicht werden kann. Die Vermeidung von zu gering ausgelasteten Bussen bringt bei optimal ineinander verzahnter Planung betriebswirtschaftliche Vorteile und schont die knappe Ressource Fahrpersonal.

Modellrechnung eines veränderten Mobilitäts-Mixes:

Pro durchschnittlichem Fahrplanjahr realisieren die Busbündel HTK-Nord und HTK-Mitte rund 2,1 Mio. NwKm. AST-Verkehre schlagen dabei mit rund 0,26 Mio. NwKm zu Buche.

Eine Umschichtung von 10% der Verkehre von Linienverkehren zu Gelegenheitsverkehren würde durch die um rund 50% günstigeren Gelegenheitsverkehre eine jährliche Ersparnis von rund 300.000 Euro bringen. Von „Ersparnis“ kann indes nur indirekt gesprochen werden, da dieser Beitrag dazu verwendet werden sollte, Kostensteigerungen (insbesondere Energie und Personal) abzufedern und gegebenenfalls zu neutralisieren.

Im Vorfeld des Abschlusses der neuen Verkehrsverträge zum Fahrplanwechsel 2016/17 gilt es entsprechende Ansätze vertiefend zu prüfen.

5.2 Entwicklung von Szenarien

5.2.1 Entwicklung von Szenarien - Zielsetzung

Die Entwicklung von Szenarien soll dazu dienen, den politischen Akteuren die Konsequenzen möglicher Handlungsoptionen aufzuzeigen und so für mehr Transparenz sorgen. Mit Blick auf die hohe Bedeutung der Finanzierungsfrage stehen dabei insbesondere die finanziellen Konsequenzen der als Optionen in Frage kommenden Entwicklungspfade im Mittelpunkt der Betrachtung. Zudem sind auch die nachfrageseitigen Wirkungen der vorgeschlagenen Szenarien abzuschätzen, die sich letztlich auch wieder auf der finanziellen Seite bemerkbar machen.

Relevanz erhalten die aufgezeigten Szenarien zu dem Zeitpunkt, an dem über die Modalitäten der Neuvergabe der Linienbündel des Kreises im Wettbewerb zu entscheiden ist.

Eine Vergabe der beiden lokalen Linienbündel HTK-Mitte und HTK-Nord steht zum Fahrplanjahr 2016 an. Dies bedeutet, dass bereits mit der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplanes, der eine Laufzeit bis 2017 aufweist, die wesentlichen Weichenstellungen für diese Ausschreibungen von Leistungen im Wettbewerb gestellt werden müssen.

5.2.2 Szenarien: Entwicklungspfade und Handlungsoptionen

5.2.2.1 Eingangsparameter und Stellschrauben für die Szenarien

Die Entwicklung der Szenarien erfolgt auf der Basis folgender Annahmen:

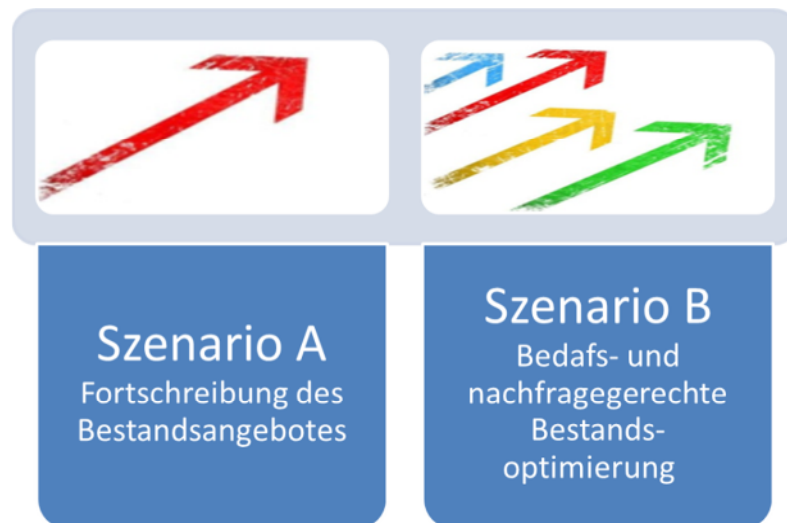
- Eine quantitative Einschränkung des Angebotes soll als Option ausgeschlossen werden. Es ist daher bei der Entwicklung der Szenarien davon auszugehen, dass das Volumen an Nutzwagenkilometern konstant bleibt.
- Als gegeben wird auch die Entwicklung der bei einer Vergabe von Verkehrsleistungen im Busbereich zu erwartenden Kosten angesehen.

Für die Ausgestaltung der Szenarien stehen damit bei gegebenem Leistungsvolumen und gegebenen Kosten für Leistungen im Busbereich im wesentlichen folgende „Stellschrauben“, mit denen auf die Entwicklung der Verkehre Einfluss genommen werden kann, zur Verfügung:

- **Angebotsgestaltung:** Angebot an Fahrten, d.h. konkrete Nutzung des verfügbaren Leistungsvolumens
- **Fahrzeugeinsatz:** Qualitätsvorgaben und insbesondere Gefäßgröße
- **Betriebskonzept:** Wahl der Betriebsform, insbesondere Flexibilisierung
- **Innovation:** Innovative Ansätze, z.B. Mobilitätsmanagement, ergänzende Verkehrsangebote auf Ebene der Gemeinden

5.2.2.2 Zu entwickelnde Szenarien

Letztlich sollen für die Betrachtung im Rahmen des integrierten NVP Hochtaunus zwei Szenarien ausgearbeitet werden, mit deren Hilfe die Wirkung der „Extreme“ der möglichen Handlungsoptionen aufgezeigt werden:



- **Szenario A – Fortschreibung des Bestandsangebotes:** Es wird im Wesentlichen davon ausgegangen, dass die möglichen „Stellschrauben“ unverändert bleiben, d.h. das Angebot wird in seiner heutigen Form weitgehend unverändert in die Zukunft fortgeschrieben.
- **Szenario B – Bedarfs- und nachfragegerechte Bestandsoptimierung:** Diesem Szenario liegt die Annahme zugrunde, dass sämtliche zur Verfügung stehenden „Stellschrauben“ mit dem Ziel einer kostenseitigen Optimierung konsequent genutzt und ihr Potenzial soweit wie möglich ausgeschöpft wird.

5.2.2.3 Beschreibung der Szenarien und ihrer Wirkungen

Szenario A: Fortschreibung des Bestandsangebotes

Bei Fortschreibung des Bestandsangebotes wird nicht nur davon ausgegangen, dass das Leistungsvolumen konstant bleibt, sondern auch die folgenden Faktoren:

- Über die üblichen Anpassungsmaßnahmen (z.B. bedingt durch Fahrplanwechsel, notwendige Anpassungen im Bereich der Schülerbeförderungen) hinaus erfolgen keine wesentlichen angebotsseitigen Änderungen wie z.B. eine Neukonzeption von Linien.
- Im Bereich Fahrzeugeinsatz bleibt der heutige Fahrzeugmix, der stark durch Standardlinienbusse geprägt ist, bestehen.
- Flexible Bedienungsformen werden auch künftig das Angebot des Regelverkehrs ergänzen, jedoch auch weiterhin auf heutigem Niveau. D.h. eine umfassende Flexibilisierung von Leistungsbestandteilen bleibt aus.
- Innovative Ansätze werden ggf. in Form von Pilotprojekten verfolgt, einen substantiellen Beitrag zur Ergänzung des Verkehrsangebotes leisten diese Ansätze jedoch nicht.

Als **Wirkungen von Szenario A** können prognostiziert werden:

- Insbesondere aufgrund der Entwicklung der Lohn- und Energiekosten werden die Kosten für Verkehrsleistungen in den kommenden Jahren aller Voraussicht nach kontinuierlich ansteigen mit der Konsequenz, dass die Neuvergabe der Linienbündel im Jahr 2016 zu deutlich ungünstigeren Konditionen erfolgen wird.
- Die Fahrgastnachfrage entwickelt sich bei Szenario A analog zu den nachfragerrelevanten Rahmenbedingungen, insbesondere der Bevölkerungsentwicklung sowie der Entwicklung der Schülerzahlen. Anhand dieser Rahmenbedingungen lässt sich vermuten, dass es bei einer in etwa konstant bleibenden Gesamtnachfrage zu einer leichten Verschiebung zwischen den Linienbündeln kommen wird. Während die Linien des Bündels HTK-Nord etwas weniger Fahrgäste zu verzeichnen haben werden, steigt die Fahrgastzahl in Summe bei den Linien des Bündels HTK-Mitte vermutlich tendenziell leicht an.

Szenario B: Bedarfs- und nachfragegerechte Bestandsoptimierung

Mit Umsetzung von Szenario B soll eine bedarfs- und nachfragegerechte Optimierung erfolgen, bei der sich im Vergleich zum Bestandsangebot folgende Änderungen ergeben:

- Auf der Angebotsseite erfolgt eine stärkere Ausrichtung des Fahrtenangebotes auf die Fahrgastnachfrage, ohne dabei auf eine

Mindestbedienung im Sinne der Daseinsvorsorge zu verzichten. Anpassungen erfolgen auch im Bereich der optimierten Abstimmung der Verkehrsangebote, auch wenn die für den NVP durchgeführten diesbezüglichen Analysen kein hohes Optimierungspotential aufgezeigt haben. Auf künftige Angebotsveränderungen im regionalen Bereich (z.B. Ausweitung des Angebotes auf der Taunusbahn) wird konsequent mit Anpassungs- und Fahrplanabstimmungs-Maßnahmen im lokalen Bereich reagiert.

- Die Konzeption für den Fahrzeugeinsatz wird im Sinne eines stärker an die Fahrgastnachfrage angepassten Einsatzes unterschiedlicher Gefäßgrößen überarbeitet, wodurch die Zahl der eingesetzten Fahrzeugtypen tendenziell steigt. Anpassungen sollen insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Nachfrage erfolgen, wo verstärkt kleinere Fahrzeuge zum Einsatz kommen sollen. Aber auch bei den Nachfragespitzen – insbesondere im Bereich der Schülerbeförderung – soll durch Ansätze wie z.B. den Einsatz von Buszügen die Notwendigkeit einer Bestellung teurer Verstärkerfahrzeuge nach Möglichkeit vermieden werden.
- In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage soll das Leistungsangebot möglichst nicht als Regelangebot mit Bussen, sondern in Form flexibler Verkehrsangebote wie z.B. AST erbracht werden. Insbesondere die Leistungen, die im Sinne der Mindestbedienung zur Daseinsvorsorge auch in Zukunft vorgehalten werden müssen, sind bei geringer Nachfrage konsequent zu flexibilisieren.
- Innovative Ansätze wie Mobilitätsmanagement oder ergänzende Angebote (z.B. Bürgerbus-Systeme) werden verfolgt mit dem Ziel, durch sie einen spürbaren Beitrag zur Daseinsvorsorge sowie zur Steigerung der Attraktivität des Gesamtsystems zu leisten. Insbesondere in ländlichen Kommunen soll durch diese Ansätze, die oft auf eine Unterstützung durch die Gemeinden, private Förderer sowie bürgerschaftliches Engagement setzen, ein nur noch den Mindeststandard erfüllendes Regelangebot sinnvoll ergänzt werden.

Als **Wirkungen von Szenario B** können prognostiziert werden:

- Auf der Nachfrageseite ist in Summe eher eine rückläufige Tendenz zu erwarten.
 - Die stärkere Orientierung des Angebotes an der Fahrgastnachfrage hat zwar logischerweise steigende Fahrgastzahlen zur Konsequenz. Allerdings ist bei dieser nachfrageorientierten Verschiebung von Leistungsvolumen zu beachten, dass die Kosten für Fahrten – ebenfalls maßgeblich durch die Nachfrage bestimmt – im Tagesverlauf variieren. Diesem Ansatz sind daher Grenzen gesetzt.
 - Aus der verbesserten Abstimmung der Leistungsangebote untereinander lassen sich durch die so entstehenden zusätzlichen Fahrtoptionen ebenfalls Zuwächse in einem gewissen Rahmen prognostizieren.

- Anpassungen im Bereich des Fahrzeugeinsatzes sollten, sofern die Wahl der Gefäßgrößen im Ergebnis gut der Nachfrage entspricht, letztlich keine größeren Auswirkungen auf die Zahl der Fahrgäste haben. Zwar bringt der Einsatz angepasster Fahrzeuge in Teilen einen Komfortgewinn und damit potenziell mehr Nachfrage, auf der anderen Seite kann es jedoch bei verstärktem Einsatz kleinerer Fahrzeuge leichter dazu kommen, dass bei unerwarteten Nachfragespitzen (z.B. spontane Nutzung einer Fahrt durch eine Reisegruppe) die Kapazität des eingesetzten Fahrzeuges nicht ausreicht.
- Der verstärkte Einsatz flexibler Verkehrsangebote könnte sich negativ auf die Nachfrage auswirken. Grund ist die Notwendigkeit, einen Fahrtwunsch vorher anzumelden. Diese Notwendigkeit wirkt als Zugangsbarriere, die potentielle Fahrgäste tendenziell von der Nutzung des ÖPNV abhält. Der höhere Komfort der in diesem Bereich zum Einsatz kommenden Fahrzeuge kann diesen Effekt nicht kompensieren. Andererseits gibt es jedoch auch Mischformen wie die abonnierte Bestellungen von AST („AboAST“), die diesen Aspekt abmildern und über Nachfragesteigerungen wiederum Linienverkehren begründen. Mehr noch als in der Vergangenheit muss der Wechsel zwischen den Linien- und Gelegenheitsverkehren als kontinuierlicher Prozess gestaltet werden.
- Innovative Ansätze generieren zwar ein Fahrgastaufkommen, da die hier in Frage kommenden Angebote jedoch in der Regel keine der Finanzierung des ÖPNV zugutekommenden Einnahmen erwirtschaften, ist das Aufkommen in diesem Bereich für die Beurteilung der Szenarien zunächst nicht als relevant anzusehen. Im Gegenteil wird ein möglicher Erfolg dieser Ansätze dann nachfrageseitig relevant, wenn durch sie der ÖPNV nicht nur ergänzt wird, sondern eine Konkurrenzsituation entsteht.
- **Konsequenzen auf der Kostenseite** sind vermutlich:
 - Ein verbessertes Ausschöpfen des Fahrgastpotentials bei konstant bleibendem Leistungsvolumen wirkt sich positiv auf das Verhältnis von Kosten und Nutzen aus. Allerdings ist zu beachten, dass durch Verschiebung von Fahrten in die Spitzenzeiten auch Verschiebungen bei den Kosten auftreten.
 - Eine verbesserte Auslastung der Fahrzeuge durch den Einsatz angepasster Gefäßgrößen kann bei guter Planung zu Einsparungen bei Beschaffung und Betrieb führen. Allerdings muss hier eine gute Auslastung der Fahrzeuge sichergestellt werden, um zu verhindern, dass ein angepasster Fahrzeugeinsatz nicht letztlich zu einer kostenintensiven Vergrößerung des vorzuhaltenden Fuhrparks führt.
 - Durch die Flexibilisierung schwach nachgefragter Fahrten lassen sich Einsparungen realisieren. Diese ergeben sich jedoch nur dann, wenn nicht alle angebotenen Fahrten auch tatsächlich nachgefragt werden.

Wichtig ist hier also, dass die Entscheidung zur Umstellung vom Regelbetrieb mit Bussen auf flexible Bedienformen durch eine entsprechend niedrige Nachfrage im Einzelfall sinnvoll begründet werden kann.

- In Bezug auf die innovativen Ansätze wird davon ausgegangen, dass sie durch den ÖPNV-Aufgabenträger höchstens planerisch, nicht aber finanziell unterstützt werden. Hier ist zum einen von niedrigen Betriebskosten sowie vom Engagement der Kommunen und von Sponsoren, bei Pilotprojekten/Modellvorhaben ggf. auch von einer öffentlichen Förderung (z.B. durch das Land) auszugehen. Bei der Betrachtung der Szenarien sollen diese Ansätze als nicht kostenseitig relevant angenommen werden.
- In Summe kann Szenario B dann zu einer Senkung der Kosten oder zumindest zu einem Abfedern der Wirkung der Kostensteigerung führen, wenn die Einzelmaßnahmen solide geplant, gut aufeinander abgestimmt und konsequent umgesetzt werden.

5.2.3 Empfehlung Szenariowahl: Bedarfsgerechte Bestandsoptimierung

Mit Blick auf die finanzielle Lage der öffentlichen Haushalte und die verfügbaren Prognosen zur Entwicklung der Preise für ÖPNV-Leistungen erscheinen die bei einer Umsetzung von Szenario A auf den Aufgabenträger zukommenden Kostensteigerungen nicht vertretbar. Soll wie vorgegeben auf eine Reduktion der Betriebsleistung in größerem Umfang verzichtet werden, kann nur ein konsequentes Verfolgen der mit Szenario B vorgeschlagenen Ansätze der ungünstigen Kostenentwicklung erfolgversprechend entgegenwirken.

5.2.4 Auftrag Detailplanung

Auftrag der Detailplanung sollte es insbesondere sein, die für eine Umsetzung des im vorangegangenen Kapitel beschriebenen Szenarios einer bedarfs- und nachfragegerechten Bestandsoptimierung (Szenario B) erforderlichen Konzepte auszuarbeiten. Die Umsetzung dieser Konzepte in der Praxis kann dann sukzessive mit der Neuvergabe der Linienbündel des Kreises im Wettbewerb erfolgen.

Darüber hinaus wird mit den in der Angebotskonzeption skizzierten Maßnahmen zur Netzentwicklung bereits der Rahmen für die künftige Entwicklung abgesteckt, wodurch sich weitere Aufgabenstellungen für die konzeptionelle Arbeit im Detail ergeben.

Dies gilt beispielsweise für die vorgenommene Kategorisierung der Linien (vgl. Kapitel 5.1.2.1) und den daraufhin durchgeführten Abgleich der linienspezifischen Vorgaben mit dem Bestandsangebot, durch den sich die in nachfolgender Tabelle angeführten Prüfaufträge ergaben:

Linien- nummer	Linienverlauf	Montag - Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
		Fahrten- angebot	Grundtakt in Minuten	Fahrten- angebot	Grundtakt in Minuten	Fahrten- angebot	Grundtakt in Minuten
Lokal- und Regionalbusse							
50	Grävenwiesbach Bf - Weilrod - Schmitteln - Oberursel - Bad Homburg	☑	☑	☑	☒	☑	☒
		☑	☑	☑	☒	☑	☒
60	(Usingen -) Neu-Anspach Bf - Arnoldshain	☑	☑	☑	☑	☑	☑
		☑	☒	☑	☑	☑	☑
64	Usingen - Eschbach - Kransberg - Wehrheim	☑	☒	☑	☒	☑	☒
		☑	☒	☑	☒	☑	☒
80	(Riederbach -) Arnoldshain - Königstein - Falkenstein / Oberursel- Hohemark	☑	☑	☑	☒	☑	☒
		☑	☑	☑	☒	☑	☒
82	(Usingen -) Hunoldstal - Rod an der Weil (- Winden)	☑	☒	☑	☑	☑	☑
		☑	☒	☑	☑	☑	☑
83	Schloßborn - Glashütten	☑	☒	☑	☑	☑	☑
		☑	☒	☑	☑	☑	☑
Stadtverkehr Friedrichsdorf							
53	Friedrichsdorf Bf - Burgholzhausen Weinstr. - Bf - Dillingen - Köppern - Friedrichsdorf Bahnhof	☑	☑	☑	☑	☒	☒
Stadtbus Kronberg im Taunus							
71	Waldschwimmbad - Rosenhof - Bahnhof - Wilhelm.-B.-Str. - Bahnhof	☑	☑	☑	☑	☒	☒
		☑	☑	☑	☑	☒	☒
72	Am Weidengarten - Dalles - Bahnhof - Berliner Platz - Roter Hang - Berliner Platz	☑	☒	☑	☑	☒	☒
		☑	☒	☑	☑	☒	☒
73	Altkönig-Stift - Bahnhof - Berliner Platz - Viktoriastraße - Bahnhof	☑	☑	☑	☑	☒	☒
		☑	☑	☑	☑	☒	☒

☑	Vorgabe erfüllt
☒	Prüfen

Abb.: Prüfauftrag Fahrtenangebot und Takt gemäß Linienkategorisierung.

Der im Zusammenhang mit einer möglichen Flexibilisierung des Angebotes stehende Prüf- und Planungsbedarf wurde bereits in Kapitel 5.1.2.4 benannt.

5.3 Infrastrukturelle Maßnahmen

Neben den angebotsseitigen Maßnahmen gehören auch infrastrukturelle Maßnahmen mit in die Angebotskonzeption. Die Dokumentation der auf regionaler Ebene geplanten Maßnahmen zur Netzentwicklung wird ergänzt durch Ausführungen zur lokalen Haltestelleninfrastruktur.

5.3.1 Maßnahmen zur Netzentwicklung

Nachfolgend werden mögliche strukturelle Veränderungen des Angebotskonzeptes vorgestellt, die über operative Anpassungen hinausgehen und die Netzentwicklung im Bereich Schiene betreffen. Hierbei handelt es sich konkret um die Elektrifizierung der Taunusbahn bis Usingen sowie die für das Verbandsgebiet relevanten Teile des Maßnahmenpaketes S-Bahn^{plus}.

Weiterhin werden auch Aussagen zum Thema U-Bahn getroffen.

5.3.1.1 Elektrifizierung der Taunusbahn bis Usingen (S5)

Für den Regionalen Nahverkehrsplan des RMV wurde eine Teilelektrifizierung der Linie 15 (Friedrichsdorf - Brandoberndorf) im Abschnitt Friedrichsdorf - Usingen untersucht.

Die S-Bahn-Linie S5 könnte halbstündlich auf diesem Abschnitt verlängert werden. Dies führt zu umsteigefreien Verbindungen und Fahrzeitverkürzungen für die Reisenden, die aus diesem Abschnitt in Richtung Frankfurt fahren möchten. Aufgrund der Bahnsteiglängen können auf diesen Fahrten nur Vollzüge verkehren.

Der Betrieb zwischen Brandoberndorf und Usingen erfolgt weiterhin mit Dieselfahrzeugen. Ergänzend werden weitere Fahrten in Dieseltraktion auf der Verbindung Brandoberndorf – Bad Homburg – Frankfurt während der HVZ vorgesehen.

Die Elektrifizierung und das neue Fahrplankonzept sind aus volkswirtschaftlicher Sicht zu empfehlen⁷⁸.

5.3.1.2 S-Bahn^{plus}

Um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des S-Bahn-Systems zu erhöhen wurden Infrastrukturmaßnahmen identifiziert, die im Programm S-Bahn^{plus} zusammengefasst sind. Grundlage war eine umfangreiche Analyse des Netzes einschließlich einer eisenbahnbetrieblichen Simulation.

⁷⁸ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 194

Durch die direkten und indirekten Wirkungen der Maßnahmen wird die Pünktlichkeit des Gesamtsystems verbessert⁷⁹. Damit kommt das Maßnahmenpaket über die durch das Verbandsgebiet führenden S-Bahn-Linien auch den ÖPNV-Nutzern im Hochtaunuskreis zu gute.

Speziell dem Kreisgebiet zuzuordnen ist eine Maßnahme auf der S-Bahn-Linie 4, die eine Optimierung der Ein- und Ausfahrt am Bahnhof Kronberg zum Ziel hat. Hier ist eine örtliche Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik zugunsten flexiblerer Betriebsführung beziehungsweise schnellerer Einfahrten vorgesehen.⁸⁰

5.3.1.3 U-Bahn

Die relevanten U-Bahn-Linien sind zwar als lokale Verkehre eingestuft, sie weisen jedoch für das Untersuchungsgebiet durchaus auch regionalen Verbindungscharakter auf. Nicht zuletzt deshalb ist die U-Bahn für die betroffenen ÖPNV-Aufgabenträger sowie für die Anrainerkommunen nicht nur mit Blick auf die Finanzierung des Angebotes von Interesse, sondern auch bezüglich des Themas Netzentwicklung.

Wie bereits im Vorgängerplan soll auch in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 bis zum Bahnhof Bad Homburg als mögliche Maßnahme zur Netzentwicklung angeführt werden. Hier gibt es auch Entlastungswirkungen für eine als Vollzug fahrende S 5 bis Usingen.

Zu diesem als sinnvoll zu erachtenden Lückenschluss gibt es bereits Gespräche zwischen den Beteiligten, bei denen Planungsvarianten diskutiert und die Finanzierungsfrage geklärt werden soll.

Darüber hinaus gibt es eine weitere Projektidee, die sich mit einer Verlängerung der U-Bahn-Linie U6 über die bisherige Endhaltestelle Frankfurt-Praunheim Heerstraße bis nach Steinbach befasst.

Das heutige Angebot der U3 soll beibehalten werden. Hier wird zusätzlich geprüft, inwiefern man Verfügbarkeit und Qualität durch einen Shuttle-Betrieb zwischen Oberursel und Frankfurt-Heddernheim verbessern könnte.

Mit Blick auf die künftige Entwicklung der U-Bahn-Linien ist eine enge Abstimmung mit den Verantwortlichen der Stadt Frankfurt zu suchen.

⁷⁹ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 192

⁸⁰ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 193

5.3.2 Modernisierung von Stationen

Die Aussagen zur Modernisierung der SPNV-Stationen, die im Entwurf zum RNVP des RMV stehen, wurden übernommen. Der RMV verfolgt das Ziel, die Stationen barrierefrei zu gestalten und die Bahnsteighöhen gemäß einem Zielkonzept zu vereinheitlichen. Damit soll erreicht werden, dass die künftig eingesetzten Fahrzeuge in der Fußbodenhöhe auf die vorhandenen Bahnsteighöhen abgestimmt sein können und einen stufenfreien Zustieg ermöglichen.

Als geplante bzw. bereits laufende Maßnahmen werden im StaR* angeführt:

- **Bahnhof Bad Homburg:** Sanierung des Empfangsgebäudes mit neuem Nutzungskonzept; danach folgen Umfeldmaßnahmen mit Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs
- **Friedrichsdorf Bahnhof:** Barrierefreier Ausbau und Umfeldgestaltung (Konzeptidee)

Darüber hinaus sind auch die konzeptionellen Vorstellungen zur Bahnsteighöhe sowie zur Barrierefreiheit interessant, die sich tabellarisch wie folgt zusammenfassen lassen:

RMV-Name	Empfehlung Bahnsteighöhe	Empfehlung Barrierefreiheit
Bad Homburg v.d.H. Bahnhof	Erhöhung auf 96 cm	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten
Friedrichsdorf Bahnhof	Veränderung auf 55/96 cm	Entwicklungsbedarf vorhanden
Friedrichsdorf-Burgholzhausen Bahnhof	Reduzierung auf 55 cm (langfristig)	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten
Friedrichsdorf-Köppern Bahnhof	kein Entwicklungsbedarf	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten
Friedrichsdorf-Seulberg Bahnhof	Erhöhung auf 96 cm	Entwicklungsbedarf vorhanden
Grävenwiesbach Bahnhof	kein Entwicklungsbedarf	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten
Grävenwiesbach-Hundstadt Bahnhof	kein Entwicklungsbedarf	Optimierung verfolgen
Königstein (Taunus) Bahnhof	kein Entwicklungsbedarf	Entwicklungsbedarf vorhanden
Königstein (Taunus)-Schneidhain Bahnhof	kein Entwicklungsbedarf	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten
Kronberg (Taunus) Bahnhof	Erhöhung auf 96 cm	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten
Kronberg (Taunus) Süd	kein Entwicklungsbedarf	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten
Neu-Anspach-Anspach Bahnhof	kein Entwicklungsbedarf	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten
Neu-Anspach-Hausen-Arnsbach Hausen (Ts) Bf	kein Entwicklungsbedarf	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten
Oberursel (Taunus) Bahnhof	Erhöhung auf 96 cm	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten
Oberursel (Taunus)-Stierstadt Bahnhof	kein Entwicklungsbedarf	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten
Oberursel (Taunus)-Weißkirchen-Steinbach Bahnhof	Erhöhung auf 96 cm	Entwicklungsbedarf vorhanden
Usingen Bahnhof	kein Entwicklungsbedarf	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten
Usingen-Wilhelmsdorf Bahnhof	kein Entwicklungsbedarf	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten
Wehrheim Bahnhof	kein Entwicklungsbedarf	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten
Wehrheim Saalburg/Lochmühle Bahnhof	kein Entwicklungsbedarf	Anforderung erfüllt, Optimierung beachten

Abb.: Maßnahmenempfehlungen Bahnsteighöhen und Barrierefreiheit, Quelle: Rahmenplan Stationen RMV.

Für weitere Informationen und Hinweise bezüglich der Zugangsstellen zum SPNV sei an dieser Stelle nochmals auf Anhang III verwiesen.

5.3.3 Investitionsmaßnahmen auf kommunaler Ebene

Investitionsmaßnahmen auf kommunaler Ebene betreffen insbesondere die Haltestelleninfrastruktur.

Hier wird in den kommenden Jahren voraussichtlich insbesondere das Thema barrierefreie Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur eine Rolle spielen. Vor dem Hintergrund der Forderung einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 in

der Novelle des PBefG⁸¹ (vgl. Kapitel 2.1.1) und den Zeiträumen, die für geförderte Umbaumaßnahmen einkalkuliert werden müssen, sind bereits während der Laufzeit dieses Planes alle erforderlichen Umbaumaßnahmen zu benennen.

Hier ist zu klären, ob das Land Hessen von den im Gesetz vorgesehenen Ausnahmetatbeständen Gebrauch machen wird⁸². Zudem bleibt abzuwarten, wie die relevanten Institutionen (Land, Genehmigungsbehörden, regionaler Aufgabenträger) den im Gesetz nicht weiter präzisierten Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ auslegen.

Zu den zentralen Fragestellungen, die sich in Bezug auf den Umgang mit der PBefG-Novelle und speziell der Festlegung zur Barrierefreiheit ergeben, lagen kurz nach deren Verabschiedung noch keine hinreichenden Erfahrungswerte vor. Abschließende Aussagen zu erforderlichen Umbaumaßnahmen im Infrastrukturbereich lassen sich daher mit dieser Planfortschreibung noch nicht vorlegen; die Frage nach dem Handlungsbedarf wird aber wie bereits angedeutet noch während der Laufzeit des Planes zu klären sein.

Dessen ungeachtet sollten die Kommunen darauf bedacht sein, für ihre Bürger eine adäquate, qualitativ hochwertige Haltestelleninfrastruktur vorzuhalten. Bei sämtlichen Maßnahmen in diesem Bereich ist – nicht zuletzt mit Blick auf die Förderfähigkeit – auf eine barrierefreie Ausgestaltung hinzuwirken.

Hier kann es sinnvoll sein, dass sich die Kommunen des Kreises (z.B. mit dem Ziel des Erreichens der Mindestfördersumme) zusammenschließen und Investitionsmaßnahmen gemeinsam vorantreiben. Hier kann der VHT als ÖPNV-Aufgabenträger koordinierend unterstützen.

5.3.4 Planungen zur künftigen Erschließung

Unter Kapitel 3.1.2 wurden im Zuge der Mängelanalyse Defizite in Bezug auf die räumliche Erschließung der Siedlungsbereiche des Untersuchungsgebietes durch Haltestellen untersucht. Für die bei dieser Analyse identifizierten Erschließungslücken wurde aus planerischer und wirtschaftlicher Sicht bewertet, ob eine Maßnahme zur deren Beseitigung sinnvoll erscheint.

Bei den meisten der in Anhang IV dokumentierten Erschließungslücken wurde auf die Empfehlung einer konkreten Maßnahme zur künftigen Beseitigung verzichtet. In vielen Fällen lag die Ursache darin, dass die nicht erschlossenen Bereiche kein nennenswertes Fahrgastpotential aufweisen (z.B. Siedlungsrandbereiche, einzelne Gehöfte oder Gewerbebetriebe). Bei den Fällen, die durchaus Potential aufweisen,

⁸¹ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung vom 12.10.2012, § 8 Abs. 3

⁸² Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung vom 12.10.2012, § 62 Abs. 2: „Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“

sprach zum Teil der für eine Beseitigung erforderliche Aufwand gegen eine konkrete Maßnahmenempfehlung (z.B. erforderliche längere Umweg- oder Stichfahrten).

Nach Abschluss des Bewertungsprozesses wird die detaillierte Prüfung folgender Maßnahmen vorgeschlagen:

Gemeinde	Ortsteil	nicht erschlossene Bereiche		Lösungsvorschlag
		Lage	Straßen (Bsp.)	
Glashütten	Schloßborn	Westen	"Kapellenstraße" und Teile der "Butznickelstraße" nicht erschlossen	zusätzlicher Halt Ecke Bulznickelstraße/Buchwaldstraße möglich (ca. 2 Min Umweg)
Neu-Anspach	Anspach	Südwesten	"Am Belzecker" nicht erschlossen	durch eine Parallelverschiebung der Haltestelle Breitestraße in die Langgasse könnten beide Lücken geschlossen werden
		Süden	alleinstehender Siedlungsbereich nicht erschlossen ("Feldbergstraße")	

Abb.: Vorschläge für die detaillierte Prüfung

5.4 Sonstige Maßnahmen

Neben den angebotsseitigen und den infrastrukturellen Maßnahmen lassen sich noch eine Reihe weiterer Vorhaben anführen, die unter dem Punkt „Sonstiges“ subsumiert werden können.

Unter „sonstigen Maßnahmen“ sollen hier konkret Maßnahmen in den Bereichen Fahrgastinformation, Marketing, Tarif und Qualitätssicherung skizziert werden.

5.4.1 Dynamische Fahrgastinformation

Die Weitergabe von aktuellen Informationen zur Verkehrslage (Echtzeitdaten) wird von den Kunden heutzutage auch im öffentlichen Nahverkehr in zunehmendem Maße gefordert. Hier gilt es, zunächst die technischen Voraussetzungen für die Ortung und die Weitergabe der Daten zur aktuellen Positionen der Fahrzeuge zu schaffen.

Bei der Vergabe von Leistungen im Wettbewerb ist darauf zu achten, dass die Lieferung von Echtzeitdaten in der Leistungsbeschreibung explizit gefordert wird. Die Unternehmen haben dann für die Bestimmung der Fahrzeugpositionen und die zeitnahe Übermittlung der Daten zu sorgen.

Für die Entgegennahme und Weiterleitung der von den Unternehmen gelieferten Daten sorgt in Zukunft die verbundweite Datendrehscheibe (vDDS), die derzeit beim RMV aufgebaut wird. Die vDDS führt Echtzeitdaten aus den im Verbundgebiet eingesetzten Systemen und Fahrzeugen in einem beim Verbund betriebenen Datenpool zusammen und stellt diese dann für die verschiedenen Dienste und Abnehmer bereit (Ansatz „Sammeln und Verteilen“).

Über die Datendrehscheibe verfügbare Echtzeitdaten können über eine ganze Reihe von Informationskanälen an die Kunden weitergegeben werden. Neben der Bereitstellung über die Online-Auskunft, die dank der wachsenden Verbreitung mobiler Endgeräte (z.B. Smartphones) auch immer häufiger während der Reise abgefragt wird, kommt hier nach wie vor auch den stationären Informationsanlagen an den Stationen und Haltestellen eine bedeutende Rolle zu.

Anlagen zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) sollen insbesondere an den wichtigen Schnittstellen im System, an denen viele Fahrgäste umsteigen, für die Bereitstellung von Echtzeitinformationen sorgen. Potentielle Standorte für solche Anlagen im Verbandsgebiet sind damit insbesondere die Haltestellen mit maßgeblicher Verknüpfungsfunktion (vgl. Kapitel 2.5.2). Als Beispiel lässt sich hier die Haltestelle Königstein Stadtmitte anführen.

5.4.2 Marketing

Ziele des Marketings sind, Stammkunden zu halten, Neukunden zu gewinnen, Gelegenheitskunden zu Stammkunden zu machen sowie Nichtkunden vom Nutzen des ÖPNV zu überzeugen.

Ein wichtiger Baustein in den Ziel- und Handlungsfeldern des verbundweiten Marketings ist es beispielsweise, den regionalen Freizeit- und Touristikmarkt weiter zu erschließen⁸³. Damit sollen unter anderem diese Ziele verfolgt werden:

- Mehrfahrten während der Schwachlastzeiten abends und an Wochenenden,
- Stärkung vorhandener und Erschließung neuer Zielgruppen,
- positiver Imagetransfer für den Verbund und seine lokalen Partner,
- selbstverständliche Integration der RMV-Anbindungen bei Freizeit- und Touristik-Anbietern und damit verbunden
- eine verstärkte Zusammenarbeit mit Partnern und Anbietern der Freizeit- und Touristikbranche.

Anstatt wie bisher die regionale oder lokale Zuständigkeit klar erkennen zu lassen, sollen die Informationsmedien zukünftig verstärkt eine zielgruppenspezifische Kundenansprache sowie eine Darstellung des ÖPNV als Bestandteil einer intermodalen Reisekette ermöglichen.⁸⁴

Für die Kundeninformation und Kommunikation besteht eine weitere Herausforderung darin, sich auf die im Wandel begriffenen Informations- und Kommunikationsgewohnheiten der Kunden einzustellen. Stichworte sind hier zum Beispiel die Bereitstellung aktueller Informationen für mobile Endgeräte sowie der Umgang mit dem Thema „Social Media“.⁸⁵

5.4.3 Tarifstrukturreform

Die Fahrgeldeinnahmen stellen eine wesentliche Grundlage der Verbundfinanzierung von verkehrlichen Leistungen im RMV-Gebiet dar. Angesichts chronisch leerer Haushaltskassen und der gesetzlich verankerten Schuldenbremse wird der Druck zur Nutzerfinanzierung weiter ansteigen.

Um bestehende Defizite (vgl. Kapitel 2.6) verringern und den erforderlichen Finanzierungsbeitrag leisten zu können, muss der Tarif in seiner Gestaltung flexibel und in der Anwendung handhabbar sein. Der RMV und seine lokalen Partner befassen sich daher derzeit mit einer Tarifstrukturreform. Hierbei ist es Ziel, die heutigen starren Strukturen aufzubrechen, wobei die Auswirkungen für die Kunden möglichst kontrollierbar zu halten und die zu erwartenden Verwerfungen abzumildern sind. Aufgrund dessen wird die Tarifstrukturreform in Stufen durchgeführt. Hierdurch soll ebenfalls gewährleistet werden, dass das Risiko auf der Einnahmeseite soweit wie möglich begrenzt wird⁸⁶.

⁸³ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 39

⁸⁴ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 153

⁸⁵ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 153

⁸⁶ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 212

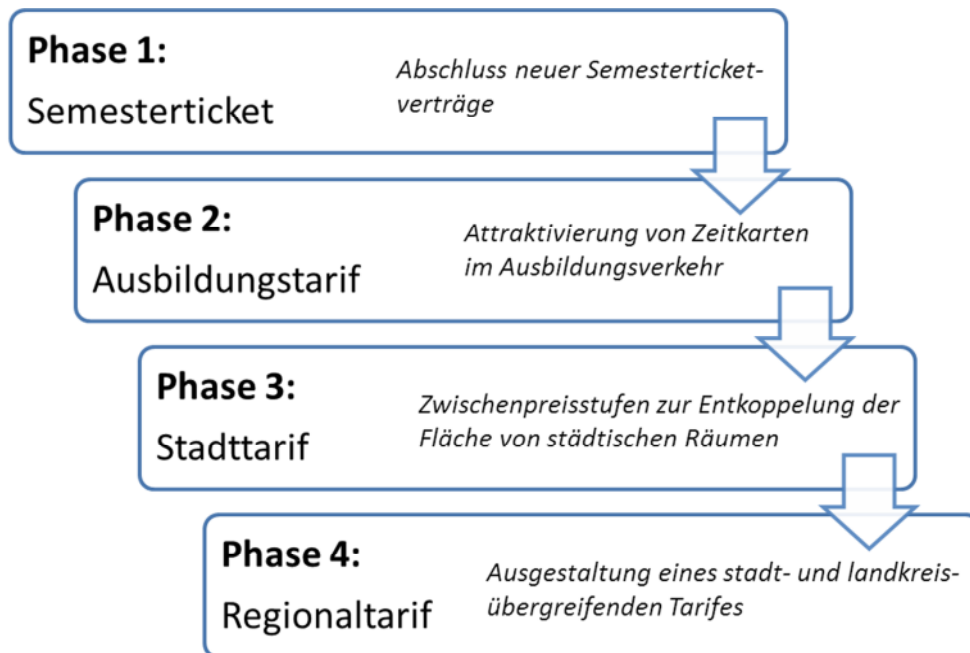


Abb.: Schrittweise Veränderung der Tarifstruktur im RMV, Quelle: RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, Abb. 107 (nachgebildet), S. 213.

Phase 1 wurde mit der Neugestaltung und dem Abschluss der SemesterTicketverträge bereits im Jahr 2010 umgesetzt. Des Weiteren startete ab dem Schuljahr 2011/12 Phase 2 mit einer Pilotanwendung zur Attraktivierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr und eine Umsetzung von Phase 3 ist ab Dezember 2012 vorstellbar.⁸⁷

Für die Entwicklung des Tarifes im Hochtaunuskreis relevant sein wird insbesondere die vierte und letzte Phase der Reform, deren Umsetzung ab Dezember 2013 vorstellbar ist. Mit dieser Phase soll dann für den gesamten Verbundraum eine neue stadt- und landkreisübergreifende Tarifstruktur zum Tragen kommen. Diese wird auf kleinteiligeren und in der Fläche homogeneren Tarifgebieten basieren. Durch feinere Preisabstufungen sollen große Preissprünge vermieden werden. Die Tarifierung wird sich stärker an der tatsächlich zurückgelegten Entfernung und an der Angebotsqualität orientieren.

Der VHT wird sich als Verbundpartner weiterhin aktiv in die Planungen zur konkreten Ausgestaltung der Tarifstruktur einbringen und dabei insbesondere die Interessen der Bewohner des Kreises vertreten⁸⁸.

⁸⁷ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 213

⁸⁸ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 214

5.4.4 Qualitätssicherung

Im intermodalen Wettbewerb kann der ÖPNV nur bestehen, wenn er zu angemessenen Preisen die Qualitätsbedürfnisse aller Fahrgäste befriedigt. Verkehrsverträge zwischen Besteller und Ersteller beinhalten ein Leistungsverzeichnis, welches präzise den Umfang und die Qualität der Leistungen beschreibt und regelt. Als Ausgangspunkt von Akzeptanzwerten für die Bewertung der Gesamtqualität fungieren qualitative und quantitative Mindeststandards bei folgenden Kriterien:

- Pünktlichkeit und Anschlusssicherung der Fahrzeuge
- Sauberkeit und Schadensfreiheit der Fahrzeuge und Haltestellen
- Einsatz vereinbarter Bustypen mit vereinbarter Ausstattung
- Sicherheit vor Kriminalität, Belästigung, Bedrohung in den Fahrzeugen und an Haltestellen
- Kompetenz des Fahrpersonals
- Fahrgastinformation

Dabei wird zwischen subjektiven (vom Fahrgast empfundenen, z.B. Sauberkeit) und objektiven (messbaren, z.B. Verspätung) Kriterien unterschieden. Für die Kontrolle der Einhaltung bietet sich der Einsatz eines Qualitätssicherungssystems im Busverkehr im Hochtaunuskreis an, welches diverse Methoden beinhaltet (z.B. Fahrgastbefragung zur Messung von subjektiven Kriterien, technische Messung für objektive Kriterien).

Resultate gehen in die Vergütung der Busunternehmen ein, die in einem komplexen Abrechnungssystem daraus zusätzliche Einnahmen oder Abzüge zu erwarten haben (Bonus-Malus-System).⁸⁹

⁸⁹ Quelle: Fortschreibung des NVP für den Hochtaunuskreis 2006, S. 173

6 Linienbündel

6.1 Allgemeine Grundsätze

Die Linienbündel bilden in ihrer Struktur die Grundlage wettbewerblicher Strategien im ÖPNV. Für die Bündelung einzelner Linien sind insbesondere verkehrliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu beachten.

Bei der Abgrenzung ist von folgenden wesentlichen Kriterien auszugehen:

6.1.1 Verkehrliche und räumliche Verflechtung

Die innerhalb eines Linienbündels zusammengelegten Linien sollten keine verkehrlichen oder räumlichen Brüche aufweisen. Es muss darauf geachtet werden, dass die einzelnen Linienbündel in geeigneter Weise ein Bedienungsgebiet abdecken.

6.1.2 Betriebliche Rahmenbedingungen

Bestehende betriebliche Rahmenbedingungen bilden ein weiteres Kriterium für die Abgrenzung von Linienbündeln.

Auch in diesem Zusammenhang ist auf die räumlich zusammenhängende Struktur der Linien zu achten. Nur so lässt sich eine betriebliche Optimierung durch verbundene Produktion (Umlaufoptimierung), die entscheidend zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung beiträgt, gewährleisten.⁹⁰

6.1.3 Größe der Linienbündel

Zusätzlich zu den verkehrlichen, räumlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen bildet die Größe der einzelnen Linienbündel ein weiteres unabhängiges Kriterium.

Die einzelnen Lose sollten bei Ausschreibungen eine Größe besitzen, die auch mittelständischen Verkehrsbetrieben eine Chance im Wettbewerb eröffnet (Mittelstandsförderung, Monopolvermeidung).

Zur Eignung von Losgrößen liegen Erfahrungen aus dem Gebiet des RMV vor.⁹¹ Danach sollte der untere Bereich bei Ausschreibungen eine Grenze von jährlich ca. 350.000 Nwkm (Nutzwagenkilometern) nicht signifikant unterschreiten.

⁹⁰ Blome, H. u. Maier, D.: Linienbündelung und Harmonisierung von Konzessions-Laufzeiten. In: Verkehr und Technik, Februar 2002.

⁹¹ Basis: Der Busverkehr im Wettbewerb, KCW GmbH, 2007.

6.2 Linienbündel im Bestand

Für das Gebiet des VHT wurden die beiden Linienbündel „HTK Mitte“ und „HTK Nord“ abgegrenzt. Die Bündel erfüllen sowohl hinsichtlich der verkehrlichen und räumlichen Verflechtung als auch hinsichtlich der betrieblichen Rahmenbedingungen und der Mindestgröße die oben beschriebenen Kriterien.

Die beiden Linienbündel setzen sich aus folgenden Linien zusammen:

6.2.1 Linienbündel „HTK Mitte“

Linien

- 50** Grävenwiesbach – Schmitten – Oberursel – Bad Homburg v.d.H.
- 57** Königstein – Großer Feldberg – Oberursel-Hohemark
- 60** Neu-Anspach – Schmitten – Arnoldshain
- 80** Falkenstein – Königstein – Schmitten / Arnoldshain
- 81** Königstein – Glashütten – Riedelbach
- 83** (AST) Schloßborn – Glashütten
- 84** Falkenstein – Königstein
- 85** Königstein – Mammolshain – Kronberg

6.2.2 Linienbündel „HTK Nord“

Linien

- 59** Grävenwiesbach – Usingen – Neu-Anspach – Wehrheim – Friedrichsdorf
- 62** Hasselbach – Rod a.d.W. – Merzhausen – Usingen – Neu-Anspach
- 63** Neu-Anspach – Hessenpark – Obernhain – Wehrheim
- 64** Usingen – Eschbach – Wernborn – Pfaffenwiesbach – Wehrheim
- 65** (reiner SV) Usingen – Eschbach – Michelbach
- 66** (AST) Usingen – Eschbach – Michelbach – Wernborn – Kransberg
- 67** (AST) Usingen Bf – Kreiskrankenhaus – Pestalozzistraße
- 68** Grävenwiesbach – Hundstadt – Laubach
- 82** Hunoldstal – Mauloff – Riedelbach – Cratzenbach – Rod a.d.W.
- n34*** Bad Homburg – Usingen – Westerfeld – Neu-Anspach – Bad Homburg

*Die Linie n34 soll mit der neuen Vertragsperiode neu in das Bündel „HTK Nord“ eingegliedert werden.

7 ÖPNV-Angebot in den Kommunen

Das nachfolgende Kapitel dient der Beschreibung der ÖPNV-Situation in den Kommunen des Hochtaunuskreises. Hier hat neben der Darstellung der Situation im Bestand auch eine Bewertung des Status quo sowie eine Benennung der aktuellen ÖPNV-bezogenen Themen und Aufgabenstellungen zu erfolgen, um im Ergebnis ein umfassendes Bild der ÖPNV-Situation auf kommunaler Ebene liefern zu können.

7.1 Aufgabenträger Bad Homburg v.d. Höhe



Bad Homburg von der Höhe ist die Kreisstadt des Hochtaunuskreises und als Mittelzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen. Mit rund 52.000 Einwohnern, von denen knapp 40.000 in der Kernstadt selbst angesiedelt sind, hat Bad Homburg den Status einer Sonderstatusstadt gemäß Hessischem ÖPNV-Gesetz und ist damit eigenständiger ÖPNV-Aufgabenträger.

Sie nimmt damit die Aufgabe des Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahr, hat ihren eigenen lokalen Nahverkehrsplan aufzustellen und zu verabschieden und ist nur insofern im Integrierten

Nahverkehrsplan für den Hochtaunuskreis zu behandeln, als die Kreisstadt als wichtiges Ziel innerhalb des Kreisgebietes optimal an das Umland anzubinden ist und daher mit zum Untersuchungsgebiet gehören muss.

Bad Homburg ist traditionelle Kur- und Fremdenverkehrsstadt, Verwaltungszentrum, Schulstandort und wichtigster Arbeitsplatzstandort innerhalb des Kreises. Gerade die knapp 29.000 beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort sowie die ca. 23.000 Ein- und rund 11.000 Auspendler belegen die hohe Bedeutung optimierter Stadt-Umland-Verkehre.

Bad Homburg v.d.H. wird von der S-Bahn-Linie S 5 sowie von der Taunusbahn (RB 15) angedient. Zudem führt die U-Bahn-Linie U 2 bis in den Bad Homburger Stadtteil Gonzenheim.

Die Anbindung an den regionalen und lokalen Busverkehr erfolgt z.B. über die Regionalbuslinien 260 (Königstein - Oberursel - Bad Homburg - Karben) und 261 (Königstein - Kronberg - Oberursel - Bad Homburg Bf), sowie die lokale Linie 50 (Grävenwiesbach Bf - Weilrod - Schmitten - Oberursel - Bad Homburg Bf). Zu später Stunde ist die Kreisstadt auch an das regionale Nachtbusnetz angebunden. Die innerstädtische Erschließung erfolgt über ein Stadtbussystem mit über 20 Linien. Mit der Friedrichsdorfer Stadtbuslinie 54 besteht neben der Bahn zudem eine weitere direkte Anbindung an die Nachbarstadt.

Wichtige ÖPNV-bezogene Themen aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die neue Hochtaunus-Klinik am Standort Bad Homburg wird den Betrieb im zweiten Halbjahr 2014 aufnehmen. Neben der Stadtbuslinie 7 / 41 wird die Regionalbuslinie 260 (Karben – Bad Homburg – Oberursel – Königstein) direkt an das Kreiskrankenhaus angebunden werden.
- Die U-Bahn-Linie U2 soll ab Bad Homburg-Gonzenheim bis Bad Homburg Bahnhof verlängert werden, als „Lückenschluss“ zur RTW und zur Entlastung der S 5.
- Die lokale Buslinie 50 ist als Hauptlinie ein wichtiger Zu- und Abbringer aus bzw. in den Raum Weilrod, Schmitten und Oberursel. Die bisherige Linienführung über die Innenstadt soll zunächst beibehalten werden. Bezüglich der Anbindung der neuen Klinik muss für die Fahrgäste aus den genannten Gebieten eine Umsteigeverbindung (7/41 zu 50) geschaffen werden.
- Gegebenenfalls ist die Linienführung für die lokale Buslinie 50 und für die Regionalbuslinie 261 (siehe auch oben) innerhalb des Bad Homburger Stadtgebietes zu modifizieren.
- Von einem verstärkten Einsatz der Linie 7 / 41 könnten auch andere ortsansässige Betriebe und Dienststellen (z.B. das Landratsamt) profitieren.

Bewertung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des VHT und der Stadt Bad Homburg:

- Bad Homburg ist mit ÖPNV mindestens ausreichend im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes versorgt.
- Vor dem Hintergrund der vorgesehenen Maßnahmen (insbesondere RTW, U2 und R 16 bis Bf. Bad Homburg, Elektrifizierung R 15, etc.) sind überdurchschnittliche Entwicklungsperspektiven des ÖV gegeben.

7.2 Aufgabenträger Hochtaunuskreis

7.2.1 Friedrichsdorf



Das Mittelzentrum Friedrichsdorf hat mit seinen Stadtteilen Köppern, Burgholzhausen und Seulberg knapp 25.000 Einwohner. Diese Zahl ist in den vergangenen Jahren nahezu konstant geblieben, ähnlich wie die Pendlerzahlen, die mit rund 5.200 Ein- und rund 6.700 Auspendlern beziffert werden können.

In Friedrichsdorf endet die S-Bahn-Linie S 5 sowie die aus Friedberg kommende Regionalbahnlinie RB 16. Auch die Taunusbahn (RB-Linie 15) durchquert die Stadt und bietet den Bürgern Verbindungen sowohl in Richtung Norden (Brandobendorf, Grävenwiesbach, Usingen) als auch

in südlicher Richtung nach Bad Homburg und Frankfurt am Main.

Durch die gute Schienenanbindung ist das Grundangebot zur Deckung der Daseinsvorsorge abgedeckt. Darüber hinaus bieten die lokalen Buslinien FB-16 (Friedrichsdorf Bf - Friedberg - Bad Nauheim – Usingen) und der Linie 59 (Grävenwiesbach Bf - Usingen - Neu-Anspach - Wehrheim - Friedrichsdorf Bf) zusätzliche Verbindungen vor und nach den Schienenfahrzeiten an.

Die innerstädtische Erschließung sowie die Anbindung der Stadtteile erfolgt über die Stadtbuslinien 53 und 54 sowie über die für die Schülerbeförderung eingerichtete Linie 55. Zudem ist die Linie 54 eine wichtige Verbindung nach Bad Homburg.

Wichtige ÖPNV-bezogene Themen aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Mit dem Neubau der Philipp-Reis-Schule (PRS) wurde auch die Schülerbeförderung im Bereich Friedrichsdorf neu geregelt:
 - Die Anbindung aus Richtung Bad Homburg über die Buslinie 39 ist nun besser möglich. Zum Verkehrsvertragswechsel (Fahrplanwechsel 2016/17) sind verkehrliche und finanzielle Schnittstellen neu zu regeln.
 - Es ist zu prüfen, ob der freigestellte Schülerverkehr innerhalb der Stadtteile in den Linienverkehr integriert werden kann. Wesentliches Ziel dabei ist, dass finanzielle Synergieeffekte für die Stadt Friedrichsdorf und für den Hochtaunuskreis als Schulträger entstehen.
 - Durch die Verlagerung des PRS-Standortes aus dem Stadtteil Dillingen heraus ist die Anbindung dieses Stadtteils an den Bahnhof, an die Innenstadt und letztendlich auch an den neuen PRS-Standort nicht immer zufriedenstellend gelöst. Hier sind die Fahrgastströme zu prüfen und mögliche Planungsressourcen zu nutzen. Dies vor dem Hintergrund der Überlegungen zum freigestellten Schulverkehr.
 - Zur Verbesserung der Anbindung des Schulstandortes sowie des angrenzenden Gewerbegebietes Max-Planck-Straße ist (erneut) die Einrichtung eines Haltepunktes auf der RB 16 und RB 15 in Richtung Friedberg bzw. Usingen im Rahmen der Untersuchungen zur Elektrifizierung der Taunusbahn zu prüfen.
- Der Stadtteil Seulberg ist aktuell zwar durch einen Taunusbahn-Haltepunkt an die Kernstadt angebunden. Im Zusammenhang mit den oben zur Schulbusanbindung (PRS) angeführten Faktoren kann darüber hinaus die Erschließung Seulbergs durch eine Stadtbuslinie geprüft werden.
- Das Waldkrankenhaus Köppern ist wochentags zwischen 8 und 19 Uhr mit insgesamt 11 und samstags 10 Busverbindungen (Linie 54) vom Bahnhof aus angebunden. Sonntags sind es im Zeitraum von 13 bis 17 Uhr immerhin 4 Verbindungen. Der Vorschlag, dazu auch auf der Taunusbahn einen Zwischenhalt einzurichten, ist kritisch zu prüfen.

Bewertung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Friedrichsdorf ist mit ÖPNV mindestens ausreichend im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes versorgt.
- Die Stadtbusverkehr bis 22:00 Uhr wird als ausreichend angesehen; der Nachtbusverkehr (n35) an den Wochenenden wird gut angenommen.

7.2.2 Glashütten



Die im Südwesten des Kreisgebietes gelegene Gemeinde Glashütten ist Grundzentrum (Kleinzentrum). Von den rund 5.300 Einwohnern leben ca. 2.100 in Glashütten, ca. 2.300 im Ortsteil Schloßborn und ca. 900 im Ortsteil Oberems. Mit nur 370 Beschäftigten am Arbeitsort hat Glashütten einen deutlichen Auspendlerüberschuss (ca.240 Einpendler ggü. ca.1.450 Auspendlern).

Die Gemeinde verfügt nicht über eine Anbindung an die Schiene. Die ÖPNV-Erschließung wird von der regionalen Linie 223 (Idstein - Heftrich - Glashütten – Königstein) sowie den lokalen Linien 81 und 83 übernommen,

wobei es sich bei Linie 83 um einen reinen AST-Verkehr handelt. Durch den Ortsteil Schloßborn fahren zudem noch die Linien 804 und 805 und ermöglichen Fahrgästen die Fahrt in den Main-Taunus-Kreis.

Wie die Fahrzeitanalyse (Reisezeitvergleich ÖV/IV) gezeigt hat, besteht für Glashütten als einzige Kommune eine als unbefriedigend bewertete Verbindung nach Frankfurt. Dies liegt an dem erforderlichen Umstieg mit langer Wartezeit von der Linie 223 auf die Bahnlinie 12 in Königstein. Als Möglichkeit ein akzeptables Reisezeitverhältnis herzustellen wird eine Verschiebung der Ankunftszeit der Linie 223 (ein paar Minuten später) angesehen. Allerdings handelt es sich bei der Linie 223 um eine überregionale Buslinie der RTV, so dass hier gemeinsam mit der RTV eine Lösung gesucht werden muss.

Für die Glashüttener Bürger hat die Verbindung nach Bad Homburg allerdings nicht die oberste Priorität. Wichtig sind in diesem Fall eher die Verbindungen nach Königstein oder auch nach Idstein in den Rheingau-Taunus-Kreis, die mit der Linie 223 zufriedenstellend gegeben sind. Aufgrund dessen könnten die schlechten Reisezeitverhältnisse aus den Ortsteilen nach Bad Homburg auch toleriert werden.

Wichtige ÖPNV-bezogene Themen aus dem VHT und der Kommune:

- Die unterschiedliche Anbindung der Kerngemeinde Glashütten und des Ortsteils Oberems einerseits und des Ortsteils Schlossborn andererseits über Königstein und/oder Eppstein nach Frankfurt erfordert gegebenenfalls komplett neue Überlegungen bei der Planung der Buslinien (223, 804/805, 81 und 815).
- Ein wichtiges Thema ist der Bedarfsverkehr, insbesondere zwischen Schlossborn und Glashütten. Das bestehende Angebot wird bisher aus vielfältigen Gründen nicht angenommen. Das AST-Angebot soll bedarfsgerechter, aber auch an wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgerichtet umgesetzt werden.
- Die Einkaufs- und Versorgungswege der Glashüttener Bürger verlaufen, wie auch bezüglich der medizinischen (Klinik-)Versorgung, eher nach Bad Soden als nach Bad Homburg.
- Saisonal ist auch das Schwimmbad Schloßborn in die Überlegungen zu integrieren.

Bewertung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die Kommune ist mit ÖPNV ausreichend im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes versorgt. Die geografische Lage im Dreieck zwischen drei Landkreisen (bzw. drei ÖPNV-Aufgabenträgern) ist nur scheinbar ein Vorteil; sie bedingt im Detail einen erhöhten Abstimmungsaufwand für die kreisgebietsübergreifenden Verbindungen.
- Eine nachhaltige Verbesserung der Gesamtsituation ist möglich. Auf der Grundlage einer aktualisierten Marktforschung zu den Einkaufs- und Versorgungsströmen in dieser Region sollte bezüglich der ÖPNV-Anbindung generell neu nachgedacht werden.

7.2.3 Grävenwiesbach



Grävenwiesbach, die nördlichste Kommune des Kreisgebietes, wird als Grundzentrum (Kleinzentrum) von rund 5.200 Bürgern bewohnt. Davon leben rund 2.600 im Zentrum der Gemeinde, der Rest verteilt sich auf die Ortsteile Heinzenberg, Hundstadt, Laubach, Mönstadt und Naunstadt. Knapp 700 Arbeitsplätze hat die Gemeinde zu bieten, fast 1.700 Pendler verlassen die Kommune um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen (bei rund 500 Einpendlern).

Grävenwiesbach liegt an der Regionalbahnlinie 15, der Taunusbahn. Zudem ist die Kommune Ausgangspunkt der lokalen Buslinien 50 (Gräven-

wiesbach Bf - Weilrod - Schmitten - Oberursel - Bad Homburg Bf), 59 (Grävenwiesbach Bf - Usingen - Neu-Anspach - Wehrheim - Friedrichsdorf Bf) und 68 (Grävenwiesbach-Ortsteile). Im Rahmen der Schülerbeförderung kommt hier auch noch die Linie 81 mit Fahrten in Richtung Königstein hinzu und in Laubach die Linie 62. Mit der Schnellbuslinie 289, die Richtung Weilburg verkehrt, ist Grävenwiesbach auch an das regionale Busnetz angeschlossen.

Für die Verbindung der Ortsteile Heinzenberg, Mönstadt und Laubach nach Usingen besteht bereits ein akzeptables Reisezeitverhältnis, so dass keine Maßnahmen erforderlich sind. Wichtiger als die Verbindung nach Bad Homburg ist für die Bürger aus Grävenwiesbach jedoch eine schnelle Anbindung über die Taunusbahn an das Ballungszentrum Frankfurt. Bezüglich der Einkaufsströme wird hier die Verbindung zum Mittelzentrum Usingen als vorrangig angesehen.

Wichtige ÖPNV-bezogene Themen aus Sicht VHT und der Kommune:

- Besonders wichtig ist die Anbindung an das Usinger Krankenhaus.
- Die Durchbindung einiger „Frankfurter Züge“ der Taunusbahn in den Verkehrsspitzen führt zu dem Wunsch der Gemeinde Grävenwiesbach, auch die geplante Elektrifizierung entsprechend bis Grävenwiesbach zu prüfen.

Bewertung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die Kommune ist mit ÖPNV ausreichend im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes versorgt.
 - Eine Verbesserungsmöglichkeit besteht in der Verbindung nach Weilminster bzw. Richtung Norden.
 - Die innerhalb der Kerngemeinde bestehenden Wohngebiete im Bereich der Hasselborner Strasse, sowie auch das Neubaugebiet „Vor dem Seifen“ muss wegen seiner relativ großen Entfernung zum Bahnhof besser durch Bus und/oder AST angebunden werden.

7.2.4 Königstein

Die Stadt Königstein am Taunus nimmt die Funktion eines Mittel-zentrums wahr.



Knapp 16.000 Einwohner leben in der Kurstadt, die bundesweit einen Spitzenwert bezüglich des Kaufkraftindex einnimmt. Neben der Kernstadt gehören auch die Stadtteile Falkenstein, Mammolshain und Schneidhain zur Kommune, die rund 4.400 Beschäftigten Arbeit bietet. Königstein weist ein fast ausgeglichenes Pendlersaldo mit ca. 3.500 Ein- und ca. 3.700 Auspendlern auf.

Die Stadt ist über die „Königssteiner Bahn“ (RB 12) per SPNV von Frankfurt am Main aus zu erreichen. Neben dieser in Königstein endenden Linie wird die Stadt auch durch ein umfassendes regionales und lokales Busangebot erschlossen.

An regionalen Verkehren lassen sich die Linien 223, 253, 261 und 263 nennen, im lokalen Busbereich die Linien 80, 84 und 85. Hinzu kommen für die Anbindung in Richtung Main-Taunus-Kreis die Linien 803, 804, 805, 811 und an Schultagen auch die Linie 815.

Für Königstein ergab die Auswertung der Reisezeitverhältnisse zwischen IV und ÖV für die Verbindungen der Ortsteile nach Bad Homburg eher Werte im oberen Bereich. Jedoch ist Königstein stärker auf das Oberzentrum Frankfurt ausgerichtet, so dass die schlechten Reisezeitverhältnisse nach Bad Homburg vernachlässigt werden können.

Wichtige ÖPNV-bezogene Themen aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die Umgestaltung der Königsteiner Stadtmitte wird ein zentrales Thema in der Zukunft sein, bzw. werden.
 - Die Möglichkeit einer Öffnung der Klosterstraße in beide Richtungen ist zu untersuchen. Die Ausfahrt der Klosterstraße auf die B8 wird als problematisch bezeichnet.
 - Bei der Frage nach der Anzahl der erforderlichen Abfahrtspositionen (Bussteige) im Innenstadtbereich muss die Linienplanung mit Planung der Infrastruktur verknüpft werden.
 - Eine Verkürzung der zentralen Haltestelle wäre wünschenswert. Ziel sind vier statt der bislang acht Bussteige sowie eine Ausstattung der Haltestelle mit einer elektronischen Abfahrtstafel (DFI), die auch Auskunft über die Abfahrtspositionen gibt.
- Königstein ist ein sehr bedeutsamer Schulstandort, an dem alle Schulformen angesiedelt sind. Dies hat zur Folge, dass Schülerströme aus allen umliegenden Kommunen bewältigt werden müssen.
 - Gute und enge Kontakte zu den Schulen sollen bewirken, dass deren Bereitschaft zur Anpassung an verkehrliche Gegebenheiten erhöht werden kann.
- Besondere Bedeutung aus der Sicht der Königsteiner wird direkte Anbindung der Hochtaunusklinik in Bad Homburg mit der Regionalbuslinie 261 oder eine andere Schnellbuslinie im Korridor dieser Buslinie haben.
- Wie bei den anderen Städten und Gemeinden mit äußeren Stadt- und Ortsteilen ist auch eine ausreichende Anbindung der Königsteiner Stadtteile an das Zentrum sicherzustellen. Gegebenenfalls muss den besonderen topographischen und städtebaulichen Verhältnissen durch einen differenzierten Fahrzeugeinsatz Rechnung getragen werden.

Bewertung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die Kommune ist mit ÖPNV ausreichend im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes versorgt.
- Das Fahrtenangebot der Königsteiner Bahn ist ausreichend.

7.2.5 Kronberg



Neben Königstein ist die Stadt Kronberg ein weiterer am Taunuskamm gelegener Luftkurort, ebenfalls ein Mittelzentrum und auch hier erreicht der Kaufkraftindex der fast 18.000 Einwohner einen bundesweiten Spitzenwert. Mit den Stadtteilen Oberhöchstadt und Schönberg bringt es Kronberg auf über 10.000 beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort. Dies bedeutet einen starken Überschuss an Einpendlern (ca. 9.300 Ein- gegenüber ca. 4.200 Auspendlern).

Die S-Bahn-Linie S 4 nimmt in Kronberg ihren Ausgang und sorgt – zusammen mit der Regionalbuslinie 251 – für

eine gute Anbindung an Frankfurt am Main. Die ebenfalls wichtige West-Ost-Achse wird maßgeblich durch die regionale Buslinie 261 abgedeckt. Langfristig soll eine regionale Schnellbuslinie die Buslinie 261 ergänzen und von Eppstein bis Karben/Nidderau verkehren. Sofern möglich, sollen zwischen diesen regionalen Buslinien Umsteigebeziehungen ermöglicht werden. Zudem verkehrt die lokale Linie 85 zwischen dem Kronberger Bahnhof und Königstein. Die Stadt selbst und ihre Stadtteile werden durch einen eigenen Stadtbusverkehr mit drei Linien (71, 72 und 73) erschlossen.

Die verkehrlichen Verflechtungen von Kronberg sind wie auch bei der Nachbarkommune Königstein stark auf das Zentrum Frankfurt hin ausgerichtet. Demnach kann auch hier das nicht zufriedenstellende Reisezeitverhältnis vom Stadtteil Schönberg aus nach Bad Homburg toleriert werden.

Wichtige ÖPNV-bezogene Themen aus Sicht des VHT und der Kommune:

- In Kronberg sind eine Reihe von größeren Unternehmen ansässig (z. B. P&G, Accenture, Braun). Hier spielt die Verfügbarkeit von Pendler-/Jobticket-Angeboten vor dem Hintergrund steigender Energiepreise eine immer bedeutendere Rolle.

- Der Bahnhof Kronberg soll in das Eigentum der Stadt übernommen werden. Das gesamte Umfeld wird städtebaulich aufgewertet (Hotel, Gewerbe), die Bushaltestellen sollen in diesem Zusammenhang baulich neu gegliedert werden.
- Es wird angestrebt den Linienweg der Regionalbuslinie 261 weitgehend unangetastet zu lassen und diese durch eine gestraffte Schnellbuslinie zu ergänzen (siehe oben)
- Der Bedürfnisse älterer Mitbewohner sind in geeigneter Weise zu berücksichtigen. Mit diesem Ziel wurden in Kronberg bereits entsprechende Initiativen gestartet und umgesetzt.

Bewertung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die Kommune ist mit ÖPNV mindestens ausreichend im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes versorgt.

7.2.6 Neu-Anspach



Die Stadt Neu-Anspach, im geographischen Zentrum des Kreises gelegen und als Grundzentrum (Unterzentrum) ausgewiesen, hat knapp 15.000 Einwohner, die sich auf die Stadtteile Anspach, Hausen-Arnsbach, Rod am Berg und Westerfeld verteilen. Um die 2.000 Beschäftigte gibt es am Arbeitsort Neu-Anspach. Den ca. 1.250 Einpendlern stehen fast 4.800 Auspendler gegenüber, wodurch sich das kreisweit höchste negative Pendlersaldo ergibt.

Neu-Anspach selbst und der Stadtteil Hausen-Arnsbach können über die Taunusbahn (RB 15) erreicht werden.

Wichtig für die verkehrliche Anbindung der Stadt ist auch die lokale Linie 59 (Grävenwiesbach Bf - Usingen - Neu-Anspach - Wehrheim - Friedrichsdorf Bf). Für die weitere Erschließung und Anbindung sorgen darüber hinaus die Linien 60, 62, 63, 64 und 82 die Neu-Anspach mit den umliegenden Kommunen Schmitten, Usingen und Wehrheim verbinden.

In Neu-Anspach weisen zwei Verbindungen nach Bad Homburg ein jenseits der Zumutbarkeitsgrenze liegendes Reisezeitverhältnis auf. Während die Verbindung Westerfeld – Bad Homburg mit einer doppelt so langen ÖV-Fahrzeit nur gerade so über dem Grenzwert liegt, liegt das Verhältnis für die Verbindung vom Hessenpark nach Bad Homburg mit 2,5 deutlich über der Grenze.

Das Problem ist hierbei jedoch die für eine Einbindung des Hessenparks in die Linienwege erforderliche Stichfahrt, für die ein erheblicher Umweg gefahren werden muss. (Eine Verbesserung der Fahrzeit zwischen dem Hessenpark und Bad Homburg liefert seit 2012 die Bad Homburger Stadtbuslinie 5. Diese Linie bedient an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen auch den Hessenpark. Dadurch verringert sich die Fahrzeit von 40 auf 34 Minuten und das Reisezeitverhältnis sinkt fast unter den Grenzwert von 2,0.)

Wichtige ÖPNV-bezogene Themen aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die Stadt Neu-Anspach hat in eigener Regie ein Senioren- / Schwimmbad-Taxi eingerichtet. Zu einem geringen Pauschalpreis können einmal wöchentlich Fahrten zu bestimmten Einrichtungen (Arzt, Schwimmbad etc.) gebucht werden. Aus Sicht des VHT ist diese Kooperation entwicklungsfähig hin zu einem Stadt- und Gemeindeverkehr im Kontext der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen Neu-Anspach und Usingen. Der Handlungsdruck für innerstädtische bzw. innergemeindliche Verkehre ist hier jedoch im Vergleich zu den Gemeinden Weilrod und Schmitten geringer.
- Oberstes Ziel ist, dass das Angebot der Taunusbahn zumindest bestehen bleibt, eher sogar weiter verbessert wird.
- Der Nachtbus n34 soll in die neuen VHT-Busverkehrsverträge ab dem Fahrplan 2016/17 integriert werden.
- Herstellung einer direkten Busverbindung zwischen dem Zentrum von Neu-Anspach (Breite Straße) und dem neuen Klinikum in Usingen an der Weilburger Straße.
- Im Rahmen des Prozesses Klimaschutzkonzept Hessen (z. B. Neu-Anspach) sollen auch die Verkehrsketten im ÖV gestärkt werden, beispielsweise auch durch E-Mobilität und Fahrradverkehr.

Bewertung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die Kommune ist mit ÖPNV ausreichend im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes. versorgt
- Die Verbindung zwischen dem Stadtkern (Breite Straße) und dem Bahnhof Anspach ist als verbesserungsbedürftig anzusehen.

7.2.7 Oberursel



Mit ca. 44.000 Einwohnern war die Stadt Oberursel, der Gastgeber des Hessentages 2011, die zweitgrößte Stadt des Hochtaunuskreises. Das Mittelzentrum setzt sich aus der Kernstadt Oberursel und den Stadtteilen Oberstedten, Stierstadt und Weißkirchen zusammen. Über 17.000 Arbeitsplätze gibt es in der Stadt, die damit ca. 13.000 Berufspendler – verglichen mit knapp 11.000 Auspendlern – anzieht.

Oberursel ist nicht nur über die S-Bahn-Linie S 5 und die Regionalbahnlinie 15 an die Schiene angebunden, sondern die Stadt wird auch noch durch die U-Bahn-Linie U 3

erschlossen. Auch der Regionalbus ist mit den Linien 251, 252 und 261 vertreten, zudem die wichtige lokale Linie 50. Im Saisonverkehr wird Oberursel-Hohemark auch durch den Weiltalbus, die Linie 245, bedient. Im Spätverkehr gelangen Fahrgäste mit dem Nachtbus bis nach Oberursel. Die Stadt betreibt ein eigenes Stadtbussystem mit acht Linien, die auch die Stadtteile Oberstedten, Stierstadt und Weißkirchen erschließen.

Wichtige ÖPNV-bezogene Themen aus Sicht des VHT und Kommune:

Aus der Sicht der Stadt Oberursel und des VHT sind folgende Qualitätsparameter zu beachten:

- Barrierefreie Haltestellen sind als Standard generell anzustreben.
- Bezüglich der Schülerbeförderung sollen einheitliche Beförderungsstandards als Grundlage für die Verkehrsplanung erstellt werden.
 - Eine „Sitzplatzgarantie“ ist dabei ebenso zu vermeiden wie eine Begrenzung der Auslastung.

- Unterrichtszeiten sollen im Kontakt mit den Schulen stärker auf den Einsatz der Busse abgestimmt werden.
- Nachfragegerechte Regelungen zur Kommunikation bei Unterrichtsausfällen (z. B. extreme Wetterverhältnisse) sollen getroffen werden.
- Die Führung der Regionalbuslinie 261 über das Gewerbegebiet „Drei Hasen“ soll geprüft werden.
- Auch soll die direkte Anbindung der Hochtaunusklinik in Bad Homburg angestrebt werden.
- Die Anbindung der lokalen Buslinie 50 an die Hochtaunusklinik in Bad Homburg ist ebenfalls zu prüfen. Dies kann gegebenenfalls auch über eine komfortable Umsteigebeziehung zu den Stadtverkehren Oberursel und Bad Homburg erfolgen.
- Die Anregung, durch eine Verlegung des Linienwegs (50 – Hohemarkstraße – Im Heidegraben – Hauptstraße – Niederstedter Weg) die ÖPNV-Versorgung des Stadtteils Oberstedten zu verbessern, wird an dieser Stelle erneuert.
- Die Weiltalbuslinie 245 soll besser / aktiver vermarktet werden.
- Allgemeine Standards für Linienbusse und Haltestellen sollten geprüft und entsprechend dem Ergebnis umgesetzt werden:
 - Visuelle und auditive Haltestellenanzeige im Fahrgastraum soll Standard in allen Bussen (auch Linie 50) werden.
 - Die Abstellmöglichkeit für Kinderwägen etc. muss konkret ausgewiesen werden.
 - Optimierte Fahrzielanzeige an der Front- und Einstiegsseite.
 - Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) sollen insbesondere an Regionalbushaltestellen eingeführt werden.

- U3
 - Das Fahrplanangebot sollte erhalten bleiben.
 - Über die zukünftige Finanzierung ist mit allen Beteiligten zu verhandeln.
 - Oberursel ist zukünftig in alle diesbezüglichen Gespräche und Verhandlungen einzubeziehen.

Bewertung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die Kommune ist mit ÖPNV ausreichend im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes versorgt.
- Die Verbindungen nach Bad Homburg über die Regionallinie 261, die lokale Linie 50 und über die direkte Linienverbindung 41 / 7 werden als ausreichend bezeichnet.
- Die direkte Anbindung an Frankfurt über die U3 hat eine elementare Bedeutung für Oberursel und das gesamte Umland.

7.2.7 Schmitten



Schmitten, die Feldberggemeinde, ist die höchstgelegene Gemeinde im Taunus. Die fast 9.000 Einwohner des Grundzentrums (Kleinzentrum) verteilen sich auf eine ganze Reihe von Ortsteilen, von denen in Bezug auf die Einwohnerzahl keiner klar das Zentrum der Kommune darstellt. Es sind dies neben Schmitten als Verwaltungssitz die Ortsteile Arnoldshain, Brombach, Dorfweil, Hunoldstal, Niederreifenberg, Oberreifenberg, Seelenberg und Treisberg. Unter den etwas über 1.200 beschäftigten Arbeitnehmern am Arbeitsort sind fast 800 Einpendler. Zweieinhalb-tausend Bürger der Kommune haben hingegen außerhalb Schmittens einen Arbeitsplatz gefunden.

Für die verkehrliche Anbindung von Schmitten sind, da die Gemeinde nicht über einen direkten Anschluss an die Bahn verfügt, straßengebundene Verkehre zuständig. Hier ist an erster Stelle die Buslinie 50 (Grävenwiesbach Bf - Weilrod - Schmitten - Oberursel - Bad Homburg Bf) zu nennen, daneben die Linien 60 und 80. Für den Freizeit- und Tourismusverkehr von Bedeutung sind die Linie 57, die auf den Großen Feldberg führt und der nur saisonal verkehrende Weitalbus (Linie 245).

Fast alle Ortsteile von Schmitten weisen Richtung Bad Homburg ein schlechtes Reisezeitverhältnis auf. Da auch Schmitten nicht unbedingt nur auf Bad Homburg ausgerichtet ist, muss aus diesem Umstand jedoch noch nicht zwangsläufig ein Handlungsbedarf resultieren. Denn zum einen sind die Ortsteile im südlichen Bereich (Seelenberg, Oberreifenberg und Niederreifenberg) mit den Linien 57 und 80 zufriedenstellend Richtung Mittelzentrum Königstein angebunden und zum anderen liegen die nördlichen Ortsteile (z.B. Hunoldstal, Brombach usw.) räumlich eher in Ausrichtung auf das Mittelzentrum Usingen.

Wichtige ÖPNV-bezogene Themen aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die Lokale Buslinie 50 soll im Bereich der Orte Brombach und Hunoldstal durch eine direkte Linienführung auf der L 3025 beschleunigt werden. Dazu sind zwei zusätzliche Bushaltestellen in Fahrtrichtung Grävenwiesbach geplant.
- Die Anbindung zu den Hochtaunuskliniken in Bad Homburg und Usingen hat eine herausragende Bedeutung für die Feldberggemeinde.
 - Die Hochtaunusklinik Bad Homburg soll über die Linie 50 mit Anschluss in Oberursel oder Bad Homburg an die Linie 7 / 41 erreicht werden.
 - Die Hochtaunusklinik Usingen kann beispielsweise über die Linie 50 mit Übergang in Grävenwiesbach auf die Taunusbahn erreicht werden. In Usingen besteht dann Anschluss an die AST-Linie 66.
- Die Beförderung der Schüler aus dem Ortsteil Treisberg ist bei der Neuausschreibung des Busverkehrs besonders zu berücksichtigen. Entscheidend dabei sind die Linienführungen und die Gefäßgrößen der Verkehrsmittel.
- Für die Feldberggemeinde Schmitten sind neben den Schüler- und Berufspendlerverbindungen insbesondere die ÖPNV-Freizeitverbindungen von sehr großer Bedeutung:
 - Weitalbus, Linie 245 (Mai-Oktober)
 - „Feldberglinie“ 57 für die Kommune

Bewertung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die Kommune ist mit ÖPNV ausreichend im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes versorgt.
- Das ÖPNV-Angebot ist in der Feldbergregion für alle Zielgruppen (Berufspendler, Schüler, Senioren und Naherholungstouristen) von nahezu gleich großer Bedeutung.
- Die zukünftigen Entscheidungen, bzw. die daraus resultierenden Maßnahmen (z.B. die Errichtung einer Sommerrodelbahn), müssen bei der Gestaltung der öffentlichen Verkehrsangebote ausreichend berücksichtigt werden.

7.2.8 Steinbach



Steinbach (Taunus), das Grundzentrum (Kleinzentrum) mit knapp über 10.000 Einwohnern, ist im äußersten Süden des Kreisgebietes gelegen. Knapp 1.000 Arbeitsplätze sind vor Ort angesiedelt. Während über 3.000 Steinbacher ihre Kommune auf dem Weg zur Arbeit verlassen, pendeln nur rund 700 Auswärtige ein.

Über die Station Weißkirchen / Steinbach Bf ist Steinbach über die S-Bahn-Linie S 5 an das Bahnsystem angeschlossen. Allerdings liegt der Bahnhof außerhalb, so dass mit Hilfe der beiden Buslinien 251 und 252 für eine Anbindung an den Kernbereich

sowie für die kleinteilige Erschließung der Kommune gesorgt werden muss.

Wichtige ÖPNV-bezogene Themen aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die Verlängerung der U6 bis Steinbach steht noch auf der politischen Agenda der Stadt Steinbach. Die traffiQ als zuständige lokale Nahverkehrsorganisation für die Frankfurter U-Bahn-Verkehre ist in die Überlegungen einzubinden. Bei der aktuellen Fortschreibung des dortigen Nahverkehrsplanes stand das Thema bislang nicht auf der Maßnahmenliste.
- Die Phormsschule und das Bildungszentrum der IG BSE sollen nach dem Wunsch der Stadt Steinbach besser an den Busverkehr angebunden werden.
 - Die Ausstiegssituation an der Haltestelle Neuwiesenweg (Regionalbuslinie 251) ist gegebenenfalls neu zu gestalten.
 - Eine generelle Veränderung / Erweiterung des Linienweges (251) ist vom Zeitumlauf her nicht umsetzbar.
 - Was übrig bleibt, ist die Überlegung, dieses Gebiet mit einer eigens zu schaffenden Stadtbuslinie zu erschließen.

- Steinbach wünscht eine größere Tarifgerechtigkeit hinsichtlich der Fahrten nach Frankfurt. VHT und RMV prüfen, ob im Kontext der Tarifstrukturreform ein entsprechendes Pilotprojekt gestartet werden kann.

Bewertung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die Kommune ist mit ÖPNV ausreichend im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes versorgt.
- Die vorgenannten Themen im Zusammenhang mit der Phormsschule und dem Bildungszentrum müssen eingehend auf Machbarkeit geprüft und entsprechend zeitnah umgesetzt werden.

7.2.9 Usingen



Usingen, bis 1972 Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises, ist mit etwas über 13.000 Einwohnern ein im Nordosten des Kreisgebietes verortetes Mittelzentrum. Neben den etwa 7.000 Einwohnern der Kernstadt leben die Bürger der Kommune auch auf die Stadtteile Michelbach, Wernborn, Kransberg, Eschbach, Merzhausen und Wilhelmsdorf verteilt. Usingen hat rund 2.700 beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort. Es weist ein negatives Pendler saldo von etwa 1.700 Pendlern auf (ca. 1.900 Ein- bei 3.600 Auspendlern). Usingen – sowohl die Kernstadt als auch der Stadtteil Wilhelmsdorf – haben über die

Taubusbahn (RB 15) Zugang zum regionalen Bahnnetz. Für die weitere Anbindung und ÖPNV-Erschließung sorgen die lokalen Buslinien 59,60, 64, 65, 82 und die AST-Linien 66 und 67. Mit der Linie FB-16 gelangt man auch aus dem Wetteraukreis nach Usingen.

Für die Fahrt von den Ortsteilen Eschbach, Michelbach, Kransberg und Wernborn nach Bad Homburg benötigt man mit dem ÖV mehr als doppelt so lange wie mit dem IV. Dies hat der durchgeführte Reisezeitvergleich ergeben. Jedoch liegen die Zeiten für den ÖV nur knapp über dem doppelten Wert der Fahrzeit im IV. Demnach könnten anhand leichter Anpassungen der Umsteigezeiten von den Linien 64 und 66 auf die Taubusbahn akzeptable Reisezeitverhältnisse geschaffen werden.

Wichtige ÖPNV-bezogene Themen aus Sicht des VHT und Kommune:

- Die zukünftige Hochtaunusklinik in Usingen ist seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 an den Linienweg – AST 66 – angebunden. Bei entsprechender Nachfrage soll die Verkehrsleistung verstetigt werden.
- Im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Usinger Innenstadt sind die Busverbindungen insbesondere in der Beziehung zur Christian-Wirth-Schule generell auf „neue Füße“ zu stellen.

- Die Nachtbuslinie n34 hatte sich im Probebetrieb in den Jahren 2010 bis 2012 erfolgreich entwickelt und wird zunächst bis 2016 fortgeführt. Danach soll diese Linie in den VHT-Verkehrsvertrag übernommen werden. Es soll versucht werden, über optimierte Linienwege neue Fahrgäste zu binden.

Bewertung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die Kommune ist mit ÖPNV ausreichend im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes versorgt.
- Was die peripheren Ortsteile betrifft, so ist der Ringbusverkehr (Linie 63 / 64) nach Möglichkeit weiter zu entwickeln.

7.2.10 Wehrheim



Die etwa 10 Kilometer nördlich von Bad Homburg gelegene Gemeinde Wehrheim ist als Grundzentrum (Kleinzentrum) ausgewiesen. Von den rund 9.500 Einwohnern lebt etwas mehr als die Hälfte in Wehrheim selbst, der Rest verteilt sich auf die drei Ortsteile Obernhain, Pfaffenwiesbach und Friedrichsthal. Ca. 1.400 beschäftigte Arbeitnehmer werden für den Arbeitsort Wehrheim ausgewiesen. Die knapp 1.000 Ependler werden von über 2.600 Auspendlern überwogen, was zu einem deutlich negativen Pendlersaldo führt. Die Kerngemeinde Wehrheim wird durch die RB 15 (Taunusbahn) erschlossen,

wobei sich der Bahnhof jedoch südlich des Kerns in Ortsrandlage befindet. Um den zentralen Ortsteil kleinteilig zu erschließen und die Ortsteile Obernhain, Pfaffenwiesbach und Friedrichsthal anzubinden, verkehren folgende Linien durch das Gebiet der Kommune: 59, 63, 64 und 65.

Wichtige ÖPNV-bezogene Themen aus Sicht des VHT und Kommune:

- Im Bereich der Saalburgsiedlung ist das neue Baugebiet „In der Mark“ vor einigen Jahren entstanden. Seitens der Gemeinde Wehrheim wird hierzu eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung - insbesondere hinsichtlich der Busverbindungen zu den weiterführenden Schulen in Usingen und Neu-Anspach - gewünscht.
- Auch bezüglich des Ortsteils Pfaffenwiesbach wird seitens der Gemeinde eine bessere Andienung des Wohngebietes um die Steinkopfstraße gewünscht.
- Eine Beteiligung an der Finanzierung des Nachtbus-Angebotes n34 wurde seitens der Gemeinde abgelehnt.

Bewertung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die Gemeinde ist mit dem ÖPNV ausreichend im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes versorgt.
- Wehrheim liegt direkt an der Taunusbahn. Die Kerngemeinde ist direkt an zwei Bahnhöfe angeschlossen. Die Ortsteile Pfaffenwiesbach, Obernhain und Friedrichsthal sind im Zwei-Stunden-Takt über die Ringbuslinie 63 / 64 angebunden. Zusätzlich ist Obernhain am Wochenende an die Bad Homburger Stadtbuslinie 5 zum Hessenpark angebunden. In der Gegenrichtung nach Bad Homburg ergeben sich Direktverbindungen in die Innenstadt nach Bad Homburg (z.B. für Einkäufe).
- Unter der Voraussetzung, dass der Ringbusverkehr noch weiter entwickelt werden kann, verfügt die Gemeinde Wehrheim insgesamt gesehen über eine gute ÖPNV-Versorgung.

7.2.11 Weilrod



Aus ganzen 13 Ortsteilen besteht das Grundzentrum (Kleinzentrum) Weilrod, im Nordwesten des Kreises an der Grenze zum Rheingau-Taunus-Kreis und zum Landkreis Limburg-Weilburg gelegen: Altweilnau, Cratzenbach, Emmershausen, Finsterthal, Gemünden, Hasselbach, Mauloff, Neuweilnau, Niederlauken, Oberlauken, Riedelbach, Rod an der Weil und Winden. Die 13 Ortsteile bringen es zusammen auf etwas mehr als 6.000 Einwohner und ca. 500 Arbeitsplätze. Keine 300 Ein- und hingegen fast 2.000 Auspendler sorgen für einen starken Auspendlerüberschuss, d.h. ein deutlich ausgeprägtes negatives

Pendlersaldo. Weilrod verfügt nicht über einen eigenen Bahnanschluss, der bei der Anbindung der zahlreichen Ortsteile unterstützen könnte. So muss denn die gesamte Erschließung durch Buslinien wie die Linie 62, 80, 81 und 82 erbracht werden. Regionale Buslinien berühren das Gebiet der Kommune nur am Rande, die überörtliche Anbindung muss daher hauptsächlich durch die Linie 50 (Grävenwiesbach Bf - Weilrod - Schmitten - Oberursel - Bad Homburg Bf) erbracht werden.

Für einige Ortsteile wurde ein schlechtes Reisezeitverhältnis für die Verbindung nach Bad Homburg ausgewiesen. Diese Tatsache muss jedoch nicht zwangsläufig zu Maßnahmen führen, da Bad Homburg für die Bürger aus Weilrod nicht das Ziel mit oberster Priorität darstellt. Vielmehr wird eine zufriedenstellende Verbindung in das Mittelzentrum Usingen als erstrebenswert angesehen. Einige Ortsteile (z.B. Oberlauken und Altweilnau) sind durch die Linie 62 bereits gut mit Usingen verbunden.

Wichtige ÖPNV-bezogene Themen aus Sicht des VHT und Kommune:

- Auch für Weilrod ist eine schnelle und attraktive Taunusbahn wichtig. Demnach soll sie so weit wie möglich, jedoch mindestens bis Usingen elektrifiziert werden. Eine entsprechende Anbindung an die Taunusbahn ist sicherzustellen.

- Wichtige Ziele für Weilrod sind Usingen und Neu-Anspach; selbstverständlich auch Bad Homburg und Oberursel:
 - Ziel muss es sein, auf der Linie 50 möglichst attraktive (d.h. kurze) Fahrzeiten zu realisieren.
 - Die Linie 50 sollte durchgängig im Stundentakt verkehren.
 - Die Zubringerverkehre zur Linie 50 müssen besser organisiert werden.
- Der Schulstandort Riedelbach ist aufgrund seiner geografischen Randlage in besonders starkem Maße von einem funktionierenden Busverkehr abhängig. Diesem Umstand ist auch künftig – soweit möglich – Rechnung zu tragen.

Bewertung des ÖPNV-Angebotes aus Sicht des VHT und der Kommune:

- Die Kommune ist mit ÖPNV ausreichend im Sinne des hessischen ÖPNV-Gesetzes versorgt.
- ÖPNV muss auch Daseinsvorsorge sein. Dies gilt besonders für eine Kommune wie Weilrod. Wie oben aufgeführt ist die Einführung eines Gemeindeverkehrs - in Anlehnung an Gelegenheitsverkehre und den „Bürgerbus Eppstein“ - zu prüfen.
- Infrastruktureinrichtungen (Einkauf, Ärztehaus) müssen besser angebunden werden.

8 Maßnahmenwirkung

Unter dem Stichwort Maßnahmenwirkung werden die in der Angebotskonzeption enthaltenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Wirkungen analysiert.

Die verkehrlichen Wirkungen fokussieren dabei auf die Effekte, die auf Seiten der Fahrgastnachfrage zu erwarten sind. Die betriebswirtschaftlichen Wirkungen möglicher Maßnahmen werden mit Hilfe potentieller Entwicklungsvarianten untersucht.

8.1 Verkehrliche Wirkung

Aussagen über die Entwicklung der Verkehrsnachfrage lassen sich anhand der im Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans⁹² dargestellten Prognose für das Jahr 2020 treffen. Bei dieser Prognose wird zwischen den Gebietstypen Kernraum und Region unterschieden. Auf den Hochtaunuskreis übertragen bedeutet dies eine Zuordnung des Bereichs Vordertaunus zum Kernraum, wohingegen das Usinger Land zum Gebietstyp Region zu rechnen ist.

Für diese Gebietstypen wird im RNVP aggregiert für das gesamte Verbundgebiet folgendes Bild gezeichnet:

- Im Kernraum ist davon auszugehen, dass die Anzahl der Personenfahrten bis 2020 stark wächst (im ÖV: +8%).
- In der Region ist dagegen mit einem Rückgang der Nachfrage zu rechnen (im ÖV: - 8%).
- Auf den wichtigen Schienenachsen, die zur Verbindung von Kernraum und Region dienen (und zu denen auch die Taunusbahn gerechnet wird⁹³), ist mit einer Steigerung der Nachfrage zu rechnen, die überproportional dem ÖV zufällt (+12%).

Für die Entwicklung der Regionalbahnen im Untersuchungsgebiet wird im RNVP zur Nachfrageentwicklung zwischen 2010 und 2020 folgendes prognostiziert⁹⁴:

- **RB 12:** Für den Abschnitt Frankfurt am Main – Kelkheim wird eine deutlich steigende Nachfrage (Kategorie: > + 400 Reisende pro Werktag und > + 5%); für den Abschnitt Kelkheim Königstein hingegen eine weitgehend konstante Nachfrageentwicklung prognostiziert.
- **RB 15:** Zwischen Frankfurt am Main und Grävenwiesbach kommt es in der betrachteten Dekade zu einer deutlich steigenden Nachfrage (Kategorie: > + 400 Reisende pro Werktag und > + 5%); der restliche Streckenabschnitt zwischen Grävenwiesbach und Brandoberndorf weist hingegen eine weitgehend konstante Nachfrage auf.

⁹² RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 155

⁹³ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 86, Abbildung 46

⁹⁴ RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 30.01.2013, S. 157, Abbildung 74

- **RB 16:** Auch auf der Strecke Friedberg – Friedrichsdorf ist eine sich abschnittsweise unterscheidende Nachfrageentwicklung prognostiziert worden. Von Friedrichsdorf aus über den Bahnhof Burgholzhausen bis zu Rodheim v.d. Höhe Bahnhof steigt die Nachfrage, der Abschnitt zwischen Rodheim und Friedberg bleibt in Bezug auf die Nachfrage bis 2020 weitgehend konstant.

Für die durch das Untersuchungsgebiet führenden S-Bahn-Linien S 4 und S 5 wird durchgängig eine steigende Nachfrage prognostiziert (Kategorie: > + 400 Reisende pro Werktag und > + 5%).

8.2 Betriebswirtschaftliche Wirkung

Um Aussagen zu den betriebswirtschaftlichen Auswirkungen der zukünftigen Verkehrskonzepte treffen zu können, sollen zunächst strukturelle Grundbedingungen formuliert werden.

Die Basis für die Entwicklung zukünftiger Varianten ist ein am Bestandssystem orientierter „**Status Quo**“. Er beschreibt als Basis ein zu 2013 unverändertes Verkehrsangebot.

Bei der Formulierung der Anforderungsstandards sollen mit Fokus auf die Daseinsvorsorge folgende Parameter Berücksichtigung finden:

- ≈ Für das Prognosejahr 2017 ist der Preis für einen **Nutzwagenkilometer** (NwKm) entsprechend der zur erwartenden Kostensteigerungen zugrunde zu legen, der die heutigen Preise um etwa 15-20% übersteigen dürfte.
- ≈ Dem Kapazitätsbedarf hinsichtlich der unterschiedlichen Zielgruppen (Schüler, Berufspendler, Senioren, Freizeitfahrgäste usw.), sowie der Haupt- und Nebenverkehrszeiten und der Berücksichtigung der topografischen und geografischen Strukturen ist mit der Flexibilisierung von Verkehren und mit den einzusetzenden **Fahrzeuggrößen und -ausstattungen** Rechnung zu tragen.
- ≈ Der mögliche **Einsatz von älteren Fahrzeugen** ist zum einen abhängig von der Gesamtlaufzeit eines zukünftigen Verkehrsvertrages. Zudem sind die Kriterien (z.B. die Einsatzzeiten und -gebiete) zu konkretisieren, um Aussagen zur wirtschaftlichen Wirkung einer solchen Maßnahme treffen zu können.
- ≈ Einsparungen bei den Bus-NwKm stehen in der Regel Mehraufwendungen bei alternativen Bedienformen, z. B. **Anruf-Sammel-Taxi** (AST) gegenüber.

- ≈ Die optimierte Steuerung / Disposition sowie ein konsequenter **Ersatz von Linienverkehren durch Gelegenheitsverkehre** bei schwach nachgefragten Fahrten wird ein wesentliches Element in der zukünftigen Umsetzung des ÖV sein.
- ≈ Berücksichtigung eines Distanzfaktors (0,8) und eines Abruffaktors (0,3) bei der Berechnung der Kosten im Bereich der **flexiblen Verkehre** (d.h. Annahme, dass nur 80% des Weges zurückgelegt werden muss, wenn es zu einer Fahrt kommt und dass eine angebotene AST-Fahrt nur in 30% aller Fälle auch tatsächlich nachgefragt wird).

9 Bewertung

Abschließend gilt es zu prüfen, ob und in welchem Umfang die Zielsetzungen und geplanten Wirkungen, die im Anforderungsprofil festgelegt wurden, durch die vorgesehenen Maßnahmen erreicht werden können.

Bei diesem Abgleich des Anforderungsprofils mit den Maßnahmenwirkungen finden sowohl verkehrliche als auch betriebswirtschaftliche Kriterien Berücksichtigung.

Die verkehrliche Bewertung resultiert aus dem Vergleich der Zielsetzungen (definiert durch das Anforderungsprofil) mit den erwarteten Verbesserungen (beschrieben durch die Untersuchung der Maßnahmenwirkung). In der betriebswirtschaftlichen Bewertung werden die prognostizierten kosten- und erlösseitigen Maßnahmenwirkungen einander gegenübergestellt.

Die Bewertung schließt die fachspezifische Erarbeitung des Nahverkehrsplanes ab. Sie dient als Entwurf zur Beratung und Entscheidung.

Bei der Ausarbeitung des Integrierten Nahverkehrsplans für den Hochtaunuskreis 2013-2017 wurden gezielt Schwerpunkte gesetzt: In den Bereichen Erschließung und Daseinsvorsorge, bei den flexiblen und ergänzenden Verkehrsangeboten sowie insbesondere im Bereich der Schülerbeförderung, für den erstmals präzise Rahmenvorgaben im Anforderungsprofil des NVP definiert wurden.

Neben einer ausführlichen, im Sinne einer integrierten Planung erfolgten Darstellung regionaler Vorhaben (wie z.B. der Elektrifizierung der Taunusbahn) stehen bei der Angebotskonzeption Maßnahmen wie die Anpassung der Linie 50 und die Anbindung der (neuen) Klinikstandorte in Usingen und Bad Homburg im Vordergrund. Der allgemeine Maßnahmenteil wird ergänzt durch eine detaillierte Beschreibung der wichtigen ÖPNV-bezogenen Themen sowie der Bewertung des Angebotes aus Sicht der einzelnen Kommunen.

Durch die im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen wurden die gewählte Schwerpunktsetzung sowie die definierten Anforderungen und skizzierten Maßnahmen grundsätzlich bestätigt. So wird durch zahlreiche Stellungnahmen die hohe Bedeutung der Schülerbeförderung sowie der flexiblen Verkehrsangebote unterstrichen. Auch teilen die Anhörungsberechtigten die Ansicht, dass die Neugestaltung der Linie 50 und die Anbindung der Klinikstandorte wichtige Projekte für die ÖPNV-Entwicklung im Landkreis darstellen.

Mit der Entwicklung und Untersuchung von Szenarien, die im Zuge der Ausarbeitung der Angebotskonzeption erfolgte, wurden den politischen Akteuren die Konsequenzen möglicher Handlungsoptionen aufgezeigt und dadurch die Transparenz erhöht. Die Szenarien wurden im Rahmen der Untersuchung der Maßnahmenwirkungen um potentiell umsetzbare Entwicklungsvarianten ergänzt, die Aussagen zu den finanziellen Auswirkungen der Maßnahmen(-bündel) ermöglichen.

In Kombination bilden die Szenarien und die untersuchten Entwicklungsvarianten eine solide Grundlage für die Umsetzung des Planes. Die hier skizzierten Wirkungen

können sicherstellen, dass bei den für die Realisierung der Maßnahmen in der Praxis erforderlichen Detailplanungen von zielführenden Grundannahmen – sowohl hinsichtlich der verkehrlichen als auch der betriebswirtschaftlichen Sicht – ausgegangen werden kann.

10 Zusammenfassung und Fazit

Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Hochtaunuskreis wurde der Ansatz verfolgt, das per Gesetz vorgegebene Gegenstromprinzip im Sinne eines integrierten Vorgehens, bei dem der lokale Nahverkehrsplan für den Kreis zeitgleich exemplarisch als „Pilotprojekt“ mit dem Regionalen NVP des RMV aufgestellt wird, in die Praxis umzusetzen.

Im Zuge der Planfortschreibung wurde eine umfassende Bestandsaufnahme des ÖPNV im Kreisgebiet vorgenommen, bei der sowohl die Rahmenbedingungen, die Raumstruktur, das derzeitige ÖPNV-Angebot sowie weitere relevante Kennwerte erfasst, aufbereitet und als Basis für die weitere Projektbearbeitung dokumentiert wurde. Hier wurden insbesondere die raumstrukturellen Unterschiede, wie sie sich mit dem Vordertaunus und dem Usinger Land im Hochtaunuskreis sehr deutlich manifestieren, anhand einer Vielzahl von Rahmenparametern aufgezeigt.

Mit dem Soll-Ist-Abgleich erfolgte die analytische Auseinandersetzung mit dem Qualitätsniveau des derzeit vorgehaltenen öffentlichen Verkehrs. Hier konnte als Ergebnis der Analyse der Erschließungsqualität sowie der Untersuchung verschiedener Aspekte der Bedienungsqualität konstatiert werden, dass bei einer Reihe von konkreten Ansatzpunkten für Optimierungen den Fahrgästen insgesamt ein qualitativ hochwertiges System angeboten wird.

Mit Blick auf die finanzielle Situation ist es vorrangiges Ziel der Nahverkehrsplanung, dieses Qualitätsniveau auch für die Zukunft zu erhalten. Hierbei spielen die für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes definierten Anforderungen eine zentrale Rolle. Die im Anforderungsprofil festgelegten ÖPNV-Standards bilden die Grundlage für die Ausarbeitung konkreter Maßnahmen und weisen damit die Richtung für die künftige Angebotsgestaltung. Hier wurden neben allgemeinen Anforderungen auch die künftigen Anforderungen an die Erschließung sowie die Verbindungs- und Bedienungsqualität dokumentiert, wobei auch der zentrale Begriff der ausreichenden Verkehrsbedienung aufgegriffen wurde.

Besonders hervorzuheben sind auch die Standards für die Schülerbeförderung, mit denen auch für diesen wichtigen Bereich ein Rahmen für die Zukunft vorgegeben werden soll.

Die Angebotskonzeption dokumentiert nicht nur die Maßnahmen des neuen Regionalen Nahverkehrsplanes, die auch für die lokale Ebene – insbesondere natürlich das Verbandsgebiet des VHT – relevant sind, sondern beschreibt in Grundzügen auch Maßnahmen und Ansatzpunkte für eine Optimierung der lokalen Verkehre im Kreis.

Die hohe Bedeutung der Finanzierungsfrage spiegelt sich im Ansatz der Szenario-Entwicklung wider, der im Zuge der Ausarbeitung der Angebotskonzeption Anwendung findet. Das mit der Entwicklung von Szenarien verfolgte Ziel war es, den politischen Akteuren die Konsequenzen möglicher Handlungsoptionen aufzuzeigen und so für mehr Transparenz zu sorgen.

Der Darstellung der Konsequenzen, die sich mit der Umsetzung der auf lokaler und regionaler Ebene geplanten Maßnahmen ergeben, dient dann im nachfolgenden Kapitel die Untersuchung der Maßnahmenwirkung anhand von Entwicklungsvarianten, die in die abschließende Bewertung überleitet.

11 Literaturverzeichnis

11.1 Verwendete Literatur

Carl, Canzler (2011): Innovativer Landverkehr – Subjektförderung durch Mobilitäts-gutscheine

Dalkmann, Ötting (2004): Flexible Angebotsformen. Möglichkeiten zur Kosteneinspa-rung bei verbessertem Angebot?

Dannenfeld, Elsner, Bahr (2009): Ausschreibungspraxis im ÖSPV; Ergebnisse aus Hessen.

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2002): Empfehlun-gen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2000): Lan-desentwicklungsplan Hessen 2000.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2009): Regi-onalplan Mittelhessen – Entwurf zur zweiten Anhörung und Offenlegung 2009

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2011): Regi-onalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung u. Hessi-sches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen.

Institut für Verkehr und Raum (2008): Parallelverkehre im öffentlichen Personennah-verkehr, Berichte, Band 5.

KCW GmbH (2007): Der Busverkehr im Wettbewerb. Zwischenfazit nach zehn Jah-ren Ausschreibungen im RMV, MVV und HVV.

Kreisausschuss des Hochtaunuskreises: Schulentwicklungsplan 2012 des Hochtaunuskreises, Teil 1, Entwurf, Stand Juli 2012

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: Gestaltung und Positionierung der Elemente zur Kennzeichnung von RMV-Haltestellen. Vorlagen des Rhein-Main-Verkehrsverbundes für eine einheitliche Kennzeichnung von Haltestellen im Verbundgebiet, Stand August 1997

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: Qualitätsbericht 2009. RMV-Infobrief Nr.3, 06/10

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: Fortschreibung Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, Gesamtbericht (Entwurf), Stand: 30.01.2013

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse.

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (1996): Stationsentwicklungsplan STEP

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4.

Verkehrsverbund Hochtaunus (2006): Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Hochtaunuskreis, Entwurf 2.5a, 30.11.2006

Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (2009): Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Evaluationsreport. BBSR-Online-Publikation, Nr. 10/2009, S. 45.

11.2 Auswahl verwendeter Online-Quellen

www.arbeitsagentur.de

www.avv.de

www.busradar.de, Stand: 01.06.2009

www.carsharing.de

www.fachportal.nahverkehr.nrw.de

www.maps.google.de

www.nahverkehrsberatung.de

www.newstix.de

www.oepnvaktuell.de

www.pro-buergerbus-nw.de

www.pundr.hessen.de

www.rmv.de

www.statistik-hessen.de

www.wikipedia.de

www.wvigmbh.de