



KreisVerkehrsGesellschaft  
Main-Kinzig

# Nahverkehrsplan des Main-Kinzig-Kreises 2023 – 2028 Anlagenband 1



Anlagenband 1

14.07.2023



## Impressum

Auftraggeber:



### **KVG Main-Kinzig**

KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig mbH  
Nürnberger Straße 41  
63450 Hanau  
<https://www.kvg-main-kinzig.de>

Roberto Kappen, Rüdiger Krenkel, Anja Preuß, Sophie Stutz

Bearbeitung durch:



### **plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04  
[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de), [www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

Maik Bock, Frank Büsch, Johannes Jahn, Felix Kühnel

Der NVP 2023 – 2028 besteht aus einem Berichtsband mit Anhang und zwei separaten Anlagenbänden.

Er wurde am 14.07.2023 durch den Kreistag des Main-Kinzig-Kreises beschlossen.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Stand: 14.07.2023



## **Inhaltsverzeichnis**

- 1 Karten zum Berichtsband**
- 2 Ergänzende Dokumente zum Berichtsband**
- 3 Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung**
- 4 Ergebnisse der Befragung der Kommunen**
- 5 Dokumentation des Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens**
- 6 Synopse**



## **2 Ergänzende Dokumente zum Berichtsband**

# Leitbild Mobilität für den Main-Kinzig-Kreis mit dem Schwerpunkt ÖPNV



### **Bearbeitung Team metron**

#### **Peter Schoop**

dipl. Ing. ETH/SVI

#### **Cornelia Bauer**

lic. phil. I, Kommunikationsbeauftragte

#### **Oliver Maier**

Grafik

#### **Maria Andreou**

Administration

### **Metron Verkehrsplanung AG**

Stahlrain 2

Postfach

CH 5201 Brugg

T +41 (0) 56 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

### **Betreuung KVG**

#### **Rüdiger Krenkel**

Dipl.-Ing. Raum- und Umweltplanung/Verkehrsplanung

#### **Roberto Kappen**

Dipl.-Verkehrsbetriebswirt (FH)

### **Fotos**

Ohne anderslautende Angabe der Quelle: **Peter Schoop**

### **Gestaltung**

United Power Fields UG  
Frankfurter Landstraße 52  
63452 Hanau  
www.upf.de

## Vorwort



### **Liebe Bürgerinnen und Bürger,**

die Gestaltung der zukünftigen Mobilität im Main-Kinzig-Kreis ist für mich ein zentrales Anliegen!

Erkennbar ist, dass der jahrelange Sparkurs im öffentlichen Personennahverkehr nicht fortgesetzt werden kann, möchte man den „Anschluss“ an eine zukunftsorientierte Mobilität nicht verpassen.

Mobilität muss umwelt- und klimafreundlicher, einfach, niedrighschwellig, zuverlässig, barrierefrei und zielgruppenorientiert sein. Es gilt außerdem, die ganze Beförderungskette zu berücksichtigen.

Alternative Antriebe, automatisiertes Fahren, digitale Vernetzung oder neue Mobilitätsdienste sind die Herausforderungen, nein, die Chancen für unseren Kreis! Ganzheitlich zu denken und zu arbeiten ist hierbei unerlässlich, damit die Mobilität von morgen sich in die Infrastruktur des Kreises einfügen bzw. diese sinnvoll ergänzen und unterstützen kann.

Daher haben wir den Mobilitätsleitbildprozess zusammen mit einem Lenkungskreis bestehend aus Kommunen, die den gesamten Main-Kinzig-Kreis repräsentieren sowie mit den Vertretern der Institutionen der IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern, der Hanau Infrastruktur Service und Spessart Regional gestartet.

In den Arbeitsterminen des Lenkungskreises wurden die Probleme und Herausforderungen identifiziert, mit einem neuen ÖPNV-Verständnis die planerischen Grundlagen gelegt und die Zielsetzungen und Leitlinien formuliert. Hierauf aufbauend wird der Nahverkehrsplan für den Main-Kinzig-Kreis erstellt.

Treten Sie mit uns in den Dialog! Wir freuen uns über Kommentare, Anmerkungen und Ergänzungen.

Ihr



Winfried Ottmann

Kreisbeigeordneter und Verkehrsdezernent

## Vorwort



### **Sehr geehrte Fahrgäste,**

als Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH haben wir die Zukunft fest im Blick. Mobilität ist Bewegung – und wir sind in Bewegung.

Um den Anschluss an eine zukunftsfähige Mobilität nicht zu verlieren, haben wir im Rahmen der Erstellung des Leitbilds Mobilität gemeinsam die zukünftigen Handlungsfelder und Schnittstellen identifiziert und werden in den nächsten Monaten auf dieser Basis konkrete Planungen und Maßnahmen entwickeln und umsetzen. Die Konkretisierung der Inhalte aus dem Leitbild erfolgt jeweils in der anstehenden Neuaufstellung des Nahverkehrsplans.

Die Mobilität der Zukunft erfordert künftig eine viel stärkere Ausrichtung auf die individuellen Verkehrsbedürfnisse der Bürger\*Innen – insbesondere in ländlich geprägten Bereichen des Main-Kinzig-Kreises. Hierzu werden wir die Möglichkeiten bedarfsgesteuerter Verkehre und Ihren möglichen Einsatz als Ergänzung oder Ersatz für bestehende Angebote prüfen.

Ein sehr wichtiger Aspekt ist auch der zukünftige Einsatz klimafreundlicher Antriebe im Bus- und Bahnbereich. Um für unsere Verkehrsangebote vor Ort die jeweils optimalen Antriebsformen zu finden, sollen Linien aus dem Bestand auf ihre Eignung für einen batterie- oder wasserstoffbetriebenen Antrieb überprüft werden.

Zeitgemäße Mobilität kann nicht nur allein mit dem Öffentlichen Personennahverkehr bewerkstelligt werden. Ein klimafreundlicher, zukunftsfähiger und für die Allgemeinheit finanzierbarer ÖPNV funktioniert nur im Zusammenspiel mit allen Schnittstellen.

Es liegt ein spannender Weg vor uns. Gehen wir ihn gemeinsam!

Ihr

Rüdiger Krenkel

Geschäftsführer der KVG Main-Kinzig mbH

# Inhaltsverzeichnis

	<b>Impressum</b>	<b>2</b>
	<b>Vorworte</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Umfeld</b>	<b>7</b>
1.1	Kurzbeschreibung	7
1.2	Anlasspunkte	8
1.3	Aufgabenverständnis	8
1.4	Vorgehen und Ablauf	9
1.5	Begleitung	11
1.6	Inhalt der Technischen Dokumentation	13
<b>2</b>	<b>Kurzanalyse Raum</b>	<b>14</b>
2.1	Untersuchungsraum	14
2.2	Kommunen und Bevölkerungsdichte	15
2.3	Raumplanerische Struktur 2019	17
2.4	Neue raumplanerische Grundlagen 2020	19
<b>3</b>	<b>Kurzanalyse Mobilitätsangebote 2020</b>	<b>21</b>
3.1	Erste Eindrücke und zehn Erkenntnisse	21
3.2	Entwicklungen und Trends im ÖPNV	28
3.3	Umfrage bei den Kommunen	29
3.4	Stärken-/Schwächen- und Chancen-/Risiken zum ÖPNV (SWOT)	30
<b>4</b>	<b>Planerische Vorgaben</b>	<b>31</b>
4.1	Verständnis des Mobilitätsleitbilds des Main-Kinzig-Kreises	31
4.2	Von der ÖPNV- zur Mobilitätssicht	34
4.3	Zielsetzungen für den ÖPNV	36
<b>5</b>	<b>Schwerpunkt »Klassischer« ÖPNV</b>	<b>38</b>
5.1	Neues Grundverständnis des ÖPNV	38
5.2	Drei Angebotsstufen im ÖPNV	40
5.3	Ausgestaltung der Angebotsstufen	41
5.4	Synthese: Abstimmung Raum, Zielsetzungen und ÖPNV	42
5.5	Grenzen des ÖPNV: Erschließung lückenlos möglich?	43
5.6	Fazit: ÖPNV aus Fahrgastsicht	43
5.7	Schritte in die konkrete Planung	44

# Inhaltsverzeichnis

<b>6</b>	<b>Kooperation zum ÖPNV</b>	<b>46</b>
6.1	Einsatzgrenzen des ÖPNV	46
6.2	Kooperation in der Nahmobilität	47
6.3	Kooperation in der Fläche: Zubringer	49
6.4	Kooperation im Kreis: Car-Sharing	50
6.5	Kooperation im Kreis: Wirtschaftsverkehr	50
<b>7</b>	<b>Alternativen im ÖPNV</b>	<b>52</b>
7.1	Alternativen im ÖPNV: Low-Cost-Systeme	52
7.2	Bedarfsgesteuerte Betriebsformen	53
7.3	On-Demand-Verkehre	55
7.4	Alternativen im Tourismus	57
7.5	Seilbahnen im ÖPNV	58
7.6	Alternative Antriebe	60
<b>8</b>	<b>Schienenverkehr im Main-Kinzig-Kreis</b>	<b>65</b>
<b>9</b>	<b>Leitsätze zum Leitbild Mobilität</b>	<b>83</b>
9.1	Leitsätze zur Mobilität	83
9.2	Wie geht es weiter?	85
9.3	Prüfaufträge	86
<b>10</b>	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>88</b>

# 1 Ausgangslage und Umfeld

## 1.1 Kurzbeschreibung

### Main-Kinzig-Kreis

Der Main-Kinzig-Kreis umfasst inklusive der Stadt Hanau 29 Kommunen mit einer Bevölkerung von insgesamt 420.000 Personen. Der südwestliche Bereich befindet sich im Einzugsbereich von Hanau und insbesondere von Frankfurt am Main. Diese Lage prägt denn auch wesentlich die Nachfrageströme mit einer starken Ausrichtung des Berufspendlerverkehrs in diese beiden Zentren, aber auch mit einem deutlich negativen Pendlersaldo.

Die demografische Entwicklung ist geprägt von zwei »Richtungen«:

- einer abnehmenden Bevölkerungsdichte Richtung Nordosten,
- einer abnehmenden Bevölkerungsdichte quer zum Kinzigtal.

Daraus ergibt sich eine große Bandbreite von sehr dicht besiedelten Gebieten im Südwesten mit hoher Nachfrage und vielen vergleichsweise dünnbesiedelten, vorwiegend ländlichen Räumen im Nordosten.

Die Netzstruktur des Schienenverkehrs ist hauptsächlich geprägt durch die Achse der Kinzigtalbahn zwischen Hanau und Fulda, ergänzt mit Nebenachsen im Westen und der Achse Schlüchtern – Würzburg. Auf der Kinzigtalachse verkehren der Fernverkehr, aber auch die Regionalverkehre (RE und RB) sowie Güterverkehr. Die Überlagerung der drei Produkte verursacht Widersprüche und Konflikte in der Fahrplangestaltung. Konkret führt sie immer wieder dazu, dass sich Verspätungen im Fernverkehr praktisch unmittelbar negativ auf den Nahverkehr auswirken.

Der Busverkehr ist geprägt vom anteilmäßig meist dominierenden Schülerverkehr mit seinen sehr spezifischen Anforderungen bzgl. den Schulstandorten und Schulzeiten, die es zu berücksichtigen gilt. Daraus resultieren zum einen sehr spezifische Angebote, zum anderen aber auch schwer lesbare Fahrpläne.

Der straßengebundene ÖPNV ist für die lokalen Busverkehre mit über 10 Linienbündel in Auftrag gegeben; die Laufzeiten enden mit einer Ausnahme erst 2025–2027.

### Neue Tendenzen im ÖPNV

Erkennbar sind nicht nur im Main-Kinzig-Kreis:

- Bei der jüngeren Generation und in urbanen Räumen nimmt der Stellenwert des Führerscheins und des Autobesitzes ab; der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV erhalten eine höhere Bedeutung.
- Die Digitalisierung verändert im ÖPNV die »Zugangsseite« mit elektronischer Fahrplanabfrage oder elektronischem Fahrkartenbezug (App), eröffnet aber auch neue Möglichkeiten für unkonventionelle Angebots- und Betriebsformen, da die bisherige (aufwendige) personelle Disposition mindestens teilweise abgelöst wird.
- Im Rahmen der technologischen Entwicklung werden auch beim ÖPNV neue Antriebsformen möglich und sinnvoll.
- Der straßengebundene ÖPNV dürfte gerade im Raum Frankfurt eine wesentlich größere Rolle als eigenständiges, »starkes« Verkehrsmittel einnehmen. Die Gründe dazu liegen bei S-Bahn, U-Bahn und weiterem schienengebundenem Nahverkehr (RE, RB), die bereits heute oder in absehbarer Zeit an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen; aber auch in der Erkenntnis, dass auch zusätzliche Nachfrageströme oftmals nur auf der Straße befördert werden können.

## 1.2 Anlasspunkte

### Herausforderungen

Die Ansprüche an den öffentlichen Verkehr im Main-Kinzig-Kreis bewegen sich zwischen zwei grundsätzlichen Herausforderungen:

- Sehr große und meistens gebündelte Nachfrageströme mit Ausrichtung auf die Oberzentren Hanau und vor allem Frankfurt am Main bringen den ÖPNV hauptsächlich in den Spitzenstunden an seine Kapazitätsgrenzen.
- Mit den geringen und vielfach dispersen Nachfragen in den ländlichen Räumen hingegen stößt der ÖPNV an seine Grenzen bzgl. einer noch vertretbaren Wirtschaftlichkeit.

Die erste Ausprägung verlangt nach einer hohen Leistungsfähigkeit und auch »Konkurrenzfähigkeit« gegenüber dem Individualverkehr, die zweite bedarf der Interpretation und der umsichtigen Auslegung der sog. »Grundversorgung«.

Im Zusammenhang mit dem Klimaschutz akzentuiert sich die Forderung nach einem leistungsfähigen, »attraktiven« ÖPNV, der vor allem den Bus auch außerhalb der städtischen Verdichtungsräume zu einer echten Alternative für einen weitaus größeren Personenkreis ausgestalten soll.

### Aufgabenstellungen

Die Geschäftsführung der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig (KVG) möchte diese Fragen aktiv angehen und die zukünftige Entwicklung des ÖPNV in zwei Stufen gestalten:

- Durch ein Leitbild Mobilität mit Fokus auf den ÖPNV, in dem die Probleme und Herausforderungen identifiziert, mit einem neuen ÖPNV-Verständnis die planerischen Grundlagen gelegt und die Zielsetzungen und Leitlinien formuliert werden. Dieses Leitbild dient auch der politischen und fachlichen Abstützung der nachfolgenden zweiten Stufe.
- Durch einen neu aufzustellenden Nahverkehrsplan, der von den Erkenntnissen und Vorgaben des Leitbildes ausgeht und sehr zielgerichtet die wichtigen Fragen behandelt und so das Fundament für den Ausbaupfad des ÖPNV legt.

## 1.3 Aufgabenverständnis

### Zusammenhänge

Die im ersten Kapitel kurz angerissenen Sachverhalte basieren auf verschiedenen Dimensionen:

- den drei Umfeldfaktoren bzw. Einflussgrößen Demografie, Siedlungsstruktur/Verkehrswege und Mobilitätsverhalten mit beispielhaften Indikatoren;
- den unterschiedlichen Randbedingungen
- gesetzlich, finanziell und strukturell;
- den Zielsetzungen an den ÖPNV wie insbesondere »Reduktion der Luftbelastungen« und »attraktiverer ÖPNV«.

In diesem Spannungsfeld bewegen sich der ÖPNV und die Ergänzungssysteme (Rad, zu Fuß, P+R sowie auch Car-Sharing-Angebote). Es lässt sich in der folgenden Grafik stark vereinfacht darstellen:

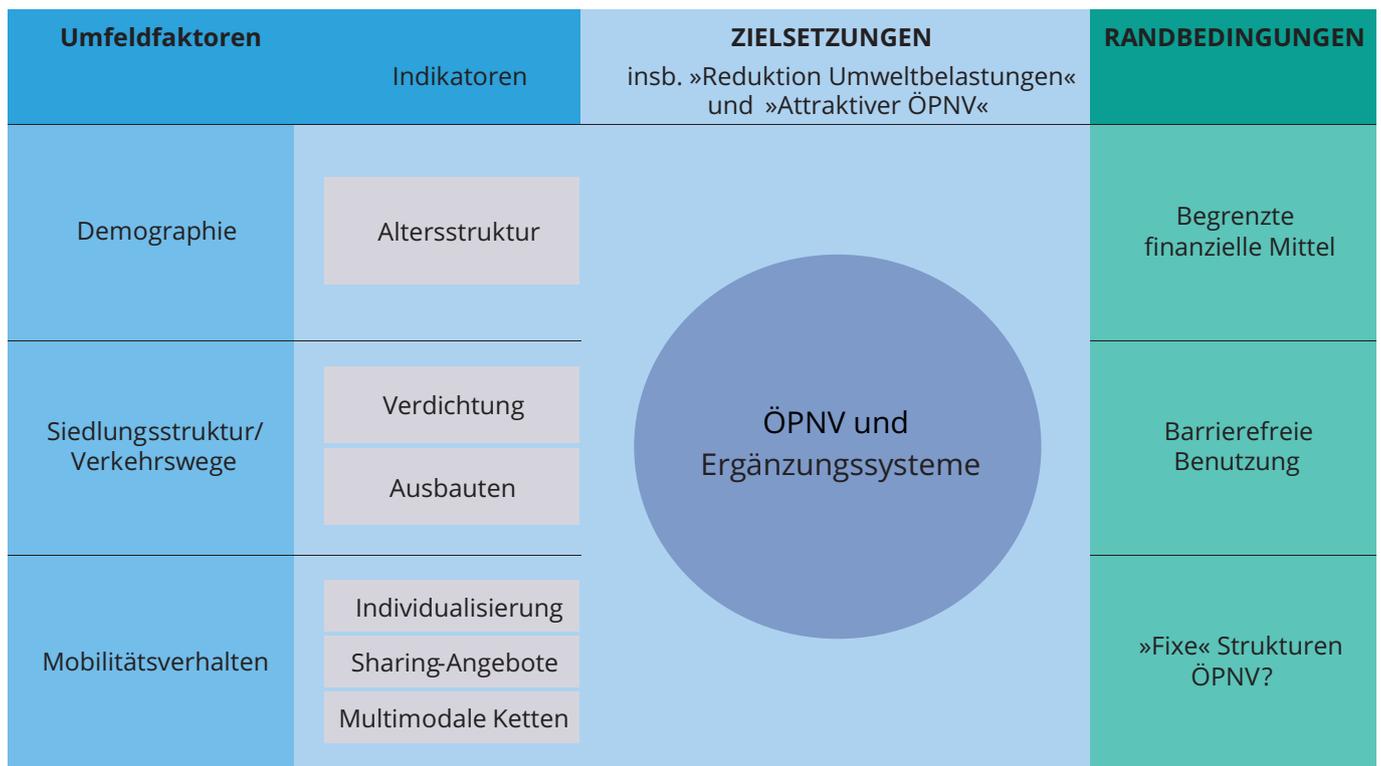


Abbildung 1: Spannungsfeld für den ÖPNV

Die Umfeldfaktoren dürften kurzfristig und gebietsbezogen kaum beeinflussbar sein. Die Herausforderung ist, früh und nachhaltig zu bestimmen, welche »ersten Schritte« im ÖPNV zu tun sind, um »in die richtige Richtung« zu gehen.

#### 1.4 Vorgehen und Ablauf

Das strategische Vorgehen gliedert sich in die drei Stränge

- Spezifische Bearbeitung für den Main-Kinzig-Kreis
- Einbezug der Kommunen
- Fachliche Inputs und Erfahrungen aus anderen Projekten seitens metron

Die projektbezogene Bearbeitung gliedert sich in die Analyse des Fachgutachters metron, die Grundlagen zum ÖPNV, die Entwicklung des Leitbilds mit Leitsätzen und Kernbotschaften sowie eine ausführliche Dokumentation in zwei Berichten.

In der Abbildung auf der nächsten Seite ist das Vorgehen zur Verfassung des Leitbilds Mobilität im Zeitraum Juni 2020 bis Juni 2021 schematisch dargestellt.

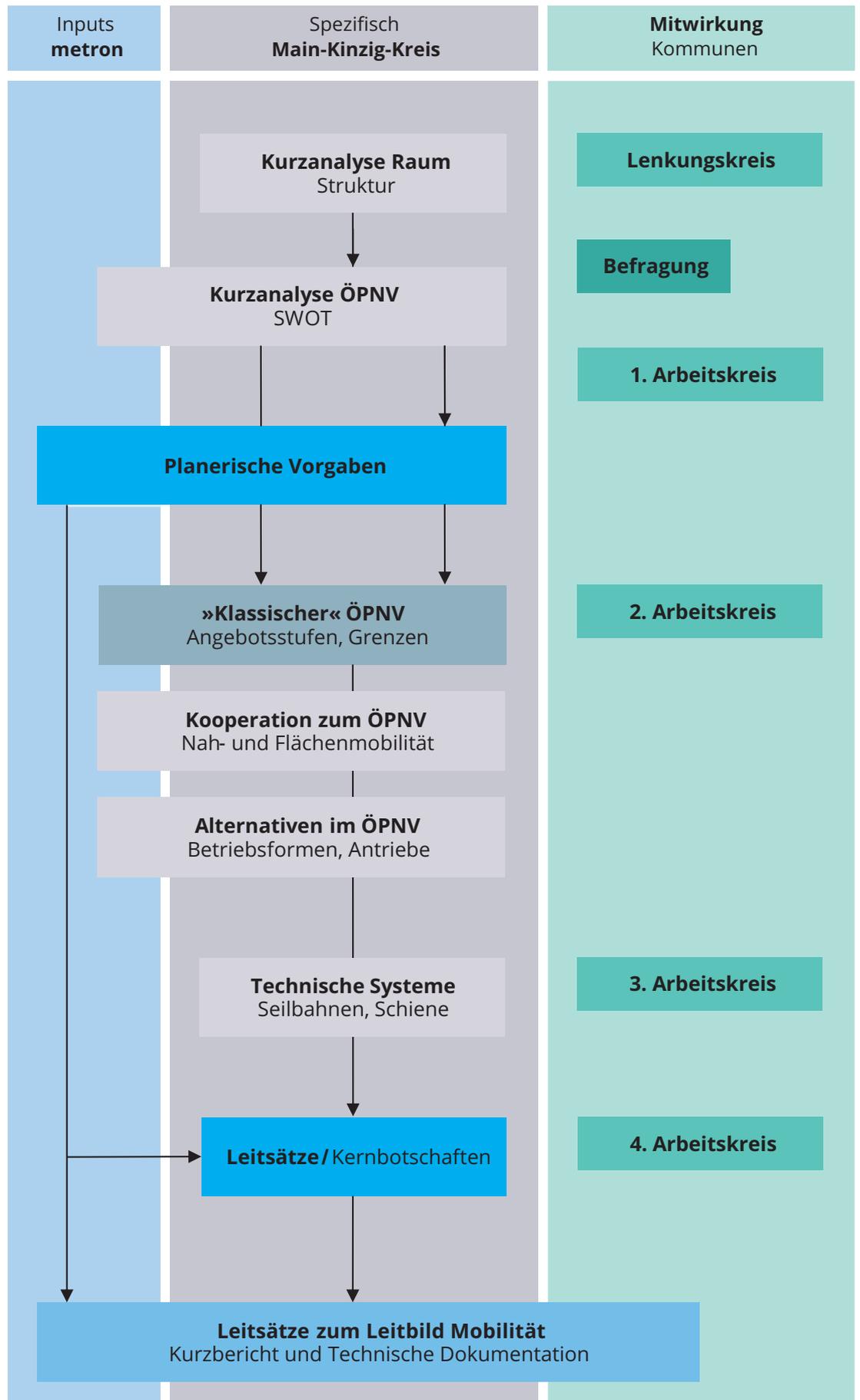


Abbildung 2: Vorgehen zum Leitbild Mobilität März 2020 – März 2021

## 1.5 Begleitung

Die Entwicklung des Leitbilds Mobilität wurde begleitet durch einen Lenkungskreis zu Beginn und durch insgesamt vier Arbeitskreise im Lauf der Bearbeitung. Dem Arbeitskreis gehörten an:

### Seitens des Kreises:



**Winfried Ottmann**  
Kreisbeigeordneter des  
Main-Kinzig-Kreises und  
Verkehrsdezernent



**Holger Ullrich**  
Regionalkoordinator  
Main-Kinzig-Kreis

### Seitens der Kommunen:



**Dominik Brasch**  
Bürgermeister  
Bad Soden-Salmünster



**Jutta Hummel**  
Leitung Standes- und  
Ordnungsamt  
Gemeinde Biebergemünd



**Fabian Fehl**  
Bürgermeister  
Gemeinde Birstein



**Frank Soer**  
Bürgermeister  
Gemeinde Flörsbachtal

**Seitens der Kommunen:**

**Daniel Glöckner**  
Bürgermeister  
Stadt Gelnhausen



**Timo Greuel**  
Bürgermeister  
Stadt Langenselbold



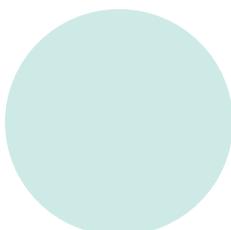
**Monika Böttcher**  
Bürgermeisterin  
Stadt Maintal



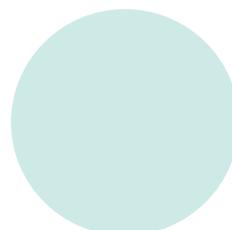
**Andreas Hofmann**  
Bürgermeister  
Gemeinde Ronneburg



**Cornelia Rück**  
Bürgermeisterin  
Gemeinde Schöneck

**Weitere Mitglieder:**

**Werner Zang**  
Geschäftsführer  
Stadtverkehr Maintal GmbH



**Gerhard Wrase**  
Stellv. Abteilungsleiter  
Verkehr und  
Straßenbewirtschaftung

### Weitere Mitglieder:



**Dr. Gunther Quidde**  
Hauptgeschäftsführer  
IHK Hanau-Gelnhausen-  
Schlüchtern



**Sabine Jennert**  
Regionalmanagement  
SPESARTregional e. V.

### Seitens der KVG Main-Kinzig mbH:



**Rüdiger Krenkel**  
Geschäftsführer



**Roberto Kappen**  
Bereichsleiter Planung



**Anja Preuß**  
Prokuristin



**Dula Avdic**  
Bereichsleiterin  
Betrieb und Qualität

### Projektleitung Metron Verkehrsplanung AG:



**Peter Schoop**  
Projektleiter & Gutachter  
Metron Verkehrsplanung AG

## 1.6 Inhalt der Technischen Dokumentation

Der vorliegende Bericht enthält alle im Lenkungskreis sowie in den Arbeitskreisen 1, 2 und 4 gezeigten Abbildungs- und Textfolien, die nachher entsprechend den Ergebnissen noch leicht angepasst wurden. Zusätzlich wurden erläuternde Texte eingefügt, um die Zusammenhänge zu klären und die Aussagen in den Kontext zu stellen. Die Inhalte des Arbeitskreises 3 sind mit den drei Präsentationen dargestellt.

Der separate Kurzbericht setzt sich aus den Kap. 3.1 sowie 8.1 und 8.2. zusammen.

## 2 Kurzanalyse Raum

### 2.1 Untersuchungsraum

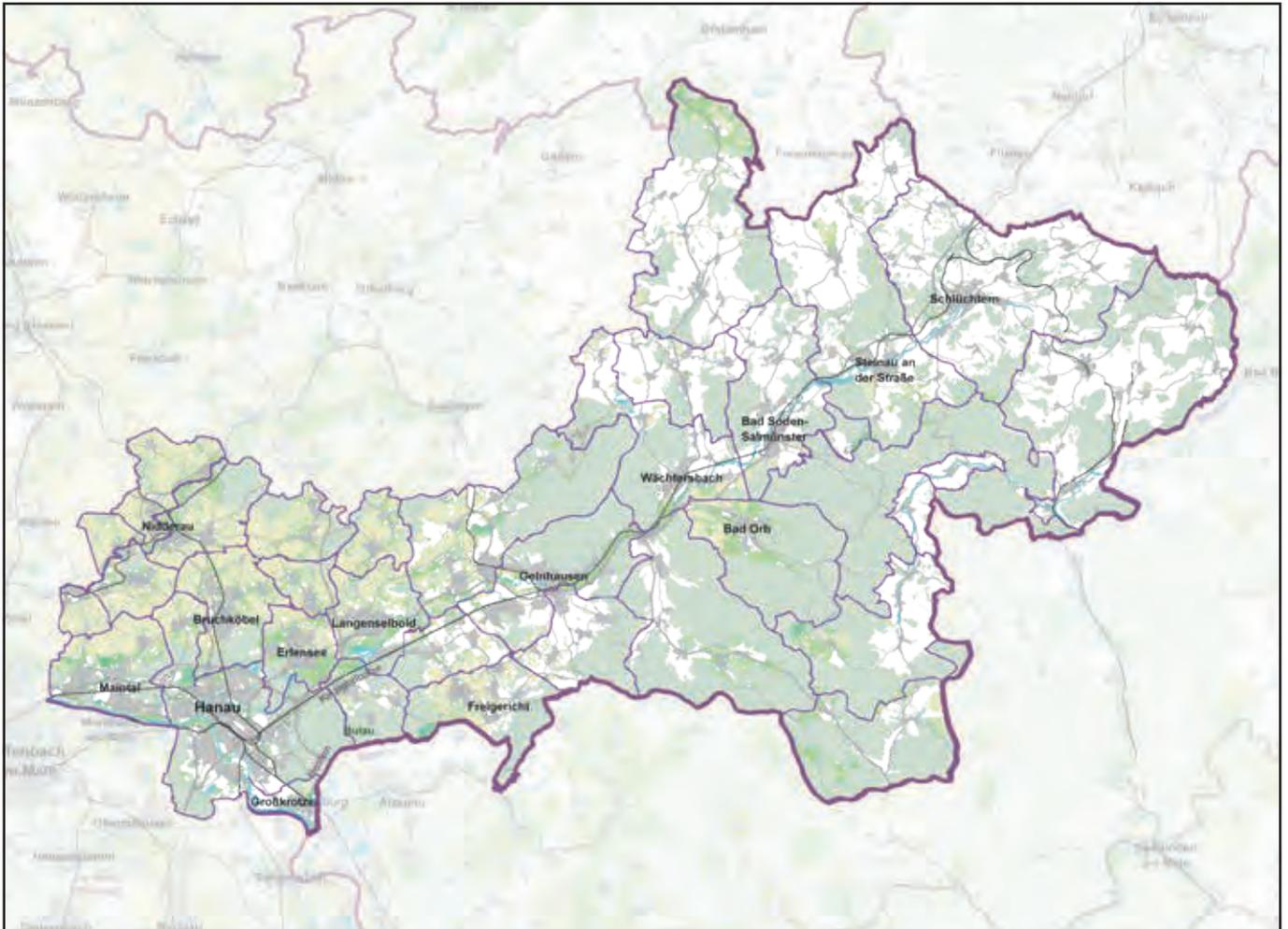


Abbildung 3: Main-Kinzig-Kreis (openstreetmap.org)

## 2.2 Kommunen und Bevölkerungsdichte

### Bevölkerungsdichte der Kommunen

Der Main-Kinzig-Kreis (MKK) weist neben Hanau weitere 28 Kommunen mit sehr unterschiedlicher Bevölkerungsdichte auf:

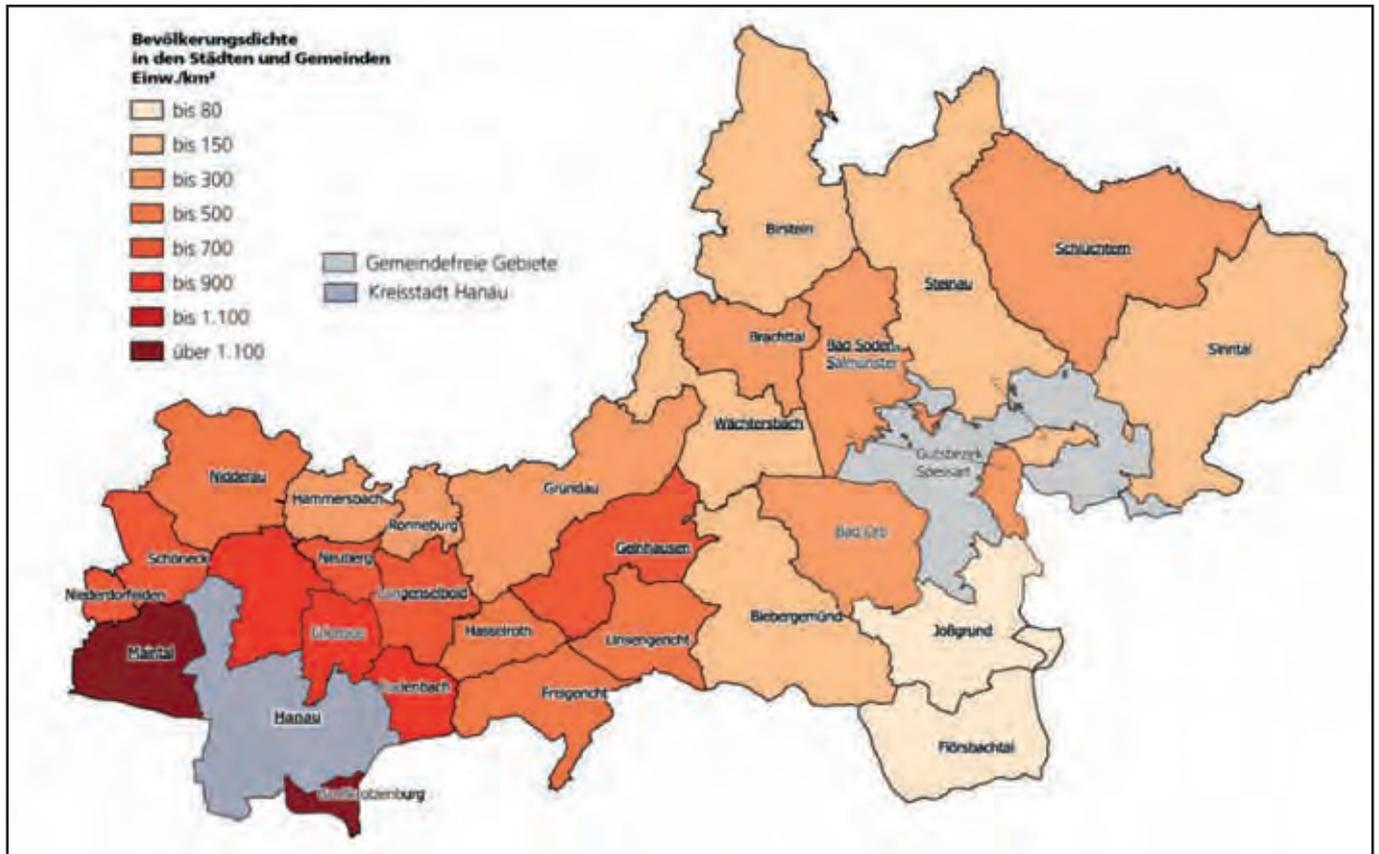


Abbildung 4: Bevölkerungsdichte nach Kommunen (NVP 2013–2018)

Deutlich erkennbar ist die große Spannweite zwischen dicht besiedelten Kommunen im Westen (am ausgeprägtesten hier die Stadt Maintal) und denen mit wesentlich geringerer Dichte im Osten bzw. im Südosten (am ausgeprägtesten die Gemeinden Flörsbachtal und Jossgrund).

### Bevölkerungsdichte der Kommunen (Hektarraster-Daten)

Mit einer Auswertung der Rasterdaten lässt sich noch ein genaueres Bild der unterschiedlichen Bevölkerungsdichte gewinnen:

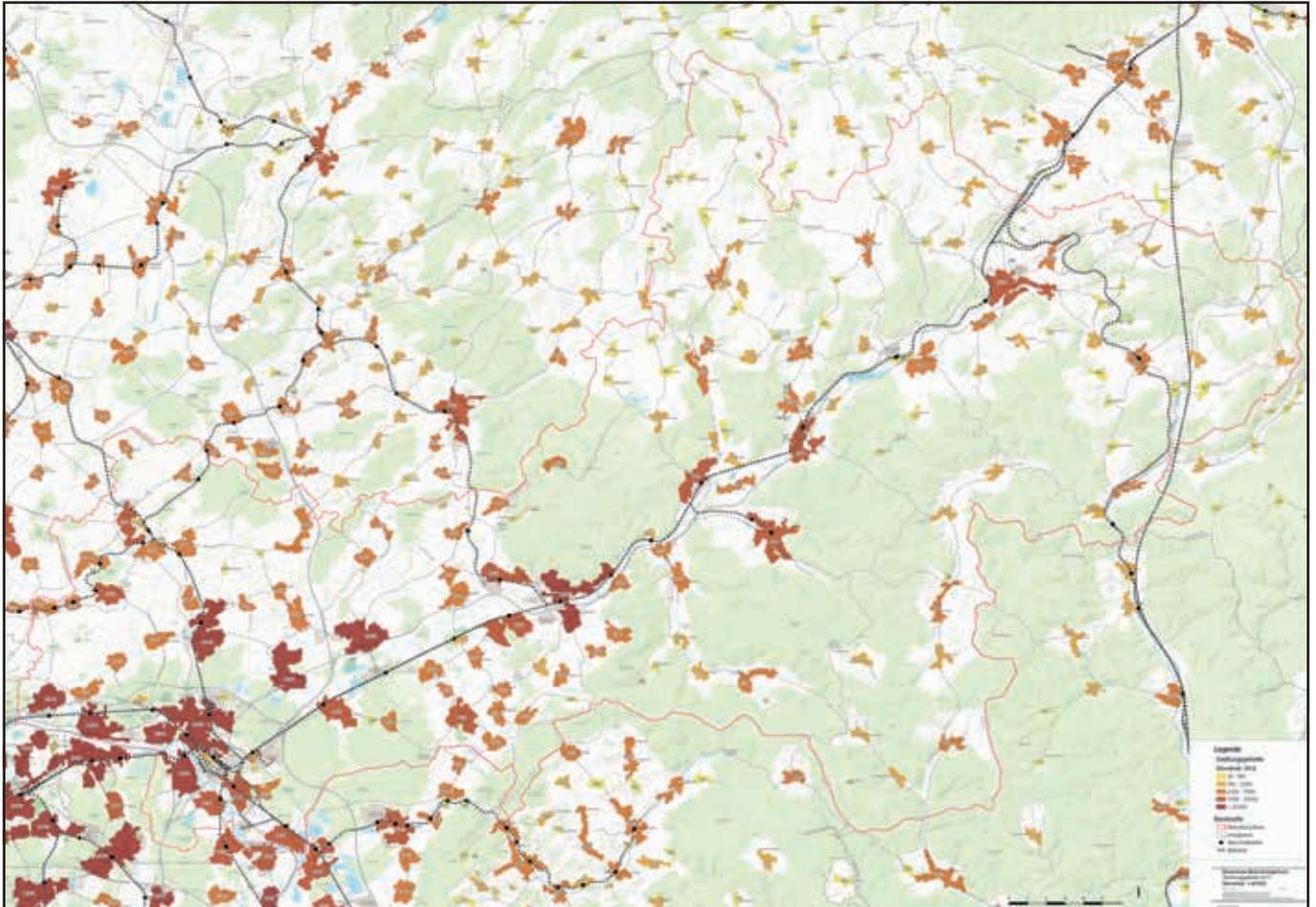


Abbildung 5: Hektarrasterdaten Einwohner 2011

Mit den vielen und dispers verteilten Ortschaften im östlichen Teil des Kreises wird die unterschiedliche Siedlungsstruktur nochmals deutlicher. Dies gibt auch bereits einen ersten Hinweis, dass die Erschließung mit dem ÖPNV mit großen Herausforderungen verbunden ist.

## 2.3 Raumplanerische Struktur 2019

### Gliederung nach Kommunen

Die in der Bearbeitungszeit (2020) noch gültige raumplanerische Gliederung unterscheidet nach drei Räumen:

- Verdichtungsraum
- Ordnungsraum
- Ländlicher Raum

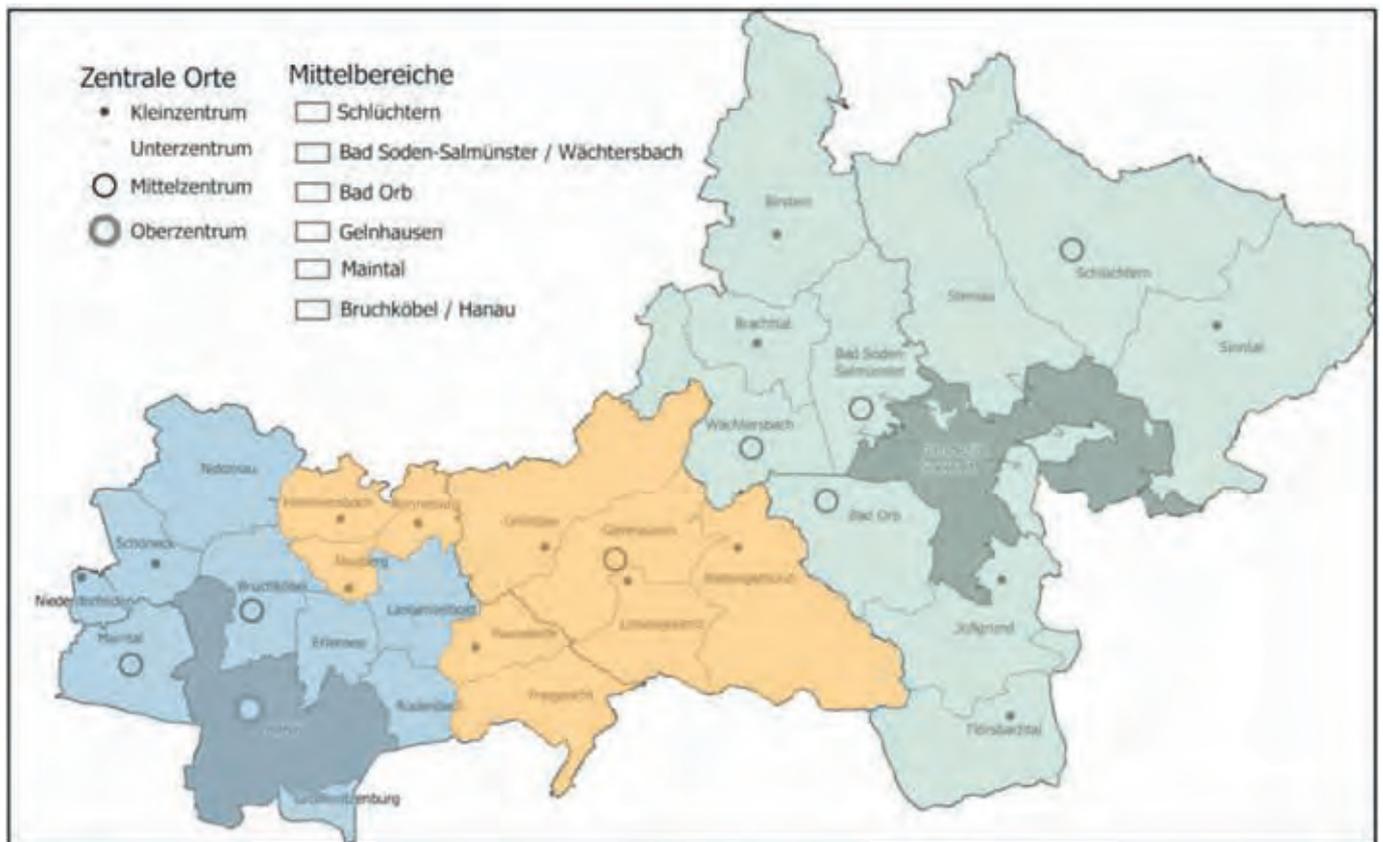


Abbildung 6: Raumplanerische Gliederung 2019 mit 3 Raumtypen (NVP 2013–2018)

### Strukturdaten 2019 nach der raumplanerischen Gliederung

Die drei Räume weisen folgende Kommunen bzw. Einwohnerzahlen auf:

Anzahl Gemeinden	Hanau / Raumplanerische Gliederung	Bevölkerung			
		30.06.2011 je Raum	30.09.2019 je Raum	Anteil EW 2019 je Raum in %	Δ 11-19 je Raum in %
	<b>Hanau, Brüder-Grimm-Stadt</b>	<b>89.082</b>	<b>96.355</b>	<b>22,9</b>	<b>8,2</b>
<b>9</b>	<b>Verdichtungsraum</b>	<b>139.197</b>	<b>144.562</b>	<b>34,4</b>	<b>3,9</b>
<b>9</b>	<b>Ordnungsraum</b>	<b>89.508</b>	<b>91.518</b>	<b>21,7</b>	<b>2,2</b>
<b>10</b>	<b>Ländlicher Raum</b>	<b>89.627</b>	<b>88.358</b>	<b>21,0</b>	<b>-1,4</b>
<b>28</b>	<b>Main-Kinzig-Kreis</b>	<b>407.414</b>	<b>420.793</b>	<b>100</b>	

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung Zeitraum 2011–2019 (NVP 2013–18/RP Darmstadt)

### Bevölkerungszahlen und raumplanerische Gliederung 2019

Mit den Anteilen der Bevölkerung aus der obigen Tabelle auf der vertikalen Achse und den Flächenanteilen der Kommunen auf der horizontalen Achse lässt sich die Struktur auch grafisch darstellen:

		Flächenanteile				
100 %		5,5 %	14,7 %	22,8 %	50,6 %	6,4 %
Bevölkerungsanteile 2019	23 %	HU 96.000				
	34 %		144.000 EW			
	22 %			92.000 EW		
	21 %				88.000 EW	SP
		<b>Verdichtungsraum</b>	<b>Ordnungsraum</b>	<b>Ländlicher Raum</b>		

Abbildung 7: Bevölkerungszahlen und Flächenanteile mit raumplanerischer Gliederung 2019

Die Darstellung vermittelt sehr deutlich die Dichtestruktur – bezogen auf die raumstrukturelle Gliederung: Allein in Hanau wohnen etwa auf 5,5 % der Gesamtfläche des MKK etwa gleich viele Personen wie in den Kommunen des Ordnungsraums auf 22,8 % der Fläche. Die Bevölkerungszahl der Gemeinden im Ländlichen Raum ist nur unwesentlich kleiner, jedoch umfasst deren Fläche mehr als die Hälfte der gesamten Fläche des Kreises.

## 2.4 Neue raumplanerische Grundlagen 2020

### Neuer Landesentwicklungsplan (Entwurf 2020)

Der während des Bearbeitungszeitraums lediglich als Entwurf vorliegende neue Landesentwicklungsplan setzt gewisse neue Akzente, insbesondere neu eine Gliederung in vier Raumstrukturtypen sowie eine teilweise neue Bezeichnung:

- Hochverdichteter Raum (HVR; westliche Kommunen im MKK)
- Verdichteter Raum (VR, insbesondere Kinzigtal)
- Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen (LRV)
- Dünn besiedelter Ländlicher Raum (DLR, Kommunen im Norden und im Südosten im MKK)

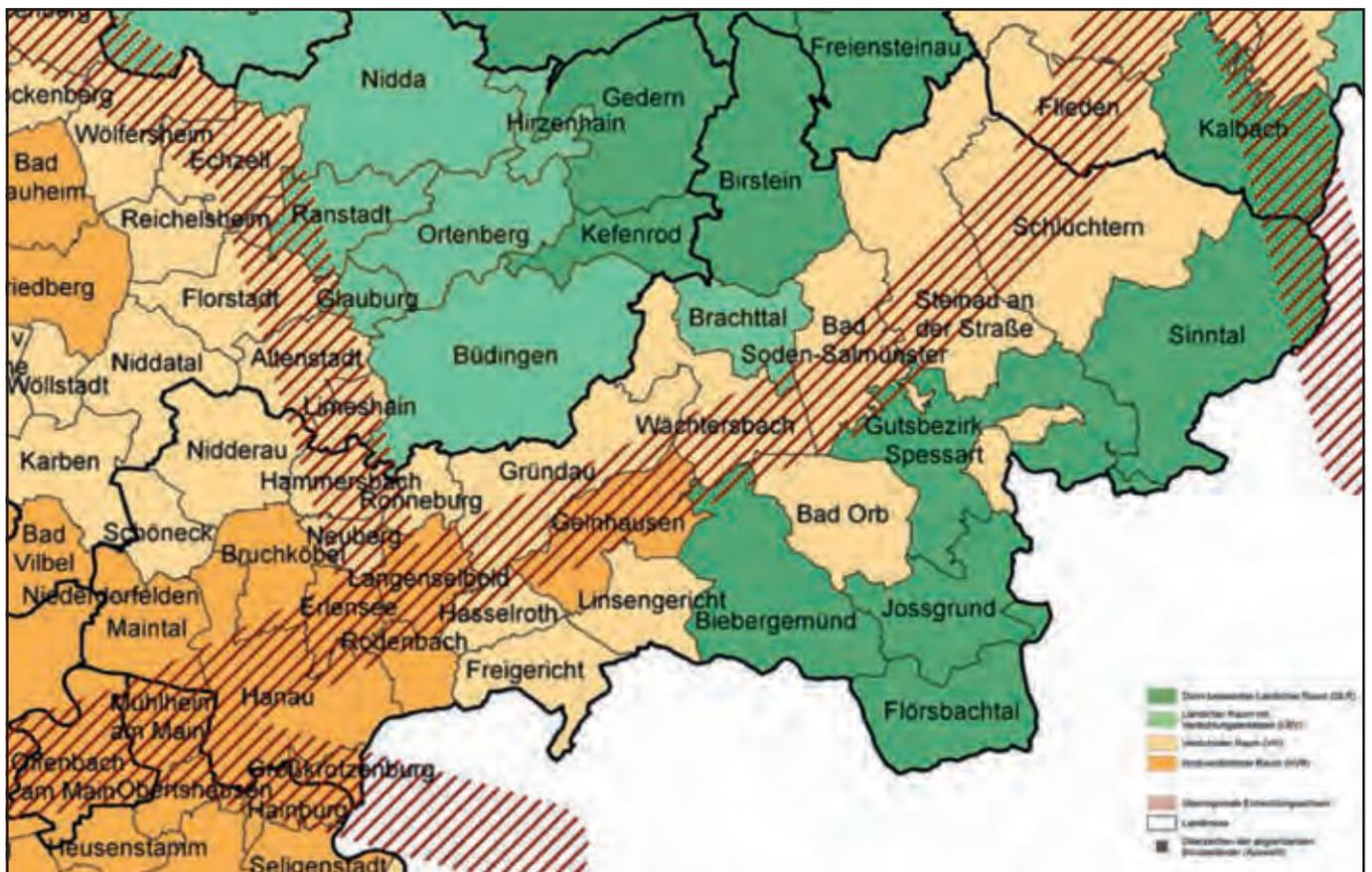


Abbildung 8: Ausschnitt Landesentwicklungsplan (Entwurf 2020)

Mit dem neuen Landesentwicklungsplan (Entwurf 2020) geht eine stärkere Differenzierung einher. Mit der Einstufung der Kommunen im Kinzigtal als »Verdichteter Raum« dürfte auch mit der guten Verkehrsanbindung durch die vorhandenen Straßen- und Schienennetz-Infrastrukturen zusammenhängen.

### Bevölkerungszahlen und neue raumplanerischer Gliederung 2020 (Entwurf LEP 2020)

Die folgende Darstellung zeigt die Relationen zwischen Bevölkerungs- und Flächenanteilen, wenn die Vorgaben des neuen Landesentwicklungsplans (Entwurf 2020) zugrunde gelegt werden:

		Flächenanteile				
100 %		5,5 %	16,4 %	42,3 %	29,4 %	6,4 %
Bevölkerungsanteile 2019	23 %	HU 96.000				
	37 %		156.000 EW			
	32 %			134.000 EW		
	8 %				34.000 EW	SP
		<b>Hochverdichteter Raum</b>	<b>Verdichteter Raum</b>		<b>Ländlicher Raum</b>	

Abbildung 9: Bevölkerungszahlen und Flächenanteile mit neuer raumplanerischer Gliederung 2020 gem. Entwurf LEP

Die Darstellung verdeutlicht die »Verschiebungen«: Zum »Verdichteten Raum« gehören mehr Kommunen mit entsprechend höherer Bevölkerungszahl als im ursprünglichen Ordnungsraum, der »Ländliche Raum« nimmt hingegen einen zählbar geringeren Anteil ein.

### Entwurf LEP 2020: Neue räumliche Gliederung

Die folgende Tabelle zeigt die Gegenüberstellung der wichtigsten Merkmale:

Aktuelle Grundlage 2019	Entwurf LEP 2020
→ Verdichtungsraum	→ Hochverdichteter Raum
→ Ordnungsraum	→ Verdichtungsraum
→ Ländlicher Raum	→ Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen
	→ Dünn besiedelter ländlicher Raum
	Veränderung gegenüber 2019:
	→ Verdichtungsraum mit deutlich mehr Kommunen
	→ Ländlicher Raum mit weniger Kommunen (6 statt 10)

Tabelle 2: Gegenüberstellung der Begriffe

Mit der stärkeren Differenzierung und insbesondere der Ausrichtung auf das Schienennetz wird eine bessere Voraussetzung für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr geschaffen. Dies zeigt sich insbesondere mit der Einstufung der meisten Kommunen des Kinzigtales in den neu definierten, so genannten »Verdichtungsraum«.

## 3 Kurzanalyse Mobilitätsangebote 2020

### 3.1 Erste Eindrücke und zehn Erkenntnisse

#### Vorbemerkung

Die folgenden Abbildungen und Aussagen entstanden als Ergebnisse der Lokalaugenscheine und der fachlichen Beurteilung. Sie erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, und die Fotos sollen stellvertretend für den jeweiligen Sachverhalt sein.

#### Grundsatzfrage

Warum wird der ÖPNV (mit den Zubringern zu Fuß oder mit dem Rad) im Kreis wenig oder nicht benutzt?

#### Zehn Erkenntnisse und Thesen zur Analyse

##### Verkehrsmittel-»Wahl«:

1. Das Auto ist der Maßstab und in vieler Hinsicht prägend für die heutige Mobilität.

Fahrten mit dem PKW können zur gewünschten Zeit erfolgen, führen direkt zum Ziel und sind in verschiedener Hinsicht komfortabel.



Abbildung 10: Waren an der Müritz



Abbildung 11: Beispiel aus der Schweiz

→ Für viele kommt kein anderes Verkehrsmittel als das Auto in Frage.

**Flächenaufteilung:**

2. Der MIV beansprucht in Orten (fast) allen Verkehrsraum – den Personen zu Fuß bleibt oft nur der (schmale) Rand.

Die Anforderungen seitens des MIV führen zu breiten Flächen für den Verkehrsfluss und viel Platz für das Abstellen der Fahrzeuge.



Abbildung 12: Gelnhausen



Abbildung 13: Gelnhausen

→ Die Flächen- und Querschnittsaufteilung im öffentlichen Raum spiegeln die heutigen Prioritäten wider!

**Netz für die Nahmobilität:**

3. Das Radfahren und zu Fuß Gehen sind mit vielen Lücken im Netz und mit Zumutungen verbunden.

Die Wege zu Fuß oder die Fahrten mit dem Rad benötigen hingegen wenig Platz und werden oft als »flexibel« betrachtet. Eigene und sichere Geh- bzw. Fahrwege haben heute zu geringe Chancen in der Flächenkonkurrenz.



Abbildung 14: Beispiel aus Piombino I



Abbildung 15: Beispiel aus Kirchdorf OÖ

→ Fehlende oder gefährliche Abschnitte sind die »limitierenden Faktoren« bzgl. einer breiteren Nutzung!

### **Bahnhaltepunkte:**

4. Die Bahn ist im Kreis oft nur über große physische Hürden und unattraktive Zugänge erreichbar.

Die Bahn stellt zugunsten der Sicherheit und für den Betrieb hohe Anforderungen an die Infrastruktur. Die Zugänge für die Fahrgäste haben oft nur geringe Priorität in der Ausgestaltung.



Abbildung 16: Wirtheim



Abbildung 17: Langenselbold

→ »Barrierefrei« muss sich auf die ganze Wegekette im ÖPNV beziehen!

### **Verknüpfung Bahn – Bus:**

5. Die Schnittstellen Bahn – Bus sind oft unattraktiv – auf beiden Seiten.

Lärmschutzmaßnahmen führen zu einer zusätzlichen Abtrennung der Bahnanlagen. Zusammen mit niveaufreien Querungsbauwerken ergeben sich unattraktive Aufenthalts- und Warteräume.



Abbildung 18: Rodenbach Bhf am Lärmschutz



Abbildung 19: Rodenbach Bhf an der Überführung

→ Umsteigewege führen heute vielfach durch unattraktive Korridore und soziale Angsträume!

**Bushaltestellen:**

6. Auch die Haltestelleninfrastruktur beim Bus ist oftmals wenig angenehm und zeitgemäß.

Die Lage und die Ausgestaltung der Haltestellen sagen oft viel über den Stellenwert und die »Pflege« des ÖPNV aus.



Abbildung 20: Birstein



Abbildung 21: Gelnhausen

→ Die Haltestelle ist der Einstieg ins System ÖPNV und damit auch die »Visitenkarte«!

**Bus-Fahrweg und -Haltestellen:**

7. Dem Bus stehen v. a. in den Ortschaften viele und verlangsamen Hindernisse entgegen.

Der Bus als »straßengebundenes System« nutzt den vorhandenen Straßenraum und ist allen Nachteilen ausgesetzt, wenn dieser im Betriebsablauf gestört oder der Raum anders genutzt wird.



Abbildung 22: Niederdorfelden (Bild KVG)



Abbildung 23: Gelnhausen

→ Unbehinderte Fahrwege und freie Haltestellen sind auch beim Bus zwingend!

**Verknüpfungspunkte beim Bus:**

8. Es gibt Umsteigepunkte auch außerhalb des Siedlungs- bzw. des belebten Gebiets.

Die Verknüpfungen der Verkehrsmittel und der Linien stellen ein Schlüsselement des ÖPNV dar. Sie müssen aber auch aus Sicht der Fahrgäste verortet und gestaltet werden.



Abbildung 24: »Limeskreisel« Erlensee



Abbildung 25: »Limeskreisel« Erlensee

→ Umsteigepunkte setzen ein angenehmes Umfeld und einen Standort innerhalb des Siedlungsgebiets voraus!

**Verständlichkeit:**

9. Das Liniennetz ist in den ausgedehnteren Siedlungsräumen sehr kompliziert und nur schwer begreifbar. Die Verfügbarkeit von Verbindungen und die Information sind das A und O – aber noch nicht im Main-Kinzig-Kreis.

Die Liniennetze erstrecken sich jeweils über (fast) das ganze Stadt- bzw. Gemeindegebiet und es wird versucht, dadurch allen Nachfragen zu entsprechen, teils auch sehr spezifischen. Die Fahrpläne vermitteln die Verfügbarkeit: wohin, wann und an welchen Tagen. Die Gestaltung der Aushänge liegt derzeit in der Hand der Verkehrsunternehmen und ist entsprechend »vielfältig«.



Abbildung 26: Erlensee



Abbildung 27: Kempfenbrunn

→ Der ÖPNV darf sich nicht nur auf ausgewählte Zielgruppen oder »Insider« ausrichten!  
 → Die Haltestellenaushänge sind die »Speisekarten« des ÖPNV!

**Zuverlässigkeit:**

10. Der ÖPNV beruht auf sog. »Transportketten« – Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind die schwächsten Glieder.

Der ÖPNV muss den Fahrplan pünktlich und zuverlässig einhalten. Dies erfordert in den Verdichtungsräumen gezielt auch infrastrukturelle oder betriebliche Maßnahmen.



Abbildung 28: Zwei Zeiten in Dietzenbach Mitte



Abbildung 29: Der Bus umfährt den Stau (CH)

→ Der ÖPNV ist zwingend auf stabile Fahrpläne und zuverlässige Anschlüsse angewiesen!

## Vorzeigebispiele

Gute Beispiele für eine zeitgemäße Infrastruktur sind auch im Main-Kinzig-Kreis vorhanden.



Abbildung 30: Integrierte Umsteigehaltestelle im Zentrum von Somborn



Abbildung 31: Neue barrierefreie Haltestelle in Burgjoß



Abbildung 32: Umsteigehaltestelle am Bahnhof Gelnhausen

→ Auf diesen Ansätzen ist aufzubauen!

### 3.2 Entwicklungen und Trends im ÖPNV

#### Momentaufnahme 2020

Die Entwicklung des Leitbilds ab Frühjahr 2020 bis Februar 2021 stand unter dem Zeichen der Corona-Pandemie, die auch das Mobilitätsverhalten sehr schnell und tiefgreifend veränderte. Mit einem Rückgang der Fahrgastfrequenzen bis zu 90 % wurde der ÖPNV plötzlich grundsätzlich in Frage gestellt und teilweise der MIV als »sichere« Alternative in den Vordergrund gerückt. Ein Hinweis dazu mit dem folgenden Ausschnitt aus einer Schweizer Tageszeitung:



Abbildung 33: Aktuell (Aargauer Zeitung 13.6.2020)

#### Einschätzung der grundsätzlichen Potenziale für den ÖPNV

Aus fachlicher Sicht lassen sich folgende Potenziale, aber auch Risiken erkennen:

Institutionell	Gesellschaftlich	Individuell
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Stellenwert des ÖPNV</li> <li>+ Abstimmung Raumplanung – ÖPNV</li> <li>+ Push-Maßnahmen in den Zentren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Insgesamt gutes Image des ÖPNV</li> <li>+ Digitalisierung (Smartphone-Anwendungen)</li> <li>+ Neue Arbeitszeitmodelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Im urbanen Raum teilw. abnehmender Stellenwert des Pkw (Car-Sharing)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Lange Realisierungsfristen</li> <li>– Perspektiven im Finanzhaushalt</li> <li>– Fehlende / schwache Instrumente zur Finanzierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Veränderung der Schülerzahlen</li> <li>– Zunehmende Pkw-Verfügbarkeit bei den Senioren</li> <li>– Schlechtes Image des Busses</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– »Konkurrenz« durch Home Office und Rad</li> </ul>

Tabelle 3: ÖPNV-Potenziale

Daraus werden zwei Stoßrichtungen erkennbar:

- Angebot ausbauen und damit Mobilität für diejenigen Personenkreise erweitern, die den ÖPNV schon nutzen
- ÖPNV für diejenigen Personenkreise neu oder besser zugänglich machen, die den ÖPNV heute nicht oder nur sehr eingeschränkt nutzen

### Einschätzung der Potenziale neuer Angebotsformen im ÖPNV

Mit den Grenzen der Restriktionen des ÖPNV verbinden sich auch Chancen für neue Angebots- und Betriebsformen:

Ausgestaltung	Produktion	Kosten
+ Vernetzung des ÖPNV (P & R und B & R, Car- und Bike-Sharing) + Neue Angebotsformen (»On Demand«)	+ CO <sub>2</sub> -neutrale Antriebsformen	+ Selbstfahrende Fahrzeuge (Bus und Pkw) + Verursacherbezogene Finanzierung
– Kapazitätsgrenzen des Schienennetzes – Lange Realisierungsfristen	– Verfügbarkeit von Personal	– Weiterer Bevölkerungsrückgang in ländlichen Gebieten – Sehr hohe Kosten für neue Antriebstechnologien

Tabelle 4: Potenziale neuer Angebotsformen

Die Sharing-Angebote sind auch unter dem Aspekt »ressourcenschonende Alternativen« aufzufassen.

### 3.3 Umfrage bei den Kommunen

Im Rahmen der Erarbeitung des Leitbilds Mobilität wurden im Sommer 2020 alle Kommunen im Kreis mit einem Fragebogen angeschrieben. Damit sollte Gelegenheit gegeben werden, sich zu den heutigen Problemen des ÖPNV zu äußern, Gründe für die heute nur geringe Nutzung des ÖPNV zu nennen und auch erste Zielsetzungen zum Ausbau zu formulieren.

Trotz einer ausreichenden Zeit für die Beantwortung trafen bei weitem nicht von allen Kommunen Antworten ein. Auf die bereits vorbereiteten statistischen Auswertungen musste deshalb verzichtet werden. Die folgenden Aussagen zu den drei gestellten Fragen müssen daher eher allgemein und qualitativ bleiben.

Die Frage nach drei Schlüsselproblemen von Bahn und Bus wurde wie folgt beantwortet:

- Am häufigsten genannt wurde das geringe Fahrplanangebot, d. h. die Anzahl der Kurse.
- Bemängelt wurde zudem die Anbindung von einzelnen Ortsteilen sowie die fehlenden Verbindungen über die Kreisgrenzen hinaus, insbesondere in den Vogelsberg- und Wetterau-Kreis sowie ins benachbarte Bayern.
- Ein weiteres großes Problem liegt in der unzureichenden Verknüpfung der Buslinien mit der Bahn, insbesondere die Abstimmung der Fahrpläne. Auf die Frage, aus welchen Gründen der ÖPNV nicht häufiger oder durch andere Personen (-gruppen) genutzt wird, haben die Kommunen wie folgt geantwortet:
- Es sind hauptsächlich die oben genannten Mängel, die der Nutzung des ÖPNV entgegenstehen.
- Die Gründe liegen aber auch in den schwer verständlichen Fahrplänen sowie in den (zu) langen Fahrzeiten zu den Zielorten.
- Schließlich wird auch die fehlende Anbindung von touristischen Zielen angeführt.

Auf die Frage nach den Vorteilen und Stärken des ÖPNV, die auszubauen sind, ergaben die Antworten vereinzelt die Lage der Gemeinde oder des Bahnhofs, den Umweltschutz

sowie die Mobilität ohne Auto. Genannt wurden dazu auch die Flexibilität der Jugend, um nicht auf ein »Elterntaxi« angewiesen zu sein.

Auf die Frage der Zielsetzungen, nach welchen der ÖPNV verbessert bzw. weiter ausgebaut werden sollte, ergab sich insbesondere:

- Klar im Vordergrund stand die Verbesserung des Angebots und der Erreichbarkeit. Dies betrifft die Verfügbarkeit außerhalb der Hauptverkehrszeiten, aber auch am Abend sowie am Sonntag.
- Auch die Anbindung – über die Kreisgrenze hinaus – hatte mehrere Nennungen.
- Wie erwartet waren auch niedrigere Fahrpreise im Katalog der Anforderungen.
- Das Anliegen der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit wurde von vielen Kommunen genannt.

### 3.4 Stärken-/Schwächen- und Chancen-/Risiken zum ÖPNV (SWOT)

Zusammenfassen lassen sich die

- heutigen Stärken (links oben) und Schwächen (links unten)
- Chancen (rechts oben) und Risiken (rechts unten)

im Main-Kinzig-Kreis wie folgt charakterisieren:

Heute	Künftig
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Bahn auf mehreren Haupt- und Nebenachsen</li> <li>+ Viele Buslinien</li> <li>+ Angepasster Schülerverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Bedeutung und wachsender Stellenwert des ÖPNV</li> <li>+ Kern einer umweltfreundlichen Mobilität</li> <li>+ Stärkung der Räume auch außerhalb der Oberzentren</li> <li>+ Tourismusverkehr (ÖPNV + Rad)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Qualität und Verfügbarkeit eingeschränkt</li> <li>– Nur teilweise für andere Fahrtzwecke geeignet</li> <li>– Sehr kompliziertes Liniennetz (Verständlichkeit?)</li> <li>– »Isolierte« Angebote von Bahn, Bus und anderen Mobilitätsformen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abhängigkeit vom Schülerverkehr</li> <li>– Refinanzierung</li> </ul>

Tabelle 5: SWOT-Analyse zum ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis

## 4 Planerische Vorgaben

### 4.1 Verständnis des Mobilitätsleitbilds des Main-Kinzig-Kreises

#### Fragestellungen

Der Entwicklung des Leitbilds bzw. der Formulierung der entsprechenden Leitsätze sind folgende Fragen voranzustellen:

- Wie soll die **Mobilität** mit und um den ÖPNV **ressourcen-** und **umweltschonend** gestaltet werden?
- Welches ist das **Verkehrsmittel** oder dessen Kombination, das für eine jeweilige Raumstruktur **am besten geeignet** ist?
- Nach welchen **Zielsetzungen** sollen der ÖPNV sowie seine Zubringer entwickelt werden?
- Welche differenzierten **Standards** im **Angebot** sollen **einheitlich** im Kreis gelten?
- Welche infrastrukturellen und betrieblichen **Begleitmaßnahmen** sind jeweils erforderlich?
- Welche **künftigen Mobilitätsangebote** und **-formen** sollen einbezogen und in einem nächsten Schritt vertieft geprüft werden?

#### Wichtigste Themenfelder und Schnittstellen

Der Schwerpunkt des Leitbilds Mobilität bildet der ÖPNV – gemäß dem Ausschreibungstext sowie der im Lenkungskreis definierten thematischen Abgrenzung. Darüber hinaus sollen aber auch die »benachbarten« und mit dem ÖPNV unmittelbar zusammenhängenden Themenfelder behandelt werden, sei es im Sinne einer »Kooperation«, sei es im Sinne von »Alternativen«.

Das Leitbild Mobilität lässt sich in einer ersten Annäherung mit vier Aussagen umreißen:

- **Gesamtbetrachtungen**
- Für einen **abgestimmten ÖPNV** mit Bahn und Bus
- Mit dem ÖPNV und seinen zweckmäßigen **Zubringern**, insbesondere mit dem Rad, aber auch zusammen mit Car-Sharing
- über den »konventionellen« ÖPNV hinaus mit räumlich oder zeitlich sinnvollen **Alternativen** wie bedarfsgesteuerte Angebotsformen

Mit diesen vier Schlagworten sind jeweils auch die impliziten Grenzen des ÖPNV bzw. »Schnittstellen« zu den relevanten Themen angesprochen – die folgende Darstellung versucht, dies im Zusammenhang zum Ausdruck zu bringen:

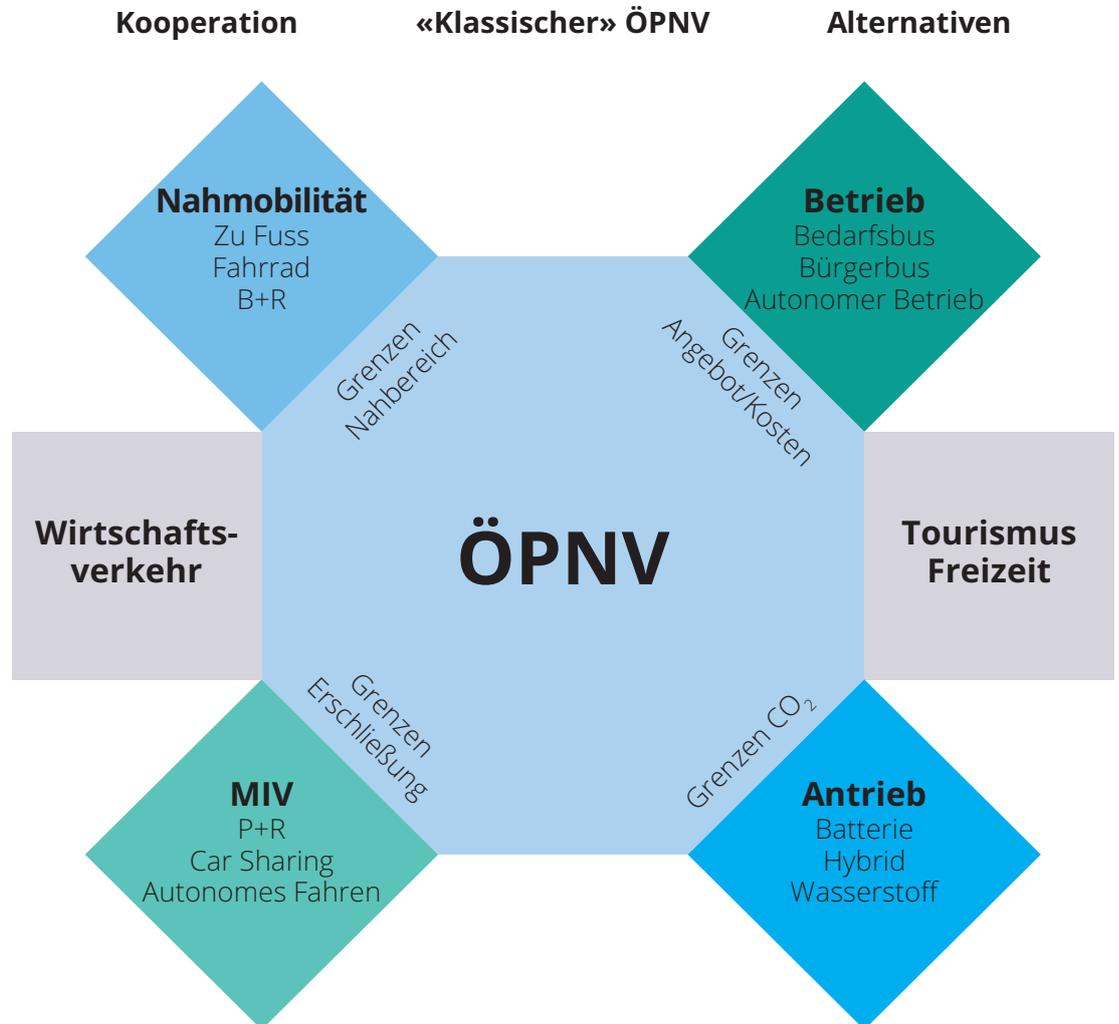


Abbildung 34: Wichtigste Themenfelder und Schnittstellen

Das Schema zeigt:

- Im Zentrum des Leitbilds steht der **»klassische« ÖPNV**, mit verschiedenen »Grenzen« und »Schnittstellen«.
- Betrachtet werden deshalb die möglichen **»Kooperationen«**; d. h. das Zusammenspiel mit der Nahmobilität sowie auch die Schnittstellen zum MIV und zum Wirtschaftsverkehr.
- Unter dem Begriff **»Alternativen«** werden nicht nur diejenigen zum ÖPNV verstanden, sondern auch diejenigen im Hinblick auf klimaneutrale Antriebe. Ein guter ÖPNV wird im Weiteren als Möglichkeit gesehen, den Tourismus- und Freizeitverkehr künftig umweltschonender abwickeln zu können.

### Leitbild mit sechs Stichworten

Zusammenfassend mögen sechs Eigenschaften die Anforderungen an das Leitbild umschreiben:

→ **Übergeordnet**

im Sinne eines Zielbilds

→ **Ausgehend**

- von den Schlüsselproblemen
- von den erkennbaren Entwicklungen

→ **Grenzüberschreitend**

über den Kreis und den ÖPNV hinaus

→ **Strategisch**

- mit differenzierten Zielsetzungen und Angeboten
- mit zweckmäßiger Kooperation

→ **Zukunftsbezogen**

- im Hinblick auf den Klimaschutz
- offen für neue Formen von Mobilität und Angeboten

→ **Richtungsweisend**

- für den anstehenden NVP (»Leitplanken«)
- für vertiefende Prüfaufträge

## 4.2 Von der ÖPNV- zur Mobilitätssicht

### Heutige Einschätzung/Wahrnehmung

Auf der Basis der in Kap. 3.4 dargestellten SWOT-Analyse dürften in der allgemeinen Einschätzung des heutigen ÖPNV die Schwächen und Risiken klar überwiegen, hingegen nur wenige Stärken genannt werden:

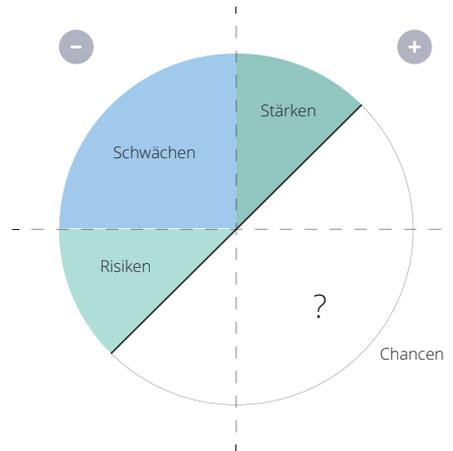


Abbildung 35:  
Einschätzung/Wahrnehmung des heutigen ÖPNV

Die Erkenntnisse daraus sind:

- In der Diskussion dürften die Schwächen klar dominieren: Der ÖPNV weist (oft) eine schlechte Qualität auf, wird demnach wenig genutzt und dient eigentlich nur den »Zwangsfahrgästen«
- Aus fachlicher Perspektive sind Stärken hingegen durchaus vorhanden, sie werden zu wenig wahrgenommen
- Aus einer strategischen Sicht ergeben sich Risiken für die Zukunft, auch bei einem »Nichts-Tun«:
- keine (weiteren) Einsparungen möglich
- keine Nachfragezunahme zu erwarten
- Problem der Refinanzierung, v. a. bei rückläufigen Schülerzahlen

### Zwei strategische Ansätze: »Drehen und Aufdrehen«

Den obigen, negativ geprägten Einschätzungen soll mit dem neuen Leitbild Mobilität eine andere Strategie entgegengestellt werden:

Die erste Drehbewegung bedeutet:

Die Erweiterung der Betrachtung vom heutigen Zustand des ÖPNV zu einem umfassenderen Mobilitätskonzept (mit Schwerpunkt ÖPNV).

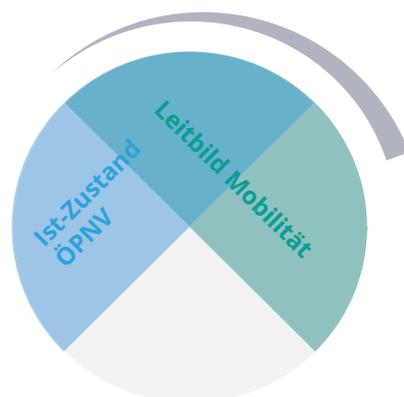


Abbildung 36:  
Erster Ansatz: »Drehen«

Die zweite Drehbewegung bedeutet:

Die Ausrichtung auf die Perspektiven für die Zukunft und auf die Stärken und Chancen.

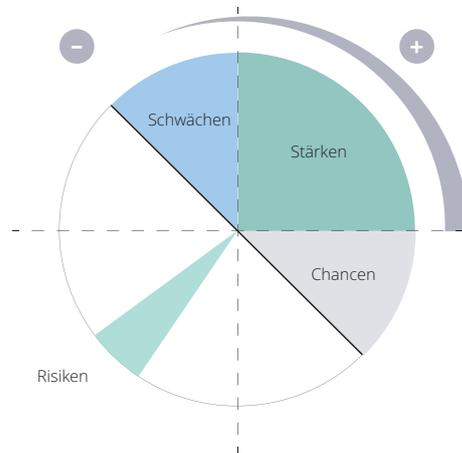


Abbildung 37:  
Zweiter Ansatz: »Aufdrehen« mit Perspektiven für die Zukunft

Die grundsätzliche Haltung lässt sich mit drei Stoßrichtungen charakterisieren:

- Stärken **stärken**
- Nachteile/Schwächen **abbauen**
- Chancen / Potenziale erkennen und **nutzen**

### 4.3 Zielsetzungen für den ÖPNV

#### Drei Oberziele

##### → Sozialpolitisch:

**Angemessene** Mobilitätsformen auch in dünnbesiedelten Räumen für diejenigen Personen anbieten, die (noch) nicht oder nicht (mehr) über ein Auto verfügen, im Sinne einer »Daseinsvorsorge«

##### → Umweltpolitisch:

**Qualitätsvolle** Alternative zur automobilen Mobilität auch außerhalb der Oberzentren für diejenigen Personen zur Verfügung stellen, die nicht immer über ein Auto verfügen oder bewusst (auch zeitweise) darauf verzichten wollen

##### → Gesamt-Verkehrspolitisch:

**Attraktive** und **effiziente** Mobilität in Kernstädten und Verdichtungsräumen ausbauen, mit flächensparenden, emissionsarmen Verkehrsmitteln, als Ersatz und auch Entlastung des Individualverkehrs

#### Sozialpolitische Zielsetzung

##### Definition

**Angemessene** Mobilitätsformen auch in dünnbesiedelten Räumen für diejenigen Personen anbieten, die (noch) nicht oder nicht (mehr) über ein Auto verfügen, im Sinne einer »Daseinsvorsorge«

#### Erläuterungen:

- Mobilität für diese Personenkreise über längere Wege sonst nur durch Mitfahrten oder allenfalls mit Taxi möglich
- ÖPNV grundsätzlich für verschiedene Fahrtzwecke ausgelegt (Ausbildung, Einkauf, Arztbesuche; z. T. Arbeit)
- Idealerweise zeitdeckendes Angebot über den Tag (60-Min.-Takt); bei sehr geringer Nachfrage aber in größeren Zeitabständen oder nur in den Hauptzeiten am Morgen, über Mittag und am späten Nachmittag
- Angebot für Berufspendler effektiv nur sehr schwer nutzbar!

#### Umweltpolitische Zielsetzung

##### Definition

**Qualitätsvolle** Alternative zur automobilen Mobilität auch außerhalb der Oberzentren für diejenigen Personen zur Verfügung stellen, die nicht immer über ein Auto verfügen oder bewusst (auch zeitweise) darauf verzichten wollen

#### Erläuterungen:

- Automobile Mobilität für diese Personenkreise mangels eigenem Auto nur eingeschränkt möglich oder bewusst nur zeitweise angestrebt
- ÖPNV für möglichst alle Fahrtzwecke ausgelegt, insbesondere auch für Freizeit und Tourismus
- Zeitdeckendes Angebot über den Tag zwingend (60-Min.-Takt); idealerweise auch abends
- Gewisse Wahlmöglichkeit für den ÖPNV, trotz Führerschein oder eigenem Auto.
- Umweltpolitische Zielsetzungen bezogen auf die Verkehrsmittelwahl der einzelnen Personen

## Gesamt-Verkehrspolitische Zielsetzung

### Definition

**Attraktive** und **effiziente** Mobilität in Kernstädten und Verdichtungsräumen ausbauen, mit flächensparenden, emissionsarmen Verkehrsmitteln, als Ersatz und auch Entlastung des Individualverkehrs

### Erläuterungen:

- Mobilität in urbanen Räumen effizient und in Übereinstimmung mit den Klimaschutzzielen abwickeln, für eine Reduktion bzw. Vermeidung des Individualverkehrs
- Primäres verkehrspolitisches Ziel: Verschiebung des Modal Splits durch »konkurrenzfähigen« ÖPNV
- Erfordert hohe Verfügbarkeit und Attraktivität des ÖPNV (»Pull«), aber auch Beeinflussung des MIV (»Push«), insbesondere zugunsten eines zuverlässigen Betriebs von Bus und Straßenbahn
- Umweltziele als Teil der verkehrspolitischen Ziele
- (Eigenes) Auto im urbanen Raum weitgehend überflüssig machen

### Zentrale Herausforderung: Flächeneffizienz im urbanen Raum

Die obige gesamt-verkehrspolitische Zielsetzung leitet sich wesentlich auch ab vom kaum widerlegbaren Argument des beschränkten Platzes im urbanen Raum. Das folgende Beispiel aus der Schweiz möge dies illustrieren:



Abbildung 39: Flächeneffizienz (Baden CH, Bild RVBW)

### Hinweis:

Auch neue Antriebsformen (Elektro- oder Wasserstoffantriebe) oder auch das »autonome Fahren« lösen das Platzproblem nicht!

## 5 Schwerpunkt »Klassischer« ÖPNV

### 5.1 Neues Grundverständnis des ÖPNV

Das planerische Grundverständnis des ÖPNV soll auf fünf Begriffen aufbauen:

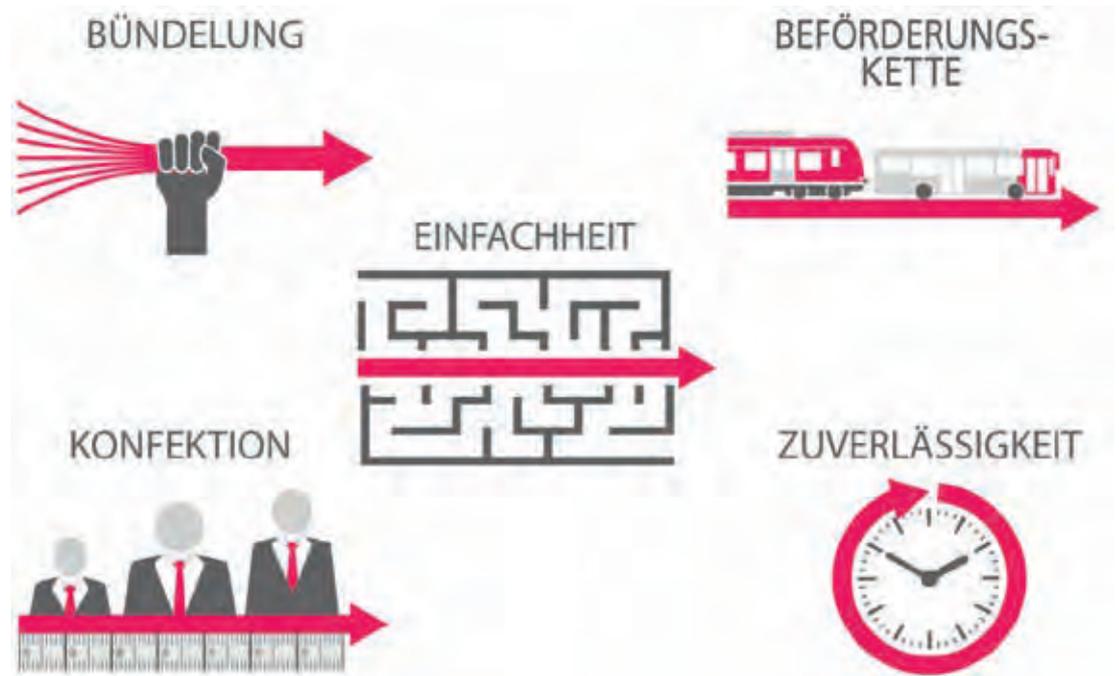


Abbildung 40: 5 Begriffe: Übersicht

Diese Begriffe werden auf der folgenden Seite im Detail erläutert.



»**Bündelung**« der Nachfrage durch Konzentration der Angebote auf starke Achsen



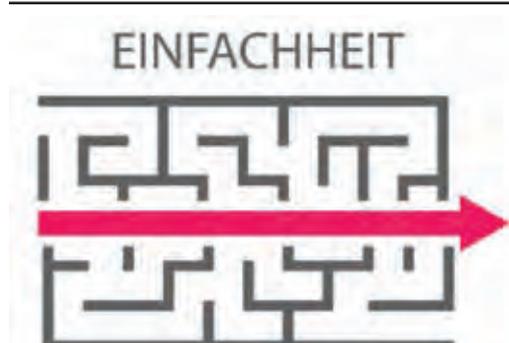
»**Konfektion**« für möglichst Viele ... und nicht »Maßanzug« für einige Wenige



»**Beförderungskette**« primär von Bahn und Bus  
→ in räumlicher Hinsicht (Umsteigepunkte und Zugänglichkeit)  
→ in zeitlicher Hinsicht (Abstimmung der Fahrpläne)



»**Zuverlässigkeit**« ... und damit Anschlussicherheit



»**Einfachheit**« und Verständlichkeit als Voraussetzung für einen leichten Zugang zum ÖPNV

Der integrale Takt ist das zentrale Element der neuen ÖPNV-Philosophie:

52a		Dornbirn - Lustenau - Höchst			
		Montag - Freitag			
	Schule	von	Takt	bis	
<b>OBB Dornbirn Bahnhof</b>	<b>6.58</b>	<b>5.28</b>	<b>.28</b>	<b>18.28</b>	
Bohnenmahlstraße	6.59	5.29	.29	18.29	
Sozialzentrum	7.01	5.31	.31	18.31	
<b>OBB Bahnhof Schoren</b>	7.02	5.32	.32	18.32	
Landessportzentrum	7.04	5.34	.34	18.34	
Gleggenweg	7.06	5.36	.36	18.36	
<b>Lustenau Scheibenstraße</b>	<b>7.11</b>	<b>5.41</b>	<b>.41</b>	<b>18.41</b>	
Scheibenbrücke	7.12	5.42	.42	18.42	
Industriegebiet Nord	7.13	5.43	.43	18.43	
Zellgasse	7.14	5.44	.44	18.44	
Bahngasse	7.15	5.45	.45	18.45	
Bhf-/Bundesstraße	7.17	5.47	.47	18.47	
<b>Höchst Brugg</b>	<b>18</b>	<b>5.48</b>	<b>.48</b>	<b>18.48</b>	
Fa. Blum		5.49	.49	18.49	
Schwanen		5.50	.50	18.50	
Postamt		5.51	.51	18.51	
Kirchplatz		5.52	.52	18.52	
Konsumstraße		5.53	.53	18.53	
Hecht		5.54	.54	18.54	

Abbildung 41: Beispiel: 60-Min.-Takt mit ergänzendem Schülerkurs in Vorarlberg A

## 5.2 Drei Angebotsstufen im ÖPNV

### Übersicht

Das Fahrplanangebot des ÖPNV soll künftig nach drei Angebotsstufen differenziert werden:

#### → Grundangebot:

Möglichst **flächendeckende Erschließung** mit einem **ganzjährigen Mindestangebot** im Sinne der Grundversorgung, soweit es hinsichtlich Nachfrage und Produktion sinnvoll darstellbar ist.

#### → Taktangebot:

**Qualitätsvolle Bedienung** von Bahn und Bus zwischen und zu den Zentrumsorten, mit

- attraktiven Fahrrouten
- enger Abstimmung zwischen Bahn und Bus
- zeitdeckendem Takt über den Tag

#### → Vorzugsangebot:

Attraktives und leistungsfähiges Angebot in den Kernräumen und auf den dichten Hauptachsen

### Takt und Bedienungszeiträume (schematisch)

Die drei Angebotsstufen unterscheiden sich

- Qualitativ:  
Konsequenter Taktverkehr beim Takt- und beim Vorzugsangebot
- Quantitativ:  
Bedienungszeitraum morgens – abends (mit Differenzierung nach Montag – Freitag, Samstag und Sonntag) und der daraus resultierenden Anzahl Kurse pro Tag

Die folgende Darstellung zeigt dies in schematischer Form:

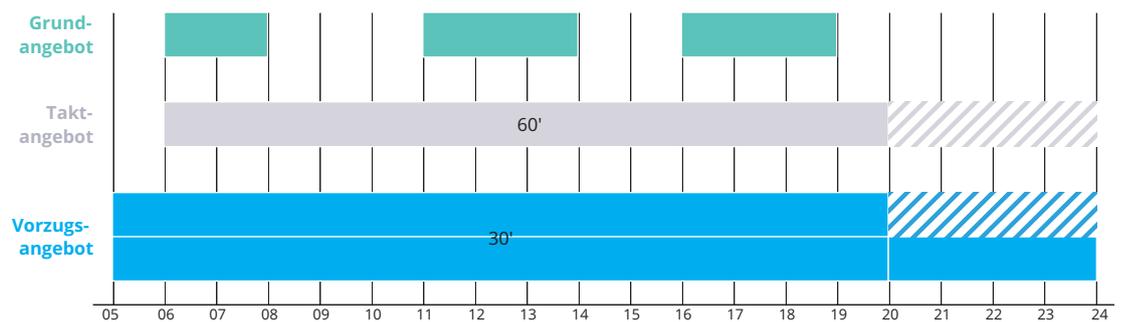


Abbildung 42: Takt und Bedienungszeiträume über den Tag von 5–24 Uhr

## 5.3 Ausgestaltung der Angebotsstufen

### Grundangebot

Möglichst **flächendeckende Erschließung** mit einem **ganzjährigen Mindestangebot** im Sinne der **Grundversorgung**, soweit es hinsichtlich Nachfrage und Produktion sinnvoll darstellbar ist.

#### Erläuterungen:

- ÖPNV-Bedienung für einzelne und/oder sehr kleine Ortschaften vielfach nicht möglich
- Grundangebot im Bereich von 6–8 Kurspaaren pro **Arbeitstag; nicht** weiter ausdünnbar
- Im ländlichen Raum Kooperation (P & R) und Alternativen (AST) einbeziehen

### Taktangebot

**Qualitätsvolle Bedienung** von Bahn und Bus zwischen und zu den Zentrumsorten, mit

- attraktiven Fahrrouten
- enger Abstimmung zwischen Bahn und Bus
- **zeitdeckendem Angebot** über den Tag

#### Erläuterungen:

- Neuer **Angebotsstandard** in den verdichteten Räumen
- Sofern vertretbar, Ausdehnung auch auf einzelne Achsen im ländlichen Raum
- Lückenloser 60-Min.-Takt tagsüber und an allen Werktagen; **nicht ausdünnbar** (sonst »Taktlücken«)
- Angepasstes Angebot auch sonntags sowie abends
- Sehr gute Voraussetzung auch für den Freizeit- und **Tourismusverkehr** (zeitdeckendes und somit auch »verlässliches« Angebot)

**Vorzugsangebot**

**Attraktives und leistungsfähiges Angebot** in den Kernräumen und auf den dichten Hauptachsen

**Erläuterungen:**

- Neuer **Angebotsstandard** in den **hoch**verdichteten Räumen
- Ausgelegt auf sehr hohe örtliche und zeitliche Verfügbarkeit in den Bedienungsgebieten
- Taktangebot an **allen** Tagen sowie auch abends
- Möglichst **einheitliche** Bedienungszeiträume
- Wirksame Busbevorzugungsmaßnahmen zwingend, um kurze Reisezeiten, hohe Zuverlässigkeit und auch wirtschaftlichen Produktion zu gewährleisten

**5.4 Synthese: Abstimmung Raum, Zielsetzungen und ÖPNV**

Mit der in Kap. 2.4 dargestellten Raumplanerischen Gliederung in der Horizontalen und in den in Kap. 4.3 formulierten drei Zielsetzungen in der Vertikalen lassen sich die drei Angebotsstufen in einer Matrix einordnen:

Gliederung LEP (Entwurf 2020)	Verdichtungsraum		Ländlicher Raum	
	Hochverdichtet (HVR)	Verdichtet (VR)	Mit Verdichtungen (LRV)	Dünn besiedelt (DLR)
<b>Zielsetzungen</b>				
<b>Verkehrspolitisch</b>	<b>Vorzugsangebot</b> ≥ 30-Min.-Takt			
<b>Umweltpolitisch</b>		<b>Taktangebot</b> ≥ 60-Min.-Takt		
<b>Sozialpolitisch</b>			<b>Grundangebot</b> 6–8 Kurspaare	
	Hanau + 9 Kommunen	13 Kommunen	6 Kommunen	

Legende:  »Standard« für den jeweiligen Raumtyp  
 Verdichtungsangebot bei entsprechenden Voraussetzungen

Abbildung 43: Abstimmung Räume, Zielsetzungen und Angebot

Auf der horizontalen Achse korrelieren die Angebotsstufen grundsätzlich mit der räumlichen Dichte bzw. dem Nachfragepotenzial. Die schematische Zuordnung der Angebotsstufen zum Raum beruht auf einer ersten fachlichen Einstufung im Sinne eines grundsätzlichen »Anspruchs« einer Kommune. Auch im Hinblick auf die (erwünschten) Nachfragezuwächse bleibt es aber offen, eine jeweilige Angebotsstufe »nach rechts« zur erweitern (also hin zu dünner besiedelten Kommunen), wenn entsprechende Voraussetzungen gegeben sind. Die Darstellung soll die bereits im neuen Landesentwicklungsplan verfolgte und als fachliche Vorgabe zu verstehende »Abstimmung von Siedlung und Verkehr« für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis konkretisieren.

### 5.5 Grenzen des ÖPNV: Erschließung lückenlos möglich?

Die Grundeigenschaften des ÖPNV, insbesondere die der »Bündelung«, weisen auch auf dessen Grenzen hin, mit zwei Fragestellungen:

- Bis zu welchen (auch sehr kleinen) Siedlungsgrößen soll ein Anspruch auf Erschließung gelten?
- Sollen auch Haltestellen mit sehr kleinem Nachfragepotenzial (bzw. effektiv geringen Fahrgastfrequenzen) auch künftig bedient werden, insbesondere, wenn dies Nachteile wie unattraktive Umwege für die Fahrgäste oder hohe Zusatzkosten zur Folge hat?



Abbildung 44: Auch ganz kleine Ortsteile?



Abbildung 45: Jede heutige Haltestelle?

### 5.6 Fazit: ÖPNV aus Fahrgastsicht

Die oben entwickelte planerische Methodik zeigt das Vorgehen – maßgebend müssen die Anforderungen aus Sicht des Fahrgastes sein. Dies sind mit Schlagworten formuliert:

<p><b>(Leicht) zugänglich</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– nah – auch in der Information</li> <li>– präsent und barrierefrei im Kreis und in den Kommunen</li> <li>– verständlich für alle</li> </ul> <p>→ <b>ÖPNV nicht nur für »Insider«</b></p>	<p><b>(Vielfach) attraktiv</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– einfach im Auftritt</li> <li>– einheitlich in den Standards</li> <li>– qualitativ vor und während der Fahrt</li> </ul> <p>→ <b>ein gutes »Produkt«</b></p>
<p><b>(Umfassend) verfügbar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– räumlich auch über den Kreis hinaus</li> <li>– durchgehend im Angebot über den Tag und das Jahr</li> <li>– sicher im Zugang und beim Umstieg</li> </ul> <p>→ <b>ÖPNV als »Dienstleistung«</b></p>	<p><b>(Immer mehr) verlässlich</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– unterstützt mit hilfreicher Information, auch in Ausnahmesituationen</li> <li>– eng vernetzt mit seinen Zubringern</li> <li>– ohne Lücken und Ausnahmen</li> </ul> <p><b>ein zuverlässiges Angebot</b></p>

Abbildung 46: Anforderungen an den ÖPNV aus Fahrgastsicht mit 4 Eigenschaften

## 5.7 Schritte in die konkrete Planung

### Drei Grundsätze für die ÖPNV-Konzeption

Die auch in vergleichbaren Landkreisen angewendete Methodik umfasst:

#### **Funktionale Netzkonzeption im ÖPNV**

- Hochwertige **Verbindungen** zwischen den Zentrumsorten, primär auf der Bahn:
  - von den Mittelzentren im Kreis zum maßgebenden Oberzentrum innerhalb und/oder außerhalb
  - zwischen den Mittelzentren im jeweiligen Umfeld
- Attraktive Anbindung von jeder Gemeinde, mindestens vom jeweiligen Kern
  - zum wichtigsten bzw. nächsten Mittelzentrum
  - allenfalls auch zu einem zweiten Mittelzentrum von Bedeutung
- Zubringer mit dem Bus zur Bahn

#### **Räumliche Verknüpfung des ÖPNV**

- zwischen Bahn und Bus
- möglichst flächendeckend an den Haltepunkten der Schiene mit dem Rad (B & R)
- hauptsächlich an Haltepunkten der Schiene bei Gemeinden mit Zentrumsfunktion mit Alternativen (insbesondere Car-Sharing)
- in ländlichen Räumen am jeweils am nächsten gelegenen/ am besten erreichbaren Haltepunkt der Schiene mit dem MIV (P & R)

#### **Zeitliche Abstimmung von Bahn und Bus**

- Enge zeitliche Abstimmung der Angebote (attraktive Reisekette mit kurzen Umsteigezeiten)
- Maßnahmen zur Sicherstellung der Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit des straßengebundenen ÖPNV

#### **Integration von neuen Angebots- und Betriebsformen**

insbesondere, wenn sie

- wirtschaftlicher sind als der »konventionelle« ÖPNV
- bei vergleichbarem Aufwand – Vorteile für heutige und Chancen für neue Fahrgäste mit sich bringen

Die folgende Abbildung zeigt die oben erwähnte Funktionale Netzkonzeption im Kreis Offenbach. Sie ordnet den (gewünschten) Verbindungen eine (Haupt-) Funktion zu:

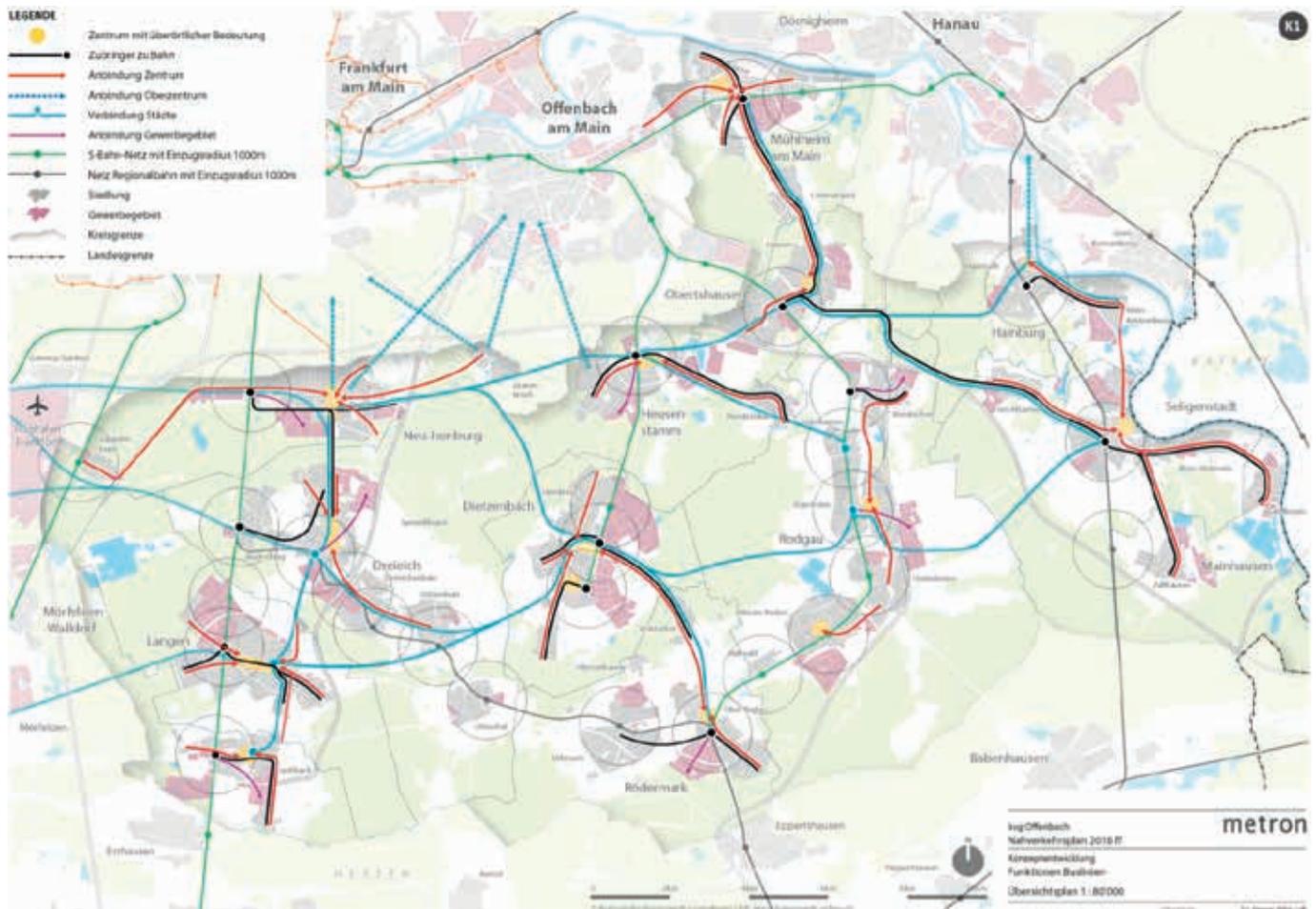


Abbildung 47: Funktionale Netzkonzeption im Kreis Offenbach

Abgestützt auf diese Netzfunktionen werden dann die jeweiligen Linien räumlich ausgebildet, wobei sich zwei »extreme« Auslegungen ergeben:

- »Verbindung zwischen Städten« auf direkten, »schnellen« Fahrrouen; wenn möglich auch mit nur wenigen Haltestellen
- »Anbindung an das Zentrum« mit hoher Flächendeckung und vielen Haltestellen

Dieses Netzbild ist somit die planerische Vorstufe für das Liniennetz.

## 6 Kooperation zum ÖPNV

### Vorbemerkung zu Kap. 6

Dieses Kapitel basiert auf den im Arbeitskreis gezeigten Folien und ist textlich nur punktuell weiter ausgearbeitet.

### 6.1 Einsatzgrenzen des ÖPNV

#### Im Nahbereich

Innerhalb von 1–2 km ist die Fahrt mit dem Rad schneller als der Bus, bis ca. 1 km ist der Fußweg gleich lang.

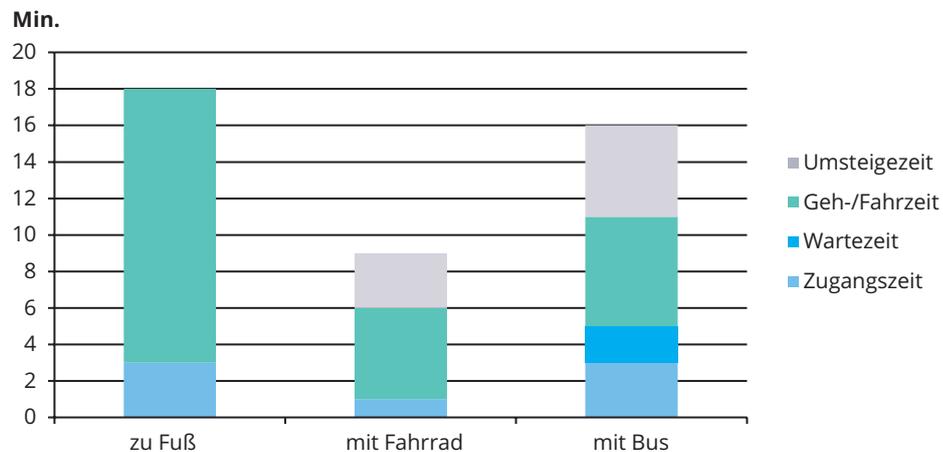


Abbildung 48: Reisezeitvergleich im Zugang zu einem Bahnhofspunkt:  
Entfernungen von 0,2 km (zur Bushaltestelle) und weiterer 1 km zum Bahnhof)

#### → Stärkung der **Nahmobilität**

Die Wege in der Nahmobilität beginnen unmittelbar an der »Quelle« und enden unmittelbar beim Zielort.

#### In der Fläche

Im ländlichen Raum ist der MIV meist wesentlich schneller und zweckmäßiger – für den ÖPNV sind die Potenziale oft zu gering und / oder zu dispers.



Abbildung 49: Umgebung von Ronneburg

→ **Multimodale** Ansatzpunkte (P & R sowie auch B & R)

## 6.2 Kooperation in der Nahmobilität

### Ausgangslage

Der ÖPNV gerät einerseits durch seine Ausgestaltung, andererseits durch seine flächige Ausweitung auch in sehr dünnbesiedelte Räume oftmals an seine Grenzen:

- Auf kurzen Fahrstrecken ist der ÖPNV meist der ÖPNV fast immer eine längere Reisezeit auf als die Fahrt mit dem Rad oder der Weg zu Fuß
- Ein Verlassen des direkten, »gestreckten« Fahrwegs oder sehr kurze Haltestellenabstände stehen im Widerspruch zum Bestreben, mit dem ÖPNV attraktive Reisezeiten für die durchfahrenden Fahrgäste zu gewährleisten.
- Im ländlichen Raum ist eine flächige Bedienung wirtschaftlich klar nicht darstellbar.

Die Betrachtung der »letzten Meile« drängt sich deshalb aus verschiedenen planerischen Gründen auf – im Folgenden werden einige Aspekte angeführt.

### Argumente

#### Gegenüber dem MIV

- Fahrtlängen mit dem MIV in der Schweiz 2015
  - Ca. 10 % unter 1 km
  - Ca. 30 % unter 3 km
- Wesentlich höhere Flächeneffizienz bei den Abstellanlagen

#### Gegenüber dem ÖPNV

- Fahrzeiten mit dem ÖPNV bis ca. 2 km nicht kürzer als mit dem Fahrrad
- Mit dem E-Bike verliert die Topografie den »limitierenden Faktor«
- Urbanes Angebot (10-Min.-Takt) außerhalb der Verdichtungsräume bzw. auch entlang von Achsen im ländlichen Raum nicht möglich

## Merkmale

### Zu Fuß und mit dem Fahrrad:

als sinnvolle **Verkehrsmittel im Kurzdistanzbereich**, auch im **Zugang zum ÖPNV**, insbesondere zur Bahn

### Argumente:

- Keine Anmarschwege zu / von der Bushaltestelle
- »Zeitgenauer« Zugang, insbesondere zum Bahnhof
- Vor allem Fahrrad im Bereich bis 2 km i. A. schneller als Busverbindung
- Umgekehrt: Zeitliche Verfügbarkeit auch der Stadtbusse außerhalb der Oberzentren zu gering

### Voraussetzungen:

- Günstige Topografie (entkräftet beim Einsatz von Pedelecs)
- Direktes und »sicheres« Wegnetz
- Sichere Abstellmöglichkeiten (Boxen oder Fahrradstation)

### Voraussetzungen: Infrastruktur



Abbildung 50: Abstellplätze vor dem Nahversorger:  
Statt 1 Pkw-Längsparkplatz 8-10 Abstellplätze  
für das Fahrrad (Basel, CH)



Abbildung 51: (Überdachte) Fahrradabstellplätze an einer  
Oberstufenschule (Wildegg, CH)

Eine Kooperation mit dem Einzelhandel drängt sich als Begleitmaßnahme vielfach auf.

## ÖPNV und Fahrrad: Grenzen

### Bus und Fahrrad im Alltagsverkehr

- Regional- und Stadtbus ist auf die effiziente Beförderung von vielen Fahrgästen ausgelegt, einschließlich Personen mit Kinderwagen oder Rollatoren
- Die Einstiegs- und Platzverhältnisse sowie vor allem der Zeitbedarf stehen der Mitnahme von Rädern im Bus klar entgegen

### 6.3 Kooperation in der Fläche: Zubringer

#### Merkmale

##### Park & Ride

als sinnvolle **Verknüpfung im Langdistanzbereich**, bei ungenügender Bedienung des Wohnorts mit dem ÖPNV

##### Argumente:

- ÖPNV im ländlichen Raum auch in den Hauptverkehrszeiten zu wenig dicht (nur Grundangebot), zu langsam oder aus anderen Gründen unattraktiv
- Keine Bedienung in den Randzeiten, v. a. abends

##### Voraussetzungen:

- Verfügbarkeit von Parkplätzen an den Bahnhöfen (evtl. in Kombination mit Zeitkarten)

#### Voraussetzungen: Infrastruktur



Abbildung 52: (Geschlossene) Fahrradstation (Oranienburg, Bild KVG)



Abbildung 53: Velostation an einem Fernverkehrsbahnhof (Baden, CH)

#### Voraussetzungen: Sicherheit



Abbildung 54: Abschließbare Fahrradboxen, teils mit Ladefunktion (Wandlitz, Bild KVG)



Abbildung 55: (Reservierte) P & R-Stellplätze an einem Bahnhof (Schwarzwald)

B & R und P & R erweitern den Einzugsbereich des ÖPNV und können damit weitere Potenziale für die Bahn (teilweise für den Bus) ansprechen bzw. gewinnen.

## 6.4 Kooperation im Kreis: Car-Sharing

### Merkmale

#### Car-Sharing:

als sinnvolles, **gelegentliches Verkehrsmittel**, auch zusammen mit dem ÖPNV, insbesondere mit der Bahn

#### Argumente:

- Beförderung von mehreren Personen und Gütern
- Als letzter Teil der Wegekette, v. a. als Ergänzung zur Bahn
- Als Argument für den Verzicht auf ein Zweitauto oder sogar ganz auf ein eigenes Auto

#### Voraussetzungen:

- Verfügbarkeit an den Wohnorten bzw. in der Nähe
- Car-Sharing-Standorte an gut mit der Bahn bedienten Haltepunkten sowie in Ortszentren

#### Voraussetzungen: Infrastruktur



Abbildung 56: Multimodale Abstellanlagen auf dem Bahnhofsvorplatz in Bruchköbel



Abbildung 57: Car-Sharing-Standort beim Bahnsteig-Zugang in Kilianstädten

## 6.5 Kooperation im Kreis: Wirtschaftsverkehr

Mögliche Kooperationsformen mit dem ÖPNV sind in zwei Formen denkbar:

- Als zusätzliche Dienstleistung für die heutigen und potenziellen Fahrgäste von Bahn und Bus, um umfangreichere Einkäufe auch ohne Auto tätigen zu können
- Als ergänzende Nutzung der Busse und des Fahrpersonals in Schwachlastzeiten für die Distribution von Paketen (anstelle von privaten Lieferdiensten)

### Hauslieferdienste

Als Beispiel seien Flotte und Erscheinungsbild eines schweizerischen Einzelhändlers aufgeführt, der mit dem Slogan »COOP at home« für den flächendeckenden Hauslieferdienst wirbt:



Abbildung 58: Fahrzeugflotte für den Hauslieferdienst eines Detailhändlers in der Schweiz (Bild COOP)



Abbildung 59: Hauslieferdienst mit On-Line-Bestellung und definierten Lieferzeiten

### Kooperation im ÖPNV: Distribution

Bei der Rhätischen Bahn in der Schweiz besteht bereits eine Verbundproduktion, indem ein Güterwagen mit Wechselbehälter einem Personenzug angehängt wird. Auch im Busverkehr im ländlichen Raum könnten solche Verbundproduktionen ins Auge gefasst werden:



Abbildung 60: Verbundproduktion Personen- und Güterverkehr bei der Rhätischen Bahn (©SPAR Schweiz)



Abbildung 61: Verbundproduktion Personen- und Lieferverkehr beim Bus im ländlichen Raum, z. B. mit Anhänger (wie im Bild)

## 7 Alternativen im ÖPNV

### Vorbemerkung zu Kap. 7

Dieses Kapitel basiert auf den im Arbeitskreis gezeigten Folien und ist textlich nur punktuell weiter ausgearbeitet.

### 7.1 Alternativen im ÖPNV: Low-Cost-Systeme

#### Merkmale

##### Bürgerbus

als alternatives **Verkehrsmittel im Ortsbereich**, bei sehr geringem Potenzial und/oder eingeschränkter Bedienung

#### Argumente:

- Ortsbusangebot oder Quartierserschließung wirtschaftlich nicht darstellbar
- Fahrplanangebot nur für eingeschränkten Personenkreis

#### Voraussetzungen:

- Verfügbarkeit von freiwilligem Fahrpersonal

#### Beispiel



Abbildung 62: Bürgerbusangebot an zwei Tagen in der Woche (Schwarzwald)

Auch im Main-Kinzig-Kreis ist dieses System anzutreffen, etwa in Schöneck:

Abbildung 63: Bürgerbus in Schöneck ([www.schoeneck.de/leben-wohnen/mobilitaet/buergerbus/](http://www.schoeneck.de/leben-wohnen/mobilitaet/buergerbus/))

## 7.2 Bedarfsgesteuerte Betriebsformen

### Rufbus

#### Bedarfsbusbetrieb

Bedienung von einer oder mehreren Haltestellen erfolgt nur mit vorheriger Anmeldung

#### Argumente:

- Abseits gelegene Ortsteile und / oder gewisse Zeitbereiche mit sehr geringer bzw. ohne regelmäßige Nachfrage
- Fahrplanangebot nur für sehr eingeschränkten Personenkreis

#### Voraussetzungen:

- Personelle Unterstützung mit einer sog. »Dispositionszentrale« oder technische Einrichtung zur Übertragung des Fahrtwunsches an das Fahrpersonal
- Direkte Route, Vermeidung von Leerfahrten

#### Bedarfsbedienung außerhalb der Spitzenzeiten

Im nachstehenden Beispiel ist eine Linie dargestellt, die einen Gemeindeteil von Koblenz (CH) im Norden (Full) nur mit einem Umweg, einen anderen (Reuenthal) nur mit einer unattraktiven Stichfahrt bedienen kann:

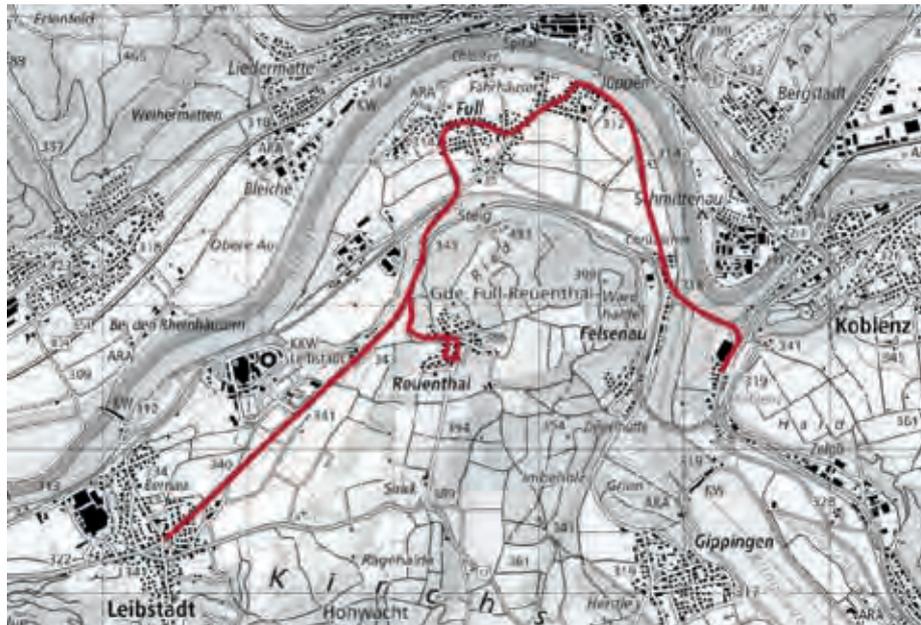


Abbildung 64: Fahrroute mit Umweg (Full im Norden) sowie Stichfahrt zum sehr kleinen Ortsteil (Reuenthal, in der Mitte)

Das Konzept der »flexiblen Betriebsweise« trägt dem Problem der sehr unterschiedlichen bzw. zeitweise fehlenden Nachfrage differenziert Rechnung:

- In den Hauptverkehrszeiten morgens, über Mittag und abends verkehren die Kurse nach Fahrplan und bedienen alle Haltestellen.
- In den Schwachverkehrszeiten fahren die Kurse nur nach vorheriger Anmeldung und nur auf denjenigen Strecken, die dazu erforderlich sind.

Der folgende Ausschnitt zeigt den entsprechenden (Takt-)Fahrplan:

<b>Koblenz, Bahnhof</b>		545	615	645	715		745	R14	R14	R14	R14
Leuggern, Felsenau Werkhof		546	616	646	716		746	815	845	945	1045
Full, Mitte	545	549	620	650	720	10742	750	819	849	949	1049
Full, Militärmuseum										952	
Reuenthal AG, Dorfplatz	548	13601	624	654	724	745	754	13830	13900	131000	1052
Leibstadt, Kernkraftwerk		554	627	657	727		757	824	854		
<b>Leibstadt, Milchhüsl</b>	o	551	556	630	700	10747	800	826	856	956	1054
Leibstadt, Milchhüsl 50.149		12552		702			802		902	1002	1102
Laufenburg, Bahnhof	o	12607		718			818		918	1018	1118
Leibstadt, Milchhüsl											
<b>Leuggern, Turnhalle</b>	o										

Abbildung 65: Fahrten in den Zwischenzeiten nur nach Anmeldung (»R«)

Auch in einem ländlichen Raum kann somit grundsätzlich ein zeitdeckendes Angebot gewährleistet werden, mit der Einschränkung, dass sich Fahrgäste in den Nebenzeiten vorher telefonisch anmelden müssen.

Relevante Kosteneinsparungen (gegenüber einem fixen Linienbetrieb) kommen zustande, wenn

- nur ein Teil der im Fahrplan angebotenen Fahrten effektiv gefahren wird;
- das Fahrpersonal in den Schwachverkehrszeiten anderswo beschäftigt bzw. die Personalkosten durch einen weiteren Arbeitgeber getragen werden kann.

Denkbar sind solche Bedarfsangebote auch mit modernen Kommunikationsformen, insbesondere Apps auf dem Smartphone.

### Bedarfsbedienung einer Haltestelle

Das folgende Beispiel zeigt die bedarfsabhängige Bedienung eines nur mit einer Stichfahrt erschließbaren Ortsteils:



Abbildung 66: Bedarfsmäßige Bedienung eines abseits gelegenen Ortskerns (CH)



Abbildung 67: Anmeldetasten für die Bedienung, je nach Fahrtrichtung (CH)

Das Beispiel könnte auch als Vorbild für die künftige Bedienung des Ortsteils Gettenbach dienen – auch in einer technisch moderneren bzw. auch kostengünstigeren Ausprägung.

### 7.3 On-Demand-Verkehre

Während die ursprünglichen Bedarfsbussysteme eine mit Personal betriebene Disposition benötigen, laufen seit einigen Jahren Bestrebungen:

- frei wählbare Fahrten anzubieten;
- die Disposition rechnergestützt (und damit zu geringeren Kosten) zu bewältigen
- Fahrschein im ÖPNV-Tarifsystem des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV).

Hinter diesen Modellen stehen meistens große Unternehmen der Automobilindustrie oder von ÖV-Unternehmen wie die Deutsche Bahn. Der Fokus liegt auf »der letzten Meile«, aber auch in der Anwendung in dünn besiedelten Agglomerationsräumen, in denen ein Stadtbuss nicht wirtschaftlich und vor allem auch nicht attraktiv angeboten werden kann.

In der Stadt Seligenstadt (Kreis Offenbach; Hessen) verkehrt seit mehr als einem Jahr der »Hopper«, auf der Basis der Software der Tochter der Deutschen Bahn (»ioki«). Er verkehrt als Pilotbetrieb mit 6 speziellen Fahrzeugen von 5.30–1.30 Uhr. Die Anmeldung ist über eine App oder auch telefonisch möglich. Drei der Fahrzeuge sind »Londoner Taxi« mit E-Antrieb und rollstuhlgerechten Einstiegen:



Abbildung 68: Hopper mit »Londoner Taxi« in Seligenstadt (Kreis Offenbach, Hessen)

Erste Reaktionen in der Probephase seitens der Fahrgäste waren positiv, zeigten aber auch die zu erwartenden Grenzen dieses Systems:

- Pro Zeiteinheit (z. B. pro Stunde) ist nur eine bestimmte Anzahl Fahrten möglich
- Das sog. »Pooling«, d. h. das Bündeln von zwei oder mehreren Fahrtwünschen, kann nur in einem sehr beschränkten Rahmen erfolgen.
- Ab dem Anmeldezeitpunkt besteht eine gewisse Zeitspanne, bis zum Eintreffen des Fahrzeugs (auch in Abhängigkeit der Auslegung des Systems, d. h. der Anzahl eingesetzter Fahrzeuge).

Insgesamt ist die »Beförderungskapazität« eines solchen Systems beschränkt – und mit den geringen zusätzlichen Einnahmen wird sich der Kostendeckungsgrad in einem sehr niedrigen Bereich bewegen.

## 7.4 Alternativen im Tourismus

### ÖPNV und Fahrrad: Chancen

#### Im Freizeit-/Tourismusverkehr

Mit Ausrichtung auf größere und gebündelte Nachfragen

→ am Wochenende

→ während der Sommermonate

und mit dafür ausgelegten Fahrzeugen können auch seitens des ÖPNV benutzerfreundliche Angebote geschaffen werden.

Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch der »Vulkan-Express« im benachbarten Vogelsbergkreis:



Abbildung 69: Vulkanexpress  
(Quelle: [www.vogelsberg-touristik.de/aktiv/radfahren/vogelsberger-vulkanexpress.html](http://www.vogelsberg-touristik.de/aktiv/radfahren/vogelsberger-vulkanexpress.html))

## 7.5 Seilbahnen im ÖPNV



Seilbahn Berlin Hellersdorf

Seilbahnen sind hinlänglich zur Beförderung von Fahrgästen geeignet, sie können grundsätzlich sowohl im touristischen Bereich als auch im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden. Wie alle anderen öffentlichen Verkehrsmittel können auch Seilbahnen einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsverlagerung und somit auch zur allgemein angestrebten Verkehrswende beisteuern.

Der touristische Einsatz und dessen verkehrliche Wirkungen von Seilbahnen aller Art werden hier weder in Frage gestellt noch erläutert. Im Rahmen der zielführenden Diskussionen zum Leitbild Mobilität für den Main-Kinzig-Kreis (und für strukturell vergleichbare Räume) gilt es vielmehr, Seilbahnen auf einen möglichen Einsatz im ÖPNV zu prüfen. Sie können ein sinnvolles, zusätzlich ergänzendes Verkehrsmittel sein, ein weiteres System, das eingebunden werden muss. Projektideen sind förderlich, so im MKK beispielsweise die Idee, die Gemeinde Niederdorfelden zusätzlich per Seilbahn anzubinden, um die bestehenden und überlasteten Netze zu ergänzen. Diese Grundsatzüberlegungen müssen immer einer fachlichen Einzelfallprüfung unterzogen werden. Die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten sind ebenso in Betracht zu ziehen wie die verkehrlichen Parameter dieses Verkehrsmittels oder die netzbedingten Umsteigevorgänge für die Reisenden von / zur Seilbahn und den bereits bestehenden Verkehrsmitteln (Bus & Bahn). Der optimale Einsatz einer Seilbahn ist systembedingt (theoretisch) die lineare und direkte Verbindung zwischen zwei Punkten. Die inzwischen ausgereiften und vielfach erprobten Techniken der Hersteller erlauben Fahrgeschwindigkeiten von über 20 km/h, in Stadtverkehren ein durchaus vergleichbarer Wert zum Bus oder zu Straßenbahnen – abhängig von deren Taktverdichtung. Auch das oft angeführte Argument der Windempfindlichkeit kann entkräftet werden, je nach System können Seilbahnen bei Windgeschwindigkeiten von bis zu 100 km/h sicher betrieben werden. Ein weiterer Vergleich hält stand zu den genannten städtischen Verkehren: Je nach Anzahl und Größe der eingesetzten Kabinen können Seilbahnen eine Beförderungsleistung von ca. 3.500 Personen erbringen, dies sind durchaus Kenngrößen, die auch im Bus- und Straßenbahnverkehr zu messen sind.

Topografische Herausforderungen wie unwegsames Gelände, Hanglagen oder Flüsse können durch Seilbahnen eher einfach mittels Stützen überwunden werden. Herausfordernd sind hingegen Richtungsänderungen, hier muss systembedingt pro »Knick« eine Umlenkstation errichtet werden. Dieser zusätzliche technische Aufwand ermöglicht jedoch dann ein weiteres Zu- oder Aussteigen, da diese Zwischenstation auch als »Haltestelle« ausgebaut werden kann – neben den bestehenden Ein- und Ausstiegen an den Endstellen. Alle Ein- und Ausstiegsstationen sowie der eigentliche Zustieg in die Kabine können barrierefrei errichtet werden, um die Nutzung auch mobilitätseingeschränkter Personen zu ermöglichen.

Die realisierbaren Längen von Seilbahnanlagen sind je nach Technik (Seile und Stützen) begrenzt auf maximal durchgehend rund 7 km. Diese Wegelänge kann bei einer Geschwindigkeit von 6 m/sec (entspricht 21 km/h) in knapp 20 min zurückgelegt werden.



Seilbahn Berlin Hellersdorf, Zwischenstation »Kienberg«

## 7.6 Alternative Antriebe

Um die Auswirkungen des Klimawandels zu begrenzen, bedarf es ganzheitlicher Konzepte, die auf alternative Antriebe setzen, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren.

### Vorgaben und Anlasspunkte

- Klimaschutzziele gemäß Pariser Abkommen (2015)
- Clean Vehicles Directive der EU mit Vorgaben bei der Beschaffung von Fahrzeugen (2019)
- Nationale Umsetzung in Deutschland im August 2021
- Gesetzliche Vorgaben wie »Euro 6« bei Motoren
- Bestrebungen für die Anschaffung von umweltschonenden Fahrzeugen bei Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen
- Hohe Fördermittel seitens Bund und auch Ländern für CO<sub>2</sub>-freie Antriebe in Aussicht

Der Umsetzungspfad der EU lässt sich wie folgt darstellen:

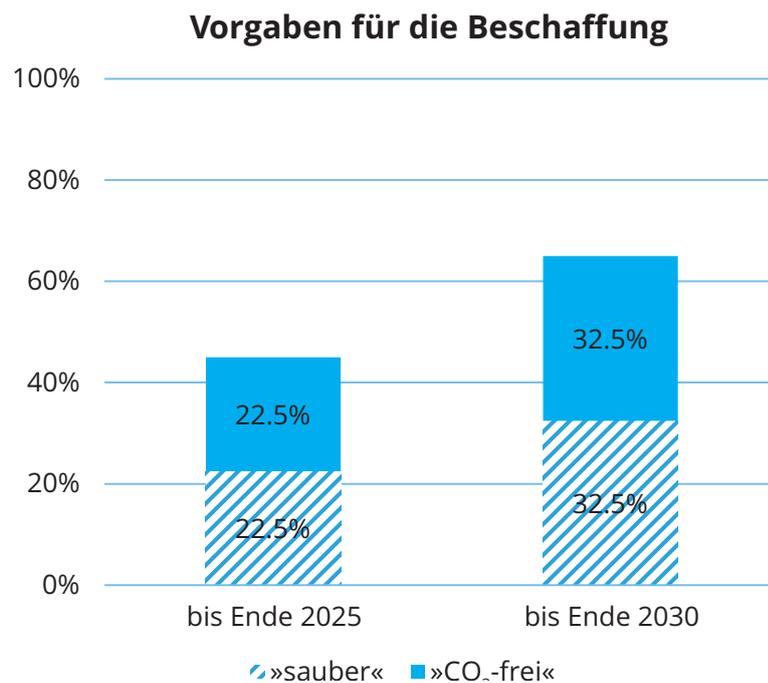


Abbildung 70: Umsetzungspfad bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen gem. EU-Direktive

Bis Ende 2025 müssen 45 % der Neuanschaffungen sauber oder CO<sub>2</sub>-frei sein, bis Ende 2030 insgesamt 65 %.

### Strategische Grundsatzfragen

- **Frage 1:** Wie verfolgen wir bei der Mobilität im Main-Kinzig-Kreis die Klimaschutzziele durch Maßnahmen am effektivsten (Vermeidung CO<sub>2</sub>-Ausstoß)?
  - am effizientesten (Verhältnis Aufwand/Nutzen)?
  - am schnellsten?
- **Frage 2:** Was kann die KVG dafür konkret tun:
  - beim **ÖPNV-Angebot**, um MIV-Fahrten zu vermeiden bzw. zu verlagern?
  - bei den **Fahrzeugen**, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu senken?

### Einbettung in eine Gesamtstrategie

Die Diskussion um alternative Antriebe sollte sich auf drei Anforderungen beziehen:

- Im Rahmen und integriert in die Mobilitätsstrategie:
  - Abstützung auf die drei »V« (gem. 8.1 im Leitsatz 1)
    - Vermeiden
    - Verlagern
    - Verträglicher machen
- Mit einem phasenweisen Vorgehen
  - umweltschonend/»sauber«
  - II CO<sub>2</sub>-emissionsfrei
- In zwei Dimensionen

Mit den drei »V« auf der horizontalen Achse und den zwei Phasen in der vertikalen Achse können die alternativen Antriebe in eine Matrix eingebettet werden:

PHASE	STRATEGIE	VERMEIDEN	VERLAGERN	VERTRÄGLICHER MACHEN
	<b>Bereich</b>	<b>Motorisierte Fahrten (MIV+ÖV)</b>	<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	<b>Verkehrsablauf (MIV)</b>
<b>Phase I</b>	↓ Umweltschonender	↓ im Nahbereich	↓ im Kreis	↓ im urbanen Raum
<b>Phase II</b>	↓ CO <sub>2</sub> -emissionsfrei	↓ zu Fuß/mit dem Rad ganz anders unterwegs	↓ mit dem ÖPNV effizienter und sauberer	↓ mit Maßnahmen verträglicher
		↓ <b>Nahmobilität als Ersatz</b>	↓ <b>ÖPNV mit CO<sub>2</sub>-freiem Antrieb</b>	↓ <b>mit CO<sub>2</sub>-freiem Antrieb</b>
	<b>Bedingungen/Vorbehalte</b>	<b>Auch kurzfristig, mit mehr Flächen</b>	<b>Mit Ausbauten und Begleitmaßnahmen</b>	<b>Platzprobleme nicht gelöst</b>

Abbildung 71: Übersicht über die Gesamtstrategie

### Die Matrix zeigt:

- Die Strategie »Vermeiden« bewirkt mit der Nahmobilität direkt eine emissionsfreie Mobilität.
- Die Strategie »Verlagern« führt zuerst auf eine effizientere und »sauberere« Mobilität mit dem ÖPNV. Mit entsprechenden neuen Fahrzeugen wird in Zukunft ebenfalls eine emissionsfreie Mobilität erreicht. Der ÖPNV verfügt mit neuen Antriebstechnologien noch über ein zusätzliches Argument.
- Die Strategie »Verträglicher machen« bedarf primär baulicher und betrieblicher Maßnahmen in den Siedlungsgebieten. Mit CO<sub>2</sub>-freien Fahrzeugen wird wohl eine nächste Stufe erreicht – aber das Platzproblem wird nicht entschärft! (siehe Abbildung 39: Flächeneffizienz (Baden CH, Bild RVBW))

Gerade bei der Wasserstofftechnologie bietet es sich an, von Beginn an Synergien mit städtischen Diensten anzustreben.

## Technologien

Es stehen derzeit vier unterschiedliche Technologien zur Verfügung:

### → Hybridtechnologie:

Diesel-Antrieb wird ergänzt durch Elektromotor und kleine Batterie, um auf kurzen Distanzen/mit niedrigen Geschwindigkeiten emissionsfrei zu fahren.

### → O-Bus mit »kleiner« Batterie:

»Kleine« Batterie, um fahrdrahtlose Abschnitte im Regelbetrieb bedienen zu können. Aufladung der Batterie unter Fahrdraht. Beispiele in Salzburg und künftig Luzern.

### → Batterietechnologie:

Elektromotor mit Batterie, allerdings derzeit mit beschränkter Reichweite (150–200 km). Laden der Batterie im Depot (über Nacht) und/oder Nach-Laden an den Endhaltestellen (kurzes Zeitfenster) – oder entlang der Strecke mittels Pantographen

### → Wasserstofftechnologie:

Elektromotor über Brennstoffzelle gespeist. Wasserstofftank auf dem Fahrzeug. Gewinnung von Wasserstoff durch Strom oder teilweise als industrielles »Abfallprodukt« (grauer Wasserstoff).



Abbildung 38: Modernes emissionsfreies Fahrzeug mit hoher Beförderungskapazität. Bild: BVG | Nils Kremmin

### Elektro-Hybrid-Bus

- 2 Antriebe:
- Batteriegespeicherter Elektromotor
- Dieselmotor, wird bei Bedarf zugeschaltet
- Aufladung an Ort oder im Betrieb beim Bremsen, über Nacht, auf der Linienstrecke oder im Betrieb (»Rekuperation«)



### O-Bus: Doppel-Gelenkbus (RBus in Luzern)

- Doppel-Gelenk-Trolleybusse, in der Schweiz z. B. in Bern, Zürich, Luzern (ab 2014)
- In Luzern: 2. Fahrzeuggeneration (ab 2019) mit stärkerer Batterie für fahrdrahtlose Abschnitte im Regelbetrieb
- Ausbau des O-Bus-Netzes geplant durch Verlängerung von Linien und neue kernnahe Tangentiallinien, neue Abschnitte ohne aufwändige Oberleitung (ca. 2 Mio. Sfr./km)



Quelle: wiesbaden-lebt.de

### Wasserstoffantrieb beim Bus (RMV)

- Frankfurt, Mainz, Wiesbaden: 11 Wasserstoffbusse seit Sommer 2019
- »Grüner« Wasserstoff aus Mainzer Energiepark
- Reichweite von rund 300 km
- Tankdauer unter 15 Minuten
- Anschaffungskosten 650.000 € pro Bus



Quelle: <https://edition.cnn.com>

### Wasserstoffantrieb bei der Bahn (RMV)

- Demo-Fahrt im April 2018 zwischen Frankfurt (M) und Wiesbaden
- »Coradia iLint« des französischen Herstellers Alstom
- Regeleinsatz ab 2022, Betankung im Industriepark Frankfurt-Höchst
- Wasserstoff-Züge ersetzen dann die Diesellüge auf den RMV-Linien RB11, RB12, RB15, RB16

### Übersicht über die Antriebe

Die vier Technologien lassen sich in Kürze wie folgt charakterisieren:

Energieträger		Strom		Wasserstoff (H <sub>2</sub> )
Energiezufuhr	Ladung Fahrzeuge	Dezentral Endhaltstellen	Zentral Betriebshof	
	Ladungsweise	Schnellladung	Ladung über Nacht	Betankung
Fahrzeug	Speicher	Batterie		Tank
	Antrieb	Elektromotor		
	Reichweite	faktisch unlimitiert	150 – max. 200 km	max. ca. 300 km
Auswirkungen	Erforderliche Infrastruktur	Ladestation(en), Stromzufuhr		H <sub>2</sub> -Tankstelle
	Restriktionen Betrieb	Evtl. Mehrbedarf Fahrzeuge		keine
	Fahrzeugkosten gegenüber Dieselbus	bis Faktor 2		bis Faktor 3

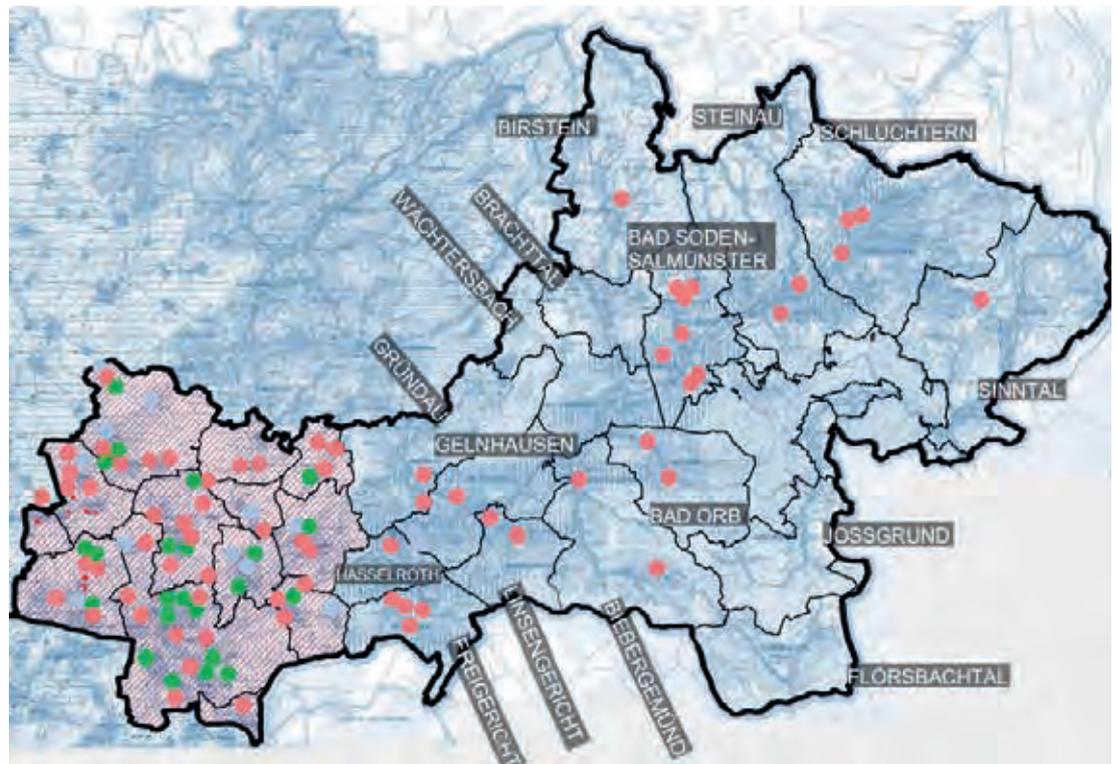
Abbildung 73: Übersicht über die unterschiedlichen Antriebsformen

## 8 Schienenverkehr im Main-Kinzig-Kreis

Der Ausbau und die Stärkung des Schienenverkehrs hat für den Main-Kinzig-Kreis als prosperierender Wohn- und Wirtschaftsstandort im östlichen Rhein-Main-Gebiet eine sehr hohe Bedeutung.

Für die Menschen im ländlichen Raum und in den Städten des Main-Kinzig-Kreises sind eine engere und verlässlichere Taktung sowie eine tiefere Verknüpfung aller Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr ein wichtiges Anliegen.

Mit Blick auf die zukünftige Siedlungsflächenentwicklung wird deutlich, dass der Main-Kinzig-Kreis über erhebliche Potentiale verfügt. Kurz- bis mittelfristig können zahlreiche neue Siedlungsflächen aktiviert werden, die bereits in den jeweiligen Bauleitplanungen der Kommunen ausgewiesen sind. Dies hat zur Folge, dass auch die Anzahl der täglichen Verkehrswege (für Wohnen, Arbeit und Freizeit) ansteigen werden und somit durch diese Zuwächse deutlich höhere Kapazitäten im ÖPNV vorzusehen sind.



Siedlungsflächenentwicklung im MKK, Analyse Potentiale

Quelle: Regionalplan Südhessen 2010, RegFNP 2017 sowie Regionales Entwicklungskonzept; AS+P, 2019

Von 732 ha Siedlungsflächenpotenzial sind

- ● bebaut/teilweise bebaut ca. 207 ha (mindestens Erschließung vorhanden)
- un bebaut ca. 525 ha

Grundlage: Luftbildanalyse mit Stand 2017

Zwar sind bereits heute und auch zukünftig alle wichtigen Ziele vom Kreisgebiet aus erreichbar, können jedoch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nicht immer als Direktverbindung angeboten werden. Teilweise sind auf den jeweiligen Verbindungen lange Umsteigezeiten zu verzeichnen.

Nicht nur für die täglichen Berufspendler sind schnelle und umsteigefreie Reiseverbindungen anzustreben, ein weiterer Fokus ist auf den nicht unerheblichen Freizeitverkehr zu richten, der in den Regionen Spessart und Kinzigtal mit steigender Tendenz zu verzeichnen ist.

Neben den Ausbaumaßnahmen auf der Kinzigtalbahn und auf der Niddertalbahn sind Modernisierungen in der bestehenden Schieneninfrastruktur unumgänglich, hier ist beispielhaft der Abschnitt Gelnhausen – Büdingen – Glauburg zu nennen. Werden die überfälligen Modernisierungen insgesamt richtig angegangen, schont das nicht nur die Umwelt über Jahrzehnte, es eröffnen sich darüber hinaus neue Chancen gerade im Bereich der Nahmobilität auf den letzten Metern zwischen Wohnstandort und Bahnhof.

Es gilt nun, hier über den Zeithorizont 2030 hinauszudenken, um mittel- bis langfristige Realisierungs- und Modernisierungsmaßnahmen für zukunftsweisende Schienenverbindungen aufzurufen, zu prüfen und diese gegebenenfalls als Projekte zu initiieren.

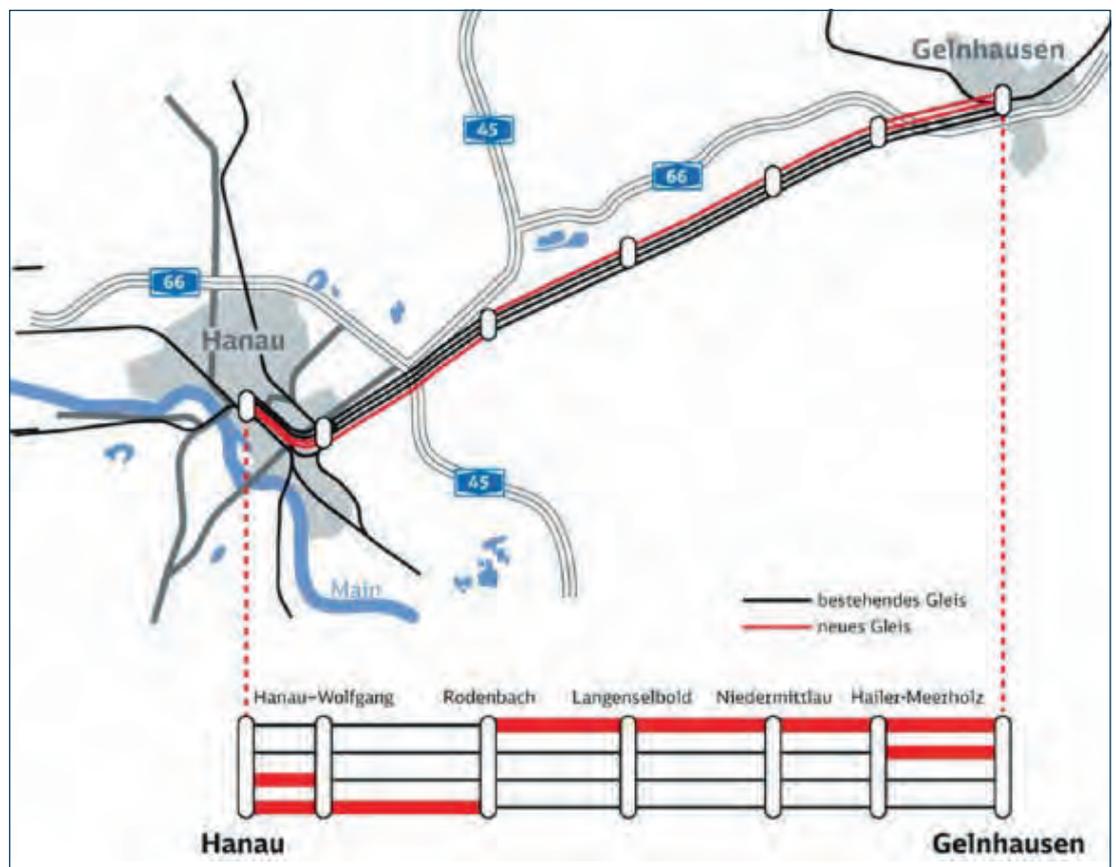
#### • **Deutschlandtakt 2030**

Der Deutschlandtakt 2030 steht für einen deutschlandweit abgestimmten Taktfahrplan. Der Zielfahrplan sieht einen Halbstundentakt auf den wichtigsten Verbindungen im Fernverkehr vor. Knoten sollen im Deutschlandtakt regelmäßig zu den Minuten 0, 15, 30 oder 45 bedient werden. Er beinhaltet sowohl den Schienenpersonennah- als auch den Fernverkehr. Der Deutschlandtakt dient als Grundlage für Planungen von Neubaustrecken und andere bahnbezogene Infrastrukturmaßnahmen. Die Umsetzung des Deutschlandtakts wird wesentliche Auswirkungen auf den regionalen und lokalen ÖPNV haben, hier gilt es, frühzeitig entsprechende Angebote zu koordinieren, um alle Relationen im Sinne eines zukunftsfähigen ÖPNV zu optimieren.

Spätestens nach Fertigstellung der Neubaustrecke Gelnhausen - Fulda gilt es nun, die Regionalbahnlinien Frankfurt-Wächtersbach stündlich nach Bad Soden-Salmünster durchzubinden und nicht, wie bisher geplant, nur einzelne Züge. Eine abschnittsweise Verdichtung zum 30 Minuten-Takt auf der Strecke Hanau-Friedberg auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten sollte ebenfalls Bestandteil dieses Vorhabens sein.

- **Aufwertung des Bahnhofs in Gelnhausen zum Fernverkehrshalt**

Das gemeinsame Ausbauprogramm von Bund und Bahn sieht vor, dass die bestehende Strecke der Kinzigtalbahn zwischen Hanau und Gelnhausen viergleisig ausgebaut wird, so dass Regional- und Fernverkehre in Zukunft jeweils auf eigenen Gleisen fahren können und sich nicht – wie heute – gegenseitig behindern. Bahnsteige und Gleisanlagen werden hierfür umgebaut, alle technischen Anlagen modernisiert. Die voraussichtliche Inbetriebnahme ist abschnittsweise vorgesehen und ab 2030 soll der gesamte Streckenabschnitt fertiggestellt sein.



Quelle: DB Netz AG

Die Kreisstadt Gelnhausen liegt am östlichen Rand des Verdichtungsraums Rhein-Main direkt an der Kinzigtalbahn, die Metropole Frankfurt am Main ist mit der Bahn ca. 45 km entfernt, dies entspricht einer Reisezeit von rund 40 min.

Entlang des Kinzigtals können gemäß den Festsetzungen des Regionalplans Südhessen zukünftig große Siedlungsflächenentwicklungen aktiviert werden, um die dort bestehende Nachfrage nach Wohnraum zu befriedigen.

Die Stellung Gelnhausens als Impulszentrum im Osten des Verdichtungsraums wird durch diese demographischen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen deutlich gestärkt, damit einhergehend muss hier auch die verkehrliche Infrastruktur ertüchtigt und weiterentwickelt werden. Erreichbarkeiten sind sowohl für Fernreisende als auch für Pendler zu verbessern, Reisezeiten sind zu verkürzen, gerade im Korridor zwischen Gelnhausen, Hanau und Frankfurt.

Für einige der zahlreichen Fernverkehrslinien, die auf dieser Strecke verkehren, ist daher ein Halt auch in Gelnhausen durchaus sinnvoll, diese Chance muss im Rahmen des Streckenausbau genutzt werden. Wie die Städte Friedberg im Norden, Limburg im Nordwesten oder Bensheim im Süden des Rhein-Main-Gebiets kann Gelnhausen durch die Einrichtung eines Fernverkehrshalts zukünftig das östliche Tor ins Rhein-Main-Gebiet sein. Viele umständliche Fahrten über den Frankfurter Hauptbahnhof können entfallen, wenn man bereits in Gelnhausen aus- oder umsteigen kann.

Nach dem Ausbau des Gleisfelds im Bahnhof Gelnhausen können durchgehende Züge grundsätzlich auf den schnellen (innen liegenden) Gleisen fahren, die haltenden Züge, seien es Regional- oder Fernverkehrszüge, können zum Halten über Weichen auf die jeweiligen äußeren Gleise geleitet werden, an denen die Bahnsteigkanten liegen.

Nach heutiger Einschätzung kann bereits ab 2030 mit der Eröffnung der viergleisigen Ausbaustrecke zwischen Hanau und Gelnhausen in der Kreisstadt ein Fernbahnhof realisiert werden. Dies eröffnet im 10 km – Einzugsbereich des Haltepunkts ca. 100.000 Einwohnern den direkten Zugang zu einem Fernverkehrshalt der DB AG oder anderer Betreiber.



- **Modernisierung der Niddertalbahn**



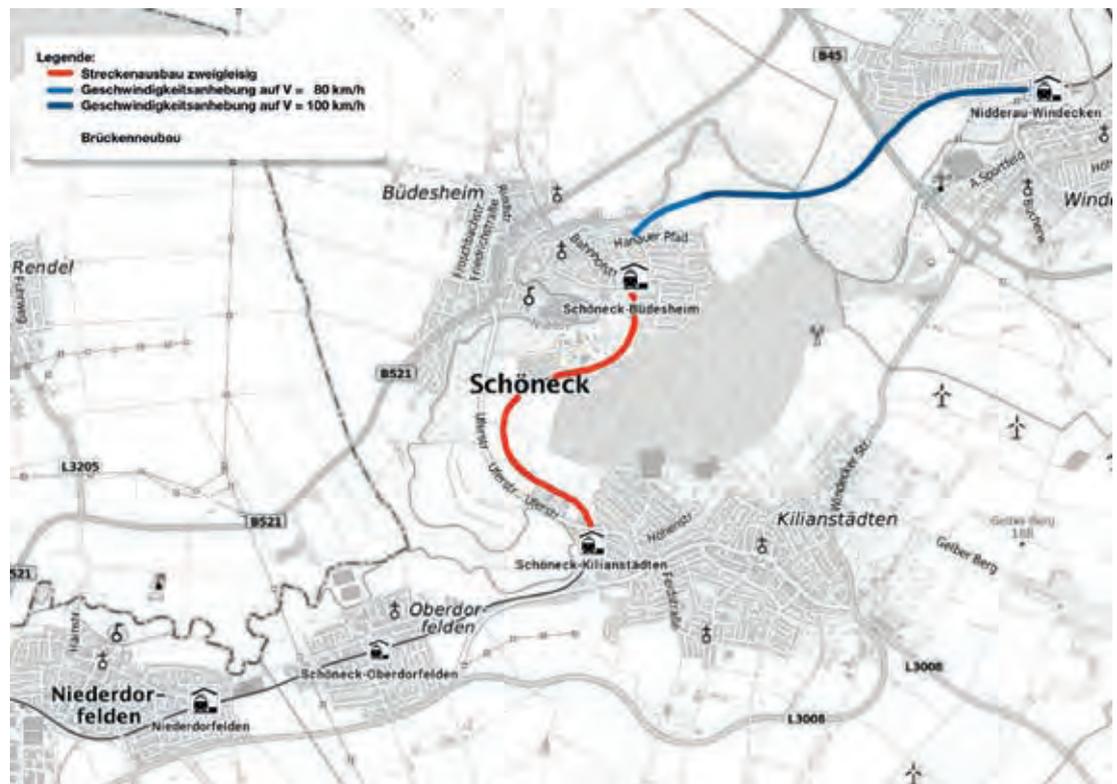
Bahnhof Nidderau Eichen mit Regionalbahnlinie RB 34

Die Niddertalbahn, im Volksmund auch „Stockheimer Lieschen“ genannt, erstreckt sich auf einer Länge von ca. 31 Schienenkilometern. Sie verbindet Bad Vilbel mit Glauburg-Stockheim und verknüpft die Bahnstrecken Frankfurt – Kassel (Main-Weser-Bahn) und Gießen – Gelnhausen (Lahn-Kinzig-Bahn).

Im Dezember 2012 erfolgte die Umstellung des größten Teils der Verkehrsleistungen auf Dieseltriebwagen der DB-Baureihe 642, überwiegend in Doppel- oder Dreifachtraktion.

Wegen der steigenden Fahrgastzahlen sehen die Planungen ab 2028 eine Ausweitung des derzeitigen stündlichen Verkehrsangebots in den Spitzenzeiten auf einen 15-Minuten-Takt und ansonsten auf einen 30-Minuten-Takt bis Bad Vilbel vor. Ein weiteres Ziel ist, zukünftig mehr Züge als heute über Bad Vilbel hinaus bis nach Frankfurt umsteigefrei durchzubinden.

Aufgrund von Kapazitätsengpässen im Frankfurter Hbf wird diese Forderung derzeit noch geprüft.



Planungen zur Niddertalbahn im Bereich des Main-Kinzig-Kreises

Im Rahmen des Gesamtprojekts „Ausbau und Elektrifizierung der Niddertalbahn“ konnte unter Mitwirkung der Anrainerkommunen sowie Vertretern der beiden involvierten Kreise (Wetterau und Main-Kinzig) bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie (2020) die perspektivische Elektrifizierung der derzeit noch eingleisigen Strecke erreicht werden. In den Abschnitten von Altstadt nach Höchst und von Büdesheim nach Kilianstädten ist außerdem der zweigleisige Ausbau der Strecke bis voraussichtlich 2028 geplant. Abschnittsweise soll die Schienenstrecke zudem für eine höhere Geschwindigkeit ertüchtigt werden. Es werden hierdurch langfristig Fahrtzeitgewinne von bis zu acht Minuten und Komfortverbesserungen durch weitere umsteigefreie Verbindungen erwartet. Dazu müssen jedoch auch Brücken, Bahnübergänge und Verkehrsstationen modernisiert werden. Weitere positive Nebeneffekte sind die höhere Streckenzuverlässigkeit sowie ein hoher Beitrag zum Umweltschutz.

Der Ausbau der Niddertalbahn ist Teil des Infrastrukturentwicklungsprogramms Frankfurt Rhein-Main plus, das von Bund, Land Hessen, Stadt Frankfurt, RMV und DB vorangetrieben wird.

Die Planungskosten für den Ausbau und die Elektrifizierung der Niddertalbahn werden vom Land Hessen übernommen. An der Finanzierung des Umbaus, dessen Kosten derzeit auf über 100 Millionen Euro geschätzt werden, wird sich der Bund beteiligen.

- **Nordmainische S-Bahn**



Bestehende S-Bahntrasse bei Frankfurt Oberrad (südmainisch)

Bei dem Bauvorhaben der Nordmainischen S-Bahn handelt es sich um eine zwischen der Stadt Frankfurt am Main und der Stadt Hanau geplanten S-Bahnstrecke. Hierbei sollen die östlichen Stadtteile Frankfurts, die Stadt Maintal und die westlichen Stadtteile von Hanau direkt an den Frankfurter Citytunnel und damit an die Frankfurter Innenstadt angebunden werden. Die Strecke wird hierfür zwischen Frankfurt (Main) Ost und Hanau Hauptbahnhof viergleisig ausgebaut und mit einem Tunnel an das bestehende S-Bahnnetz in der Station Frankfurt Konstablerwache angebunden. Zwei Gleise bleiben künftig nur der S-Bahn vorbehalten, zwei weitere Gleise sind für den Güter-, Regional- und Fernverkehr vorgesehen. Der zukünftige S-Bahn-Verkehr ersetzt die heutige Halte der Regionalbahn auf diesem Streckenabschnitt.

Erste Planungen wurden bereits 1985 aufgrund der stetig steigenden Fahrgastzahlen sowie Überlastungen des (südmainischen) S-Bahn-, Regional-, und Fernverkehrs in den Hauptverkehrszeiten in Richtung Frankfurt angestoßen. Das Planfeststellungsverfahren läuft seit 2014. Die Strecke ist in drei Planfeststellungsabschnitte (PFA) eingeteilt, die jeweils durch die Gemeindegrenzen der Stadt Frankfurt am Main, der Stadt Maintal sowie der Stadt Hanau voneinander abgegrenzt werden.



Geplanter Streckenverlauf der Nordmainischen S-Bahn

Quelle DB Netz AG <https://www.nordmainische-s-bahn.de/planfeststellungsverfahren.html>

Das Planfeststellungsverfahren ist mit Stand Juni 2021 noch nicht abgeschlossen, positive Bescheide werden in 2021 / 2022 erwartet. Voraussichtlich ab dem Jahr 2023 werden die Bauarbeiten der Hauptmaßnahmen beginnen, dennoch wird seitens der Deutschen Bahn mit einer Inbetriebnahme der S-Bahn auf der nordmainischen Strecke um das Jahr 2030 gerechnet.

### Bedeutung für den Main-Kinzig-Kreis

Die Umsetzung des Vorhabens wird zahlreiche Verbesserungen mit sich bringen. Allen voran eine barrierefreie Erschließung des Hanauer Hauptbahnhofs wie auch der anderen Stationen an der Strecke.

Seitens des Rhein-Main-Verkehrsverbundes wird auf der Strecke der Nordmainischen S-Bahn zwischen Hanau Hauptbahnhof und Frankfurt-Konstablerwache in der Hauptverkehrszeit ein 15-Minuten-Takt anstelle des 30-Minuten-Taktes der heutigen Regionalbahn vorsehen. Die Stationen Konstablerwache sowie Hauptwache werden ohne Umstieg erreichbar sein. Gleichzeitig ist ein Fahrtzeitgewinn von mindestens 9 min zu erwarten.

heute		Fahrzeitenvergleich (min)		Prognose	
RB 30-Min-Takt				S-Bahn 15-Min-Takt	
0:00		Hanau HBF		0:00	
0:03		Hanau West		0:02	
0:05		Hanau Wilhelmsbad		0:04	
0:08		Maintal Ost		0:07	
0:11		Maintal West		0:10	
0:14		F Fechenheim*		0:13	
0:18		Frankfurt Ost		0:17	
0:28	(1)	F Konstablerwache		(2)	0:19
0:29	(1)	F Hauptwache		(2)	0:20

(1) heute mit Umsteigen      \*heute: F Mainkur      (2) Direktverbindung

Fahrtzeitenvergleich Nordmainische S-Bahn

Die Forderungen seitens der Industrie- und Handelskammer, der Kreisverkehrsgesellschaft - stellvertretend für den Main-Kinzig-Kreis - sowie der Stadt Hanau sehen eine zügige Umsetzung des Projektes vor. Insbesondere soll eine Teilinbetriebnahme bereits fertiggestellter Abschnitte ermöglicht werden. Eine Prüfung der Verlängerung der S-Bahn bis zum Hanauer Stadtteil Wolfgang sowie zum neuen Quartier Pioneer Park ohne eine Angebotsverschlechterung des Regionalverkehrs ist ebenfalls Bestandteil des gemeinsamen Forderungskatalogs.

- **Konzeptidee des Ringverkehrs rund um Frankfurt mit Lückenschluss in Form einer weiteren Tangentialverbindung**



Regionaltangente Ost als Teil eines künftigen Frankfurter Schienenrings

Nähere Informationen zu den Schienenprojekten erhalten Sie auf der Internetseite [www.frmpius.de/projekte](http://www.frmpius.de/projekte).

Als Antwort auf die Kapazitätsengpässe im gesamten Rhein-Main-Gebiet und insbesondere rund um Frankfurt wird ein Schienenring für S-Bahnen oder vergleichbare Bahn-Produkte rund um Frankfurt gehandelt. Der geplante Schienenring soll neben der Regionaltangente West auch eine Südtangente und eine Osttangente umfassen. Dadurch soll der Frankfurter Hauptbahnhof entlastet und schnelle Verbindungen in die umliegenden Städte ermöglicht werden.

Wichtiger Bestandteil dieses Vorhabens ist die Entwicklung der Planungen für eine Regionaltangente Ost (RTO), die östlich von Frankfurt verläuft. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) beabsichtigt, gemeinsam mit dem Wetteraukreis und dem Main-Kinzig-Kreis eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben. Hierzu wurde ein Kooperationsvertrag unterzeichnet.

- **Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken**



Stillgelegte Schienenstrecke in Bad Orb.

Auf der Grundlage des Mobilitätsförderungsgesetzes fördert das Land Hessen die Baukosten für die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken, wenn die entsprechenden Fördervoraussetzungen vorliegen. Förderanträge im Einzelnen werden im Arbeitskreis der Aufgabenträger und des Landes Hessen „Potenzial stillgelegter Strecken“ (Arbeitskreis Reaktivierung) jedoch nicht behandelt, da diese Aufgabe gesetzlich der Verkehrsinfrastrukturförderbehörde – Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement zugeordnet ist.

Der Arbeitskreis trägt alle Sachstände und Informationen hinsichtlich des Reaktivierungspotentials von Eisenbahnstrecken zusammen und hat die so entstandene Bestandsaufnahme als Gesamtübersicht in Form eines Fortschreibungspapiers zur Verfügung gestellt.

Zur Prüfung eines Angebotskonzeptes und der Förderwürdigkeit von Reaktivierungsvorhaben beauftragen die Verkehrsverbünde (hier: RMV) und die jeweiligen Lokalen Nahverkehrsgesellschaften (hier: KVG Main-Kinzig) entsprechende Machbarkeitsstudien.

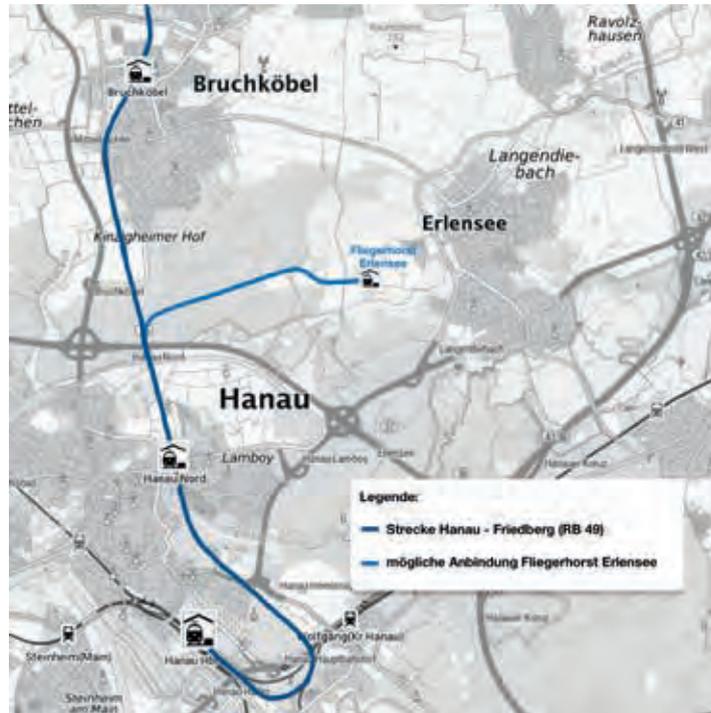
Im Main-Kinzig-Kreis wurden drei stillgelegte Streckenabschnitte für eine mögliche Reaktivierung identifiziert und im Bericht des Arbeitskreises „Reaktivierung zur Bestandsaufnahme für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen“ entsprechend nach Eignung klassifiziert:

- Hanau – Erlensee
- Wächtersbach – Bad Orb
- Jossa – Altengronau (Hessen) – Bad Brückenau – Wildflecken (Bayern),  
hier sind auf Bayerischem Gebiet große Abschnitte der Gleisanlagen rückgebaut  
und die Trassen werden anderweitig genutzt.

#### • **Hanau – Erlensee**

Der 5 km langen Strecke Hanau – Erlensee, die in das ehemals militärisch genutzte Areal „Fliegerhorst“ führt, wird „mittleres Potenzial“ zugesprochen. Bei diesem Gewerbegebiet handelt sich um die größte Konversionsfläche im Rhein-Main-Gebiet, mit einem Schwerpunkt auf Transport -und Logistiktutzung.

Im Jahr 2007 kam es zur Stilllegung des Gleisanschlusses, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Strecke in der Vergangenheit ausschließlich für den Güterverkehr genutzt wurde.



Obgleich die Gleise in einem guten Zustand sind, ist eine Ertüchtigung der Strecke für den SPNV mit einem abschnittswisen Neubau und ggf. einer Verlängerung in Richtung Stadtzentrum Erlensee, inklusive eines Stationsneubaus erforderlich.



Stillgelegte Schienenstrecke ehemaliges Kasernengelände Fiegerhorst

Es liegen bereits Gutachten aus den Jahren 2013 und 2016 zur Nutzung des Abschnitts für Schienenpersonenverkehr vor, deren Annahmen jedoch zwischenzeitlich veraltet sind. Der Streckenabschnitt soll noch im Jahr 2021 im Rahmen eines Gutachtens zur weiteren Entwicklung der Strecke Hanau - Friedberg - Hessen mit betrachtet werden.

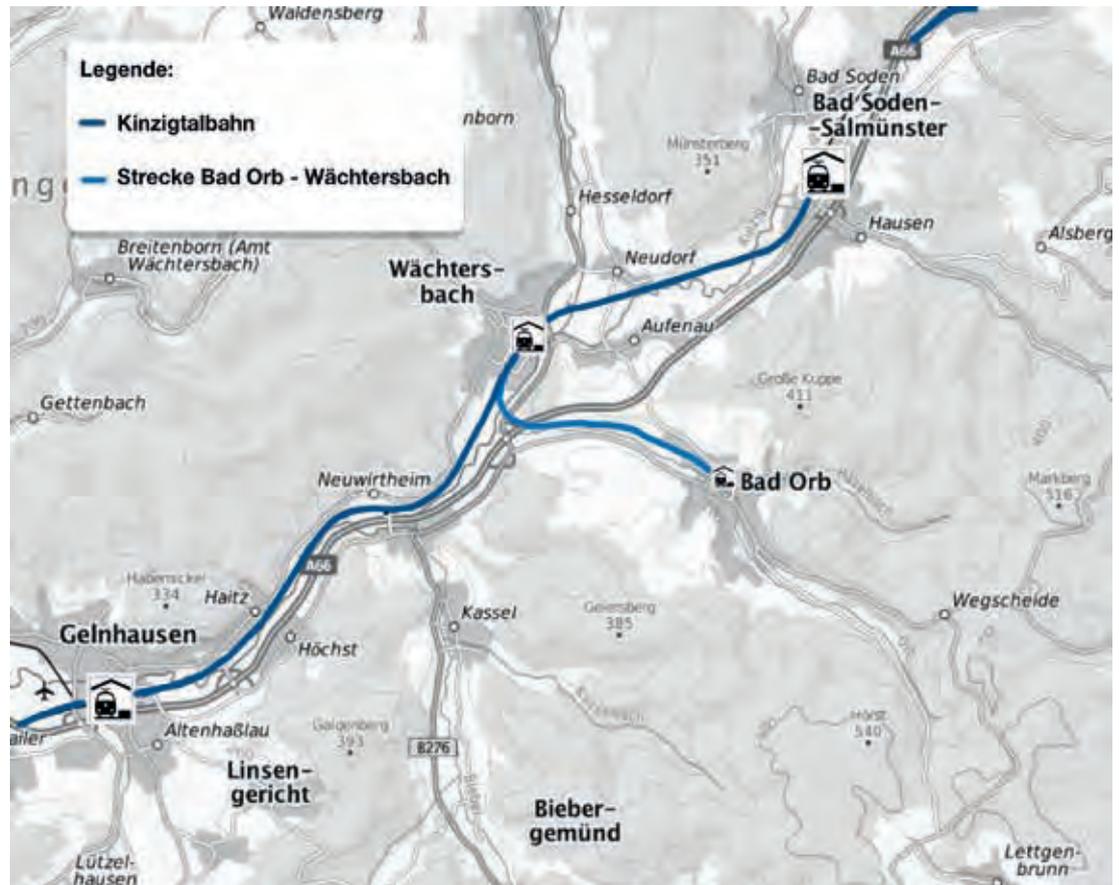
Die KVG wird die Strecke im neuen Nahverkehrsplan (NVP) im Rahmen der vorzuschlagenden Prüfaufträge aufnehmen.

#### • **Wächtersbach – Bad Orb**

Die 6,5 m lange Strecke Wächtersbach – Bad Orb könnte nach Ansicht des Arbeitskreises Reaktivierung über „geringes Potential“ verfügen und weist derzeit saisonalen Freizeitverkehr im ehrenamtlichen Betrieb auf.

Die Trasse dieser Strecke ist komplett erhalten, wird jedoch derzeit als Schmalspurbahn (600 mm) genutzt. Die Stilllegung des SNPV erfolgte 1995 aufgrund eines Unfalls am Bahnübergang ohne Verschulden der Bahn. Der Güterverkehr auf diesem Streckenabschnitt wurde bereits 1921 eingestellt.

Die Strecke wurde früher neben dem Tourismusverkehr (Kurgäste) insbesondere für den Schüler- und Berufsverkehr genutzt. Im Jahr 1974 wurden insgesamt 500.000 Fahrgäste verbucht.



Eine Reaktivierung dieses Streckenabschnittes für den SPNV wäre mit der Ertüchtigung des Oberbaus sowie mit weiteren Sicherungsmaßnahmen an den Bahnübergängen und der Anschaffung von Fahrzeugen verbunden. Des Weiteren sind die Planungen im Rahmen des Aus- und Neubaus der Kinzigtalbahn derart abzustimmen, dass eine Integration des Verkehrs in die Kinzigtalstrecke mit Anbindung im Bahnhof Wächtersbach möglich wird.



Endpunkt der stillgelegten Schienenstrecke in Bad Orb

### **Nächste Schritte:**

Bei positiver Bewerbung der Stadt Wächtersbach beim Wettbewerb Modellprojekt Smart Cities ist die Einbindung dieses Vorhabens in das zu erstellende Smart-City-Konzept geplant. Weiterhin sind Gutachten zur Prüfung der Reaktivierung der Strecke mit alternativen Antrieben ebenso wie in Form von automatisiertem Fahren vorgesehen. Auch eine Kombination von Personen- und Güterverkehr erscheint nach heutigem Kenntnisstand prüfenswert.

Die KVG wird die Strecke im neuen Nahverkehrsplan (NVP) im Rahmen der vorzuschlagenden Prüfaufträge aufnehmen.

- **Jossa – Altengronau (Hessen) – Bad Brückenau – Wildflecken (Bayern)**

Der Arbeitskreis Reaktivierung hat diese stillgelegte Strecke mit 2,4 km Länge des hessischen Streckenabschnitts sowie ca. 30 km Länge auf dem Bayer. Streckenabschnitt in die Kategorie „Strecken mit derzeit erheblichen Hindernissen für eine Reaktivierung“ mitaufgenommen.

Die Stilllegung des SPNV erfolgte im Jahr 1988, der Güterverkehr wurde im Jahr 2002 eingestellt. Die endgültige Stilllegung erfolgte 2005.

Im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV ist eine Reaktivierung der Strecke als Ziel nicht festgeschrieben. Der Regionalplan sieht lediglich die Sicherung der Teilstrecke Hessen vor.

## 9 Leitsätze zum Leitbild Mobilität

### 9.1 Leitsätze zur Mobilität

#### Vorbemerkung

Die folgenden Leitsätze formulieren die Ziele für eine umweltschonende Mobilität im Main-Kinzig-Kreis. Der Schwerpunkt liegt auf dem ÖPNV und seinen sinnvollen Kooperationen. Die Leitsätze umreißen für die verantwortlichen Entscheidungsträger beim Kreis und bei den Kommunen die wesentlichen Stoßrichtungen für die künftigen Fahrgäste und Nutzenden.

Die Aussagen beziehen sich auf den Zielhorizont von 2035, d. h. auf einen überblickbaren Zeitraum und auch auf die Umsetzung des derzeit im Entwurf befindlichen Deutschland-Taktes der Bahn.

#### Leitsätze zur Mobilität – das übergeordnete Motto

**Der Main-Kinzig-Kreis setzt auf eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität.**

Wir unterstützen die Bewohnerinnen und Bewohner in ihren Mobilitätsbedürfnissen und bieten ihnen Anreize, diese umweltfreundlich umzusetzen.

#### Die Leitsätze – in fünf Themen

1. Das Leitbild will folgenden **Prozess in Bewegung** setzen:



##### → Ausrichten

auf eine **nachhaltige Mobilität** hinsichtlich Umwelt (im Sinn des Klimaschutzes), Wirtschaft und Gesellschaft

##### → Verfolgen

der Kaskade der **drei »V«** zum **Verkehr**

- Vermeiden
- Verlagern
- Verträglicher machen

##### → Unterstützen

einer gezielten Wahl des jeweils **zweckmäßigsten Verkehrsmittels**, im Zusammenhang von Raum, Fahrtzweck, Weglänge und Angebot

Als konkrete **Stoßrichtungen** heißt dies:

##### → Priorisieren

des **Ausbaus** von Angeboten und Infrastrukturen der umweltschonenden und verträglichen Verkehrsmittel

##### → Steigern

der **Anteile** von Nahmobilität und ÖPNV am Gesamtverkehr

## 2. Für die Nahmobilität heißt dies:



### → Fördern

der **Nahmobilität** zu Fuß und mit dem Fahrrad, im nahen Umfeld, in der Kommune oder als Zubringer zu Bahn und Bus

### → Aufwerten

des **öffentlichen Raums**, auch mit einer geschickten Aufteilung der zur Verfügung stehenden Flächen, zugunsten attraktiver Wege, sicherer Routen und angenehmer Aufenthaltsbereiche

## 3. Für den öffentlichen Personen-Nahverkehr heißt dies:



### → Auf- und Ausbauen

- eines **verständlichen** und **qualitätsvollen ÖPNV**
- von durchgängig **abgestimmten** und **zuverlässigen** Transportketten Nahmobilität – Bus – Bahn

### → Ausnutzen

der vorgesehenen **Infrastrukturausbauten** der **Schiene** (Aus- und Neubaustrecken) schrittweise auch für die Aufwertung und den Ausbau des Angebots im und für den Kreis, insbesondere

- zu einem konsequenten 30-Min.-Takt auf der Kinzigtalachse, auch als noch stärkeres »Rückgrat« für den Bus
- zu einer Stärkung des Fernverkehrshalts Hanau
- zu einer Anbindung auch der Kreisstadt Gelnhausen an den Fernverkehr

### → Gestalten

von einfachen **Netzen** und **Angeboten** beim Bus, abgestützt auf

- die vier raumplanerischen Räume im Land (gem. Entwurf des Landesentwicklungsplans 2020)
- die drei formulierten verkehrlichen Zielsetzungen für den ÖPNV (sozial-, umwelt- und verkehrspolitisch)
- drei Angebotsstufen mit differenziertem Fahrplanangebot

### → Ergänzen

des ÖPNV im ländlichen Raum mit alternativen Mobilitätsformen (z. B. On-Demand-Systeme)

### → Vereinheitlichen

des Erscheinungsbilds des ÖPNV in der Information, bei den Fahrzeugen und bei den Haltestellen

### → Prüfen

von klimaneutralen Antrieben sowie innovativen Betriebsformen mittels Testläufen (z. B. automatisiertes Fahren auf isolierten Bahnstrecken)

#### 4. Für den motorisierten Individualverkehr heißt dies:



##### → Lenken

des **motorisierten Individualverkehrs** zugunsten

- der Funktionsfähigkeit des Netzes (insbesondere auch für den Wirtschaftsverkehr)
- einer verträglicheren Abwicklung

##### → Vernetzen

des MIV an geeigneten Schnittstellen vor allem im **ländlichen Raum** mit schnellen ÖPNV-Angeboten in die Zentren und/oder alternativen Mobilitätsformen

#### 5. Der Main-Kinzig-Kreis und seine Kommunen verfolgen in Zukunft gemeinsam:



##### → ein Planen

mit Priorität auf einen möglichst **großen Kreis** von (potenziellen) Nutzenden bzw. Fahrgästen

##### → ein Abbauen

der heute vielfachen **»Hürden«**:

Dies wird den Zugang und die Benutzung vereinfachen, im Sinne eines umfassenden Verständnisses von »barrierefrei«.

##### → ein Umsetzen

von baulichen und betrieblichen **Maßnahmen**:

Zur Verbesserung der Nahmobilität, für zuverlässige Fahrten mit dem Bus sowie zur Sicherstellung zeitgemäßer und angenehmer Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln.

#### 9.2 Wie geht es weiter?

Das vorliegende Leitbild Mobilität steckt den Rahmen und die »Leitplanken« für die weitergehenden Diskussionen und Aufträge ab. Im Vordergrund stehen drei Bereiche

- Die Erarbeitung des neuen **Nahverkehrsplans**, der Mitte des Jahres 2021 ausgeschrieben wird.
- Die konkrete Formulierung der Pflichtenhefte für verschiedene **Prüfaufträge**, die grundsätzlich auch parallel zu der Erstellung des Nahverkehrsplans begonnen und durchgeführt werden können.
- Die konkrete Bearbeitung von **Abstimmungsthemen** zwischen Kreis und Kommunen: Was soll weiterhin oder künftig verstärkt durch den Kreis für alle Kommunen einheitlich konzipiert und umgesetzt werden?
- Dazu gehört etwa das Thema der Aushangfahrpläne: Sollen sie weiterhin in sehr unterschiedlichen Formen Aufgabe der Verkehrsunternehmen sein, mit dem Problem, dass kein einheitlicher Auftritt vorhanden ist?  
Und: Sollen die Haltestellen, für die heute die Kommunen verantwortlich sind, zugunsten eines einheitlichen Erscheinungsbilds in die Aufgabenzuständigkeit der KVG Main-Kinzig übergehen?

### 9.3 Prüfaufträge

#### Thema Infrastruktur

- Bahnhöfe und Umsteigepunkte:  
Einfache und kurzfristige Maßnahmen zur Aufwertung (z. B. Wegführung, Beleuchtung, Einsehbarkeit ...)
- Zweckmäßige Standards und Standorte für P & R (in Abhängigkeit der Lage und des ÖPNV-Angebots)
- Standards und Konzept für den Ausbau der B & R-Anlagen
- Anpassung des Bahnhofs Gelnhausen im Hinblick auf eine Anbindung im Schienenfernverkehr

#### Thema Netz und Angebot

- Konzept zur Abstimmung von Regional- und Stadtbussen auf Gemeinschaftskorridoren in die Zentrumsorte (Haltestellenbedienung, Information, Anzeigen)
- Künftige Anbindung des MKK in Gelnhausen an den Fernverkehr, mit der entsprechenden Anpassung der Infrastruktur

#### Thema Angebots- und Betriebsformen

- Einsatzmöglichkeiten von ergänzenden Bedarfsangeboten (»On-Demand-Verkehr«) des ÖPNV in urbanen Bereichen
- Neue Angebote für den Freizeitverkehr, namentlich mit dem Rad (Beispiel »Vulkan-Express«)
- Kombination von Bus und Lieferdiensten im ländlichen Raum
- Wiederinbetriebnahme von aufgelassenen Eisenbahnstrecken; beispielsweise mit automatisiertem Betrieb

#### Fahrzeuge und Antrieb

- Zweckmäßige Einsatzmöglichkeiten von Fahrzeugen mit umweltschonenden und »emissionsfreien« Antrieben; Abgleich mit zukünftigen Netzkonzeptionen

#### Information und Außenwirkung

- Klärung und Festlegung der Zuständigkeiten für die standortgebundene und digitale Informationen (einheitliche Fahrplandarstellung, Standards für Haltestellenausrüstung, Unterhalt)
- Lesbare Netzpläne
- Einheitliches Erscheinungsbild der Fahrzeuge

Mit einer ersten Einschätzung nach Zeithorizont ergibt sich:

Prüfaufträge	Zuständigkeit				Behandlung			Fristen			
	Land	RMY	MKK	KVG	Komm.	Abst.	Stude.	NVP	kurz	mittel	lang
<b>Infrastruktur</b>											
Bahnhöfe und Umsteigepunkte: Kurzfristige Aufwertungsmaßnahmen		■	■	■	■	■		■	●		
Ausbau Bike&Ride: Konzept und Standards		■	■		■			■	●		
Park&Ride: Standorte und Standards (mit DB)		■		■	■			■	●		
<b>Netz und Angebot</b>											
Fernverkehr Bahn: Anbindung des MKK an Neu- und Ausbaustrecken			■	■			■	■		●	
Gemeinschaftskorridore: Abstimmung von städtischen und regionalen Linien				■	■	■		■	●		
<b>Angebots- und Betriebsformen</b>											
Ergänzende Bedarfsangebote («On Demand»): Einsatzmöglichkeiten in urbanen Bereichen		■		■			■	■			
Freizeitverkehr (v.a. Rad): Neue Angebote			■	■			■				
Liefersdienste im ländlichen Raum: Kombination mit dem Bus				■			■			●	
Aufgehobene Eisenbahnstrecken: Wiederinbetriebnahme mit automatisiertem Betrieb	■			■			■	■		●	
<b>Fahrzeuge und Antrieb</b>											
Emissionsfreie Antriebe: Zweckmassige Einsatzmöglichkeiten von Fahrzeugen		■		■			■	■	●		
<b>Information</b>											
Haltestellen: Standards für Ausstattung und Unterhalt		■		■	■		■	■	●		
Netz und Fahrpläne: Standards für Darstellung und Lesbarkeit		■		■			■	■	●		
Fahrzeuge: Standards für Ausstattung und Erscheinungsbild		■		■			■	■	●		

Abbildung 74: Prüfaufträge

## 10 Abkürzungsverzeichnis

- Abst. = Abstimmung
- App = Applikation, Anwendungssoftware
- AS+P = Albert Speer + Partner GmbH
- AST = Anruf-Sammeltaxi
- B & R = Bike and Ride (Radfahren und Reisen)
- BB = Seite 40
- BÜ = Bahnübergang
- CH = Schweiz
- CO<sub>2</sub> = Kohlendioxid
- DB AG = Deutsche Bahn AG
- dipl. = diplomiert
- DLR = Dünn besiedelter ländlicher Raum
- E-Antrieb = Elektroantrieb
- ETH = Eidgenössische Technische Hochschule
- EU = Europäische Union
- EW = Einwohner
- FH = Fachhochschule
- H<sub>2</sub> = Wasserstoff
- Ha = Hektar
- Hb = Hauptbahnhof
- HU = Hanau, Stadt
- Ing. = Ingenieur
- km = Kilometer
- Komm. = Kommunen
- KVG = Kreisverkehrsgesellschaft
- HVR = Hochverdichteter Raum
- LEP = Landesentwicklungsplan

- LVR = Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen
- lic. = Lizenziat
- Min. = Minuten
- MIV = Motorisierter Individualverkehr
- MKK = Main-Kinzig-Kreis
- NVP = Nahverkehrsplan
- O -Bus = Oberleitungsbus
- ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr
- ÖV = Öffentlicher Verkehr
- P & R = Park and Ride (Parken und Reisen)
- phil. = Philosophie
- PFA = Planfeststellungsabschnitte
- PKW = Personenkraftwagen
- RB = RegionalBahn
- RE = RegionalExpress
- RegFNP = Regionaler Flächennutzungsplan
- RMV = Rhein-Main-Verkehrsverbund
- RTW = Regionaltangente West
- RTO = Regionaltangente Ost
- RTS = Regionaltangente Süd
- RVBW = Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen
- S-Bahn = Schnellbahn oder Stadtschnellbahn
- SP = Spessart, gemeindefreies Gebiet
- SPNV = Schienenpersonennahverkehr
- SVI = Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
- SWOT = Stärken-/Schwächen-/Chancen-/Risikolenalyse
- U-Bahn = Untergrundbahn oder Untergrundschnellbahn
- VR = Verdichteter Raum



Herausgeber

**Kreisverkehrsgesellschaft  
Main-Kinzig mbH**

Nürnberger Straße 41 · 63450 Hanau

Telefon: 06181-9192-0

Telefax: 06181-9192-151

E-Mail: [info@kvg-main-kinzig.de](mailto:info@kvg-main-kinzig.de)





### **3 Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung**



KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig

# Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Oktober 22



## Impressum

**Auftraggeber:**



**KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig**

KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig mbH  
Nürnberger Straße 41  
63450 Hanau  
<https://www.kvg-main-kinzig.de>

**Bearbeitung durch:**



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04  
[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de), [www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)  
Maik Bock M. Sc., Jule Engelmann M. Sc., Dipl.-Geograph Frank Büsch, Dipl.-Ing. Felix Kühnel M. Sc.

Stand: 14.10.22

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>Impressum .....</b>	<b>0</b>
<b>Inhaltsverzeichnis.....</b>	<b>1</b>
<b>Vorgehensweise .....</b>	<b>2</b>
<b>Auswertung der digitalen Onlinekarte .....</b>	<b>3</b>
Allgemeine Auswertung.....	3
Allgemeines .....	5
Infrastruktur und Ausstattung .....	8
Liniennetz und Fahrplan .....	12
Ticket, Tarif, Service .....	18
Umstieg.....	22
<b>Auswertung des Fragebogens .....</b>	<b>27</b>
Demografische Daten .....	27
Verkehrsmittelnutzung .....	30
Bewertung des ÖPNV-Angebotes .....	36
Verbesserungswünsche .....	38
<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>42</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>43</b>

## Vorgehensweise

Für den Main-Kinzig-Kreis wird derzeit der Nahverkehrsplan neu aufgestellt, der die Vorgaben aus dem kreisweiten Mobilitätsleitbild berücksichtigt. Wesentlicher Bestandteil im Erarbeitungsprozess stellt die Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger dar.

Die aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgt in der Phase der Bestandsanalyse. Über eine digitale „Ideenkarte“ sowie einen online bereitgestellten Fragebogen bestand auf der Website <https://www.mobil-zukunft-mkk.de/> im Zeitraum vom 24. März 2022 bis 20. Mai 2022 die Möglichkeit Anregungen, Ideen, Wünsche und Kritikpunkte einzubringen.

Über die interaktive Karte des „Ideenmelders“ konnten Anregungen, Wünsche sowie Ideen aber auch Kritik angebracht sowie punktuell oder linear verortet werden und den Kategorien Allgemeines, Infrastruktur und Ausstattung, Liniennetz / Fahrplan, Ticket, Tarif, Service sowie Umstieg zugeordnet werden. Darüber hinaus war es den Teilnehmenden möglich, auf bereits eingetragene Ideen-/ Kritikpunkte Stellung zu nehmen. Dies erfolgte in Form eines Kommentars oder durch eine „gefällt mir“ oder „gefällt mir nicht“-Bewertung der jeweiligen Ideen.

Der Fragebogen, welcher gesondert und unabhängig vom „Ideenmelder“ ausgefüllt werden konnte, beschäftigt sich mit dem Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden und ermöglicht Ihnen, das bestehende ÖPNV-Angebot zu bewerten sowie Schwerpunkte und Wünsche für die Entwicklung des künftigen ÖPNV-Angebotes zu benennen. Über Single- und Multiple-Choice-Verfahren sowie freie Texteingaben konnten die Teilnehmenden Ihre Antworten eingeben.

In der nachfolgenden Dokumentation sind die Antworten und die Vielzahl der eingegangenen Ideen und Beiträge zusammengefasst. Diese umfasst im Bereich des „Ideenmelders“ sowohl eine Gesamt- als auch eine Einzelauswertung der jeweiligen Kategorien, wobei die Einträge mit den meisten „Gefällt mir“-Stimmen je Kategorie unverändert in anonymisierter Form aufgelistet sind.

Die eingetragenen Wünsche und Ideen dienen zusammen mit weiteren Schritten der Bestandsanalyse als Grundlage zur Ableitung eines Maßnahmenkonzeptes. Die Datensätze mit allen Ideen und Kommentaren werden darüber hinaus der KVG MKK zur Verfügung gestellt.

Anregungen der Teilnehmenden werden im Wortlaut ohne Anpassungen Ausdruck und Grammatik zitiert.

## Auswertung der digitalen Onlinekarte

### Allgemeine Auswertung

Insgesamt wurden während des einmonatigen Beteiligungszeitraums **545 Ideen** eingetragen. Diese konnten durch ein „Like“ Zustimmung bzw. durch ein „Dislike“ Ablehnung erhalten. Dadurch wurden **4.290 Reaktionen** erreicht. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Beteiligung **37 E-Mails** von Bürgerinnen und Bürgern mit Ideen eingebracht.

In Abbildung 1 wird die prozentuale Verteilung der einzelnen Ideen nach den unterschiedlichen Themenfeldern dargestellt. Mit 261 Ideen wurden die meisten Anmerkungen zur Kategorie Liniennetz und Fahrplan abgegeben, gefolgt von 248 Ideen zu Infrastruktur und Ausstattung, 27 Ideen zum Thema Umstieg, 26 Ideen mit Bezug zu Ticket, Tarif und Service, sowie 20 allgemeine Ideen.

Abbildung 1: **Anzahl der Ideen nach Kategorien in %**  
(Quelle: Eigene Darstellung)

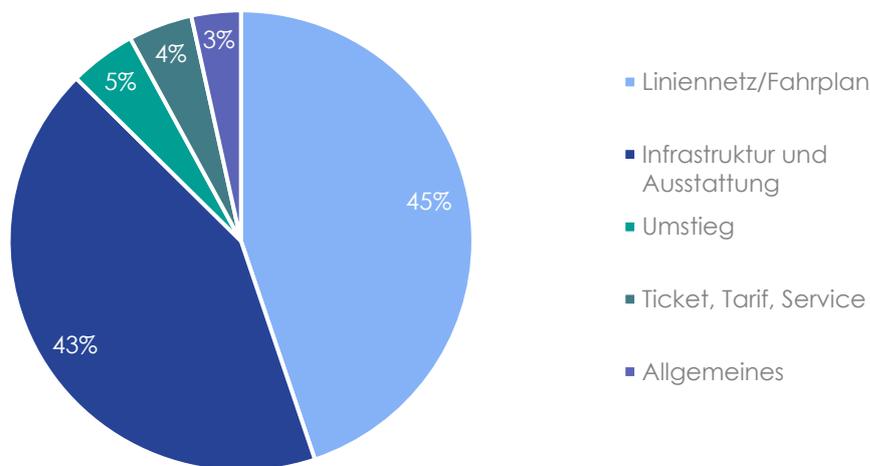
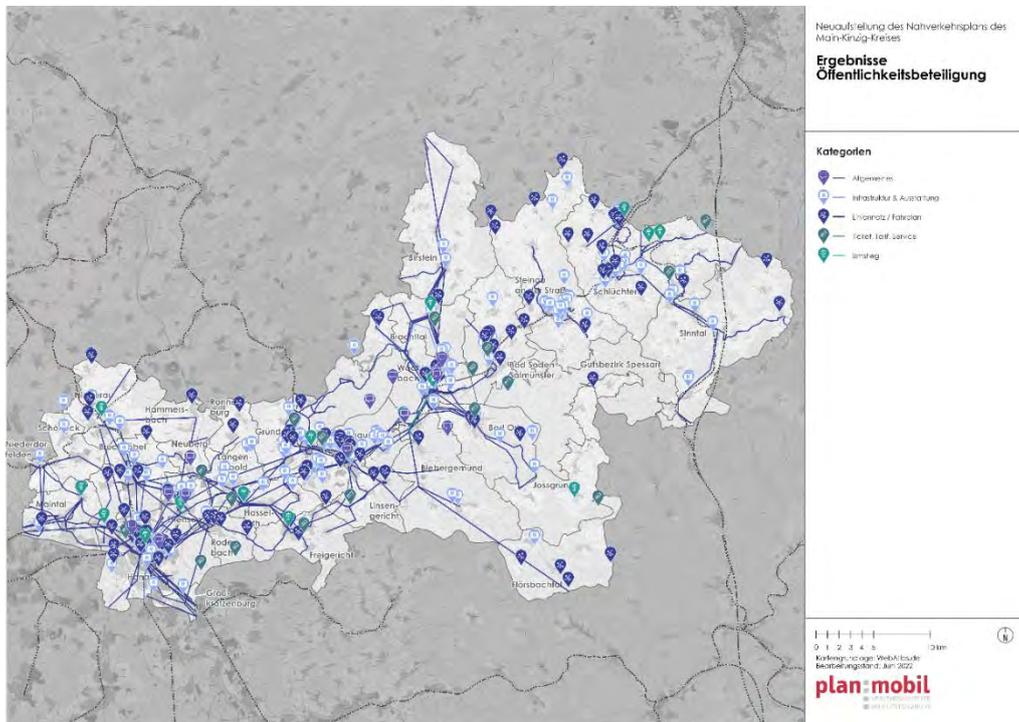


Abbildung 2 zeigt die 582 Ideen durch die Bürgerinnen und Bürger verortet im Kreis. Zusätzlich zu punktuellen Eintragungen konnten die Bürgerinnen und Bürger Linien bzw. Verbindungen einzeichnen oder Ideen ohne konkrete Verortung eintragen. Ein räumlicher Schwerpunkt der Rückmeldung lässt sich vor allem im südwestlichen Kreisgebiet und in der Stadt Hanau feststellen. Viele Ideen wurden entlang der Ost-West-Schienenachse durch den Kreis markiert.

Im ländlicheren Südosten des Kreises in den Gemeinden Flörsbachtal, Jossgrund, Biebergemünd, Sinntal und dem Gutsbezirk Spessart gingen

weniger Ideen und Rückmeldungen ein, ebenso für Birstein als nördlichster Gemeinde.

Abbildung 2: **Gesamtübersicht der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung**  
(Quelle: Eigene Darstellung)

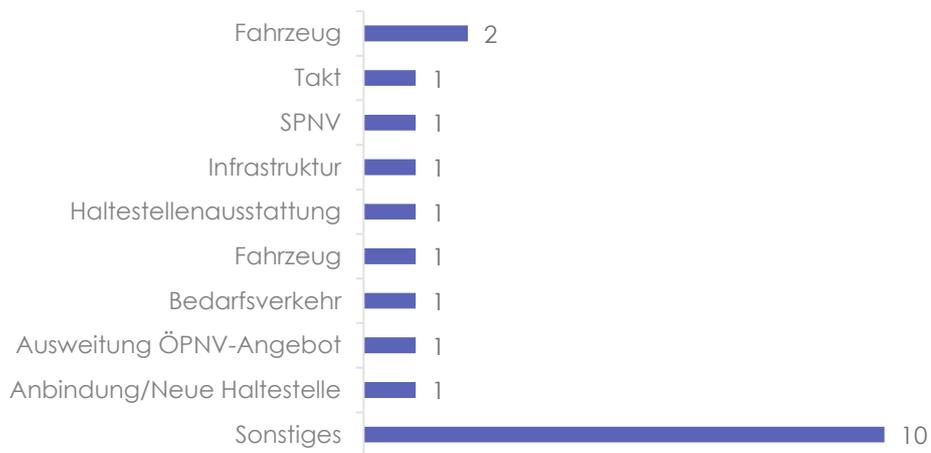


Nachfolgend sind die Rückmeldungen nach den abgefragten Kategorien zusammengefasst:

- Allgemeines
- Infrastruktur und Ausstattung
- Liniennetz / Fahrplan
- Ticket, Tarif, Service
- Umstieg



Abbildung 4: **Themen der allgemeinen Anmerkungen**  
(Quelle: Eigene Darstellung)



Die Auswertung der einzelnen Anmerkungen/Ideen erfolgt anhand der Zuordnung zu Unterkategorien (siehe *Abbildung 4*). Es ist dabei zu berücksichtigen, dass pro Anmerkung / Idee teils mehrere Themen angesprochen wurden.

Im Falle der allgemeinen Themen decken die Rückmeldungen ein sehr breites Feld ab, das von EC-Kartenzahlung bis zum Wunsch nach dauerhafter Verstärkung der Beteiligung reicht.

In der nachfolgenden Tabelle 1 sind die Top-5 der Ideen zu allgemeinen Themen mit den meisten „Likes“ aufgelistet.

Tabelle 1: **Top-5-Ideen Allgemeines**

(Quelle: Eigene Darstellung)

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
1	Man sollte die EC-Kartenzahlung in den Bussen ermöglichen. Die städtische Nahverkehrsgesellschaft traffiQ in Frankfurt ist bereits Vorreiter in der Region und führt das bargeldlose Bezahlen bis Ende April 2022 ein. Das geht auch im MKK.	24	0	Kreisweit
2	Beliebte Radwegeabkürzung zum Bahnhof, eine Beleuchtung wäre hier kurz- und langfristig sicher hilfreich, auch wenn der Weg besser ausgebaut werden sollte.	24	0	Wächtersbach (B276 parallel zur Kinzigtalbahn)
3	Einen Durchgang schaffen zum Pioneer Park	18	1	Wolfgang
4	Man sollte diese Bürgerbeteiligung regelmäßig alle 2-3 Jahre ermöglichen, die Anforderungen der Fahrgäste und der Technik ändern sich mit der Zeit.	16	0	Kreisweit
5	Gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Steinau Bhf – Steinau Teufelshöhle	14	0	Steinau

## Infrastruktur und Ausstattung

248 Einträge erfolgten zu Infrastruktur und Ausstattung. Das entspricht einem Anteil von 43% aller Beiträge und somit fast der Hälfte des Rücklaufs. Dabei wurden die eingebrachten Ideen mit

- 1518 Likes sowie
- 138 Dislikes bewertet und
- erhielten 104 Kommentare.

Räumlich verteilen sich die Rückmeldungen im gesamten Kreisgebiet. In den Zentren, wo mehr Infrastrukturen gebündelt sind, konzentrieren sich Rückmeldungen vor allem mit Bezug zum Bestand.

Abbildung 5: **Ideen und Kritik zu Infrastruktur und Ausstattung**  
(Quelle: Eigene Darstellung)

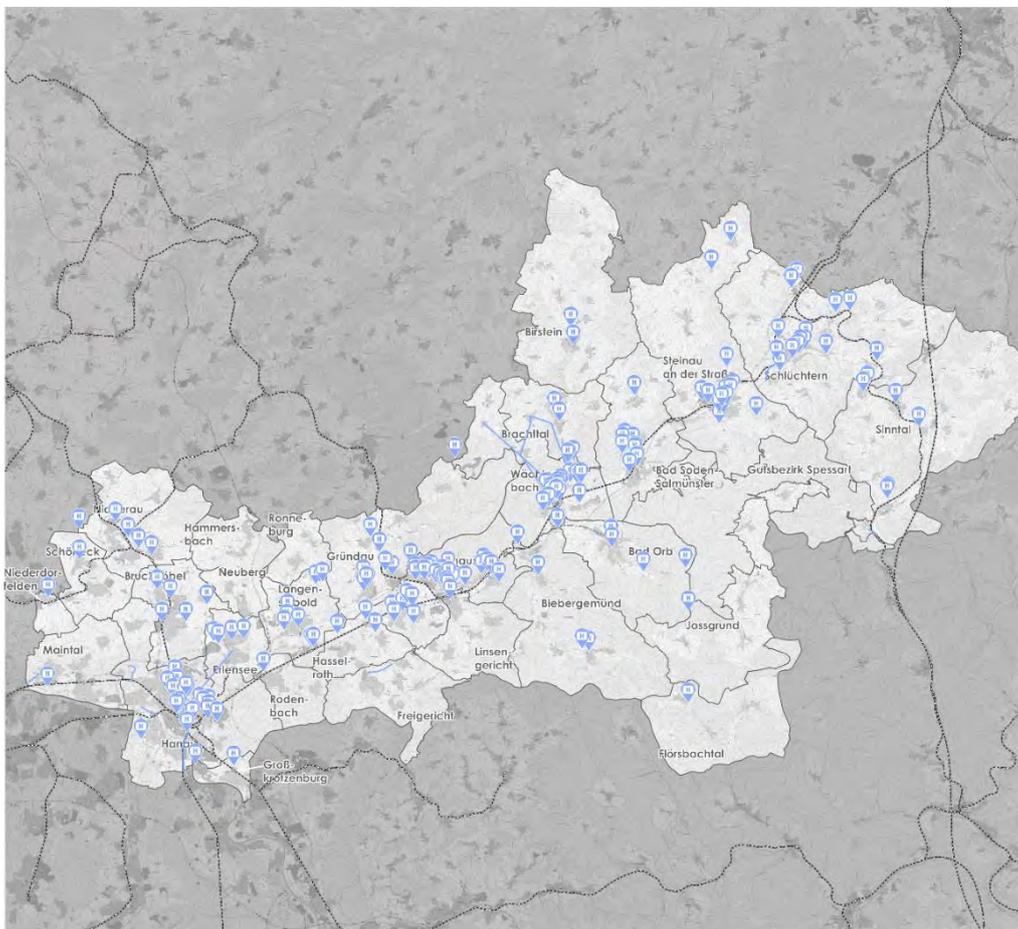
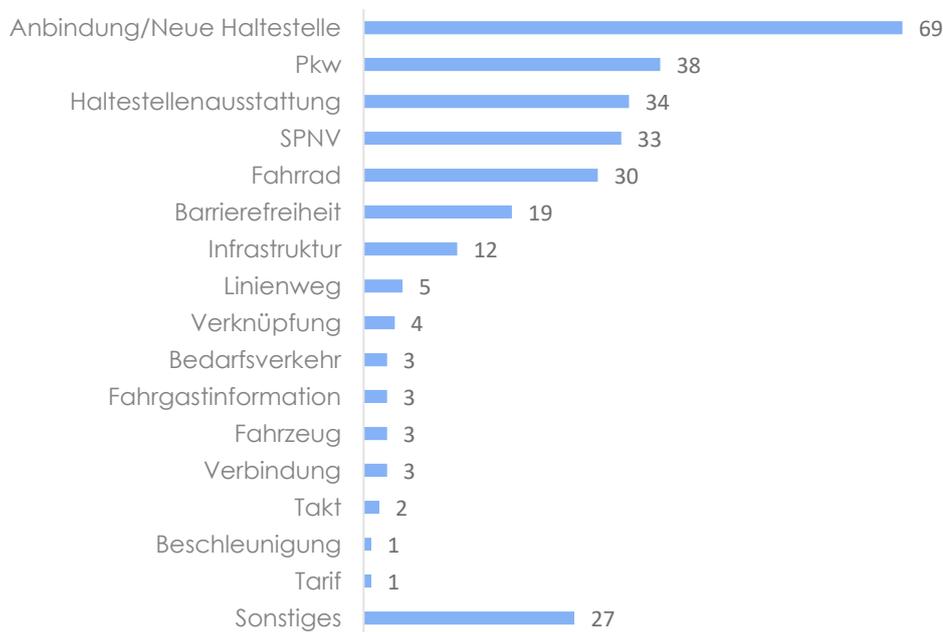


Abbildung 6: **Themen der Anmerkungen zu Infrastruktur und Ausstattung**  
(Quelle: Eigene Darstellung)



Die Beiträge im Handlungsfeld Infrastruktur und Ausstattung wurden in Unterkategorien gebündelt. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass pro Anmerkung/ Idee teils mehrere Themen angesprochen wurden. Die Kernthemen in den Unterkategorien waren:

■ **Anbindung/Haltestelle (69 Beiträge):**

Die mit Abstand meisten Rückmeldungen im Bereich Infrastruktur bezogen sich auf den Wunsch nach der Schaffung neuer Haltestellen.

■ **PKW (38 Beiträge):**

Im Themenbereich PKW beziehen sich nahezu alle relevant bewerteten Maßnahmen auf die Errichtung von E-Ladesäulen. Auch die Einrichtung von Sharing-Angeboten wurde gewünscht.

■ **Haltestellenausstattung (34 Beiträge):**

Die Schaffung von Überdachungen als Schattenspender und Regenschutz sowie die komfortablere und ästhetischere Gestaltung von Haltestellen sind dominierende Themen.

■ **SPNV (33 Beiträge):**

Verschiedenste Vorschläge wurden hierzu eingebracht, unter anderem zur Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene zur Entlastung der Straße. Vielfach wurde die Errichtung neuer Bahnhaltunkte angeregt.

■ **Fahrrad (30 Beiträge):**

Bezüglich der Radinfrastruktur wurde neben Radwegeverbindung mehrfach die Errichtung öffentlicher Fahrradreparaturstationen sowie die Schaffung von Stellplätzen und abschließbaren Boxen gefordert.

■ **Barrierefreiheit (19 Beiträge):**

Hier wurde insbesondere Verbesserungsbedarf an Bahnhöfen gesehen, aber auch Bushaltestellen wurden benannt.

Die drei meistgeliketen Einträge beziehen sich auf die Schaffung neuer Bushaltestellen, wovon die beiden am häufigsten mit einem „Like“ versehenen Einträge eine Erschließung des Heraeus-Werks fordern.

In der nachfolgenden Tabelle 2 sind die Top-10 der Ideen zum Themenfeld Infrastruktur und Ausstattung mit den meisten „Likes“ aufgelistet.

Tabelle 2: **Top-10-Ideen zu Infrastruktur und Ausstattung**

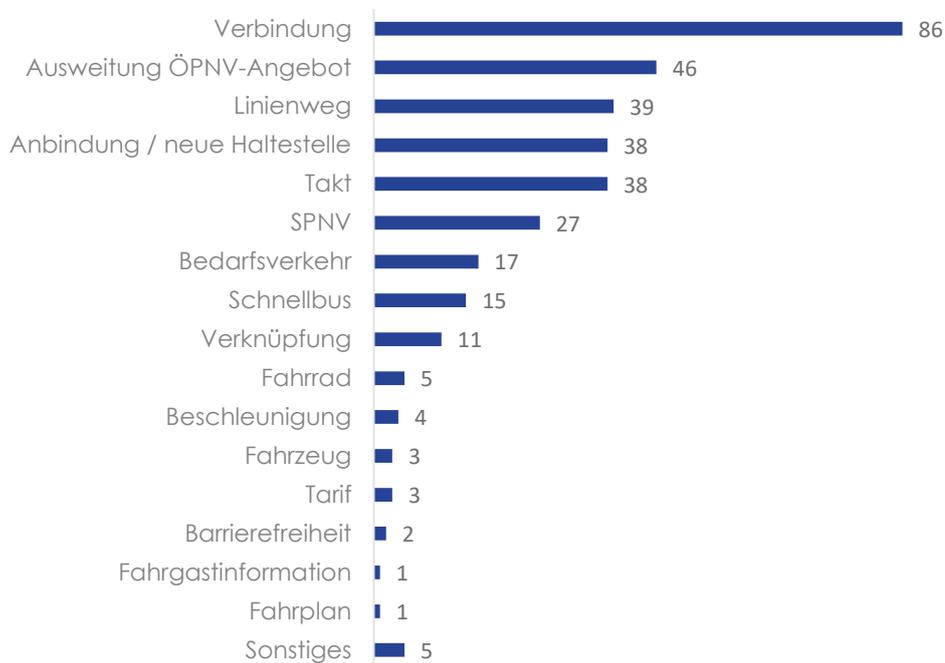
(Quelle: Eigene Darstellung)

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
1	Heraeus - Anbindung an Werk in Heraeus Str.	39	0	Hanau
2	An diesem markiertem Punkt würden sich viele Mitarbeiter der Firma Heraeus über eine Haltestation freuen gerade wenn sie vom Hauptbahnhof Hanau zu oder aussteigen und zum Arbeitsplatz in die Wilhelm Rohn Straße müsse.	37	0	Hanau
3	Bushaltestelle in der Wilhelm Rohn Straße 25 zum Erreichen der Firma	28	0	Hanau
4	Neue Busse sollten nur noch mit WLAN-Ausstattung beschafft werden. Die Kosten halten sich bei neuen Bussen sehr in Grenzen. Laut Google kostet die Umrüstung von alten Bussen ca. 1500 €/pro Bus.	27	0	kreisweit
5	Eine Schienengüterverkehrsanbindung und den Einsatz eines CargoBeamer Terminals prüfen,	24	0	Langendiebach / Gewerbepark Fliegerhorst

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
	um die Umwelt und Anwohner von LKW zu entlasten.			
6	Errichtung Fußweg- und Radbrücke über den Main mit Anbindung zum Bahnhof Steinheim	22	0	Steinheim
7	Wegfall der Parkplätze, dafür Errichtung von zwei Inselbahnhöfen mit insgesamt 4 Bahnsteigkanten bzw. Gleisen zur Kapazitätserhöhung, Neubau eines Parkhauses am Haupteingang um die fehlenden Parkplätze zu kompensieren.	22	2	Hanau Hbf
8	Für das geplante neue Norma wäre hier eine Haltestelle angebracht, da man dann direkt mit dem Bus einkaufen gehen kann und es ist auch für die Anwohner in diesem Gebiet eine Entlastung, nicht mit dem Auto zum Bahnhof/zum einkaufen pendeln zu müssen, sondern auch hier den Bus nutzen zu können. Nächste Haltestelle wäre erst am Ulrich-von-Hutten-Gymnasium oder am Untertor	22	0	Schlüchtern / Hanauer Straße
9	Die Haltestelle wurde vor kurzem eingerichtet, aber leider gibt es hier auch nicht viele Abfahrten. Hier wäre eine Planung für eine Linie von Schlüchtern-Flieden angebracht, damit man bei einem Zugausfall/dem Hessenexpress auch hier weiter Richtung Fulda/FFM pendeln kann.	21	1	Klosterhöfe / am Distelrasen
10	Im Sommer eine Hitzefläche. Das Pflanzen von Bäumen, die mehr Schatten bringen an der Bushaltestelle, wäre hier sinnvoll.	21	0	Hanau Hauptbahnhof/ Auheimer Straße



Abbildung 8: **Themen der Anmerkungen zu Liniennetz und Fahrplan**  
(Quelle: Eigene Darstellung)



Die Beiträge im Handlungsfeld Liniennetz und Fahrplan wurden in Unterkategorien gebündelt (siehe Abbildung 8). Es ist dabei zu berücksichtigen, dass pro Anmerkung / Idee teils mehrere Themen angesprochen wurden.

Die Kernthemen in den Unterkategorien waren:

■ **Verbindung (86 Beiträge):**

Wie schon der Vorschlag zur Schaffung einer Haltestelle zur Erschließung der Firma Heraeus stößt auch der Vorschlag zur Einrichtung einer entsprechenden Linie aus Hanau auf viel Zuspruch. In weiteren Beiträgen wurden die Einrichtungen neuer Linien angeregt. Auch der Erschließung von touristischen/Freizeit-Zielen wird eine hohe Bedeutung beigemessen.

■ **Ausweitung ÖV-Angebot (46 Beiträge):**

Konkrete Vorschläge wurden zur Angebotsausweitung eingebracht. Viele Likes erhielten unter anderem der Wunsch zur Angebotsausweitung auf der Linie 98 in Richtung Schlüchtern, die Angebotsausweitung der Busse ab Busbahnhof Gelnhausen insbesondere in Richtung Gründau sowie eine an den Öffnungszeiten der Spessarttherme orientierte Anbindung.

- **Linienweg (39 Beiträge):**  
Anregungen zur Anpassung der Linienwege der Linien MKK-30, MKK-68 und VB95 stoßen auf Zuspruch.
- **Anbindung/Neue Haltestelle (38 Beiträge):**  
Hier wurde vor allem eine Station in der Wilhelm-Rohn-Straße in Hanau-Wolfgang sowie eine bessere Anbindung des Erlebnisparks in Steinau und eine bessere Anbindung der Kernstadt von Schlüchtern an die Bahn gefordert. Auch die bessere Anbindung Bad Soden-Salmünsters an die Innenstadt Bad Sodens sowie die Nutzung bestehender, aber nicht bedienter Haltestellen wurde unterstützt.
- **Takt (38 Beiträge):**  
Insbesondere der Vorschlag, den Takt der Regiobuslinie 374 Mo-Fr um 30 Minuten zu versetzen, stößt auf Zuspruch. Für die Linien MKK-71 und MKK-72 wird wiederum wochenends von einigen Teilnehmenden ein stündlicher Takt, für den Regionalbus 566 eine Orientierung des Grundtakts am Bahnhof Kahl sowie für die Linien MKK-98 und MKK-58 ein durchgängiger Takt vorgeschlagen.
- **SPNV (27 Beiträge):**  
Auf Zuspruch stoßen unter anderem der Wunsch nach einer Verlängerung der Nordmainischen S-Bahn bis Gelnhausen oder ein eingleisiger Bahnanschluss nach Bad Soden über die RB51. Eine Ausweitung des Angebots des RE59 sowie eine Erschließung des Industrieparks Wolfgang über bereits liegende Gütergleise finden ebenfalls Zustimmung.

Weitere Beiträge wurden vor allem zum Thema Bedarfsverkehre (16 Ideen), sowie zum Thema Schnellbusse (15 Beiträge) gepostet. In der nachfolgenden

Tabelle 3 sind die Top-10 der Ideen zum Themenfeld Liniennetz und Fahrplan mit den meisten „Likes“ aufgelistet.

Tabelle 3: **Top-10-Ideen zu Liniennetz und Fahrplan**  
(Quelle: Eigene Darstellung)

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
1	Eine Buslinie vom Hanauer Hauptbahnhof zur Firma Heraeus Wilhelm-Rohn-Straße. Durch neue Produktions und Verwaltungsgebäude in der	202	0	Hanau

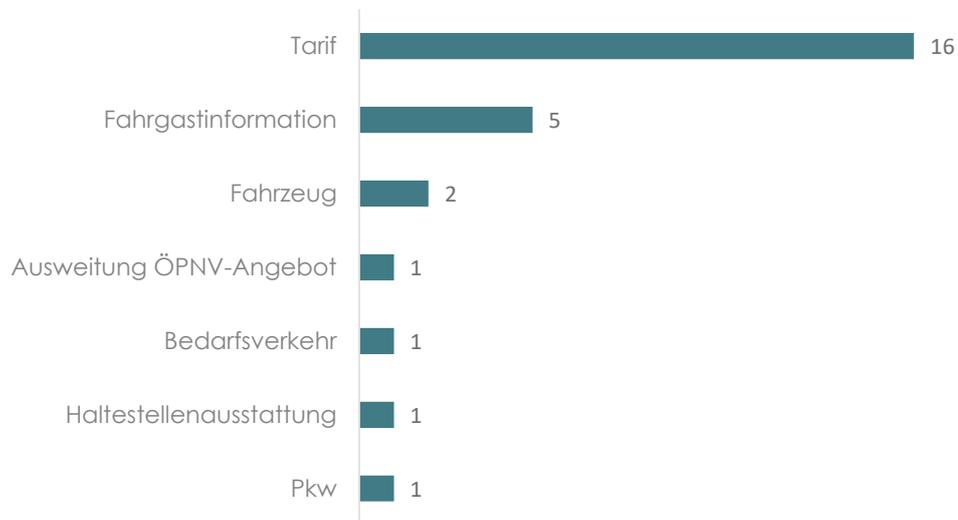
Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
	Wilhelm-Rohn-Straße arbeiten hier viele Personen, die lange Wege zum ÖPNV (Bushaltestellen) haben. Eine Buslinie von und zum Hauptbahnhof schafft eine gute Anbindung an den ÖPNV.			
2	Station Wilhelm-Rohn-Straße	73	0	Hanau / Wilhelm-Rohn-Straße
3	Prüfung, ob Regionalbuslinie 374 nicht Montags-Freitags tagsüber um 30 Minuten versetzt zur MKK-66/68 fahren kann, damit - auf dem Abschnitt Gelnhausen - Mittel-Gründau ein Halbstundentakt <sup>4</sup> entsteht - Reisezeiten zwischen Gründau und Büdingen sehr stark verkürzt werden (Beispiel Rothenbergen - Büdingen: abseits von den bislang wenigen Fahrten der 374, welche 16 min benötigen, dauert die Fahrtzeit mit MKK-66/68 und RB 46 schlappe 63 min - mit dem Auto maximal 15 min) - Anschluss in Büdingen an RB nach Gießen, Busse uA nach Ronneburg und Altenstadt entsteht	36	0	Gelnhausen / Gründau / Büdingen
4	Der Schnellbuskorridor Büdingen-Hanau wurde im Jahre 2018 schon von der FWG in Büdingen ins Gespräch gebracht. Eine solche Schnellbuslinie hätte folgende Vorteile: - Direktverbindung Büdingen-Gründau im BPNV, Reisezeiten können um bis zu 50 Minuten verkürzt werden, da eine Fahrt mit RB46 bis Lieblos/Gelnhausen mit Umstieg auf MKK-66/68 entfällt. - Direktverbindung Gründau - Hanau mit attraktiven Anschlüssen zu IC und ICE, Zügen in Richtung	35	7	Büdingen / Hanau

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
	Erbach (Odw), Friedberg, Frankfurt, Würzburg und zur S9 nach Wiesbaden sowie im weiteren Verlauf zum Forum Hanau.			
5	Überregionale Busverbindung zwischen Bhf Gelnhausen - Biebergemünd - Lohr am Main Bhf	25	0	Gelnhausen / Biebergemünd / Lohr am Main
6	Einrichtung einer Buslinie Strandbad Spessartblick-Hanau Hbf	23	6	Großkrotzenburg / Hanau
7	Für Touristen und Familien ein schöner Ort zum Verweilen. Sollte per ÖPNV erreichbar sein.	22	0	Ahl / Kinzigtalsperre
8	Warum werden genügend Fahrten von Schlüchtern nach Wallroth/Hintersteinau angeboten, aber nicht wieder zurück nach Schlüchtern? Der letzte Bus nach Schlüchtern verkehrt schon um 09:00! Warum fahren die Busse wieder LEER nach Schlüchtern, unnötige KM, die man als Fahrt hätte einplanen können...	22	0	Schlüchtern / Wallroth / Hintersteinau
9	Der Erlebnispark Steinau ist ein sehr beliebtes Reiseziel für Familien, aber auch für Kinder und Jugendliche. Leider ist die Anbindung zum ÖPNV sehr schlecht. An Schultagen finden max. 2 Fahrten der Linie MKK-99 statt. Zurück zum Bahnhof kommt man leider nicht. Somit wäre ich für eine Anbindung, welche in den Ferien, aber auch an Wochenenden stattfindet. Diese Buslinie könnte man am Bahnhof Schlüchtern oder Steinau (mit Anschluss vom und zum RegionalExpress) starten lassen. Anschließend möglichst direkt zum Erlebnispark. Auch sollte man die	21	0	Erlebnispark Steinau

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
	Preisstufe am Erlebnispark anpassen.			
10	Eine mögliche Seilbahnverbindung in Bad Soden mit Busanbindung.	21	0	Bad Soden



Abbildung 10: **Themen der Anmerkungen zu Ticket, Tarif und Service**  
(Quelle: Eigene Darstellung)



Die einzelnen Hinweise und Anregungen wurden auch in diesem Handlungsfeld zu Unterkategorien gebündelt (siehe Abbildung 10). Es ist dabei zu berücksichtigen, dass pro Anmerkung/ Idee teils mehrere Themen angesprochen wurden.

Die Kernthemen in den Unterkategorien waren:

■ **Tarif (16 Ideen):**

Zum Tarif kamen Rückmeldungen unter anderem zu Anrufsammeltaxen, Touristik-Tickets und der Gestaltung von Übergangs- sowie von günstigen Ortstarifen.

■ **Fahrgastinformation (5 Ideen):**

In diesem Themenbereich wurde vor allem der Wunsch nach digitalen Anzeigetafeln an Busbahnhöfen und Knotenpunkten geäußert.

In der nachfolgenden Tabelle 4 sind die Top-10 der Ideen zum Themenfeld Ticket, Tarif und Service mit den meisten „Likes“ aufgelistet.

Tabelle 4: **Top-10-Ideen zu Ticket, Tarif und Service**

(Quelle: Eigene Darstellung)

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
1	Digitale Anzeigen wären hier sinnvoll.	25	0	Gelnhausen Busbahnhof
2	Hier wäre ein Fahrgastinformationssystem (digitale Abfahrtstafel) für die Abfahrtszeiten der Busse sinnvoll.	22	0	Wächtersbach Busbahnhof
3	Die Anrufsammeltaxis AST sollten ganz einfach auch per RMV-App buchbar sein, eventuell mit Eingabe der Personenzahl und Gepäck.	19	0	Allgemein (verortet Busbahnhof Wächtersbach)
4	Wer kennt es nicht? Morgens schnell zum Zug oder zur S-Bahn gerannt und dann nichts zu trinken dabei. Ein kleiner Getränkeautomat mit EC-Kartenzahlung im Zug wäre da schon sinnvoll.	13	2	Strecke der Kinzigtalbahn
5	Es sollte wie im ICE Ruheabteile in der 2. Klasse auf der Kinzigtalbahn geben. Lautes Handy zocken und laute Gespräche sollten dort tabu sein. Auf einer Fahrt von ca. einer Stunde nach Frankfurt wäre etwas Ruhe manchmal schon etwas Tolles. Zusätzlich könnte man natürlich auch noch einen extra Familien- und Handybereich einführen.	12	0	Strecke der Kinzigtalbahn
6	Es sollte ein Spessart Ticket geben für den ganzen MKK, das für Hotelgäste im MKK bei der Hotelbuchung automatisch inkludiert ist und für den gesamten Aufenthalt gültig ist. Vorbild ist das Bern Ticket der Stadt Bern.	12	1	Kreisweit
7	Elektronische Anzeigetafeln errichten.	10	0	Bad Orb Busbahnhof

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
8	Atraktive Übergangstarife nach Alzenau und Aschaffenburg schaffen.	10	0	Allgemein (nach Alzenau / Aschaffenburg)
9	Ein Elektroauto zum Car-Sharing durch Bürger anbieten, wie es mit dem Hop-On Sharing der Mainova beispielsweise in Steinbach (Taunus) oder Kelkheim der Fall ist. Man könnte die vorhandene Ladestation am Rathaus nutzen bzw. bei Bedarf hier auf dem Parkplatz weitere Ladepunkte schaffen.	10	0	Schlierbach (Rathaus)
10	Mit RMV, dem betreibenden Busunternehmen RDG und der Gemeinde sollte überprüft werden, ob analog zu Angeboten in Langenselbold oder Rodenbach im Gemeindegebiet Gründau ein Ortstarif eingeführt werden könnte - beispielsweise der Preis einer Einzelfahrt 1,50 anstatt bis zu 3,40€. Bei positiver Prüfung sollte dieser Tarif dann in den Verkehrsmitteln RB 46, 374, MKK-66, MKK-67 und MKK-68 angeboten werden.	9	0	Gründau

## Umstieg

5% der Eintragungen beziehen sich auf das Thema Umstieg, das entspricht 27 Beiträgen. Diese wurden mit insgesamt

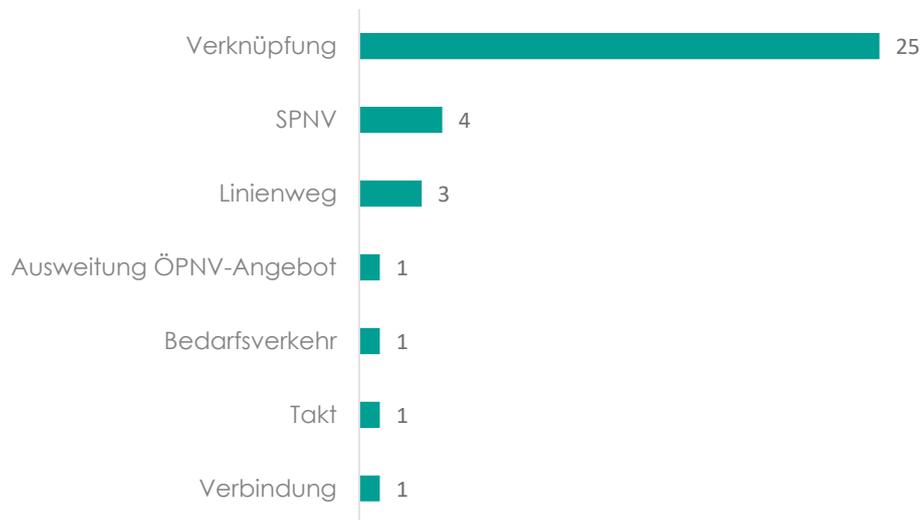
- 122 Likes und
- 5 Dislikes bewertet sowie
- 11 Kommentare abgegeben.

Abbildung 11 zeigt, dass sich die Ideen zum Umstieg über das gesamte Kreisgebiet erstrecken, viele entlang der Bahntrassen.

Abbildung 11: **Ideen und Kritik zum Thema Umstieg**  
(Quelle: Eigene Darstellung)



Abbildung 12: **Themen der Anmerkungen zum Thema Umstieg**  
(Quelle: Eigene Darstellung)



Die Auswertung der einzelnen Anmerkungen / Ideen erfolgt auch hier anhand der Zuordnung zu einzelnen Unterkategorien (siehe Abbildung 12). Es ist dabei zu berücksichtigen, dass pro Anmerkung/ Idee teils mehrere Themen angesprochen wurden.

In der nachfolgenden Tabelle 5 sind die Top-10 der Ideen zum Themenfeld Umstieg mit den meisten „Likes“ aufgelistet.

Tabelle 5: **Top-10-Ideen zum Umstieg**

(Quelle: Eigene Darstellung)

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
1	Eine Alternative zum Umstieg in Heubach, könnte auch ein Umstieg in Höf und Haid sein. Wenn eine Buslinie von Schlüchtern kommend über den Distelrasen nach Höf und Haid Kautz führen würde, hätte man eine gute Alternative bei unvorhersehbaren Ausfällen des Regionalexpresses. Natürlich wäre eine Buslinie von Schlüchtern zum Fliedener Bahnhofs noch besser. Warum merkt man die Landkreisgrenzen	19	0	Höf / Haid

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
	zwischen des MKKs und LK-FDs so stark? In anderen Landkreis funktioniert ein Umsteigen auch tadellos (Z.B Linie 70 Hünfeld-Eiterfeld, Umstieg in Eiterfeld zur Linie 360 nach Bad Hersfeld) Auf der 360 findet dann ein Wechsel von LK-FD und Hersfeld-Rothenburg statt.			
2	Seit der Fahrplanumstellung ist es schier unmöglich, am Limes-Kreisel (Fahrtrichtung von Erlensee nach HU) von der MKK30 in die X93/94 umzusteigen. Die MKK30 kommt mit deutlicher Verspätung an, die X-Busse warten entweder gar nicht (sollen sie lt. KVG jedoch) oder konnten nicht länger warten. Es ist daher mittlerweile schier unmöglich, diesen Umstieg noch zu zu nutzen - was jedoch viele Leute, die im Industriegebiet oder in Gebiet Fliegerhorst arbeiten, gerne tun würden (Gerade im Zusammenhang Ausbau des Fliegerhorst sicherlich interessant). Die Umstiegszeit ist mit 1 Minute bemessen, was einfach nicht realistisch ist, zumal die MKK30 fast immer Verspätung hat. Im alten Fahrplan bis Ende 2021 funktionierte der Umstieg fast reibungslos - so sollte es wieder sein. In Richtung HU-Erlensee funktioniert die Verbindung hingegen witzigerweise problemlos (da die MKK30 immer wartet, wie sie auch soll).	18	0	Rückingen / Limes-Kreisel
3	Es sollte im online Fahrplan berücksichtigt werden, dass grundsätzlich die Umstiegszeit am Dunlop Übergang nicht nicht nur 2 Minuten sein kann. Wenn man hier	17	0	Hanau / Dunlop-Übergang

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
	für den Umstieg die Straße überqueren muss, ist es schlicht und ergreifend nicht möglich, das in 2 Minuten zu bewältigen, da die Ampel recht weit von der Haltestelle weg ist. Man braucht, wenn man gut zu Fuß ist, eher 4. Dies betrifft fast alle Umstiegsoptionen, die es hier gibt. Als Konsequenz der zu knapp bemessenen Zeit rennen ständig Leute über die Straße und gefährden so sich und den Verkehr. Das müsste nicht sein.			
4	Die Umsteigezeiten am Knotenpunkt sind schlecht aufeinander abgestimmt. Schon kleinere Verspätungen können bedeuten, dass der Anschluss weg ist und nicht selten kommt der nächste Zug erst eine Stunde später.	9	0	Bahnhof Nidderau
5	Beim vergangenen Fahrplanwechsel (2021/2022) wurde am Limes-Kreisel der Taktknoten zwischen MKK-54 und X93/X94 zerstört. Folglich besteht keine Möglichkeit mehr aus Richtung Neuberg/Erlensee-Langendiebach in die MKK-54 Richtung Freiheitsplatz umzusteigen oder umgekehrt. Der Taktknoten sollte wiederhergestellt werden, da durch den Fahrplanwechsel der ÖPNV in Erlensee erheblich unattraktiver geworden ist.	7	0	Rückingen / Limes-Kreisel
6	Zur Zeit sind die Busverbindungen Richtung Bieber, Flörsbach nur in Wirtheim am Sportplatz erreichbar. Fußweg ca. 1 km vom Bahnhof. Eine Taktung mit der Bahn und Zustieg am Bahnhof wäre für	6	0	Wirtheim Bahnhof

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
	mögliche Pendler ein zusätzlicher Anreiz. Auch Senioren könnten mit dem Bus zur Bahn kommen. Vorausgesetzt, der Bahnhof wird endlich barrierefrei umgebaut!			
7	Durch Halbstundentakt der Buslinien auch Anschluss (kurzer Übergang) an den RE 50 in beide Richtungen (Fulda/Frankfurt) aus Richtung Freigericht, Eidengesäss, Geislitz, Grossenhausen.	6	0	Altenhaßlau Lagerhausstraße / Gelnhausen Bahnhof
8	Man sollte mit dem Hessenexpress (RE 5) auch Wächtersbach und vor allem aus touristischer Sicht Bad Orb erreichen können.	6	0	Wächtersbach / Bad Orb
9	Schon bei einer geringen Verspätung des RE aus FFM ist die Linie 54 nicht zu erreichen, was zu einer sehr langen Wartezeit führt. Zu Fuß ist die Innenstadt aber schwer zu erreichen	6	0	Langenselbold Bahnhof
10	Sobald die Busse der Linie MKK-66 und 68 in Richtung Gelnhausen mehr als 2-3 Minuten verspätet sind, stehen sie hier vor der Schranke. Daraus resultiert ein drohender Anschlussverlust am Bahnhof Gelnhausen zum RE 50 nach Frankfurt.	4	0	Lieblös, Schranke Leipziger Straße

## Auswertung des Online-Fragebogens

Im Zeitraum der Beteiligungsphase im Rahmen der Bestandsanalyse haben **982 Personen** den Fragebogen ausgefüllt. Dabei wurden nicht alle Fragen von allen Teilnehmenden beantwortet. Die Anzahl der antwortenden Personen je Frage wird in den jeweiligen Abbildungen genannt.

### Demografische Daten

Die Frage nach ihrem Wohnsitz beantworteten insgesamt **955 Teilnehmende**. Den größten Anteil machten dabei Nidderau mit 9 Prozent und Gelnhausen mit 8 Prozent aller Teilnehmenden aus. Das sind etwa 150 der 955 Teilnehmenden, die ihren Wohnsitz in diesen beiden Kommunen haben. Aus Sinntal und Wächtersbach kam ebenfalls eine große Anzahl an Teilnehmenden (jeweils 7 Prozent). Die wenigsten Teilnehmenden kamen aus Großkrotzenburg, Niederdorfelden und Jossgrund (s. Abbildung 13).

Wie in Abbildung 14 deutlich wird, haben vor allem Personen zwischen 18-44 Jahren teilgenommen. Die zweitgrößte Gruppe stellten die 45 bis 64-jährigen mit 37 Prozent dar. Die Altersgruppen 8 bis 14 Jahre, 15 bis 17 Jahre, 18 bis 20 Jahre sowie älter als 65 Jahre lagen jeweils im Bereich von etwa 5 Prozent.

Abbildung 13: **Aufteilung der Teilnehmenden nach Kommune**  
 (Quelle: Eigene Darstellung; n = 955)

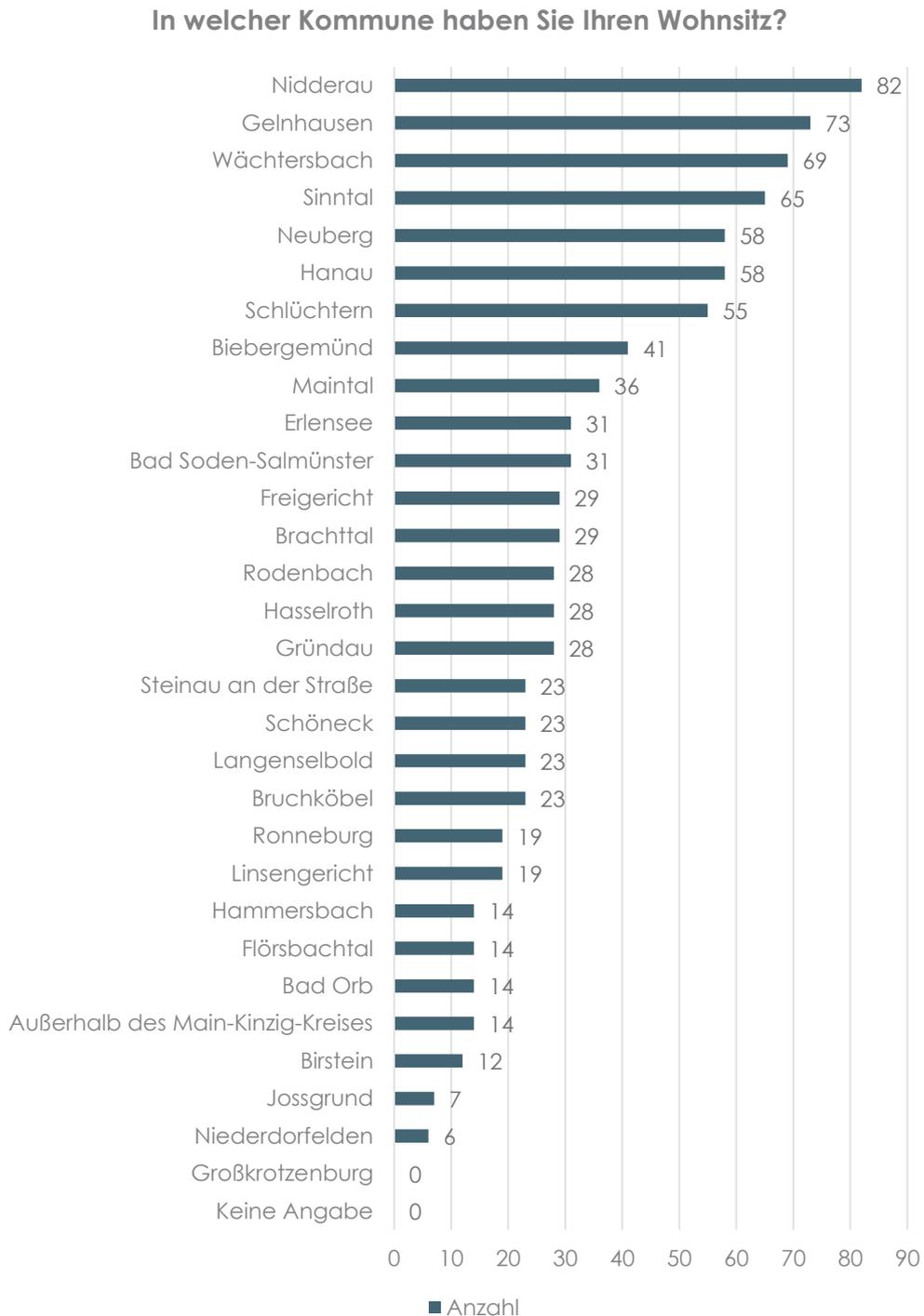
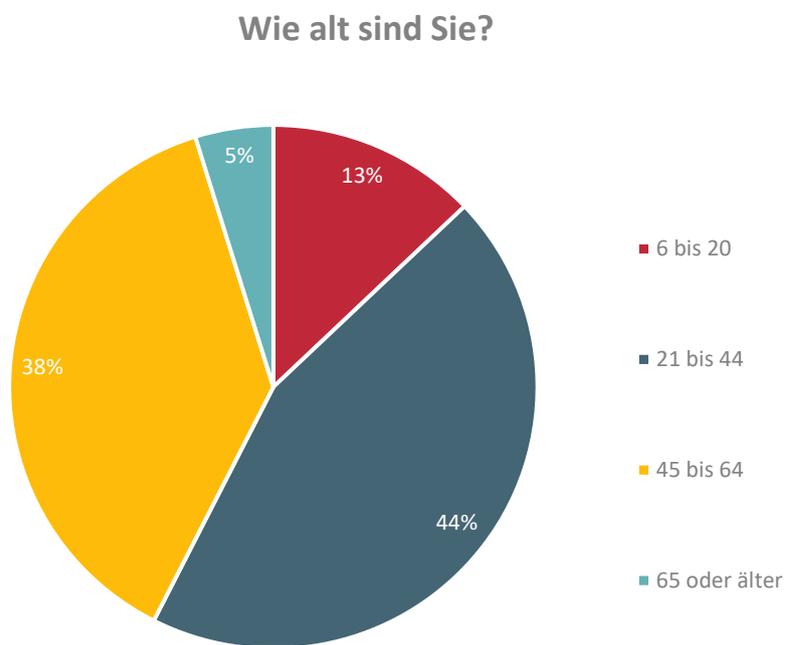


Abbildung 14: **Aufteilung der Teilnehmenden nach Altersgruppen (in %)**  
(Quelle: Eigene Darstellung; n = 955)



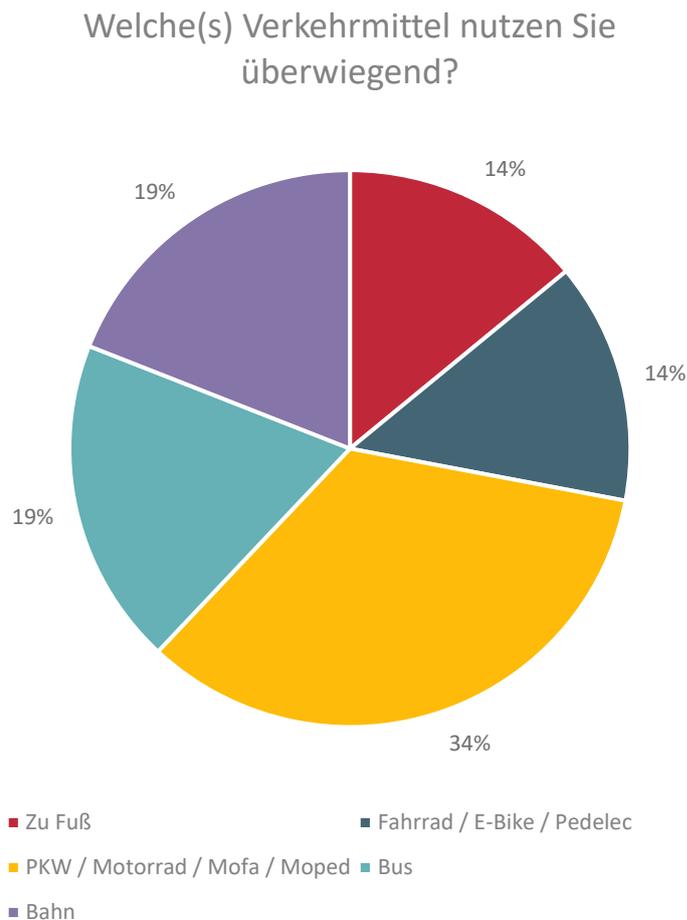
## Verkehrsmittelnutzung

Wie in Abbildung 15 dargestellt, konnten die Teilnehmenden angeben, welches Verkehrsmittel sie überwiegend nutzen. Dabei konnten mehrere Antworten gegeben werden. Der Großteil der Befragten (35 Prozent) gab an, überwiegend im MIV, d.h. unter Nutzung von Pkw, Motorrad, Mofa oder Moped unterwegs zu sein.

Bus und Bahn waren bei jeweils 19 Prozent der Befragten das überwiegend genutzte Verkehrsmittel. Damit benannten 38 Prozent den Öffentlichen Nahverkehr, woraus sich eine gewisse ÖPNV-Affinität der Teilnehmenden ableiten lässt. Fuß- und Radverkehr machten mit 14 bzw. 12 Prozent den geringsten Anteil bei der Verkehrsmittelnutzung aus.

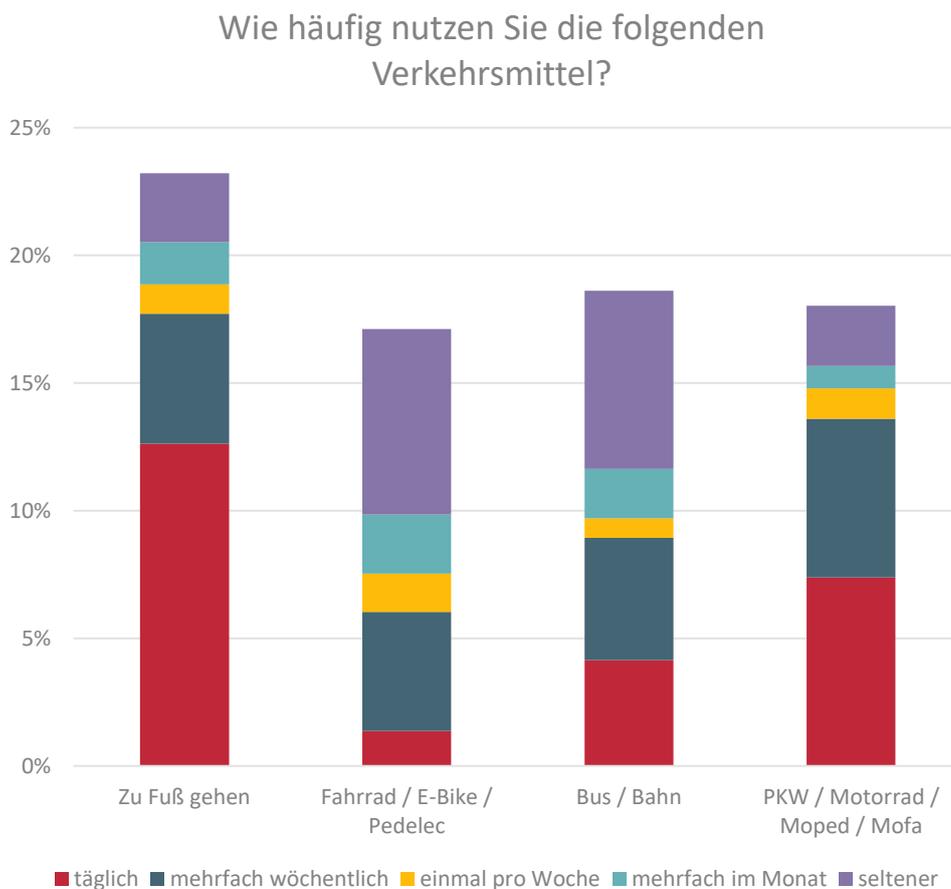
Insgesamt ergibt sich in Summe mit 64 Prozent bei dieser Befragung ein hoher Anteil an Personen, die häufig Verkehrsmittel des Umweltverbunds nutzen.

Abbildung 15: **Verkehrsmittelwahl der Teilnehmenden (in %)**  
(Quelle: Eigene Darstellung; n = 1699, Mehrfachauswahl)



Darüber hinaus wurden die Teilnehmenden gefragt, welches Verkehrsmittel sie wie häufig nutzen (siehe Abbildung 16). Bei der täglichen Nutzung lagen die häufigsten Antworten im Bereich „zu Fuß gehen“ (13 Prozent). Der MIV lag bei 7 Prozent. Häufig Bus und Bahn zu nutzen, gaben 4 Prozent der Befragten an. Die Nutzungshäufigkeit „mehrfach wöchentlich“ lag bei allen Verkehrsmitteln bei fünf bis sechs Prozent. Insbesondere das Fahrrad bzw. E-Bike/Pedelec sowie Bus und Bahn scheinen von den Befragten nicht sehr regelmäßig genutzt zu werden.

Abbildung 16: **Verkehrsmittelnutzung nach Häufigkeit (in %)**  
(Quelle: Eigene Darstellung; n = 3928, Mehrfachauswahl)

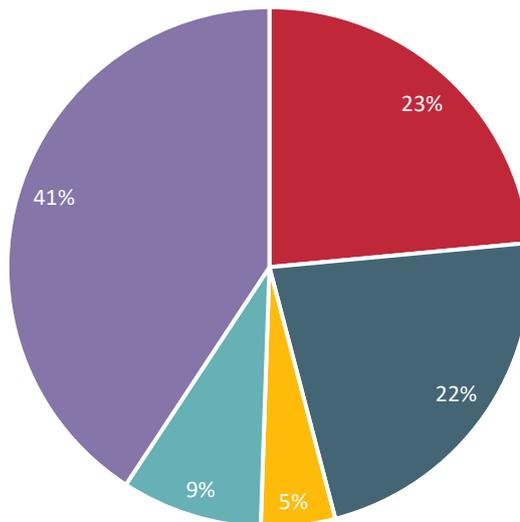


Neben der Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung wurde auch das multimodale Verkehrsverhalten der Teilnehmenden abgefragt. Dies zeigt die Abbildung 17. Dabei wurde deutlich, dass vor allem eine multimodale Reisekette von Fuß- und Radverkehr mit dem ÖPNV bzw. SPNV von den Befragten häufig genutzt wird. Jeweils 5 Prozent gaben an, diese Verkehrsmittel täglich bzw. mehrmals wöchentlich zu kombinieren. Mit dem Auto sowie Bus und/oder Bahn war ein Anteil von einem Prozent der Befragten täglich und zwei Prozent der Befragten mehrmals wöchentlich unterwegs. Die meisten Befragten, jeweils etwa acht bis 10 Prozent, gaben an, selten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln.

Abbildung 17: **Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel nach Häufigkeit (in %)**  
 (Quelle: Eigene Darstellung; n = 3928, Mehrfachauswahl)

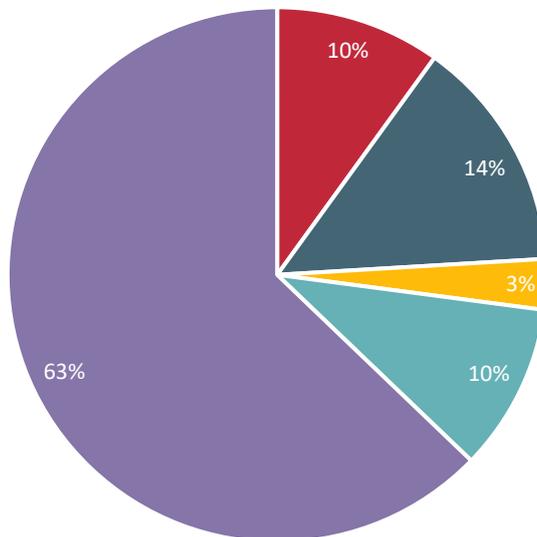
### Fuß mit Bus / Bahn oder Fahrrad mit Bus / Bahn

- täglich
- mehrfach wöchentlich
- einmal pro Woche
- mehrfach im Monat
- seltener



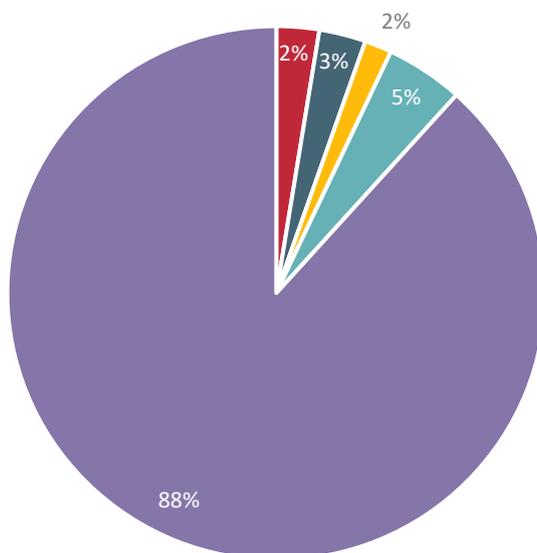
### Auto mit Bus oder Bahn

■ täglich ■ mehrfach wöchentlich ■ einmal pro Woche ■ mehrfach im Monat ■ seltener



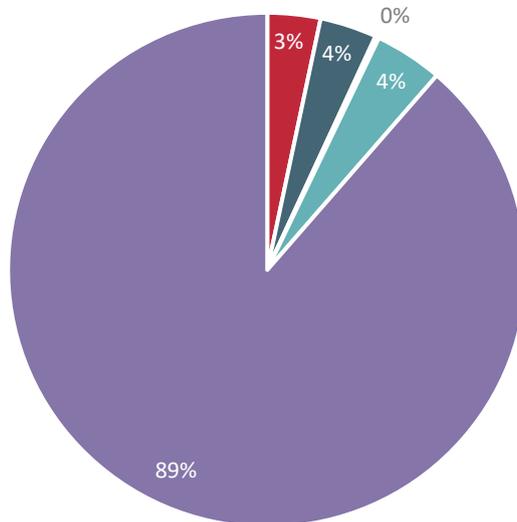
### Auto mit Fahrrad

■ täglich ■ mehrfach wöchentlich ■ einmal pro Woche ■ mehrfach im Monat ■ seltener



### Auto und Rad mit Bus oder Bahn

■ täglich ■ mehrfach wöchentlich ■ einmal pro Woche ■ mehrfach im Monat ■ seltener

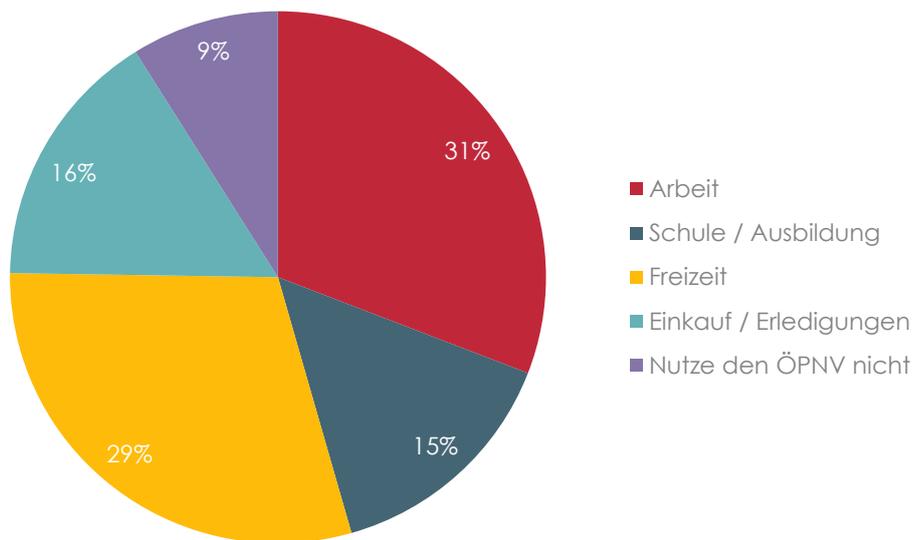


Auf die Frage, zu welchem Zweck bzw. welchen Zwecken der ÖPNV genutzt wird, war eine Mehrfachauswahl möglich. Knapp ein Drittel der Antworten entfiel auf den Arbeitsweg als Fahrtzweck. Freizeit als Nutzungszweck machten 29 Prozent der Antworten aus. Auf die Kategorien Einkauf / Erledigungen und Schule / Ausbildung entfielen mit 16 bzw. 15 Prozent anteilig ähnlich viele Antworten. Der relativ geringe Anteil des Fahrtzwecks Schule / Ausbildung entspricht dem Anteil der Teilnehmenden an der Befragung unter 20 Jahren.

9 Prozent der Antworten lautete, dass der ÖPNV nicht genutzt wird. Dies zeigt, dass eine relevante Anzahl an Personen an der Befragung teilgenommen hat, die aktuell nicht mit dem ÖPNV unterwegs sind.

Abbildung 18: **Fahrtzweck der ÖPNV-Fahrten (in %)**  
(Quelle: Eigene Darstellung; n = 1503, Mehrfachauswahl)

### Welchem Zweck dienen Ihre Fahrten mit dem ÖPNV?

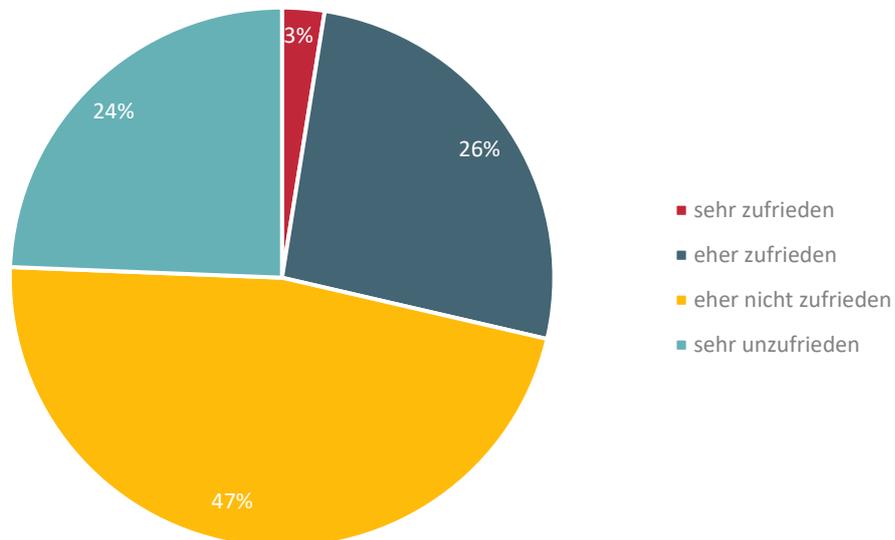


## Bewertung des ÖPNV-Angebotes

An der Bewertung der Nutzung des Busangebotes im Main-Kinzig-Kreis nahmen 802 Personen teil. Etwa die Hälfte der Teilnehmenden zeigte sich eher unzufrieden mit dem Busangebot. Die Antworten „eher zufrieden“ und „sehr unzufrieden“ wurden mit 26 bzw. 24 Prozent von etwa gleich vielen Teilnehmenden ausgewählt. Sehr zufrieden zeigten sich nur 2 Prozent der Befragten.

Abbildung 19: **Bewertung des Verkehrsmittels Bus (in %)**  
(Quelle: Eigene Darstellung; n = 802)

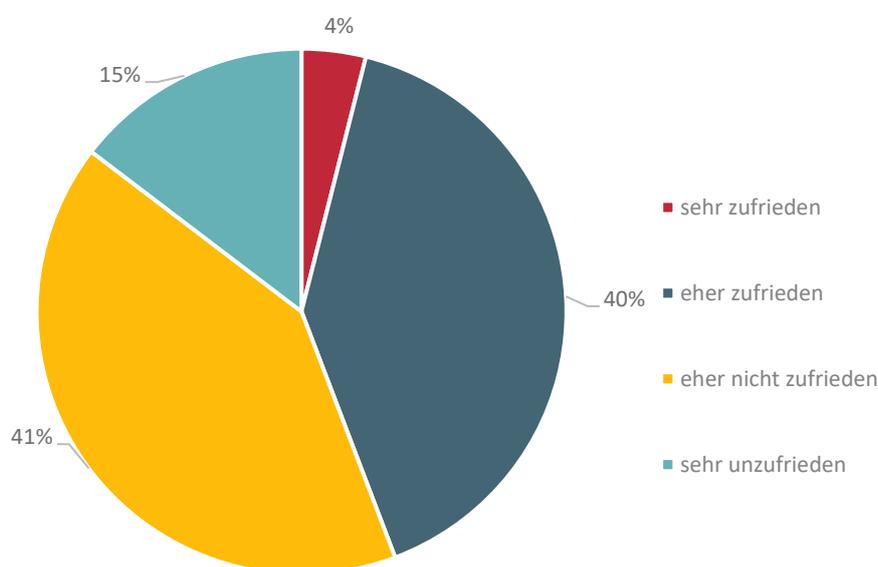
### Wie zufrieden sind sie bei der Benutzung des Verkehrsmittels Bus im Main-Kinzig-Kreis?



Beim Bahnangebot im Main-Kinzig-Kreis (Abbildung 20) zeigte sich ein leicht anderes Bild. Zwar sind 41 Prozent der Befragten eher unzufrieden, allerdings gaben mit 40 Prozent fast genauso viele der Teilnehmenden an, mit dem Bahnangebot eher zufrieden zu sein. Sehr unzufrieden zeigten sich 14 Prozent, 4 Prozent waren sehr zufrieden.

Abbildung 20: **Bewertung des Verkehrsmittels Bahn (in %)**  
(Quelle: Eigene Darstellung; n = 854)

### Wie zufrieden sind sie bei der Benutzung des Verkehrsmittels Bahn im Main-Kinzig-Kreis?



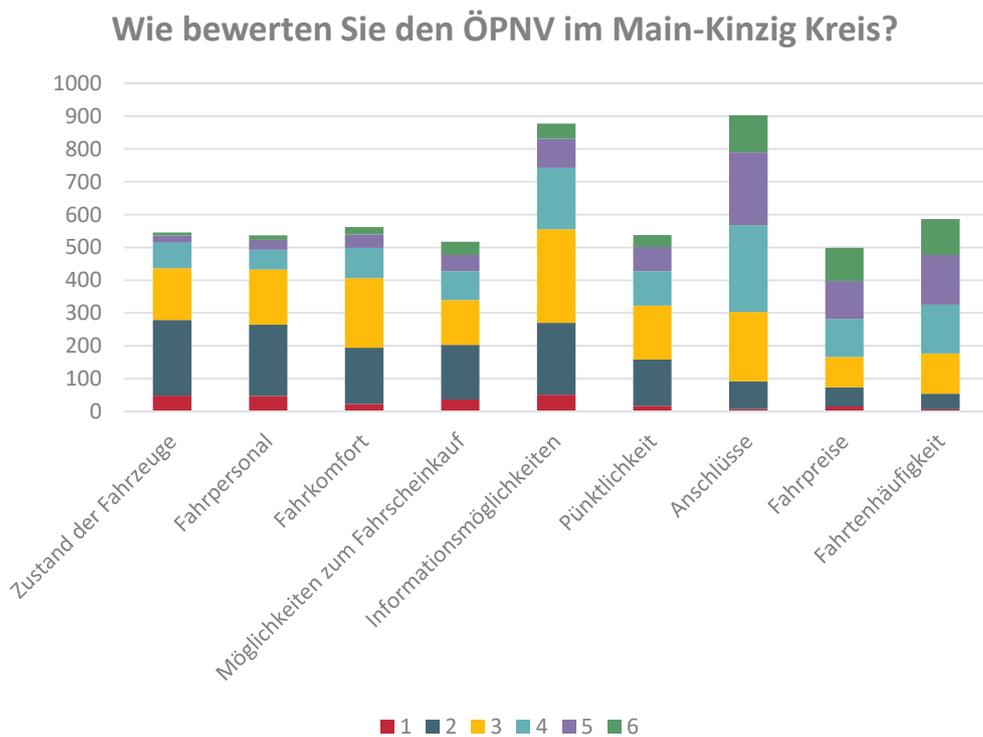
Bei der Bewertung des ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis, welche in Abbildung 21 dargestellt ist, zeigt sich ein differenzierteres Bild. Auffällig ist, dass viele Teilnehmenden in allen Bereichen, außer zu Anschlüssen und zu Informationsmöglichkeiten, keine Angabe zur Bewertung machen konnten oder wollten.

Im Durchschnitt bewerteten die Teilnehmenden die Bereiche Zustand der Fahrzeuge, Fahrpersonal und Fahrkomfort am besten. In den Bereichen Anschlüsse, Fahrtenhäufigkeit und Fahrpreise wurden die durchschnittlich schlechtesten Noten vergeben. Insgesamt lagen die meisten Antworten im Bereich der Schulnote 3, gefolgt von Antworten im Bereich der Noten 2 und 4.

Die Betrachtung der durchschnittlichen Notenwerte ergibt folgende absteigend sortierte Aufstellung:

- Zustand der Fahrzeuge: 2,7
- Fahrpersonal: 2,7
- Fahrkomfort: 3,0
- Möglichkeiten zum Fahrscheinkauf: 3,1
- Informationsmöglichkeiten: 3,2
- Pünktlichkeit: 3,4
- Anschlüsse: 4,0
- Fahrpreise: 4,1
- Fahrtenhäufigkeit: 4,2

Abbildung 21: **Bewertung des ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis (Schulnoten, in %)**  
 (Quelle: Eigene Darstellung; n = 8039, Mehrfachauswahl)

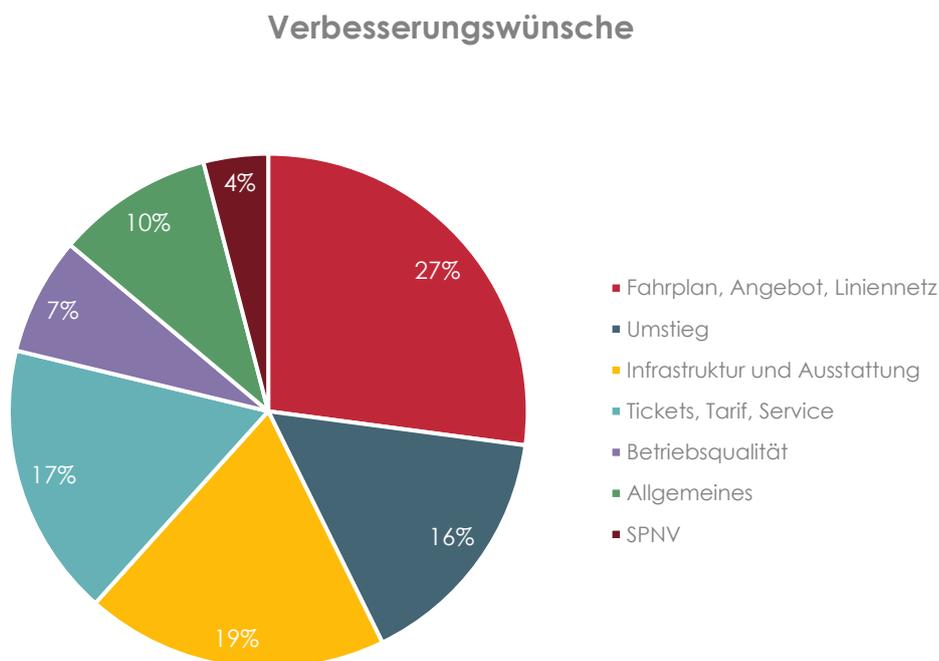


## Verbesserungswünsche

Neben der Bewertung des Angebotes konnten die Teilnehmenden in einem Freitext-Feld Verbesserungswünsche zum ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis äußern. Zur Auswertung wurden diese in Haupt- und Unterkategorien zusammengefasst. Wie in Abbildung 22 deutlich wird, lagen dabei 36 Prozent im Bereich „Fahrplan, Angebot, Liniennetz“. Weitere Schwerpunkte hinsichtlich der

Verbesserungswünsche lagen in den Bereichen „Tickets, Tarif, Service“ (17 Prozent) sowie „Umstieg“ (16 Prozent). Jeweils zehn Prozent der Antworten sind in den Bereichen „Infrastruktur und Ausstattung“ sowie „Allgemeines“ zu verorten. Die anderen Kategorien spielten bei den Verbesserungswünschen eine eher untergeordnete Rolle.

Abbildung 22: **Verbesserungswünsche geclustert (in %)**  
(Quelle: Eigene Darstellung)



Bei der Betrachtung der einzelnen Verbesserungswünsche zeigen sich verschiedene Schwerpunkte. Die mit Abstand häufigsten Verbesserungswünsche lagen im Bereich der Anschlüsse / Verknüpfung (Hauptkategorie Umstieg). Dass in dieser Hinsicht aus Sicht der Teilnehmenden Verbesserungspotenziale bestehen, wird nicht nur anhand der Anzahl der geäußerten Verbesserungswünsche deutlich, sondern auch mit Blick auf die oben dargestellte Bewertung im Bereich Anschlüsse.

Viele Befragte wünschen sich eine verbesserte Erschließung durch das ÖPNV-Angebot, insbesondere im ländlichen Raum. Besonders häufig wurde dabei etwa eine bessere Erschließung des Gewerbegebiets Distelrasen in Schlüchtern genannt. Auch eine Ausweitung der Angebote am Wochenende und in Schwachverkehrszeiten frühmorgens, abends und nachts, waren häufig geäußerte Wünsche.

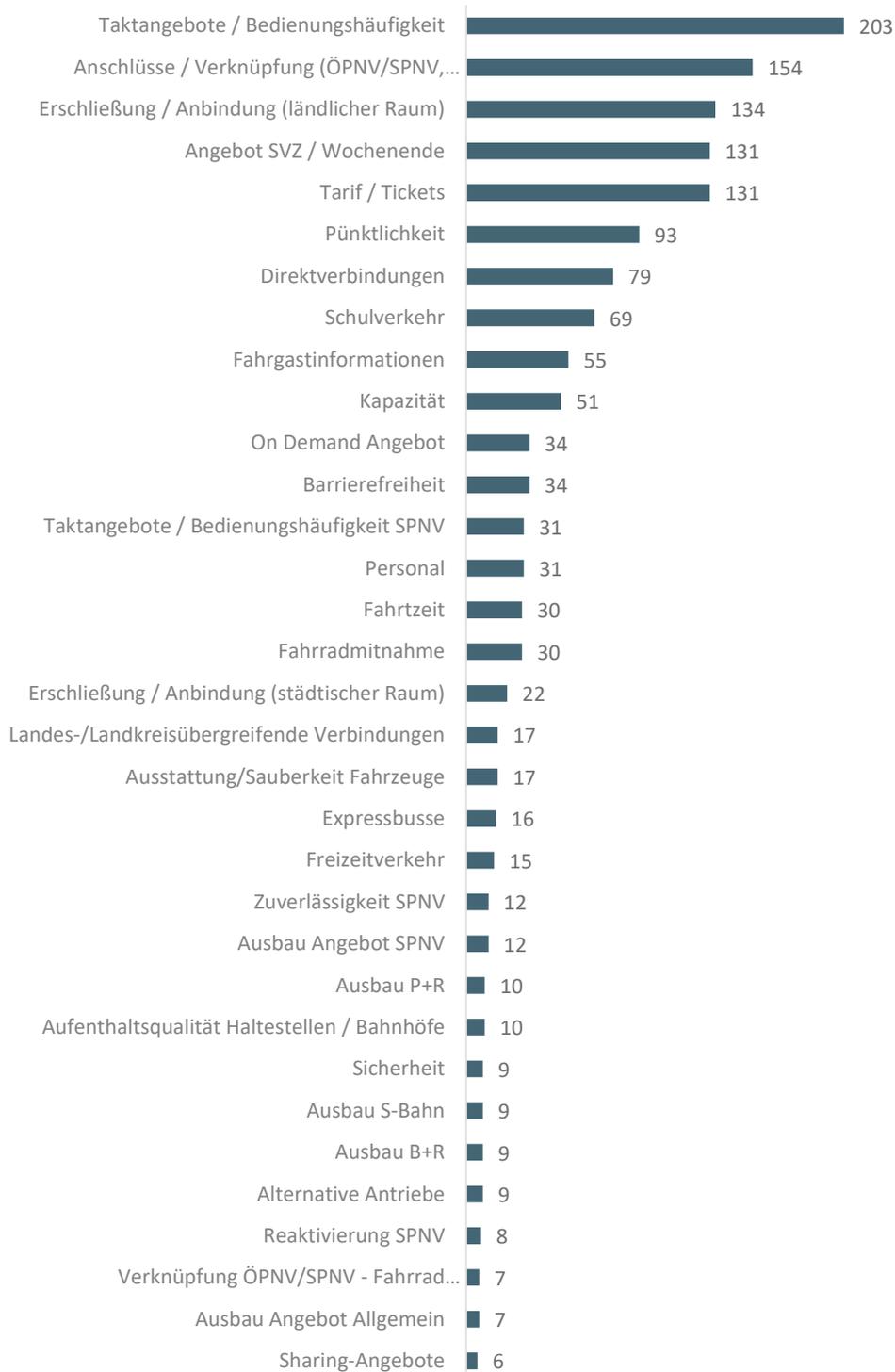
Die häufig geäußerten Verbesserungsvorschläge im Bereich Tarif / Tickets spiegeln sich ebenfalls in der oben beschriebenen Benotung (durchschnittliche Schulnote von 4,3) durch die Teilnehmenden wider.

Eine Differenz zwischen Benotung und den Verbesserungswünschen zeigte sich in der Unterkategorie Personal. Während die Benotung überwiegend gut ausfiel, wurden 31 Verbesserungswünsche zum Thema Personal geäußert. Auch die mit 55 Meldungen häufig geäußerten Verbesserungswünsche zu Fahrgastinformationen spiegeln nicht unbedingt die relativ gute Benotung der Informationsmöglichkeiten wider. Hier gibt es eine Differenz zwischen negativen Erfahrungen einer kleineren Personengruppe und einer allgemeinen eher positiven Bewertung.

Insgesamt zeigt sich eine große Bandbreite und Vielzahl an geäußerten Verbesserungswünschen in verschiedenen Bereichen.

Abbildung 23: **Verbesserungswünsche nach Bereichen (absolut)**  
 (Quelle: Eigene Darstellung; n = 1439, Mehrfachauswahl)

### Verbesserungswünsche im Bereich...



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: <b>Anzahl der Ideen nach Kategorien in %</b> .....	3
Abbildung 2: <b>Gesamtübersicht der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung</b> ...	4
Abbildung 3: <b>Allgemeine Ideen</b> ) .....	5
Abbildung 4: <b>Themen der allgemeinen Anmerkungen</b> .....	6
Abbildung 5: <b>Ideen und Kritik zu Infrastruktur und Ausstattung</b> .....	8
Abbildung 6: <b>Themen der Anmerkungen zu Infrastruktur und Ausstattung</b> .....	9
Abbildung 7: <b>Ideen und Kritik zu Liniennetz und Fahrplan</b> .....	12
Abbildung 8: <b>Themen der Anmerkungen zu Liniennetz und Fahrplan</b> .....	13
Abbildung 9: <b>Ideen und Kritik zu Ticket, Tarif und Service</b> .....	18
Abbildung 10: <b>Themen der Anmerkungen zu Ticket, Tarif und Service</b> .....	19
Abbildung 11: <b>Ideen und Kritik zum Thema Umstieg</b> .....	22
Abbildung 12: <b>Themen der Anmerkungen zum Thema Umstieg</b> .....	23
Abbildung 13: <b>Aufteilung der Teilnehmenden nach Kommune</b> .....	28
Abbildung 14: <b>Aufteilung der Teilnehmenden nach Altersgruppen (in %)</b> .....	29
Abbildung 15: <b>Verkehrsmittelwahl der Teilnehmenden (in %)</b> .....	30
Abbildung 16: <b>Verkehrsmittelnutzung nach Häufigkeit und Verkehrsmittel (in %)</b> .....	31
Abbildung 17: <b>Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel nach Häufigkeit (in %)</b> .....	32
Abbildung 18: <b>Fahrtzweck der ÖPNV-Fahrten (in %)</b> .....	35
Abbildung 19: <b>Bewertung des Verkehrsmittels Bus (in %)</b> .....	36
Abbildung 20: <b>Bewertung des Verkehrsmittels Bahn (in %)</b> .....	37
Abbildung 21: <b>Bewertung des ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis (Schulnoten, in %)</b> .....	38
Abbildung 22: <b>Verbesserungswünsche geclustert (in %)</b> .....	39
Abbildung 23: <b>Verbesserungswünsche nach Bereichen (absolut)</b> .....	41

## **Tabellenverzeichnis**

<i>Tabelle 1: Top-5-Ideen Allgemeines</i> .....	7
<i>Tabelle 2: Top-10-Ideen zu Infrastruktur und Ausstattung</i> .....	10
<i>Tabelle 3: Top-10-Ideen zu Liniennetz und Fahrplan</i> .....	15
<i>Tabelle 4: Top-10-Ideen zu Ticket, Tarif und Service)</i> .....	20
<i>Tabelle 5: Top-10-Ideen zum Umstieg)</i> .....	23



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

## 4 Ergebnisse der Befragung der Kommunen

## Bad Orb

- Einwohnernde: 10.295, keine Aussage zur Entwicklung
- Beschäftigte: Schwerpunkt Kernstadt (Kliniken: ca. 10.500 Beschäftigte, IG Metall: ca. 80 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Kernstadt
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in der Kernstadt  
zukünftige Entwicklungen in der Kernstadt (Wohn- und Gewerbegebiet)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Bushaltestelle Gewerbegebiet Eiserne Hand
- Provisorische Haltestellenschilder im Neubaugebiet Michaelstraße/Lanzenberg (ca. 800 €)

## Bad Orb – Stärken im ÖPNV

- Die Anbindung Bad Orb an das RE-Schienenennetzwerk in Wächtersbach ist sehr gut

## Bad Orb – Schwächen im ÖPNV

- Hinweis auf Nahmobilitätskonzept
- Dauerbrenner: Größe des Stadtbusses, Reaktivierung der Schienenstrecke nach Wächtersbach

## Bad Soden-Salmünster

- Einwohnernde: ca. 14.000; steigende Zahlen in den zentralen Ortsteilen, außerhalb sinkende Zahlen
- Beschäftigte: Woco Industrietechnik GmbH (Salmünster, ca. 600), Kliniken und Hotels (Bad Soden, ca. 750)
- Einzelhandel: Innenstadt Bad Soden; Altstadt Salmünster, Am Palmusacker Salmünster (Nahversorger)
- Siedlungsentwicklung: Wohnbaugebiet Am Eichgraben, Hausen (2018)
- (Auswahl) Gewerbegebiet Rauher Berg, Salmünster (2017)
- Spessart-Forum, Bad Soden (2016)
- Alte Ziegelei, Salmünster (27 DHH bis 2022)
- Kurgebiet, Bad Soden (140 WE bis 2030)
- Erweiterung Gewerbegebiet, Salmünster (5-10 ha bis 2025/-26)

## Bad Soden-Salmünster

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Parkplatz Ardeas Seenwelt (2022)
- Radwegekonzept (2022)
- Mountainbike-Trails im Stadtwald (2022)
- Mobilitätsstation Bahnhof Salmünster (2022-2024)

## Bad Soden-Salmünster – Stärken im ÖPNV

- Zugverbindung nach Frankfurt und Fulda

## Bad Soden-Salmünster – Schwächen im ÖPNV

- Ferienabhängiger Fahrplan
- Zu geringe Taktung
- Wunsch nach T30 auf der Schiene
- Verbindung zwischen Salmünster und Mernes am Wochenende mangelhaft
- Fehlende Verbindungen zwischen
  - Alsberg – Schlüchtern
  - Bahnhof Salmünster – Kurgebiet Bad Soden
  - Bad Soden-Salmünster – Bad Orb
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen gewünscht
- Erschließung von Ardeas Seenwelt benötigt
- Bahnverbindungen oftmals verspätet

## Biebergemünd

- Einwohnernde: Zahl in Bieber, Breitenborn, Kassel und Wirthheim leicht steigend, in Lanzingen stagnierend und in Roßbach leicht rückgängig
- Beschäftigte: Schwerpunkt in Wirthheim, Frankfurter Straße (mind. 1.000 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Kassel und Bieber
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Wirthheim (Neubaugebiet) und Roßbach (Freizeiteinrichtung)  
zukünftige Entwicklungen in Kassel (60 Bauplätze und Versorgungszentrum)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Fahrradboxen am P+R-Platz am Bahnhof Wirthheim
- Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen (200.000 € mit 65 % Bezuschussung)

## **Biebergemünd – Stärken im ÖPNV**

- Anbindung von Bieber nach Gelnhausen durch die Linie MKK-64 tagsüber gut

## **Biebergemünd – Schwächen im ÖPNV**

- Fehlende Anbindung der Ortsteile Breitenborn/Lützel an den ÖPNV
- Fehlende Anbindung Wirtheim zum Bahnhof nach Neu-Wirtheim
- Fehlende Verbindung von Breitenborn/Lützel über Linsengericht nach Gelnhausen
- Wunsch nach barrierefreiem Ausbau am Bahnhof Wirtheim
- Dauerbrenner: Anbindung Breitenborn/Lützel außerhalb der Ferien und in den Nachmittagsstunden an den ÖPNV – aktuelle Planung eines AST

## Birstein

- Einwohnernde: Zahl in Birstein steigend
- Beschäftigte: Schwerpunkt in Birstein (ca. 210 Beschäftigte), Obersotzbach (ca. 70 Beschäftigte), Bösgesäß (ca. 40 Beschäftigte), Wüstwillenroth (ca. 50 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Kerngemeinde
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Birstein (Wohnungsbau), Hetterstroth (Wohnungsbau) und Mauswinkel (Gewerbegebiet)  
zukünftige Entwicklungen in Kernstadt, Birstein und Fischborn
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Radweganbindung Obersotzbach – Birstein
- Radweganbindung von Vogelsberger Südbahnradweg an den Radweg der Gemeinde Freiensteinau

## Birstein – Stärken im ÖPNV

- Die Einführung des Anrufsammeltaxis ist eine positive Flexibilisierung des ÖPNV-Angebots. Hier wäre eine Erweiterung des Angebots um zusätzliche AST-Termine ein Gewinn für den ländlichen Raum zur besseren und häufigeren Nutzung des ÖPNV.
- Die Einführung des „Schnellbusses“ von Birstein nach Wächtersbach (Bahnhof) im Jahr 2016 ist eine Verbesserung, die es zu erhalten gilt.

## Birstein – Schwächen im ÖPNV

- Dauerbrenner: Birstein befindet sich im „Dreilandkreiseck“ Main-Kinzig-Kreis, Vogelsbergkreis, Wetteraukreis. Der für den Bereich des MKK zuständige „Regionalverkehr Main-Kinzig“ bedient nur den MKK. Jedoch werden DRINGEND Anbindungen in die umliegenden Kommunen Grebenhain, Freiensteinau (Vogelsbergkreis) sowie Gedern, Kefenrod, Büdingen (Wetteraukreis) benötigt. An der Kreisgrenze, insbesondere zum Vogelsbergkreis, ist derzeit Schluss und es gibt keinerlei kreisübergreifende Verbindungen, um z. B. zu seinem Hausarzt nach Grebenhain oder Freiensteinau zu kommen oder für die Auszubildenden und Arbeitnehmer aus Grebenhain, um z.B. in die Maschinenfabrik Wüstwillenroth in Wüstwillenroth zu kommen.
- Weitere Hinweise der Ortsvorsteher/Ortsbeiräte aus Illnhausen, Mauswinkel, Lichenroth und Fischborn: fehlende Busse an Ferientagen und Wochenende, nur Sammeltaxi; unsichere Haltestelle am Bürgerhaus Mauswinkel; insgesamt keine attraktive Verbindungen für den Arbeitsweg (Fahrzeiten zu lang, Busse fahren zu selten); AST seit Umstellung auf anderen Dienstleister unzuverlässiger; Verbindung zum Freizeitbad Birstein einrichten

## Bruchköbel

- Einwohner: Zahl in Kernstadt leicht wachsend, Verdopplung in Butterstadt, Nieder- und Oberissigheim stagnierend
- Beschäftigte: Schwerpunkt Niederissigheim, Karl-Eidmann-Str. (ca. 200 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Kernstadt (Innenstadt und Gewerbegebiet)
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in der Kernstadt und Roßdorf
  - zukünftige Entwicklungen in der Kernstadt (Innenstadtentwicklung)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Umbau Bahnhofsumfeld (ca. 2,7 Mio. Euro mit 65% Bezuschussung)
- Bushaltestellenumbau 2023-2024 (ca. 1,6 Mio. Euro mit 65% Bezuschussung)

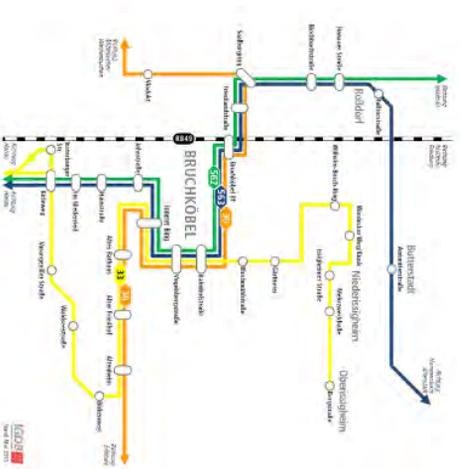
## Bruchköbel – Stärken im ÖPNV

- Schnelle Verbindung von Roßdorf nach Hanau
- Alle Buslinien werden künftig das neue Stadthaus anfahren. Rund um das neue Stadthaus entsteht somit ein Verknüpfungspunkt der verschiedenen Linien. Es sollte darüber nachgedacht werden ob und wie ein reiner Schülerbetrieb sichergestellt werden sollte.
- Es sollte untersucht werden, ob ein echter Bruchköbel Stadtbussinnvoll erscheint. Die Einführung einer Direktverbindung sollte angestrebt werden und wird politisch unterstützt

Verbesserung der ÖPNV Verbindungen der Stadt Bruchköbel

Verbesserung der ÖPNV Verbindungen der Stadt Bruchköbel

Erläuterungsbericht zum Fragebogen im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan für den Main - Kinzig - Kreis



STADT BRUCHKÖBEL

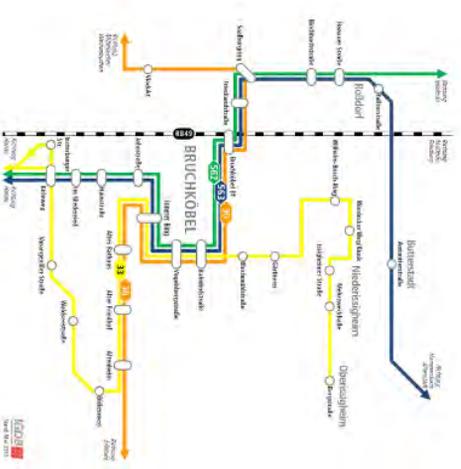
## Bruchköbel – Schwächen im ÖPNV

- Keine direkte Anbindung mit der Bahn nach Frankfurt
- Es wird vorgeschlagen, einen neuen Haltepunkt in Roßdorf/ Niederissigheim anzulegen. Dieser würde Roßdorf sowie Niederissigheim wesentlich besser an das DB Netz anbinden (und ggf. ein neues großes Wohngebiet)
- Verbindung der Stadtteile verbessern (schnellere Reisezeiten)
- Anbindung der Gewerbegebiete verbessern

Verbesserung der ÖPNV Verbindungen der Stadt Bruchköbel

Verbesserung der ÖPNV Verbindungen der Stadt Bruchköbel

Erläuterungsbericht zum Fragebogen im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan für den Main - Kinzig - Kreis



STADT BRUCHKÖBEL

## Erlensee

- Einwohnernde: 16.200, keine Aussage zur Entwicklung
- Beschäftigte: Schwerpunkt Zum Fliegerhorst (ca. 1.500 Beschäftigte)  
Schwerpunkt Gewerbegebiet Nord (ca. 550 Beschäftigte)  
Schwerpunkt Gewerbegebiet Süd (ca. 450 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Langendiebach (Auf der Beune, Auf dem Hessel, Bruchköbeler Straße)  
Rückingen (Leipziger Straße, Am Rathaus)
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Langendiebach  
zukünftige Entwicklungen in Langendiebach und Rückingen
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Umrüstung auf behindertengerechte Haltestellen
- Montage von digitalen Fahrplananzeigetafeln in der Leipziger Straße/Limeskreisel

## Erlensee – Stärken im ÖPNV

- Gute Erreichbarkeit des ÖPNV durch zahlreiche Haltestellen im gesamten Ortsgebiet
- Nachfrage wird durch das Fahrtenangebot gut abgedeckt, übervolle Busse könnten durch Taktverdichtungen vermieden werden.
- Durch den Familienbus werden auch entlegene Quartiere im Ortsgebiet angefahren. Hier wäre jedoch eine Neukonzeption notwendig.

## Erlensee – Schwächen im ÖPNV

- Die Taktung ist nicht ausreichend. Eine 20-minütige Taktung für die Linien zum Hauptbahnhof und Freiheitsplatz wäre erforderlich
- Wunsch nach direkten Verbindungen ohne Umstieg an den Freiheitsplatz und den Hbf in Hanau
- Bereits vorhandene Haltestelle Lise-Meitner-Straße wird von keiner bestehenden Linie angefahren
- Die Busse sind oftmals überfüllt
- Wunschartif für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes: 1,- Euro
- Wunsch: digitale Aushangpläne
- Die Haltestelle Limeskreisel ist derzeit als „Umsteigehaltestelle im Liniennetz eingebunden. Innerörtliches Umsteigen ist kompliziert und für den Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln oftmals abschreckend. Durch das Umsteigen erreichen Fahrgäste sehr oft nicht den Anschlussbus

## Flörsbachtal

- Einwohnernde: Zahl in Lohrhaupten leicht fallend, in Kempfenbrunn und Flörsbach stagnierend und in Mosborn leicht steigend
- Beschäftigte: kein Arbeitsplatzschwerpunkt
- Einzelhandel: keine Einzelhandelseinrichtungen
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Flörsbach (Park der Generationen)
  - zukünftige Entwicklungen in Flörsbach (ca. 20 EFH), Lohrhaupten (Gewerbe) und Kempferbrunn (Dorfgemeinschaftshaus)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Keine geplant

## Flörsbachtal – Stärken im ÖPNV

- Ausweitung des Fahrtenangebots durch AST im gesamten Gemeindegebiet

## Flörsbachtal – Schwächen im ÖPNV

- Verknüpfung AST Bieber – Pfaffenhausen: In Pfaffenhausen bestehen Wartezeiten von mehr als 30 Minuten (Anschlüsse in Bieber passen perfekt); → Fahrplanzeiten in Pfaffenhausen anpassen
- Fehlende Verbindung von Flörsbachtal nach Frammersbach und zum nächstgelegenen Bahnhof Partenstein
- AST-Angebot ausweiten auf Stundentakt und bekannter machen
- Überfüllte Busse im Schulverkehr
- Wunsch nach ÖPNV-Angebot in den Randzeiten (morgens an Werktagen frühere Fahrt nach Pfaffenhausen, um früher nach Bad Orb/BSS oder Schlüchtern zu kommen) und am Wochenende

## Freigericht

- Einwohnernde: Bevölkerungszahl in allen Ortsteilen stagnierend
- Beschäftigte: keine Arbeitsplatzschwerpunkte
- Einzelhandel: keine Konzentration von Einzelhandelseinrichtungen
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Somborn (16 WE), Bernbach (33 WE und Seniorencentrum), Altenmittlau (18 WE, FFW und Kita) und Neuses (12 WE) zukünftige Entwicklungen in Bernbach (Wohnungsbau) und Somborn (Gewerbe)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Keine Investitionsmaßnahmen geplant

## Freigericht – Stärken im ÖPNV

- Somborn verfügt über einen zentralen Busbahnhof mit Umstieg auf unterschiedliche Linien; Linien verbinden Langenselbold/Hanau, Gelnhausen, Alzenau; ist Zentrum der Gemeinde und verfügt über eine gute Infrastruktur
- Planungen/Anträge: Konzeption On-Demand-Verkehr; Antrag aus den politischen Gremien zur Einrichtung eines Bürgerbusses (gefördert durch das Land Hessen)

## Freigericht – Schwächen im ÖPNV

- Alle Ortsteile haben an Wochenenden und Feiertagen nur ein geringes Fahrtenangebot bzw. in den Abendstunden kein Angebot
- An Wochenenden/Feiertagen gibt es kein Fahrtenangebot nach Gelnhausen und Alzenau
- Wunsch nach digitalen Fahrgastinformationen, Fahrplanaushänge sind oftmals nicht auf dem aktuellen Stand

## Gelnhausen

- Einwohnernde: Bevölkerungszahl in allen Ortsteilen steigend
- Beschäftigte: Schwerpunkt in Gelnhausen Mitte (min. 2.000 Beschäftigte)  
Schwerpunkt in Haller
- Einzelhandel: Kernstadt (Mitte), Haitz (Kremp'sche Spitze), Roth (Leipziger Straße), Haller (Gewerbegebiet) und Meerholz (Hanauer Landstraße)
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Meerholz und der Kernstadt  
Flächennutzungsplan derzeit in der Maché
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Um- und Ausbau behindertengerechter Bushaltestellen (450.000€)
- Umbau zum behindertengerechten Ausbau des Bahnhofes in Gelnhausen durch DB

## Gelnhausen – Stärken im ÖPNV

- keine

## Gelnhausen – Schwächen im ÖPNV

- Zu den Stoßzeiten ist das Angebot zu gering, dafür in der NVZ zu viele und zu große Fahrzeuge
- Fehlende Verbindung ans Gewerbegebiet Hailer-Ost und zum Marktzentrum Barbarossa in Roth

## Gründau

- **Einwohnende:** Zahl in Niedergründau, Hain-Gründau, Breitenborn und Gettenbach stagnierend, in Lieblos, Rothenbergen und Mittel-Gründau leicht steigend
- **Beschäftigte:** Schwerpunkt in Lieblos, Kinzigtalzentrum, Gewerbepark Asecos, An der Sportanlage (ca. 3.050 Beschäftigte)  
Schwerpunkt in Rothenbergen, Industrie- und Wiesenstraße (ca. 1.400 Beschäftigte)
- **Einzelhandel:** Lieblos (Rabenaustraße und Rudolf-Walther-Straße)
- **Siedlungsentwicklung:** bisherige Entwicklungen in Lieblos (55 WE)  
zukünftige Entwicklungen in Lieblos (80 WE + 1,8 ha Gewerbe), Hain-Gründau (50 WE) und Rothenbergen (60 WE)
- **aktuelle ÖPNV-relevante Projekte**
- **Um-/Neubau Bahnhof Lieblos**
- **Modernisierung Bahnhof Mittel-Gründau**

## Gründau – Stärken im ÖPNV

- Stundentakt der Buslinien MKK-66/MKK-67 in Richtung Gelnhausen von allen Ortsteilen außer Gettenbach

## Gründau – Schwächen im ÖPNV

- keine

## Hasselroth

- Einwohnernde: Zahl in Gondsroth stagnierend, in Neuenhaßlau und Niedermittlau (Altdorf) leicht steigend und in Niedermittlau (Bahnhofssiedlung) stark steigend
- Beschäftigte: Schwerpunkt in Neuenhaßlau (mind. 200 Beschäftigte)
- Einzelhandel: keine Einzelhandelseinrichtungen
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Niedermittlau (3 ha) und Neuenhaßlau (Kita und Senioreneinrichtung)  
zukünftige Entwicklungen in Neuenhaßlau (3 ha) und Niedermittlau (10 ha)

## Hasselroth

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Umgehungsstraße Freigericht – Hasselroth
- P+R-Anlage am Haltepunkt Niedermittlau (591.746,73 € mit 380.300 € Bezuschussung)
- Fahrradabstellanlagen für über 100 Räder am Haltepunkt Niedermittlau (28.953,09 € mit 20.311,68 € Bezuschussung)
- Errichtung bzw. Umbau von vier barrierefreien Bushaltestellen (30.000 €)
- Buswendeplatz am Haltepunkt Niedermittlau (132.900,06 €)

## Hasselroth – Stärken im ÖPNV

- Umweltschutz (bei Lösung aller Defizite im ÖPNV würde der PKW-Verkehr aufgrund der guten Lage zum Rhein-Main-Gebiet abnehmen)

## Hasselroth – Schwächen im ÖPNV

- Taktung der Fahrten zu gering. Fahrplanlücken vor allem am Wochenende und in den späten Abendstunden. (Schichtdienste + Partygänger)
- Lange Fahrzeiten durch unnütze Umstiege
- Hohe Fahrpreise
- Anbindungen und Verknüpfungen ungenügend, vor allem zum SPNV
- Unpünktliche Regionalbahn, dadurch keine zuverlässige Verknüpfung zum Bus

## Langenselbold

- Einwohnernde: 14.614 Einwohnernde, Zahl steigend gegenüber dem Vorjahr
- Beschäftigte: Schwerpunkt Gewerbegebiet „Am Nesselbusch“ (ca. 1.000 Beschäftigte)  
Schwerpunkt Gewerbegebiet „Am Bahnhof“ (ca. 1.500 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Kernstadt (Ringstraße, Friedrichstraße, Gelnhäuser Straße, Kinzigstraße)
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Kernstadt (Niedertal III)  
zukünftige Entwicklungen in Kernstadt (Gewerbepark, Gesundheitszentrum,  
Multifunktionshalle)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Verkehrskonzept 2022
- Bushaltestellendach Lindenplatz (ca. 15.000 €)

## Langenselbold – Stärken im ÖPNV

- Gute Frequenz der Buslinie in die Stadt am Bahnhof

## Langenselbold – Schwächen im ÖPNV

- Fehlende Verbindungen nach Kinzigsee, Friedhof Rödelberg

## Langenselbold – Stärken im ÖPNV

- Gute Frequenz der Buslinie in die Stadt am Bahnhof

## Langenselbold – Schwächen im ÖPNV

- Die Verkehrssituation an den Umstiegshaltestellen in der Ringstraße (Höhe der Einkaufszentren) ist unbefriedigend. Hier sollten kurzfristig Alternativen erarbeitet und geprüft werden. Dies könnte beispielsweise eine Verlegung an die die Käthe-Kollwitz-Schule sein oder die Schaffung einer Busbucht am jetzigen Standort auf der Südseite, wofür die Sicherung von Grund und Boden notwendig würde.
- Fehlende Verbindungen zum Kinzigsee, Friedhof Rödelberg

## Linsengericht

- Einwohnernde: Zahl in Altenhaßlau, Eidengesäß und Geisnitz leicht steigend, keine Aussage zur Entwicklung in Grossenhausen und Lützelhausen
- Beschäftigte: Schwerpunkt in Altenhaßlau, An der Wann (ca. 300 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Altenhaßlau
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Lützelhausen (4 ha Gewerbe) und Altenhaßlau (Gewerbe)  
zukünftige Entwicklungen in Lützelhausen (6 ha Gewerbe)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Erweiterung Radwegenetz
- Erneuerung aller Bushaltestellen (2.000.000 € mit 70-80 % Bezuschussung)

## Linsengericht – Stärken im ÖPNV

- keine

## Linsengericht – Schwächen im ÖPNV

- Zu geringe Taktung
- Wunsch nach einem einheitlichen Fahrpreis in ganz Linsengericht

## Neuberg

- Einwohnernde: 5.743, keine Aussage zur Entwicklung
- Beschäftigte: kleinere Arbeitsplatzschwerpunkte
- Einzelhandel: Ravolzhausen, zwischen den Ortsteilen
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Ravolzhausen Am Limes III und Auf der Weingartswende(ca. 137 Grundstücke)  
zukünftige Entwicklungen in Ravolzhausen (ca. 250-300 WE und Gewerbeflächen)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Barrierefreiheit aller Bushaltestellen

## Neuberg – Stärken im ÖPNV

- keine

## Neuberg – Schwächen im ÖPNV

- Linie X94 Mo-Fr und Sa endet die Linie um 22.35 bzw. 23.35 in Ravalzhausen. Ab 21:35 keine Fahrtmöglichkeit mehr von/nach Rüdighheim
- Fehlende Verbindungen von Neuberg-Rüdighheim nach Bruchköbel über Oberissigheim bzw. nach Hammersbach
- Es werden mehr direkte Verbindungen ohne Umstieg gewünscht

## Maintal

- Einwohnernde: 41.378, keine Aussage zur Entwicklung
- Beschäftigte: Schwerpunkt Hochstadt, Edisonstraße (ca. 600 Beschäftigte)  
Schwerpunkt Hochstadt, Klosterhofstraße (ca. 600 Beschäftigte)  
Schwerpunkt Dörnigheim, Wilhelm-Röntgen-Straße (ca. 50-60 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Dörnigheim (Braubachstraße, Industriestraße, Kennedystraße)
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Dörnigheim und Hochstadt (insg. Ca. 370 WE)  
zukünftige Entwicklungen in Dörnigheim, Hochstadt, Bischofsheim und  
Wachenbuchen (Wohnflächen- und Gewerbeentwicklung)

## Maintal

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (ca. 380.000 € mit 70-80 % Bezuschussung)
- Nordmainische S-Bahn
- B+R-Anlagen am Bahnhof Maintal-Ost (ca. 90.000 € mit 70 % Bezuschussung)
- Erweiterung P+R-Anlage am Haltepunkt Maintal-West (Nordseite)
- Bischofsheim, ÖPNV-Anbindung des Haltepunkts Maintal-West (Südseite)
- Bischofsheim: neue Bushaltestellen im Gewerbegebiet Maintal-West
- Wachenbuchen, Haltestellen Mittelbacher Straße (Teil einer Straßensanierung)

## Maintal – Stärken im ÖPNV

- Gute Erreichbarkeit in die Nachbarstädte Frankfurt und Hanau von allen Stadtteilen aus
- Die Stadtverkehr Maintal GmbH reagiert flexibel auf sich ändernde Anforderungen im Schülerverkehr, guter Kontakt zwischen SVM und Schulen.
- Der SVM verfügt über einen modernen Fuhrpark.
- Die Dichte der Haltestellen ist hoch.
- Die Stadt Maintal besitzt die Planungshoheit über den Stadtverkehr und kann auf diesem Gebiet somit eigenständig Entscheidungen treffen.
- RBL wird gerade eingeführt, dann Echtzeitinformation in der RMV App, Knotenpunkte in Planung
- Hohe Zuverlässigkeit, geringe Verspätungen

## Maintal – Schwächen im ÖPNV

- Zu geringe Fahrtenhäufigkeit
- Bedienungszeitraum in den Abend-/Nachtstunden verlängern
- Es existiert keine Ringerschließung/Ringlinie Hanau Wachenbuchen – Hochstadt – Dörnigheim – Hanau
- Es existiert keine Direktverbindung von Hochstadt nach Hanau über Dörnigheim und Amphitheater
- Nicht alle Haltestellen sind barrierefrei z. T. mangelhafte Ausstattung der Haltestellen mit Wetterschutz
- Bedarf an zusätzlichen Fahrradboxen
- Umstiegssituation Bahnhof Maintal West
- Dauerbrenner: Expressbuslinien – Angebote für die Pendler, Metropolticket – Verkehrswende gestalten – bezahlbar, Fahrpreise senken

## Nidderau

- Einwohnernde: 20.762, keine Aussage zur Entwicklung
- Beschäftigte: keine Arbeitsplatzschwerpunkte
- Einzelhandel: Heldenbergen (Neue Mitte, Büdeshheimer Straße, Friedberger Straße), Windecken (Marktplatz, Ostheimer Straße, Bücherweg), Ostheim (Ortsmitte)
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Heldenbergen, Windecken, Ostheim und Buchen (ca. 740 WE, 13 ha Gewerbegebiet, neues Bürgerhaus, Zweifeldsporthalle und Familienpark Freizeitareal)  
zukünftige Entwicklungen in Ostheim, Windecken, Heldenbergen und Erbstadt (Wohngebiete, Fachmarktzentrum, Kita, Altenpflegezentrum, Sportanlage)

## Nidderau

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Umgestaltung Bahnhofsgelände Ostheim (ca. 1.500.000 € mit 80 % Bezuschussung)
- Umgestaltung des Geländers der Willi Salzmann Halle mit Rückbau einer Straßeneinmündung, sowie die Planung einer Mobilitätsstation für E cars, E bikes, Bikes, in unmittelbarer Umgebung des Haltepunkts Windecken samt Jugendzentrum und Neubau für sozialen Wohnungsbau in nahmobiler Nachbarschaft zum historischen Marktplatz und Stadtzentrum mit Stadtplatz (ca. 50.000 € im kommunalen HH)
- Planung einer nahmobilen Querung zw. dem Kreuzungs-Bhf. Heldenbergen durch die Nidder-Aue zum Stadtzentrum/Gesamtschule (ca. 1.500.000 €)
- Haltestellenkonzept, der mobilitätsgerechte Umbau aller Nidderauer Haltestellen
- Elektrifizierung der Niddertalbahn

## Nidderau – Stärken im ÖPNV

- Heldenbergen – Windecken – Ostheim: Die verbindende Achse zwischen diesen drei Stadtteilen (ehemalige Durchfahrtstraße) wird über mehrere Buslinien sehr gut angenommen
- hohe Zufriedenheit mit Schienenverbindung Richtung Frankfurt
- Expressbusverbindung Richtung Kronberg: Neue Anbindung seit Mitte 2018 Richtung Karben (Ausbildungszentrum) und Bad Vilbel mit Endhaltestelle Kronberg.
- Kreuzungsbahnhof: Großer Vorteil für zukünftige Entwicklung; im Stadtgebiet ein Kreuzungsbahnhof, nachteilig ist die Lage des Bahnhofes etwas außerhalb der Ortslagen, daher Planung einer nahmobilen Querungsmöglichkeit

## Nidderau – Schwächen im ÖPNV

- in den kleineren Stadtteilen betreibt die Stadt Daseinsvorsorge mit stündlichem Umlauf über ein Stadtbussystem
- Wunsch schnellere Fahrplan Niddertalbahn, Wunsch schnellerer Busfahrplan nach HU
- Es fehlt schnelle Verbindung nach Bergen Enkheim
- die Einwohner des kleinsten Stadtteils Erbstadt wünschen sich Reaktivierung des Schienenhaltepunktes Erbstadt Kaichen (on demand)
- Fehlende Barrierefreiheit an den Bahnhöfen: Heldenbergen und Ostheim
- es gibt keinen Kurzstreckentarif und einzelne Busfahrer erstellen keine Fahrkarten
- Kein Personal auf kommunaler oder LNO Seite für Bushaltestellepflege ( auch Aushänge)
- Verknüpfungen Bus zu Bus funktionieren nicht gut Verknüpfung Zubringer Bus zur Schiene optimieren
- Verknüpfung Schiene zu Schiene am Kreuzungsbahnhof Heldenbergen klappt oft genug nicht
- In den Hauptverkehrszeiten klappt die Verlässlichkeit nicht immer gut
- Besseres Qualitätsmanagement im Bussektor automatische statistische Erfassung der ÖPNV Nutzer über die Ein- und Ausstiege

## Rodenbach

- Einwohnernde: Zahl in Niederrodenbach stark steigend und in Oberrodtenbach leicht steigend
- Beschäftigte: Schwerpunkt in Niederrodenbach, Gewerbegebiet und Am Altenzentrum (ca. 500 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Niederrodenbach (Leipziger Straße, Am Auweg, Adolf-Reichwein-Straße)
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Niederrodenbach (19 WE)  
zukünftige Entwicklungen in Niederrodenbach (1.000 EW, Bildungs- und Begegnungsstätte, Feuerwehrgäterehaus, 5 ha Gewerbegebiet)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Barrierefreie Umgestaltung von sieben Bushaltestellen (738.000 € mit min. 400.000 € Bezuschussung)
- Erweiterung der Parkflächen am Bahnhof Niederrodenbach

## Rodenbach – Stärken im ÖPNV

- Verbindungen zwischen den Ortsteilen mit Anbindung eines Nahverkehrszentrums und Bahnhof.
- Die Subventionierung des innerörtlichen Tarifs (1-Euro-Tarif) durch die Gemeinde Rodenbach führte zu einer Verbesserung der Nachfrage
- Die Zusammenarbeit zwischen der Straßenverkehrsbehörde und dem Buslinienbetreiber Bus-Stroh funktioniert sehr gut

## Rodenbach – Schwächen im ÖPNV

- Innerörtliche Verbindungen samstags und sonntags sind unzureichend
- Fahrzeit von Oberrodenbach zum Bahnhof und zurück sind zu lang (insbesondere in der HVZ)
- Es fehlen Verbindungen (insbesondere am WE) nach Erlensee (Limeskreisel)
- Rathaus in Niederrodenbach ist nicht mit einer Haltestelle am ÖPNV angebunden
- In den Schwachlastzeiten könnten kleinere Fahrzeug- Einheiten für Beschleunigung sorgen
- Der normale Zonentarif ist (innerörtlich) unattraktiv
- Es fehlen durchgängig dynamische Fahrgastanzeigen

## Ronneburg

- Einwohnernde: Zahl in Altwiedermus und Hüttengesäß steigend, Neuwiedererfuß stagnierend
- Beschäftigte: Schwerpunkt Altwiedererfuß, Herrnwiese & Auf dem Weißenberg (ca. 105 Beschäftigte)  
Schwerpunkt Hüttengesäß, Am Festplatz (ca. 35 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Hüttengesäß
- Siedlungsentwicklung: keine Entwicklungen in den letzten zehn Jahren  
zukünftige Entwicklungen in Hüttengesäß (Wohnungsbau und Senioren-  
Siedlung) und Altwiedererfuß (Wohnungsbau)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Sanierung L3193 bis BAB 45 inkl. Rad- und Wirtschaftsweg
- Barrierefreier Ausbau dreier Haltestellen (je 50.000€)
- Vier vandalismussichere Wartehallen (60.000€)

## Ronneburg – Stärken im ÖPNV

- Keine
- Planungen: Bürgerbus, on-demand-Mobilitätslösungen

## Ronneburg – Schwächen im ÖPNV

- Umständliche Routenführungen
- Fahrt nach Hanau nur mit Umstieg und langer Fahrtdauer möglich
- Fehlende Verbindungen nach Gründau und Gelnhausen
- Wunsch nach Anbindung der Burg Ronneburg durch Shuttlebus von Bahnhof Langenselbold bei Veranstaltungen
- Wunsch nach 1€ Ticket innerorts
- Fahrplaninformationen sind an mehreren Haltestellen veraltet bzw. nicht vorhanden
- Keine Fahrgastinformation bei Ausfall eines Busses

## Schlüchtern

- Einwohnernde: ca. 16.750, keine Aussage zur Entwicklung
- Beschäftigte: Schwerpunkt Innenstadt  
Schwerpunkt Klosterhöfe (ca. 600 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Innenstadt
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Klosterhöfe (Gewerbe)  
zukünftige Entwicklungen in Innenstadt
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- keine

## Schlüchtern – Stärken im ÖPNV

- keine

## Schlüchtern – Schwächen im ÖPNV

- keine

## Schöneck

- Einwohnernde: 24.980, stetig wachsend
- Beschäftigte: keine Arbeitsplatzschwerpunkte
- Einzelhandel: Kilianstädten, Uferstraße
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Büdesheim, Kilianstädten (ca. 155 WE)
- zukünftige Entwicklungen: GE Kilianstädten Nord (L 3009; ca. 13 ha) und weiteres Wohngebiet (Machbarkeitsstudie läuft)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- keine

## Schöneck – Stärken im ÖPNV

- Regelmäßiger, verlässlicher Busverkehr der Linien MKK 31 und 32
- Gute Anbindung an S6 in Bad Vilbel

## Schöneck – Schwächen im ÖPNV

- Taktung auf der Niddertalbahn ist zu verbessern
- Bahn (Niddertalbahn) überfüllt, Ausbau von Zügen
- Für viele Individualreisende zu teuer
- Verspätungen + Zugausfälle sind oftmals in der Kritik

## Sinntal

- Einwohnernde: ca. 9.300, Zahl in Altengronau, Sterbfritz und Weiperz steigend
- Beschäftigte: Schwerpunkt in Mottgers (ca. 400 Beschäftigte)  
Schwerpunkt in Sterbfritz (ca. 300 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Sterbfritz und Altengronau (Nahversorger)
- Siedlungsentwicklung: keine Entwicklungen in den letzten 10 Jahren  
keine geplanten Entwicklungen bis 2030
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Radwegebau Weichersbach – Oberzell
- Neubau/Sanierung der Bahnsteige in Jossa und Sterbfritz

## Sinntal – Stärken im ÖPNV

- keine

## Sinntal – Schwächen im ÖPNV

- Angebot tagsüber nicht an den Bedarf angepasst (abgesehen der Schülerbeförderung)
- Zu geringe Taktung
- Fehlende Direktverbindung nach Schlüchtern
- Häufiges Umsteigen mit Wartezeiten
- Fehlende (Quer-)Verbindungen zwischen den Ortsteilen

## Steinau an der Straße

- **Einwohnende:** Zahl in Innenstadt und Marjoß leicht steigend, in Bellings, Neustall, Rabenstein, Rebsdorf, Sarrod und Uerzell stagnierend, in Hintersteinau, Marborn, Seidenroth und Ulmbach leicht rückgängig
- **Beschäftigte:** Schwerpunkt in Neustall (ca. 250 Beschäftigte)  
Schwerpunkt in Kernstadt (mind. 580 Beschäftigte)
- **Einzelhandel:** Kernstadt (Nahversorger)
- **Siedlungsentwicklung:** bisherige Entwicklungen in der Kernstadt (25 WE, Pflegeheim), Seidenroth (2 WE), Marjoß (3 WE), Ulmbach (8 WE)  
zukünftige Entwicklungen in Steinau (178 WE, 25 ha Gewerbe), Hintersteinau (18 WE), Sarrod (10 WE), Seidenroth (17 WE), Marjoß (9 WE), Ulmbach (50 WE)
- **aktuelle ÖPNV-relevante Projekte:** Wird nachgereicht

## Steinau – Stärken im ÖPNV

- Seidenroth wurde an den ÖPNV angeschlossen
- Gutes Fahrtenangebot im Schulbusverkehr (Marborn)
- Gute Anbindung des Ortsteils Sarrod an den Bahnhof Bad Soden-Salmünster

## Steinau – Schwächen im ÖPNV

- Fehlende Anbindung der Stadtteile Rebsdorf und Rabenstein
- Fehlende Barrierefreiheit am Bahnhof Steinau
- Fehlende Fahrradboxen am Bahnhof Steinau und Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme
- Mangelhafte Verknüpfung der Busverbindungen an die Züge nach Fulda und Frankfurt (Anschlüsse bei Verspätung nicht gesichert)
- Mangelhafte Anbindung der Ortsteile am Wochenende, nachts und insgesamt außerhalb der Schulzeiten
- Defizite in der Fahrgastinformation (Verspätungen und Anschlüsse)
- Teilweise ineffizienter Einsatz zu großer Busse
- Überfüllte Busse zu Schulzeiten (Ulm bach)

## Wächtersbach

- Einwohnernde: Zahl in Kernstadt, Aufenau, Leisenwald, Waldensberg und Wittgenborn steigend  
keine Aussage zur Entwicklung in Hesseldorf, Neudorf und Weilers
- Beschäftigte: keine Konzentration von Arbeitsplatzschwerpunkten
- Einzelhandel: Kernstadt und Aufenau
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Kernstadt (Schloss, Wohnungsbau, Ärztehaus), Wittgenborn, Leisenwald, Aufenau und Herrenweise (Baugebiete)  
zukünftige Entwicklungen in Kernstadt, Aufenau (Baugebiet+Kita)

## Wächtersbach

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Verkehrsberuhigung Innenstadt Altstadt
- Mobilitätsstationen (am Bahnhof in Planung, in allen Ortsteilen)
- Neue Haltestelle Schloss
- Rad- und Raststation (Weilers)
- Touristischer Radverkehr (Vogelsberg)
- Erneuerung Bushaltehäuschen
- Schaffung Bürgerbusangebot
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Shuttle Depot für autonome Busfahrzeuge
- Anbindung Brauereigelände

## Wächtersbach – Stärken im ÖPNV

- keine

## Wächtersbach – Schwächen im ÖPNV

- Zu schlechtes Fahrangebot für die Ortsteile und zum Teil für die Altstadt
- Taktung der Busse in den Nachmittags- und Abendstunden
- Fehlende Verbindungen von der Kernstadt in die Ortsteile und zu den neuen Mittelpunktfunktionen
- Fehlende Erschließung vom Ortsende Aufenau, Schloss (Stadtverwaltung), AWO Seniorenheim, Kindergärten, Arzthäuser, Freizeiteinrichtungen sowie alle Ortsteile von Wächtersbach
- DB Verspätungen, dadurch für Pendler zum Teil schlechte Busanbindungen
- Keine Fahrradmitnahmemöglichkeit oder Abstellanlagen an Haltestellen
- Zu teuer
- Informationen an Haltestellen fehlen

## 5 Dokumentation des Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens

Tabelle 1: durchgeführte bzw. geplante Abstimmungs- und Beteiligungsformate

Termin	Format
03/2022 – 05/2022	Öffentlichkeitsbeteiligung
04/2022	Fachbeirat
05/2022	Lenkungskreis
06/2022	Regionalkonferenzen
	WEVUL
07/2022	Fachbeirat
	Lenkungskreis
08/2022	Spessart-Tourismus und Freizeitverkehr
	Mobilitätsstation
09/2022	WEVUL
11/2022	Kommunengespräche
	Lenkungskreis
	WEVUL
	Fachbeirat
	Regionalkonferenzen

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises

## Ergebnisvermerk der ersten Sitzung des Fachbeirats am 25.04.2022

### Zeit und Ort

25.04.2022, 16-19 Uhr  
Congress Park Hanau  
Schloßplatz 1  
63450 Hanau

### Teilnehmende

Herr Prof. Follmann	Hochschule Darmstadt
Herr Maatz	KVG Kreis Offenbach
Herr Möglinger	RMS
Herr Schoop	Metron
Herr Schultheis	HOLM
Herr Kappen	KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel	KVG Main-Kinzig
Frau Preuß	KVG Main-Kinzig
Frau Stutz	KVG Main-Kinzig
Herr Bock	plan:mobil
Herr Büsch	plan:mobil
Herr Kühnel	plan:mobil

### Präsentation und Unterlagen

- Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

### Ergebnisvermerk

Herr Krenkel begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur 1. Sitzung des Fachbeirates zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

<b>TO-Punkt</b>
1. Begrüßung & Vorstellungsrunde
2. Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP
3. Leitbild Mobilität: Hintergründe und Prozess
4. Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG
5. Diskussion und Kommentierung

TO-Punkt
Pause
6. Aktuelle und zukünftige Themen des ÖPNV – Statements
7. Thematische Einführung: Inhaltliche Schwerpunkte der Neuaufstellung des NVP
8. Diskussion: Relevante Themen und Schwerpunkte des NVP für den MKK
9. Ausblick und Verabschiedung

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben intensiv zu verschiedenen Themenfeldern diskutiert. Nachfolgend sind die wichtigen Aussagen und Diskussionspunkte zusammengestellt:

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Rahmenbedingungen</b>	<p>Finanzierung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein gutes ÖPNV-Angebot ist auch Wirtschaftsförderung für die Region.</li> <li>• Beim Kostenvergleich zwischen ÖPNV und MIV werden externe Kosten des MIV häufig nicht berücksichtigt</li> <li>• Finanzierung des ÖPNV-Ausbaus: Der steuerfinanzierte ÖPNV muss neu geregelt werden (aktuell zu undurchsichtig). Es müssen neue Finanzierungsquellen gefunden werden (adressiert an das Land Hessen, u.a. die Einnahmeaufteilung zu überdenken). Hier muss eine konzertierte Aktion der LNO im RMV erfolgen.</li> <li>• Kann der Mittelstand die Fahrzeugfinanzierung bei größeren Vergabeverfahren künftig noch leisten?</li> </ul> <p>Ländlicher Raum</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zugriffsmöglichkeit und Geschwindigkeit der Internetverbindung als wichtiger Aspekt für die Lebens- und Arbeitsqualität im ländlichen Raum</li> <li>• Abwanderung in die Städte kann durch gute Internetverbindungen vermieden werden (Neue Arbeitswelt durch Corona und mobiles Arbeiten, lokale Coworking-Spaces sind im Entstehen)</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch Förderung der Ballungsräume wird der ländliche Raum abgehängt. Stickwort Daseinsvorsorge. Der ÖPNV muss die Aufgaben kompensieren, die der sich aus der Fläche zurückziehende Einzelhandel zurückgelassen hat</li> <li>• fehlendes S-Bahn-Angebot im MKK</li> </ul> <p>Demographischer Wandel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätsangebote schaffen für Menschen, die kein Auto mehr fahren können. Autoabhängigkeit als zukünftiges Problem. Flexible Mobilitätsangebote wie z. B. der Hopper werden als zurückgewonnenes Stück Lebensqualität wahrgenommen</li> </ul> <p>Restriktionen im MIV</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Restriktionen für den MIV als Notwendigkeit zur Förderung des ÖPNV vorsehen?</li> </ul>
<b>ÖPNV-Angebote</b>	
<b>Klassischer ÖPNV</b>	<p>Herausforderungen des klassischen ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Wir sind im Jahrzehnt des Ausbaus“ vs. Der ÖPNV stößt in der Fläche an seine wirtschaftlichen Grenzen</li> <li>• Der ÖPNV als Linienverkehr kann nicht gleichzeitig Flächenbedienung und Transport vieler Fahrgäste auf den starken Achsen ermöglichen. Auf den Hauptachsen sollen Umwege vermieden werden, um Reisezeiten und Kosten zu sparen. Es sollen hierarchische Angebotsstufen vorgesehen werden.</li> <li>• Wo kann der ÖPNV im ländlich geprägten Teil des MKK eine Rolle übernehmen, wenn dort das Auto seine Daseinsberechtigung seit Jahrzehnten hat? (auch wenn Wege unter 5 km für den Pkw nicht effizient sind im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln)</li> <li>• ÖPNV soll Verknüpfungen mit Zu- und Abbringerverkehren (auch Pendlerverkehre mit dem MIV und P+R-Plätzen entlang der Autobahn) sicherstellen.</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wichtige Aufgabe ist, die Verlässlichkeit und Anschlussicherheit zu stärken.</li> <li>• Die Entzerrung der Schulanfangszeiten (v.a. in den Klassen 7 bis 10) birgt Einsparpotenzial im ÖPNV, ist jedoch aufgrund komplexer Abstimmungsprozesse als langfristige Aufgabe der KVG wahrzunehmen</li> <li>• Der klassische ÖPNV hat ein Imageproblem, obwohl er effizient und nachhaltig ist</li> <li>• Energieeffiziente Verkehrsmittel müssen stärker gefördert werden</li> </ul>
<b>Weitere ÖPNV-Angebotsformen</b>	<p>Freizeitverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zielgruppen im Freizeitverkehr sind verstärkt für den ÖPNV anzusprechen, um auch in diesem Marktsegment neue Kundinnen und Kunden dauerhaft für den ÖPNV zu gewinnen (touristisches Potenzial im MKK für Touristen aus der Rhein-Main-Region) und auch in den Nebenzeiten eine Nachfrage zu generieren</li> </ul> <p>On-Demand</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• On-Demand und autonomes Fahren als wichtige zukünftige Themen in der Region.</li> <li>• Bei der Entwicklung von On-Demand-Angeboten muss die Verfügbarkeit der Fahrzeuge mitberücksichtigt werden.</li> <li>• Abstimmung der Ergebnisse der in Bearbeitung befindlichen Studie der rms mit dem NVP-Maßnahmenkonzept.</li> <li>• Modellprojekt ODV im MKK (Anbindung ländlicher Raum an SPNV-Achse) initiieren (ggf. geringe Anforderungen als bei OnDeMo vorsehen) und Fördermittel beim Land akquirieren</li> </ul> <p>Autonomes Fahren</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenzial für Einsparungen der Personalkosten macht den autonomen Betrieb im ÖPNV sehr interessant</li> <li>• Neue Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion als Chance für den</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p>ÖPNV nutzen – ÖPNV kann Vorreiter im Bereich autonomes Fahren werden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Entwicklungen im Bereich autonomes Fahren verläuft schneller als wir uns aktuell vorstellen</li> <li>• Das richtige Fahrzeug für den autonomen Verkehr wird noch entwickelt</li> <li>• Verkehr und Mobilität von übermorgen – Einsatz von Quantencomputern mit hohem Potential für den ÖPNV</li> <li>• Diskutiertes Einsatzbeispiel der verschiedenen Bedienungsangebote im Korridor Völzberg – Birstein – Wächtersbach im Zusammenspiel mit Mobilitätshubs</li> </ul> <p>Bürgerbus</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bürgerbus: Ehrenamt als Mittel der Qualitätsverbesserung? Skepsis, dass sich künftig noch ehrenamtliches Fahrpersonal finden lässt</li> </ul>
<b>Nutzende</b>	<p>Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Restriktionen gegenüber dem MIV wie z.B. Parkraumbewirtschaftung müssen vermittelt werden</li> <li>• Verwaltung kommt in der Öffentlichkeitsarbeit technisch nicht hinterher. In der Beteiligung gibt es wenige laute Stimmen und eine breite stille Masse, dadurch wird das Meinungsbild verschoben</li> <li>• Kommunen und Bürgerinnen und Bürger wissen zu wenig über das vorhandene ÖPNV-Angebot</li> <li>• Thema Verbesserung der Kommunikation als wichtigen Bestandteil in den NVP aufnehmen</li> <li>• Kommunikation aktuell sehr schlecht (Verspätungs-, Baustelleninformation). Alternativrouten werden für den MIV, aber nicht für den ÖPNV angeboten (insbesondere auch bei Streckensperrungen im Schienenverkehr verbessern, da in den kommenden Jahren viele Maßnahmen vorgesehen sind)</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p>Zielgruppen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie bringen wir die Leute dazu, vom MIV in den ÖPNV umzusteigen? Zugang über Freizeitverkehr</li> <li>• Wer wird befördert? 3 As: Arbeitslose, Arme und Ausländer. Hopper der kvgOF hat eine andere Kundschaft abseits der 3 As</li> <li>• Eine Erweiterung des Kundenstamms braucht einen Qualitätssprung</li> </ul>
<p><b>Ergänzende Angebote (Service etc.)</b></p>	<p>Tarif</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 9€-Ticket als Chance, um der Politik gegenüber einzufordern, dass der Fahrzeugbestand und die Infrastruktur ausgebaut werden müssen</li> <li>• Der Tarif muss einfach und leicht verständlich sein (siehe Flatrates und Landestickets)</li> <li>• Tarife für die gesamte Reisekette entwickeln mit durchgehenden Buchungs- und Ticketingmöglichkeiten</li> <li>• Absehbar werden sich mehr Menschen ein ÖV-Ticket nicht mehr leisten können</li> <li>• Tarifmerkmale verfehlen tlw. die zielgruppenspezifischen Wünsche der Nutzenden (z. B. Mitfahrer-Mitnahme bei Senioren ist ein wichtiges Service-Angebot)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der interaktive Netzplan der KVG MKK wird im Sommer 2022 eingeführt</li> <li>• P+R: Verknüpfungspunkte auch abseits der Bahnhöfe einrichten</li> </ul>
<p><b>NVP-Prozess und KVG MKK als Mobilitätsdienstleister</b></p>	<p>Struktur NVP</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Struktur und Gliederung des NVP: Beiheft oder Zusatzkapitel für den NVP mit Querbezügen. Welche Aussagen muss der NVP treffen und was ist darüber hinaus sinnvoll?</li> </ul> <p>Beteiligung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beteiligung wichtig, Einzelanregungen müssen jedoch gewichtet und bewertet werden</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unbequeme Themen werden i.d.R. selten geäußert (z. B. Parkraumbewirtschaftung, Neuaufteilung der Verkehrsfläche, um dem Umweltverbund mehr Platz zu ermöglichen)</li> <li>• Verstärkt social-media-Kanäle nutzen, um junge Leute anzusprechen</li> </ul> <p>Künftige Aufgaben der KVG MKK</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sonderrolle bzw. Sonderstatus der Stadt Hanau (eigene LNO), dadurch wenig Probleme bei der Änderung in kreisfreie Stadt. Kommunikation und Abstimmung von Maßnahmen funktioniert gut, bleibt wichtig</li> <li>• Die KVG sieht Partnerschaften und Kooperationen mit Wissenschaft und Mobilitätsdienstleistern als wichtigen Bestandteil für die Umsetzung von Maßnahmen.</li> <li>• Es gibt verstärkt ein Mitarbeitenden-Defizit: gute Fachleute fehlen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen.</li> <li>• Wie vermitteln wir unser Wissen im Verkehrswesen und wie kann es (schneller) umgesetzt werden?</li> <li>• NVP-Beteiligungsplattform auch während der Umsetzung nutzen, um Menschen im MKK über die Aktivitäten und Erfolge im Mobilitätssektor (nicht nur zum ÖPNV) zu informieren (Mobilitätsplattform MKK)</li> </ul>

Protokoll: plan:mobil, 29. April 2022



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises

## Ergebnisvermerk der ersten Sitzung des Lenkungskreises am 03.05.2022

### Zeit und Ort

9.30-13 Uhr  
Hotel Villa Stokkum  
Steinheimer Vorstadt 70  
63456 Hanau Steinheim

### Teilnehmende

Herr Busch	RMV
Herr Kontos	Regionalverband FrankfurtRheinMain
Frau Heck	Main-Kinzig-Kreis
Herr Ullrich	Main-Kinzig-Kreis
Herr Schulte	LNO Hanau / HSB
Herr Wrase	Hanau Infrastruktur Service (HIS)
Herr Mühlhans	IVM
Herr Zscherneck	SpessartRegional
Frau Preuß	KVG MKK
Frau Stutz	KVG MKK
Frau Avdic	KVG MKK
Frau Lackey	KVG MKK
Frau Böhm	KVG MKK
Herr Kappen	KVG MKK
Herr Krenkel	KVG MKK
Herr Kühnel	plan:mobil
Herr Bock	plan:mobil

### Präsentation und Unterlagen

- Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

## Ergebnisvermerk

Herr Krenkel begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur 1. Sitzung des Lenkungskreises zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises.

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt	Inhalt
1	Begrüßung & Vorstellungsrunde
2	Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP
3	Ziele der ÖPNV-Entwicklung
Pause	
4	Themen und Schwerpunkte des NVP
5	Ausblick

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben intensiv zu verschiedenen Themenfeldern diskutiert. Nachfolgend sind die wichtigen Aussagen und Diskussionspunkte thematisch zusammengestellt:

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Rahmenbedingungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die Veränderungen der Arbeitswelt (Home Office) entstehen neue Herausforderungen, aber auch Chancen für den ÖPNV</li> <li>• Das Thema Personalbeschaffung und -ausbildung soll im NVP behandelt werden             <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Die Ausbildung des Fahrpersonals für die Verkehrsunternehmen kann an das Programm des KCA (Kommunale Center für Arbeit) und an die Agentur für Arbeit angeknüpft werden</li> </ul> </li> <li>• Die Förderlandschaft hat sich bei Spessart Regional geändert. Im ländlichen Bereich sind noch mehr Kommunen auch aus dem Altkreis Hanau dazugekommen</li> <li>• Siedlungsentwicklung: Verschiebung der Bevölkerung aus dem Kerngebiet in den ländlichen Raum</li> <li>• Die Themen Corona und Ukraine-Krieg und deren Folgen sollen im NVP behandelt werden, um die Rahmenbedingungen darzustellen</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ In Hanau wurden die Maßnahmen des NVP trotz Corona umgesetzt und das ÖPNV-Angebot erweitert. Die Nachfrage kehrt langsam zurück</li> </ul> <p>Planwerke</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Wohnraumversorgungskonzept des Main-Kinzig-Kreises wird nach den Sommerferien veröffentlicht</li> <li>• Das Mobilitätsleitbild Hanau wurde 2021 veröffentlicht</li> <li>• Der RMV beschäftigt sich aktuell mit der Umsetzung des RNVP</li> </ul>
<p><b>ÖPNV-Angebot</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wird das Thema Digitalisierung als eigener Baustein im NVP behandelt oder in andere Themen integriert?</li> <li>• Expressbusse <ul style="list-style-type: none"> <li>○ X-95 seit September in Betrieb (Nachfrage ist noch ausbaufähig)</li> <li>○ X-Busse als Ergänzung zum SPNV bzw. als Vorlaufbetrieb um SPNV</li> </ul> </li> <li>• X-Busse als Möglichkeit / Chance für Gelnhausen als Mittelzentrum</li> <li>• On-Demand: Einführung des Mainer und Zusammenspiel mit dem Hopper und autonomen Fahrzeugen</li> <li>• Menschen aus dem Main-Kinzig-Kreis haben mit dem Freiheitsplatz, dem Hauptbahnhof und den Schulen wichtige, aber unterschiedliche Ziele in der Stadt Hanau. Diese Ziele wollen sie bestenfalls umsteigefrei erreichen</li> </ul> <p>ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Grundangebot muss im ländlichen Raum im Sinne der Daseinsvorsorge gewährleistet werden</li> <li>• Je dünner das ÖPNV-Angebot, desto wichtiger die Information</li> <li>• Cargo Surfer als innovatives Projekt</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p>Schulverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulentwicklungsplan steht kurz vor dem Beschluss durch den Kreistag</li> <li>• Höhere Auslastung / Platzbedarf in den Spitzenstunden entsteht auch durch Mitnahme von Rucksack, Schulranzen oder Gepäck</li> <li>• Veränderung der Schullandschaft <ul style="list-style-type: none"> <li>○ neue Schulen</li> <li>○ Aufteilung der Schülerinnen und Schüler auf die Hanauer Schulen</li> </ul> </li> <li>• Nachmittags- und Ganztagsunterricht sind bei dem ÖPNV-Angebot zu berücksichtigen</li> <li>• Berufsschulen müssen zu Kompetenzzentren zusammengelegt werden</li> </ul> <p>Alternative Antriebe</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Können die Hersteller rechtzeitig liefern, um die gesetzlichen Vorgaben zur Fahrzeugbeschaffung einzuhalten</li> <li>• Ist die vor Ort vorhandene technische Infrastruktur für die zukünftigen Bedarfe ausgelegt?</li> <li>• Umsetzung der CVD: Aktuell erarbeiten die Bundesländer ihre Gesetze auf Grundlage der Richtlinie und des SaubFahrzeugBeschG. Zurzeit gibt es jedoch keine Strafen für die Nichteinhaltung der Vorgaben. Es ist möglich, dass die Vorgaben vorerst auf Stadtverkehre angewandt werden</li> </ul>
<p><b>Inter- und Multimodalität</b></p>	<p>Fahrradmitnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Fahrradmitnahme im Bus bzw. mit einem Anhänger erhöht die Fahrgastwechselzeit auf bis zu 2-3 Minuten pro Vorgang (im Gegensatz zu 20-25 Sekunden im regulären Betrieb)</li> <li>• Es braucht vertiefende Untersuchungen zum Bedarf der Fahrradmitnahme</li> </ul> <p>Mobilitätsstationen und Verknüpfungspunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wunsch nach kreisweiten / verbundweiten Standards für Mobilitätsstationen</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kooperation und Verteilung der Zuständigkeiten wichtig</li> <li>• Wunsch nach neuem Bahnhofpunkt in Gronau (Sinnatal)</li> <li>• Die IVM erarbeitet einen P+R-Maßnahmenplan mit Anbindungschecks und ist auf der Suche nach Pilotprojekten</li> </ul>
<b>Infrastruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neue Brücke zur Mainquerung</li> <li>• Bahnstreckenausbau im Kreis bzw. Erneuerung der Bahnstrecke im Sinnatal</li> <li>• Ausbau der Bahnstrecke Hanau – Gelnhausen</li> <li>• Infrastrukturmaßnahmen in der Stadt: Freiheitsplatz, Hbf und ZOB, Abriss der Hauptbahnhofbrücke</li> <li>• Übernahme von Kreisstraßen in Hanau durch die Stadt Hanau</li> <li>• Radschnellwegeprojekte in der Stadt und Region</li> </ul> <p>Haltstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltstellenbegründung: im NVP Standards für Neubauten definieren oder Prüfauftrag entwickeln</li> <li>• In Gelnhausen könnte der Busbahnhof zu einem großen Verknüpfungspunkt / ZOB ausgebaut werden</li> </ul>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie positionieren sich Kreis, Land und Bund bei der Finanzierung des ÖPNV?</li> <li>• Eine bessere Kommunikation und Information über das bestehende ÖPNV-Angebot im Kreis gegenüber der Bevölkerung und der Politik kann dazu führen, dass die Bereitschaft für eine stärkere Förderung des ÖPNV steigt</li> <li>• Eine enge Zusammenarbeit der LNOs führt nicht nur zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste. Durch Synergien, die bei der Zusammenarbeit entstehen, können bestenfalls auch Kosten für die Aufgabenträger gesenkt werden.</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Weitere Themen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es wird ein regionales Verkehrsmanagement mit Baustelleninformationen für den ÖPNV gewünscht</li> <li>• Das Betriebliche Mobilitätsmanagement „Besser zur Arbeit“ im NVP bewerben</li> <li>• Entwicklung von Konversionsflächen und ihre ÖPNV-Anbindung</li> </ul>

Protokoll: plan:mobil, 19.05.2022



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de  
www.plan-mobil.de

## Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises

# Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz I

### Zeit und Ort

07.06.2022, 09-12 Uhr, digital

### Teilnehmende

Frau Rück	Schöneck
Frau Adams	Nidderau
Herr Wrase	Hanau
Frau Böttcher	Maintal
Herr Zang	Maintal
Herr Rollmann	Bruchköbel
Herr Proske	traffiQ
Herr Heitmann	Hanau LNO
Herr Biederbick	KVG OF
Herr Kappen	KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel	KVG Main-Kinzig
Frau Preuß	KVG Main-Kinzig
Frau Stutz	KVG Main-Kinzig
Herr Büsch	plan:mobil
Herr Kühnel	plan:mobil

### Präsentation und Unterlagen

- Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

### Ergebnisvermerk

Herr Büsch stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt
1. Begrüßung & Vorstellungsrunde
2. Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP
3. Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG
4. Diskussion und Kommentierung
Pause
5. Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung
6. Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung
7. Diskussion und Kommentierung
8. Schwerpunktthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs

TO-Punkt
9. Ausblick

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Begrüßung &amp; Vorstellungsrunde</b>	<p>Die KVG MKK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz I zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.</p> <p>Die Teilnehmenden stellen sich vor. Erste Hinweise:</p> <p><b>Bruchköbel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stadt hat einen Erläuterungsbericht mit vielen Hinweisen mit der Auftaktbefragung bereitgestellt. Im Laufe des Jahres soll ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden.</li> </ul> <p><b>Maintal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gut funktionierendes Stadtbusnetz (mit 20 Bussen), das aus kommunaler Sicht die Möglichkeit zur eigenen Gestaltung des ÖPNV im Stadtgebiet ermöglicht.</li> </ul> <p><b>Schöneck</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Es besteht eine gute Zusammenarbeit mit der KVG MKK und den Nachbarn, um den ÖPNV zu verbessern.</li> </ul>
<b>Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP</b>	<p>plan:mobil stellt die Hintergründe des Nahverkehrsplans und den Prozess zur Neuaufstellung vor.</p>
<b>Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG</b>	<p>Die KVG MKK erläutert die zentralen Inhalte des Leitbildes Mobilität und stellt aktuelle Themen und Projekte zum ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis vor.</p> <p><b>Alternative Antriebe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Diskutiert wird über das Vorgehen zur Einführung, da auch die KVG OF aktuell die kreisweite Einführung untersuchen lässt. Die KVG MKK wird zeitnah nach Vorlage der Förderzusage eine Studie zum Einsatz alternativer Antriebsformen im MKK erstellen lassen. Dabei soll auch die Frage untersucht werden, ob ein kreisweites oder gar gemeinsames Vorgehen mit anderen Aufgabenträgern möglich ist und ob die</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p>erforderlichen Infrastrukturen (oder z. B. Ersatzbusse) den Verkehrsunternehmen bereitgestellt oder durch die Unternehmen gestellt werden sollen.</p> <p><b>Maintal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Stadt hatte vor einigen Jahren mit Unterstützung der HessenAgentur eine Grundlagenuntersuchung zur Ladestrategie für den Stadtbus durchgeführt.</li> <li>• Der erste Elektrobus fährt aktuell als Depotlader.</li> </ul> <p><b>Nidderau</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Stadt hat der DB in den letzten Jahren Flächen abgekauft und plant den Kauf weiterer Flächen, die zu Mobilitätsknoten mit Wendepunkt (Bahnhof Heldenbergen), Haltestelleninfrastruktur, P+R, B+R ausgebaut werden sollen. Bisher ist keine Ladeinfrastruktur für den Bus vorgesehen.</li> <li>• Die Kommune bittet um zeitnahe Abstimmung, damit infrastrukturelle Bedarfe für Leerrohre und Kabel in die Planungen der Tiefbauarbeiten einbezogen werden können.</li> </ul>
<p><b>Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung</b></p>	<p>plan:mobil stellt die eingegangenen Informationen und Anregungen vor.</p> <p><b>Maintal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die in der Auftaktbefragung benannten Arbeitsplatzzahlen werden geprüft und ggf. aktualisiert. (Anm.: Neue Daten wurde mittlerweile übermittelt)</li> </ul> <p><b>Bruchköbel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der ÖPNV sollte transparenter hinsichtlich der Linienwege und Nummerierung werden.</li> <li>• Die KVG MKK teilt mit, dass sie daran intensiv arbeitet und z. B. hat einen digitalen Liniennetzplan erstellt hat.</li> <li>• Im Zuge der Ausschreibung von Verkehrsleistungen wurden zuletzt Linien mit im Tagesverlauf unterschiedlichen Linienwegen entflechtet, also als eigenständige Linien ausgeschrieben.</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p>Auf Rückfrage berichtet Herr Biederbick von Barrierefreiheit des Hoppers im <b>Kreis Offenbach</b>. Die vom Hopper bedienten Haltestellen sind unterschiedlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kategorie I: Barrierefrei ausgebaute Haltestellen. Aufgrund der Bordhöhe von 22 cm können die Haltestellen aber lediglich am Rand des Bords angefahren werden.</li> <li>• Kategorie II: Bedienung bedeutender Orte der Nahversorgung sowie der sozialen und medizinischen Infrastruktur: Die Haltepositionen sind mit den zuständigen Ordnungsbehörden abgestimmt und mit einem Hopper-Schild versehen, die Fahrzeuge halten am Fahrbahnrand.</li> <li>• Kategorie III: Virtuelle Haltestellen zur Sicherstellung der Flächenerschließung, die nicht gesondert gekennzeichnet sind, i.d.R. werden hierzu Straßeneinmündungen verwendet</li> </ul> <p>Damit sind viele Haltestellen, die vom Hopper genutzt werden, nicht barrierefrei. Fahrzeugseitig verkehren die Fahrzeuge (Mercedes E-Vito) mit einer Trittstufe als Einstiegshilfe. In jeder Kommune wird darüber hinaus künftig ein barrierefreies Fahrzeug mit Rampe und Stellplatz für einen Rollstuhl verkehren.</p> <p><b>Regionaler Nahverkehrsplan des RMV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die KVG MKK verweist darauf, dass der RNVP des RMV keine abschließenden Aussagen zur Festlegung der Bedienungskorridore (z.B. der X-Busse) enthält. Hier können von den Kommunen Wünsche und Anregungen an neue Verbindungen an die KVG mitgeteilt werden, die diese wiederum mit dem RMV abstimmt. Die neue X-Buslinie X95 ist als derzeitiger Pilotbetrieb so entstanden.</li> </ul>
<p><b>Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung</b></p>	<p>Die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger sind aktuell noch in Auswertung durch plan:mobil. Es werden erste Ergebnisse vorgestellt.</p>
<p><b>Schwerpunktt Themen für die Entwicklung</b></p>	<p>plan:mobil leitet anhand des Leitbildes und der raumplanerischen Gliederung einen ersten Entwurf</p>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<p><b>des öffentlichen Verkehrs</b></p>	<p>eines hierarchischen Rahmenkonzept mit differenzierten Angebotsstufen für den MKK her.</p> <p><b>Nidderau</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sind für die Nutzung von On-Demand-Angeboten gesonderte Fahrtentgelte zu entrichten?</li> <li>• Die Machbarkeitsstudie für den MKK wird aktuell erstellt, dabei werden auch Tariffragen untersucht. In den On-Demand-Verkehren im RMV-Gebiet ist eine differenzierte Tarifierung vorgesehen. In Hanau startet der Mainer am 01.07.22, dort ist ein Zuschlag von 1,50 EUR vorgesehen, wenn ein Fahrgast keine ÖPNV-Fahrkarte hat.</li> </ul> <p><b>Großkrotzenburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anbindung in Richtung Kahlgrund / Aschaffenburg soll verbessert werden.</li> <li>• Verbesserungen auf landkreisübergreifenden Verbindungen werden auch aus dem Aschaffener Raum vorgeschlagen. Der Korridor wird durch regionale Linien und dem SPNV bedient. Aufgrund der bestehenden Konzessionslaufzeiten sind größere Veränderungen aber erst in einigen Jahren möglich.</li> <li>• Der barrierefreie Umbau des Bahnhofs in Großkrotzenburg würde die Umstiegssituation auf dieser Relation verbessern. Die Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehre ist auch ein Schwerpunkt bei der Untersuchung der On-Demand-Verkehre im MKK.</li> </ul> <p><b>Alternative Antriebe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Frage der geeigneten Technologien für den Einsatz alternativer Antriebe gewinnt stark an Bedeutung. Mit der anstehenden Untersuchung sollen hierzu erste Antworten geliefert werden, die einen Entwicklungspfad für den MKK und seine Kommunen aufzeigen.</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p><b>Infrastruktur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Umstiegssituation an vielen Bahnhöfen leidet an der desolaten Situation der Bahnsteige und Zugänge. Diesen Zustand sowie das weitere Bahnhofsumfeld zu verbessern ist neben der Verbesserung der Anschlüsse eine wichtige Aufgabe für die nächsten Jahre.</li> <li>• Die KVG MKK verweist darauf, dass ein Jahrzehnt der Baumaßnahmen auf der Schiene ansteht. Wichtig ist eine gute Planung leistungsfähiger Schienenersatzverkehre und eine intensive Abstimmung und Kommunikation der veränderten Angebote.</li> </ul> <p><b>Güterverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Angeregt wird, die Bestrebungen, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, weiterzuerfolgen (dabei auch die Reaktivierung von Schienenstrecken zu betrachten). Auch wenn hier der MKK nicht der zuständige Aufgabenträger ist, soll das Thema im NVP benannt werden.</li> </ul> <p><b>Fahrradmitnahme</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Angeregt wird, die Fahrradmitnahme im Bus zu verbessern, z. B. mittels Fahrradboxen am Fahrzeugheck, da häufig im Fahrzeug nicht genug Platz vorhanden ist. Damit gibt es keine verlässliche Mitnahmemöglichkeit.</li> <li>• Grundsätzlich übt das Fahrpersonal das Hausrecht aus und entscheidet über die Möglichkeit der Fahrradmitnahme. Dies ist aus Kundensicht nicht immer verständlich geregelt. Ein Transport von Fahrrädern in einer Fahrradbox verlängert die Fahrzeit. Im NVP wird geprüft, ob insbesondere im Freizeitverkehr die Fahrradmitnahme verbessert werden kann. Ferner soll die Qualität der B+R-Anlagen verbessert werden.</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Ausblick</b>	<p>Herr Krenkel fasst in seinem Ausblick zusammen, dass die Diskussion zu den Schwerpunktthemen zeigt, dass der bestehende Nahverkehrsplan nicht einfach fortgeschrieben werden kann, sondern eine neue Ausrichtung und Struktur erhalten muss. Die Hinweise und Anregungen der Kommunen und Nachbarn sind dabei wichtig. Parallel zur Neuaufstellung des NVP laufen bereits einige Projekte zur Verbesserung der Mobilitätsangebote im MKK. Die KVG MKK wird hierzu weiter informieren und wird auf die Kommunen regelmäßig zukommen.</p>

plan:mobil, 17. Juni 2022



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

## Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises

# Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz I

### Zeit und Ort

07.06.2022, 13.30-16.30 Uhr, digital

### Teilnehmende

Herr Schachtner	Neuberg
Herr Göllner	Hammersbach
Herr Juracka	Langenselbold
Herr Schaaf	Langenselbold
Herr Klöppel	ZOV
Herr Nieme	VGO
Herr Kappen	KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel	KVG Main-Kinzig
Frau Preuß	KVG Main-Kinzig
Frau Stutz	KVG Main-Kinzig
Herr Büsch	plan:mobil
Herr Kühnel	plan:mobil

### Präsentation und Unterlagen

- Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

### Ergebnisvermerk

TO-Punkt
1. Begrüßung & Vorstellungsrunde
2. Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP
3. Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG
4. Diskussion und Kommentierung
Pause
5. Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung
6. Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung
7. Diskussion und Kommentierung
8. Schwerpunktthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs
9. Ausblick

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Begrüßung &amp; Vorstellungsrunde</b>	<p>Die KVG begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz I zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.</p> <p>Die Teilnehmenden stellen sich vor. Die gute Zusammenarbeit mit der KVG MKK und die Bereitschaft, neue Themen mit der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans anzugehen, wird herausgestellt.</p>
<b>Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP</b>	<p>plan:mobil stellt die Hintergründe des Nahverkehrsplans und den Prozess zur Neuaufstellung vor.</p>
<b>Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG</b>	<p>Die KVG MKK erläutert die zentralen Inhalte des Leitbildes Mobilität und stellt aktuelle Themen und Projekte zum ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis vor.</p> <p>In der anschließenden Diskussion wurden folgende Anregungen und Hinweise gegeben:</p> <p><b>On-Demand</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der ZOV weist darauf hin, dass Pläne für eine verbesserte Anbindung des gemeinsamen Gewerbeparks Limes mit einem On-Demand-Verkehrsangebot im Raum Altstadt – Büdingen – Hammersbach vorliegen (jedoch keine Förderung des Bundes erhalten). Die KVG MKK weist darauf hin, dass die Möglichkeiten, On-Demand-Verkehre im MKK einzuführen, vor dem Hintergrund der heterogenen Raumstruktur und der sehr unterschiedlichen Anforderungen kreisweit untersucht wird und verschiedene Funktionen des ON-Demand-Verkehrs (z.B. als Zubringer zum Busverkehr, als Ersatz des Anruf-Sammel-Taxi-Verkehrs oder des Busverkehrs in den Schwachlastzeiten). Die Ergebnisse fließen in den NVP ein.</li> </ul> <p><b>Alternative Antriebe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Frage nach geeigneten Betreiber-Organisationsmodellen (v.a. Zuständigkeit Lade-/Tankinfrastruktur) ist bundesweit ein drängendes Thema. Diese Frage wird in der</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p>Untersuchung der KVG behandelt, die Ergebnisse sollen in den NVP einfließen.</p>
<p><b>Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung</b></p>	<p>plan:mobil stellt die eingegangenen Informationen und Anregungen vor.</p> <p>Von den Städten und Gemeinden kommen nachfolgende Anmerkungen:</p> <p><b>Hammersbach</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Gemeinde Hammersbach hat den Fragebogen ausgefüllt. plan:mobil recherchiert, warum er nicht angekommen ist.</li> <li>• Die vergünstigten Tickets zum Preis von 1 Euro werden gut genutzt, es wird jedoch beobachtet, dass das Fahrpersonal die Tickets nicht verkauft. Die KVG MKK bittet um Information, wenn dies beobachtet wird, damit entsprechende Gespräche mit dem Verkehrsunternehmen geführt werden können.</li> <li>• Die verbesserte Anbindung des interkommunalen Gewerbegebiets ist auch aus Sicht der Gemeinde wichtig.</li> <li>• Es besteht der Wunsch einer Expressbus-Anbindung an Hanau über die Autobahn mit kurzer Fahrzeit.</li> <li>• Ferner wird die verbesserungswürdige Anbindung nach Büdingen im Schulverkehr (Wolfgang-Ernst-Gymnasium) angesprochen. Der ZOZ weist darauf hin, dass dies rund 15 Schülerinnen und Schüler betrifft und die Umstiegsverbindung über Himbach Zentrum mit der Linie FB-43 aufgrund der aktuellen Bauarbeiten auf der Strecke anfällig ist. Dieser Zustand sollte aber in den kommenden Wochen beendet sein.</li> </ul> <p><b>Neuberg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In der Gemeinde sind keine größeren Siedlungsentwicklungen vorgesehen, es ist jedoch eine neue Ortsmitte in Planung, der mögliche Realisierungszeitpunkt ist aber nicht klar.</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es besteht der Wunsch nach digitalen Fahrgastinformation (DFI an Haltestellen oder per App).</li> </ul> <p><b>Ronneburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der neue X-Bus ist ein Erfolgsmodell für Ronneburg, auch für die Erreichbarkeit als Freizeitziel. Weitere Wünsche sind die Beschleunigung und die Verdichtung des Fahrtenangebote auf den weiteren Linien und die Einrichtung weiterer X-Busse (insbesondere direkte Verbindungen nach Hanau Hbf. und Freiheitsplatz werden gefordert).</li> <li>• Die KVG MKK weist darauf hin, dass neben der Einrichtung neuer Verkehre die Kommunikation der Vorteile und Verbesserungen sehr wichtig ist, um neue Kunden anzusprechen. Die Aktionen sollen auf der Linie X 95 auch nach Auslaufen der RMV-Aktivitäten weitergehen. Dieses Thema soll auch eine stärkere Berücksichtigung im neuen NVP finden, um laufende und neue Projekte besser bekannt zu machen.</li> </ul> <p><b>ZOV/VGO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Einrichtung der Linie X 95 ist eine wichtige Verbindung, um den MKK besser an das Mittelzentrum Büdingen anzubinden. Der ZOV bemüht sich, beim RMV Nachfragezahlen der X-Buslinien zu erhalten, um daraus Rückschlüsse auf die Akzeptanz der Linien ziehen und weiteren Wünschen nach neuen Linien gezielter antworten zu können.</li> <li>• Der Bahnhof Heldenbergen stellt einen wichtigen Knotenpunkt zwischen dem MKK und dem Wetteraukreis dar. Die Verknüpfung der SPNV-Strecken, aber auch der Buslinien dort ist für zahlreiche Relationen wichtig. Die Forderung nach einer besseren Betriebsqualität auf der Schiene sollten beide Aufgabenträger stetig formulieren. Für einen neuen Haltepunkt Erbstadt/ Kaichen wird aus Sicht des ZOV kein großer Bedarf gesehen.</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus dem Bereich des Vogelsbergkreises wird eine verbesserte Verbindung von Kefenrod Richtung Wächtersbach, aber auch die Einrichtung einer Expressverbindung zwischen Lauterbach/Herbstein und der Kinzigtalachse gewünscht, dies könnte ggf. als Prüfauftrag aufgenommen werden.</li> <li>• Der Betrieb der VulkanExpress-Linie sollte auch über das Jahr 2024 hinaus gesichert werden.</li> </ul>
<b>Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung</b>	Die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger sind aktuell noch in Auswertung durch plan:mobil. Es werden erste Ergebnisse vorgestellt.
<b>Schwerpunkthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs</b>	<p>plan:mobil leitet anhand des Leitbildes und der raumplanerischen Gliederung einen ersten Entwurf eines hierarchischen Rahmenkonzept mit differenzierten Angebotsstufen für den MKK her.</p> <p><b>Ronneburg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wichtig sind neben der Verbesserung des Angebotes auf den starken Achsen zu den Zentren und Verknüpfungspunkten mit dem SPNV künftig auch mehr die Ergänzung der (nachfrageschwächeren) Querbeziehungen zu Nachbarkommunen und -kreisen, ggf. mit anderen Mobilitätsangeboten.</li> </ul> <p><b>Hammersbach</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch aus Sicht der Gemeinde Hammersbach sollten die Querbeziehungen in die Grafik der Angebotsstufen aufgenommen werden, z. B. Ronneburg – Hammersbach – Nidderau, um dort den SPNV-Knoten besser erreichen zu können.</li> <li>• Hingewiesen wird, dass der Entwurf des Rahmenkonzepts ein erster Aufschlag für ein Zielbild darstellt, der noch nicht alle relevanten Quer-/ Tangentialbeziehungen berücksichtigt und weiter im Zuge der Bearbeitung des neuen NVP ergänzt wird. Auf dieser Grundlage erfolgt dann die weitere Netz- und Linienplanung und die Entwicklung der Maßnahmen für die Achsen und Bereiche, in denen heute Angebote fehlen. Wichtig ist aber auch zu</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p>berücksichtigen, dass der ÖPNV nach dem Leitbild eine Bündelungsfunktion der Nachfrage übernimmt und daher nicht auf allen gewünschten Relationen eine Abdeckung gewährleisten kann.</p>
<b>Ausblick</b>	<p>Herr Krenkel fasst in seinem Ausblick zusammen, dass die Diskussion zu den Schwerpunktthemen zeigt, dass der bestehende Nahverkehrsplan nicht einfach fortgeschrieben werden kann, sondern eine neue Ausrichtung und Struktur erhalten muss. Die Hinweise und Anregungen der Kommunen und Nachbarn sind dabei wichtig. Parallel zur Neuaufstellung des NVP laufen bereits einige Projekte zur Verbesserung der Mobilitätsangebote im MKK. Die KVG MKK wird hierzu weiter informieren und wird auf die Kommunen regelmäßig zukommen.</p> <p>Frau Preuß weist auf den neuen digitalen Liniennetzplan der KVG MKK hin, der auf der Webseite der KVG zu finden ist.</p>

plan:mobil, 17. Juni 2022



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises

## Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz I

### Zeit und Ort

08.06.2022, 09-12 Uhr, digital

### Teilnehmende

Herr Schejna	Rodenbach
Herr Vitt	Rodenbach
Herr Glöckner	Gelnhausen
Herr Günther	Gelnhausen
Herr Pfeifer	Hasselroth
Herr Eitz	Freigericht
Herr Helfrich	Gründau
Herr Hogenmüller	Amina
Herr Kappen	KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel	KVG Main-Kinzig
Frau Preuß	KVG Main-Kinzig
Frau Stutz	KVG Main-Kinzig
Frau Engelmann	plan:mobil
Herr Kühnel	plan:mobil

### Präsentation und Unterlagen

- Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

### Ergebnisvermerk

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt
1. Begrüßung & Vorstellungsrunde
2. Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP
3. Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG
4. Diskussion und Kommentierung
Pause
5. Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung
6. Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung
7. Diskussion und Kommentierung
8. Schwerpunktthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs
9. Ausblick

TO-Punkt	
Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Begrüßung &amp; Vorstellungsrunde</b>	Die KVG MKK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz I zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.  Die Teilnehmenden stellen sich vor.
<b>Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP</b>	plan:mobil stellt die Hintergründe des Nahverkehrsplans und den Prozess zur Neuaufstellung vor.
<b>Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG</b>	Die KVG MKK erläutert die zentralen Inhalte des Leitbildes Mobilität und stellt aktuelle Themen und Projekte zum ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis vor.
<b>Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung</b>	<p><b>Freigericht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Daten zur Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklungen werden aktualisiert</li> </ul> <p><b>Rodenbach</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In der Bürgerbeteiligung wurde eine Schnellbusverbindung parallel der Kinzigtalbahn angeregt. Dies wird von der Kommune unterstützt.</li> <li>• Die KVG verweist darauf, dass mit dem RMV intensiv daran gearbeitet wird den ÖPNV im MKK zu beschleunigen. Dabei können Schnellbuslinien als Vorläufer für die Schiene dienen (z. B. X57) oder auch als hochwertiges Produkt in Bereichen abseits der Schienenkorridore etabliert werden (z. B. X95). Die Anforderungen an X-Linien werden durch die Qualitätsstandards des RMV vorgegeben. Im Neuaufstellungsprozess des NVP werden mögliche weitere X-Buskorridore im MKK geprüft und die Anregung aufgenommen.</li> <li>• Angeregt wird eine Verbindung Freigericht – Rodenbach – Kahl / Alzenau. Zum Einsatz kommen könnten auch kleiner Fahrzeuge, um die Effizienz zu erhöhen</li> <li>• Das 1€-Ticket wird seit einigen Jahren angeboten und sehr gut genutzt. Letztes Jahr bezuschusste die Gemeinde das</li> </ul>

TO-Punkt	
	<p>Angebot mit 3.500 €. Tendenz steigend, was dennoch als Erfolg wahrgenommen wird.</p> <p><b>Tarif</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Zuständigkeit liegt beim RMV, dennoch soll das Thema im aktuellen NVP aufgenommen werden, da aus vielen Gemeinden der Wunsch nach einem Ticket für kurze vorliegt. Ein Tarif für kurze Wege muss im RMV-System ergänzt werden, um die Gebietsgrößen im Main-Kinzig-Kreis besser abzubilden.</li> <li>• Von der AMINA wird der Wunsch vorgebracht, Übergangsregelungen bzw. gemeinsame Ticketangebote für Nutzengruppen zu schaffen, wie ein Jobticket und das 365 Euro-Schülerticket.</li> </ul> <p><b>Hasselroth</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im OT-Niedermittlau kommt es immer wieder zu Problemen mit dem Schienenverkehr durch Überfüllung und Verspätungen.</li> <li>• Gewünscht wird eine bessere Anbindung am Wochenende nach von Frankfurt, um die Kultur- und Freizeitangebote wahrzunehmen. Auch die Anbindung zu den Nachbarkommunen in den Abendstunden ist ausbauwürdig.</li> </ul> <p><b>SPNV</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die KVG MKK verweist darauf, dass die Situation im Schienennetz sich in den nächsten Jahren zunächst nicht bessern wird. Die Verspätungen kommen oftmals aus dem Fernverkehr, der gegenüber dem Nah- und Güterverkehr priorisiert wird. Momentan verursacht die Baustelle zwischen Frankfurt und Mannheim Verspätungen. In Zukunft helfen die Ausbaustrecken und der S-Bahntunnel in Frankfurt.</li> <li>• Die Kinzigbahntal wird ab Ende 2024 mit leicht modifiziertem Fahrplan, der Mehrleistungen enthalten wird, verkehren. Zum Einsatz kommen andere Fahrzeuge mit verbesserter Beschleunigung, die hoffentlich</li> </ul>

TO-Punkt	
	<p>zur weiteren Stabilisierung der Fahrpläne und Anschlüsse beitragen.</p> <p><b>Anforderungen von Fahrgästen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bürgerinnen und Bürger berichten, dass Busse häufig losfahren, bevor gerade ältere Fahrgäste sitzen. Vor allem für Seniorinnen und Senioren stellt dies ein Hindernis in der ÖPNV-Nutzung dar. Gewünscht wird, die Busfahrerinnen und Busfahrer zu sensibilisieren.</li> </ul> <p><b>Freigericht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Der Wunsch nach einer Verbindung in Richtung Alzenau und Aschaffenburg besteht. Die grenzübergreifenden Verkehre sollten im NVP nicht außer Acht gelassen werden. Lösungen müssen dabei nicht immer nur im Linienangebot bestehen, sondern auch aus der Kombination mit anderen Verkehrsmitteln.</li> <li>Angeregt wird mit Mobilitätsstationen (ggf. aktuell schwierig in Beschaffung wegen Material) zu experimentieren und einheitliche Standards zu entwickeln für gute Abstellmöglichkeiten / Fahrradboxen für E-Bikes. Auch Carsharingfahrzeuge können in Kombination mit einem guten Busangebot Nutzer finden. Dazu können auch Wanderer auf dem Spessartbogen zählen.</li> </ul>
<p><b>Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung</b></p>	<p>Die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger sind aktuell noch in Auswertung durch plan:mobil. Es werden erste Ergebnisse vorgestellt.</p>
<p><b>Schwerpunkthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs</b></p>	<p>plan:mobil leitet anhand des Leitbildes und der raumplanerischen Gliederung ein erstes hierarchisches Rahmenkonzept mit differenzierten Angebotsqualitäten für den MKK her.</p> <p><b>AMINA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nach welchen Kriterien werden Maßnahmen im NVP bewertet? Erfolgt eine potenzialabhängige Bewertung anhand der aktuellen und künftigen Fahrgastzahlen?</li> <li>Grundsätzlich wird auf Grundlage des Leitbildes und den dort formulierten</li> </ul>

TO-Punkt	
	<p>Angebotsqualitäten für die einzelnen Siedlungsstrukturen eine hierarchisches ÖPNV-Zielnetz entwickelt. Aus dem Abgleich mit dem bestehende ÖPNV-Angebot werden Handlungsbedarfe identifiziert, die die Maßnahmen entwickelt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Bewertung rein nach Kosten ist nicht mehr zeitgemäß. Eine Betrachtung kann nicht nur betriebswirtschaftlich, sondern auch volkswirtschaftlich erfolgen. Dann sind auch Bewertungsfaktoren, wie z. B. CO<sup>2</sup>-Einsparung oder Flächeninanspruchnahme einzubeziehen.</li> </ul> <p><b>Freizeitverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Freizeitverkehr ist ein gewichtiges Thema für den ÖPNV im MKK. Auch für Veranstaltung sollten Alternativen zum Individualverkehr mitgedacht werden. Die Veranstaltungen sind in der Regel abends, Alkohol wird ausgeschenkt, aber es fehlen Möglichkeiten ohne das eigene Auto nach Hause zu kommen. Der ÖPNV hätte zu diesen Zeiten ungenutzte Ressourcen (Fahrzeuge und Personal). Kommunen haben die Möglichkeit bei der Genehmigung von Veranstaltungen den Gästen einen Shuttle anzubieten oder mit Busunternehmen Shuttle aufzubauen. Diese sollte stärker beworben werden und im NVP verankert werden.</li> <li>• Die Anregung wird gerne aufgenommen. Es wird darauf verwiesen, dass der Besetzungsgrad des Pkw bei derartigen Veranstaltungen durch die Bildung von Mitfahrgemeinschaften vergleichsweise gut ist. Für den ÖPNV besteht zudem die Herausforderungen, dass die Wohnorte der Besuchenden breit gestreut und die Einzugsradien mitunter sehr groß sind.</li> </ul>
<b>Ausblick</b>	Herr Krenkel beendet die Veranstaltung. Die Hinweise und Anregungen der Kommunen und Nachbarn werden im weiteren Prozess geprüft.



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises

## Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz I

### Zeit und Ort

09.06.2022, 09-12 Uhr, digital

### Teilnehmende

Herr Soer	Flörsbachtal
Herr Brasch	Bad Soden-Salmünster
Herr Weisbecker	Bad Orb
Herr Schmitt	Biebergemünd
Frau Pranghofer-Weide	Wächtersbach
Frau Mützel	Landkreis Main-Spessart
Herr Metzler	Ordnungsamt
Herr Kappen	KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel	KVG Main-Kinzig
Frau Preuß	KVG Main-Kinzig
Frau Stutz	KVG Main-Kinzig
Herr Kühnel	plan:mobil
Frau Engelmann	plan:mobil

### Präsentation und Unterlagen

- Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

### Ergebnisvermerk

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt
1. Begrüßung & Vorstellungsrunde
2. Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP
3. Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG
4. Diskussion und Kommentierung
Pause
5. Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung
6. Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung
7. Diskussion und Kommentierung
8. Schwerpunktthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs
9. Ausblick

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Begrüßung &amp; Vorstellungsrunde</b>	<p>Die KVG MKK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz I zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.</p> <p>Die Teilnehmenden stellen sich vor.</p>
<b>Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP</b>	<p>plan:mobil stellt die Hintergründe des Nahverkehrsplans und den Prozess zur Neuaufstellung vor.</p>
<b>Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG</b>	<p>Die KVG MKK erläutert die zentralen Inhalte des Leitbildes Mobilität und stellt aktuelle Themen und Projekte zum ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis vor.</p> <p><b>Bad Soden-Salmünster</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Fokus dürfen nicht nur bestehende Verbindungen stehen, sondern auch die Einführung neuer Verbindungen, z. B. Bad Soden-Salmünster – Bad Orb als Verbindung zwischen beiden Kurstädten</li> <li>• Das Zukunftsthema autonomes Fahren ist wichtig und richtig, um künftig Personalkosten reduzieren zu können.</li> <li>• Mit der Neuaufstellung des NVP sollte die historischen Grenzen der Altkreise Hanau, Gelnhausen und Schlüchtern endgültig überwunden werden.</li> <li>• Die Überlegungen zur Bahnverbindung zwischen Wächtersbach und Bad Orb wird begrüßt.</li> </ul> <p><b>Landkreis Main-Spessart</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lob für die gute alltägliche Arbeit in Hessen</li> <li>• Zur Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen zwischen Bayern und Hessen wird ein weiterer Austausch auf Arbeitsebene angeregt. Die Themen und Probleme sind identisch: Pünktlichkeit der Bahn, Wunsch von Verbindungen nach Gelnhausen, Bad Orb, Bad Soden-Salmünster und Schlüchtern. Übergangstarife</li> </ul>
<b>Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung</b>	<p><b>Bad Soden-Salmünster</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kurstädte haben eine große Bedeutung für den Fremdenverkehr, von steigenden Besucher- und Übernachtungszahlen wird</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p>ausgegangen. Eine Direktverbindung zwischen den Kurstädten ist wichtig, das wird auch aus den Hotels und von den Patienten rückgemeldet.</p> <p><b>Flörsbachtal</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für das künftige ÖPNV-Angebot bedarf es regionaler Lösungen. Das entspricht der Lebenswirklichkeit der Bürgerinnen und Bürger, die grenzüberschreitende oder sogar länderübergreifende Mobilitätsbedürfnisse haben.</li> <li>• Der Bahnhof Partenstein liegt nah an Flörsbachtal, bietet gute Fahrtmöglichkeiten mit der Schiene, ist aber mit dem Bus schlecht angebunden.</li> </ul>
<b>Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung</b>	Die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger sind aktuell noch in Auswertung durch plan:mobil. Es werden erste Ergebnisse vorgestellt.
<b>Schwerpunkthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs</b>	plan:mobil leitet anhand des Leitbildes und der raumplanerischen Gliederung ein erstes hierarchisches Rahmenkonzept mit differenzierten Angebotsqualitäten für den MKK her.
<b>Ausblick</b>	Herr Krenkel bedankt sich für die Hinweise und Anregungen der Kommunen und Nachbarn, die im weiteren Prozess berücksichtigt werden.



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de  
www.plan-mobil.de

## Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises

# Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz I

### Zeit und Ort

09.06.2022, 13:30-16:00 Uhr, digital

### Teilnehmende

Herr Zarnack	Schlüchtern
Herr Sperzel	Sinntal
Herr Ullrich	Sinntal
Frau Rohatsch	Steinau an der Straße
Herr Ziegler	Bad Soden-Salmünster
Frau Schwetje	Landratsamt Bad Kissingen
Herr Vollmann	LNG Fulda
Herr Kappen	KVG Main-Kinzig
Frau Preuß	KVG Main-Kinzig
Frau Stutz	KVG Main-Kinzig
Herr Büsch	plan:mobil
Herr Kühnel	plan:mobil
Frau Engelmann	plan:mobil

### Präsentation und Unterlagen

- Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

### Ergebnisvermerk

Herr Büsch stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt
1. Begrüßung & Vorstellungsrunde
2. Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP
3. Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG
4. Diskussion und Kommentierung
Pause
5. Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung
6. Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung
7. Diskussion und Kommentierung
8. Schwerpunktthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs
9. Ausblick

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Begrüßung &amp; Vorstellungsrunde</b>	<p>Die KVG MKK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz I zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.</p> <p>Die Teilnehmenden stellen sich vor.</p>
<b>Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP</b>	<p>plan:mobil stellt die Hintergründe des Nahverkehrsplans und den Prozess zur Neuaufstellung vor.</p>
<b>Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG</b>	<p>Die KVG MKK erläutert die zentralen Inhalte des Leitbildes Mobilität und stellt aktuelle Themen und Projekte zum ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis vor.</p>
<b>Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung</b>	<p>plan:mobil stellt die eingegangenen Informationen und Anregungen vor.</p> <p><b>Landkreis Bad Kissingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Befindet sich mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans momentan im Anhörungsverfahren.</li> <li>• Zum 01.01. tritt der Landkreis einem Verkehrsverbund Mainfranken bei.</li> <li>• Die Verbesserung der Linie 8056 sowie die Einführung eines Bedarfsverkehrs von Züntersbach nach Bad Brückenau werden voraussichtlich 2025 umgesetzt.</li> </ul> <p><b>Landkreis Fulda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neben der Schienenverbindung bestehen keine weiteren Verknüpfungen mit dem Main-Kinzig-Kreis (abgesehen einer Schulbuslinie).</li> <li>• Ab 2026 erfährt der SPNV eine Taktverschiebung um 10 Minuten und weitere Verstärkerfahrten. Der 30-Minuten-Takt wäre wünschenswert, jedoch gestaltet sich die Finanzierung als schwierig.</li> </ul>
<b>Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung</b>	<p>Die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger sind aktuell noch in Auswertung durch plan:mobil. Es werden erste Ergebnisse vorgestellt.</p>
<b>Schwerpunkthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs</b>	<p>plan:mobil leitet anhand des Leitbildes und der raumplanerischen Gliederung einen ersten Entwurf eines hierarchischen Rahmenkonzept mit differenzierten Angebotsstufen für den MKK her.</p>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p>In der weiteren Diskussion werden folgende Punkte angesprochen:</p> <p><b>Freizeitverkehre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Angeregt wird zu prüfen, welche Verflechtungen im MKK unabhängig der Pendelnden bestehen. Fahrten für touristische Zwecke sollten dabei stärker in der ÖPNV-Planung berücksichtigt werden. Im Spessart gibt es viele Regionen, die am Wochenende und in den Ferien keine Nahverkehrsverbindung haben, obwohl es dort touristische Attraktionen wie den Spessartbogen gibt.</li> <li>• Gewünscht wird eine Verbindung zwischen Bad Soden-Salmünster und Bad Orb. In den Kurstädten gäbe es viele Gäste, die für ihren Kuralltag und ihre Freizeit eine verbesserte Verbindung zwischen den beiden Städten wünschten.</li> <li>• Touristische Highlights (beispielsweise Ardeas Seenwelt, Freizeitpark in Steinau) sollten eine attraktive Anbindung im Nahverkehr haben.</li> </ul> <p><b>Ländliche Bereiche des MKK</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der ländliche Raum darf bei der Planung nicht vergessen bzw. vernachlässigt werden.</li> </ul>
<b>Ausblick</b>	<p>Frau Preuß bedankt sich für die Veranstaltung. Die Hinweise und Anregungen der Kommunen und Nachbarn sind wichtig bei der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans und werden im nächsten Schritt geprüft. Die KVG MKK und die Kommunen bleiben hierzu in Kontakt.</p>



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de  
www.plan-mobil.de

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises

## Ergebnisvermerk der zweiten Sitzung des Fachbeirats am 18.07.2022

### Zeit und Ort

18.07.2022, 16.00 – 19.00 Uhr  
online

### Teilnehmende

Herr Prof. Follmann	Hochschule Darmstadt
Herr Maatz	KVG Kreis Offenbach
Herr Möglinger	RMS
Herr Schoop	Metron
Herr Kappen	KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel	KVG Main-Kinzig
Frau Preuß	KVG Main-Kinzig
Frau Stutz	KVG Main-Kinzig
Herr Bock	plan:mobil
Herr Kühnel	plan:mobil

### Präsentation und Unterlagen

- Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

### Ergebnisvermerk

Herr Krenkel begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur zweiten Sitzung des Fachbeirates zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt	Inhalt
1	Begrüßung
2	Aktuelle Themen und Entwicklung
3	Ergebnisse Regionalkonferenzen und Öffentlichkeitsbeteiligung
4	Struktur und Themen des NVP
Pause	
5	Vorstellung ausgewählter Themenfelder des Anforderungsprofils
6	Weitere Hinweise und Anregungen
7	Ausblick und Verabschiedung

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben intensiv zu verschiedenen Themenfeldern diskutiert. Nachfolgend sind die wichtigen Aussagen und Diskussionspunkte zusammengestellt:

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Aktuelle Themen der Teilnehmenden</b>	<p><b>Hr. Prof. Follmann:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Befragung zum 9-Euro-Ticket mit Fokus auf DA und Aschaffenburg</li> <li>• Workshop zu urbaner Seilbahn am Beispiel Hanau</li> </ul> <p><b>Hr. Möglinger:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Umsetzung von On-Demand Verkehr (ODV) im MKK nimmt Fahrt auf</li> <li>• Umsetzung aus On-Demand-Mitteln des Landes und RMV</li> <li>• Erste Gespräche zur Umsetzung finden statt</li> <li>• Autonomes Fahren: Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung (AFGBV) beschlossen und seit 1.7.22 in Kraft getreten. Dadurch dürfen autonome Fahrzeuge auf den Straßen fahren</li> </ul> <p><b>Hr. Maatz:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzierung der Mobilitätswende</li> <li>• Fortsetzung des Status quo-Angebots kostet in Zukunft viel Geld. Angebote, die darüber hinaus gehen, werden noch teurer</li> <li>• Es braucht ein Bewusstsein in der Politik zur Finanzierung des ÖPNV</li> </ul> <p><b>Anmerkung Hr. Krenkel:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch wenn die zusätzliche Finanzierung fehlt, sollten wir nicht stillstehen, sondern kleine Umsetzungsschritte gehen</li> </ul> <p><b>Hr. Schoop:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Was wird das 9-Euro-Ticket für die Verkehrswende bringen? Wie wird sich die Mobilität in Deutschland dadurch verändern? Welche Schlüsse werden aus diesem Übergangszustand gezogen?</li> </ul>
<b>Beteiligung</b>	
<b>Online-Beteiligung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gab es Hinweise zu verspätungsanfälligen Abschnitten?</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Es wurden hauptsächlich Verspätungen erwähnt, weniger die Ursachen</li> <li>● Wie wird mit den Ideen aus der Beteiligung umgegangen?               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ In dem weiteren Prozess soll überlegt werden, wie auf die Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger eingegangen werden kann (Feedback auf der Website, Feedback im NVP, ...)</li> <li>○ Die Maßnahmenkonzeption soll nicht alleinig auf der Beteiligung beruhen. Die fachlichen Analyse- und Bewertungsergebnisse sind ausschlaggebend</li> <li>○ Die hohe Beteiligung der Heraeus-Mitarbeitenden sollte genutzt werden, um auch andere Unternehmen für den ÖPNV zu motivieren</li> </ul> </li> </ul>
<b>Handlungsfeld Netz und Organisation</b>	
<b>Angebotsstufen und Produkte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Schnellbusse als Kapitel im NVP behandeln. Nicht nur RMV-Linien, sondern auch eigene Linien einbringen</li> </ul> <p>Karte Angebotsstufen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Ziele außerhalb des Kreises sollen benannt werden</li> <li>● Schienentrassen sollen auf den Korridoren hervorgehoben werden               <ul style="list-style-type: none"> <li>● Bedarfsverkehr soll auf der Karte dargestellt werden (T60 ist im Flächenverkehr Mindestangebot, ODV ist möglich)</li> </ul> </li> <li>● Wie reagiert die Stadt Hanau, die auf dem Weg in die Kreisfreiheit ist, auf die Konzeption?</li> <li>● Gespräche stehen an</li> </ul>
<b>Anforderungen an die Erschließungsqualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Erweiterten Radius durch Mobilitätsstationen mit aufnehmen (4 km sind akzeptabel), dabei sollen die Zuwegungen zu den Mobilitätsstationen barrierefrei und nutzbar sein (Nahmobilitätszugang)</li> <li>● ODV als Zubringer wird als Zubringer zum SPNV häufig im Bereich von 4-5 km genutzt</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ein Vorschlag zur Aufteilung der Erreichbarkeiten wird erarbeitet</li> <li>• Nachfrage der Fahrradboxen im Kreis Offenbach ist überschaubar. Der Zugang muss einfach sein (z.B. über multifunktionale Mobilitätskarte)</li> </ul>
<b>Fahrrad und Erreichbarkeit durch Fahrrad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie sinnvoll ist die Fahrradmitnahme im ÖPNV im Berufsverkehr in Anbetracht der Zeitverluste</li> <li>• Es braucht eine einheitliche Positionierung zum Thema Verknüpfung ÖPNV+Fahrrad</li> <li>• Es braucht neben dem Angebot von Abstellanlagen auch eine entsprechend attraktive Zuwegung (Möglichkeit zu einem begleitenden Kreistagsbeschluss zur Verbesserung der RV-Infrastruktur) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verweis auf die Alltagsrouten des Landes Hessen und die Zählstellenübersicht</li> </ul> </li> </ul>
<b>Anforderungen an den Schulverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• V-Linien im Kreis Offenbach als Verstärkerfahrten</li> <li>• Schulendzeiten variieren zum Nachmittag hin sehr stark</li> <li>• ODV als Option für einzelne Schüler:innen</li> <li>• Schulzeitstaffelung: Möglichkeit zum Kostensparen. Das Thema wurde im Zusammenhang mit Corona bereits überlegt, ist aber von Seiten der Schulen schwer umzusetzen</li> <li>• Vorsicht bei den Maximal- und Minimalwerten zur Beförderung der Schüler:innen: es gibt einen geringen Spielraum bei der Anzahl der Fahrzeuge, die in der Hauptverkehrszeit eingesetzt werden können</li> </ul>
<b>Anforderungen an die Haltestellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definition von Anforderungen an virtuelle Haltestellen? Sichtbarkeit der Halteposition muss sichtbar sein <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Einsatz eines QR-Codes am Schild</li> </ul> </li> </ul>
<b>Anforderungen an P+R</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewirtschaftung von P+R ist sinnvoll und den anderen Verkehrsmitteln gegenüber fair</li> <li>• Werden die Kosten des P+R zugunsten des B+R eingesetzt?</li> <li>• Es ist notwendig, die Bewirtschaftung bei einer Zuständigkeit zu zentralisieren</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Nachfrage der Anlagen aufgrund der schwierigen Planbarkeit des SPNV und der damit zusammenhängenden Bus-Bahn-Verknüpfung</li> </ul>
<b>Barrierefreiheit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie reagieren die Behindertenvertretenden? Mit einbeziehen im NVP-Prozess (Anhörung)</li> <li>• Aktuell laufen Bewertungen durch Vereine</li> </ul>
<b>Organisation und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Aufgabenfelder, welche Schnittstellenthemen sind noch offen? Welche Strukturen sind gesetzt?</li> <li>• Der Kreis hat den ÖPNV zu organisieren. Es bedarf einer weitestgehend zentralen Organisations- und Koordinationsstelle</li> <li>• CVD-Anforderungen werden nicht von den Kommunen mit Stadtverkehr berücksichtigt werden können</li> <li>• Es braucht eine Idee, was man machen will und machen kann (und finanzieren)</li> </ul>
<b>On-Demand-Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kostennutzenberechnung ODV im Vergleich zum Linienverkehr wäre interessant</li> <li>• ODV nur dort einsetzen, wo eine Buslinie gespart werden kann, ist unrealistisch</li> <li>• Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist abhängig von vielen Rahmenbedingungen (Einsatzgebiet, Einsatzzeitraum)</li> <li>• Berücksichtigung der deutlich höheren Qualität des ODV</li> <li>• Welche Maßnahmen bringen welche Kosten und welchen Nutzen in welchem Zeitraum mit sich?</li> </ul>

Protokoll: plan:mobil, 25. Juli 2022



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises

## Ergebnisvermerk der zweiten Sitzung des Lenkungskreises am 18.07.2022

### Zeit und Ort

22.07.22 10 Uhr – 13 Uhr  
Jossgrund Lettgenbrunn

### Teilnehmende

Herr Dziallas	RMV
Frau Jennert	Spessart Regional
Herr Zscherneck	Spessart Regional
Herr Kontos	Regionalverband FrankfurtRheinMain
Frau Mühlhans	ivm
Herr Dr. Quidde	IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern
Frau Schneider	Stadt Hanau
Herr Wrase	Stadt Hanau
Herr Ullrich	MKK
Herr Kappen	KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel	KVG Main-Kinzig
Frau Preuß	KVG Main-Kinzig
Frau Stutz	KVG Main-Kinzig
Frau Avdic	KVG Main-Kinzig
Herr Bock	plan:mobil
Herr Kühnel	plan:mobil

### Präsentation und Unterlagen

- Präsentation „220722\_kvGMKK\_Lenkungskreis 2“ (Versand mit dem Vermerk)

### Ergebnisvermerk

Herr Krenkel begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur zweiten Sitzung des Lenkungskreises zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt	Inhalt
1	Begrüßung
2	Aktuelle Themen und Entwicklung
3	Ergebnisse Regionalkonferenzen und Öffentlichkeitsbeteiligung

<b>4</b>	Struktur und Themen des NVP
Pause	
<b>5</b>	Vorstellung ausgewählter Themenfelder des Anforderungsprofils
<b>6</b>	Weitere Hinweise und Anregungen
<b>7</b>	Ausblick und Verabschiedung

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben intensiv zu verschiedenen Themenfeldern diskutiert. Nachfolgend sind die wichtigen Aussagen und Diskussionspunkte zusammengestellt:

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Ergänzungen zum letzten Lenkungskreis-Termin</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es wird die Frage gestellt, inwieweit es eine weitere Beteiligung zu Fahrplanänderungen geben wird. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Das Thema Beteiligung – auch die Auswertung der Beteiligung zum NVP – wird seitens der KVG weiterverfolgt</li> </ul> </li> <li>• CarSharing: es wird der Wunsch nach einer Strategie und einer kreisweiten Kooperation inklusive entsprechender Standards geäußert</li> </ul>
<b>Regionalkonferenzen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es wird um Information zur Aufteilung der Regionalkonferenzen gebeten: welche Kommune in welcher Konferenz? <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Eine Auflistung der Kommunen nach Regionalkonferenzen wurde von Frau Stutz am 22.07.22 an die Runde des Lenkungskreises verschickt</li> </ul> </li> </ul>
<b>Beteiligung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es wird um eine Aufschlüsselung der Antworten aus dem Fragebogen nach Kommunen gebeten <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die Dokumentation der online-Beteiligung ist derzeit in Abstimmung. Eine Auflistung der Antworten und Anregungen aus den Fragebögen wird erstellt.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Handlungsfeld Netz und Angebot</b>	
<b>Produkte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In welche Kategorie fallen die touristischen Verkehre? <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die touristischen Verkehre werden im NVP aufgenommen. Verkehre wie touristische Linien und CargoSurfer</li> </ul> </li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p>unterscheiden sich jedoch von den anderen Produkten und sollten daher gesondert betrachtet werden.</p>
<p><b>Angebotsstufen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Warum wird die Verbindung Birstein – Vogelsberg als Freizeitverkehr kategorisiert und andere nicht? <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ In anderen Bereichen ist der Freizeitverkehr bereits im Grundangebot eingeplant</li> </ul> </li> <li>• Birstein: Maschinenfabrik Wüstwillenroth als größeres Unternehmen mit 15 Auszubildenden u.a. aus dem Vogelsbergkreis. Diese Nachfrage soll auf dem Korridor berücksichtigt werden</li> <li>• Es wird der Wunsch nach einer anderen Sicht auf den Freizeitverkehr geäußert: Nachhaltige Tourismusregionen sollen durch ÖPNV-Anbindung weiter attraktiviert werden</li> <li>• Die Kartendarstellung auf Folie 38 befindet sich im Entwurfsmodus zu Beginn des Prozesses. Die Hinweise aus dem Lenkungskreis werden aufgenommen – insb. in Hinblick auf die zweite Runde der Regionalkonferenzen</li> <li>• Woran orientieren sich die Flächenverkehre der Angebotsstufen? <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Die Bereiche orientieren sich an Siedlungs- und Verknüpfungsschwerpunkten</li> </ul> </li> <li>• Es sollte überlegt werden, ob der 2-Stunden-Takt ein attraktives Angebot sein kann – auch im Freizeitverkehr. Das Taktangebot könnte z.B. jahreszeitenabhängig sein <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Der ÖPNV soll verlässlich sein, daher sollte das Angebot regelmäßig stattfinden – die Gefäßgrößen können je nach Wetter variieren. Zudem bestehen am Wochenende ausreichende Kapazitäten im Fahrzeugpool. Hier wurde seitens Herrn Krenkel der Vorschlag eines Sommer- bzw. Winterfahrplans eingebracht</li> </ul> </li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Anforderungen an die Bedienungszeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es sollte überlegt werden, ob es am Samstag auch eine Hauptverkehrszeit bzw. eine Verdichtung des Angebotes geben soll</li> </ul>
<b>Anforderungen an die Erschließungsqualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Regionalverband verfügt über Daten zur realen Erreichbarkeit der Haltestellen in den Kommunen und kann diese bereitstellen</li> <li>• Wie kann bei neuen Gewerbe- und Siedlungsgebieten die Sicherung der Anbindung durch den ÖPNV gewährleistet werden? (Schwierigkeiten bei Schichtbetrieben)</li> <li>• Dem Flächenverbrauch durch Stellplätze in Gewerbegebieten soll entgegengewirkt werden               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Hier kann Gewerbliches Mobilitätsmanagement unterstützend eingesetzt werden, welches auch im NVP behandelt wird</li> <li>○ Das Gewerbegebiet Eichenzell wird als positives Beispiel genannt</li> </ul> </li> <li>• Bei Neubau von Siedlungsflächen soll die KVG als ÖPNV-Akteur rechtzeitig mit einbezogen werden</li> <li>• Die unterschiedlichen ÖPNV-Produkte sollen unterschiedlichen Einzugsradien erhalten (abhängig von der Produktqualität)</li> </ul>
<b>Handlungsfeld Infrastruktur</b>	
<b>Haltestellenkategorien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bahnhofsgebäude (meist im Besitz der DB) sollen zu einer Steigerung der Attraktivität der gesamten Bahnhofsanlagen beitragen</li> <li>• Barrierefreiheit: Auch wenn die Bahnsteige barrierefrei sind, ist ein stufenloser Einstieg in die Fahrzeuge nicht sichergestellt               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Dies soll u. a. bei der Neuausschreibung der Fahrzeuge der Kinzigtalbahn berücksichtigt werden</li> </ul> </li> </ul>
<b>Anforderungen an Mobilitätsstationen, B+R und P+R</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es soll nicht nur überlegt werden, wie die hochfrequentierten Haltestellen ausgebaut werden können, sondern auch, wie der</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p>ländliche Raum in der Fläche von Mobilitätsstationen profitieren kann</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilstationen (im ländlichen Raum) sollen mit Infrastruktur zur Daseinsvorsorge (Paketstation, Regiomat) ergänzt werden</li> <li>• Umbau Hanau Hbf.: Während der Bauphasen wird das P+R-Angebot reduziert. Es wird die Frage nach der Finanzierung des Hanauer P+R-Parkplatzes gestellt, da dieser auch von Menschen aus dem Main-Kinzig-Kreis genutzt wird</li> <li>• Es braucht einen integralen Netzgedanken im Kreis: wo und an welchen Zustiegspunkten ergibt P+R Sinn?</li> <li>• P+R-Angebote sollen zu multifunktionalen Verknüpfungspunkten umfunktioniert werden</li> </ul>
<b>Querschnittsthema Barrierefreiheit</b>	
<b>Anforderungen an barrierefreie Haltestellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für die grobe Orientierung werden Baukosten von rund 70.000 – 80.000 Euro pro Haltestelle genannt</li> <li>• Sondersituation der Busse mit Anhänger im MKK: diese passen knapp an die 18 m langen Haltestellen</li> <li>• Die Kombination von Kleinbussen und Hochbord-Haltestellen ist aufgrund der Türhöhe in Bezug zur Bordsteinhöhe schwierig</li> <li>• Es soll ein Umgang mit virtuellen Haltestellen gefunden werden</li> <li>• Das Erreichen von 100 % Barrierefreiheit ist nahezu nicht möglich</li> </ul>
<b>Handlungsfeld Service</b>	
<b>Anforderungen an die Außenkommunikation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die (jetzt schon) guten Produkte müssen entsprechend vermarktet werden, hierfür braucht es Kapazitäten und Geld</li> <li>• Das 9-Euro-Ticket soll als Potential für den Imagewandel des ÖPNV genutzt werden <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Die ÖPNV-Branche ist noch gar nicht darin routiniert, diese Potentiale (z.B. im Vergleich zum Tankrabatt) zu nutzen</li> </ul> </li> </ul>
<b>Prozessthemen Organisation und Finanzierung</b>	

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Organisation und Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Was ist der Pflicht-Teil des NVP und was ist die Kür? Dabei sollte berücksichtigt werden, dass der Pflicht-Teil ohne die Kür nicht gut funktionieren kann</li> <li>• Mit dem geförderten Ausbau der Radinfrastruktur soll auch eine Verbesserung des ÖPNV einhergehen</li> <li>• Es braucht Personal, das die Kommunen bei der Förderantragsstellung unterstützt. Die Kommunen haben meist weder die Ressourcen noch die Kompetenzen, um Förderanträge zu stellen</li> <li>• Der NVP soll im weiteren Sinne als Mobilitätsplan für den MKK angesehen werden</li> <li>• Es wird die Idee einer zweckgebundenen Querfinanzierung des ÖPNV durch Parkraumbewirtschaftung ins Gespräch gebracht. Es fehlt der Erlass auf Landesebene, was von den Kommunen forciert werden muss</li> <li>• Parkraumbewirtschaftung im ländlichen Raum ist schwieriger zu verkaufen als im städtischen Kontext. Im ländlichen Bereich wird eher versucht, die Autos in die Innenstädte zu bekommen</li> </ul>

Protokoll: plan:mobil, 25. Juli 2022



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises

## Ergebnisvermerk der dritten Sitzung des Fachbeirats

### Zeit und Ort

25.11.22 13 Uhr – 16 Uhr  
Bad Soden-Salmünster, Hotel Birkenhof

### Teilnehmende

Herr Prof. Follmann	Hochschule Darmstadt
Herr Maatz	KVG Kreis Offenbach
Herr Möginger	RMS
Herr Schoop	Metron
Herr Schultheis	HOLM
Herr Kappen	KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel	KVG Main-Kinzig
Frau Preuß	KVG Main-Kinzig
Frau Stutz	KVG Main-Kinzig
Herr Büsch	plan:mobil
Herr Kühnel	plan:mobil

### Präsentation und Unterlagen

- Präsentation (Versand mit dem Vermerk)

## Ergebnisvermerk

Herr Krenkel begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur dritten Sitzung des Fachbeirats zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises.

Herr Büsch stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt	Inhalt
1	Begrüßung
2	Aktuelle Themen und Arbeitsstand NVP
3	Zielsetzungen und Anforderungen im Handlungsfeld Netz und Angebot (Entwurf Zielkonzept)
<b>Pause</b>	
4	Zielsetzungen und Anforderungen in weiteren Handlungsfeldern (Betrieb, Infrastruktur, Service, Barrierefreiheit, Organisation, Finanzierung)
5	Statement des Fachbeirates: Diskussionsvorschlag
6	Ausblick und Verabschiedung

Anhand der Präsentation, die den Teilnehmenden mit dem Vermerk zur Verfügung gestellt wird, stellt plan:mobil die einzelnen Themenfelder vor. Nachfolgend sind die wichtigen Aussagen und Diskussionspunkte zusammengefasst:

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Aktuelle Themen und Entwicklung</b>	
<b>Befragung der TU Darmstadt zum 9 Euro-Ticket</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Auswertung der Befragungsrückläufe erfolgt sukzessive. Bisher zeichnet sich ab, dass ein häufiger Grund für den Kauf des 9 Euro-Tickets die vereinfachte verbundgrenzen-überschreitende ÖPNV-Nutzung war</li> <li>Die Einführung des Deutschlandtickets mit differenzierten Tarifstufen (gestufter Flatrate-tarif) könnte daher den Erfolg und die Akzeptanz erhöhen</li> </ul>
<b>Easy Shuttle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Herr Möglinger erläutert die Rahmenbedingungen im aktuellen Testgebiet in Frankfurt-Riederwald. Die ioki-Software wird im ersten Praxistest ausgerollt, als nächster Schritt ist Level 4 als Vorstufe zum autonomen Fahren zu erreichen. Erste Tests verlaufen vielversprechend, Fahrpersonal in den Fahrzeugen ist aktuell noch erforderlich</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Autonomer Rufbus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Herr Schultheis teilt mit, dass IBM die Einführung eines autonomen Rufbusses im 24-Stunden-Betrieb anstrebt mit direkter Anbindung an eine Mobilitätsstation als multimodale Schnittstelle mit Übergängen zwischen Fuß, Rad, ÖPNV, SPNV und Pkw. Testfeld soll Wächterbach sein.</li> </ul>
<b>Verändertes Mobilitätsverhalten infolge der Pandemie und vermehrtem Home-office</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine Befragung der Mitarbeitenden an der TU Darmstadt zeigt, dass die morgendlichen und nachmittäglichen Verkehrsspitzen abflachen, stattdessen ein ganztägig konstantes Verkehrsverhalten zu erkennen sind. Für den ÖPNV bedeutet das, dass das Angebot nicht mehr zwischen Verkehrszeiten unterschieden werden kann, sondern ganztägig ausreichend Beförderungskapazitäten vorgehalten werden müssen</li> </ul>
<b>Zielsetzungen und Anforderungen im Handlungsfeld Netz und Angebot (Entwurf Zielkonzept)</b>	
<b>Mindestanforderungen Grundangebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diskutiert wird, ob ein T120 angesichts der Anforderungen des Klimaschutzes und aus Fahrgastsicht im Grundangebot noch angeboten werden kann.</li> <li>Vor dem Hintergrund der Laufzeit des NVP bis 2028 und der Finanzierbarkeit der entwickelten Maßnahmen soll aus Sicht der KVG MK ein realistischer Entwicklungspfad für den ÖPNV im MKK skizziert werden. Somit zeigt der NVP einen ersten Ausbauschritt auf, der mit dem Leitbild Mobilität politisch beschlossen wurde.</li> <li>Vorgeschlagen wird, die Mindestanforderung eines Stundentaktes im Grundangebot als Ziel zu formulieren. Der T120 soll dann als Zwischenschritt für die Laufzeit des NVP dargestellt werden.</li> </ul>
<b>Produktprofilierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diskutiert wird, ob ein Produkt „Regionalbus“ benötigt wird. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Anforderungen und Aufgaben der Hauptlinien und Ergänzungsverkehre im MKK wird kein einheitlicher Einsatz eines solchen Produkts im MKK gesehen.</li> </ul>
<b>Potenzialanalyse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angeregt wird die Aufnahme eines Prüfauftrags zur Ermittlung der Mobilitätsmuster der</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p>Bewohnerinnen und Bewohner im MKK durch eine repräsentative Mobilitäts-erhebung oder die Auswertung von Mobilfunkdaten, um die Fahrgastpotenziale für Linienangebote ermitteln zu können</p>
<b>Zielszenario</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es wird die Aufnahme eines Zielszenarios 2030 im NVP diskutiert, um die Zielsetzungen und Entwicklungsrichtung über 2028 hinaus aufzuzeigen. Hierzu soll als Prolog einleitend in den NVP ein Statement des Fachbeirats aufgenommen werden, welches die Erfordernisse dieses Szenarios (u.a. mit einem weiteren ÖPNV-Ausbau) beschreibt. Im Ausblick (Epilog) werden die weiteren Schritte eines solchen Zielszenarios 2030 für eine übergeordnete Zielerreichung des Klimaschutzes und der Verkehrswende über 2028 hinaus benannt.</li> </ul>
<b>Schulzeitstaffelung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Prüfauftrag zur Initiative Schulzeitstaffelung wird im NVP aufgenommen. Die KVG MK hat 2021 eine Initiative gestartet, die Schulen zeigen bisher jedoch wenig Verhandlungsbereitschaft.</li> </ul>
<p><b>Zielsetzungen und Anforderungen in weiteren Handlungsfeldern (Betrieb, Infrastruktur, Service, Barrierefreiheit, Organisation, Finanzierung)</b></p>	
<b>Attraktiver ÖPNV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestelleninfrastruktur ist das erste Aushängeschild (Visitenkarte) des ÖPNV und sollte als solche attraktiv gestaltet werden. Dies gilt auch für Haltestellen, die vorrangig im Freizeitverkehr bedient werden, die zumindest mit Wartehäuschen und Sitzmöglichkeiten ausgestattet werden sollten.</li> <li>• Auf Linien mit einer hohen Bedeutung im Freizeitverkehr soll die Fahrradmitnahme ermöglicht werden. Diese Anforderung wird im NVP aufgenommen.</li> </ul>
<b>Erschließungsqualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Ziel, 80 % der Bevölkerung mit dem ÖPNV zu erschließen, wird begrüßt. Eine 100 %-Erschließung wird im Liniensystem nicht möglich sein. Von der Ergänzung von Schleifenfahrten mit nur geringer Erschließungswirkung im Falle von Erschließungsdefiziten wird abgeraten. Die Schnittstellen zum Rad- und</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p>Fußverkehr als Zubringer zur Haltestelle sind in diesen Bereichen zu stärken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit einer kreisweiten Einführung von On-Demand-Verkehren sollte eine Neufassung der Erschließungsqualitäten erfolgen, die in den Ausblick des NVP aufgeführt werden könnten. Als Erschließungsradien für virtuelle Haltestellen werden 150 bis 200 m angeregt.</li> </ul>
<b>Mobilitätsstationen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diskutiert wird die Integration von Bedarfsverkehren als ein wesentliches Modul einer Mobilitätsstation, um dort Haltepositionen vorzusehen, die neben der verkehrlichen Verknüpfung auch eine attraktive Anfahrbarkeit sowie Ein- und Ausstieg ermöglichen.</li> <li>• Ferner sollten mögliche weitere Mobilitätsangebote wie E-Scooter und Lastenräder benannt werden.</li> </ul>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für die politische und öffentliche Diskussion wäre eine Darstellung der Kosten für Nutzung und Erhalt des Pkw als Vergleichsgröße interessant. Hierzu liegen keine spezifischen Daten für den MKK vor. Im Nahverkehrsplan für das Nürnberger Land ist eine solche Darstellung enthalten, die KVG MK übermittelt die entsprechenden Hinweise.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für die Kommunikation der Kosten werden unterschiedliche Wege skizziert: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Schrittweise Darstellung der Umsetzungsschritte (entsprechend Vergabelaufzeiten der Linienbündel) und erwarteten Finanzwirksamkeit</li> <li>○ Darstellung der Gesamtkosten für die Beschlussfassung, Benennung konkreter Kosten einzelner Maßnahmen im Nachgang (aktuelle Vorgehensweise bei der Beschlussfassung zum NVP Kreis Offenbach)</li> </ul> </li> <li>• Für das Szenario 2030 soll dargestellt werden, welches ÖPNV-Angebot (inklusive Umsetzung On-Demand-Verkehre) umgesetzt werden müsste, um die Zielsetzungen der Verkehrswende und der Verdopplung der Fahrgastzahlen im MKK erreichen zu können.</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	Hierfür sollten auch Kosten überschlägig aufgeführt werden.
<b>Umsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wichtig ist, quick-wins vorzusehen, um der Politik und der Öffentlichkeit kurzfristig umsetzbare Lösungen und Verbesserungen anbieten zu können (z. B. kleinere Zubestellungen bei Verkehren in laufenden Verträgen), und diese im Umsetzungszeitplan des NVP explizit zu benennen. Im NVP des Kreises Offenbach wurde die Umsetzung der neuen Expressbuslinien mit einer hohen Priorität versehen (Umsetzung soll in einem eigenen Linienbündel erfolgen).</li> </ul>
<b>Ausblick</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Herr Krenkel dankt den Mitgliedern des Fachbeirats für die intensiven Diskussionen und den fachlichen Input für die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises.</li> <li>• Das fachliche Statement des Fachbeirats wird im Umlauf abgestimmt.</li> </ul>

Vermerk: plan:mobil, 8. Dezember 2022



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises

## Ergebnisvermerk der zweiten Sitzung des Lenkungskreises

### Zeit und Ort

11.11.22 10 Uhr – 13 Uhr  
Langenselbold, Schloss Langenselbold

### Teilnehmende

Herr Dziallas	RMV
Frau Heck	Main-Kinzig-Kreis
Herr Ullrich	Main-Kinzig-Kreis
Frau Jennert	Spessart Regional
Herr Zscherneck	Spessart Regional
Herr Kontos	Regionalverband FrankfurtRheinMain
Frau Mühlhans	ivm
Herr Dr. Quidde	IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern
Herr Schulte	LNO Hanau / HSB
Frau Schneider	Stadt Hanau
Herr Wrase	Stadt Hanau
Frau Avdic	KVG Main-Kinzig
Frau Lackey	KVG Main-Kinzig
Frau Böhm	KVG Main-Kinzig
Herr Kappen	KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel	KVG Main-Kinzig
Frau Preuß	KVG Main-Kinzig
Frau Stutz	KVG Main-Kinzig
Herr Büsch	plan:mobil
Herr Kühnel	plan:mobil

### Präsentation und Unterlagen

- Präsentation (Versand mit dem Vermerk)

## Ergebnisvermerk

Herr Krenkel begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur dritten Sitzung des Lenkungskreises zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.

Herr Büsch stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt	Inhalt
1	Begrüßung
2	Aktuelle Themen und Entwicklung Rückfragen und Diskussion
3	Überblick über den aktuellen Arbeitsstand
4	Zielsetzungen und Anforderungen im Handlungsfeld Netz und Angebot sowie Entwurf Zielkonzept Rückfragen und Diskussion
Pause	
5	Zielsetzungen und Anforderungen in weiteren Handlungsfeldern (Betrieb, Infrastruktur, Service, Barrierefreiheit, Organisation, Finanzierung) Rückfragen und Diskussion
6	Ausblick und Verabschiedung

Anhand der Präsentation, die den Teilnehmenden mit dem Vermerk zur Verfügung gestellt wird, stellen plan:mobil und die KVG Main-Kinzig die einzelnen Themenfelder vor.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben intensiv zu verschiedenen Themenfeldern diskutiert. Nachfolgend sind die wichtigen Aussagen und Diskussionspunkte zusammengefasst:

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Aktuelle Themen und Entwicklung</b>	
<b>Umsetzung Pilotprojekte On-Demand-Verkehre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Main-Kinzig-Kreis hat die Möglichkeit, Teil des Förderprojektes OnDeMo FRM zu werden; Laufzeit zunächst bis 2024</li> <li>• Angestrebt sind aktuell zwei Bediengebiete in Rodenbach / Freigericht und Wächtersbach / Bad Orb</li> <li>• Eine Rückfrage bezieht sich auf den kommunalen Kostenanteil. Für das Jahr 2023 wird ein kommunaler Eigenanteil von 40.000</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	Euro / Kommune kalkuliert, für das Jahr 2024 von 70.000 Euro / Kommune.
<b>Neues Deutschlandticket im Jahr 2023</b>	<p>Zentrale Diskussionsstränge waren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgang mit Abo-Bestandskunden (z. B. JobTicket): Unklar ist, wie eine Integration und der finanzielle Ausgleich gestaltet werden sollen. Auch die zeitliche Umsetzung zu den diskutierten Einführungszeiträumen Januar-März 2023 ist bisher unklar.</li> <li>• Finanzieller Ausgleich Einnahmeverluste: Zwar ist durch den Bund eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel zugesagt, sowohl der Ausgleich von Einnahmeverlusten als auch finanzielle Unterstützung für erwartbar erforderliche Mehrleistungen sind offen.</li> <li>• Vertrieb des Online-Tickets: Aktuell verfügt die Deutsche Bahn über die einzige bundesweite Vertriebsplattform. Die technische Integration der verbundeigenen Vertriebskanäle und auch in diesem Fall der Modus zur Einnahmeverteilung sind unklar.</li> <li>• Attraktivierung des ÖPNV: Trotz der Herausforderungen gilt es die Chance für den ÖPNV zu sehen. Kurz- und mittelfristig sind jedoch Angebotsausweitungen erforderlich, um ausreichende Kapazitäten vorhalten und ein attraktives Gesamtpaket ÖPNV anbieten zu können – wie sie der Main-Kinzig-Kreis mit seinem neuen NVP beabsichtigt. Für den Angebotsausbau sind jedoch weitere finanzielle Mittel erforderlich.</li> </ul>
<b>Auswertung der Kontinuierlichen Markt- und Mobilitätserhebung (KoMM) des RMV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die ÖPNV-Nutzung unterliegt jahreszeitlichen Schwankungen. Im Herbst und Winter erhöht sich die Zahl der Nutzenden, während in den warmen Monaten vermehrt Wege mit dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt werden.</li> </ul>
<b>Aktueller Arbeitsstand Nahverkehrsplan</b>	
<b>Lesbarkeit von Darstellungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grafiken (Farbwahl) und Karten sind im Sinne der Barrierefreiheit auf die Lesbarkeit hin zu überprüfen.</li> </ul>
<b>Handlungsfeld Netz und Angebot</b>	

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Umsetzung Angebotsstufen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit der Umsetzung der Angebotsstufen aus dem Leitbild Mobilität ist die Zielsetzung eines Angebotsausbaus im Main-Kinzig-Kreis verbunden. Dieser wird in Form der linienbezogenen Maßnahmen im Zielkonzept Netz und Angebot konkretisiert.</li> </ul>
<b>Zielkonzept Netz und Angebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Von den Teilnehmenden wird auf die Bedeutung eines zukunftsfähigen Netzes und Angebotes für die kommenden Jahre hingewiesen, um die Zielsetzungen zur Verkehrswende und zu deutlichen Steigerungen der Fahrgastzahlen im ÖPNV erreichen zu können. Hierfür muss die Basis im NVP gelegt werden.</li> <li>• Hinzu kommen in den kommenden Jahren zahlreiche Bauarbeiten auf verschiedenen Schienenstrecken im Main-Kinzig-Kreis. Aus diesem Grund ist die Einführung neuer direkter Linien z. B. mit Ausrichtung auf die Oberzentren, die teilweise auch parallel zu den Schienenstrecken verkehren, verkehrlich sinnvoll und umzusetzen.</li> </ul>
<b>Handlungsfeld Betrieb</b>	
<b>Umsetzung CVD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diskutiert wird, ob eine Vollerfüllung der Quoten erforderlich oder eine Auslegung der Quoten wie beim Thema Erschließungsqualität („Mindestens 80 % der Einwohner sollen durch den Einzugsbereich der Haltestellen erschlossen werden“) möglich sein wird. Die Konkretisierung der Vorgaben der EU und des Bundes auf Landesebene stehen weiterhin aus, sodass hierzu keine abschließende Aussage getroffen werden kann. Unklar ist somit auch noch, ob die Quotenvorgaben für alternative Antriebe für den RMV, den MKK, oder jedes Linienbündel gelten werden.</li> <li>• Es ist bereits heute schwierig, Fahrzeuge (und Fahrpersonal) zu beschaffen. Zusätzliche Bedarfe durch Angebotsausweitungen und auch Fahrzeugmehrbedarfe infolge einer Umstellung auf alternative Antriebe und damit begrenzter Reichweiten erschweren die Situation.</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neben den Fahrzeugen ist die Infrastruktur die häufig unterschätzte Engstelle. Die erforderlichen Ladeleistungen sind mit dem Stromnetz vielerorts nicht sicherzustellen.</li> <li>• Der Main-Kinzig-Kreis ist für den Ausbau der Infrastruktur in einer vergleichsweise günstigen Situation, da er über einen kreiseigenen Energieversorger verfügt.</li> </ul>
<b>Handlungsfeld Infrastruktur</b>	
<b>Mobilitätsstationen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Nahverkehrsplan wird zur Einrichtung von Mobilitätsstation im MKK die relevanten Zielsetzungen und Anforderungen darstellen. Die KVG MK formuliert das Ziel, dass sie die Koordination, Konzeption und Umsetzung der Mobilitätsstationen organisatorisch übernimmt (der Bau bleibt bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern).</li> <li>• Darüber hinaus wird ein Prüfauftrag formuliert für die Erstellung einer vertiefenden Untersuchung (u.a. Konkretisierung der räumlichen Verortung, der Festlegung der Ausstattungsmerkmale und eines hohen Wiedererkennungswertes, der Steuerung und Organisation und des Betriebs sowie durchgehender Buchungs- und Tarifmöglichkeiten).</li> <li>• Wichtig ist hier auch, das Bewusstsein bei den Kommunen zu wecken, dass Ladestationen in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen sinnvoll sind.</li> <li>• Spessart Regional verweist auf das Start- und Leuchtturmprojekt Mobilitätsstationen in der lokalen Entwicklungsstrategie 2023 – 2027 in der Leader-Region.</li> </ul>
<b>P+R</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es braucht eine Vereinheitlichung der Bewirtschaftungsformen, der Buchungsmöglichkeiten, Parkdauer und Gebühren. Die Formulierung der entsprechenden Anforderungen erfolgt im Nahverkehrsplan, die Konkretisierung sollte über einen weitergehenden Prüfauftrag (ggf. im Zusammenhang mit den Mobilitätsstationen) erfolgen.</li> </ul>
<b>Handlungsfeld Service</b>	

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Zusammenhang mit der Diskussion zum Deutschlandticket verweist die ivm auch auf die Bedeutung von Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements, die auch in den NVP aufgenommen werden sollten.</li> </ul>
<b>Querschnittsthema Barrierefreiheit</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Anforderung einer guten Lesbarkeit der Fahrgastinformationen an Haltestellen soll als generelle Anforderung formuliert werden.</li> </ul>
<b>Prozessthema Organisation</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Weitere Projekte, die derzeit bereits diskutiert oder untersucht werden (z. B. CargoSurfer), werden als weiterzuverfolgende Prüfaufträge im NVP verankert.</li> </ul>

Vermerk: plan:mobil, 17. November 2022



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

## Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises

# Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz II

### Zeit und Ort

28.11.2022, 09-12 Uhr, digital

### Teilnehmende

Herr Vogel	Nidderau
Herr Rollmann	Bruchköbel
Frau Rück	Schöneck
Herr Büttner	Niederdorfelden
Frau Böttcher	Maintal
Herr Proske	traffiQ
Herr Heitmann	Hanau LNO
Frau Schneider	Stadt Hanau
Herr Biederbick	KVG OF
Herr Kappen	KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel	KVG Main-Kinzig
Frau Stutz	KVG Main-Kinzig
Herr Büsch	plan:mobil
Herr Kühnel	plan:mobil

### Präsentation und Unterlagen

- Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

### Ergebnisvermerk

Herr Büsch stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt
1. Begrüßung
2. Aktuelle Themen und Entwicklungen
3. Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan
4. Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern
(dazwischen Pause)
5. Ausblick

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Begrüßung</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die KVG MK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz II zur Neuauflistung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.</li> </ul>
<b>Aktuelle Themen und Entwicklungen</b>	
	/
<b>Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan</b>	
<b>Verknüpfung ÖPNV - Rad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stadt Nidderau führt aus, dass eine verbesserte Verknüpfung zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV ein wichtiges Thema mit hoher Bedeutung für die Mobilität im MKK ist. Attraktive Schnittstellen z. B. an Bahnhöfen umzusetzen ist dann problematisch, wenn verschiedene Stellen (v.a. der DB AG) zuständig sind. Für den NVP wird eine hohe Priorisierung empfohlen, um die Umsetzung voranzutreiben.</li> </ul>
<b>Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern</b>	
<b>Toilettenanlagen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stadt Bruchköbel fragt, ob bereits konkrete Standortideen vorliegen, und wer sich um die Wartung kümmern soll.</li> <li>Eine konkrete Standortliste liegt noch nicht vor. Standorte sollten Endhaltepunkte und zentrale Verknüpfungspunkte sein, vorrangig aber (für das Fahrpersonal) Linienstart- und -endpunkte, wo Standzeiten anfallen. Die Standortoptionen werden vor dem Hintergrund der Infrastrukturanforderungen noch weiter vertieft. Anzustreben sind Lösungen, von denen auch Fahrgäste profitieren.</li> </ul>
<b>Barrierefreiheit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die im NVP aufgeführten Hinweise zur Priorisierung beziehen sich auf Bushaltestellen. Die Stadt Bruchköbel berichtet von ihren Bemühungen, die Bahnsteige am Bahnhof Bruchköbel barrierefrei ausbauen zu lassen. Die Forcierung der barrierefreien Umsetzung der Schienenhaltepunkte wird als Forderung in den NVP aufgenommen; hier ist ein gemeinsames Vorgehen der jeweiligen Kommunen mit der KVG MK vorgesehen.</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der NVP beinhaltet einen Priorisierungsvorschlag für den barrierefreien Umbau der Haltestellen, der mit den Planungen der Kommunen abgestimmt wird.</li> </ul>
<b>Berücksichtigung kommunaler Angebote</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Besonderheiten der Kommunen und spezifische Anforderungen wurden in den Kommunengesprächen detailliert besprochen.</li> </ul>
<b>Alternative Antriebe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die aktuellen Förderprogramme bevorzugen tendenziell große Fahrzeugflotten. Die Stadt Maintal berichtet, dass sie daher mit ihrem Förderantrag für den Stadtverkehr nicht erfolgreich war. Daher ist es wichtig, den Fokus auch auf kleinere Beschaffungsmengen und ggf. gemeinsame Fahrzeugbeschaffungen zu legen, und im NVP bzw. bei der Untersuchung zur Umstellung der Fahrzeuge auf alternative Antriebe entsprechende Forderungen aufzunehmen.</li> </ul>
<b>Ausblick</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anmerkungen aus den Kommunengesprächen zum Zielkonzept Netz und Angebot sowie den Regionalkonferenzen werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.</li> <li>• Herr Krenkel dankt für den Austausch und fasst die umfangreichen Aufgaben zusammen, die in den kommenden Jahren für eine kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im MKK anstehen zusammen. Mit dem NVP wird das dafür erforderliche Rüstzeug erarbeitet. Die Beschlussfassung ist für Frühjahr / Sommer 2023 vorgesehen.</li> <li>• Weitere Rückmeldungen/Anmerkungen durch die Teilnehmenden sind im Nachgang der Regionalkonferenzen bis zum Jahresende noch an die Gutachter und/oder KVG MK möglich.</li> </ul>



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

## Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises

# Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz II

### Zeit und Ort

28.11.2022, 13:30-15:30 Uhr, digital

### Teilnehmende

Frau Fey	ZOV-Verkehr
Herr Göllner	Hammersbach
Herr Hofmann	Ronneburg
Herr Nieme	VGO
Herr Schaaf	Langenselbold
Herr Schachtner	Neuberg
Herr Schilling	Erlensee
Herr Kappen	KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel	KVG Main-Kinzig
Frau Stutz	KVG Main-Kinzig
Herr Büsch	plan:mobil
Herr Jahn	plan:mobil

### Präsentation und Unterlagen

- Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

### Ergebnisvermerk

Herr Büsch stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt
1. Begrüßung
2. Aktuelle Themen und Entwicklungen
3. Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan
4. Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern
(dazwischen Pause)
5. Ausblick

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Begrüßung</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die KVG MK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz II zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.</li> </ul>
<b>Aktuelle Themen und Entwicklungen</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Reaktivierung von Schienenstrecken wird als Prüfauftrag im NVP aufgenommen. Derzeit laufen an verschiedenen Stellen Prüfungen und weitergehende Überlegungen, mögliche Umsetzungszeitpunkte sind projekt- bzw. streckenabhängig noch nicht absehbar.</li> </ul>
<b>Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan</b>	
	/
<b>Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern</b>	
<b>Multimodale Schnittstellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aus Sicht der KVG MK wäre es sinnvoll, die Zuständigkeit für die Koordination eines einheitlichen Haltestellenmanagements künftig bei der KVG MK anzusiedeln (Ausnahme bauliche Maßnahmen), um eine hohe Qualität und Einheitlichkeit der Informationen etc. sicherzustellen.</li> </ul>
<b>Barrierefreiheit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die im NVP aufgeführten Hinweise zur Priorisierung beziehen sich auf Bushaltestellen.</li> <li>Der NVP beinhaltet einen Priorisierungsvorschlag für den barrierefreien Umbau der Haltestellen, der mit den Planungen der Kommunen abgestimmt wird.</li> </ul>
<b>Ausblick</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Herr Krenkel dankt für den Austausch und fasst die umfangreichen Aufgaben zusammen, die in den kommenden Jahren für eine kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im MKK anstehen zusammen. Mit dem NVP wird das dafür erforderliche Rüstzeug erarbeitet. Die Beschlussfassung ist für Frühjahr / Sommer 2023 vorgesehen. Darüber hinaus wird eine</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p>Weiterentwicklung und Neuorganisation der KVG MK langfristig angestrebt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitere Rückmeldungen/Anmerkungen durch die Teilnehmenden sind im Nachgang der Regionalkonferenzen bis zum Jahresende noch an die Gutachter und/oder KVG MK möglich.</li> </ul>

plan:mobil, 5. Dezember 2022



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises

## Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz II

### Zeit und Ort

29.11.2022, 09:00-12:00 Uhr, digital

### Teilnehmende

Herr Betz	Freigericht
Herr Eitz	Freigericht
Herr Glöckner	Gelnhausen
Herr Helfrich	Gründau
Herr Henkel	Rodenbach
Herr Hogenmüller	Landkreis Aschaffenburg
Herr Lötschert	Rodenbach
Herr Pfeifer	Hasselroth
Herr Kappen	KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel	KVG Main-Kinzig
Frau Stutz	KVG Main-Kinzig
Herr Kühnel	plan:mobil
Herr Jahn	plan:mobil

### Präsentation und Unterlagen

- Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

### Ergebnisvermerk

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt
1. Begrüßung
2. Aktuelle Themen und Entwicklungen
3. Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan
4. Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern (dazwischen Pause)
5. Ausblick

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Begrüßung</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die KVG MK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz II zur Neuauflistung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.</li> </ul>
<b>Aktuelle Themen und Entwicklungen</b>	
	/
<b>Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan</b>	
	/
<b>Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern</b>	
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Frage nach der Höhe der anteiligen Finanzierung neuer Angebote durch die Kommunen lässt sich erst im Rahmen einer konkretisierten Planung einzelner Linien beantworten. Bei der Einrichtung neuer Angebote bzw. Linien soll ein „Erprobungszeitraum“ von 2-3 Jahren vorgesehen werden, um die Wirkungen zu evaluieren. Ggf. werden die Angebote anschließend abhängig von der Nachfrage angepasst. Die geplante Nutzung von Fahrgastzählensysteme ermöglicht die genauere Evaluierung der Nachfrage.</li> <li>Die Teilnehmenden sind sich einig, dass eine Ausweitung der Finanzierung bzw. eine stärkere (finanzielle) Beteiligung an der Mobilitätswende durch das Land Hessen erforderlich ist. Die kommunalen politischen Gremien sollten dies geschlossen einfordern. Die Finanzierung neuer Mobilitätsangebote soll dabei nicht nur in den Städten, sondern auch im ländlichen Raum erfolgen.</li> </ul>
<b>Netz und Angebote</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine Vermeidung von Parallelverkehren zwischen fahrplangebundenen Linien und On-Demand-Angeboten wird durch die verwendete Software sichergestellt.</li> <li>Es wird angeregt einen neuen Expressbus aus Freigericht über den Bf. Langenselbold zu führen.</li> </ul>
<b>Multimodale Schnittstellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Ausweitung der Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen (Mobilitätsschnittstellen) soll im NVP deutlich</li> </ul>

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	<p>gemacht werden. Damit sollen auch Nutzende im Alltagsverkehr angesprochen werden. Zu diesem Zweck ist eine Gesamtbetrachtung der Mobilitätsschnittstellen mit einem einheitlichen Konzept, das auch das in der Umsetzung befindliche Radverkehrskonzept mitbetrachtet, sinnvoll.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Als Hürden bei der Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV werden insbesondere die technischen Herausforderungen bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV gesehen.</li> </ul>
Ausblick	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anmerkungen aus den Kommunengesprächen sowie den Regionalkonferenzen werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.</li> <li>• Herr Krenkel dankt für den Austausch und fasst die umfangreichen Aufgaben zusammen, die in den kommenden Jahren für eine kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im MKK anstehen zusammen. Mit dem NVP wird das dafür erforderliche Rüstzeug erarbeitet. Die Beschlussfassung ist für Frühjahr / Sommer 2023 vorgesehen.</li> <li>• Weitere Rückmeldungen/Anmerkungen durch die Teilnehmenden sind im Nachgang der Regionalkonferenzen bis zum Jahresende noch an die Gutachter und/oder KVG MK möglich.</li> </ul>



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

## Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises

# Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz II

### Zeit und Ort

29.11.2022, 13:30-16:00 Uhr, digital

### Teilnehmende

Herr Dziallas	RMV
Herr Fehl	Birstein
Frau Mützel	Landkreis Main-Spessart
Herr Soer	Flörsbachtal
Herr Schmitt	Biebergemünd
Herr Weiher	Wächtersbach
Herr Zimmer	Brachtal
Herr Kappen	KVG Main-Kinzig
Frau Stutz	KVG Main-Kinzig
Herr Kühnel	plan:mobil
Herr Jahn	plan:mobil

### Präsentation und Unterlagen

- Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

### Ergebnisvermerk

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt
1. Begrüßung
2. Aktuelle Themen und Entwicklungen
3. Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan
4. Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern
(dazwischen Pause)
5. Ausblick

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Begrüßung</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die KVG MK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz II zur Neuauflistung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.</li> </ul>
<b>Aktuelle Themen und Entwicklungen</b>	
	/
<b>Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan</b>	
<b>Netz und Angebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufgrund der höheren Sicherheit wären grundsätzlich Sitzplätze für alle Fahrgäste im Schulverkehr bzw. bei der Schülerbeförderung wünschenswert. Eine Umsetzung erscheint allerdings aus Kosten- und Kapazitätsgründen nicht realistisch.</li> </ul>
<b>Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern</b>	
	/
<b>Ausblick</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Herr Kappen dankt für den Austausch und fasst die umfangreichen Aufgaben zusammen, die in den kommenden Jahren für eine kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im MKK anstehen zusammen. Mit dem NVP wird das dafür erforderliche Rüstzeug erarbeitet. Die Beschlussfassung ist für Frühjahr / Sommer 2023 vorgesehen.</li> <li>Weitere Rückmeldungen/Anmerkungen durch die Teilnehmenden sind im Nachgang der Regionalkonferenzen bis zum Jahresende noch an die Gutachter und/oder KVG MK möglich.</li> </ul>



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

**Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises**

**Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz II**

**Zeit und Ort**

30.11.2022, 09:00-11:00 Uhr, digital

**Teilnehmende**

Herr Henfling	Sinntal
Herr Möller	Schlüchtern
Herr Schreiber	Jossgrund
Herr Sperzel	Sinntal
Herr Ullrich	Main-Kinzig-Kreis
Herr Vollmann	LNG Fulda
Herr Ziegler	Bad Soden-Salmünster
Herr Zimmermann	Steinau a. d. Straße
Herr Kappen	KVG Main-Kinzig
Frau Stutz	KVG Main-Kinzig
Herr Kühnel	plan:mobil
Herr Jahn	plan:mobil

**Präsentation und Unterlagen**

- Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

**Ergebnisvermerk**

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

<b>TO-Punkt</b>
1. Begrüßung
2. Aktuelle Themen und Entwicklungen
3. Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan
4. Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern
(dazwischen Pause)
5. Ausblick

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
<b>Begrüßung</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die KVG MK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz II zur Neuauflistung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.</li> </ul>
<b>Aktuelle Themen und Entwicklungen</b>	
	/
<b>Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan</b>	
	/
<b>Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern</b>	
	/
<b>Ausblick</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Anmerkungen aus den Kommunengesprächen sowie den Regionalkonferenzen werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.</li> <li>Herr Kappen dankt für den Austausch und fasst die umfangreichen Aufgaben zusammen, die in den kommenden Jahren für eine kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im MKK anstehen zusammen. Mit dem NVP wird das dafür erforderliche Rüstzeug erarbeitet. Die Beschlussfassung ist für Frühjahr / Sommer 2023 vorgesehen.</li> <li>Weitere Rückmeldungen/Anmerkungen durch die Teilnehmenden sind im Nachgang der Regionalkonferenzen bis zum Jahresende noch an die Gutachter und/oder KVG MK möglich.</li> </ul>



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

## 6 Synopse

## Synopse des Anhörungsverfahrens, Stand 31.05.2023

Institution	Institution II	Eingangsdatum	Bezug (Kapitel / Seite)	Themenfeld	Stellungnahme	Umgang	Erläuterung
<b>Städte und Gemeinden</b>							
<b>Gemeinde Freigericht</b>	<b>Ordnungsamt</b>	<b>31.03.2023</b>	<b>7.1.2.1</b>	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	Die von der Gemeinde Freigericht in den Regionalkonferenzen eingebrachten Vorschläge zur Steigerung der Attraktivität für die ÖPNV Nutzer wurden bis auf einen Punkt berücksichtigt. Hierbei handelt es sich um eine fehlende Verbindung zwischen dem Ortsteil Horbach und dem auf bayerischer Gemarkung liegenden Ort Geiselbach. Die Anregung kam von Bürgern der Gemeinden Freigericht und Geiselbach und wurde meinerseits in der letzten Regionalkonferenz vorgebracht. Der Hinweis sollte auch dem Aufgabenträger ÖPNV des Landkreises Aschaffenburg bekannt sein. Ich bitte Sie, die Möglichkeit einer direkten Verbindung zwischen den beiden Gemeinden in Ihren zukünftigen Planungen zu berücksichtigen.	<b>Kenntnisnahme</b>	<b>Die benannte Verbindung ist im Prüfauftrag zur Fortführung (flexibler) Bedarfsverkehre im Main-Kinzig-Kreis enthalten (Kap. 7.1.2.2).</b>
<b>Gemeinde Flörsbachtal</b>		<b>06.04.2023</b>	<b>7.1.2.1. / S.222</b>	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	Mit der vorgesehenen Einrichtung einer neuen Direktbuslinie MKK-86 Bad Soden – Solmünster – Bad Orb – Lohnhaupten – Partenstein wird (endlich wieder) eine Verbindung über die Landesgrenze nach Bayern geschaffen. Darüber hinaus wird eine Anbindung an den Bahnhof Partenstein hergestellt. Diese überaus sinnvolle neue Linie wird von der Gemeinde Flörsbachtal ausdrücklich begrüßt und befürwortet.	<b>Kenntnisnahme</b>	

			<p><b>7.1.2.2 / S.242</b></p> <p><b>Prüfaufträge Netz und Angebot</b></p>	<p>Ebenso begünstigt werden die Verdichtung des Bedienungsangebots nach Pfaffenhausen, Verschiebung der Fahrplankonfiguration für verbesserte Anschlüsse in Pfaffenhausen und Umwandlung AST-Fahrten auf reguläre Busfahrten auf der Linie MKK-64A. Allerdings erhebt die Gemeinde Flüssbachtal die Forderung, diese Maßnahme nicht nur als Prüfauftrag im Nahverkehrsplan zu verankern, sondern als möglichst kurzfristig umzusetzende Maßnahme.</p>	<p><b>Keine Berücksichtigung</b></p>	<p>Für die Umwandlung der AST-Fahrten auf reguläre Busfahrten sind noch weitergehende Untersuchungen auch hinsichtlich eines möglichst wirtschaftlich optimierten Umsetzungskonzeptes vorzunehmen. Da diese Untersuchungen erst nach Abschluss des NVP erfolgen können, ist diese Verbesserung als Prüfauftrag formuliert.</p>
			<p><b>7.1.2.1 / S.224</b></p> <p><b>Maßnahmen Netz und Angebot</b></p>	<p>Die Umbenennung der Linie MKK-80 in MKK-88 ist schlüssig und wird befürwortet.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	
			<p><b>7.1.2.2 / S.251</b></p> <p><b>Prüfaufträge Netz und Angebot</b></p>	<p>Die Beibehaltung des Angebots der Linie MKK-64 wird als nachvollziehbar zur Kenntnis genommen.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	
			<p><b>5.1.5 / S.115</b></p> <p><b>Schulverkehr</b></p>	<p>Für den Schülerverkehr wird die bekannte Forderung erhoben, die Fahrzeuge so einzusetzen, dass sie der Anzahl der zu befördernden Passagiere entspricht.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	<p>Anforderungen an die Beförderungskapazitäten im Schulverkehr sind in Kap. 5.1.5 dargestellt.</p>
<b>Gemeinde Schöneck</b>		<b>18.04.2023</b>		<p><b>Allgemein</b></p> <p>Nach Durchsicht können wir Ihnen mitteilen, dass wir gegen den Entwurf keine Einwände vorbringen.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	
<b>Gemeinde Niederdorfelden</b>		<b>21.04.2023</b>		<p><b>Allgemein</b></p> <p>Der Gemeindevorstand der Gemeinde Niederdorfelden hat keine Einwände dazu.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	
<b>Gemeinde Rodenbach</b>		<b>27.04.2023</b>		<p><b>Allgemein</b></p> <p>seitens der Gemeindeverwaltung bestehen im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 14 Abs. 5 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes bis dato keine weiteren Anmerkungen zum Entwurf des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises 2023 – 2028.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	
<b>Stadt Erlensee</b>		<b>27.04.2023</b>		<p><b>Netz und Angebot</b></p> <p>Durch veränderte Wegeführungen, der in Erlensee verkehrenden Linien, die nun im Entwurf des Nahverkehrsplans eingeplant sind, ist ein weiterer Baustein zur Erfüllung dieses Ziels gesetzt.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	



				<b>Allgemein</b>	Wir dürfen Sie um Mitteilung bitten, inwieweit unsere Anregungen Ihrerseits berücksichtigt werden könnten.	<b>Kennnissnahme</b>			
				<b>Allgemein</b>	Der Gemeindevorstand erhebt keine Einwände gegen den vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises 2023-2028.	<b>Kennnissnahme</b>			
<b>Gemeinde Blabergemünd</b>	<b>03.05.2023</b>	<b>Netz und Angebot</b>	<b>Allgemein</b>	Jedoch wird weiterhin eine direkte Anbindung von Breitenborn-Litzel via Linsengericht nach Gehlhäusen gewünscht.	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Kennnissnahme</b>	Der Prüfauftrag zur Fortführung (flexibler) Bedarfsverkehre im Main-Kinzig-Kreis wird um diese Relation ergänzt (Kap. 7.1.2.2).		
				Die bisherigen Linien MKK 82 (im Uhrzeigersinn) und MKK 83 (gegen den Uhrzeigersinn) bleiben im Angebot wie es von der ehemaligen Arbeitsgruppe Mobilität der Ideenschmiede vorgeschlagen und von der Gemeinde umgesetzt wurde. Vor einiger Zeit wurden die Angebote in der Mittagszeit den aktuellen Erfordernissen der Schüler angepasst.				<b>Kennnissnahme</b>	
								<b>Kennnissnahme</b>	Die KVG MK erarbeitet ein Konzept zur Umsetzung von DfI-Anlagen sowie die Einrichtung digitaler Möglichkeiten zur Anzeige und Ansage von Fahrplaninformationen. In diesem Zusammenhang werden auch die genannten Standorte betrachtet.
<b>Gemeinde Jossgrund</b>	<b>10.05.2023</b>	<b>Fahrgastinformation</b>	<b>Fahrgastinformation</b>	Die ebenfalls mit der Ideenschmiede imitierten Displays der aktuellen Fahrzeiten sind in Oberdorf und Pfarrenhausen in Betrieb und haben sich bewährt. Es wäre zu klären, ob die Displays für Lettgerbrunn und Burgloß wieder aufgestellt werden können.	<b>Kennnissnahme</b>	<b>Kennnissnahme</b>	Entsprechende Anforderungen sind in Kap. 5.4.2.2 dargestellt.		
				Natürlich muss darauf geachtet werden, dass die im Fahrplan angegebenen Zeiten eingehalten werden und die Qualität der Busse und der Fahrer erhalten bleibt. Weiterhin ist bei den Papierfahrplänen an den Haltestellen auf gute Lesbarkeit und Sauberkeit zu achten.				<b>Kennnissnahme</b>	
				Der Kauf der Tickets ist auf verschiedenen Weise möglich und fortschrittlich. In Zukunft sollten wir darauf achten, dass auch für Senioren ohne Handy ein einfacher Zugang möglich ist.				<b>Kennnissnahme</b>	
				<b>Ticketkauf</b>	Bei den Tarifen haben wir zuzeit mit dem 49 Euro-Ticket einen Umbruch. Es wird aber weiterhin Fahrgäste mit Einzelfahrten geben. Hier war bei den Preisen schon vor 5 Jahren eine RMV Tarifreform angekündigt, aber bis heute nicht durchgeführt.	<b>Kennnissnahme</b>	Die KVG MK setzt sich auch weiterhin in den Gremien des RMV für eine		
				<b>Tarif</b>					
				<b>5 / S.97 #</b>					
				<b>7.4.2 / S. 267</b>					

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

				Das Ziel war, das Ungleichgewicht zwischen den Metropolen und dem ländlichen Raum auszugleichen. Der Einzelpreis innerhalb der Jossgrund Dörfer ist im Vergleich zu den Stadtteilen in Frankfurt eindeutig zu hoch. D.h. die Tarifänderung mit den geänderten Waben, steht noch aus.		<b>Kundenfreundliche Gestaltung des RMV-Tarifs ein.</b>
		<b>7.1.2.1 / S. 222-223</b>	<b>Netz und Angebot</b>	Die Einrichtung der neuen Linien MKK-86, MKK-87, berühren auschlossgrund und ermöglichen neue Ziele. Dabei sind die Kosten im Auge zu behalten, insbesondere ob die angrenzenden Gemeinden mitmachen.	<b>Kenntnisnahme</b>	
		<b>7.1.2.1 / S. 241</b>	<b>Netz und Angebot</b>	Das Ergebnis des Prüfauftrages zur neuen Linie MKK-64A sollte weiter beobachtet werden.	<b>Kenntnisnahme</b>	
			<b>Service</b>	Die ÖPNV Mobilitätsberatung ist installiert. Falls noch nicht geschehen, kann man die Anfragen stattdisch auswerten und für den nächsten NVP nutzen. Der fessisch finanzierte Energieberater ist in der Lage, auch Beratungen in Bezug zur individuellen Mobilität (Pkw) durchzuführen. Es ist zu empfehlen, diese Chance in Zeiten der Mobilitätswende zu nutzen und damit in die Öffentlichkeit zu gehen.	<b>Kenntnisnahme</b>	
			<b>Allgemein</b>	Insgesamt nimmt der neue NVP die früheren Ideen und Anforderungen auf und ermöglicht nun auch Landkreis- und länderübergreifende Mobilität sowie eine bessere Anpassung an die Bedürfnisse der Schüler. Zusätzlich sind verbesserte Umsteigemöglichkeiten geschaffen. Die neue Struktur bietet nun mehr Möglichkeiten, aber auch der Individualverkehr hat seine Berechtigung. Wenn noch eine Motivation der möglichen Fahrgäste hinzukommt, besteht die Chance einer Verlagerung hin zum klimaschonenden ÖPNV. Z.B. könnte die öffentlich wirksame Nutzung des ÖPNV durch VIPs ein gutes Vorbild ergeben.	<b>Kenntnisnahme</b>	
		<b>7.1.2.1 / S. 207</b>	<b>Netz und Angebot</b>	Die Gemeinde Romneburg begrüßt: MKK 55: Die Wiedererichtung einer direkten Verbindung zum Hanauer Freiheitsplatz, welche auch die Erschließung des Hanauer Westbahnhofs (perspektivisch mit der Nordmainischen S-Bahn) sicher stellt.	<b>Kenntnisnahme</b>	
<b>Gemeinde Romneburg</b>		<b>10.05.2023</b>	<b>Netz und Angebot</b>	Die Gemeinde Romneburg begrüßt: X95: Die neue Schnellbuslinie von Büdingen zum Hessencenter und zurück. Diese Verbindung ist ein Gewinn für die Region und bedarf weiterer Bewer-	<b>Kenntnisnahme</b>	



Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

			<p><b>Fahrzeit</b></p> <p>Fahrzeiten/Dauer der ÖPNV-Nutzung: Die Dauer der Nutzung des ÖPNV ist ein entscheidendes Kriterium für dessen Nutzung und Frequenzentierung. Die bisherigen Verbindungen von Ronneburg zu Endhaltestellen liegen bei + 40 Min Fahrtdauer. Dies ist bei der weiteren Nutzung von Anschlussverbindungen schwer vermittelbar und gerade für Ältere ohne sonstige Möglichkeiten im Umfeld ein K.O.-Kriterium. Wir bitten bei der Fahrzeiten-Planung stets um Beachtung unter einer Fahrzeit von 40 Minuten zu verbleiben.</p>	<p><b>Kennhinahme</b></p>	<p>Die maximalen Fahrzeiten zu den wichtigen Zielpunkten im Main-Kinzig-Kreis (u.a. der relevanten Pendlerrelationen nach Hanau Freiheitsplatz/Hbf.) liegen im Mittel der Ronneburger-Ortsteile bei 40 bis 45 Minuten Fahrzeit (u.a. auch durch die Einführung der direkten Linie MKK-55).</p>
	<p>4.2.3 / S.88-89</p>	<p><b>Sauberkeit, Zustand / Fahrgastinformation</b></p>	<p>Fahrpläne: Die Fahrplan-Hoheit und deren Erneuerung bzw. Pflege an den Bushaltestellen zu zentralisieren. Ob Vandalismus, Witterung oder UV-Strahlung, die Fahrpläne bedürfen einer Pflege und nicht jeder/r Nutzer/in nutzt ein Smartphone und das Internet zur Recherche.</p>	<p><b>Kennhinahme</b></p>	<p>Die KVG MK prüft ein standardisiertes Verfahren für die Erstellung und den Aushang der Fahrplanimformationen bzw. die Pflege und der jeweiligen Zuständigkeiten.</p>
	<p><b>Verknüpfung</b></p>	<p><b>Verknüpfung</b></p>	<p>Umsteigepunkte und -zeit: Die Umsteigezeiten sind oft zu knapp bemessen und entsprechen nicht den örtlichen Gegebenheiten (Beispiel Haltestelle „Lamboy“). Die Gemeinde Ronneburg bittet um Einplanung der Umsteigezeiten, so dass diese auch unter unterschiedlichen Betriebsbedingungen einzuhalten sind.</p>	<p><b>Keine Berücksichtigung</b></p>	<p>Im Kap. 5.1.3 sind Anforderungen an Übergangspunkten an Verknüpfungspunkten benannt (differenziert nach Punkten mit und ohne nennenswerten Fußweg). Diese werden je nach spezifischen Umstiegssituation konkret in den Fahrplänen umgesetzt; jedoch kann auf unterschiedliche Betriebsbedingungen nicht immer eingegangen werden.</p>
	<p><b>Vergabe</b></p>	<p><b>Vergabe</b></p>	<p>Vergabeverfahren: Die Vergabe sollte immer an örtliche Busunternehmen gehen und auch die Planung sollte von diesen durchgeführt werden, da die die Gegebenheiten am besten kennen. Eine Verzerrung des Wettbewerbs ist durch geeignete Auswahlkriterien zu vermeiden. Hintergrund: Eine Wiederholung der Via-Bus-Vergabe und deren Ergebnisse des Jahres</p>	<p><b>Kennhinahme</b></p>	<p>Durch rechtliche Vorgaben ist eine Vergabe immer an örtliche Busunternehmen nicht möglich.</p>

				2018 (und der entstandenen Schäden) muss auf jeden Fall künftig vermieden werden.		
			<b>Fahrradmitnahme</b>	Fahrradmitnahme: Die Busfahrer*innen benötigten Schulungen im Bereich klarer Regeln zur Mitnahme von Fahrrädern. Es liegen Beschwerden vor, dass in einem durchschnittlich überlasteten Bus im Berufsverkehr weiterer Platz für die Mitnahme von Fahrrädern reserviert wird. Hier gilt es mit zusätzlichen Maßnahmen (zusätzlicher Fahrradträger, andere Innenaufteilung) das Problem proaktiv zu beheben.	<b>Kennisnahme</b>	In Kap. 7.2.2 ist ein Prüfungsauftrag zur verbesserten Fahrradmitnahme bzw. Fahrradnutzung im multimodalen Verkehr dargestellt.
			<b>Schulverkehr</b>	Schulbusverkehr/Schulen in Stadt Büdingen: Die Erreichbarkeit der Büdinger Schulen hat sich von den möglichen Fahrtzeiten zum Unterrichtsbeginn und -ende verschlechtert (ca. 40 Minuten Wartezeit zu Unterrichtsbeginn und nochmals ca. 40 Minuten bei Unterrichtsende). Es wird um Prüfung und Anpassung der Fahrtzeiten gebeten. Zusätzlich ergibt sich ein Kapazitätsproblem, weshalb eine Prüfung eines größeren Gelenkbusses für dringend erforderlich erachtet wird.	<b>Kennisnahme</b>	Die Prüfung der genannten Punkte erfolgt im operativen Geschäft der KVG MK.
			<b>Personal</b>	Personal: Immer wieder werden telefonierende Fahrer*innen benärgelt. Ob im Schulbus- oder im regulären Linienverkehr werden Sicherheitsrisiken hierdurch befürchtet.	<b>Berücksichtigung</b>	In Kap. 5.4.3 wird eine entsprechende Anforderung an das Personal ergänzt.
<b>Gemeinde Hasselroth</b>		<b>11.05.2023</b>	<b>7.1.2 / S.202</b>	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	<b>Kennisnahme</b>	
				Wir begrüßen und unterstützen die nachfolgenden beiden Punkte 1 und 2 im o.g. Entwurf des Nahverkehrsplans ausdrücklich: 1. Einrichtung einer neuen Direktverbindung - Linie MKK-50 (Gelnhausen – Hasselroth – Hanau) Die neue Linie MKK-50 verbindet Gelnhausen mit Hanau und ermöglicht eine direkte und umsteigefreie Verbindung von Hasselroth und Rodenbach nach Hanau sowie in die Kreisstadt Gelnhausen. Die Linie verkehrt im Zweistundentakt, in Ergänzung zur neuen Linie MKK-60 ergibt sich auf dem Abschnitt Hasselroth – Hanau und in Ergänzung mit der bestehenden Linie MKK-67 auf dem Abschnitt Hasselroth – Gelnhausen jeweils ein Stundentakt		

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

	7.1.2 / S.211	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	2. Einrichtung einer neuen Direktverbindung - Linie MKK-60 (Gründau – Hasselroth – Hanau) Die neue Linie MKK-60 verbindet Gründau mit Hanau und ermöglicht eine direkte und umsteigefreie Verbindung von Gründau, Hasselroth und Rodenbach nach Hanau im Zweitstundentakt. Durch diese Umgestaltung könnte der Haltepunkt Niedermittlau noch attraktiver werden (Ausbau von Umsteigeoptionen am Haltepunkt Niedermittlau. In Ergänzung zur neuen Linie MKK-50 ergibt sich auf dem Abschnitt Hasselroth – Hanau sowie zwischen Hasselroth und Gründau mit der bestehenden Linie MKK 67 jeweils ein stündliches Angebot.	<b>Kenntnisnahme</b>	Eine Umsteigeverbindung zwischen Hasselroth und Gründau-Lieblos besteht mit der Linie MKK-67 mit Umstieg in Rothenbergen bzw. künftig mit der Linie MKK-60.
	7.1.2	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	Darüber hinaus regen wir in diesem Zusammenhang die Prüfung einer Umsteige- oder Direktverbindung nach Gründau-Lieblos an!	<b>Kenntnisnahme</b>	Mit der Ausweitung des Bedienungsangebotes auf dem Abschnitt Hasselroth - Langenselbold Bf wird auch Freitagsabends sowie am Wochenende ein verbessertes Angebot mit Anschluss an die Züge Richtung Frankfurt (und Offenbach) umgesetzt.
	7.1.2	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	3. Anmerkungen/Prüfauftrag Bahnhof Langenselbold: Wir möchten einen Prüfauftrag für einen Ergänzungs- oder Freizeitverkehr zu Heimspielen von Eintracht Frankfurt zum Bahnhof Langenselbold (sowohl Hin- als auch Rückfahrt) anregen. Dies würde vielen Fußballfans eine umweltfreundliche Anreise-, Abreise- sowie Umsteigemöglichkeit bieten und den Umstieg von Auto auf Bus/Bahn erleichtern.	<b>Kenntnisnahme</b>	Die Haltestelle wird nach Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes ihre Bedeutung als Umsteigshaltestelle verlieren, da alle Busse aus Richtung Hasselroth die Haltestelle Langenselbold Bahnhof (Südseite) anfahren werden, die deutlich bessere Be-
	5.5.2	<b>Barrierefreiheit</b>	In diesem Zusammenhang möchten wir auf die fehlende Barrierefreiheit der Haltestelle Abzweig Langenselbold Bahnhof hinweisen. Der steile Auf- und Abstieg zur Haltestelle wird nach unserer Meinung nicht ausreichend durch die aufgestellten Kletterten des Querschnittsthemas der Barrierefreiheit abgebildet. Die Haltestelle hat eine immense Bedeutung für die bestehenden und auch künftigen Linien als Umsteigepunkt auf die Kinzigalbahn. Wir bitten die KVG zu prüfen (und ggfs umzusetzen), wie ein möglicher Umbau der o.g. Haltestelle im Nahverkehrsplan priorisiert werden kann. Gegenüber dem Straßenbauadisträger ist auf eine erforderliche Umsetzung hinzuwirken.	<b>Keine Berücksichtigung</b>	



Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

			<b>Allgemein</b>	In dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans sind viele Ideen und Anregungen auch im Rahmen von Bürgerbeteiligungen u. v.m. eingeflossen. Die Gemeinde Hasselroth erkennt hierbei die geleistete Arbeit an und würdigt in diesem Zusammenhang das hohe Engagement vieler Menschen. Es ist uns aber auch bewusst, dass Kosten-Nutzen auch noch entsprechend zu würdigen sind. Die durch eine spätere Umsetzung des NVP entstehenden Kosten dürfen den heute schon sehr engen finanziellen Spielraum der Kommunen nicht noch weiter belasten oder einschränken, so dass entweder andere Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden müssen oder ggfs auch wieder Abstriche im NVP vorgenommen werden müssen.	<b>Kenntnisnahme</b>	
		<b>7.1.2.2</b>	<b>Prüfaufträge Netz und Angebot</b>	Die Stadt Maintal begrüßt die Prüfaufträge zu den Maintaler Linien MKK-22, -23 und -24.	<b>Kenntnisnahme</b>	
		<b>7.1.2 / S. 198</b>	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	Ebenso die Verlängerung der Linie MKK-30 sehen wir als sehr positiv an	<b>Kenntnisnahme</b>	Die Vor- und Nachteile einer Integration dieser Fahrten soll im Rahmen des Prüfauftrages näher betrachtet werden.
		<b>7.1.2 / S. 198</b>	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	Die Integration der Express-Linie MKK-25 in die Linie MKK-30 sehen wir als kritisch an, da sich dadurch Nachteile wie z.B. Fahrzeitverzögerungen für die Maintaler*innen ergeben können.	<b>Kenntnisnahme</b>	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
		<b>9.6. / Anhang</b>	<b>Barrierefreiheit</b>	Die Haltestellen Opeleck und Mittelbuchener Straße (jeweils PDF Seite 480) sind seit 2022 barrierefrei ausgebaut.	<b>Berücksichtigung</b>	Der NVP hat ein Umsetzungskonzept zum barrierefreien Aus- und Umbau von Haltestellen aufzunehmen, in dem auch eine zeitliche Priorisierung vorgenommen werden muss. Die konkrete Umsetzung steht dabei u. a. auch in Abhängigkeit der verfügbaren personellen Kapazitäten der verschiedenen beteiligten Akteure.
<b>Stadt Maintal</b>		<b>11.05.2023</b>	<b>9.6. / Anhang</b>	<b>Barrierefreiheit</b>	<b>Kenntnisnahme</b>	
				Der barrierefreie Ausbau der Maintaler Bushaltestellen richtet sich nach einer internen Prioritätenliste. Die angegebenen Jahre in der Spalte „umzusetzen bis Ende“ (PDF Seiten 478-485) können wir auch aus Kapazitätsgründen nicht bestätigen.		

Gemeinde Gründau		12.05.2023	7.1.2.1 / S.211	Netz und Angebot	Es betrifft die neue Buslinie MKK-60, die ab Gettenbach starten soll. Hier wird angeregt, dass die neue Linie nicht direkt von Gettenbach nach Lieblas führt, sondern eventuell besser über die Ortsteile Mittel-Gründau, Niedergründau und Rottenbergen in Richtung Hasselroth und weiter nach HU führen sollte. Der OT Lieblas wird doch über die Linie MKK – 68 ange-dient.	Kenntnisnahme	Der vorgesehene Fahrweg der Linie ist so berücksich-tigt wie in der Stellung-nahme genannt.
					Der Gemeindevorstand begrüßt die im Entwurf enthaltenen Verbesserungen für die Gemeinde, insbesondere die Entfüh-rung einer neuen Direktbuslinie nach Grebenhain, sprich, erst-malig und endlich eine kreisübergreifende Verbindung in den Vogelsbergkreis. Für diese Verbindung hat die Gemeinde Birs-teinjahrzehntelange gekämpft.		
Gemeinde Birstein		12.05.2023		Allgemein	Der Gemeindevorstand nimmt den Entwurf des Nahverkehr-planes zur Kenntnis und stimmt diesem zu.	Kenntnisnahme	
				Netz und Angebot	Der Ortsbeirat hat folgende Vorschläge eingebracht: - Schaffung einer Direktverbindung von Altengronau nach Schlüchtern. Idealerweise sollte die Linie 94 (Salmünster-Altengronau) nicht in Altengronau enden, sondern nach Schlüch-tern weitergeführt werden.		
Gemeinde Sinnatal	Ortsbeirat Alten-gronau			Netz und Angebot	Engere Taktung der Verbindungen, 60-Minuten-Takt statt 120-Minuten-Takt	Keine Berück-sichtigung	Aufbauend auf den Fest-legungen des Leitbildes Mobilität erfolgt im NVP die Festlegung der Netz-hierarchie und der jewei-ligen Angebotsstufen mit Bedennungsqualitäten. Dabei sind für die Ergän-zungsverkehre (Achsen und Bereiche mit schwa-cher bis mittlerer Ver-kehrsnachfrage) Ange-bote im 120 Min.-Takt vor-gesehen (tlw. mit Verdich-tung in der HVZ).
				Haltestellen	Schaffung von barrierefreien Zugängen an den Bushaltestellen		

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

			<b>7.1.2.1</b>	<b>Prüfauftrag Netz und Angebot</b>	Prüfung der Schaffung eines Bahnhaltepunktes in Altengronau (zwischen Oberdorferstraße und Ziegenberg-Tunnel, Nähe Hans-Eim-Schule)	<b>Kennisnahme</b>	Die Anregung wird an die zuständige Aufgabenträgerorganisation RMV weitergeben.
	<b>Ortsbeitrat Jossa</b>			<b>Netz und Angebot</b>	Durch den Ortsbeitrat Jossa wird bemängelt, dass kein direkter Bus mehr nach Schüchtem fährt. Das betrifft auch die Orte Altengronau und Mottgers. Es ist ein Umstieg in Sterbfritz nötig, wobei die Wartezeiten erheblich sind. Gleiches gilt für die umgekehrte Richtung.	<b>Kennisnahme</b>	Durch die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes werden die Umsteigzeiten verbessert, so dass insgesamt kürzere Reisezeiten entstehen.
				<b>Netz und Angebot</b>	Die letzte Fahrt der Buslinie MKK-91 endet um 21:59 Uhr in Sterbfritz. Danach fährt der Bus offensichtlich zurück nach Schüchtem in das Depot. Es wird angeregt, diese Fahrt noch in den Fahrplan aufzunehmen, da die Spätschicht des örtlichen Industrie-Betriebes um 22:00 Uhr endet und den Mitarbeitern so nahezu ohne Mehrkosten eine Nutzungsmöglichkeit geschaffen werden könnte. (Anregung bereits mit Mail vom 23.05.2022 an Frau Avdic gesendet)	<b>Kennisnahme</b>	Die Prüfung einer Umsetzung erfolgt im operativen Geschäft der KVG MK.
				<b>Allgemein</b>	Die Stadt Bruchköbel begleitet den Entwurf des Nahverkehrsplans 2023 - 2028 für die Belange ihrer Stadtteile Bruchköbel, Roßdorf, Niedersigheim, Obersigheim und Buttenstadt im Lichte der Beratungen des Arbeitskreises ÖPNV der Stadt Bruchköbel vom 04.05.2023 und der Darstellungen in der Präsentation der KVG an diesem Tage (Folie 38 f.) positiv.	<b>Kennisnahme</b>	
			<b>7.1.2.1 /S. 198 ff.</b>	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	Die Maßnahmen im Zielkonzept zur Relation Bruchköbel - F-Enkheim (MKK-30, MKK-25 bzw. MKK-25S in Verbindung mit X95) werden besonders im Hinblick auf den angestrebten faktischen Takt T30 unterstützt.	<b>Kennisnahme</b>	
<b>Stadt Bruchköbel</b>		<b>12.05.2023</b>	<b>7.1.2.1 /S. 198</b>	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	Hinsichtlich der insgesamt unterstützten Relation Bruchköbel - Maintal (MKK-22, MKK-30) wird im Hinblick auf die Nordmainische S-Bahn gebeten, den angestrebten Haltepunkt Maintal Dörnigheim mit dem Vorschlag Haltepunkt Wilhelmsood - Siflung des hiesigen Arbeitskreises ÖPNV vom 04.05.2023 - vergleichend darzustellen.	<b>Kennisnahme</b>	Die im NVP vorgesehene direkte Verbindung nach Maintal bietet Vorteile, da für diese Relation ein größeres Nachfragerpotenziale gesehen wird, sowie auch bessere Anschlussse in Maintal-Dörnigheim zum SPNV.



	<p><b>5.1.5 / S. 116</b></p>	<p><b>Schulverkehr</b></p>	<p>Hier regen wir an – aufgrund von Erfahrungen aus dem Schul- anfang nach den Sommerferien 2022- auf Seite 116 für den Grundschulschülerverkehr, der über eine längere Streckenfüh- rung auf Landes- oder Kreisstraßen geht, einen Sitzplatz für je- den Grundschulver vorzuhalten und ergänzend auch ein Ausbil- dungsangebot für Grundschüler und Fahrpersonal durchge- führt wird: "Wie nutze und verhalte ich mich im Schulbus vom Einsteigen bis zum Aussteigen".</p>	<p><b>Kennhinweis</b></p>	<p>Ein Anspruch, für jeden Grundschulver grundsätzlich einen Sitzplatz vorzu- halten, kann aus betriebli- chen und wirtschaftlichen Gründen nicht umgesetzt werden. Für die Beförde- rung der Schülerinnen und Schüler sind umfangrei- che Anforderungen im NVP im Kap. 5.1.5 darge- stellt. Das Angebot einer Busschule ist bereits vor- handen und kann bei der KVG MK gebucht werden.</p>
	<p><b>5.3.1, 5.3.2 / S. 130, 136</b></p>	<p><b>Haltestellen</b></p>	<p>Hier begrüßen wir den Ansatz die Unterhaltung und des Aus- bau der Haltestellen bei der KVG anzusehen, um eine rasche- ren Ausbau und ein einheitliche Ausstattung zu gewährleisten.</p>	<p><b>Kennhinweis</b></p>	<p>Die Maßnahme "Verbes- serung der Ausstattung an Haltestellen und Verknüp- fungspunkte" wird um die Anforderung an die Aus- stattung mit sanitären An- lagen ergänzt. Konkrete Standards hierzu werden im Rahmen der Umset- zung der Maßnahme in Abstimmung mit den be- teiligten Akteuren entwi- ckelt.</p>
	<p><b>5.3.3. / S. 137</b></p>	<p><b>Infrastruktur</b></p>	<p>Vorzuhalten ist die Ausstattung an Endhaltestellen mit sanitä- ren Anlagen für das Fahrpersonal. Sie schreiben, dies sei ein Anforderung an den zuständigen Bauassträger, vorrangig für die Kommunen im MKK betriebe die Aufgabe. An welchen Standard ist hier gedacht bzw. was ist hier Mindeststandard? Gibt es hier finanzielle Zuschussmöglichkeiten von dem für die Linie zuständigen Verkehrsverbund?</p>	<p><b>Berücksichti- gung</b></p>	
	<p><b>5.4 / S. 144</b></p>	<p><b>Tarif</b></p>	<p>Zu Ihrer Feststellung, dass in verschiedenen Gemeinden eigene Ortsnetze existieren, die gegenüber dem RMV Tarif subventio- niert werden, damit das Angebot für Gelegenheitsfahrer attraktiver wird. Wir begrüßen ausdrücklich, dass es Ziel des NVP MKK ist, solche vergünstigten Angebote als Ergänzung der übrigen Tarifpalette anbieten zu können, besser wäre noch das Tarifsystem entsprechend seitens des RMV anzupassen, damit diese Individuallösungen nicht notwendig werden.</p>	<p><b>Kennhinweis</b></p>	





7.1.2.2 / S. 248	Prüfaufträge Netz und Angebot	Hier Seite 248 Wir begrüßen den Prüfauftrag: Angebotsverdringung zur Verbesserung der Anbindung der Linie FB-70 von Nidderau Ebstadt nach Friedberg	Kenntnisnahme	Die Linie 42 S ist auf den Schuerverkehr ausgerichtet, und ergänzt das Angebot der Linie 562 (mit Ausrichtung auf SPNV-Anschlüsse u.a. in Hanau und das Angebot der Linie 563). Der Stadtbus hat wiederum andere Verknüpfungen zum Schienenverkehr in Nidderau. In Einzelfällen kann es daher vorkommen, dass Fahrten zeitlich in dichtem Abstand verkehren. Eine saubere Taktung lässt sich nicht überall einrichten.
7.1.2.2 / S. 248 ff.	Prüfaufträge Netz und Angebot	Ab Seite 248 – wir haben zur Kenntnis genommen, dass für die Stadtbuslinien Mkk 45,46,47 keine Projekte/ Maßnahmen oder Prüfaufträge vorgesehen sind und somit das Bestandsangebot erhalten bleibt. Wir würden uns den Prüfauftrag wünschen, dass der Fahrplan oder Liniplan der Stadtbuslinien, die auf der Hauptachse Windecken Rathenauring – Eugen-Kaiserstraße – Konrad Adenauer Allee fahren, zu bestimmten Uhrzeiten nicht mit allen anderen Linien – fast in Traktion- auf der Hauptachse hintereinander her fahren (erst die 42 S dann die 562 und dann noch der Stadtbus).	Kenntnisnahme	Die Anregung wird im Rahmen der Prüfung gerne aufgenommen.
7.3.1 / S. 262	Prüfaufträge Infrastruktur	„Projekte im Handlungsfeld Infrastruktur“ Hier Seite 262 – Mobilitätsstationen: hier würden wir gerne den Prüfauftrag bewerten, den Standort vor der Willi-Salzmann-Halle direkt am Haltepunkt Windecken als zukünftigen Mobilitätsstationsstandort zu bewerten bzw. zu berücksichtigen. Hier sind nach unserem Dafürhalten alle Voraussetzungen optimal um eine moderne und verknüpfende Station zu etablieren: die große Einfahrtssituation kann rückgebaut werden und es können dort Infrastrukturen für E-Stationen, einen großen B&R-Platz, E-Car Staging-Angebot und vieles mehr entstehen. Der Haltepunkt Windecken liegt zentral und ist – wie in diesem NVP bereits dokumentiert- einer der stärksten Pendlerhaltepunkte (siehe Seite 295 Tabelle 31 Pendlerrelationen).	Kenntnisnahme	Die Anregung wird im Rahmen der Prüfung gerne aufgenommen.
7.4.2 / S. 267	Prüfaufträge Service / Tarif	„Prüfaufträge Handlungsfeld Service“, hier Seite 267, wir würden hier zu dem Kapitel Prüfaufträge „Einführung vergünstigter Ortsrafte“ gerne für einen Prüfauftrag für den Stadtverkehr Nidderau werben. Unser Fachgremium AK Nidderau sowie der kommunale Fachdienst ÖPNV und FD Klimaschutz hatten es für einen essenziellen Baustein um die Nutzung von Busverkehren	Kenntnisnahme	Die Anregung wird im Rahmen der Prüfung gerne aufgenommen.



				Bahnhof Eichen beginnen aber in seinem Verlauf auch als Ein- stiegstelle den Bahnhof Windecken vorseht.			
<b>Anlagen- band 1</b>	<b>Beteiligung</b>		Zum Dokument „Öffentlichkeitsbeteiligung zum NVP“ im Anlagenband 1: Auf der Seite 25 unter Punkt 4 in der Dokumentation Öffentlichkeitsbeteiligung zum NVP (Dokumentenseitenzahl ist 173) ist seitens der Öffentlichkeit ein wichtiger Schwachpunkt im Nahverkehrskonzept des MKK sowie auch des WK dokumentiert. Der dort formulierte Mangel wird uns als Standortkommune wöchentlich berichtet und ist in den Sitzungen der AGNV seit Jahrzehnten ein immer wiederkehrender Tagesordnungspunkt. Wie zu Beginn dieses Schreibens erwähnt sind wir hoch erfreut, dass auf Seite 27 und 28 in der Dokumentation Öffentlichkeitsbeteiligung NVP beschrieben ist, dass von 955 Teilnehmern die meisten Teilnehmer (nämlich 97%) aus Nidderau kamen.	<b>Kennisnahme</b>			
<b>Anlagen- band 2</b>	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>		Zum Kapitel 1.22 Nidderau ab Seite 97 begrüßen wir alle geplanten Maßnahmen zur Einrichtung neuer Direktbuslinien zwischen Nidderau Bf Heidenbergen -Klänstädten – Enkheim sowie die Prüfung einer Angebotsverdichtung zwischen Erbstadt und Friedberg. Wir bestätigen die Dokumentation des Status Quo des bestehenden Stadtbushlinienkonzept MKK 45, 46 und 47	<b>Kennisnahme</b>			
<b>Anlagen- band 2</b>	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>		Bezüglich des Betriebes der Regionalbuslinien wurden folgende Forderungen artikuliert: - die Buslinie 562 soll eine höhere Taktung erhalten, - die Taktung der Regionalbuslinien soll auch zu Randzeiten ausgebaut werden und die zweistündige Pause der Nachtbuslinie soll reduziert werden, die zweistündige Pause der Nachtbuslinie soll reduziert werden.	<b>Kennisnahme</b>			
	<b>Allgemein</b>		Grundsätzlich befürwortet die Stadt Nidderau den vorgestellten Entwurf des Nahverkehrsplans des MKK durch die KVG. Wir	<b>Kennisnahme</b>			
							Im Korridor zwischen Nidderau, Bruchköbel und Hanau werden die Anforderungen an die Bedienungsqualität im Zusammenhang mit den bestehenden Angeboten Busverkehr mit den besten erfüllt, so dass aus Sicht der KVG MK keine Verdichtung notwendig ist.

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

				bitten Sie jedoch die Hinweise und Forderungen der Stadt Nid-daru in der Planung zu berücksichtigen und dazu Stellung zu nehmen		
Stadt Schlüch- tern	12.05.2023	Allgemein	Allgemein	Seitens der Verwaltung wurde bei der Prüfung des Entwurfs festgestellt, dass der Nahverkehrsplan keine Verschlechterung des Status Quo beinhaltet und zum Teil sogar gewisse Verbesserungen vorgesehen sind.	Kenntnisnahme	
				Die Stadt Schlüchtern unterstützt sowohl die grundsätzlichen Ziele, wie die Sicherstellung und Weiterentwicklung einer ausreichenden Verkehrsbedienung, die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamterkehrsaufkommen sowie eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit.		
				Es ist sicher schön, auf einen engen Fahrplan zu verweisen, es macht aber nur Sinn, wenn diese Angebote auch genutzt werden. Hier sind wir bei einem Kardinalproblem des ÖPNV per Bus im ländlichen Raum - große Strecke, geringe Fahrgastzahlen Gerade die jüngere Generation ist entgegen aller Behauptungen und ökologischen Einsichten mobil mit dem eigenen PKW. Die massiven Angebotslücken an Sonn- und Feiertagen sind zu schließen: Auch am Wochenende muss es möglich sein, auch ohne Auto mobil zu sein		
		Netz und Angebot / Verknüpfung	Die Busabfahr- und -ankunftszeiten sind im Rahmen des 30-Minuten-Takts an die Zeiten der Regionalzüge ab/dan Bahnhof Schlüchtern anzupassen. Die Taktung zum und vom Bahnhof in die Innenstadt sollte erhöht werden.	Kenntnisnahme	Durch die dargestellten Maßnahmen wird das Bedienungsangebot auf diesem Abschnitt erhöht.	
Netz und Angebot	Die bisherige Taktung stellt für unsere Bürgerinnen und Bürger einen klaren Standortvorteil dar. Es muss ihnen möglich sein, ohne PKW-Nutzung am beruflichen und öffentlichen Leben teilzunehmen. Gerade für Senioren, Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen wäre dies von sehr großer Bedeutung.	Kenntnisnahme	Durch die dargestellten Maßnahmen wird das Bedienungsangebot auf zahlreichen Achsen im Ostkreis erhöht.			
On-Demand	Ideal wäre zur Vermeidung in Randzeiten die Einführung von On-Demand-Verkehr.	Kenntnisnahme	Ein entsprechender Prüfungsauftrag zur Fortführung (flexibler) Bedarfsverkehre im Main-Kinzig-Kreis ist in Kap. 7.1.2.2 enthalten.			

		<p><b>7.1.2.2</b></p> <p><b>Netz und Angebot</b></p>	<p>Konkreter Bedarf aus dem Stadtteil Hohenzell, insbesondere für Pendler, besteht an einer früheren werktäglichen Verbindung zum Bahnhof Schützheim: aktuell kommt der erste mögliche Bus dort um 7.13 Uhr an, was für Pendler nach Fulda oder Hanau/Frankfurt zu spät ist. Wünschenswert und vermutlich auch gut angenommen wäre eine frühere Verbindung zu den Zügen gegen 6.30 Uhr. Gleiches gilt für die Rückfahrmöglichkeiten: letzte Fahrtnöglichkeit vom Bahnhof nach Hohenzell: 18:46 Uhr ist zu früh</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	<p>Das Maßnahmenkonzept der Linie MKK-90 sieht für Hohenzell sowohl frühere als auch spätere Fahrtnöglichkeiten vor.</p> <p>In Kap. 7.2.2 ist ein Prüfungsauftrag zur Verbesserung der Fahrradmitnahme bzw. Fahrradnutzung im multimodalen Verkehr dargestellt.</p>
	<p><b>Fahradmitnahme</b></p>	<p><b>Schulverkehr</b></p>	<p>Ferner wünschenswert wäre für Pendler eine Mitfahrmöglichkeit für Fahrräder/Pedelecs.</p> <p>Aus verschiedenen Richtungen wurde Kritik am Schülerverkehr geäußert. Die Busse in Stoßzeiten der Schüler*innen sind teilweise so überfüllt, dass sich die Anfahrt zur Bildungseinrichtung zu einem Stressfaktor entwickelt hat. Wir bitten daher, die Auslastung der Busse in den Schulanfänger- und endzeitigen Gruppen zu analysieren und das Fahrtrangebot bei erhöhter Nachfrage zu ergänzen. Auch regen wir eine stärkere Sensibilisierung der Schulen für das Thema ÖPNV an. Veränderte Unterrichtsstunden sollten mit der Nahverkehrsorganisation thematisiert werden.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	<p>Im Kap. 7.3.1 ist ein Prüfungsauftrag zur Umsetzung der Initiative "Optimierung Schulanzugszeiten" und Prüfung erweiterter Anforderungen an den Schulverkehr enthalten.</p>
	<p><b>7.1.2.2</b></p>	<p><b>Netz und Angebot</b></p>	<p>Im Bereich Elmer Landstraße 1, 3, 5 und 5a ist ein Medizinisches Versorgungszentrum entstanden. Nach Fertigstellung entstehen über 100 barrierefreie Wohnungen. Beide Objekte werden von der entsprechenden älteren Zielgruppe positiv angenommen. Die ÖPNV-Anbindung ist derzeit nicht gegeben, da der ÖPNV sich aktuell nur an der Umgehungsstraße (L3180) angebunden ist, was zum Nachteil sowohl für die Patienten des MVZ als auch für die Bewohner der barrierefreien Wohnungen ist. Es wird um Prüfung gebeten, ob eine Anbindung geschaffen werden kann.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	<p>Die Prüfung einer Anbindung erfolgt im operativen Geschäft der KVG MK.</p>

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

		<b>7.1.2.2</b>	<b>Haltestellen</b>	<p>Ferner wird um Prüfung einer Haltestelle im Bereich Hanauer Straße gebeten, hier soll in Kürze ein Fachmarktzentrum entstehen, der eine gewisse Frequenz erzeugen wird</p> <p>Ihr vorgelegter Nahverkehrsplan ist ein strategisches Dokument, um die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs zu planen und zu optimieren. Ziel ist es, eine effiziente und nachhaltige Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs sicherzustellen und die Bedürfnisse der Fahrgäste sowie der Region zu berücksichtigen.</p> <p>Ein fundierter Nahverkehrsplan trägt dazu bei, den öffentlichen Nahverkehr für die Nutzer attraktiver zu machen, indem er beispielsweise die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit von Verbindungen verbessert und ein ausreichendes Angebot an Haltestellen und Linienbündeln bereitstellt. Außerdem kann er dazu beitragen, die Umweltbelastung durch den Individualverkehr zu reduzieren, indem er Anreize für eine umweltfreundliche Fortbewegung schafft.</p> <p>Allerdings ist es wichtig zu beachten, dass die Umsetzung eines Nahverkehrsplans oft mit erheblichen Kosten verbunden ist und die Finanzierung daher eine Herausforderung darstellen kann. Es ist daher notwendig, dass wir zukünftig ausreichende Mittel bereitstellen, um die Umsetzung eines umfassenden Nahverkehrsplans zu unterstützen, jedoch auch ein Auge auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV haben.</p> <p>Vor dem Hintergrund der Mobilitätswende und der angezeigten Umstellung auf neue Antriebsarten, stehen die kommunalen Haushalte der Region hier vor einer schweren Aufgabe. Insgesamt kann ein gut gestaffelter Nahverkehrsplan dazu beitragen, den öffentlichen Nahverkehr zu verbessern, die Lebensqualität in der Region zu steigern und die Umweltbelastung zu reduzieren.</p> <p>Daher ist es wichtig, dass die öffentlich-rechtlichen Institutionen und andere beteiligte Akteure die Erstellung und Umsetzung von Nahverkehrsplänen unterstützen und sicherstellen, dass sie den Bedürfnissen der Nutzer und der Region gerecht werden.</p>	<b>Kennisnahme</b>	<b>Die Prüfung einer Anbindung erfolgt im operativen Geschäft der KVG MK.</b>
			<b>Allgemein</b>		<b>Kennisnahme</b>	
			<b>Allgemein</b>		<b>Kennisnahme</b>	
			<b>Finanzierung</b>		<b>Kennisnahme</b>	
			<b>Allgemein</b>		<b>Kennisnahme</b>	
<b>Stadt Langeland</b>					<b>Kennisnahme</b>	
		<b>16.05.2023</b>				



		<p><b>Wochen- endverkehr und Verkehr an schul- freien Tagen</b></p>	<p>Eine grundsätzliche Schwäche im ÖPNV-Angebot stellt eine fehlende Anbindung an Wochenenden und eingeschränktem Angebot in schulfreien Zeiten dar. Weitere Schwäche ist eine fehlende Verbindung bei 8 von 11 Stadtteilen zur Innenstadt. Dieser Mangel wird nur beim Stadtteil Ulmbach aufgegriffen, sollte jedoch auch in den übrigen Stadtteilen, insbesondere Stadtteil Urzell, angegangen werden, damit eine Verbesserung erzielt werden kann. Hinsichtlich Linienverkehre des Stadtteils Hintersteinau für Pendler ins Rhein-Main-Gebiet bzw. zum Industriegebiet Diestelrasen wird auf die beigefügte Stellungnahme des Ortsbeitrages Hintersteinau verwiesen.</p>	<p><b>Kennhinnahme</b></p> <p>Grundsätzlich wird im Maßnahmenkonzept des NVP eine Verbesserung des Abend- und Wochenendverkehrs sowie des Angebots an Ferientagen auf allen Relationen verfolgt. Dies betrifft konkret im Stadtgebiet von Steinau a.d. Straße die Linien MKK-90 (u.a. Marborn, Bellings), MKK-94 (Marjof), MKK-95 (u.a. Ulmbach, Urzell, Sarrod, Neustall), MKK-95A (u.a. Hintersteinau, Oberullrichsberg), MKK-98 (u.a. Hintersteinau), auf verschiedenen Linien den Hauptort sowie den Prüfungsauftrag der Linie MKK-99 (u.a. Ulmbach, Seidenroth, Marjof) und den Prüfungsauftrag der Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen Ulmbach und dem Hauptort.</p>
--	--	---	---	---

				<p><b>Ortsbeirat Hintersteinau</b></p> <p>Bei der Neuaufstellung des NVP des Main Kinzig Kreis sind erklarflicher Weise vor allem Projekte in den Ballungsräumen und entlang der Bahnstrecken vorgesehen. Im strukturschwachen Ostkreis und hier vor allem in den Stadtteilen wie bei uns hier in Hintersteinau ist es für uns aber wichtig nicht abgehängt zu werden. Auch bei uns muss es möglich sein über den OPV besser angebunden zu sein. Hier sollte auch die Erreichbarkeit der Pendlerzuge in Schlüchtern mit in Erwägung gezogen werden. Es ist anzustreben, dass man mit öffentlichen Verkehrsmitteln in vertretbarer Zeit in das Rhein-Main Gebiet pendeln kann. Dies erfordert Busse von Hintersteinau aus zum Bahnhof Schlüchtern, die mit den Abfahrtszeiten der Züge in Richtung Frankfurt getaktet sind. Für Hintersteinau ist die Linie MKK 98 in Richtung Schlüchtern von großer Bedeutung. (Eine direkte Verbindung in die Innenstadt durch die Schulbusse über Wallroth gründet sich historisch durch die Schulbusse über Wallroth nach Schlüchtern. Deshalb wäre es für Hintersteinau wichtig, die im NVP auf Seite 46 aufgeführte Änderung der Verbindung von Schlüchtern nach Wallroth auf einen 2-Stunden-Takt, bis nach Hintersteinau zu erweitern. Damit wäre auch eine bessere Erreichbarkeit des neuen Industriegebietes am Diestelrasen mit z.B. Engelbert Strauss oder Bian-Zenker per Bus für Pendler gegeben.</p> <p>Der Ortsbeirat bittet die Verwaltung diesen Punkt in die Stellungnahme der Stadt Steinau aufzunehmen und sich für die Umsetzung einzusetzen. Ein zusätzlichen Angebot wie auf Seite 49 beschreiben, welches ein AST in Richtung Freiensteinau (Linie 95A) vorsieht, begrüßen wir zwar, sehen die Priorität aber in der Linie MKK 98.</p> <p>Es wird gebeten die Errichtung von weiteren Haltestellen in die laufenden Planungen aufzunehmen: Gewerbegebiet Haller-Ost Das Gewerbegebiet verfügt über eine Vielzahl von unterschiedlichsten Einzelhandelsgeschaftten und Gewerbebetrieben. Bisher wird das Gebiet lediglich durch den Stadtbus (MKK-61/MKK-62) bedient. Es besteht der Wunsch, dass das Gewerbegebiet zukunfftig auch durch die uberdorflichen Linien angefahren wird, um dadurch eine einfachere und schnellere Erreichbarkeit für Fahrgäste auch aus</p>		
Stadt Gelnhausen		17.05.2023	Netz und Angebot / Haltestellen	Berücksichtigung	Die Anpassung des Linienwegs der Linien MKK-50 und MKK-67 über das Gewerbegebiet wird geprüft.	

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

				den benachbarten Gemeinden (Linsengericht, Hasselroth, etc.) zu gewährleisten.		
			<b>Netz und Angebot / Haltestellen</b>	<p>Gründer- und Gewerbepark Barbarossa</p> <p>Der Gründer- und Gewerbepark Barbarossa befindet sich in Gelnhausen-Roth direkt an der Leipziger Straße (L3333). Seitens der Stadt Gelnhausen besteht auch hier der Wunsch, dass das Gelände auch durch überörtliche Linienbusse angefahren wird, um so die Attraktivität insbesondere für ältere bzw. für körperlich eingeschränkte Personen beispielsweise aus der Nachbarkommune Gründau, aber auch aus der westlichen Kernstadt, zu steigern. Die zurzeit vorhandene Haltestelle befindet sich in einiger Entfernung und ist somit, insbesondere nach dem Einkauf, nicht gut für alle Personenkreise erreichbar.</p>	<b>Berücksichtigung</b>	Die Prüfung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Leipziger Str. ist bereits im NVP vorgesehen.
			<b>Netz und Angebot / Haltestellen</b>	<p>Vor der Au - Linsengericht: Seitens der städtischen Gremien besteht der Wunsch eine Verbindung in das neu entstandene Nahversorgungsgebiet „Vor der Au“ für die Gelnhäuser Bürgerinnen und Bürger zu schaffen.</p>	<b>Berücksichtigung</b>	Geprüft wird die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle für die Linien MKK-63 und AB-30 auf der bestehenden Strecke in diesem Bereich.
<b>Fachämter MKK</b>						
<b>Kreisentwicklung, Main-Kinzig-Kreis</b>				<p>Die Kreisentwicklung konnte im Zuge der Aufstellung des NVP als Mitglied des Lenkungskreises bereits deren Belange inhaltlich umfangreich einbringen. Die Anhörung dient somit einem letzten Abgleich der Aussagen mit zu beteiligenden Fachämtern innerhalb der Kreisverwaltung. Hierzu wurden folgende Fachämter angefragt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amt 70, Abteilung Umwelt- und Naturschutz (Immissions-schutz) sowie das Klimateam</li> <li>- Amt 65, Amt für Schulwesen, Bau- und Liegenschaftsverwaltung</li> <li>- Amt 40, Amt für Kultur, Sport, Ehrenamt und Regionalgeschichte</li> <li>- Amt 51, Jugendamt</li> <li>- Amt 57, Gesundheitsamt</li> </ul>	<b>Kennhinweis</b>	



Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

				<p>das Ringverkehre im Sinne der schlüssigen zeitsparenden Verbindung und Erschließung von Räumen unterbrochen werden.</p>		
6.2.1.5 / S. 121	Fahrzeuge	Die Forderungen an das Höchst- und Durchschnittsalter sind nicht unmittelbar einsichtig und zu erwidern, ggf. auch im Hinblick auf Nachhaltigkeitsaspekte und angesichts aktueller Beschaffungsprobleme zu überprüfen.	Kennnisnahme	Die festgelegten Anforderungen an das Fahrzeugalter sind bei den Vergaben im Main-Kinzig-Kreis erprobt, stellen einen guten Kompromiss unter den Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit, des Fahrgastkomforts und der Wirtschaftlichkeit dar und haben sich aus Sicht der KVG MK bewährt.		
S. 126	Bevorrechtigung	Der Umgang mit Planungskonflikten im Rahmen von Beschleunigungsprogrammen ist hier als Wunsch an die übrigen Verkehrstypen/Verkehrsträger zu formulieren. Die Bevorrechtigung des ÖPNV ist zwar wünschenswert, liegt aber nur geringfügig im Einflussbereich der KVG/des MKK. Relevante Institutionen, die eine solche Bevorrechtigung erwirken könnten, sind zu benennen.	Keine Berücksichtigung	In diesem Kapitel werden, wie im Text dargestellt, die Anforderungen aus Sicht der Nahverkehrsplanung formuliert.		
S. 137	Infrastruktur	An wen richtet sich die Forderung, sanitäre Einrichtungen für das Fahrpersonal vorzuhalten? Bei der Linienplanung sind öffentliche Gebäude (Rathäuser, Schulen, Kindergärten, Gemeindefachhäuser, Tourismusbüros u.ä.), die sanitäre Einrichtungen vorhalten, für das Fahrpersonal stärker zu berücksichtigen. Diese Einrichtungen sind für das Fahrpersonal regulär freizugeben. Bei Ringverkehren sind an diesen öffentlichen Gebäuden entsprechende Pausenzeiten einzuplanen.	Keine Berücksichtigung	Nur im Einzelfall sind sanitäre Einrichtungen in öffentlichen Gebäuden auch druckgehend während der Betriebszeiten des ÖPNV für das Fahrpersonal nutzbar; daher ist die Einrichtung von sanitären an betrieblich geeigneten Standorten im Liniennetz wichtig.		
7.1 / S. 170	Maßnahmen Netz und Angebot	Die Linien MKK 94, 96 und 97 sind neu zu konzeptionieren. Ein Ringverkehr, der die Unter- und Mittelzentren verbindet ist entsprechend dem Grundangebot anzustreben. Die Bahnöle Jossa, Sterbitz, Schlichtern, Steinau, Salmunster sind als Mindestleistung direkt verbindend anzufahren. Zeiftraubende Innenstadtverkehre sind zu vermeiden.	Kennisnahme	In diesem Kap. wird die Umsetzungsbilanz des letzten NVP dargestellt. Maßnahmen zu den einzelnen Linien sind in Kap. 7 dargestellt.		

	S. 175	<b>Netz und Angebot</b>	S. 175, letztes Aufzählungszeichen: Die Aufzählung der fehlenden direkten ÖPNV-Verbindungen erscheint nicht vollständig, Mittelzentren sollten stets auch im Grundangebot direkt anfahrbar sein, auch an Wochenenden.	<b>Kenntnisnahme</b>	Die Aufzählung ist bei-spielhaft, die Mittelzentren sind mindestens aus den Hauptorten der jeweiligen Einzugsbereichen direkt angebunden.
	S. 192	<b>SPNV</b>	Fernbahntunnel Frankfurt: Gibt es einen Beschluss des Kreistags, dass der Main-Kinzig-Kreis das Vorhaben begrüßt? Ggf. wäre dieser hier zu benennen.	<b>Kenntnisnahme</b>	Die Planungen zum Fernbahntunnel werden unterstützt, da dadurch eine Kapazitätserweiterung im Fernverkehr erreicht wird, aber auch die Nutzung der vorhandenen Netzkapazitäten im SPNV auf den Strecken von Frankfurt in den Main-Kinzig-Kreis verbessert werden kann. Dies hilft auch der Verbesserung der Betriebssituation auf der Schiene und damit der Anschlussicherheit zu den Buslinien im Kreis.
	S. 227	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	MKK-91 Schlüchtern-Simtdal: Die Linie sollte erweitert werden auf den Bahnhof Jossa, weil hierdurch die Mittelpunktschule Altengronau ohne Umstieg von und nach Schlüchtern erreicht werden könnte. Umstiege in Sterbfritz sind zu vermeiden und senken die Attraktivität der Linie insgesamt. Eine Verknüpfung mit der Linie 94 ist zu prüfen, um einen Ringverkehr in beide Richtungen zu ermöglichen. Damit wäre eine geringere Zahl an Fahrzeugen einsetzbar.	<b>Kenntnisnahme</b>	s.o. zur Verdichtung der Linie MKK-97
	S. 229	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	MKK-94: siehe vorstehend. Die Anbindung von Alsb erg ist als Sackgasse fragwürdig und mindert die Attraktivität für die übrigen Fahrgäste mit einem Zeitverlust von 20 min erheblich. Die Durchföhrung der gesamten Stadt Salmünster erhöht die Fahrzeit um weitere 15 min. Dies macht die Linie für Fahrgäste, die den Bahnhof Salmünster erreichen möchten unattraktiv.	<b>Kenntnisnahme</b>	Die Anbindung von Alsb erg ist auf dieser Linie am besten zu realisieren; i. d. R. finden keine Umwegfahrten in Salmünster statt, sondern es wird der direkte Fahrtweg gewählt.

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

RMV und benach- barte LNOen			S. 232	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	MKK-96: siehe Anm. zu S. 227. Eine Verknüpfung mit den Linien 91 und 94 ist zu prüfen um Umstiege in Sterbfritz zu vermeiden.	<b>Kenntnisnahme</b>	s.o. zur Verdrächtigung der Linie MKK-97
			S. 233	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	MKK-97: Die Linie fährt kein Mittelzentrum an. Eine zeitliche Erweiterung des Angebots erscheint fragwürdig und sollte begründet bzw. erläutert werden. Die Ermittlung von aktuellen Fahrgastzahlen wäre hier hilfreich.	<b>Kenntnisnahme</b>	Die Funktion der Linie umfasst die Anbindung der Sintieler Ortsteile an den Hauptort Sterbfritz, dort besteht Anschluss zum Mittelzentrum Schlüchtern.
			S. 280	<b>Linienbündelung</b>	Bei der zukünftigen Abstimmung der Linienfahrpläne und der Ausschreibung der Linienbündel sind die Gemeinden und lokalen Funktionsträger (Ortsbeiräte, Fahrgastverbände, Tourmusverbände u.a.) verstärkt einzubinden  Insgesamt ist mit dem vorliegenden Entwurf des NVP eine positive, innovative und zukunftsgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV zu erwarten. Für die angenehme Zusammenarbeit und die Einbeziehung in den Aufstellungsprozess sei an dieser Stelle ganz herzlich gedankt.	<b>Kenntnisnahme</b>	Die KVG MK stimmt sich im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen regelmäßig mit den beteiligten Akteuren ab.
				<b>Allgemein</b>		<b>Kenntnisnahme</b>	
RMV	12.05.2023	2.2	<b>Redaktionell</b>	Wir schlagen vor, zur besseren Orientierung bei Hinweisen / Verweisen auf den Anlagenband genauere Gliederungsangaben zu ergänzen.	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b>	
		2.3. / S. 8-9		Wir weisen darauf hin, dass der RMV gemäß dem Hessischen ÖPNVG nicht Aufgabenträger, sondern zuständige Aufgabenträgerorganisation für den SPNV und den Regionalbusverkehr ist (siehe auch Abb. 2: 3-Ebenen-Model im RMV).	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b>	
		S. 9	<b>Zuständigkeiten</b>	In diesem Zusammenhang verweisen wir auf den Verbundweiten Nahverkehrsplan des RMV (RNVP), der vor dem Hintergrund des verkehrlichen Charakters der Linien eine teilweise Neuordnung der Zuständigkeiten vorsieht. Insbesondere bei den drei Schulbuslinien 42S, 44S und 46S ist mittelfristig die Übertragung des Angebots in die lokale Verantwortung der KVG vorgesehen. Mit dem Angebot auf der Schulbuslinie 42S	<b>Kenntnisnahme</b>	In Kap. 7.1.2.2 ist ein Prüfauftrag zur Lokalisierung regionaler Buslinien enthalten.	

			<p>wird insbesondere der bestehenden Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadt Hanau und dem Main-Kinzig-Kreis zur Schulentwicklung (bis zum Schuljahr 2027/2028) Rechnung getragen. Vor diesem Hintergrund lag die Ausgestaltung des schulspezifischen Angebots (bei den Linien 42S, 44S und 46S) vor allem in der Hand der KVG.</p>		
<b>2.4. / S. 10</b>	<b>Redaktionell</b>	Wir schlagen vor, zur besseren Orientierung bei Hinweisen / Verweisen auf den Anlagenband genauere Gliederungsangaben zu ergänzen.	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b>	
<b>3.1.2 / S. 22</b>		Wir weisen darauf hin, dass neben dem TV-N auch der LHO benannt werden kann. Dieser ist auch Bestandteil des HVTG bzw. der darin benannten relevanten Tarifverträge für Hessen.	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b>	
<b>3.1.4.1 / S. 27</b>	<b>Redaktionell</b>	Wir schlagen vor, zur besseren Orientierung bei Hinweisen / Verweisen auf den Anlagenband genauere Gliederungsangaben zu ergänzen.	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b>	
<b>3.1.4.6 / S. 35</b>	<b>RNVV</b>	Im ersten Absatz des Kapitels möchten wir um folgende Änderung bitten: Die Formulierung "Mit der Offenlegung Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RNVV) des RMV offiziell gültig." ändern in "Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RNVV) des RMV veröffentlicht". Wir weisen darauf hin, dass nach dem im Hessischen ÖPNV-Gesetz verankerten Gegenstromprinzip lokale Nahverkehrspläne aus den verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln sind, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben. Anforderungen, die Verbundthemen wie beispielsweise den Tarif oder Regionalverkehr betreffen, können im lokalen NVP benannt werden. Eine direkte Verbindlichkeit ist daraus aber grundsätzlich nicht abzuleiten. Im Weiteren können die Themen jedoch bei der Fortschreibung des RNVV oder in die Gremien des RMV als Antrag eingebracht werden.	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b>	
<b>3.1.4.6 / S. 35</b>	<b>RNVV</b>		<b>Kenntnisnahme</b>		
<b>3.1.4.6 / S. 36</b>	<b>Barrierefreiheit</b>	Im zweiten Absatz auf S. 36 wird die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 thematisiert. Wir schlagen vor, zur Konkretisierung einen Hinweis auf das PBeTG zu ergänzen. Wir möchten anregen, die Empfehlungen zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen seitens Hessen Mobil in	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b>	

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

			einem eigenen Kapitel auszuführen, da diese nicht in direktem Zusammenhang mit dem RNVP stehen.		
			Zu dieser Grafik gibt es im NVP keine textliche Erläuterung. Wir regen an, hier einen Hinweis auf die Empfehlungen aus dem entsprechenden Baustein des RNVP zu geben (Baustein 5 – Klassifizierung lokaler Busverkehre). Ergänzend zu Abb. 34 weisen wir auf Anlage 4c des RNVP (Produktklassifizierung Bus RMV) hin.	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b>
	<b>3.1.4.6 / S. 38</b>	<b>Reddktionell</b>	Auf S. 38 wird die Nordmainische S-Bahn thematisiert. Mit der Inbetriebnahme wird das bishnerige ÖPNV-Angebot im Abschnitt zwischen Hanau und Frankfurt neu ausgerichtet werden müssen. In diesem Zuge wird die Expressbuslinie X57 gänzlich entfallen und die X95 entsprechend angepasst werden. Die Inbetriebnahme hat zweifellos auch Einfluss auf die lokalen Linien der Stadtverkehr Maintal GmbH (Linien MKK-22, -23, -24, -25 und -27).	<b>Kennisnahme</b>	<b>In Kap. 7.1.2.2 ist ein Prüfauftrag zur Linie X57 enthalten.</b>
	<b>3.1.4.6 / S. 38</b>	<b>RNVP</b>	Ziel des auf S. 38 thematisierten Ausbaus der Station Hanau-Steinheim ist nicht eine Angebotsverdrichtung, sondern die Verbesserung der Betriebsqualität und Pünktlichkeit.	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b>
	<b>3.1.4.6 / S. 39</b>	<b>RNVP</b>	Auf S. 39 regen wir an, ergänzend zu erläutern, dass die Fahrzeitänderungen auf der Kinzigtalbahn als überlastetem Korridor grundsätzlich Fernverkehrsbedingt sind. Mit Umsetzung des Kinzigtalbahn-Konzeptes (S. 39) ändern sich die jeweiligen An- und Abfahrzeiten der Kinzigtalbahn (RE50 und RB51) im Minutenbereich. Mit den damit verbundenen Änderungen sind Anpassungen beim regionalen und lokalen Bus notwendig. Betroffen sind alle zentralen Bahnhöfe im Verlauf der Kinzigstrecke (im MKK) mit den Bahnhöfen in Hanau, Langenselbold, Gelnhausen, Wächtersbach, Bad Soden-Salmünster, Steinau a.d. Straße und Schlüchtern, wo Buslinien eine wichtige Zu- und Abbringerfunktion erfüllen sollen. Vor diesem Hintergrund eröffnen sich im Zusammenspiel zwischen einzelnen Buslinien – hier sind z.B. die Buslinien mit Bedienung der Haltestelle Limeskreisel in Erlensee- Rückingen (X93/X94 und MKK-54) zu nennen	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b>





	<p><b>3.2.6 / S. 62-63</b></p>	<p><b>Schulstandorte</b></p>	<p>Aus den insgesamt 115 benannten Schulen geht nicht hervor, ob auch Schulen in Hanau in der Aufzählung genannt werden. Auf Grund der bestehenden Verflechtung im Schulverkehr spielen die Schulen in Hanau und in seinem näheren Umfeld eine wichtige Rolle bzgl. der Bemessung des Angebots und der notwendigen Kapazitäten. In diesem Zusammenhang möchten wir nochmals auf die Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadt Hanau und dem Main-Kinzig-Kreis zur Schulentwicklung [bis zum Schuljahr 2027/2028] hinweisen.</p>	<p><b>Berücksichtigung</b></p>	<p><b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b></p>
	<p><b>4 / S. 82</b></p>	<p><b>Redaktionell</b></p>	<p>Kap. 2.1.3.6 ist im NVP nicht enthalten. Bitte Verweis prüfen.</p>	<p><b>Berücksichtigung</b></p>	<p><b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b></p>
	<p><b>5.1.1.1 / S. 99-100</b></p>	<p><b>Redaktionell</b></p>	<p>Kap. 01 ist im RNVP nicht enthalten. Bitte Verweis auf S. 99 prüfen. Ebenfalls auf S. 99 bitte Verweis auf Baustein 13 des RNVP prüfen. Vermutlich ist Baustein 5 (Klassifizierung lokaler Busverkehre) gemeint.</p>	<p><b>Berücksichtigung</b></p>	<p><b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b></p>
	<p><b>5.1.1.1 / S. 99-100</b></p>	<p><b>Netz und Angebot</b></p>	<p>Die Anforderungen an den Regiobus (insbesondere zu einem 15-Minuten-Takt) werden zur Kenntnis genommen. Die Anforderungen werden aus den definierten Standards gemäß Anlage 4c Produktklassifizierung Bus RMV im RNVP abgeleitet. Über Angebotsstandards des RNVP hinausgehende Wünsche und Anforderungen können gegebenenfalls durch eine Finanzierung seitens der lokalen Ebene realisiert werden.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	
	<p><b>5.1.1.3 / S. 105 / 108</b></p>	<p><b>Produkte</b></p>	<p>In diesem Kapitel und in Tabelle 12 (Seite 108) werden einige lokale Expressbuslinien auf ausgewählten direkten Verbindungen ergänzend zu den X-Bussen des RMV genannt. Diese werden aber im nachfolgenden nicht als Maßnahmen konkret benannt oder ausgeführt. Das Angebot soll in der Regel additiv zum bestehenden Angebot angeboten werden. Auf das regionale Produkt „Regionalbus“ wird in dem Kapitel eingegangen. Ebenso wird das Produkt Regionalbus in der Tabelle 12 nicht angeführt.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	<p><b>In diesem Kapitel werden die Produkte im Main-Kinzig-Kreis dargestellt. Die Produkte des RMV sind in Kap. 5.1.1.1 dargestellt.</b></p>
	<p><b>5.1.1.3 / S. 105 / 108</b></p>	<p><b>Produkte</b></p>	<p>Mögliche Nachfragerelationen in dem betroffenen Abschnitt in Richtung Hanau (zwischen SPNV und X-Bus) sind weitestgehend zwischen den betroffenen Aufgabenträgerorganisationen gemeinsam abzustimmen.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

5.1.1.4 / S. 111	Redaktionell	Abbildung 61 : Umsetzung der Angebotsstufen im Main-Kinzig-Kreis. Die Abbildung ist nur eingeschränkt lesbar. Bitte Verbesserung der Lesbarkeit prüfen oder auf entsprechende Darstellung im Anlagenband verweisen.	Kenntnisnahme	Ein Verweis auf die im Anlagenband dargestellten Karten ist zu Beginn des Berichts enthalten.
5.1.1.4 / S. 111	Redaktionell	Auf S. 111 wird auf Kap. 2.1.3.2 verwiesen. Dieses Kapitel ist im NVP nicht enthalten. Wir bitten um entsprechende Prüfung.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
5.4.1 / S. 145	On-Demand	Wir schlagen vor, den Text folgendermaßen anzupassen: Die Bezahlung erfolgt ausschließlich bargeldlos. Bei Buchungen über die App erfolgt die Bezahlung über die im Profil hinterlegte Kreditkarte, per PayPal oder per Karte im Fahrzeug; Der Fahrpreis wird bei Buchung über die App bereits vor Abschluss der Buchung in der App angezeigt. Bei telefonischer Buchung besteht die Möglichkeit, im Fahrzeug bargeldlos mit EC-Karte, Kreditkarte oder Smartphone-Bezahl Diensten (Google Pay, Apple Pay) zu bezahlen. Bei telefonischer Buchung teilt die Telefonzentrale dem buchenden Fahrgast den im Fahrzeug zu entrichtenden Fahrpreis mit.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
6.2.1.1 / S. 172	Redaktionell	Die Abbildung 65 ist nur eingeschränkt lesbar. Bitte Verbesserung der Lesbarkeit prüfen oder auf entsprechende Darstellung im Anlagenband verweisen.	Kenntnisnahme	Ein Verweis auf die im Anlagenband dargestellten Karten ist zu Beginn des Berichts enthalten.
6.2.1.2 / S. 178	Redaktionell	Die Abbildung 68 ist nur eingeschränkt lesbar. Bitte Verbesserung der Lesbarkeit prüfen oder auf entsprechende Darstellung im Anlagenband verweisen.	Kenntnisnahme	Ein Verweis auf die im Anlagenband dargestellten Karten ist zu Beginn des Berichts enthalten.
7.1.2.1 / S. 194	Liniennummernkonzept	Hier ist darauf zu achten, dass Konflikte mit bereits bestehenden Liniennummern der Expressbuslinien (RMV) vermieden werden.	Kenntnisnahme	
7.1.2.1 / S. 198	Maßnahmen Netz und Angebot	Bei der Verlängerung der Linie MKK-30 über Wachenbuchen bzw. Etlensee hinaus nach F-Enkheim und Hanau Hbf weisen wir darauf hin, dass es mit den Linien X93 und X94 im Abschnitt Etlensee-Rückingen (Linieskreisel) – Hanau Hbf sowie zu der Linie X95 im Abschnitt Bruchköbel – Hanau Hbf eine Nachfragekorrelation gibt. Die Integration der bereits bestehenden Schnellbusfahrten (MKK-25) wird grundsätzlich begrüßt.	Kenntnisnahme	

			<p>Die vorgesehene Direktverbindung Buslinie MKK-50 zwischen Gelnhausen und Hanau Hbf, die vorgesehene Buslinie MKK-51 zwischen Langenselbold und Hanau Hbf sowie die vorgesehene Buslinie MKK-52 stellen Parallelverkehre im dichten Takt zur Regionalbahnlinie RB51 dar. Der RMV steht in diesem Zusammenhang eine Nachfragerkorrektur, die bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen ist. Der Busverkehr sollte weiterhin die Zubringerfunktion zum regionalen Schienenverkehr erfüllen. Es wird daher eine Abstimmung der Fahrzeiten und Verkehrsfunktionen sowie eine Verknüpfung an den Bahnhöfen angeregt.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	<p>Aus Sicht der KVG MK sind diese Linien gut geeignet, weitere Fahrgastpotenziale auf den einzelnen Linienabschnitten abzuschöpfen und die Anbindung der bedienten Zentren zu stärken. Die Abstimmung der Fahrzeiten und Verkehrsfunktionen sowie die Verknüpfung an geeigneten Verknüpfungspunkten im Schienen- und Busverkehr ist selbstverständlich.</p>
	<p><b>7.1.2.1 / S. 206</b></p>	<p><b>Maßnahmen Netz und Angebot</b></p>	<p>Die Verlängerung der Buslinie MKK-54 über den Hanauer Freiheitssplatz zum Hanauer Westbahnhof wird begrüßt. Mit dem neuen Kinzigtalbahnen-Konzept zum Fahrplanjahr 2026 eröffnen sich neue Möglichkeiten der Anschlussoptimierung – insbesondere am Haltepunkt Limeskreisel in Erlensee-Rückingen zu den Expressbuslinien X93 und X94 sowie X95.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	
	<p><b>7.1.2.1 / S. 207</b></p>	<p><b>Maßnahmen Netz und Angebot</b></p>	<p>Die vorgesehene Buslinie MKK-55 stellt quasi eine Ergänzung/Verlängerung zur Buslinie MKK-54 von/nach Ronneburg dar. Im Rahmen der genaueren Ausgestaltung des Angebots sind die beiden Expressbuslinien X93 und X94 sowie die Expressbuslinie X95 zu berücksichtigen.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	
	<p><b>7.1.2.1 / S. 209</b></p>	<p><b>Maßnahmen Netz und Angebot</b></p>	<p>MKK-57. Der hier angeregte zusätzliche Halt der Expressbuslinie X94 an der Haltestelle Erich-Simdorn-Schule widerspricht den im RNVP verankerten Bedienungsstandards für Expressbuslinien. Die Andienung der Schule soll weiterhin durch die lokalen Linien erfolgen.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	<p>In Prüfung ist die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich der Erich-Simdorn-Schule auf dem bestehenden Linienweg auf der Hauptstrecke; diese könnte dann auch durch die Linie X94 bedient werden, womit das Fahrgastpotenzial für diese Linie durch das Neubaugebiet in diesem</p>



7.1.2.2 / s. 235	Prüfaufträge Netz und Angebot	<p>Lokalisierung von regionalen Buslinien. Mit Inbetriebnahme der nordmainischen S-Bahn entsteht eine neue direkte Verbindung über die Frankfurter Innenstadt hinaus zum Hauptbahnhof und in den Frankfurter Westen. Die Expressbuslinie X57 verliert somit ihre bisherige verkehrliche Funktion/Bedeutung und kann weitestgehend entfallen. Vor diesem Hintergrund ist das Buslinienangebot in dem betroffenen Korridor grundsätzlich neu auszurichten, was u.a. auch Auswirkungen auf weitere Expressbuslinien hat (X95, X97, etc.). In diesem Zuge ist auch die Buslinie MKK-22 (S. 236 ff) zu sehen.</p>	Kenntnisnahme	
7.1.2.2 / s. 238	Prüfaufträge Netz und Angebot	<p>Bei einer Verlängerung der Buslinie MKK-25 könnte sich eine Nachfragekorrelation mit der Expressbuslinie X95 ergeben. Vor diesem Hintergrund ist abzuwägen, inwieweit das Angebot evtl. auch auf bestehenden Buslinien angepasst werden muss.</p>	Kenntnisnahme	
7.1.2.2 / s. 240-241	Prüfaufträge Netz und Angebot	<p>MKK-40 (Nidderau – Kilianstädten- Niederdorferden – Enkheim U-Bahn) im Rahmen der Prüfung einer neuen Direktverbindung zwischen Nidderau und Frankfurt-Enkheim sollte ggf. ein mehrstufiges Konzept, in dem u.a. auch die Umsetzung der nordmainischen S-Bahn enthalten ist, angedacht werden.</p>	Kenntnisnahme	
7.1.2.2 / s. 247	Prüfaufträge Netz und Angebot	<p>X57. Bitte Anmerkungen oben bzgl. S. 235 beachten.</p>	Kenntnisnahme	
7.1.2.2 / s. 247	Prüfaufträge Netz und Angebot	<p>Die Buslinie 566 verkehrt in dem von mehreren Bahnhöfen (Main-Spessart- und Kahlggrundbahn) bedienten Korridor. Innerhalb Hanau stellt die Buslinie eine wichtige innerstädtische Verbindung (in HVZ in T15) dar. Von dem verdichteten Angebot profitiert auch die Gemeinde Großrotzenburg (im MKK), die ebenfalls in der HVZ im T15 bedient wird. Vor diesem Hintergrund ist die Buslinie im RNVP als Lokalbus eingestuft und sollte grundsätzlich in lokale Verantwortung (Stadt Hanau oder auch Main-Kinzig-Kreis) überstellt werden.</p>	Kenntnisnahme	<p>In Kap. 7.1.2.2 ist ein Prüfungsauftrag zur Lokalisierung regionaler Buslinien enthalten.</p>

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

7.1.2.2 / s. 249	<b>Prüfaufträge Netz und Angebot</b>	Die Buslinie MKK-33 verkehrt überwiegend in dem von den Buslinien 562 und 563 sowie 425 und der Bahnlinie RB49 bedienten Korridor. Vor diesem Hintergrund ist hier das Gesamtangebot in dem betroffenen Korridor zu berücksichtigen.	<b>Kennisnahme</b>	
7.1.2.3 / s. 255	<b>Redaktionell</b>	Abbildung 78: Liniennetz bei Umsetzung der Projekte (Maßnahmen) und Prüfaufträge des Zielnetzes Netz und Angebot. Die Abbildung ist nur eingeschränkt lesbar. Bitte Verbesserung der Lesbarkeit prüfen oder auf entsprechende Darstellung im Anlagenband verweisen.	<b>Kennisnahme</b>	Ein Verweis auf die im Anlagenband dargestellten Karten ist zu Beginn des Berichts enthalten.
7.3.1 / s. 262	<b>Maßnahmen Infrastruktur</b>	Wir schlagen vor, den Text folgendermaßen anzupassen: Prüfung der vorgenommenen Kategorisierung für Mobilitätsstationen für den Main-Kinzig-Kreis (Grundlage sind die Anforderungen des RMV und Untersuchungsergebnisse von meet & ride dem Radverkehrskonzept des Main-Kinzig-Kreises und <b>den im Rahmen von RadMo - Raum für neue Mobilität – Mobilitätsstationen und mehr in der Region FrankfurtRheinMain erarbeiteten Planungskonzepte</b> )	<b>Berücksichtigung</b>	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
7.4.2 / s. 268	<b>Prüfaufträge Service</b>	autonom statt autonomy	<b>Berücksichtigung</b>	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
7.9 / s. 280-281	<b>Linienbündelung</b>	Bezüglich Linienbündel 03 Teil 2 Bruchköbel/Schöneck bitte Anmerkungen oben bzgl. S. 249 beachten. Das Angebot auf der Linie hat unmittelbar Einfluss auf die Buslinien im Linienbündel MKK-Hanau Nord-Süd (im vorl. Entwurf als „04 Regionalbus MKK Nord-Süd“ bezeichnet) und sollte entsprechend ausgerichtet werden. Es wäre hier ggf. hilfreich, wenn die Laufzeiten der hier betroffenen Linien(-bündel) angegeben werden könnten. Darüber hinaus ist in dem Zusammenhang auch die vorgesehene Übertragung der Schulbuslinie 425 in die Verantwortung der KVG MK (Lokalisierung) zu berücksichtigen.	<b>Kennisnahme</b>	s.o.
7.9 / s. 280-281	<b>Linienbündelung</b>	Bezüglich Linienbündel 04 Regionalbus MKK(Hanau) Nord-Süd bitte folgendes beachten: In dem Linienbündel sind neben der Schulbuslinie 425 auch die Schulbuslinien 445 und 465 zu betrachten und in die lokale Verantwortung der KVG MK zu übertragen (siehe auch Ausführungen zu Kap. 2.3, Tcb. 3). Mögliche	<b>Kennisnahme</b>	s.o.



Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

	<b>Anlage 1</b>	<b>Redaktionell</b>	Auf Grund der höheren Druckqualität werden einige ausgewählte Karten des Berichtsbandes im Anlagenband erneut dargestellt. Fehlende Hinweise auf die jeweils betroffenen Kapitel und die Seitenzahlen im Berichtsbands erschweren die Zuordnung und damit die Orientierung innerhalb des Planwerkes. Stellungnahme der KVG MKK im Rahmen der Anhörung zum RNVF des RMV (aufgesplittet nach einzelnen Aspekten). Im Rahmen der Anhörung zum RNVF wurde der KVG MKK geantwortet. Darauf wird in der ergänzenden Dokumentation (Aufüstung im Anlagenband) jedoch nicht eingegangen. Wir regen an, die Antwort des RMV zu den Stellungnahmen zu ergänzen.	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b>
	<b>Anlage 2</b>		Enthalten ist der Leitfaden zum Thema „Unbehinderte Mobilität“ (Heft 54, 12/2006). In diesem Zusammenhang weisen wir auf den zweifelligen RMV-Maßnahmenplan "Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr" hin. Dieser gibt im ersten Band Entscheiderinnen und Entscheider einen strategischen Überblick und zeigt Best-Practice-Beispiele. Der Planungsleitfaden im zweiten Teil richtet sich an die umsetzenden Akteure und umfasst wichtige rechtliche Rahmenbedingungen, Empfehlungen des RMV zur konkreten Umsetzung sowie Aspekte zur Finanzierung. Ergänzt wird der Maßnahmenplan durch Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen im dritten Band "Gestaltungsrichtlinien für Haltestellen und Wartehallen im RMV-Verbundgebiet". Wir bitten um Berücksichtigung des Maßnahmenplans.	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b>
	<b>Anlage 5</b>		Ergebnisvermerk der zweiten Sitzung des Lenkungskreises vom 11.11.2022, S. 4 Handlungsfeld Betrieb - Umsetzung CVD Der Verweis der KVG Main-Kinzig auf den RMV in seiner Beurteilung der Quotenvorgaben sollte im NVP MKK entfallen.	<b>Kennisnahme</b>	<b>Es wird ein Vermerk einer Sitzung vom November 2022 dargestellt.</b>
	<b>Anlagenband 2</b>		1 Maßnahmen im Zielkonzept Netz und Angebot (Darstellung je Kommune), S. 71 Linie 566 (Hanau – Großkrotzenburg – Kahl a.M.) Ausführungen zur Buslinie 566 siehe oben bzgl. s. 247 im Bericht	<b>Kennisnahme</b>	

<b>Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda mbH</b>	<b>12.05.2023</b>		<b>Allgemein</b>	<p>Eingebettet in das Leitbild Mobilität soll der klassische ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis auch in Zukunft eine zentrale Rolle im Zusammenspiel mit ergänzenden Nahmobilitätsangeboten im Umweltverbund einnehmen. Begrüßenswert ist zudem, dass trotz der deutlich herausfordernden Rahmenbedingungen der Nahverkehr abseits der Schiene auch im eher ländlicher geprägten und dünner besiedelten östlichen Kreisgebiet als angemessene Mobilitätsform im Sinne der Daseinsvorsorge gegenüber heute ausgebaut werden soll. Der aktuelle Bestand wurde aus unserer Sicht umfassend aufgenommen, die Ziele des Nahverkehrsplan hinreichend begründet und auf Basis der festgestellten Mängel die geeigneten Maßnahmen definiert.</p>	<b>Kenntnisnahme</b>	
		<p>Verknüpfung und Verflechtung mit dem Landkreis Fulda sind historisch bedingt nur schwach ausgeprägt. Das bestehende Angebot auf der Kinzigbahn deckt unserer Ansicht nach die Nachfrage weitgehend ab, auch wenn der vom RMV avisierte 30-Minuten-Takt (noch) nicht realisiert ist. Daher sind aktuell keine Linien der KVG Main-Kinzig sowie der LNK Fulda in den Stadtteilen Schlüchterns oder Steinaus an der Straße (beide MKK) bzw. in den Ortsteilen der Gemeinde Flieden (LK Fulda) zeitlich und räumlich miteinander verknüpft. Sofern hier in den nächsten Jahren Veränderungen im Schienenverkehr zu den weiterführenden Schulen im Bergwinkel oder bedingt durch die Gewerbesiedlungen Potenziale entstehen lassen, sind wir gerne bereit uns über eine Verzahnung der Bus- und Beldarfsverkehre auszufragen und mögliche Anpassungen umzusetzen.</p>				
<b>Hanau Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH</b>	<b>11.05.2023</b>	<b>2.3 / S. 9</b>	<b>Redaktionell</b>	<p>Die Überschrift der Tabelle 3 sollte folgendermaßen ergänzt werden: „Zuständigkeiten der Bus- und Bahnlinien im Main-Kinzig-Kreis (ohne Hanau)“</p>	<b>Berücksichtigung</b>	<p>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</p>
		<b>3.1.5 / S. 53</b>	<b>Planungen benachbarter Aufgabenträger</b>	<p>Der erste Spiegelpunkt zum NVP Hanau 2019-2023 sollte folgendermaßen formuliert werden: „Anbindung des Neubaugebiets Pioneer Park mit Einrichtung einer neuen SPNV-Station („Sportfeld-Housing“) über die Schienenstrecke Hanau – Friedberg sowie Nutzung des bestehenden Haltepunktes Bahnhof Wolfgang über eine direkte fußläufige Zuwegung in Verbindung mit einem verdichteten Regionalbahnangebot bzw. einer Verlängerung der S-Bahn.“</p>	<b>Berücksichtigung</b>	<p>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</p>

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

	<p><b>7.1.2.1 / s. 193 ff.</b></p>	<p><b>Maßnahmen Netz und Angebot</b></p> <p>Das Angebotskonzept sieht neue Verknüpfungen zwischen Hanau und den umliegenden Kommunen des Main-Kinzig-Kreises vor, unter anderem Direktverbindungen nach Hasselroth und Gelnhausen sowie ein verbessertes Angebot in den Tagesrandzeiten und am Wochenende. Damit wird die Rolle der Stadt Hanau als Oberzentrum im östlichen Rhein-Main-Gebiet gestärkt und die Pendlerverflechtungen weiter ausgebaut, was wir ausdrücklich begrüßen. Darüber hinaus ist und bleibt die Stadt Hanau der wichtigste Schulsstandort im Main-Kinzig-Kreis mit der entsprechenden Bedeutung für den ÖPNV. Die neuen Busangebote des Main-Kinzig-Kreises sind jedoch mit den Angeboten des städtischen Busverkehrs der Hanauer Straßenbahn GmbH zu koordinieren. Mögliche parallele Verbindungen sollten so gestaltet werden, dass eine Taktverdichtung und eine Verlagerung in die Tagesrandzeiten erreicht wird, und die Busse somit nicht direkt hintereinander herfahren.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>	
	<p><b>7.1.2.1 / s. 193 ff.</b></p>	<p><b>Maßnahmen Netz und Angebot</b></p> <p>Wir begrüßen die Absicht, die Anbindung des neuen Wohngebietes Pioneer Park zum Hauptbahnhof mit den lokalen Linien des Main-Kinzig-Kreises zu ermöglichen. Der mit der Übertragung der Linien 50, 51 und 60 entstehende 30-Minuten-Takt stellt für die ÖPNV-Nutzenden ein gutes Grundangebot dar. Inwieweit die als Prüfauftrag formulierte Anbindung durch das Wohngebiet realisiert werden kann, sollte im Rahmen der Umsetzung abgestimmt werden. Grundsätzlich halten wir eine hinreichende Erschließung des Gebietes für wünschenswert.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>	
	<p><b>7.1.2.1 / s. 193 ff.</b></p>	<p><b>Maßnahmen Netz und Angebot</b></p> <p>Da die genannten Linien jeweils über die Haltestellen „Technologiepark“ und „Degussd“ geführt werden, entstehen zusätzliche Busverbindungen vom bzw. zum Hauptbahnhof, die unmittelbar Auswirkungen auf die HSB-Linie 11 haben. Im Vorfeld der Umsetzung ist daher eine Klärung mit der Hanau LNO herbeizuführen, um für die Bereiche Technologiepark/Industriepark Wolfgang und Pioneer Park ein abgestimmtes Nahverkehrskonzept zu erstellen. Diese kann ggf. auch im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes der Stadt Hanau erfolgen. Dementsprechend sollte für die Liniensteckbriefe der Linien 50, 51 und 60 sinngemäß folgende Formulierung verwendet werden: „Gemeinsam mit der Stadt Hanau wird ein abgestimmtes Nahverkehrskonzept zwischen HU-Wolfgang und</p>	<p><b>Berücksichtigung</b></p>	<p><b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b></p>



				<p>nalen Busverkehrs besser abbilden können und zudem für einen barrierefreien Zugang und eine bessere Verknüpfung der Verkehrsträger sorgen.</p>		
				<p>Gleichmaßnahmen sind auch am ZOB Freiheitsplatz Änderungen des Fahrplangebotes oder der Fahrplanelagen in bewährter Weise im Vorfeld der Umsetzung abzustimmen. Insofern ist es erfreulich, dass bei den Linien 54 und 55 perspektivisch eine Verlängerung der Fahrten zum Westbahnhof angedacht wird. Dies kann die Standzeiten am Freiheitsplatz verringern, ohne auf die Anbindung dieses wichtigen innerstädtischen Knotenpunktes für den Busverkehr zu verzichten. Auch für die Haltestellenanlage Westbahnhof muss jedoch die Belegung zuvor geprüft werden. Da die HSB-Linie 10 ebenfalls die Relation Lamboy – Westbahnhof abbildet, ist auch hier vor Umsetzung eine Fahrplanaufstimmung vorzunehmen, um den größtmöglichen Fahrgastnutzen zu erzielen.</p>		
		<p><b>7.1.2.1 / S. 193 ff.</b></p>	<p><b>Maßnahmen Netz und Angebot</b></p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>		
		<p><b>7.7 / S. 274</b></p>	<p><b>Finanzierung</b></p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>		
			<p><b>Allgemein</b></p>	<p>Abschließend möchten wir uns für die vielfältigen Beteiligungsmöglichkeiten im Rahmen des NVP-Verfahrens, beispielsweise im Lenkungsreis oder in der Regionalkonferenz, herzlich bedanken. Gerne werden wir auch den Umsetzungsprozess konstruktiv und ergebnisorientiert unterstützen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>	

<p><b>Traffiq - Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH</b></p>	<p><b>12.05.2023</b></p>	<p><b>7.1.2.2. / s. 237</b></p>	<p><b>Haltestellen</b></p>	<p>Genereller Hinweis zur Infrastruktur in Frankfurt, v. a. in Enkheim: Die Kapazität des Verknüpfungspunktes Enkheim für durchfahrende und endende Linien ist bereits heute hochgradig ausgelastet. Für eine Führung weiterer Fahrten oder Linien nach oder über Enkheim muss zusätzliche Kapazität geschaffen werden. Selbst eine Veränderung der heutigen Fahrtenloggen verursacht bereits einen Abstimmungsbedarf. Für neue endende Linien wird die Nutzung weiter entfernter Wartepositionen notwendig sein, evtl. kann der dorthin zurückgelegte Weg dann auch produktiv durchgeführt werden. Eine Führung von weiteren Fahrten oder Linien nach Frankfurt, z.B. nach Enkheim, ist in jedem Fall frühzeitig mit der Traffiq dbzustimmen. Gerade die Einrichtung neuer Wartepositionen gestaltet sich oftmals sehr schwierig.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>	
			<p><b>Prüfaufträge Netz und Angebot</b></p>	<p>MKK-23: Es wird angeregt, die Umwandlung der Schnellfahrten dieser Linie in eine eigenständige Expressbus-Linie mit im RMV üblichen vorangestellten X zu prüfen. Die Umstellung des heutigen unüblichen und schlecht merkbaren 45-Minuten-Taktes auf ein besser merkbares 30/60-Minuten-Taktraster sollte geprüft werden. Wir regen an, den nachmittäglichen Betriebszeitraum der Schnellfahrten zu überprüfen. Nach unserer Einschätzung liegen sowohl Beginn als auch Ende auffallend spät.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>	
			<p><b>Maßnahmen Netz und Angebot</b></p>	<p>MKK-25/MKK-30: Eine Überführung der Schnellfahrten aus der Linie MKK-25 in die MKK-30 und die damit verbundene Umstellung auf ein 30/60-Minuten-Taktraster wird begrüßt. In diesem Zusammenhang wird auf den obigen generellen Hinweis zur Infrastruktur verwiesen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>	
		<p><b>7.1.2.1. / s. 198; 238</b></p>	<p><b>Maßnahmen Netz und Angebot</b></p>	<p>Es gibt bereits heute eine lokale Frankfurter Buslinie 40, die die U-Bahn in Enkheim mit Bergen verbindet. Wir bitten um eine möglichst frühzeitige Abstimmung, ob die angedachte MKK-40 und die bestehende lokale Frankfurter Linie zwei eigenständige Linien oder eine gemeinsame Linie sein werden. Ein Abstimmungsergebnis zu den damit verbundenen Fragestellungen muss spätestens 18 Monate vor einer geplanten Inbetriebnahme vorliegen. Auch zur Einrichtung der MKK-40 wird auf den obigen generellen Hinweis zur Infrastruktur verwiesen. Es sollte geprüft werden, ob in Niederdorfelden eine zusätzliche Verknüpfung mit der Niddertalbahn erfolgen kann.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>	
		<p><b>7.1.2.2. / s. 240-241</b></p>	<p><b>Maßnahmen Netz und Angebot</b></p>		<p><b>Kenntnisnahme</b></p>	

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

ZOV Ver- kehr - KreisVer- kehrsGe- sellschaft Main-Kinzig mbH	16.05.2023	2.2 / S. 6	Formelles	Tabelle 2: Bitte anpassen: ZOV (FB) statt ZOV WTK und ZOV (VB) statt ZOV-VBK.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
		2.3 / S. 9	Zuständig- ketten	Zuständigkeiten der Bus- und Bahnlinien im Main-Kinzig-Kreis, S.9 Bei Wetteroukreis Linie FB-40 ergänzen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
		3.1.4 / S. 46	B+R Anlagen	Abbildung 40. Zusammenfassende Bewertung der B+R-Anlagen an Bahnhöfen, S.46. Die Station Altenstadt-Höchst befindet sich im Wetteroukreis. Die Kategorisierung der Orte an der Niddertalbahn erscheint nicht umfassend schlüssig.	Kennisnahme	Dargestellt ist eine Abbildung aus einer anderen Untersuchung.
		3.2.5 / S. 62	Formelles	Abbildung 45: Magnetfunktion im Einkaufsverkehr für die einzelnen Kommunen, S.62. Hier bitte Endpunkt der Linie im Vogelsbergkreis nennen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
		6.2.1.1 / S. 173	SPNV	Analyse Bedienstetqualität. Liniennummern im SPNV sind nicht genannt. Es wäre wünschenswert, die Aussagen zu den Schleusenstrecken differenzierter darzustellen. Z.B. welcher Takt wo gewünscht wird bzw. noch nicht umgesetzt wurde. Gift insbesondere für die RB34 und RB46.	Kennisnahme	Für die weiteren Aussagen und Bewertungen ist die Darstellung aus Sicht der KVG MK ausreichend.
		7.1.1 / S. 191-193	SPNV	Weiterentwicklung des SPNV-Angebots: Hier fehlt die Erwähnung der RB46. Der Bahnhof Nidderau ist für Teilbereiche des ZOVs- sowie des Main-Kinzig-Kreises von hoher Bedeutung, daher wäre sowohl die Erwähnung als auch die Berücksichtigung des barrierefreien Ausbaus wünschenswert.	Kennisnahme	Für die RB 46 werden keine über den RNVP hinausgehenden Anregungen gegeben. Der Ausbau der Niddertalbahn ist benannt.
7.1.2.1 / S. 201	Maßnahmen Netz und Angebot	Bei der Anbindung des Gewerbegebietes Limes ist in Langen-Bergheim die Gewährleistung der Umstiegsbeziehung zur Linie 563 von und nach Richtung Altenstadt wünschenswert.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Prüfpunkt wird ergänzt.		
7.1.2.1 / S. 215	Maßnahmen Netz und Angebot	Hier sollten in Grebenhain Umstiegsmöglichkeiten von und zur regionalen Linie 391 bestehen. Startet die Linie - wie ebenfalls geprüft werden soll - in Herbststein, dann dürfte sich das Fahrgastpotenzial deutlich erhöhen. Im Idealfall würde die Linie in Lauterbach (Zugkreuzung Vogelsbergbahn) starten/enden und taktversetzt zu den Fahrten auf der 391 verkehren.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Prüfpunkt wird ergänzt.		
7.1.2.2 / S. 248	Ausschreibung	FB-70. Wir bitten um Kontaktaufnahme noch in diesem Jahr, da in dem betroffenen Linienbündel eine Neuausschreibung ansteht.	Kennisnahme			

<b>Institutionen</b>				<b>Allgemein</b>	Einige Tabellen sind nur schwer lesbar (teils beim Zoomen verpixelt) Wir empfehlen vektorbasierte Grafiken zu verwenden.	<b>Kenntnisnahme</b>	Die Lesbarkeit wird überprüft.	
<b>Industrie- und Handelskammer Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern</b>		<b>03.05.2023</b>		<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	Als positives Beispiel wollen wir hier die angedachte Verlängerung der MKK-30 bis zum Hanauer Hauptbahnhof nennen, die eine direkte Anbindung des Gewerbegebiets Fliegerhorst an den Schienenpersonennah- und Fernverkehr.	<b>Kenntnisnahme</b>		
<b>Regionalverband Frankfurt-RheinMain</b>		<b>04.05.2023</b>		<b>Allgemein</b>	Der vorgelegte Entwurf des Nahverkehrsplanes ist aus unserer Sicht umfassend und beispielhaft dargestellt. Angesichts der künftigen Herausforderungen werden für die Kreisverkehrsgesellschaft vielfältige neue Aufgaben formuliert und eine Weiterentwicklung zur Mobilitätsgesellschaft angestrebt. Wir wünschen hierfür gutes Gelingen, erfolgreiche Beratungen zum Nahverkehrsplan und freuen uns auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit.	<b>Kenntnisnahme</b>		
				<b>4.2.5 / S. 92</b>	<b>Barrierefreiheit</b>	Es ist wichtig, die hier zusammengefasste Zielsetzung und die formulierten Leitsätze in der Zukunft umzusetzen.	<b>Kenntnisnahme</b>	
				<b>4.2.5 / S. 92</b>	<b>Barrierefreiheit</b>	Die zeitliche Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen ist konkreter zu benennen. Die Aussage „es wird noch einige Jahre dauern“ ist entsprechend der vorliegenden Planung der Haltestellen anzupassen. Der barrierefreie Ausbau des ÖPNV ist als Ziel klar zu formulieren. Das Ziel darf nicht als ein nicht zu erreichendes Ideal oder eine Kompromisslösung mit anderen Nutzergruppen dargestellt werden. Diese Formulierung impliziert, dass Barrierefreiheit anderen Gruppen etwas wegnehmen könnte (vgl. S. 104 im Entwurf). Auf dem Weg zum Ziel sind technische und finanzielle Kompromisse möglich und manchmal auch nötig. Die Ausstattung der Fahrzeuge muss verlässlich und flächendeckend den Kundenanforderungen auf ausreichende Barrierefreiheit entsprechen.	<b>Keine Berücksichtigung</b>	<b>Die Konkretisierung der Umsetzung erfolgt in den nachfolgenden Kapiteln.</b>
<b>Behindertentrat Main-Kinzig-Kreis</b>		<b>12.05.2023</b>		<b>4.2.5 / S. 104.</b>	<b>Barrierefreiheit</b>	<b>Kenntnisnahme</b>	<b>Das Ziel ist im Kap. 4.2.5 klar benannt.</b>	
				<b>5.2.1 / S.118</b>	<b>Barrierefreiheit</b>	<b>Kenntnisnahme</b>		
				<b>5.2.1.4 / S. 120</b>	<b>Barrierefreiheit</b>	<b>Kenntnisnahme</b>		



<p><b>5.2.1.6 / S.122</b></p> <p><b>Barrierefreiheit / Fahrradmitnahme</b></p>	<p>Ein Anspruch auf die Mitnahme von Fahrrädern im RMV besteht nicht. Eine allgemein verbindliche Regelung zur Vorgehensweise sollte vorhanden sein, wenn durch das Fahrrad eines Fahrgastes der für die Mitnahme von Rollstuhl oder Kinderwagen vorgesehene Platz belegt ist.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>	<p>Hierzu wird auf die gemeinsamen Beförderungsbedingungen des RMV verwiesen ("Allgemeine Bedingungen für die Mitnahme von nicht zusammengeklappten Fahrrädern und nicht zusammengeklappten Tretrollern im Rhein-Main-Verkehrsverbund - RMV").</p>
<p><b>5.2.1.6 / S.122</b></p> <p><b>Barrierefreiheit / Fahrradmitnahme</b></p>	<p>Ebenso muss sichergestellt und geregelt sein, dass durch Fahrradmitnahme eine Unfall-/Verletzungsgefahr für weitere gleichzeitige Nutzer der Sondernutzungsfläche vermieden wird.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>	<p>s.o.</p>
<p><b>5.3.1 / S. 130 ff.</b></p> <p><b>Barrierefreiheit</b></p>	<p>Eine Vereinheitlichung der Ausgestaltung von Haltestellen im Kreisgebiet und das Vorhandensein von gefächerten Quertüren dient im Besonderen der barrierefreien Nutzung durch blinde und sehbehinderte Personen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>	
<p><b>5.3.6 / S. S. 141 ff.</b></p> <p><b>Barrierefreiheit</b></p>	<p>Es ist darauf hinzuweisen, dass die Kommunen bei der Ausgestaltung der P+Ranlagen dafür Sorge zu tragen haben, dass die gesetzlich vorgeschriebene Anzahl der barrierefreien Kfz-Stellplätze eingehalten wird.</p>	<p><b>Berücksichtigung</b></p>	<p>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</p>
<p><b>5.4.2.1 / S. 146-147</b></p> <p><b>Barrierefreiheit</b></p>	<p>Auf die barrierefreie und ebenso fehlerfreie Darstellung der Informationen bei den angegebenen Medien und die barrierefreie Erreichbarkeit der Örtlichkeiten - hier auch bei Umsteigesituationen auf Fahrstrecken - ist besondere Aufmerksamkeit zu richten.</p>	<p><b>Berücksichtigung</b></p>	<p>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</p>
<p><b>5.4.2.2 / S. 147</b></p> <p><b>Barrierefreiheit</b></p>	<p>Es ist sicherzustellen, dass Informationen an Haltestellen aktuell für sämtliche Nutzer des ÖPNV in mindestens der Form der angegebenen Medien vorhanden sind oder bei Verlust zeitnah nachgerüstet werden können.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>	
<p><b>5.4.2.2 / S. S. 147</b></p> <p><b>Barrierefreiheit</b></p>	<p>Dynamische Fahrgastinformationen inklusive akustischer Ansagen erleichtern Blinden, Sehbehinderten und Hörbehinderten die Teilnahme am ÖPNV.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>	
<p><b>5.4.2.2 / S. 147</b></p> <p><b>Barrierefreiheit</b></p>	<p>Bussteige an Knotenpunkten sollten im Kreisgebiet einheitlich deutlich barrierefrei gekennzeichnet sein.</p>	<p><b>Kenntnisnahme</b></p>	





Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

				barrierefreier Gehwege und Straßenquerungen bautechnisch nicht möglich oder finanziell nicht tragbar ist, sollte über einen unentgeltlichen Taxidienst (entsprechend AS1) für mobilitäts-eingeschränkte Menschen zur nächsten barrierefreien Haltestelle nachgedacht werden.		
<b>8 /S.285-286</b>	<b>Barrierefreiheit</b>	Ebenso sollte ein allgemein zugängliches Antragsverfahren für schwerbehinderte Bürger des Main-Kinzig-Kreises für barrierefreie Haltestellen eröffnet werden. So könnte die Priorisierung des Haltestellenausbaus im Bedarfsfall geändert werden.	<b>Kenntnisnahme</b>	Die Abstimmung des Umsetzungskonzept zur Barrierefreiheit im ÖPNV erfolgt mit den beteiligten Kommunen bzw. Straßenbausträgern und weiteren Institutionen und Interessensgruppen.		
<b>8 /S.285-286</b>	<b>Barrierefreiheit</b>	Wünschenswert wäre eine Fahrplangestaltung, die es den Busfahrern auch dann möglich macht die Endhaltestelle ohne Verspätungen zu erreichen, wenn der Ein- und Ausstieg mobilitätseingeschränkter Menschen etwas mehr Zeit in Anspruch nehmen sollte.	<b>Kenntnisnahme</b>	Die Fahrplangestaltung stellt immer einen Kompromiss zwischen einer stärkeren Fahrgastnutzung (ohne und mit Mobilitätseinschränkung) einer Fahrt dar, damit möglichst weder Verspätungen noch Verfrühungen eintreten.		
<b>8 /S.285-286</b>	<b>Barrierefreiheit</b>	In der Zukunft sollte auch über eine bessere Gestaltung der barrierefreie Nutzung des ÖPNV für Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen, für Personen mit einer geistigen Behinderung sowie Personen mit Einschränkungen im Bereich der Sprachfähigkeit und mit Lernschwierigkeiten (vgl. Kapitel 5.5.1) nachgedacht werden. Für den Anfang regen wir an, die ersten beiden Plätze in Bussen neben dem vorderen Einstieg dieser Zielgruppe vorzubehalten und entsprechend verständlich zu kennzeichnen. Hierzu wäre es wünschenswert den Behindertenrat mit einzubeziehen. Die beiden Plätze sind leicht aufzufinden, die Orientierung ist durch den Blick auf die Straße auch während der Fahrt besser möglich. Die Personengruppe wäre dbleikenden Reizen z.B. durch andere Fahrgäste weniger ausgesetzt. Das Fahrpersonal wäre	<b>Kenntnisnahme</b>	Entsprechende Sitzplätze sind in den Fahrzeugen ausgewiesen, das Fahrpersonal wird im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Schulungen darauf hingewiesen.		

					während der Haltestellen ansprechbar. Für die Personengruppe sollte der Ausstieg vorne entsprechend gewährleistet werden.		
<b>Hessen Mobil</b>	<b>FD ÖPNV</b>	<b>12.05.2023</b>		<b>Allgemein</b>	Der Entwurf zur Neuauflistung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreis ist mit über 500 Seiten überaus umfangreich. Hinzukommen fast weitere 500 Seiten in den Anlagenbänden. Ein derartiger Umfang ist aus unserer Sicht für einen NVP nicht erforderlich. Gerade für fachfremde Leser führt eine prägnante, übersichtliche Aufbereitung der wesentlichen Themen zu einer verbesserten Handhabbarkeit des NVP. Wir empfehlen daher, den Text zu straffen, Doppelungen zu vermeiden und wesentliche Inhalte noch mehr auf den Punkt zu bringen (z. B. darauf zu verzichten, einleitende Absätze kapitelweise zu wiederholen oder die Inhalte von Übersichts-Tabellen oder Grafiken detailliert in Textform wiederzugeben).	<b>Kennisnahme</b>	Die Stellungnahmen zeigen, dass von einzelnen Institutionen aber auch weitere Erläuterungen gewünscht werden. Daher ist der Umfang jedes NVP ein Balanceakt zwischen einer möglichst ausführlichen Darstellung und einer möglichst knappen Darstellung.
				<b>Barrierefreiheit</b>	Gesetzliche Grundlagen für das Thema Barrierefreiheit in NVP sind § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie § 14 Abs. 4 Nr. 5 ÖPNVG, § 8 Abs. 3 PBefG besagt u. a.: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die (...) genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Es empfiehlt sich, das Thema Barrierefreiheit, wie im vorliegenden Entwurf, als Querschnittsthema zu behandeln. Aus unserer Sicht entspricht der Entwurf des NVP Main-Kinzig-Kreis grundsätzlich den gesetzlichen Vorgaben aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie § 14 Abs. 4 Nr. 5 ÖPNVG.	<b>Kennisnahme</b>	

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

FD Verkehrsinfrastrukturförderung Südhessen	Dezernat Verkehr			5.5.2 - 5.5.4 / S. 155 ff.	<b>Barrierefreiheit</b>	Für die drei maßgebenden Komponenten Fahrzeuge, Infrastruktur und Fahrgastinformation werden eigene Anforderungen definiert; um den Anforderungen an das Thema Barrierefreiheit im NVP gerecht zu werden. Hier wäre jedoch noch eine Aussage wünschenswert, ob die selbst definierten Anforderungen dem Begriff „vollständige Barrierefreiheit“ (vgl. § 8 Abs. 3 PBeFG) entsprechen.	<b>Kenntnisnahme</b>	In Kap. 4.2.5 wird das Ziel der Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkten vollständig barrierefreien ÖPNV benannt.
					<b>Barrierefreiheit</b>	Mit den eigenen Anforderungen, einer Priorisierung und vordefinierten Ausnahmen kann ein realistisches und transparentes Umsetzungskonzept entwickelt werden, das auch Aussagen zur zeitlichen Umsetzung enthält. Für die Komponente Infrastruktur ist ein entsprechendes Konzept in den Anlagen enthalten. Für die Komponente Fahrgastinformation in Form von DFI-Anzeigen fehlt noch ein entsprechendes Konzept und sollte ergänzt werden.	<b>Berücksichtigung</b>	s.o., ein entsprechendes Konzept zum Ausbau dynamischer Fahrgastinformationen wird durch die KVG MK erarbeitet, die Maßnahme in Kap. 7.5.1 entsprechend ergänzt.
					<b>Finanzierung</b>	Für die Inanspruchnahme von Fördermitteln verweisen wir auf die Richtlinie und die Durchführungsrichtlinie zum Mobilitätsfördergesetz (MobFöG), welche im April 2021 eingeführt wurde.	<b>Berücksichtigung</b>	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
FD Straßenverwallung Mittelhessen					<b>Infrastruktur</b>	Das Dezernat Verkehr möchte von der KVG Main Kinzig eingebunden werden, sollten im Rahmen des NVP entlang von klassifizierten Straßen Bushaltestellen, insbesondere im Nahbereich von LSA, umgebaut werden. Von Hessen Mobil findet eine entsprechende Einbindung statt, wenn LSA grundhaft erneuert werden. Eine darüberhinausgehende Erhaltung von LSA hinsichtlich Busanforderungen, -priorisierungen u.ä. kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht in Aussicht gestellt werden.	<b>Kenntnisnahme</b>	
					<b>E-Loadstationen</b>	Es ist nicht möglich, dem Wunsch nach privaten E-Loadstationen auf Flächen der Baulastträger Bund und Land nachzukommen. Die Errichtung einer Ladefraserinfrastruktur auf Pendlerparkplätzen bzw. P+R-Parkplätzen bedarf ungeachtet der Baulastträgerschaft einer öffentlichen Ausschreibung nach Vergaberecht sowie der Beachtung weiterer fachrechtlicher Vorschriften.	<b>Kenntnisnahme</b>	
FD Verkehr Mittelhessen					<b>Infrastruktur</b>	Die vom Baulastträger Bund, Land und Kreis zur Verfügung gestellten Straßen sind grundsätzlich auch für den Busverkehr verkehrssicher und vom Bauzustand zur Benutzung geeignet. Von	<b>Kenntnisnahme</b>	

			Seiten des FD Verkehr bestehen darüber hinaus keine Bedenken.		
FD Planung Mittelhessen	5.5	Barrierefreiheit	<p>Die Aufgabenträger des ÖPNV legen über den Nahverkehrsplan fest, ob und an welcher Stelle Bushaltestellen erforderlich sind und ob vorhandene Bushaltestellen vollständig barrierefrei auszubauen sind.</p> <p>Für den barrierefreien Ausbau von innerorts liegenden Haltestellen ist grundsätzlich die Gemeinde zuständig. Hierzu gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wartefläche inkl. Bord</li> <li>• Gehweg (§ 41 Abs. 4 S. 3 HStVG)</li> <li>• Beleuchtung bzw. Haltestelleausstattung (Art. 28 II GG)</li> </ul> <p>Ausnahme: Für den Bau von Busbuchten ist Hessen Mobil zuständig (§§ 2 Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. 21 Abs. 1 S. 2 HStVG) und dies nur für</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesstraßen bei Gemeinden mit weniger als 30.000 Einwohnern (§ 41 HStVG)</li> <li>• Bundesstraßen bei Gemeinden mit weniger als 80.000 Einwohnern (§ 5 FStVG).</li> </ul> <p>Die Planung für Haltestellen innerorts obliegt der Gemeinde. Hessen Mobil trägt die Baukosten für Busbuchten.</p>	Kennisnahme	
		5.5	Barrierefreiheit	<p>Hessen Mobil hat als zuständiger Straßenbaulastträger für die Landesstraßen sowie als Auftragsverwaltung für den Bund und die meisten Landkreise in Hessen die Busbuch, die Borden und den Wartebereich gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans und den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu bauen und zu unterhalten. Unter den o.g. Voraussetzungen plant Hessen Mobil den barrierefreien Ausbau von Haltestellen außerhalb der Ortsdurchfahrten entsprechend der vorhandenen Ressourcen unter Beachtung der von den Aufgabenträgern zugewiesenen Prioritäten. Hierzu erfolgte Ende 2020 / 2021 eine Abfrage durch Hessen Mobil bei den Aufgabenträgern des ÖPNV. Die Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH übergab am 19.07.2021 per E-Mail eine Liste mit Haltestellen, welche die auszubauenden Haltestellen nach Wichtigkeit / Dringlichkeit priorisierte. Hierbei wurden keine Haltestellen seitens KVG der obersten Priorität A gemeldet.</p>	Kennisnahme

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

			<p>Die im Berichtsband mit Anhang auf den Seiten 319 - 547 aufgelisteten Haltestellen und dort hinterlegten Zeiträume zur Umsetzung des barrierefreien Ausbaus wurde mit Hessen Mobil nicht abgestimmt. Zudem ist nicht ersichtlich, ob die Haltestellen innerhalb oder außerhalb einer Ortsdurchfahrt liegen, an welcher Straße diese sich befinden und um welche Ausbautorm (Fahrbahnrandhaltestelle, Busbuchst oder Haltestellenkap) es sich handelt. Aus genannten Gründen sind die auf den Seiten 319 - 547 genannten Haltestellen, Ausbauhorizonte sowie Zuständigkeiten daher nicht im Einzelnen prüfbar.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	<p>Derzeit läuft die Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen zur Umsetzung/Zeitpunkt an den einzelnen Haltestellen und zu ggf. bereits geplanten Baumaßnahmen. Das Umsetzungskonzept wird kontinuierlich durch die KVG MK weiter bearbeitet und auch im Rahmen der weiteren Umsetzung des NVP mit Hessen Mobil abgestimmt.</p>
	<p><b>Anlagenband</b></p>	<p><b>Ausbau und Priorisierung</b></p>	<p><b>Barrierefreiheit</b></p> <p>Die vorhandenen Ressourcen bei Hessen Mobil werden dafür eingesetzt, den besonders vorrangigen Bedarf an barrierefreien Umbaumaßnahmen zu bearbeiten, sowie Haltestellen (unabhängig von der Priorisierung) zu realisieren, die im Zuge von Erhaltungsmaßnahmen bzw. Um- und Ausbaumaßnahmen von Straßen oder dem Neubau von Radwegen mit umgesetzt werden können. Zu beachten ist, dass der barrierefreie Ausbau von vorhandenen Haltestellen und der Bau von neuen Bushaltestellen aus dem regulären Bauhaushalt mitfinanziert werden muss und daher nur sukzessive realisiert werden kann. Über die im Rahmen von Erhaltungs- bzw. Um- und Ausbaumaßnahmen oder dem Neubau von Radwegen von Hessen Mobil umzubauenden Haltestellen, findet eine rechtzeitige Abstimmung zwischen Hessen Mobil und der KVG bzw. dem Aufgabenträger statt.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	
	<p><b>5.3.1 / S. 130</b></p>	<p><b>Zuständigkeiten</b></p>	<p>Zuständigkeiten für Planung, Baurechtschaffung, Bau und Instandhaltung sind oben beschrieben.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	
	<p><b>9.6 / S. 318</b></p>	<p><b>Zuständigkeiten</b></p>	<p>Zuständigkeiten siehe oben.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	
	<p><b>Anlagenband / 4</b></p>	<p><b>Zuständigkeiten</b></p>	<p>„Der Nahverkehrsplan wird zur Einrichtung von Mobilitätsstation im MKK die relevanten Zielsetzungen und Anforderungen darstellen. Die KVG MK formuliert das Ziel, dass sie die Koordination, Konzeption und Umsetzung der Mobilitätsstationen organisatorisch übernimmt (der Bau bleibt bei den jeweiligen Straßenbausträgern)“. Zuständigkeiten für den Bau siehe oben.</p>	<p><b>Kennisnahme</b></p>	

	22 / S. 5	Redaktionell	Tab. 1 - Das FD Öffentlicher Personennverkehr von Hessen Mobil war nicht Teil des Lenkungskreises zur Neuaufstellung des NVP MKK. War eine andere Organisationseinheit von Hessen Mobil Teil des Lenkungskreises? Falls nicht, dann bitte Hessen Mobil entfernen.	Berücksichtigung	Hessen Mobil war nicht Teil des Lenkungskreises, es fand eine bilaterale Abstimmung statt. Die Angaben werden angepasst.
5.1.4 / S. 111	Freizeitverkehr		Abbildung 61. Hier wird farblich der Freizeitverkehr abgeblendet. Im Vorfeld werden jedoch keine Anforderungen an das Angebot definiert.	Kenntnisnahme	Für den Freizeitverkehr werden keine konkreten Anforderungen an das Angebot festgelegt, beschrieben wird die Ausrichtung auf die Verkehrsbedürfnisse von Wandern, Radfahrenden, Kurgästen etc. Da der Verlauf für alle gezeigten Arten annähernd gleich ist, ist eine nähere Erläuterung verzichtbar.
3.1.1 / S. 19	Redaktionell		Abbildung 20. Es fehlt eine Legende zu den Kraftstoffarten.	Kenntnisnahme	Die Ergebnisse der nächsten Untersuchungsreihe liegen nicht vor.
3.1.1 / S. 22	Redaktionell		Abbildung 25. Kann man die Daten noch bis Anfang 2023 ergänzen?	Kenntnisnahme	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
3.1.3 / S. 24	Redaktionell		Es würde sich anbieten auch die Mindestinhalte aus § 14 ÖPNVG zu nennen. Auf jeden Fall sollte die wichtige gesetzliche Grundlage der § 8 Abs. 3 PBeVG genannt und auch der Inhalt an dieser Stelle dargestellt werden.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
3.1.4.1 / S. 28	Redaktionell		Spiegelstrich 1: „ABS/ NBS-Hanau...“ Bitte Abkürzungen erläutern und diese in das Abkürzungsverzeichnis aufzunehmen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
3.1.4 / S. 32	Redaktionell		Abbildung 30. Es fehlt eine Legende zur Abbildung.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
3.1.4.5 / S. 34-35	Redaktionell		Das Kapitel ist aus unserer Sicht inhaltlich nicht relevant für den NVP und könnte entfallen.	Kenntnisnahme	Die KVG MK hält die Darstellung der Mobilitätsstrategie für relevant.
3.1.4.7 / S. 41-42	Redaktionell		Es wäre besser die Verweise präziser anzugeben, z. B. Kapitel 3.2.3 auf Seite 123 oder wo genau der Verweis im Anlagenband zu finden ist.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.





Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

5.3.4 / S. 138	Redaktionell	Abbildung 63. Die Qualität der Abbildung ist schlecht. Die Inhalte sind kaum zu lesen. Daher sollte die Abbildungsqualität verbessert werden.	Berücksichtigung	Die Abbildungsqualität wird verbessert.
5.5.2 / S. 155-156	Barrierefreiheit	Es fehlt die Aussage, ob die Standards für den barrierefreien Ausbau in Summe dem Begriff vollständige Barrierefreiheit genügen. Die Verwendung des Begriffs ist zwingend erforderlich, um beurteilen zu können, ob die Anforderungen aus dem PBefG § 8 Abs. 3 an den Nahverkehrsplan erfüllt werden. Bei Ausnahmen aufgrund von örtlichen Gegebenheiten sollte zumindest versucht werden, den bestmöglichen Zustand in Bezug auf die Barrierefreiheit zu erreichen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
5.5.2 / S. 156	Barrierefreiheit	Es sollte grundsätzlich stets die Aktualität bzw. Gültigkeit von Regelwerken, DIN, Leitfäden, Informationsblätter u. d. geprüft werden. Es ist zu vermeiden, dass bereits bei der Veröffentlichung des neuen NVP, der eine Gültigkeit bis 2028 haben soll, die Regelwerke nicht mehr aktuell sind und trotzdem auf diese verwiesen wird. Der „Leitfaden Unbehinderte Mobilität“, das „Informationsblatt für Bushaltestellen“ und das „Informationsblatt für Nahverkehrspläne“ sind nicht mehr gültig. Eine neue „Informationsbroschüre für Bushaltestellen“ ist zurzeit bei Hesen Mobil in Bearbeitung. Generell empfiehlt es sich auf gültige Regelwerke, wie z. B. die DIN 18040 oder die DIN 32984 zu verweisen. Es ist auch nicht erforderlich komplette Veröffentlichungen als Anlage beizufügen. Es wäre besser einen Verweis zu machen oder Downloadlink abzubilden. Dies wäre eine Maßnahme die Anzahl der Seiten des Nahverkehrsplanes deutlich zu reduzieren	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
5.5.3 / S. 159	Redaktionell	Hier würde sich ein Verweis auf die besonderen Anforderungen aus Kap. 4.2.1.5. anbieten.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
5.5.4 / S. 160	Regelwerk	Bei der Aufzählung der Regelwerke zur Orientierung der Gestaltung für die Zugänglichkeit von Fahrgastinformation bitte die DIN18040 ergänzen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.
6.2.2 / S. 179	Redaktionell	„Auch sind im Kreisgebiet keine Bushaltestellen oder Sonderparkplätze für den Busverkehr eingerichtet.“ Bitte ergänzen, ob es geplant ist oder nicht, diese in Zukunft einzurichten.	Kenntnisnahme	Eine entsprechende Maßnahme ist in Kap. 7.2.1 dargestellt.
6.2.5 / S. 185	Barrierefreiheit	Bitte ergänzen, ob die 235 als barrierefrei bezeichneten Haltepositionen auch vollständig barrierefrei sind. Es wäre an dieser Stelle aus unserer Sicht eine weitere Abbildung interessant, wie viele Haltepositionen vollständig barrierefrei sind, wie viele	Berücksichtigung	Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.

				noch ausgebaut werden sollen und wie viele aufgrund begründeter Ausnahmen nicht ausgebaut werden sollen.		
				Der Arbeitskreis heißt „Arbeitskreis Potential stillgelegter Strecken“ (AK Reaktivierung). Die Bezeichnung der aktuellen Veröffentlichung lautet „Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen. Die Strecke Jossa – Althengronau wird darin nicht mehr betrachtet. Seitens der KVG-MKK ist hier auch keine Reaktivierung mehr vorgesehen und muss daher auch nicht benannt werden.“	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Der Hinweis auf die Studie wird ergänzt, der Hinweis auf die Reaktivierung wird gestrichen.</b>
		<b>7.1.1 / S. 193</b>	<b>SPNV</b>			
		<b>7.8</b>	<b>Finanzierung</b>	Für die entwickelten Maßnahmen sollen gem. § 14 ÖPNVG in einem Investitionsprogramm Prioritäten festgelegt werden.	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Eine Priorisierung nach den in den Tabellen aus Verkehrlichen Gesichtspunkten für einen geplanten Ausbau der Haltestellen angegebenen Jahresangaben sowie eine entsprechende Kostenschätzung wird ergänzt; die finanzielle Verantwortung für die Umsetzung tragen die jeweiligen Straßenbausträger.</b>
		<b>7.5.1 / S. 269</b>	<b>Reddktional</b>	“... Die aktuelle Umsetzungsliste ist im Anhang dargestellt. ...“ Bitte hier eine konkrete Seitenzahl angeben.	<b>Berücksichtigung</b>	<b>Die Angaben werden ergänzt bzw. angepasst.</b>
<b>Verkehrsunternehmen</b>						
<b>VGF Verkehrs-gesellschaft Region Fulda mbh</b>		<b>09.05.2023</b>	<b>7.1.2.1 / S. 225</b>	<b>Maßnahmen Netz und Angebot</b>	<b>Kenntrnsnahme</b>	
			<b>7.1.2.1 / S. 225</b>	<b>Haltestellen</b>	<b>Kenntrnsnahme</b>	
				Die Aufspaltung der Linie MKK 90 in drei Linienäste halten wir für sinnvoll. Die Bezeichnung der einzelnen Äste muss eindeutig sein, insbesondere, um den Kindern an den Schulen die Orientierung zu erleichtern.		
				Bei der Einrichtung der neuen Haltestellen im nördlichen Stadtgebiet in Steinau an der Straße stehen wir gerne zu einem Ortstermin bereit.		



RDG, Regi- onalver- kehrsdienst Gründau	12.05.2023	7.1.2.2 / s. 246	Maßnahmen Netz und Angebot	Die geplante Anbindung des Freizeitparks in Steinau wurde in der Vergangenheit bereits erfolgreich durchgeführt und ist umsetzbar. (MKK-99)	Kennisnahme	
		7.1.2.2 / s. 246	Maßnahmen Netz und Angebot	Eine Bedarfsverkehrslinie zwischen Ulmbach und Steinau außerhalb der Schulzeiten ist sinnvoll. (MKK-99)	Kennisnahme	
		7.1.2.1 / s. 211	Maßnahmen Netz und Angebot	Die künftige Linie MKK-60 ist begrüßenswert, zumal Gettenbach dadurch eine feste Anbindung außerhalb der Schulleistungen erhält.	Kennisnahme	
		7.3	Infrastruktur	Bahnhof Niedermittlau zusätzliche Haltestelle an der Nordseite ist unserts ebenfalls zu begrüßen, sollte aber über eine Bucht realisiert werden damit beim einfahrenden Zug auf die Fahrgäste gewartet werden kann.	Kennisnahme	
		7.3	Infrastruktur	Begrüßt wird die geplante Vorgabe von Betriebsöfen, besonders im Hinblick auf Abstellung von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben, Ladeinfrastrukturen und Qualitätssicherung.	Kennisnahme	
Regional- verkehr Main-Kinzig GmbH	12.05.2023	7.3	Haltestellen	Anregung Haltestellen: Empfehlung der RVMK, an starkrequentierten Haltestellenbereichen, sowie an wichtigen Umsteigehaltestellen die Installation und den Betrieb Dynamischer Fahrgastinformationssysteme. Zum Beispiel Bad Orb Busbahnhof, Birstein, Busbahnhof, Gelnhausen-Busbahnhof und Wächtersbach Busbahnhof	Kennisnahme	s.o., KVG MK erstellt Konzept DfI
			Liniennummern	Das neue Liniennummernkonzept für lokale Buslinien wird ebenfalls begrüßt	Kennisnahme	
		7.1.2.1 / s.212	Maßnahmen Netz und Angebot	MKK-63. Laut Beschreibung bleibt die Linienführung unverändert bestehen. Dies heißt sich jedoch mit dem genannten Linienweg. Status Quo Hauptlinie Gelnhausen -Altenhaßlau - Eisdengesäß - Geisiltz. Neu lt. NVP, dass die Linie AB-30 ohne Lützelhausen abgebildet ist. Ziel: Eine der beiden Linien sollte im Grundangebot Lützelhausen regeln. bedienen.	Kennisnahme	Der Linienweg der Linie AB-30 bleibt unverändert im Linienweg auch über Lützelhausen.
		7.1.2.1 / s.212	Maßnahmen Netz und Angebot	Sollte generell die Anbindung Waldrode von der MKK-63 übernommen werden, so sind die Umläufe auf den Zugangschluss dieser Linie zu beachten, sodass kein Fahrzeugmehrabbedarf entsteht.	Kennisnahme	





Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

		<b>Taxiverkehr</b>	<p>Zutreffend wird erwähnt, dass in 2021 das PBefG reformiert wurde und insbesondere zum Taxiverkehr wichtige Neuerungen eingeführt wurden. Neben der gesetzlichen Regelung der Bedarfsvetkhere wurde die Abgrenzung zum Mietwagenverkehr verbessert und die Möglichkeit zur Tarifflexibilisierung geschaffen. Konkrete Auswirkungen dieser Gesetzesreform enthält der Entwurf des NVP leider nicht.</p>	<b>Kennhinahme</b>	
	7.1.2.1 / s. 235	<b>On-Demand</b>	<p>Im Hinblick auf die erwähnten verschiedenen Pilotprojekte zu den Bedarfsvetkahren sollte der NVP mit dem Hinweis ergänzt werden, dass die Planung und Realisierung der Bedarfsvetkhere in besonderem Maß dem Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit unterliegen (vgl. § 14 Abs. 3 ÖPNVG Hessen). Nach einer uns vorliegenden Leistungsstudie des VDV wird der Subventionsbedarf für den Linienbedarfsvetkehr auf ca. 185.000 EUR je Fahrzeug geschätzt. Wir sind der Auffassung, dass mit der Einbindung der vorhandenen Taxiunternehmen in die Planung und Realisierung von Bedarfsvetkahren ein wirtschaftlich wesentlich günstigeres Ergebnis erzielt werden kann. Insbesondere in kleineren Gemeinden könnten durch die Ertelung von Mischkonzessionen für den Taxi- und gebündelten Bedarfsvetkehr Synergieeffekte erzielt werden. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Ausweitung des Angebots für individuelle Mobilität durch subventionierte Linienbedarfsvetkhere zu einem Kannibalisierungseffekt zu Lasten des Taxiverkehrs führen kann, was wiederum zu einer Verschlechterung des Taxiangebots im Verbundgebiet führt.</p>	<b>Kennhinahme</b>	<p>Der Hinweis auf das aktuell gültige hessische ÖPNV-Gesetz ist in Kap. 3.1.3 enthalten. Dabei müssen NVP den Anforderungen u. a. der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit insgesamt entsprechen, nicht nur für die Planung und Realisierung von Bedarfsvetkahren im besonderen Maße. Dieses Ziel verfolgt der Main-Kinzig-Kreis.</p>
		<b>Taxiverkehr</b>	<p>Die mit der PBefG-Novelle 2021 eingeführten Instrumente zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Taxigewerbes sind bislang von den zuständigen Genehmigungsbehörden nicht angewendet worden. Das betrifft insbesondere die Auflockerung der Tarifordnungen für den Taxiverkehr. Nach § 51 PBefG ist die Bestimmung von Festpreisen und die Bestimmung eines Tarifkorridors mit Mindest- und Höchstentgelten für den Taxiverkehr möglich. Die Tarifflexibilisierung, insbesondere die Vereinbarung eines Festpreises für bestellte Taxifahrten, ist für die Einbindung des Taxiverkehrs in die ÖPNV-Strukturen unerlässlich. Das gilt in besonderem Maße für die Einbeziehung des Taxiverkehrs in Mobilitätsplattformen, wie z.B. der RMV-App. Die Bu-</p>	<b>Kennhinahme</b>	

KOB GmbH / DB Regio Bus Bayern		05.05.2023			<p>chung und Bezahlung einer Beförderungsfahrt auf einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsplattform, die sich aus verschiedenen Beförderungsmodulen zusammensetzt, ist ohne einen im Voraus verbindlichen Festpreis für die Taxifahrt nicht umsetzbar.</p>		
			<b>Taxiverkehr</b>	<p>Ebenfalls unberücksichtigt ist im Entwurf bislang die Regelung zur Festsetzung von Beförderungsentgelten im Mietwagen- und gebündelten Bedarfsverkehr gem. § 51a PBefG. Insbesondere die Regelung eines Mindestentgelts für den Mietwagenverkehr (§ 51 a Abs. 1 PBefG) ist aus unserer Sicht zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen notwendig. Das dauerhafte Angebot von Beförderungsdienstleistungen zu nicht marktgerechten Preisen durch Mietwagenbetriebe führt zu einer „Flucht“ der Verkehrsunternehmen in den Mietwagenverkehr, mit allen damit verbundenen Nachteilen für den öffentlichen Verkehr. Im Gegensatz zum Taxiverkehr unterliegt der Mietwagenverkehr nicht den ÖPNV-Pflichten (Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht).</p>	<b>Kenntnisnahme</b>	<p>Die Festsetzung von Beförderungsentgelten im Mietwagenverkehr ist nicht Bestandteil des NVP.</p>	
	<b>Taxiverkehr</b>		<p>Keine Aussage enthält der Entwurf zu einer grundsätzlichen Fördermöglichkeit für die Umrüstung der Taxiflotte im Verbundgebiet auf elektrisch betriebene Fahrzeuge. Die zum Oktober 2023 auslaufende Förderung zur Anschaffung für Elektrofahrzeuge im gewerblichen Bereich verschärft die wirtschaftlichen Probleme für die Taxiunternehmen. Andere Kommunen beschließen deshalb Förderprogramme für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen im Taxigewerbe. Diesem Beispiel sollte auch der Aufgabenträger im Main-Kinzig-Kreis folgen</p>	<b>Kenntnisnahme</b>	<p>Das SaubBeschG sieht keine grundsätzliche Umstellung dieser Flotte vor.</p>		
	<b>Allgemein</b>		<p>von Seiten der KOB GmbH besteht kein Änderungsbedarf.</p>	<b>Kenntnisnahme</b>			

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028

<p><b>Stadtverkehr Main-tal</b></p>		<p><b>11.05.2023</b></p>	<p><b>7.9 / S. 280</b></p>	<p><b>Linienbündelung</b></p>	<p>In der Tabelle 25 wird unter dem Linienbündel 3 Teil I die Prüfung einer neuen Verbindung von Nidderau nach Frankfurt Enkheim U-Bahnstation gezeigt. Die Linienbezeichnung wird mit MKK 40 angegeben. Unseres Wissens soll diese Linie als Verlängerung unserer jetzt bestehenden Linie E 25 dienen und über unser Stadtgebiet führen. Da die Bezeichnung unserer Linie bereits im Stadtgebiet und darüber hinaus etabliert und Teil unserer Werbekampagne ist, möchten wir dass diese Verbindung weiterhin die Bezeichnung E 25 trägt. Außerdem sollte bei einer Einführung dieser Linie die Bedienung in unserer Regie bleiben und dann entsprechend verfügt werden.</p>	<p><b>Keine Berücksichtigung</b></p>	<p><b>Die zu prüfende neue Verbindung Nidderau - F-Enkheim (MKK -40) soll nicht als Verlängerung der bestehenden Linie MKK-25E dienen, sondern eine neue Buslinie darstellen, die nicht durch Main-tal verkehrt.</b></p>
<p><b>Heuser Omnibusunternehmen GmbH &amp; Co. KG</b></p>		<p><b>26.05.2023</b></p>			<p>Keine Anmerkungen oder Bedenken zum NVP</p>	<p><b>Kennntnisnahme</b></p>	



**plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

Dipl.-Geograph Frank Büsch  
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel  
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)  
[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)