

www.vkt-gmbh.de



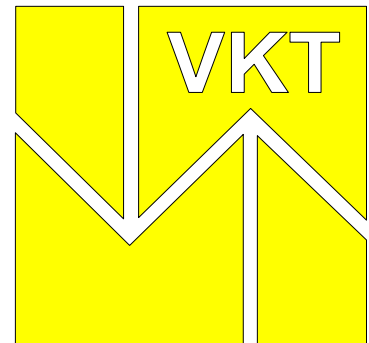
VERKEHRSPANUNG

Köhler und Taubmann GmbH

Hanauer Landstraße 145
60314 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 4058698-0
Telefax: +49 69 4058698-66

Frankfurt am Main, 19.07.2013

3. Nahverkehrsplan für den Main-Taunus-Kreis 2013 - 2017





3. Nahverkehrsplan für den Main-Taunus-Kreis 2013 – 2017

beschlossen vom Kreistag des Main-Taunus-Kreises am 16.12.2013

Auftraggeber:

Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH
Frau Birgit Hartmann (Prokuristin)
Am Kreishaus 1-5
65719 Hofheim a.T.
Tel.: +49-(0)1803/ 33 22 33
Fax : +49-(0)1803/ 33 22 32
Mail : b.hartmann@mtv-web.de
<http://www.mtv-web.de>



Auftragnehmer:

VKT Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH
Prof. Dr.-Ing. Achim Taubmann
Dipl.- Geogr. Lilly Zehnbauer
Ruben Schiller B.A.
Hanauer Landstraße 145
60314 Frankfurt a.M.
Tel.: 069- 405 86 98 - 0
Fax: 069- 405 86 98 - 66
Mail : frankfurt@vkt-gmbh.de
<http://www.vkt-gmbh.de>





Inhaltsverzeichnis		Seite
	Bildverzeichnis	V
	Tabellenverzeichnis	VI
	Abkürzungsverzeichnis	VII
1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung	1
2	Vorgehensweise	2
3	Grundlagenermittlung	2
4	Bestandsanalysen	3
4.1	Einführung	3
4.2	Stand der Umsetzung des aktuell gültigen Nahverkehrsplans	3
4.2.1	Einführung	3
4.2.2	Rahmenpläne	3
4.2.3	Räumliche Erschließung	3
4.2.4	Bedienungszeitraum	4
4.2.5	Haltestellen, Verknüpfungspunkte, Fahrzeuge	4
4.2.6	Anregungen durch die Kommunen	4
4.2.7	Weitere Maßnahmen	4
4.3	Strukturdaten	4
4.3.1	Einführung	4
4.3.2	Nutzungsstruktur	4
4.3.3	Raumstruktur und Zentralitäten	5
4.3.4	Bevölkerungsentwicklung	6
4.3.5	Beschäftigte	9
4.3.6	Motorisierung	11
4.4	SPNV / ÖPNV-Angebot	12
4.4.1	Einführung	12



4.4.2	Bedienungsebene 1	12
4.4.3	Bedienungsebene 2	14
4.4.4	Bedienungsebene 3	14
4.4.5	Strecken- und Liniennetz	15
4.4.6	Räumliche Erschließung	15
4.4.7	Funktion	16
4.5	Fahrzeugeinsatz	16
4.6	Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte	17
4.7	Fahrleistung	19
4.8	Fahrgastnachfrage	21
4.9	Fahrgelderlöse	24
4.10	Schülerverkehr	25
4.10.1	Einführung	25
4.10.2	Schulstandorte	26
4.10.3	Beförderungsbedingungen	27
4.10.4	Nachfrage im Schülerverkehr	27
4.11	Information, Service und Tarife	28
5	Anforderungsprofil und Mängelanalyse	29
6	Verkehrsnachfrage	30
6.1	Einführung	30
6.2	Angebots-Elastizität	30
6.3	ÖV-Marktpotentiale	31
6.4	Erschließungsgleichwerte	32
7	Szenarien	33
7.1	Einführung	33
7.2	Trendszenario	34



7.3	Optimierungsszenario 1	34
7.4	Optimierungsszenario 2	35
7.5	Ermittlung der Kosten und Fahrgelderlöse	36
7.5.1	Kosten	36
7.5.2	Fahrgelderlöse	37
7.5.3	Kosten/Erlöse-Vergleich der Szenarien	37
7.6	Empfehlung bzgl. der Szenarienbetrachtung	37
8	Angebotskonzeption	39
8.1	Umstellung Spät- und Wochenendverkehr auf AST-Betrieb	39
8.1.1	Vorgehen	39
8.1.2	Empfehlungen	39
8.1.3	Einsparungen	43
8.2	Parallelverkehr	43
8.2.1	Einführung	43
8.2.2	Achse Königstein – Sulzbach (MTZ) – Frankfurt-Höchst	44
8.2.3	Achse Eschborn – Bad Soden a.T. – Hofheim am Taunus	47
8.3	Bauleitpläne sowie Anregungen und Prüfaufträge der Kommunen	51
8.3.1	Bad Soden a.T.	52
8.3.2	Eppstein	53
8.3.3	Flörsheim a.M.	54
8.3.4	Hattersheim a.M.	56
8.3.5	Hochheim a.M.	58
8.3.6	Hofheim a.T.	58
8.3.7	Kelkheim a.T.	61
8.3.8	Liederbach a.T.	62
8.3.9	Schwalbach a.T.	63
8.4	ÖV-Beschleunigung	63



8.5	Anfrage aus Flörsheim a.M. (Dolmuş)	64
8.6	Infrastrukturplanung (Haltestellen)	64
8.7	Fahrzeuge	65
8.8	Linienbündel	65
9	Fazit	65
10	Beteiligungsverfahren Träger öffentlicher Belange	67

Anhang

Abbildungen

Bildverzeichnis

Bild 4-1:	Bevölkerungsentwicklung im Main-Taunus-Kreis für den Zeitraum 1995 – 2010	7
Bild 4-2:	Demographische Entwicklung im Main-Taunus-Kreis 1995 – 2010	8
Bild 4-3:	Beschäftigtenentwicklung im Main-Taunus-Kreis für den Zeitraum 1995 – 2010	10
Bild 4-4:	Linienverlauf auf der Linie 828 im Vergleich 2004 – 2010	22
Bild 4-5:	Fahrgelderlöse/ Jahr 2010 nach Fahrscheinart	25
Bild 6-1:	ÖV-Marktanteile als Funktion der Bedienungshäufigkeit/Takt	31
Bild 6-2:	Modal-Split im Planungsverband	32
Bild 8-1:	Linienwegverlauf der Buslinien 804 und 263 mit der Linienwegänderung	45
Bild 8-2:	Linienwegverlauf der Buslinien 812 und 263 mit Linienwegänderung	49
Bild 8-3:	Skizze Anbindung Baugebiet „Hollergewann“ in Eppstein Niederjosbach	54
Bild 8-4:	Skizze Anbindung Gewerbegebiet „Steinmühlenweg“ in Wicker	55
Bild 8-5:	Skizze Anbindung Gewerbegebiet Industriestraße in Weilbach	56
Bild 8-6:	Skizze ÖV-Anbindung Bauvorhaben Hattersheim a.M.	57
Bild 8-7:	Skizze Anbindung Bauvorhaben Hoheim a.T. - „Vorderheide II“ und „Langgewann II“	59
Bild 8-8:	Skizze Anbindung Bauvorhaben Hofheim a.T. – Neubau Sporthalle Brühlwiese	60
Bild 8-9:	Skizze Anbindung Bauvorhaben Hoheim a.T. - Baufläche „Querspange“ in Diedenbergen	61
Bild 8-10:	Übergangssituation Buslinien 812 – 804 in Niederhofheim	62
Bild 8-11:	Skizze Anbindung Siedlungsgebiet in Liederbach	63



Tabellenverzeichnis

Tabelle 4-1:	Bevölkerungsentwicklung im Main-Taunus-Kreis für den Zeitraum 1995 – 2010	6
Tabelle 4-2:	Beschäftigtenentwicklung im Main-Taunus-Kreis für den Zeitraum 1995 – 2010	9
Tabelle 4-3:	Zuwachs an Flächen für gewerbliche Nutzung in [ha] gemäß RegFNP – auszugsweise Wiedergabe	11
Tabelle 4-4:	Entwicklung der Motorisierung	11
Tabelle 4-5:	Buslinien im Main-Taunus-Kreis, die nicht in Regie der MTV liegen (Stand Fahrplan 2012)	13
Tabelle 4-6:	Lokale Buslinien in Regie der MTV (Stand Fahrplan 2012)	14
Tabelle 4-7:	Bedarfsorientierte Angebote mit Anruf-Sammel-Taxen (AST) sowie die Nachtbuslinien im Main-Taunus-Kreis (Stand Fahrplan 2012)	15
Tabelle 4-8:	Fahrzeugeinsatz MTV-Buslinien werktags (Mo-Fr) (Stand Feb. 2013)	17
Tabelle 4-9:	Verknüpfungspunkte der MTV-Buslinien	18
Tabelle 4-10:	Fahrleistung auf den Buslinien in Regie der MTV 2011/2012	19
Tabelle 4-11:	Fahrleistung auf weiteren Buslinien im MTK (Regie nicht MTV)	20
Tabelle 4-12:	Beförderungsfälle auf den Linien der MTV im Jahre 2004 und 2010 [Beförderungsfälle/Tag]	21
Tabelle 4-13:	Linienbeförderungsfälle im Main-Taunus-Kreis auf S- und Regionalbahnen sowie auf Buslinien, die nicht in Regie der MTV liegen	23
Tabelle 4-14:	Zugeschiedene Fahrgelderlöse auf den Linien im Main-Taunus-Kreis	24
Tabelle 4-15:	Zeitkartenangebote im Vergleich 2005 – 2012	28
Tabelle 7-1:	Bedienungsstandard – Trendszenario	34
Tabelle 7-2:	Bedienungsstandard - Optimierungsszenario 1	35
Tabelle 7-3:	Bedienungsstandard - Optimierungsszenario 2	36
Tabelle 8-1:	Betriebszeiten der Buslinien 804 und 263 in Kelkheim-Hornau und Kelkheim-Fischbach	46
Tabelle 8-2:	Einsparungspotentiale nach Szenarien für die Linie 804	47
Tabelle 8-3:	Einsparungspotentiale nach Szenarien für die Linie 812	51



Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike+Ride
HÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
MTV	Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
NWkm	Nutzwagenkilometer
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park+Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RegFNP	Regionaler Flächennutzungsplan
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan



1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Der Main-Taunus-Kreis nimmt gemäß § 5 des „Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“¹ (ÖPNVG) als Aufgabenträger die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als Selbstverwaltungsaufgabe wahr. Zu seinen Aufgaben gehört es eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des betreffenden Nahverkehrsplanes nach § 14 ÖPNVG sicherzustellen. Der Main-Taunus-Kreis ist zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hat der Main-Taunus-Kreis nach § 7 Abs. 2 ÖPNVG die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (MTV) als Nahverkehrsorganisation eingerichtet und seine Zuständigkeit nach § 5 Abs. 4 ÖPNVG durch Beleihung vom 10. Juli 2003 auf diese übertragen.

Zu den originären Aufgaben der MTV gehört nach § 14 ÖPNVG auch die Erstellung eines Nahverkehrsplans (NVP), der die zukünftige Entwicklung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) des Main-Taunus-Kreises aufzeigt. Spätestens nach Ablauf von fünf Jahren ist der NVP fortzuschreiben. Deshalb plant die MTV die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Main-Taunus-Kreis für die Periode 2013 – 2017.

Im Nahverkehrsplan sollen die Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs festgelegt werden. Er muss den Zielen und Anforderungen der Raumordnung, der Landesplanung, der Stadtentwicklung, des Umweltschutzes sowie der Wirtschaftlichkeit und den geltenden Gesetzen genügen und die Vorgaben aus der Fortschreibung Regionaler Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes sowie benachbarter Aufgabenträger berücksichtigen. Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans verfolgt das Ziel, eine Netz- und Angebotskonzeption gemäß der zukünftigen Nachfrage zu entwickeln. Hierfür ist ein Anforderungsprofil als Grundlage zu erarbeiten.

Zur Vorbereitung auf die Ausschreibungsverfahren und den Wettbewerb in den kommenden Jahren gilt es sowohl die Angebotskonzeption als auch das Anforderungsprofil, insbesondere zu den Fahrzeugstandards, im Nahverkehrsplan detailliert zu beschreiben, graphisch darzustellen und zu begründen.

Der Nahverkehrsplan hat nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung zu berücksichtigen, um die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs barrierefrei zu ermöglichen. Im Nahverkehrsplan sollen Aussagen über den zeitlichen Ablauf der erforderlichen Maßnahmen getroffen werden.

Ziel ist die Vorlage eines schlanken, ergebnisorientierten und im weiteren Planungsprozess handhabbaren Planwerkes unter Berücksichtigung künftiger Finanzierungsmöglichkeiten, der für das Land Hessen relevanten Richtlinien und Vorschriften sowie vorliegender übergeordneter Planungen mit möglichst breiter Akzeptanz unter den beteiligten fachlichen Akteuren. Deshalb besitzt die fachliche

¹ vom 1. Dez. 2005, zuletzt geändert am 29. Nov. 2012 (GVBl. S. 466)



Begleitung des Abstimmungsprozesses und der Konsensbildung im Rahmen der Fortschreibung des NVP einen hohen Stellenwert.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Main-Taunus-Kreis steht unter der politischen Vorgabe, wirtschaftliche Einsparungen zu erreichen.

Bei der Fortschreibung des NVP ist der Entwicklung eines detaillierten und aufwärtskompatiblen Maßnahmenkonzeptes, den Belangen des Schülerverkehrs, den Anforderungen aus der demografischen Entwicklung sowie den aus der weiteren Liberalisierung des Verkehrsmarktes resultierenden Konsequenzen besonderes Gewicht beizumessen.

2 Vorgehensweise

Aufbauend auf der Grundlagenermittlung erfolgt eine Bestandsanalyse sowie die Prognose der voraussichtlichen Entwicklung der wesentlichen Rahmenbedingungen. Die Analysen des derzeit gültigen NVP werden dabei auf den aktuellen Stand fortgeschrieben. Die Analysen beschränken sich auf das hierfür notwendige Maß.

Gemeinsam mit dem Auftraggeber und den fachlich beteiligten Gremien werden mögliche Entwicklungsszenarien erarbeitet. Hierauf aufbauend werden Anforderungsprofile formuliert, um den Szenarien konkrete Angebots-, Bedienungs- und Qualitätsstandards zuordnen zu können. Die Standards dokumentieren die Zielvorstellungen hinsichtlich der künftigen ÖPNV-Qualität in einzelnen Teilräumen bzw. auf einzelnen Verkehrsachsen.

Die Analyseergebnisse, die Prognose der voraussichtlichen Entwicklung und die abgestimmten Zielvorstellungen zur Entwicklung des ÖPNV bilden die Grundlage für die Bewertung des vorhandenen Angebotes im Rahmen einer Schwachstellen- bzw. Mängelanalyse und darauf aufbauend für die Ableitung von Maßnahmen.

Bei der Erarbeitung des Angebotskonzeptes wird den Bedürfnissen mobilitäts-eingeschränkter Personengruppen, dem Schülerverkehr, dem Berufsverkehr und Wettbewerbselementen sowie der daraus resultierenden größeren Verantwortung des Aufgabenträgers auf Grundlage der gesetzlichen Rahmenbedingungen besondere Bedeutung beigemessen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Main-Taunus-Kreis. Das erweiterte Untersuchungsgebiet berücksichtigt den Verflechtungsraum, der aus kreisgebietsüberschreitenden Nahverkehren resultiert.

3 Grundlagenermittlung

Der erste Arbeitsschritt beinhaltet die Zusammenstellung, Sichtung und Auswertung aller für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) vorhandenen relevanten rechtlichen Grundlagen, Untersuchungen und übergeordneten Planungen einschließlich deren Überprüfung.

Deshalb wurden im Frühsommer 2012 alle Kommunen im Main-Taunus-Kreis angeschrieben und gebeten, ihre Anregungen und Wünsche zu den Planungen im öffentlichen Personennahverkehr in der näheren Zukunft (5 Jahreszeitraum) zu benennen. Gleichzeitig wurden sie gebeten, bestehende Bauleitplanungen mit Angaben



zu Art und Maß der baulichen Nutzung einschließlich des Planungsstands zusammenzustellen.

Anhang 1 enthält hierzu eine entsprechende Zusammenstellung. In der Spalte Bemerkungen wurde dann im weiteren Planungsfortschritt vermerkt, ob und in wieweit die Anregungen und Wünsche bei der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Berücksichtigung finden konnten.

4 Bestandsanalysen

4.1 Einführung

Die Analysen bauen auf dem aktuell gültigen NVP auf und werden auf das inhaltlich notwendige Maß beschränkt. Besonderes Gewicht erhält hierbei die maßgebende Funktion der Linien und die Entwicklung der Fahrgastnachfrage (Grundlage: Ergebnisse aktueller Fahrgasterhebungen). Zusätzlich werden die Schülerzahlen und die Schulstandorte im Untersuchungsgebiet aufgezeigt.

4.2 Stand der Umsetzung des aktuell gültigen Nahverkehrsplans

4.2.1 Einführung

Die im gültigen NVP des MTK zur Umsetzung empfohlenen Planungsmaßnahmen (vgl. **Anhang 2**) werden hinsichtlich ihres Umsetzungsstandes erfasst, und der Stand der Umsetzung wird dokumentiert (Bilanzierung). Für bisher nicht umgesetzte Maßnahmen erfolgt eine Analyse und Bewertung der hierfür vorliegenden Gründe und eine Empfehlung hinsichtlich der weiteren Berücksichtigung im NVP.

Die Maßnahmen lassen sich inhaltlich zusammenfassen, wobei sich die Zusammenfassung an der Gliederung des Nahverkehrsplans orientiert.

4.2.2 Rahmenpläne

Hierzu gehören Aussagen des Bundesverkehrswegeplanes (2003/2015), des Generalverkehrsplans des Umlandverbands Frankfurt (seit April 2011 Regionalverband FrankfurtRheinMain) sowie des regionalen Nahverkehrsplans 2004 – 2009 des RMV (Hofheim 2004) (Stand Sept. 2012).

Von den insgesamt 10 Maßnahmen wurden zwischenzeitlich die Hälfte bereits umgesetzt bzw. befinden sich in der Umsetzung, weitere drei Maßnahmen sollen weiterverfolgt werden (vgl. **Anhang 2**).

4.2.3 Räumliche Erschließung

Die 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Main-Taunus-Kreis enthält insgesamt neun Maßnahmen, die der Verbesserung der räumlichen Erschließung dienen. Diese basieren auf der Grundlage von Erschließungsdefiziten, wie sie sich aus den zugehörigen Analysen ergaben.



Hiervon konnten zwischenzeitlich drei Maßnahmen umgesetzt werden. Eine Maßnahme befindet sich in der Abstimmung. Die übrigen Maßnahmen sind derzeit nicht finanzierbar (vgl. **Anhang 2**).

4.2.4 Bedienungszeitraum

Insgesamt acht Anregungen zur Ausweitung des Bedienungszeitraums an Werktagen wurden von den Kommunen eingebracht. Diese wurden zwischenzeitlich mehrheitlich umgesetzt (vgl. **Anhang 2**).

4.2.5 Haltestellen, Verknüpfungspunkte, Fahrzeuge

Hierunter fallen insgesamt sieben Maßnahmen. Bezogen auf die Haltestellenlage und Haltestellenausstattung sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln ergaben sich fast durchgängig Finanzierungsengpässe.

Die Anregungen zu den Fahrzeugstandards konnten durch die Ausschreibung umgesetzt werden (vgl. **Anhang 2**).

4.2.6 Anregungen durch die Kommunen

Von den Kommunen wurden im Nahverkehrsplan 2005 insgesamt 12 Maßnahmen benannt. Hiervon wurden drei Maßnahmen umgesetzt. Für sechs Maßnahmen ergab die Prüfung, dass eine Umsetzung nicht sinnvoll bzw. nicht finanzierbar ist. Drei weitere Maßnahmen sollen in der Planung verbleiben (vgl. **Anhang 2**).

4.2.7 Weitere Maßnahmen

Diese betrafen die Ausschreibung der Linienbündel, die Qualitätssicherung und die AST-Leitstelle. Auch diese Maßnahmen wurden zwischenzeitlich weitestgehend umgesetzt (vgl. **Anhang 2**).

4.3 Strukturdaten

4.3.1 Einführung

Grundlage für die Bearbeitung der nachfolgenden Arbeitsschritte bildet die detaillierte Erfassung der Raum-, Siedlungs- und Bauleitplanung. Die Bevölkerungsstruktur des Untersuchungsgebietes wird für den Analyse- und den Prognosezustand erfasst. Als Quellen dienen amtliche Statistiken und Planwerke sowie vorhandene Untersuchungen und Gutachten sowie Abfragen bei den Kommunen.

4.3.2 Nutzungsstruktur

Als eine Grundlage für die verkehrliche Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln dient die Zusammenstellung von Standorten mit hoher verkehrlicher Zielattraktivität, wie große Gewerbegebiete, bedeutende Versorgungseinrichtungen, Erholungs- und Freizeiteinrichtungen sowie bedeutende singuläre Verkehrserzeuger wie bspw. Einkaufszentren. **Abbildung 1** enthält eine entsprechende Zusammenstellung.

4.3.3 Raumstruktur und Zentralitäten

Die Raum- und Siedlungsstruktur im Main-Taunus-Kreis zeigt **Abbildung 2**. In dieser Abbildung sind die Gemeinden im Main-Taunus-Kreis mit ihrer Zentralitätsfunktion eingezeichnet. Zusätzlich sind die bestehenden Verkehrsachsen, unterschieden nach Regionalachsen und überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen, wiedergegeben. Grundlage für diese Darstellung bildet der Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010².

Die Ausweisung zentraler Orte dient der „... Bündelung überörtlich bedeutsamer Einrichtungen, von Siedlungs- und Gewerbeflächen sowie von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen“.³

Die Mehrzahl der Kommunen im Main-Taunus-Kreis sind als Mittelzentren ausgewiesen. Dies sind die Kommunen

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

Als Unterzentrum eingestuft ist die Gemeinde Kriftel. Als Kleinzentren im Main-Taunus-Kreis eingestuft sind die Kommunen

- Eppstein,
- Liederbach am Taunus und
- Sulzbach (Taunus).

Entlang der Verkehrsachsen soll sich die Siedlungsentwicklung konzentrieren. Dies ist „... wichtige Voraussetzung einerseits für eine verstärkte Abwicklung des Verkehrsaufkommens auf der Schiene, andererseits für eine langfristig gesicherte Bedienung im öffentlichen Verkehr“.⁴

Durch den Süden des Main-Taunus-Kreises, wie **Abbildung 2** zu entnehmen ist, führen die beiden Regionalachsen

- Frankfurt a.M. – Wiesbaden – Rüdeshheim – (Koblenz) und
- Frankfurt a.M. – Idstein – (Limburg).

² „Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010“; Hrsg.: Regionalversammlung Südhessen, Regierungspräsidium Darmstadt, Darmstadt, 2011

³ „Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010“; Hrsg.: Regionalversammlung Südhessen, Regierungspräsidium Darmstadt, Darmstadt, 2011

⁴ „Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010“; Hrsg.: Regionalversammlung Südhessen, Regierungspräsidium Darmstadt, Darmstadt, 2011



Als überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen sind ausgewiesen die Achsen

- Frankfurt a.M. – Königstein,
- Frankfurt a.M. – Bad Soden a.T. und
- Frankfurt a.M. – Kronberg.

Entlang der Verkehrsachsen soll die Verkehrsinfrastruktur insbesondere im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr auf der Schiene erhalten und weiterentwickelt werden⁵.

Alle Verkehrsachsen im Main-Taunus-Kreis werden gegenwärtig im Nah- und Regionalverkehr auf der Schiene erschlossen.

4.3.4 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung im Main-Taunus-Kreis für den Zeitraum 1995 – 2010 gibt **Tabelle 4-1** wieder. Demnach hat die Bevölkerung in dem Beurteilungszeitraum um 6,5% zugenommen. Die auffälligste prozentuale Zunahme weisen mit jeweils knapp 15% die Kommunen Flörsheim und Liederbach auf.

Kommune	Einwohner				
	31.12.1995	31.12.2002	31.12.2010	Veränderung 1995-2010	Veränderung 2002-2010
Hofheim am Taunus	36.245	37.924	38.253	5,5%	0,9%
Kelkheim (Taunus)	26.494	26.863	27.883	5,2%	3,8%
Hattersheim am Main	24.568	25.093	25.680	4,5%	2,3%
Bad Soden am Taunus	20.022	20.977	21.644	8,1%	3,2%
Eschborn	18.836	20.153	20.811	10,5%	3,3%
Flörsheim am Main	17.739	19.612	20.338	14,7%	3,7%
Hochheim am Main	16.031	17.219	16.893	5,4%	-1,9%
Schwalbach am Taunus	14.359	14.153	14.695	2,3%	3,8%
Eppstein	12.848	13.557	13.283	3,4%	-2,0%
Kriftel	10.561	10.613	10.722	1,5%	1,0%
Liederbach am Taunus	7.615	8.460	8.732	14,7%	3,2%
Sulzbach (Taunus)	8.117	8.268	8.464	4,3%	2,4%
Summe MTK	213.435	222.892	227.398	6,5%	2,0%

Quelle: Hessische Gemeindestatistik

Tabelle 4-1: Bevölkerungsentwicklung im Main-Taunus-Kreis für den Zeitraum 1995 – 2010

Bild 4-1 veranschaulicht diese Entwicklung.

⁵ „Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010“; Hrsg.: Regionalversammlung Südhessen, Regierungspräsidium Darmstadt, Darmstadt, 2011

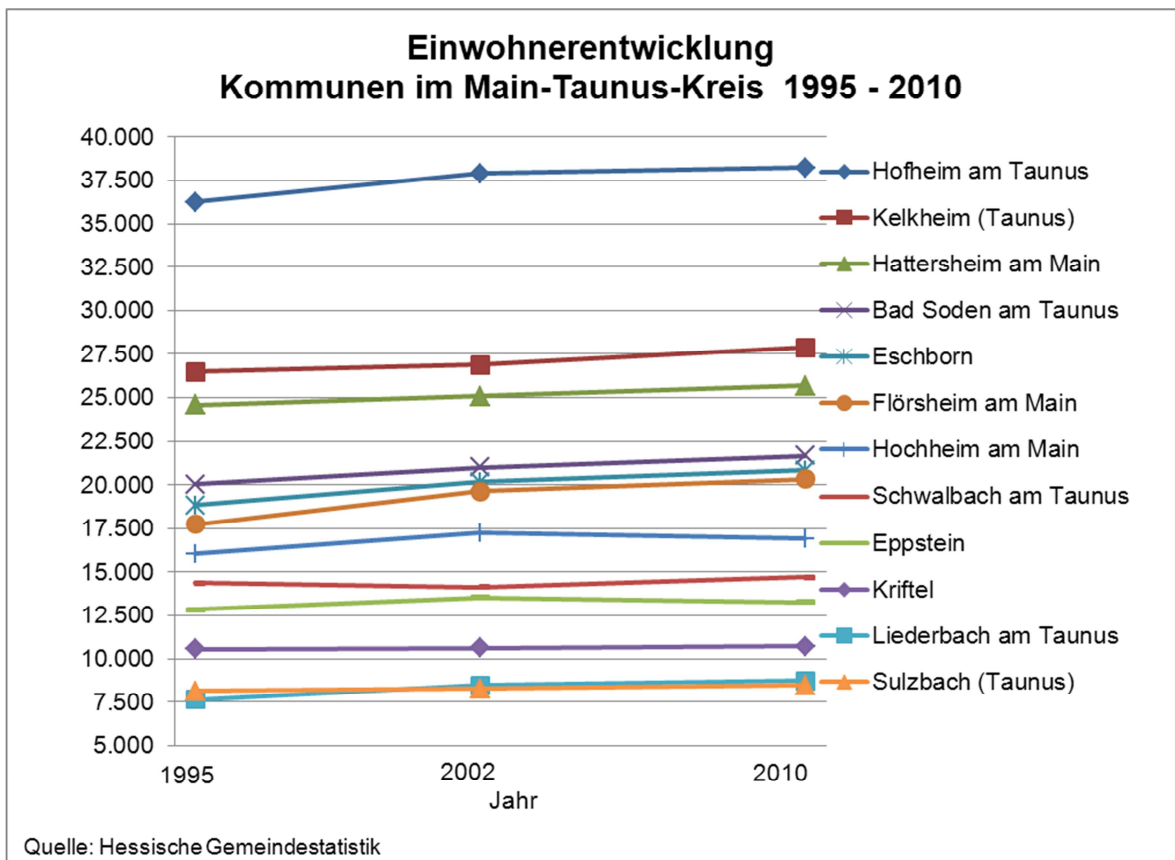


Bild 4-1: Bevölkerungsentwicklung im Main-Taunus-Kreis für den Zeitraum 1995 – 2010

Die höchste Einwohnerzahl im Main-Taunus-Kreis hat die Stadt Hofheim a.T. mit knapp 40.000 Einwohnern. Die beiden Gemeinden Sulzbach (Ts.) und Liederbach a.T. sind diesbezüglich die beiden kleinsten Kommunen im Kreis.

Entsprechend der „Bevölkerungsvorausschätzung für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte bis 2050“ der Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft Hessen mbH⁶ ist für den Main-Taunus-Kreis bis zum Jahr 2020 ein Bevölkerungszuwachs auf rd. 234 Tsd. Einwohner projiziert, was einem Zuwachs von rd. 3% entspricht.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch für den Main-Taunus-Kreis die Entwicklung der Bevölkerung unterschieden nach Altersklassen entsprechend der hessischen Gemeindestatistik, die sog. demographische Entwicklung, siehe **Bild 4-2**. Hervorzuheben ist dabei einmal die Entwicklung bei den über 65-Jährigen, die in dem Betrachtungszeitraum deutlich ansteigt. Im Gegenzug ist die Altersgruppe der 15- bis 65-Jährigen rückläufig. Für die Planungen im öffentlichen Personennahverkehr bedeutet

⁶ „Bevölkerungsvorausschätzung für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte bis 2050“, Hrsg.: Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft Hessen mbH (FEH), FEH-Report Nr. 672, Wiesbaden 2004

diese Entwicklung, dass der Barrierefreiheit im Zugang/Abgang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln eine steigende Bedeutung zukommt.⁷

Eine entsprechend tabellarische Zusammenstellung enthält **Anhang 3**. Hierbei wird zusätzlich unterschieden nach den Kommunen des Kreises.

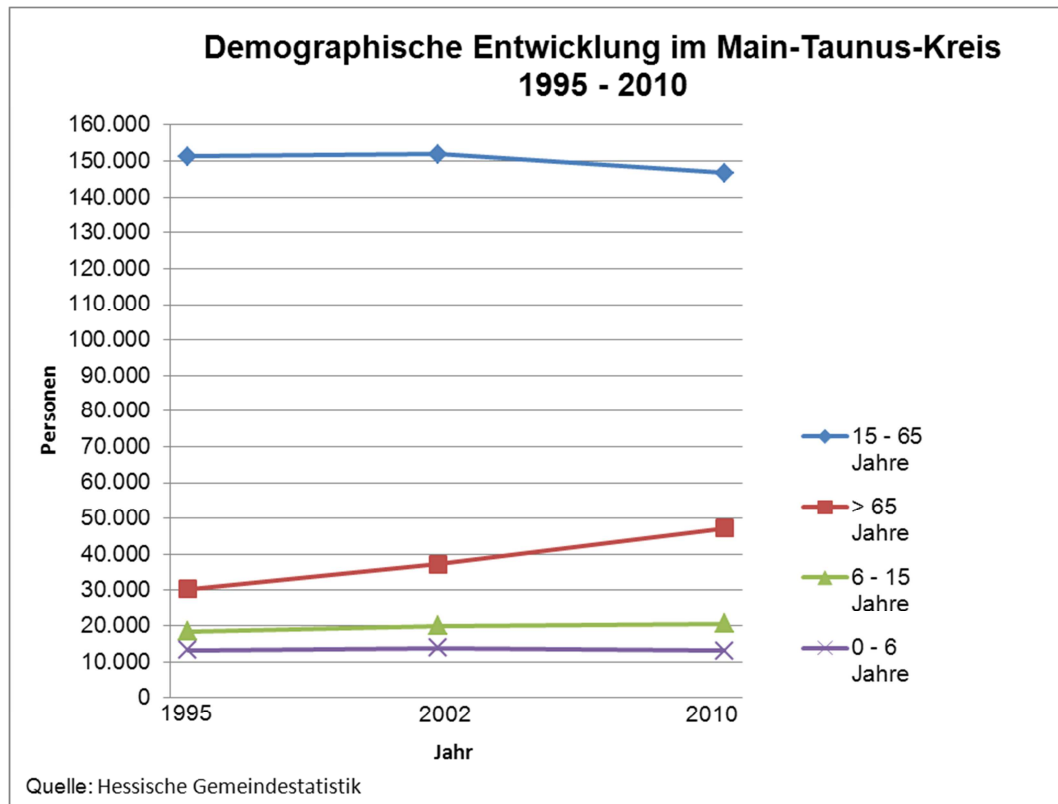


Bild 4-2: Demographische Entwicklung im Main-Taunus-Kreis 1995 – 2010

⁷ In diesem Zusammenhang weist der Kreisbehindertenbeirat auch auf die Anzahl von rd. 25.000 Menschen im Kreisgebiet mit Behinderungen hin (Personen mit Schwerbehindertenausweis vom Versorgungsamt, GdB zwischen 10 und 100%)

4.3.5 Beschäftigte

In gleicher Weise wird die Beschäftigtenentwicklung im Main-Taunus-Kreis aufbereitet. **Tabelle 4-2** enthält die Beschäftigtenentwicklung für den Main-Taunus-Kreis im Zeitraum 1995–2010. In dem benannten Zeitraum hat die Zahl der Beschäftigten um knapp 20% zugenommen. Den prozentual auffälligsten Zuwachs haben mit über 50% Zuwachs die beiden Kommunen Schwalbach am Taunus und Eschborn. Den auffälligsten Rückgang verzeichnen mit jeweils rd. 15% die beiden Kommunen Sulzbach (Taunus) und Kriftel.

Kommune	Beschäftigte am Arbeitsort			Veränderung 1995-2010
	30.06.1995	30.06.2002	30.06.2010	
Eschborn	19.187	28.133	30.013	56,4%
Hofheim am Taunus	11.461	11.954	11.781	2,8%
Schwalbach am Taunus	5.287	7.897	8.758	65,7%
Bad Soden am Taunus	4.730	5.855	4.839	2,3%
Sulzbach (Taunus)	5.548	6.247	4.688	-15,5%
Kelkheim (Taunus)	4.605	4.861	4.406	-4,3%
Hattersheim am Main	4.401	3.908	4.281	-2,7%
Flörsheim am Main	3.573	3.761	3.638	1,8%
Hochheim am Main	3.615	4.053	3.573	-1,2%
Kriftel	3.079	3.193	2.633	-14,5%
Eppstein	1.913	2.034	2.089	9,2%
Liederbach am Taunus	1.674	1.820	1.561	-6,8%
Summe MTK	69.073	83.716	82.260	19,1%

Quelle: Hessische Gemeindestatistik

Tabelle 4-2: Beschäftigtenentwicklung im Main-Taunus-Kreis für den Zeitraum 1995 – 2010

Die grafische Aufbereitung der Beschäftigtenentwicklung zeigt **Bild 4-3**. Betrachtet man die absolute Zahl der Beschäftigten, dann tritt die Beschäftigtenzahl in Eschborn deutlich hervor. Dort waren am Stichtag, dem 30.06.2010, rd. 30.000 Menschen beschäftigt.

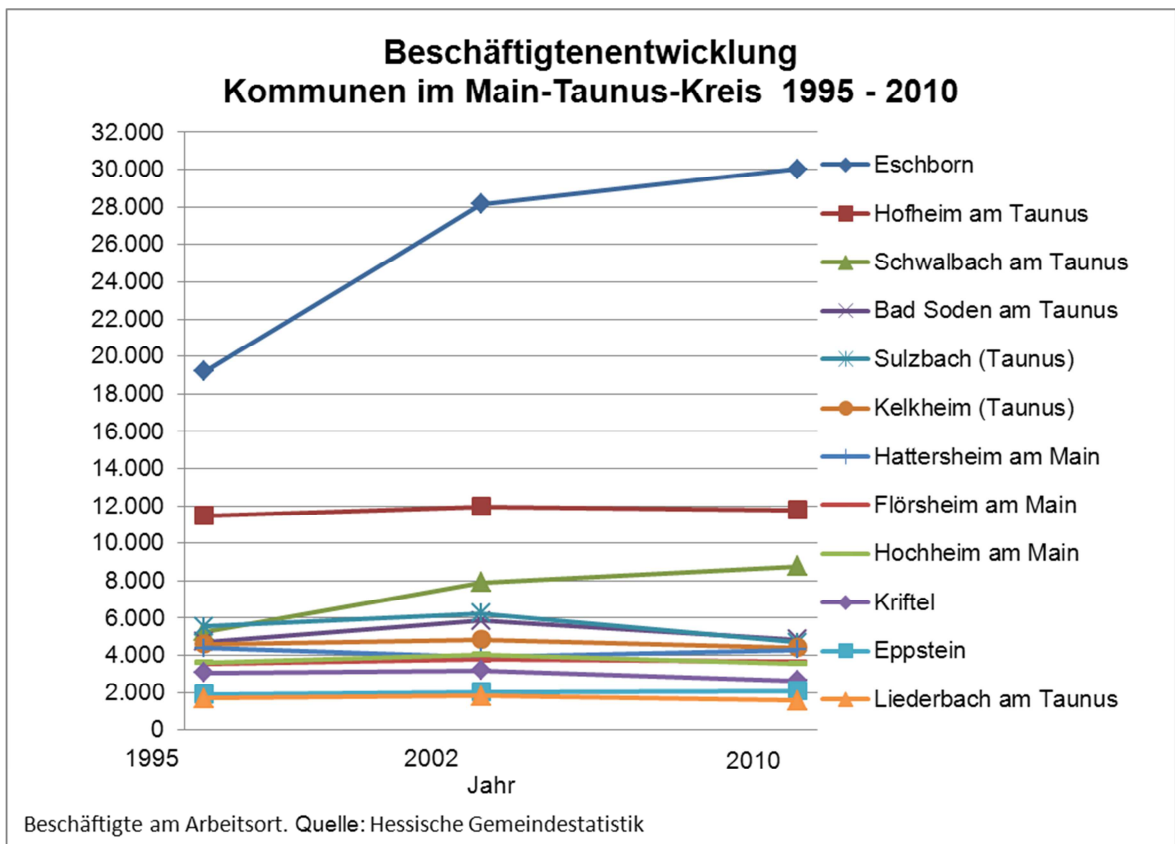


Bild 4-3: Beschäftigtenentwicklung im Main-Taunus-Kreis für den Zeitraum 1995 – 2010

Der Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 weist für den Main-Taunus-Kreis bis zum Jahre 2020 weitere Flächen für gewerbliche Nutzung aus. Insgesamt ist ein Zuwachs von knapp 190 ha vorgesehen, siehe **Tabelle 4-3**. Diese Fläche setzt sich zu 100% aus gewerblichen Bauflächen zusammen und zu 50% fließen gemischte Bauflächen in diese Flächenbilanz ein.



Städte und Gemeinden	RegFNP Fläche G+M* (Anteil) [ha]
Main-Taunus-Kreis	188
Bad Soden am Taunus	6
Eppstein	6
Eschborn	15
Flörsheim am Main	24
Hattersheim am Main	21
Hochheim am Main	23
Hofheim am Taunus	39
Kelkheim (Taunus)	14
Kriftel	11
Liederbach am Taunus	9
Schwalbach am Taunus	6
Sulzbach (Taunus)	14

* Gewerbliche und gemischte Bauflächen

Tabelle 4-3: Zuwachs an Flächen für gewerbliche Nutzung in [ha] gemäß RegFNP⁸ – auszugsweise Wiedergabe

Wie **Tabelle 4-3** zeigt, ist der größte Flächenzuwachs der Stadt Hofheim am Taunus zugeordnet, gefolgt von Flörsheim am Main, Hattersheim am Main und Hochheim am Main.

4.3.6 Motorisierung

Die folgende **Tabelle 4-4** zeigt die Entwicklung der Motorisierung im Main-Taunus-Kreis zwischen den Jahren 2002 und 2010, ausgedrückt in Zahlen für Kfz-Bestand, Kfz-Dichte sowie Pkw-Dichte (pro 1.000 Einwohner). Als Vergleichszahlen sind die Werte für das Land Hessen insgesamt und unterschieden nach kreisfreien Städten und Landkreisen angegeben.

Gebiet	Kfz insgesamt			Kfz auf 1.000 Einwohner			Pkw auf 1.000 Einwohner			
	Jahr	2002	2010	Veränderung	2002	2010	Veränderung	2002	2010	Veränderung
Main-Taunus-Kreis		164.562	183.687	11,6%	745	810	8,7%	656	708	7,9%
Land Hessen		4.161.427	3.905.719	-6,1%	685	644	-6,0%	576	541	-6,1%
davon kreisfreie Städte		832.251	716.480	-13,9%	609	510	-16,3%	530	446	-15,8%
davon Landkreise		3.329.176	3.189.239	-4,2%	707	684	-3,3%	589	569	-3,4%

Tabelle 4-4: Entwicklung der Motorisierung

⁸ „Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010“; Hrsg.: Regionalversammlung Südhessen, Regierungspräsidium Darmstadt, Darmstadt, 2011



Wie aus **Tabelle 4-4** ersichtlich, ist sowohl der Kfz-Besitz in absoluter Zahl als auch die Kfz- und Pkw-Dichte im Main-Taunus-Kreis entgegen dem hessischen Trend noch deutlich angestiegen.

4.4 SPNV / ÖPNV-Angebot

4.4.1 Einführung

Das derzeitige ÖPNV-Angebot wird getrennt für den Werktags- und den Wochenendverkehr sowie für die Ferienzeit aufgenommen, dargestellt und bilanziert. Es werden folgende drei Bedienungsebenen unterschieden:

- **Bedienungsebene 1:** regionalbedeutsame Verbindungen als Rückgrat des ÖPNV-Systems wie SPNV und regionale Buslinien
- **Bedienungsebene 2:** lokale Buslinien einschließlich Stadtverkehre
- **Bedienungsebene 3:** bedarfsorientierte Betriebsformen und Nachtbusverkehre

4.4.2 Bedienungsebene 1

Der Bedienungsebene 1 sind die Fahrten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie die Buslinien im Regionalverkehr zuzuordnen.

Im SPNV wird der Main-Taunus-Kreis von den S-Bahnlinien S1, S2, S3 und S4 erschlossen. Diesen Linien kommt insbesondere eine wesentliche Bedeutung auch bei der Erschließung von großen Gewerbegebieten im Main-Taunus-Kreis zu.

Zusätzlich verkehrt im Main-Taunus-Kreis die Königsteiner Bahn (RB 12) im Schienen-Regionalverkehr, gefahren von der HLB. Im Spätverkehr verbindet diese Linie den Frankfurter Hauptbahnhof (bzw. die Buslinie 804 ab Frankfurt a.M.-Höchst) mit Sulzbach (Main-Taunus-Zentrum) und Kelkheim. Betreiber ist für dieses Angebot ebenfalls die HLB.

Des Weiteren verbindet im SPNV die Linie 13 die Stadt Bad Soden a.T. mit Frankfurt a.M.-Höchst. Auch dieser Verkehr wird von der HLB gefahren. Zudem verkehrt im Kreisgebiet die RB 20 der DB Regio AG (Frankfurt a.M. Hbf. nach Limburg über Frankfurt-Höchst, Farbwerke, Hofheim a.T.).

Insgesamt 18 Buslinien, die nicht in der Regie der MTV liegen, erschließen den Main-Taunus-Kreis und verbinden das Kreisgebiet mit dem Umland (siehe **Tabelle 4-5**).



Nr.	Linie	Regie
1	Rüsselsheim Bahnhof - Flörsheim Bahnhof	GG
15D	Wiesbaden - Erbenheim - Nordenstadt über Wallau nach Delkenheim	WI
20	Wiesbaden - Naurod - Bremthal - Niederjosbach	WI
21	Wiesbaden - Medenbach/Wildsachsen	WI
26	Wiesbaden - Medenbach - Wildsachsen - Bremthal	WI
43	Wiesbaden - Nordenstadt - Wallau - Breckenheim	WI
46	Wiesbaden - Nordenstadt - Wallau - Massenheim - Hochheim	WI
48	Wiesbaden - Nordenstadt - Wallau - Delkenheim - Hochheim	WI
56	Eschborn Südbahnhof - Ffm. Heinrich-Hopf-Straße	FFM
58	Eschborn West - Ffm. Sossenheim - Höchst - Ffm. Terminal 1	FFM
68	Klein Winternheim - Mainz Hauptbahnhof - Hochheim	MZ
81	(Grävenwiesb. -) Weilrod - Waldems - Glash. - Kelkh. Ruppertshain - Königstein	VHT
252	Oberursel - Eschborn - Frankfurt-Rödelheim	RMV
253	Königstein Stadtmitte - Bad Soden - Sulzbach - Höchst Bahnhof	RMV
262	Wiesbaden Platz d. Dt. Einheit - Wallau - Hofheim Bahnhof	RMV
263	Hofheim Bahnhof - Kelkheim - Königstein Stadtmitte	RMV
805	Königstein Stadtmitte - Eppstein	RMV
827	Bischofsheim - Hochheim	GG

Tabelle 4-5: Buslinien im Main-Taunus-Kreis, die nicht in Regie der MTV liegen (Stand Fahrplan 2012)

4.4.3 Bedienungsebene 2

Die Bedienungsebene 2 umfasst die lokalen Angebote im Linienverkehr, also die Buslinien in der Regie der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) als Aufgabenträger einschließlich bestehender Stadtverkehre im Main-Taunus-Kreis.

Eine entsprechende Zusammenstellung in der Übersicht enthält **Tabelle 4-6**.

Nr.	Linie	Regie
401	Stadtbus Hofheim: Hofheim Bf. - Finanzamt - Krankenhaus - Bahnhof	MTV
402	Stadtbus Hofheim: Hofheim Bf. - Marxheim Bürgerzentrum - Bahnhof	MTV
403	Stadtbus Hofheim: Wildsachsen - Langenhain - Hofheim Bahnhof	MTV
405	Stadtbus Hofheim: Hofheim Bf. - Marxheim Landratsamt - Bahnhof	MTV
406	Stadtbus Hofheim: Wildsachsen - Wallau - Hofheim - Kriftel	MTV
803	Königstein Stadtmitte - Sulzbach MTZ über Altenhain und Neuenhain	MTV
804	Königstein Stadtmitte - Industriep. Höchst über Kelkheim u. MTZ	MTV
809	Hochheim Bahnhof - Flörsheim - Hofheim Bahnhof	MTV
810	Hofheim Bahnhof - Schwalbach/Limes Bahnhof über Kriftel und Eschborn	MTV
810A	Ergänzung Bad Soden - Eschborn Heinrich-von-Kleist-Schule	MTV
811	Königstein - Schwalbach über Bad Soden und Sulzbach	MTV
812	Hofheim Bahnhof - Schwalbach Am Kronberger Hang - Niederhöchstadt	MTV
813	Eschborn Bf. Süd - Gewerbegebiet Süd - Eschborn Bf. Süd	MTV
814	Oberliederbach Höchster Straße - Sulzbach MTZ	MTV
815	Eppstein - Eppenhain/Königstein über Fischbach/Ruppertshain	MTV
816	Bremthal/Niederjosbach/Ehlhalten - Vockenh. Schulzentrum ab 22.08.2011	MTV
817	Diedenbergen - Wallau - Massenheim - Wicker - Flörsheim Schulzentrum	MTV
819	Stadtverkehr Flörsheim: Flörsheim - Wicker - Weilbach	MTV
826	Stadtverkehr Hochheim: Bf. - Berliner Platz - Eltviller Str. - Berliner Platz - Bf.	MTV
828	Bad Soden Bahnhof - Musikerviertel - M.-Bartholdy-Schule - Bad Soden Bahnhof	MTV
831	Hattersheim Bf. Süd - H.-Böll-Schule über Südring - Frankfurter Straße	MTV
832	Hattersheim Bf. Süd - H.-Böll-Schule/Dürerstraße - Goethestraße	MTV
833	Okriftel Mühlgraben - Hattersheim Bahnhof Südseite	MTV
834	Eddersheim Bahnhof - Hofheim Bahnhof über Okriftel und Hattersheim	MTV

Tabelle 4-6: Lokale Buslinien in Regie der MTV (Stand Fahrplan 2012)

4.4.4 Bedienungsebene 3

Der Bedienungsebene 3 sind die bedarfsorientierten Angebote mit Anruf-Sammel-Taxen zuzuordnen. Zusätzlich werden hier die Nachtbuslinien aufgeführt. Auch hier ist wieder aufgeführt, in wessen Regie diese Verkehre fahren.

Eine entsprechende Zusammenstellung in der Übersicht enthält **Tabelle 4-7**.



Nr.	Linie	Regie
AST 20	AST Naurod - Eppstein Bremthal - Eppstein Niederjosbach	WI
AST 46	AST Wallau - Massenheim - Hochheim/Wicker	WI
AST 818	AST Flörsheim - Falkenberg	MTV
AST 825	AST Eschborn	MTV
AST 835	AST Hattersheim - Hofheim - Kriftel	MTV
AST 836	AST Hattersheim	MTV
AST 837	AST Sindlingen - Hattersheim	MTV
AST	AST Hofheim	MTV
N2	Wiesbaden - Erbenheim - Nordenstadt - Wallau - Delkenheim	WI
n11	Konstablerwache - Rödelheim - Schwalbach	FFM
n82	Konstablerwache - Allenring - Höchst - Hattersheim - Kriftel - Hofheim	RMV
n83	Konstablerwache - Hauptbahnhof - Sulzbach - Bad Soden - Kelkheim - Eppstein	RMV

Tabelle 4-7: Bedarfsorientierte Angebote mit Anruf-Sammel-Taxen (AST) sowie die Nachtbuslinien im Main-Taunus-Kreis (Stand Fahrplan 2012)

Der Bedienungszeitraum auf den Linien im Lokalverkehr und AST ist in **Anhang 4** graphisch aufbereitet wiedergegeben. Die Aufbereitung zeigt anschaulich, dass die AST-Angebote den Linienverkehr räumlich und zeitlich in unterschiedlichem Umfang ergänzen.

Diesem Bild kann auch entnommen werden, dass die AST überwiegend zu Zeiten mit geringer Verkehrsnachfrage verkehren, das sind die werktäglichen Abendstunden, vor allem aber die Samstagnachmittage sowie sonntags.

4.4.5 Strecken- und Liniennetz

Das Strecken- und Liniennetz der Fahrplanperiode 2011/2012 zeigt **Abbildung 3** im Überblick. Ergänzend gibt **Abbildung 4** das aktuelle Angebot mit Anruf- und Anschluss-Sammel-Taxen wieder.

4.4.6 Räumliche Erschließung

Abbildung 5 zeigt zusätzlich die räumliche Erschließung des Main-Taunus-Kreises mit Bus und Bahn. Als Grundlage für diese Darstellung dienen die Lage der Haltestellen/Bahnhöfe sowie der jeweils zugehörige fußläufige Einzugsbereich in Metern (Luftlinie). Folgende Radien liegen hierfür zugrunde:

- Bus: 300 m,
- Bahn: 1.000 m.

Diese Werte wurden aus der 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Main-Taunus-Kreis übernommen. Die Werte korrespondieren gleichzeitig mit den Empfehlungen zum Bedienungsstandard im ÖPNV des Verbandes Deutscher

Verkehrsunternehmen (VDV)⁹. **Abbildung 5** ist zu entnehmen, dass der Siedlungsraum im Main-Taunus-Kreis weitestgehend von Bus und Bahn räumlich erschlossen ist.

4.4.7 Funktion

Vor dem Hintergrund Kosteneinsparungen zu erzielen, ist es notwendig, das bestehende Angebot (fahrten- und linienbezogen) hinsichtlich der maßgebenden Funktion zu analysieren. Folgende Funktionen werden dabei unterschieden:

- Verbindungsfunktion,
- Erschließungsfunktion,
- Schülerverkehr.

Hierzu einige Anmerkungen: Dem Schülerverkehr werden alle Fahrten, die als solche im Fahrplan 2012 gekennzeichnet sind, zugeordnet. Der Erschließungsfunktion werden alle Fahrten zugeordnet, die innerhalb einer Gemeinde verbleiben. Der Verbindungsfunktion werden alle Fahrten zugeordnet die gemeindeverbindend sind.

Analysiert man das bestehende Angebot fahrtenbezogen hinsichtlich der geleisteten Fahrplan-km, ergibt sich folgendes Ergebnis. Insgesamt wurden im lokalen Verkehr entsprechend dem aktuellen Fahrplan jährlich ca. 2,7 Mio. km/Jahr erbracht. Davon sind zuzuordnen:

- Verbindungsfunktion 60%,
- Erschließungsfunktion 25%,
- Schülerverkehr 15%.

Trifft man dieselbe Unterscheidung linienbezogen, ergeben sich Verschiebungen der Art, dass dem Schülerverkehr 245.564 km/Jahr (9,1%) dienen, weitere 706.394 km/Jahr (26,1%) maßgebende Erschließungsfunktion haben und die überwiegende Leistung für den Fahrtzweck Verbindungsfunktion erbracht wird, nämlich 1.754.846 km/Jahr oder auch 65,0%.

Abbildung 6 zeigt das Liniennetz im Main-Taunus-Kreis unterschieden nach der Funktion im Überblick.

4.5 Fahrzeugeinsatz

Die im Streckennetz eingesetzte ÖPNV-Fahrzeugflotte wird in **Tabelle 4-8** aufgeführt. Die Angaben beziehen sich auf den Werktag (Mo-Fr).

Entsprechend der z. Zt. geltenden Ausschreibung werden Regelfahrzeuge bis zu einem maximalen Alter von 7 Jahren, Ersatz- oder Zusatzfahrzeuge bis max. 12 Jahre eingesetzt (Angaben der HLB).

⁹ „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“, VDV Schriften, Heft 4, 6/2001, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln, 2001

Linie	eingesetzte Busse*	Linie	eingesetzte Busse*
401	Midibus	813	Solobus
402	Midibus	814	Midibus/ Solobus
403	Solobus	815	Solobus
405	Midibus	816	Solobus
406	Solobus	817	Gelenkbus
803	Midibus/ Solobus	819	Solobus
804	Midibus/ Solobus/ Gelenkbus	826	Midibus
809	Solobus/ Gelenkbus	828	Minibus
810	Solobus	831	Midibus
810A	Solobus	832	Midibus
811	Solobus/ Gelenkbus	833	Solobus
812	Solobus/ Gelenkbus	834	Solobus/ Gelenkbus

* Angaben der HLB

Tabelle 4-8: Fahrzeugeinsatz MTV-Buslinien werktags (Mo-Fr) (Stand Feb. 2013)

4.6 Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte

Abbildung 7 zeigt die Lage und Kapazität von Park+Ride-Anlagen im Main-Taunus-Kreis entspr. der Park+Ride-Datenbank der ivm-GmbH¹⁰ sowie von Bike+Ride-Anlagen im Main-Taunus-Kreis entspr. einer Zusammenstellung des RMV¹¹.

Die Verknüpfungspunkte mit Anschlusssicherung zwischen den Buslinien bzw. zwischen Bus- und Bahnlinien sind in **Tabelle 4-9** aufgelistet.

¹⁰ Datenbank „Park + Ride in Hessen“ unter <http://www.pundr.hessen.de>; ivm GmbH Frankfurt a.M. und Projektgruppe "Staufreies Hessen 2015" Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden (abgerufen 14.06.13).

¹¹ http://www.rmv.de/de/Fahrgastinfos/Unterwegs_mit/Fahrrad/Fahrradstellplaetze/ (abgerufen 14.06.13).



Linie	Anschlusssicherung*
401	Hofheim Bf. S2 von/nach Frankfurt a.M.
402	Hofheim Bf. S2 von/nach Frankfurt a.M.
403	Hofheim Bf. S2 von/nach Frankfurt a.M.
405	Hofheim Bf. S2 von/nach Frankfurt a.M.
406	-
803	Bad Soden Bf. S3 von/nach Frankfurt a.M.; sternförmiger Anschluss zu den Buslinien 812 und 253
804	Kelkheim Bf. RB12 von/nach Frankfurt a.M. bzw. nach Betriebsschluss der RB12 mit der S-Bahn am Bahnhof Höchst
809	Hochheim Bf. S1, Flörsheim Bf. S1, Hofheim Bf. S2 von/nach Frankfurt a.M.; Flörsheim Stadthalle/Schulzentrum (von Hochheim) und Wicker Weilbachhalle (von Hofheim) Bus 819 nach Wicker
810	Eschborn Bf. S3/S4 von Frankfurt a.M.
810A	-
811	-
812	Hofheim Bf. S2, Bad Soden Bf. S3 und Schwalb. Limesbf. S3 von/nach Frankfurt a.M.; Bad Soden Bf. sternförmiger Anschluss zu den Buslinien 803 und 253
813	Eschborn Südbf. S3/S4 von/nach Frankfurt a.M.
814	Oberliederbach Bf. RB 12 teilweise nach Frankfurt a.M., teilweise Richtung Kelkheim
815	-
816	-
817	-
819	Flörsheim Bf. Nordseite S1 von/nach Frankfurt a.M.; Flörsheim Stadthalle/ Schulzentrum und Wicker Weilbachhalle Bus 809 von Wicker
826	Hochheim Bf. S1 von/nach Frankfurt a.M.
828	-
831	Hattersheim Bf. Süd S1 von/nach Frankfurt a.M.
832	Hattersh. Bf. Süd S1 von/nach Frankfurt a.M.
833	Hattersheim Bf. Süd S1 von/nach Frankfurt a.M.
834	Hattersheim Bf. Süd S1 von/nach Frankfurt a.M.

* Angaben der HLB

Tabelle 4-9: Verknüpfungspunkte der MTV-Buslinien



4.7 Fahrleistung

Die Fahrleistung im Linienverkehr mit Bussen, die in der Regie der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH gefahren werden (Fahrplanperiode 2011/2012), zeigt **Tabelle 4-10**.

Buslinien	Bestandteil Bündel	NWkm "Grundleistung"
		[km/Jahr2011]
810	40.1	357.078,59
812	40.1	290.021,32
813	40.1	
Bündel 40.1		647.099,91
401	40.2, Los 1	51.881,49
402	40.2, Los 1	55.380,00
403	40.2, Los 1	182.250,32
405	40.2, Los 1	44.764,72
406	40.2, Los 1	41.453,75
Los 1 HLB		375.730,29
809	40.2, Los 2	295.680,89
817	40.2, Los 2	13.589,65
819	40.2, Los 2	149.380,82
826	40.2, Los 2	54.113,86
Los 2 HLB	Los 1 + Los 2	512.765,23
831	40.2, Los 1	42.887,41
832	40.2, Los 1	28.276,01
833	40.2, Los 1	108.643,52
834	40.2, Los 1	103.692,62
Los 3 Sippel		283.499,57
Bündel 40.2		1.171.995,08
803	40.neu	227.588,42
804	40.neu	494.055,72
811	40.neu	27.664,13
814	40.neu	74.066,59
815	40.neu	26.243,32
816	40.neu	20.764,00
828	40.neu	15.949,00
Bündel 40.neu		886.331,18
alle Bündel		2.705.426,17

Tabelle 4-10: Fahrleistung auf den Buslinien in Regie der MTV 2011/2012¹²

¹² Angaben durch die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH



Wie **Tabelle 4-10** zu entnehmen ist, wurden in der Fahrplanperiode 2011/2012 in Regie der MTV insgesamt rd. 2,7 Mio Nutzwagenkilometer (NWkm) erbracht.

Tabelle 4-11 zeigt die Fahrleistung im Linienverkehr von Bussen, die nicht in der Regie der MTV gefahren werden, soweit Angaben dazu zur Verfügung gestellt wurden.

Buslinien	Jahres-Nutzwagenkm im MTK [km/Jahr]
15	13.184 ¹⁾
20	84.820 ¹⁾
26	12.237 ¹⁾
43	10.503 ¹⁾
46	84.022 ¹⁾
48	110.480 ¹⁾
56	5.673 ²⁾
58	115.993 ²⁾
N2	1.846 ¹⁾
n11	3.370 ²⁾
Summe	442.127

¹⁾ Angaben ESWE Stand 2012

²⁾ Angaben TraffiQ Stand 2013

Tabelle 4-11: Fahrleistung auf weiteren Buslinien im MTK (Regie nicht MTV)

4.8 Fahrgastnachfrage

Linie	Linienbeförderungsfälle		
	2004	2010	Differenz
401	430	517	20,2%
402	1.402	1.274	-9,1%
403	761	1.022	34,3%
405			
406	577	424	-26,5%
803	672	894	33,0%
804	1.828	2.141	17,1%
807	80		
808	29		
809	1.838	1.955	6,4%
810	1.742	1.993	14,4%
810A		35	
811	569	398	-30,1%
812	1.089	1.683	54,5%
812z		291	
813		311	
814		126	
815		304	
816		370	
817		162	
819	649	695	7,1%
826	214		
828	228	21	-90,8%
831	617	470	-23,8%
832	349	329	-5,7%
833	1.092	1.252	14,7%
834	1.201	1.262	5,1%
Summe	15.367	17.929	16,7%

**Tabelle 4-12: Beförderungsfälle auf den Linien der MTV im Jahre 2004 und 2010
[Beförderungsfälle/Tag]**

Im RMV wurden verbundweit als Grundlage für die Einnahmenaufteilung in den Jahren 2004 und 2010 Fahrgasterhebungen durchgeführt. Eine Gegenüberstellung der Beförderungsfälle auf den Linien der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft (MTV) enthält **Tabelle 4-12**. Insgesamt hat die Zahl der Beförderungsfälle im Jahre 2010 um 16,7% gegenüber dem Vergleichsjahr 2004 zugenommen. Dabei zeigen sich einige Auffälligkeiten. Den auffälligsten prozentualen Zuwachs weist mit über 50% die Linie 812 auf. Den auffälligsten Rückgang diesbezüglich mit rd. 90% die Linie 828. Die absolut

gesehen meisten Beförderungsfälle wurden mit über 2.100 Beförderungsfällen auf der Linie 804 gezählt.

Die Analyse der drei herausgehobenen Linien erklärt gut nachvollziehbar die Zunahme auf den beiden Linien 812 und 804. Für beide Linien hat sich der Bedienungszeitraum erweitert und vor allem der Linienvverlauf verlängert. So fuhr die Linie 812 im Jahre 2004 nur vom Bahnhof Hofheim a.T. nach Schwalbach a.T. Im Jahre 2010 fuhr die Linie weiter bis Eschborn Stadtteil Niederhöchstadt und bediente zusätzlich Bad Soden a.T. Die Linie 804 bediente im Jahre 2010 zusätzlich den Industriepark Frankfurt-Höchst.

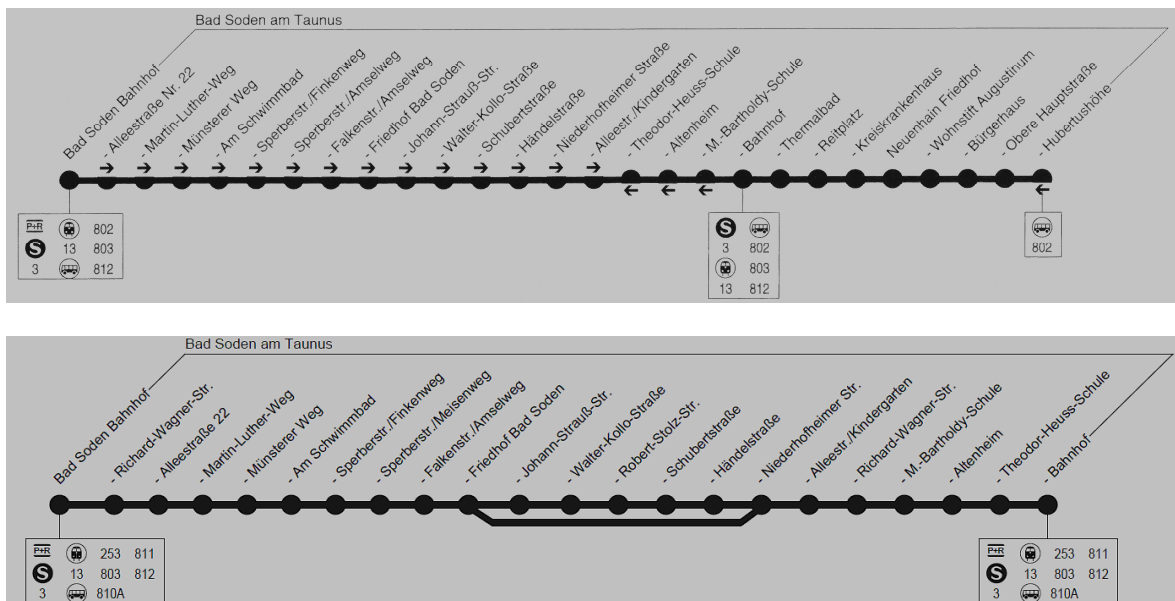


Bild 4-4: Linienvverlauf auf der Linie 828 im Vergleich 2004 – 2010

Bei der Linie 828 ergeben sich folgende Veränderungen. Hier wurde die Linienvführung gestrafft und das Angebot über den Betriebstag hinweg vereinheitlicht, vgl. **Bild 4-4**. **Bild 4-4** zeigt den Linienvverlauf der Linie 828 im Vergleich 2004 zu 2010. Im oberen Bereich des Bildes ist der Linienvverlauf entsprechend dem Fahrplan 2004 wiedergegeben, im unteren Bereich der des Fahrplans 2010. Wie dem Bild zu entnehmen ist, wurde die Linie zudem deutlich eingekürzt. Die Linie verkehrte im Jahre 2004 im 30 min-Takt allerdings im 1 Richtungs-Betrieb. Heute verkehrt diese Linie in dem vorab betrachteten Abschnitt im 2 Richtungs-Betrieb, aber nur noch im 2 h-Takt. Im Abschnitt Bad Soden Bahnhof - Hubertushöhe fuhr die Linie 828 ebenfalls im 30 min-Takt. Heute verkehrt die Linie 828 auf diesem Abschnitt nicht mehr. Während die Vereinheitlichung im 2 Richtungs-Betrieb sich eher positiv auf die Fahrgastnachfrage auswirken sollte, hat das Einkürzen der Linie und die Rücknahme der Bedienungshäufigkeit sich ganz offensichtlich negativ auf die Fahrgastnachfrage ausgewirkt und zu dem auffälligen Fahrgastrückgang geführt.

Im AST ergaben sich für den gleichen Zeitraum 39.763 Beförderungsfälle/a, was einem mittleren Besetzungsgrad von 1,49 Personen/AST-Fahrt ergibt¹³.

Tabelle 4-13 zeigt Angaben zu den Linienbeförderungsfällen im Main-Taunus-Kreis auf S- und Regionalbahnen sowie auf Buslinien, die nicht in Regie der MTV liegen. Angaben zu weiteren (nicht hier aufgeführten) Buslinien im Main-Taunus-Kreis wurden nicht zur Verfügung gestellt.

ÖV-Linie	Linienbeförderungsfälle/ Tag (Mo-Fr)
S1	21.966 ¹⁾
S2	19.430 ¹⁾
S3	19.937 ¹⁾
S4	14.957 ¹⁾
Summe S-Bahn	76.290
R10	nur Wochenende ¹⁾
R12	5.265 ¹⁾
R13	1.698 ¹⁾
R20	7.979 ¹⁾
Summe R-Bahn	14.942
56	405 ²⁾
58	860 ²⁾
252	796 ¹⁾
253	2.792 ¹⁾
262	2.614 ¹⁾
263	1.684 ¹⁾
805	492 ¹⁾
n82	4 ¹⁾
n83	7 ¹⁾
Summe Buslinien	9.656

¹⁾ Angaben RMV gemäß Verbunderhebung/OEVAUS

²⁾ Linienbeförderungsfälle Eschborn 2010 nach Angaben der Traffiq

Tabelle 4-13: Linienbeförderungsfälle im Main-Taunus-Kreis auf S- und Regionalbahnen sowie auf Buslinien, die nicht in Regie der MTV liegen

¹³ Angaben durch die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH



4.9 Fahrgelderlöse

Auf Grundlage der Verbunderhebungen werden der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft Anteile aus den Fahrgeldeinnahmen im Verbund zugeschrieben. Diese orientiert sich an den Beförderungsfällen im Kreis. Zusätzlich fließen die Streckenanteile, die mit einem Fahrschein anteilig auf den Buslinien im Main-Taunus-Kreis zurückgelegt werden, in die Zuschreibung ein. **Tabelle 4-14** enthält eine linienbezogene Zusammenstellung für das Jahr 2010. **Bild 4-5** zeigt die Aufteilung der Erlöse auf die verschiedenen Fahrscheinarten.

Linie (Fahrplan 2010)	Summe	Linie (Fahrplan 2010)	Summe
	[€]		[€]
401	65.172	813	39.286
402	195.878	814	22.974
403	147.490	815	60.858
406	68.416	816	54.078
803	165.931	817	36.555
804	435.365	819	98.660
809	395.505	828	4.206
810	441.082	831	45.498
810A	5.359	832	32.057
811	93.547	833	151.674
812	336.241	834	248.069
812z	33.214	Summe	3.177.115

Tabelle 4-14: Zuschriebene Fahrgelderlöse auf den Linien im Main-Taunus-Kreis

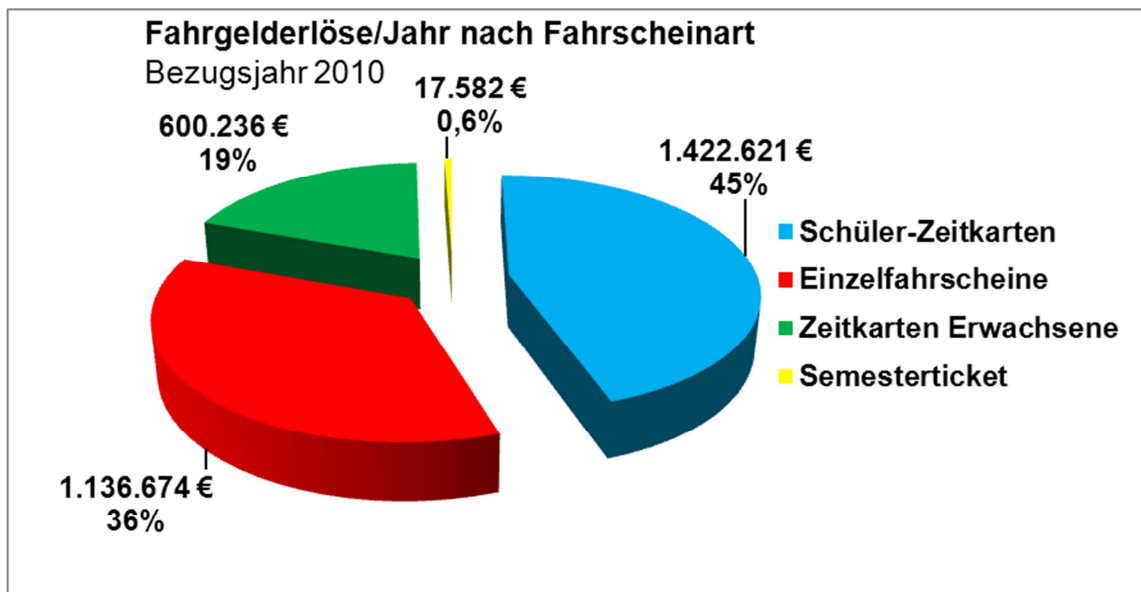


Bild 4-5: Fahrgelderlöse/ Jahr 2010 nach Fahrscheinart

Demnach wurden dem Main-Taunus-Kreis für das Jahr 2010 Einnahmen aus Fahrgelderlösen in Höhe von 3.177.155 € zugeschrieben. Weitere Einnahmen aus Fahrgelderlösen ergeben sich aus dem Anruf- und Anschluss-Sammel-Taxi Angebot im Kreis. Im Jahre 2011 waren dies 33.603,20 €/a.

4.10 Schülerverkehr

4.10.1 Einführung

Die Fahrten im Schülerverkehr müssen vom Schulträger angeboten werden. Bezogen auf die Schulen in der Regie des Main-Taunus-Kreises übernimmt diese Aufgabe die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft.

Grundsätzlich bestehen drei Möglichkeiten den Schülerverkehr rechtlich zu handhaben:

- Linienerverkehr gemäß §42 PBefG,
- Linienerverkehr gemäß §43 PBefG und
- Freigestellter Schülerverkehr.

Hierzu einige kurze Erläuterungen. Freigestellter Schülerverkehr meint, dass dieser Verkehr von den rechtlichen Beförderungsbedingungen (Vorschriften) des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) freigestellt und gleichzeitig nur für den Schülerverkehr offen ist. Er wird in der Regel vom Schulträger organisiert und finanziert, und verbindet die Wohnstandorte direkt mit dem zugehörigen Schulstandort. Dieser Verkehr dient somit ausschließlich dem Zweck der Schülerbeförderung zwischen Wohn- und Schulstandort. Es wird von den Schülern kein Entgelt erhoben.

Linienerverkehr gemäß §42 PBefG definiert sich wie folgt: „Linienerverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung,

auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Er setzt nicht voraus, dass ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind.“¹⁴ Es wird von den Schülern ein Entgelt erhoben.

Ähnlich wie der Linienverkehr gemäß §42 PBefG funktioniert der Linienverkehr gemäß §43 PBefG. Hierbei handelt es sich um eine sogenannte Sonderform des Linienverkehrs. „Er dient unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von (...) 2. Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerverkehr).“¹⁵ Es handelt sich somit um Verkehre, die entsprechend PBefG konzessioniert sind und somit den rechtlichen Rahmen- und Beförderungsbedingungen des PBefG unterstellt sind. Dieser Verkehr dient aber, wie vorab zitiert, nur den Schülern und ist für Dritte also nicht geöffnet. Er gleicht somit in seiner Ausprägung dem freigestellten Schülerverkehr.

Im Main-Taunus-Kreis ist der Schülerverkehr in den Linienverkehr gemäß §42 integriert. Dass heißt, die Fahrten unterliegen den rechtlichen Vorgaben des PBefG. Sie sind aber im Gegensatz zu den Linien, die gemäß §43 konzessioniert sind für jeden zugänglich. Trotzdem verkehren diese Fahrten in ihrem Fahrtenablauf nur zu Schulzeiten, wohingegen während der Ferienzeit in der gleichen Zeitlage im Linienverlauf hiervon zum Teil leicht abweichende Fahrten angeboten werden. Die Fahrten sind im Fahrplanbuch entsprechend gekennzeichnet.

Maßgeblich im Schülerverkehr fahren nachstehend gelistete Linien. Zusätzlich wird die jährliche Fahrleistung angegeben.

- **406** (42.308 km/Jahr),
- **810A** (8.355 km/Jahr),
- **811** (27.802 km/Jahr),
- **815** (26.317 km/Jahr),
- **816** (22.923 km/Jahr),
- **817** (13.519 km/Jahr),
- **834** (104.340 km/Jahr).

4.10.2 Schulstandorte

Die Standorte weiterführender Schulen zeigt **Abbildung 8**. Diese Schulen liegen mehrheitlich in der Schulträgerschaft des Main-Taunus-Kreises. In dieser Abbildung eingezeichnet sind die Standorte der Haupt- und Realschulen, Gymnasien, Sonderschulen und Berufsschulen. Ebenfalls dargestellt ist in dieser Abbildung das Strecken- und Liniennetz. Farblich hervorgehoben sind die Linien, die maßgeblich dem Schülerverkehr dienen.

¹⁴ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. November 2011 (BGBl. I S. 2272)

¹⁵ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. November 2011 (BGBl. I S. 2272)



Die Standorte der Grundschulen sind in der **Abbildung 8** nicht eingezeichnet, da diese als Zielsetzung fußläufig erreichbar vom Wohnort der Schülerschaft liegen sollten. Der Vollständigkeit halber sind die Grundschulen aber in **Anhang 6** aufgelistet.

4.10.3 Beförderungsbedingungen

Das Hessische Schulgesetz verpflichtet mit § 161 die Schulträger zur Beförderung der in ihrem Gebiet wohnenden Schüler und Schülerinnen bis zum Ende deren Vollzeitschulpflicht (das heißt i.d.R. bis Ende des 9. Schuljahres bzw. bis Ende der/des Berufsvorbereitungsjahre/s) unter folgenden Voraussetzungen:

- Die kürzeste Wegstrecke von der Wohnung der Schülerin/des Schülers bis zur zuständigen Grundschule beträgt mehr als 2 km, ab der 5. Klasse mehr als 3 km bis zu der nächstgelegenen, aufnahmefähigen Schule des gewünschten Bildungsabschlusses.
- Unabhängig von der Entfernung kann eine Beförderung notwendig werden, wenn der Schulweg als besonders unsicher oder gesundheitsbeeinträchtigend eingestuft wird oder bei mobilitätseingeschränkten Schülern und Schülerinnen.

Dazu lautet Abs.4 des Hessischen Schulgesetzes: „Die Träger der Schülerbeförderung entscheiden unter Berücksichtigung zumutbarer Bedingungen, der Interessen des Gesamtverkehrs und des Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit über die Beförderungsart. Vorrangig haben die Schülerinnen und Schüler öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Ist deren Benutzung nicht möglich oder nicht zumutbar, können die Schulträger Schulbusse einsetzen oder die Kosten für die Benutzung privater Kraftfahrzeuge in Höhe der Wegstrecken- und Mitnahmeentschädigung nach dem Hessischen Reisekostengesetz erstatten, wenn der Einsatz eines Schulbusses wirtschaftlich nicht vertretbar ist.“¹⁶

Bei Vorliegen dieser Voraussetzungen des § 161 Hessisches Schulgesetz (HSchG) sind Schüler/-innen zur Erstattung der Fahrtkosten berechtigt.

Der Wortlaut von § 161 Hessisches Schulgesetz (Schülerbeförderung) ist als **Anhang 5** beigelegt.

4.10.4 Nachfrage im Schülerverkehr

Auf Grundlage der Verkaufszahlen zur CleverCard wird die Zahl der Schüler ermittelt, die den ÖV für ihren Schulweg nutzen. Insgesamt wurden im Schuljahr 2012/2013 nach einer Zusammenstellung der MTV 5.735 Schülerkarten verkauft. Entsprechend der Lage von Wohnort und Schulstandort ist davon auszugehen, dass ca. 25% der Schülerinnen und Schüler nur die S-Bahn nutzen, um zur Schule zu fahren.

¹⁶ Hessisches Schulgesetz in der Fassung vom 14. Juni 2005 (GVBl. I S. 441), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 21. November 2011 (GVBl. I S. 679)



4.11 Information, Service und Tarife

Es ist zwischen dem Bartarif und Zeitkartentarif zu unterscheiden. Eine Gegenüberstellung der Tarifstruktur für Zeitkarten der Jahre 2005/2012 enthält **Tabelle 4-15**. In dieser Tabelle sind für die Preisstufe 2 die zugehörigen Preise in Euro angegeben. Wie der Gegenüberstellung zu entnehmen ist, wurde in dem Beobachtungszeitraum zusätzlich die CleverCard eingeführt.

2005		2012	
Zeitkartenart	Preise ¹⁷	Zeitkartenart	Preise
Tageskarte (Erwachsene bzw. Kinder)	4,00 € bzw. 2,40 €	Tageskarte (Erwachsene bzw. Kinder)	4,10 € bzw. 2,45 €
Gruppentageskarte (Erwachsene und Kinder) - 5 Personen	6,70 €	Gruppentageskarte (Erwachsene und Kinder) - 5 Personen	7,80 €
Hessenticket (Erwachsene und Kinder) - 5 Personen	25,00 €	Hessenticket (Erwachsene und Kinder) - 5 Personen	31,00 €
Wochenkarte (Erwachsene bzw. Schüler und Azubis),	14,10 € bzw. 10,60 €	Wochenkarte (Erwachsene bzw. Schüler und Azubis),	17,80 € bzw. 13,90 €
Monatskarte (Erwachsene bzw. Schüler und Azubis)	48,80 € bzw. 36,60 €	Monatskarte (Erwachsene bzw. Schüler und Azubis)	60,40 € bzw. 47,10 €
9-Uhr-Monatskarte (Erwachsene)	39,00 €	9-Uhr-Monatskarte (Erwachsene)	48,30 €
Jahreskarte (Erwachsene)	478,20 – 488,00 €	Jahreskarte (Erwachsene)	591,90 – 604,00 €
9-Uhr-Jahreskarte (Erwachsene)	382,20 – 390,00 €	9-Uhr-Jahreskarte (Erwachsene)	473,30 – 483,00 €
Nicht im Angebot	–	CleverCard (Schüler und Azubis)	396,70 – 404,80 €

Tabelle 4-15: Zeitkartenangebote im Vergleich 2005 – 2012

Die CleverCard wurde zum Fahrplanwechsel 2007/2008 als Jahreskarte für Schüler und Auszubildende eingeführt. Sie kann während der Schulzeiten für Fahrten zwischen dem

¹⁷ Preisstufe 2



Wohnstandort und dem Schul- bzw. Ausbildungsort genutzt werden. Während der Schulferien gilt die CleverCard für Fahrten im gesamten RMV-Gebiet.

Bei den Zeitkarten errechnet sich für den Zeitraum 2005 bis 2012 eine Preissteigerung von mehrheitlich 24%. Lediglich bei den beiden Tageskarten ist die Preissteigerung geringer.

Zieht man vergleichend den Einzelfahrschein heran, dann betrug der Fahrpreis im Jahre 2005 in der Preisstufe 2 (Regelpreis) 1,70 €. Im Jahre 2012 sind für den gleichen Fahrschein 2,10 € zu bezahlen. Für den Einzelfahrschein errechnet sich somit ebenfalls eine Preissteigerung von 24%.

5 Anforderungsprofil und Mängelanalyse

Das Anforderungsprofil für die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird aus der 1. Fortschreibung (NVP 2005) übernommen.

Die wichtigsten Kenndaten des Anforderungsprofils lauten:

- **Erschließungsqualität**
Als Einzugsbereiche werden für den Main-Taunus-Kreis festgelegt:
 - Für den Schienenverkehr ein Radius von 1000 m.
 - Für Busse ein Radius von 300 m.
- **Bedienungsqualität**
Vertaktung als wesentliches Merkmal eines kundenfreundlichen ÖPNV und als Grundlage für eine optimale zeitliche Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander.
- **Relationsbezogene Bedienungsqualität**
 - Anbindungen aller Ortsteile/Stadtteile an den Gemeindehauptort/die Kernstadt.
 - Anbindungen aller Gemeinden an die Kreisstadt und an die Oberzentren
 - Anbindungen aller Ortsteile/Stadtteile an die Schiene.
- **Mindestfahrtenangebot**
Das Mindestfahrtenangebot in Gebieten geringer Nachfrage beträgt 6 Fahrtenpaare pro Tag. Eine Realisierung über bedarfsgesteuerte Bedienungsformen ist möglich.
- **Bedienungszeiträume**
Der Bedienungszeitraum des Fahrtenangebotes auf Relationen sollte mindestens von 5.30 Uhr bis 22.00 Uhr (Karezzzeit - 10 Minuten) reichen.

Auf Grundlage des Anforderungsprofils erfolgte im NVP 2005 eine Mängelanalyse sowie daraus resultierende Handlungsempfehlungen. Da sich das ÖPNV-Angebot seitdem nicht grundlegend verändert hat, kann sich die vorliegende 2. Fortschreibung auf die Bilanzierung der Umsetzung des NVP 2005 (vgl. **Kap. 4.2** und **Anhang 2**) sowie auf bauliche Veränderungen aus den Bauleitplanungen beschränken (vgl. **Kap. 3** und **Anhang 1.**)



Nachfolgend wird die zukünftige Angebotsstruktur im Main-Taunus-Kreis festgelegt. Mögliche Angebotsstrukturen werden mittels Szenarien entwickelt und hinsichtlich ihrer Einsparungspotentiale bewertet. Dies gilt in gleicher Form für die Fahrgastreaktionen (Nachfrage) und daraus abgeleitet für Veränderungen bei den Einnahmen aus Fahrgelderlösen.

6 Verkehrsnachfrage

6.1 Einführung

Die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Main-Taunus-Kreises steht unter der politischen Forderung (Oberziel) Einsparungspotentiale aufzuzeigen. Dies erfordert eine Veränderung im Bedienungsstandard, was in Folge auch zu einer Veränderung der Fahrgastnachfrage führen kann. Um mögliche Strategien, dieses Oberziel zu erreichen aufzuzeigen, werden im Rahmen der Fortschreibung drei mögliche Szenarien entwickelt, die zugehörige Verkehrsleistung berechnet und die zugehörige Fahrgastnachfrage abgeschätzt.

Für die Kreise im Rhein-Main-Verkehrsverbund, und somit auch für den Main-Taunus-Kreis, liegen keine relationsbezogenen Angaben zu den aktuellen Fahrgastnachfragen vor. Vielmehr ergeben sich aus den verbundweiten Erhebungen nur Angaben zu den Beförderungsfällen auf den einzelnen Linien als Tageswerte. Für die einzelnen Kurse und Nachfragerelationen im Kreis liegen solche Angaben nicht vor.

Deshalb ist es erforderlich, das zu erwartende Fahrgastaufkommen als Funktion des Bedienungsstandards abzuschätzen.

Insgesamt liegen hierfür drei sinnvolle Methoden vor. Das Fahrgastaufkommen kann abgeschätzt werden über

- Angebots-Elastizität,
- ÖV-Marktpotentiale und
- Erschließungsgleichwerte.

6.2 Angebots-Elastizität

Die Angebots-Elastizität beschreibt die Veränderung der Fahrgastnachfrage [%] als Folge der Angebotsänderung, ausgedrückt durch die prozentuale Veränderung der Betriebsleistung. Den Ausgangswert bildet für beide Größen die Angebots- und Fahrgastnachfragesituation im Bestand.

Entsprechend einer Untersuchung liegt die Angebots-Elastizität bei $\varepsilon = 0,30$ bis $0,45$ ¹⁸. Das bedeutet, dass bspw. bei einer Rücknahme im Angebot von 10% nur ein Rückgang in der Fahrgastnachfrage von 3,5% bis 4,5% zu erwarten wäre.

¹⁸ Vrtic, Milenko: „Schweiz: Elastizität der Personenverkehrsnachfrage“, in: Internationales Verkehrswesen (53) 4/2001

6.3 ÖV-Marktpotentiale

Eine Untersuchung zu ÖV-Marktpotentialen¹⁶ zeigt neben anderen Größen die ÖV-Marktanteile [%] als Funktion der Bedienungshäufigkeit/Takt, siehe **Bild 6-1**. Die Marktanteile für rd. 30% und 25% wurden entsprechend durch die Gutachter ergänzt.

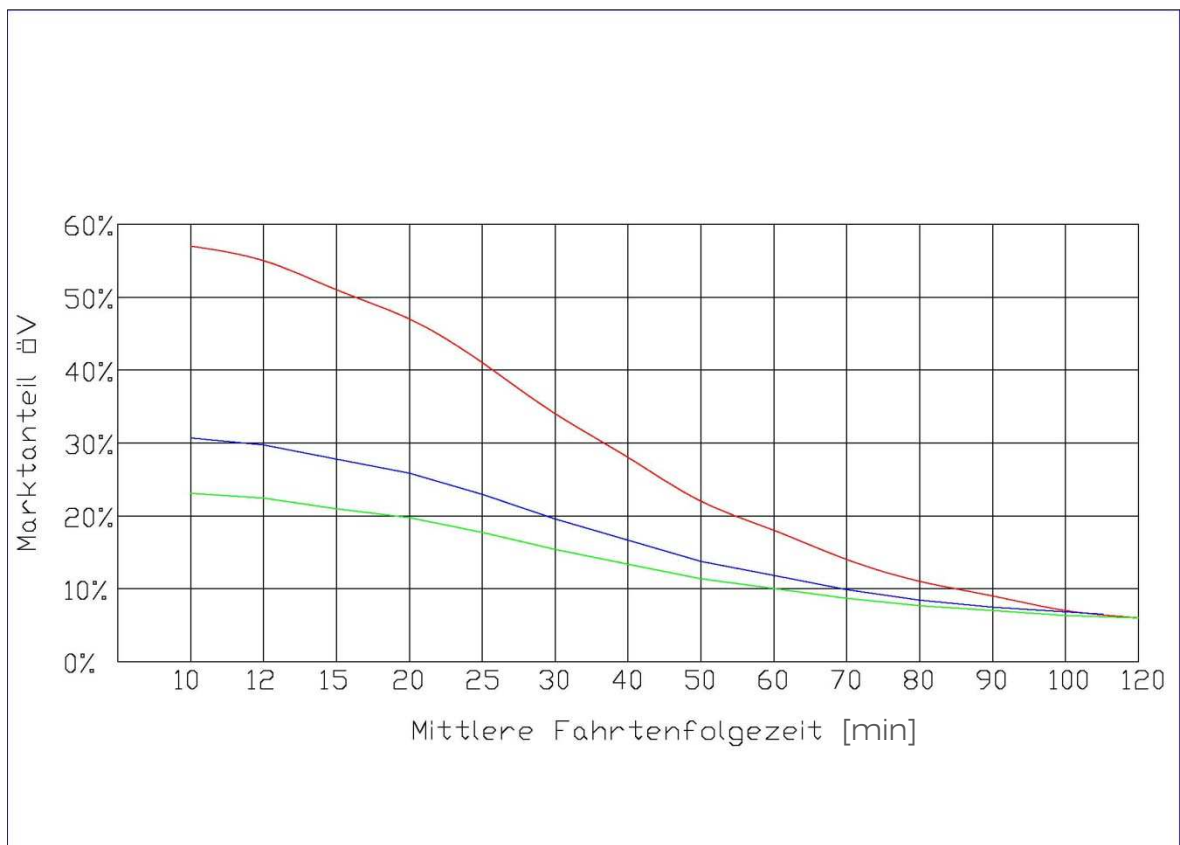


Bild 6-1: ÖV-Marktanteile als Funktion der Bedienungshäufigkeit/Takt¹⁹

An dieser Stelle muss angemerkt werden, dass es nur eingeschränkt Daten zum ÖV-Anteil im Main-Taunus-Kreis gibt. Entsprechend der VDRM lag der ÖV-Anteil im Main-Taunus-Kreis im Jahre 1995 im Mittel bei 11%, wobei er im Quell-/Zielverkehr bei 15% lag und im Binnenverkehr bei nur 7%²⁰. Untersuchungen des Planungsverbandes aus dem Jahre 2010 ergaben für den Planungsverband einen mittleren ÖV-Anteil von 11%. Bezieht man diesen Wert für Vergleichszwecke nur auf den Bi-Modal-Split, also die vergleichende Gegenüberstellung von Pkw-Nutzern bzw. Bus- und Bahn-Nutzern, dann errechnet sich der ÖV-Anteil zu knapp 18%, vgl. **Bild 6-2**.

¹⁹ Schäfer, Frank: „Nachfrage effizient ermitteln“, in: DER NAHVERKEHR, 6/2001

²⁰ Verkehrs-Datenbasis-Rhein-Main (VDRM), 1995 bzw. 2015

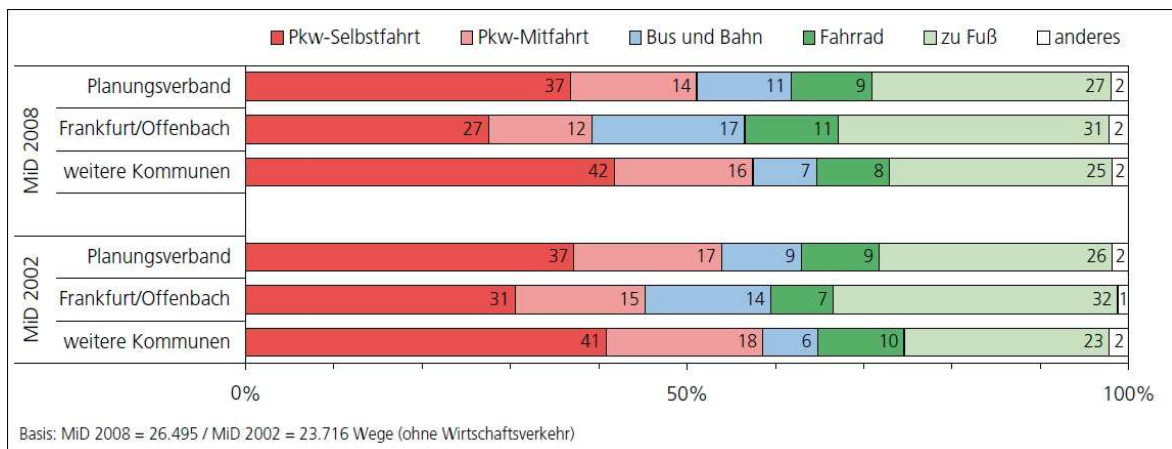


Bild 6-2: Modal-Split im Planungsverband²¹

Hierin enthalten ist auch die Nachfrage für die Städte Frankfurt am Main und Offenbach. Betrachtet man nur die weiteren Kommunen, dann lag im gleichen Zeitraum der ÖV-Anteil bei durchschnittlich 7%. Auch hier wiederum nur auf die beiden Elemente Pkw- bzw. Bus und Bahn-Nutzer bezogen, errechnet sich der ÖV-Anteil zu knapp 11%.

Es ist somit davon auszugehen, dass der ÖV-Anteil im Main-Taunus-Kreis heute zwischen 10 und 15% liegt.

Dies korrespondiert in etwa mit einer Bedienungshäufigkeit im Main-Taunus-Kreis von zur Zeit im Mittel 30 min-Takt, vgl. hierzu **Bild 6-1**.

6.4 Erschließungsgleichwerte

Die dem Main-Taunus-Kreis zugeschiedenen Einnahmen sind neben anderen Komponenten eine Funktion der im Netz des MTK vorhandenen Fahrgastnachfrage.

Die Fahrgastnachfrage ihrerseits ist eine Funktion der Anzahl der Einwohner, die vom ÖPNV erschlossen werden (Stichwort: Haltestelleneinzugsbereich). Sie hängt aber auch von der Erschließungsqualität, hier beschrieben durch die mittlere Bedienungshäufigkeit, ab.

Durch Multiplikation von Anzahl erschlossener Einwohner im Kreis mit der zugehörigen Erschließungsqualität errechnet sich der Erschließungsgleichwert einer Haltestelle. Die Erschließungsgleichwerte je Haltestelle werden über alle Haltestellen im Kreis aufsummiert. Es fließen nur die lokalen Angebote in diese Betrachtung ein. Die Summe dieser Erschließungsgleichwerte korrespondiert mit der Einnahmenezuschreibung aus Fahrgelderlösen. Die Fahrgelderlöse wiederum leiten sich aus der speziell hierfür erhobenen Fahrgastnachfrage auf den Linien der MTV ab.

²¹ „Regionale Monitoring 2010 – Daten und Fakten; Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main“; Hrsg.: Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, Frankfurt am Main, 2010

Somit kann man jedem Erschließungsgleichwert einen spezifischen Einnahmenanteil zuscheiden. Bei konstantem Tarifgefüge führt eine Erhöhung der Anzahl erschlossener Einwohner bzw. eine Verbesserung der Erschließungsqualität zu einem Mehr an Erschließungsgleichwerten. Dieses Mehr multipliziert mit dem spez. Einnahmeanteil bildet die Mehreinnahmen aus Fahrgelderlösen in Folge verbesserter Erschließung oder verbesserter Bedienungsqualität ab. Gleiches gilt selbstverständlich im Umkehrschluss bei einer Verschlechterung im Angebot. Hier erhält man die Einnahmenminderung aus den Fahrgelderlösen. Entwicklungen der Einwohnerzahlen infolge Bauleitplanung werden dabei berücksichtigt.

Abbildung 9 zeigt das Erschließungsniveau der Buslinien in der Regie der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH abgeleitet aus den Erschließungsgleichwerten für den Main-Taunus-Kreis. Es wird in **Abbildung 9** dabei unterschieden nach

- niedrigem Erschließungsniveau,
- mittlerem Erschließungsniveau,
- hohem Erschließungsniveau,
- sehr hohem Erschließungsniveau.

7 Szenarien

7.1 Einführung

Szenarien dienen dazu, im Vorfeld einer Planung mögliche Entwicklungen aufzuzeigen und zu bewerten. Sie beinhalten also keine Detailplanungen, wie bspw. Linienplanungen.

Die Szenarien stecken somit den Rahmen ab, in den sich Planungen zur Fortschreibung des NVP zukünftig einbinden sollen. Detailplanungen, wie bspw. die Umsetzung der Anregungen der Kommunen im MTK, lassen sich in dieser Planungsstufe nicht abbilden.

Auch wenn die Ergebnisse mathematischer Verknüpfungen, auf denen die Szenarien fußen, einen hohen Detaillierungsgrad vermuten lassen, dienen sie nur dazu mögliche Entwicklungen nach Richtung und Größe aufzuzeigen. Auch macht es die Szenarientechnik teilweise erforderlich, Bandbreiten aufzuzeigen, um eine mögliche Entwicklung zu erfassen.

Insgesamt ergeben sich drei sinnvolle Szenarien, die den weiteren Planungen zugrunde gelegt werden können:

- 1) Der Bedienungsstandard wird, wie im Bestand, in den nächsten 5 Jahren beibehalten bzw. fortgeschrieben (Trendszenario).
- 2) Der Bedienungsstandard wird beibehalten, aber die Bedienungsform entsprechend den Nachfragen angepasst, Parallelverkehre werden abgebaut (Optimierungsszenario 1).
- 3) Der Bedienungsstandard wird deutlich reduziert (Optimierungsszenario 2).

Die drei Szenarien unterscheiden sich in unterschiedlichem Umfang vom bestehenden Angebot und lassen damit jeweils unterschiedliche Einsparungen hinsichtlich der Betriebskosten, aber auch unterschiedliche Fahrgelderlöse erwarten.

Die Szenarien konzentrieren sich entsprechend der Zuständigkeit auf die Linien in der Regie der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH. Allen drei Szenarien ist gemein, dass der Schülerverkehr entsprechend den gesetzlichen Anforderungen beibehalten wird.

Grundlage für die Szenarien bildet das Bedienungsangebot entsprechend Fahrplan 2012.

7.2 Trendszenario

Beim Trendszenario wird, wie der Name erwarten lässt, der derzeit bestehende Bedienungsstandard im Main-Taunus-Kreis fortgeschrieben. **Tabelle 7-1** gibt den zugehörigen Bedienungsstandard in tabellarischer Form wieder.

Trendszenario			
Basis: Schülerverkehr			
Wochentag	Bedienungszeitraum	Takt	Betriebsform
Montag bis Freitag	von ca. 5 Uhr bis 20 Uhr bzw. 24 Uhr	30 - 60 min	Bus / einzelne Linien ab 20 Uhr AST
Samstag	von ca. 5 Uhr bis 14 Uhr bzw. 24 Uhr	60 min	vorw. Bus / einzelne Linien ab 14 Uhr AST
Sonntag	von ca. 6 Uhr bis 20 Uhr bzw. 24 Uhr	60 min	einzelne Bus- oder AST-Linien; etliche Linien kein Angebot

Tabelle 7-1: Bedienungsstandard – Trendszenario

7.3 Optimierungsszenario 1

Das Optimierungsszenario 1 beinhaltet eine moderate Angebotsminderung. Dabei wird einheitlich auf allen Linien in der Regie der MTV nach 20:00 Uhr an Werktagen nur noch bedarfsorientiert mit Anruf-Sammel-Taxen (AST) gefahren. Dies gilt in ähnlicher Weise für den Samstagnachmittag sowie den Sonntag. Da diese Veränderung kreisweit durchgeführt wird, erscheint dieser Eingriff vertretbar. Auch für das Optimierungsszenario 1 wird der zugehörige Bedienungsstandard in tabellarischer Form aufbereitet, vgl. **Tabelle 7-2**.

Optimierungsszenario 1 (moderate Minderung)			
Basis: Schülerverkehr			
Wochentag	Bedienungszeitraum	Takt	Betriebsform
Montag bis Freitag	von ca. 5 Uhr bis 20 Uhr bzw. 24 Uhr	30 - 60 min	bis 20 Uhr Bus / ab 20 Uhr AST
Samstag	von ca. 5 Uhr bis 14 Uhr bzw. 24 Uhr	60 min	bis 14 Uhr Bus / ab 14 Uhr AST
Sonntag	von ca. 6 Uhr bis 20 Uhr bzw. 24 Uhr	60 min	bisheriges Busangebot wird in AST umgewandelt

Tabelle 7-2: Bedienungsstandard - Optimierungsszenario 1

Die Umsetzung macht allerdings nur dann Sinn, wenn die bestehende Fahrgastnachfrage eine Umwandlung in AST-Verkehr wirtschaftlich zulässt. Da hierzu keine Zahlen vorlagen, wurden diese im November 2012 erhoben und zwar getrennt nach werktags, samstags und sonntags (vgl. **Kapitel 8.1**).

7.4 Optimierungsszenario 2

Im Optimierungsszenario 2 wird der Schülerverkehr entsprechend den gesetzlichen Anforderungen beibehalten. Zusätzlich hat der ÖPNV soziale Aufgaben. Deshalb fordert das hess. ÖPNV-Gesetz eine ausreichende Verkehrsbedienung als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten. Da ein zugehöriger quantitativer Bedienungsstandard nicht definiert ist, wird dieser allgemeinen Forderung Rechnung getragen, indem durchgängig auf den Linien im Main-Taunus-Kreis das bestehende Angebot halbiert wird, was mehrheitlich zu einem 2 h-Takt auf den Buslinien im MTK führt. Im Vergleich mit dem Trendszenario, aber auch dem Optimierungsszenario 1 zeigt sich, dass dies eine deutliche Minderung im Bedienungsstandard darstellt. Den zugehörigen Bedienungsstandard zeigt **Tabelle 7-3**.

Eine weitere Minderung im Bedienungsstandard erscheint nicht zielführend, da bei einem 120 min-Takt die Fahrgastnachfrage bereits ein Niveau erreicht, vgl. **Bild 6-1**, das den Personenkreis umfasst, der gezwungenermaßen den ÖV nutzen muss, da für diese Bürgerinnen und Bürger keine Alternative besteht.



Optimierungsszenario 2 (Schülerverkehr + halber Bedienungsstandard)			
Basis: Schülerverkehr			
Wochentag	Bedienungszeitraum	Takt	Betriebsform
Montag bis Freitag	von ca. 5 Uhr bis 20 Uhr bzw. 24 Uhr	60 - 120 min	bis 20 Uhr Bus / ab 20 Uhr AST
Samstag	von ca. 5 Uhr bis 14 Uhr bzw. 24 Uhr	120 min	bis 14 Uhr Bus / ab 14 Uhr AST
Sonntag	von ca. 6 Uhr bis 20 Uhr bzw. 24 Uhr	120 min	AST

Tabelle 7-3: Bedienungsstandard - Optimierungsszenario 2

7.5 Ermittlung der Kosten und Fahrgelderlöse

7.5.1 Kosten

Die Kosten der einzelnen Szenarien errechnen sich auf der Grundlage der zugehörigen Betriebsleistungen. Im Jahr 2011 beliefen sich die Kosten für den Busverkehr (Grundleistung) und den AST-Verkehr auf zusammen 7,016 Mio. €/a. In den kommenden Jahren wird mit einem deutlichen Preisanstieg für den Nutzwagenkilometer zu rechnen sein, sodass bei gleichem Fahrtenangebot (vgl. hierzu auch Trendszenario) mit Kosten von ca. 8,115 Mio. €/a zu rechnen ist.

Die Berechnungen für die drei Szenarien basieren auf den Kostensätzen im Bestand, wie sie im Rahmen der Konstruktivausschreibung der Linienbündel in Mischkalkulation durch die Unternehmen in €/Bus-km angegeben wurden. Diese setzen sich aus zeitabhängigen und fahrleistungsabhängigen Kostenkomponenten zusammen. Zu den zeitabhängigen Kostenkomponenten gehören insbesondere die Personalkosten. Soweit die zugehörige Umlaufplanung (Fahrplanwirkungsgrad) beibehalten werden kann, sich also nur der Bedienungszeitraum ändert, können diese Kostensätze direkt übernommen werden. Ändert sich die Umlaufplanung müssen diese Kostensätze modifiziert werden.

Je weniger in den Bedienungsstandard eingegriffen wird, um so sicherer sind die Ergebnisse, oder anders ausgedrückt, je mehr in den Bedienungsstandard eingegriffen wird, desto unsicherer sind die Ergebnisse. Um dies zu berücksichtigen werden - soweit erforderlich - Bandbreiten aufgezeigt. Dies gilt sowohl für die Kosten- als auch für die Erlösseite.

Für das moderat abgeminderte Optimierungsszenario 1, das den Bedienungsstandard des Bestandes beibehält, aber die Bedienungsform durch Umwandlung von schwach nachgefragten Buslinienangeboten in AST-Verkehre vorsieht, lässt sich erwarten, dass die zu voraussichtliche Kostensteigerung aufgefangen wird.

7.5.2 Fahrgelderlöse

Die zu erwartenden Fahrgelderlöse werden auf der Grundlage der bestehenden Einnahmenezuschneidung der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH für das Jahr 2011 abgeschätzt. Die Abschätzungen erfolgen auf der Grundlage von

- Angebots-Elastizitäten,
- ÖV-Marktpotentialen und
- Erschließungsgleichwerten.

Da nur Daten zur Gesamtnachfrage zur Verfügung stehen, soll durch dieses Vorgehen die mögliche Bandbreite in der Entwicklung der Fahrgelderlöse aufgezeigt werden. Eine weiterreichende, abgestufte Betrachtung ist aufgrund der Datenlage nicht möglich.

Als Ergebnis ist zu erwarten, dass die Erlöse aus dem Fahrkartenverkauf im moderaten Optimierungsszenario 1 um bis zu 12% gegenüber dem Trendszenario zurückgehen. Für Optimierungsszenario 2 ist dagegen mit einem deutlichen Einnahmerückgang von bis zu knapp 50% zu rechnen.

Der Schülerverkehr wird bei allen drei Szenarien entsprechend den gesetzlichen Anforderungen beibehalten, entspricht also vereinfachend dem heutigen Umfang.

7.5.3 Kosten/Erlöse-Vergleich der Szenarien

Aus der Gegenüberstellung von Kosten und Einnahmen errechnen sich die zu erwartenden Fehlbeträge für die drei Szenarien.

Für das Jahr 2011 errechnet sich aus der Gegenüberstellung von Kosten und Einnahmen im Linienbusverkehr ein Kostendeckungsgrad von knapp über 50%.

Aufgrund der zu erwartenden Kostensteigerung bei der bevorstehenden Ausschreibung um bis zu 16 %, errechnet sich der Kostendeckungsgrad für das Trendszenario, das die heutige Angebotsstruktur fortschreibt, zu rd. 40%. Das Optimierungsszenario 1 ermöglicht Einsparungen von rd. 10% gegenüber dem Trendszenario. Für das Optimierungsszenario 1 errechnet sich somit ein Kostendeckungsgrad von 40-45%. Allen Szenarien liegt dabei die gleiche Tarifstruktur und -höhe zugrunde wie im Bestand gegeben (Fahrplanperiode 2011). Somit entsprechen die Einnahmen aus Fahrgelderlösen im Trendszenario ebenfalls denen im Bestand. Im Optimierungsszenario 1 kann ein Rückgang der Einnahmen aus Fahrgelderlösen von bis zu 10% eintreten, was in die Berechnung des Kostendeckungsgrades einfließt.

Das Optimierungsszenario 2 lässt einen Kostendeckungsgrad zwischen knapp 30% bis 45% erwarten. Bezug ist auch hier wieder das Trendszenario.

7.6 Empfehlung bzgl. der Szenarienbetrachtung

Insgesamt empfiehlt sich deshalb für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans das Optimierungsszenario 1 als Planungsgrundlage. Im Optimierungsszenario 2 können die



Erlöse noch weiter als angenommen wegbrechen, was den Zuschussbedarf erhöht und die Differenz zum Optimierungsszenario 1 weiter verkleinert.

Da der ÖPNV auch eine soziale Aufgabe beinhaltet, ist das Optimierungsszenario 1 sicherlich der ausgewogenere Ansatz.

8 Angebotskonzeption

8.1 Umstellung Spät- und Wochenendverkehr auf AST-Betrieb

8.1.1 Vorgehen

Wie auf der Sitzung des Aufsichtsrates der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH am 06. Dezember 2012 beschlossen, wird im Nahverkehrsplan des Main-Taunus-Kreises 2013 - 2017 künftig das „Optimierungsszenario 1“ weiterverfolgt, das vorsieht

- werktags nach 20 Uhr (nachfolgend als Abendverkehr bezeichnet),
- samstags nach 14 Uhr (nachfolgend als Nachmittagsverkehr bezeichnet), und
- sonntags ganztägig

den Busverkehr der MTV in AST-Betrieb umzuwandeln.

Im November 2012 wurden auf den MTV-Buslinien zu den vorab genannten Zeiten die Ein-/Aussteiger sowie der Fahrgastbesatz erhoben. Anhand dieser Fahrgastzahlen wird im folgenden eine Einschätzung vorgenommen, ob und bei welchen Fahrten eine Umwandlung in einen AST-Betrieb wirtschaftlich sinnvoll erscheint.

Aus den Fahrgastzahlen (Besatz zwischen den Haltestellen) lassen sich Rückschlüsse auf die benötigten Fahrzeugkapazitäten für die einzelnen Fahrten ableiten. Diese sind für die erhobenen Fahrten in **Anhang 7** zusammengestellt. Hierbei wurde eine farbliche Unterscheidung zwischen 1 – 4 Fahrgästen, 5 – 8 Fahrgästen und > 8 Fahrgästen vorgenommen, entsprechend den Fahrzeugkapazitäten Standardtaxi (max. 4 Fahrgäste), Großraumtaxi (max. 8 Fahrgäste) und Linienbus (über 8 Fahrgäste).

Bei der Interpretation dieser Fahrgastnachfrage und daraus hervorgehend der Einschätzung, welche Linien bzw. welche Zeiträume sich für eine Umwandlung in einen wirtschaftlich sinnvollen AST-Betrieb eignen, ist zu beachten, dass nicht jede einzelne Fahrt, die theoretisch aufgrund von wenigen Fahrgästen von einem Taxi gefahren werden könnte, auch in AST-Betrieb umgewandelt werden sollte. Zum einen sollte im Sinne der Kundenfreundlichkeit eine leicht begreif- und merkbare Zeitenregelung vorhanden sein, da der AST-Betrieb für den Kunden ja andere Voraussetzungen beinhaltet als der Linienbusbetrieb (u.a. telefonische Voranmeldung). Zum anderen sind für die verbleibenden Busfahrten umlauftechnische Erfordernisse zu berücksichtigen. Umgekehrt sind aber auch einzelne (wenige) Teilfahrten mit leicht höherem Fahrgastaufkommen nicht unbedingt ein Ausschlusskriterium für eine Umwandlung in einen AST-Betrieb. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass eine Umwandlung von einem Linienbus- in einen AST-Betrieb zu rückläufigen Fahrgastzahlen führt; die Größenordnung kann aber nicht abgeschätzt werden, da hierzu keine Untersuchungen vorliegen.

8.1.2 Empfehlungen

Anhang 8 zeigt als tabellarische Zusammenfassung in den Tabellen 1 bis 3 den verbleibenden künftigen Busbetrieb der MTV-Buslinien mit Bedienungszeitraum, Fahrtenhäufigkeit und Vertaktung unter Einbeziehung einer Umwandlung bestimmter



zusammenhängender Betriebszeiten oder Teilstrecken in einen AST-Betrieb. Schülerverkehrsfahrten mit einem Pendant in der Ferienzeit wurden in der Angabe zur Fahrtenhäufigkeit mitgezählt, zusätzliche Schülerverkehrsfahrten (ohne Pendant in der Ferienzeit) wurden in einer Extraspalte aufgeführt. Zusätzlich aufgenommen wurden Angaben zur Anschluss-sicherung und der Art der z.Zt. eingesetzten Busse an Werktagen zu Schulzeiten (an Ferientagen und am Wochenende können nach Auskunft der HLB statt Gelenkbusse Solobusse zum Einsatz kommen). Tabelle 1b in **Anhang 8** zeigt zusätzlich weitere Schülerfahrten, die nicht im Fahrplan enthalten sind.

Die Tabellen 5 bis 7 in **Anhang 8** zeigen die Zusammenstellung der entsprechenden AST-Fahrten.

An dieser Stelle sei noch angemerkt, dass Detailplanungen, wie z.B. Fahrplanentwürfe, nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans sind und deshalb nicht vorgenommen werden.

Zu den Linien im Einzelnen:

Buslinien 401, 402, 403, 405, 406

Werktag (Mo-Fr): wie Fahrplan 2013 (kein Abendverkehr)
Samstag: wie Fahrplan 2013 (kein Nachmittagsverkehr) bzw.
kein Betrieb (406)
Sonn- und Feiertag: kein Betrieb

Buslinie 803

Werktag (Mo-Fr): bis 20 Uhr wie Fahrplan 2013; nach 20 Uhr Umwandlung in AST-Betrieb (Grundlage Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012)

Samstag: bis 14 Uhr wie Fahrplan 2013; ab 14 Uhr Rücknahme nach Bad Soden-Altenhain; Bedienung zwischen Königstein und Bad Soden-Altenhain im AST-Betrieb; nach 21 Uhr AST-Betrieb zwischen Königstein und Bad Soden (Grundlage Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012)

Sonn- und Feiertag: ganztägige Umwandlung in AST-Betrieb (Grundlage Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012)

Bemerkung: Die Rücknahme des Liniensverkehrs samstags nach Bad Soden-Altenhain erfordert eine Prüfung und ggf. Optimierung des Linienumlaufs.

Buslinie 804

Werktag (Mo-Fr): bis 20 Uhr wie Fahrplan 2013; nach 20 Uhr Rücknahme nach Kelkheim-Eppenhain; Bedienung zwischen Königstein und Kelkheim-Eppenhain im AST-Betrieb; nach 23 Uhr AST bis Frankfurt-Höchst (Grundlage Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012)



- Samstag:** bis 14 Uhr wie Fahrplan 2013; nach 14 Uhr Rücknahme nach Kelkheim-Eppenhain; Bedienung zwischen Königstein und Kelkheim-Eppenhain in AST-Betrieb (Grundlage Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012)
- Sonn- und Feiertag:** zwischen ca. 11 und 20 Uhr wie Fahrplan 2013; vor 11 Uhr sowie nach 20 Uhr AST-Betrieb
- Bemerkung:** Die Rücknahme des Linienverkehrs nach Kelkheim-Eppenhain erfordert eine Prüfung und ggf. Optimierung des Linienumlaufs.

Buslinie 809

- Werktag (Mo-Fr):** bis 20 Uhr wie Fahrplan 2013; Umwandlung der Fahrt 20:16 ab Hochheim in AST-Betrieb (Grundlage Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012)
- Samstag:** wie Fahrplan 2013 (Nachfrage gemäß Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012 nach 14 Uhr zu hoch für wirtschaftlichen AST-Betrieb)
- Sonn- und Feiertag:** wie Fahrplan 2013 (Nachfrage gemäß Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012 zu hoch für wirtschaftlichen AST-Betrieb)

Buslinie 810

- Werktag (Mo-Fr):** wie Fahrplan 2013 (Abendverkehr bereits auf AST umgestellt)
- Samstag:** wie Fahrplan 2013 (Nachfrage gemäß Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012 nach 14 Uhr zu hoch für wirtschaftlichen AST-Betrieb); Abendverkehr ist bereits auf AST umgestellt
- Sonn- und Feiertag:** kein Busbetrieb (bereits auf AST umgestellt)

Buslinie 810A, 811 (Schülerverkehr)

- Werktag (Mo-Fr):** wie Fahrplan 2013
- Samstag:** kein Betrieb
- Sonn- und Feiertag:** kein Betrieb

Buslinie 812

- Werktag (Mo-Fr):** wie Fahrplan 2013 (Abendverkehr ist bereits auf AST umgestellt)
- Samstag:** wie Fahrplan 2013 (Nachfrage gemäß Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012 nach 14 Uhr zu hoch für wirtschaftlichen AST-Betrieb); Abendverkehr ist bereits auf AST umgestellt
- Sonn- und Feiertag:** ganztägige Umwandlung in AST-Betrieb (Grundlage Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012)

Buslinie 813

- Werktag (Mo-Fr):** wie Fahrplan 2013 (kein Abendverkehr)
- Samstag:** kein Betrieb
- Sonn- und Feiertag:** kein Betrieb



Buslinie 814

Werktag (Mo-Fr): wie Fahrplan 2013 (kein Abendverkehr)
Samstag: bis 14 Uhr wie Fahrplan 2013; nach 14 Uhr Umwandlung in AST-Betrieb (Grundlage Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012)
Sonn- und Feiertag: kein Betrieb

Buslinie 815, 816, 817 (Schülerverkehr)

Werktag (Mo-Fr): wie Fahrplan 2013
Samstag: kein Betrieb
Sonn- und Feiertag: kein Betrieb

Buslinie 819

Werktag (Mo-Fr): wie Fahrplan 2013 (kein Abendverkehr)
Samstag: bis 14 Uhr wie Fahrplan 2013; nach 14 Uhr Umwandlung in AST-Betrieb (Grundlage Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012)
Sonn- und Feiertag: kein Betrieb

Buslinie 826

Werktag (Mo-Fr): wie Fahrplan 2013 (kein Abendverkehr)
Samstag: kein Betrieb
Sonn- und Feiertag: kein Betrieb

Buslinie 828

Werktag (Mo-Fr): ganztägige Umwandlung in AST-Betrieb (Grundlage Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012)
Samstag: ganztägige Umwandlung in AST-Betrieb (Grundlage Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012)
Sonn- und Feiertag: kein Betrieb

Buslinie 831

Werktag (Mo-Fr): wie Fahrplan 2013 (kein Abendverkehr)
Samstag: wie Fahrplan 2013 (kein Nachmittagsverkehr)
Sonn- und Feiertag: kein Betrieb

Buslinie 832

Werktag (Mo-Fr): wie Fahrplan 2013 (kein Abendverkehr)
Samstag: kein Betrieb
Sonn- und Feiertag: kein Betrieb



Buslinie 833

- Werktag (Mo-Fr): bis 22 Uhr wie Fahrplan 2013; nach 22 Uhr Umwandlung in AST-Betrieb (Grundlage Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012)
- Samstag: wie Fahrplan 2013 (Nachfrage gemäß Ein-/Aussteigerzählung von Nov. 2012 nach 14 Uhr zu hoch für wirtschaftlichen AST-Betrieb)
- Sonn- und Feiertag: von 11 Uhr bis ca. 19 Uhr Busbetrieb, davor und danach AST

Buslinie 834

- Werktag (Mo-Fr): wie Fahrplan 2013 (kein Abendverkehr)
- Samstag: wie Fahrplan 2013 (kein Nachmittagsverkehr)
- Sonn- und Feiertag: kein Betrieb

8.1.3 Einsparungen

Auf der Grundlage der in **Kapitel 8.1.2** dargelegten Aussagen errechnet sich eine Gesamt-Jahreskilometerleistung von ca. 192.000 km/a, die von Busbetrieb in einen AST-Betrieb umgewandelt werden können. Dies entspricht etwa 7% der Busbetriebsleistung von 2012.

Den eingesparten Buskm steht die Mehrleistung des AST-Betriebes gegenüber. Die Analyse der AST-Verkehre im MTK aus dem Jahr 2011 legt aber nahe, dass nur ein Teil der angebotenen AST-Fahrten bzw. Teilstrecken tatsächlich auch nachgefragt werden wird.

8.2 Parallelverkehr

8.2.1 Einführung

Weitere Einsparungspotentiale können sich ggf. durch den Abbau bestehender Parallelverkehre im MTK abzeichnen. Unter Parallelverkehr wird die räumliche, zeitliche und funktionale Überschneidung von ÖV-Angeboten verstanden.

Die Analysen ergaben für den MTK diesbezüglich zwei Achsen, die als Parallelverkehr eingestuft werden können:

- Achse Königstein – Sulzbach (MTZ) – Frankfurt Höchst
- Eschborn – Bad Soden - Hofheim am Taunus.

Im Folgenden werden für die beiden genannten Achsen Planungsvorschläge einschl. möglicher Einsparpotentiale dargestellt. Für deren Umsetzung sind weitere Abstimmungen sowie ggf. eine Beschlussfassung notwendig.



8.2.2 Achse Königstein – Sulzbach (MTZ) – Frankfurt-Höchst

Bestandssituation

Die Buslinie 804 erschließt zwischen Königstein und Sulzbach Main-Taunus-Zentrum, in den Tagesrandzeiten verlängert bis Frankfurt-Höchst, die Ortsteile

- Kelkheim-Ruppertshain,
- -Eppenhain,
- -Fischbach,
- -Hornau,
- -Stadtmitte,
- -Münster,
- Liederbach-Oberliederbach und
- -Niederhofheim.

Im Bereich Kelkheim-Fischbach bis Kelkheim-Stadtmitte folgt sie einem gemeinsamen Linienweg mit der Regionalbuslinie 263 (vorbehaltlich, dass die Regionalbuslinie 263 in dem derzeit in Bearbeitung befindlichen Regional-Nahverkehrsplan des RMV in dieser Form beibehalten wird). Zwischen Kelkheim-Hornau und Kelkheim-Stadtmitte besteht zudem eine direkte Verbindung durch die Bahnlinie 12. Der Ansatzpunkt bezieht sich daher auf eine Linienwegänderung der Linie 804 im Abschnitt zwischen Kelkheim-Fischbach und Kelkheim-Stadtmitte (vgl. **Bild 8-1**).

Der neue Linienweg (rot markiert) wird im Bestand bereits von einigen Kursen befahren. Durch die direkte Verbindung über die L 3016 haben die Busse im Bestand eine Fahrzeiterparnis von 8 Minuten gegenüber den Bussen, die den regulären Linienweg über Kelkheim-Hornau befahren. Durch die Fahrzeiterparnis von 8 Minuten können zwischen den Endhaltestellen Königstein-Stadtmitte und Sulzbach MTZ/Busbahnhof die Umläufe auf der Linie 804 optimiert werden. Im Bestand dauert die Fahrt von Königstein nach Sulzbach über Kelkheim-Hornau 63 Minuten. Auf dem Rückweg nach Königstein dauert sie 62 Minuten. Die Reduzierung der Umlaufzeiten auf 54 bzw. 55 Minuten führt daher zu einer Optimierung des Fahrzeugeinsatzes, da die Umläufe unter 60 Minuten bleiben.

Neben den Einsparungen des Buseinsatzes ist der Linienweg über die L 3016 ca. 1,6 km kürzer als über Kelkheim-Hornau. In einem Fahrplanjahr summieren sich daraus folgend rund 21.000 km, die eingespart werden.

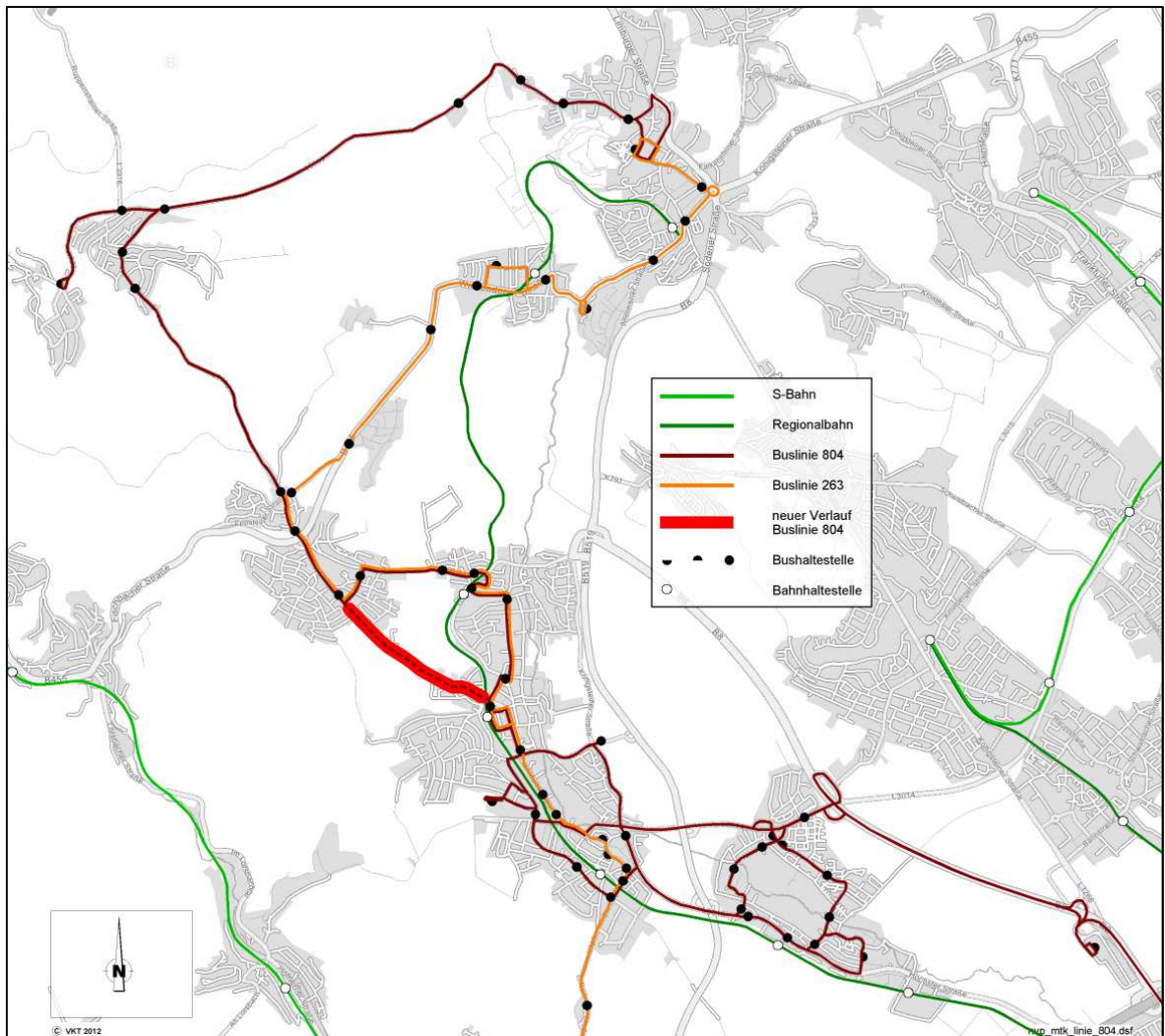


Bild 8-1: Linienwegverlauf der Buslinien 804 und 263 mit der Linienwegänderung

Planung

Durch die Fahrtwegverlagerung der Linie 804 über die L 3016 werden während der Betriebszeiten der Linie 263 in den Ortsteilen Kh.-Fischbach und Kh.-Hornau folgende Haltestellen durch die Linie 804 nicht mehr bedient:

- Taunusstraße (Fischbach),
- Am Reis (Hornau),
- Mörikestraße (Hornau),
- Hornau Bahnhof (Hornau),
- Vereinsheim (Hornau) und
- Rathaus (Hornau).

Die Buslinie 804 verkehrt mit Ausnahme der Hauptverkehrszeit zwischen 6:00 und 8:00 Uhr und der Zusatzfahrten für den Schülerverkehr im Stundentakt. Gleiches gilt für die Buslinie 263. Unterschiede bestehen in den Betriebszeiten der Buslinien (vgl. **Tabelle 8-1**).

	Bus 804	Bus 263
Mo. - Fr.	4:30 - 2:00	5:45 - 20:45
Sa.	4:45 - 2:00	7:45 - 17:45
So.	4:45 - 2:00	-

Tabelle 8-1: Betriebszeiten der Buslinien 804 und 263 in Kelkheim-Hornau und Kelkheim-Fischbach

Die Fahrtenfolge zwischen Fischbach und Kelkheim-Stadtmitte ist nicht getaktet. Der Abstand der im Stundentakt von Königstein verkehrenden Linien beträgt in Kelkheim-Hornau 15 Minuten. In die Gegenrichtung beträgt der Abstand lediglich 10 Minuten.

Die Anbindung des Ortsteils Kelkheim-Hornau wird auf einen Bus pro Stunde reduziert. Während der Betriebszeiten der Buslinie 263 bedient ausschließlich diese den Ortsteil Hornau. Außerhalb der Betriebszeiten der Buslinie 263 übernimmt die Linie 804 die Erschließung von Hornau. Damit wird ein dauerhafter Stundentakt im Ortsteil Hornau angeboten, der zusätzlich zur halbstündlich verkehrenden Bahnlinie 12 als annehmbar anzusehen ist.

Entlang der L 3016 ist die Einrichtung zwei neuer Haltestellen denkbar, um Fahrgastpotentiale auf dem neuen Linienvverlauf zu erschließen. In Fischbach ist die Einrichtung einer Haltestelle zwischen Egerländer Straße und Spessartstraße möglich. In Kelkheim wäre die Einrichtung einer Haltestelle zwischen Falkensteiner Straße und Berliner Ring denkbar.

Die Reisekette zwischen den Kelkheimer Ortsteilen Eppenhain, Ruppertshain sowie Fischbach in Richtung Frankfurt-Höchst würde in Folge der Fahrzeitverkürzung bei einem Umstieg auf die Bahnlinie 12 verbessert werden.

Einsparungen

Bezogen auf die im Nahverkehrsplan vorgestellten Szenarien ergeben sich für die Einsparung von Fahrzeugkilometern folgende Werte (vgl. **Tabelle 8-2**):

Szenario	Betriebsleistung Linie 804		Einsparung	
	ohne Kürzung	mit Kürzung	[km/a]	[%]
	[km/a]	[km/a]		
Bestand	498.378			
Trendszenario	498.378	481.373	17.005	3,4
Optimierungs-szenario 1	332.368	319.970	12.399	3,7

Tabelle 8-2: Einsparungspotentiale nach Szenarien für die Linie 804

Zusätzlich sind weitere Einsparungsmöglichkeiten durch den reduzierten Fahrzeugeinsatz möglich.

Empfehlung

Die Verkürzung der Linie 804 bietet die Vorteile einer schnelleren Anbindung der Kelkheimer Ortsteile Eppenhain, Ruppertshain und Fischbach an die Bahnlinie 12 nach Frankfurt-Höchst sowie die Erschließung neuer Fahrgastpotentiale in Kelkheim. Des Weiteren sind die Einsparpotentiale durch den vergleichsweise kleinen Eingriff relativ hoch, vor allem in Bezug auf die Optimierung der Fahrzeugplanung. Nachteilig kann sich die Verringerung des Angebots in Kh.-Hornau auswirken. Wegen der weiter vorhandenen Anbindung durch die Buslinie 263 und die Bahnlinie 12 sind jedoch nur geringe Rückgänge in der Fahrgastnachfrage anzunehmen.

8.2.3 Achse Eschborn – Bad Soden a.T. – Hofheim am Taunus

Bestandssituation

Die Buslinie 812 verkehrt zwischen Niederhöchstadt Steinbacher Straße und Hofheim Bahnhof. Sie verbindet folgende Orte:

- Eschborn-Niederhöchstadt,
- Schwalbach am Taunus,
- Bad Soden am Taunus,
- Liederbach am Taunus und



- Hofheim am Taunus.

Die Linienwege der Buslinie 812 und der Buslinie 263 verlaufen in Hofheim identisch (vorbehaltlich, dass die Regionalbuslinie 263 in dem derzeit in Bearbeitung befindlichen Regional-Nahverkehrsplan des RMV in dieser Form beibehalten wird). Ab dem Ortsausgang Hofheim fährt die Linie 812 über die B 519 nach Liederbach am Taunus, während die Linie 263 über die K 786 weitgehend parallel zur Linie 812 nach Kelkheim-Münster verkehrt. Daher ist es eine naheliegende Option, die Buslinie 812 von Niederhochtstadt nach Kelkheim-Münster verkehren zu lassen und dort den Anschluss an die Linie 263 nach Hofheim herzustellen.

Durch die Verkürzung der Linie 812 nach Kelkheim-Münster zur Haltestelle Industriestraße verringert sich die Fahrzeit der Linie 812 von derzeit 66 bzw. 68 Minuten auf 55 bzw. 56 Minuten. Dieses führt analog zu den Darstellungen der Linie 804 zu einer Optimierung des Fahrzeugeinsatzes auf der Linie 812.

Des Weiteren werden durch die Verkürzung der Fahrzeugkilometer von durchschnittlich 4,6 km pro Fahrt rund 70.000 km jährlich eingespart.

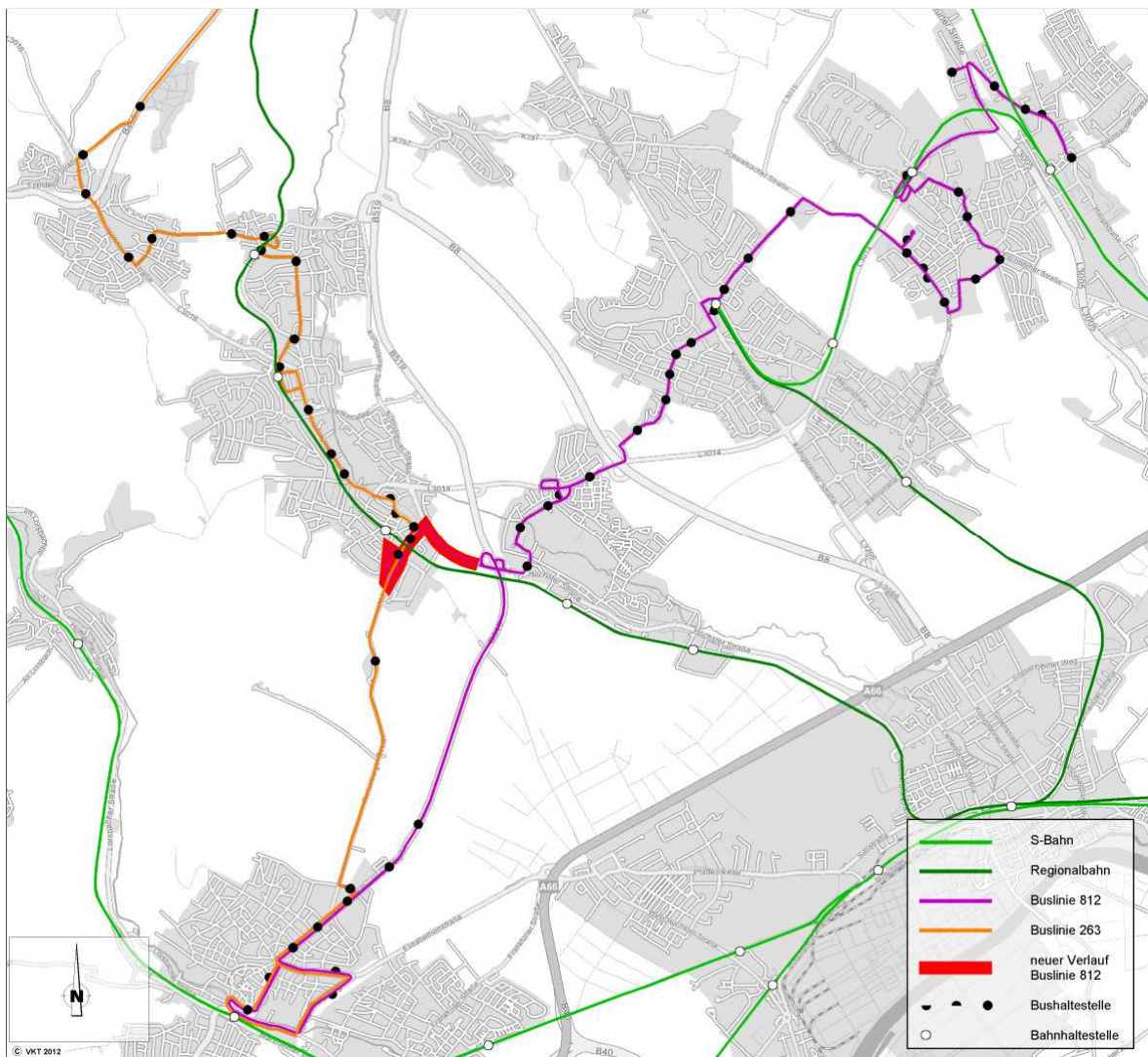


Bild 8-2: Linienwegverlauf der Buslinien 812 und 263 mit Linienwegänderung

Planung

Mit der Verkürzung der Linie 812 bis Kelkheim Industriestraße verlieren die Städte Liederbach am Taunus, Bad Soden am Taunus, Schwalbach am Taunus und Eschborn die direkte Anbindung an die Kreisstadt Hofheim am Taunus. In Hofheim am Taunus wird der Halbstundentakt in der Nebenverkehrszeit von 9:00 bis 12:00 Uhr und von 18:00 bis 20:00 Uhr auf der Niederhofheimer Straße auf einen Stundentakt reduziert. Des Weiteren werden die Haltestellen Rhein-Main-Therme und Auf der Sandkaul kaum noch bedient. Durch die Linie 812 werden folgende Haltestellen während der Betriebszeiten der Linie 263 nicht mehr bedient (Haltestellen in Hofheim am Taunus):

- Bahnhof,
- Chinon-Center,



- Kreissporthalle (Kriftel),
- Polizei,
- Fichtestraße,
- Kantstraße
- In den Nassen/ Therme,
- Rhein-Main-Therme und
- Auf der Sandkaul.

Durch die Linie 812 werden folgende Haltestellen neu bedient:

- Dieselstraße (Kelkheim) und
- Industriestraße (Kelkheim).

Die Endhaltestelle Industriestraße gewährt den Umstieg zur Buslinie 263 und 804 sowie in fußläufiger Entfernung von ca. 250 m zur Bahnlinie 12 im Bahnhof Kelkheim-Münster. Die Umsteigebeziehungen zwischen den Buslinien 812 und 263 sind aufeinander abzustimmen.

Da die Betriebszeiten der Buslinien 812 und 263, mit Ausnahme des Sonntags, nahezu identisch sind, ist nur eine Fahrt Montag bis Freitag von Hofheim am Taunus durch die Linie 812 zu fahren.

Schülerverkehr

Aus der Karte zu den Schülerverkehrsströmen im Nahverkehrsplan wird deutlich, dass zwischen Hofheim am Taunus und Schwalbach am Taunus nur geringe Verflechtungen im Schülerverkehr bestehen. Dagegen bestehen zwischen Kelkheim (Taunus) und Bad Soden am Taunus sowie Liederbach am Taunus stärkere Verflechtungen, weshalb eine Fortführung der Buslinie 812 nach Kelkheim (Taunus), in der Hauptverkehrszeit zur Schule in Kelkheim größere Effekte im Schülerverkehr hätte, als nach Hofheim am Taunus.

Einsparungen

Die Einsparungen sind, wie auch im **Kapitel 8.2.1** dargestellt, mit den unterschiedlichen Vorgaben der Szenarien des Nahverkehrsplans berechnet.

Szenario	Betriebsleistung Linie 812		Einsparung	
	ohne Kürzung	mit Kürzung	[km/a]	[%]
	[km/a]	[km/a]		
Bestand	305.420			
Trendszenario	305.420	235.832	69.588	22,8
Optimierungs-szenario 1	275.628	216.820	58.807	21,3

Tabelle 8-3: Einsparungspotentiale nach Szenarien für die Linie 812

Wie **Tabelle 8-3** zeigt, errechnen sich für das Optimierungsszenario 1 durch die Planungen weitere Einsparungen in Höhe von ca. 59.000 km/a. Auch hierbei sind die Umwandlungen in AST-Verkehre bereits berücksichtigt.

Empfehlung

Durch die Verkürzung der Buslinie 812 bis Kelkheim-Industriestraße verlieren die Städte Liederbach am Taunus, Bad Soden am Taunus, Schwalbach am Taunus und Eschborn eine direkte Anbindung an die Kreisstadt Hofheim am Taunus. Durch Verknüpfung der Buslinien 812 und 263 in Kelkheim (Taunus) kann weiterhin eine Verbindung mit einem Umstieg angeboten werden, jedoch unter Fahrzeiteinbußen für Umsteiger der Linie 812 auf die Linie 263. Die daraus resultierenden Einsparpotentiale sind hoch und können durch Optimierungen im Fahrzeugeinsatz weiter gesteigert werden. Zudem sind die Schülerströme in Richtung Kelkheim (Taunus) stärker als in Richtung Hofheim am Taunus. Daher sind die Einsparpotentiale gegen die verringerte Angebotsqualität abzuwägen.

8.3 Bauleitpläne sowie Anregungen und Prüfaufträge der Kommunen

Mit Schreiben vom 20.03.2012 wurden die Städte und Gemeinden des Main-Taunus-Kreises von der MTV gebeten, ihre Bauvorhaben mit Realisierungsbezug bis 2017 anzugeben. Im Rahmen der Arbeiten zum NVP wird die Erschließung dieser Baugebiete durch den ÖPNV geprüft.

Daneben wurden die Kommunen mit demselben Schreiben um ÖPNV-relevante Anregungen gebeten. Diese sind in **Anhang 1** tabellarisch zusammengestellt. Von den Kommunen Eschborn, Kriftel und Sulzbach a.T. liegen keine Angaben zu Bauvorhaben oder andere ÖV-relevante Planungen/Anregungen vor.

Im Rahmen des NVP werden die aus den Vorschlägen resultierenden Vor- und Nachteile erörtert. Es erfolgt eine Abschätzung der zu erwartenden jährlichen Fahrzeugkm-Mehrleistungen. An dieser Stelle sei bereits darauf hingewiesen, dass der Nahverkehrsplan der Vorgabe Einsparungen zu erzielen unterliegt, was letztlich auch beinhaltet, dass alle Maßnahmen wenigstens unter dem Vorbehalt der Kostenneutralität zu bewerten sind.



Des Weiteren ist anzumerken, dass nachfolgend nur Planungsvorschläge bearbeitet werden können, die das Buslinienangebot betreffen. Weitere vertraglich und/oder rechtliche Anregungen werden in **Anhang 1** aufgeführt und müssen zu gegebener Zeit gewürdigt werden.

8.3.1 Bad Soden a.T.

Buslinie 803 bzw. 253

Die Stadt Bad Soden a.T. regt an, die einzelnen Schleifenfahrten der Linie 253 über die Haltestellen Am Unisys-Park, Otto-Volger-Straße, Kelkheimer Straße und Bad Sodener Straße in den HVZ (4 Fahrten früh + 4 Fahrten nachmittags) zurückzunehmen und die Erschließung des Gebietes der Buslinie 803 zuzuordnen. Dies erscheint sinnvoll, da die Schleifenfahrten eine fünfminütige Fahrzeitverlängerung für durchfahrende Fahrgäste bedeuten und der Verbindungsfunktion der Linie 253 widersprechen.

Ein Teil der Fahrten der Linie 803 beginnt/endet am Bahnhof Bad Soden a.T. Diese Fahrten könnten zur Erschließung der genannten Haltestellen verlängert werden. Aus der Differenz der Betriebsleistungsreduzierung der Linie 253 durch Wegfall der Schleifenfahrten und der Mehrleistung der Linie 803 durch Verlängerung einzelner Fahrten errechnet sich eine Mehrleistung gegenüber heute von rd. 2.700 km/a. Es ist zu prüfen, ob die Mehrleistung kostenneutral erfolgen kann oder ob dies zu Sprungkosten in der Umlaufplanung führt. Es wird empfohlen, zunächst das Fahrgastaufkommen der genannten Haltestellen hinsichtlich einer möglichen Erschließung durch AST zu erheben.

Buslinie 812

Von der Stadt Bad Soden a.T. (ebenso von der Stadt Kelkheim a.T.) wird vorgeschlagen, die Buslinie 812 ab Niederhofheim "Am Nussbaum" über Kelkheim "Dieselstraße" nach Hofheim zu führen (ggf. mit Anschluss an die Busse zur Eichendorff- und Richter-Schule in Niederhofheim oder Münster).

Dies würde die Fahrzeit um 1 min/Fahrt verlängern. Bei einer Fahrzeit von z.Zt. 66 min bzw. 68 min/Fahrt dürften sich dadurch keine umlauftechnischen Probleme ergeben. Die Linienstrecke verlängert sich dabei um ca. 1,2 km/Fahrt. Auf alle werktäglichen Fahrten der Linie 812 bezogen errechnet sich eine Mehrung von rd. 14.800 km/a.

Durch die genannte Linienwegsänderung wäre aber die Rhein-Main-Therme (ebenso die Haltestelle Auf der Sandkaul) in Hofheim a.T. nicht mehr an das Busliniennetz angebunden. Als Kompromiss wäre eine Verlegung von Einzelfahrten, etwa 3 Fahrten in der HVZ früh sowie nachmittags denkbar. Da die Rhein-Main-Therme erst um 9 Uhr früh öffnet, wären die Nachteile begrenzt.

Hieraus errechnet sich eine Mehrung von rd. 3.600 km/a. Es ist zu prüfen, ob die Mehrleistung kostenneutral erfolgen kann oder ob dies zu Sprungkosten in der Umlaufplanung führt.

Die vorgenannten Aussagen zur Buslinie 812 werden obsolet, wenn Linienverkürzungen aufgrund von Parallelverkehr, wie in **Kapitel 8.2** beschrieben, umgesetzt werden.



8.3.2 Eppstein

Die Stadt Eppstein benannte zwei Gebiete, deren ÖV-Anbindung zu prüfen ist, das Gewerbegebiet Eppstein West sowie das Baugebiet „Hollergewann“.

Gewerbegebiet Eppstein West

Die Buslinie 20 (Eppstein – Wiesbaden) fährt das Gebiet zukünftig mehrmals täglich an. (Quelle <http://www.eppstein-west.de/bus-bahn.html>, abgerufen am 24.01.2013).

Baugebiet „Hollergewann“

Zur Anbindung des Baugebietes „Hollergewann“ wurden zwei Linienenerweiterungen der Buslinie 20 (Eppstein – Wiesbaden) skizziert (vgl. **Bild 8-3**). In schwarzer Farbe dargestellt ist eine Strecke von ca. 500 m mit einer Haltestelle in der Straße Hollergewann, die das Baugebiet in Randlage erschließt (Variante 1). Entsprechend verlängert sich die Fahrzeit für die Linie 20 um ca. 1,5 min. Bei 9 Hin- und Rückfahrten am Werktag (keine Bedienung am Wochenende) beträgt die Linienmehrleistung ca. 2.300 km/a.

In blauer Farbe ist eine mittige Erschließung des Baugebietes skizziert, die Strecke bedeutet ein Mehr von etwa knapp 1 km für die Linie (Variante 2). Entsprechend verlängert sich die Fahrzeit für die Linie 20 um ca. 2,5 min. Bei 9 Hin- und Rückfahrten am Werktag (keine Bedienung am Wochenende) errechnet sich eine Linienmehrleistung ca. 4.500 km/a.

Es ist zu prüfen, ob die Mehrleistung kostenneutral erfolgen kann oder ob dies zu Sprungkosten in der Umlaufplanung führt. Bei beiden Varianten entstehen Kosten für eine neue Haltestelle.

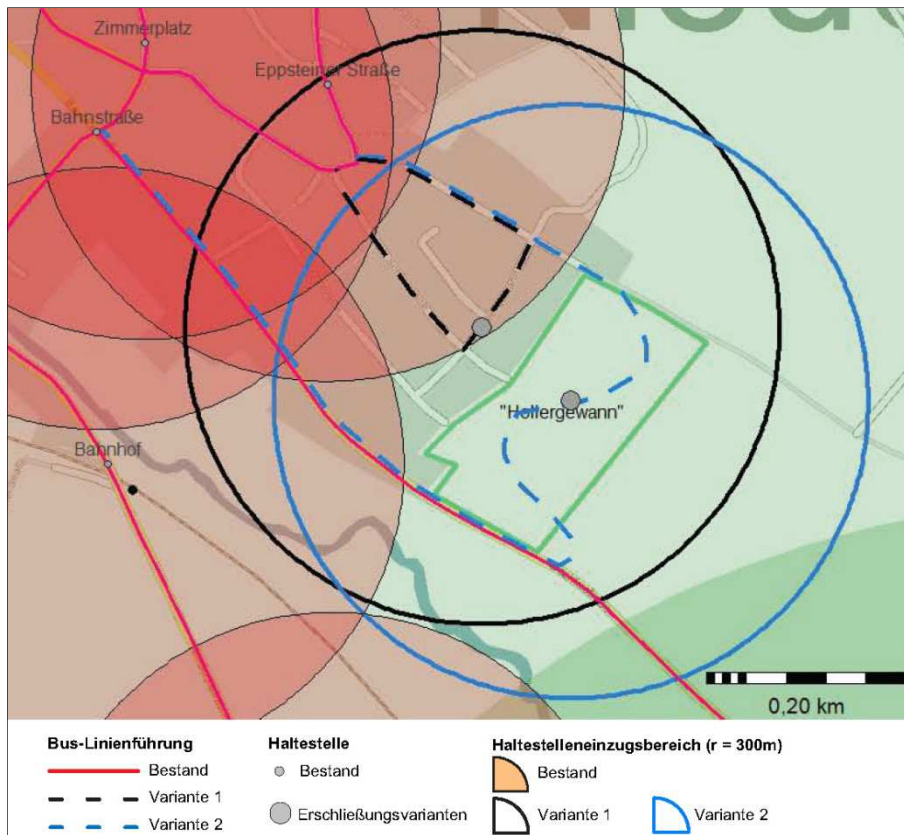


Bild 8-3: Skizze Anbindung Baugebiet „Hollergewann“ in Eppstein Niederjosbach

8.3.3 Flörsheim a.M.

Die Stadt Flörsheim a.M. benannte drei Gewerbeflächen, deren Anbindung zu prüfen ist. Dies sind West V.1 Teilplan A Flörsheim zwischen Hochheimer Straße, Eisenbahnlinie und Hafenstraße und Teilplan B Stadtteil Wicker „Steinmühlenweg“ sowie das Gebiet Weilbach Industriestraße.

West V.1 Teilplan A Flörsheim

Die Gewerbefläche in Flörsheim (Teilplan A) ist durch die Haltestelle Hafenstraße (Buslinien 809, 819 und AST 818) erschlossen.

West V.1 Teilplan B Wicker „Steinmühlenweg“

Eine ÖV-Anbindung des Gewerbegebietes „Steinmühlenweg“ in Wicker könnte durch eine Stichfahrt einer der Wicker erschließenden ÖV-Linien erfolgen (vgl. **Bild 8-4**). Dies sind die Buslinien 819 (von Flörsheim Stadthalle über Wicker nach Weilbach zur Weilbachhalle) und das AST 46 (Massenheim – Wicker Tor zum Rheingau). Daneben fahren an Schultagen einzelne Fahrten der Linien 809 und 817 durch Wicker.

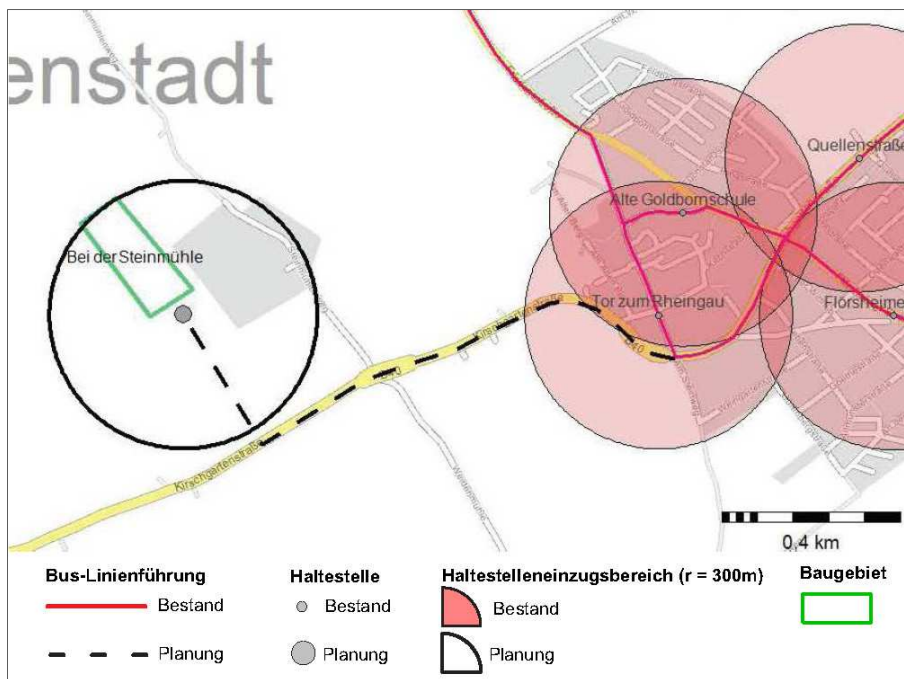


Bild 8-4: Skizze Anbindung Gewerbegebiet „Steinmühlenweg“ in Wicker

Die Stichfahrt hat eine einfache Länge von etwa 1,4 km, d.h. die Fahrzeitverlängerung für beispielsweise die Linie 819 würde ca. 5 min (einschl. Wendezeit) betragen. Dies ist unattraktiv für Fahrgäste auf der bestehenden Route. Bei regelmäßiger Anbindung, wiederum beispielsweise durch die Linie 819 werktags, errechnet sich eine Linienmehrleistung von rd. 21.900 km/a. Es ist zu prüfen, ob die Mehrleistung kostenneutral erfolgen kann oder ob dies zu Sprungkosten in der Umlaufplanung führt. Daneben entstehen Kosten für eine neue Haltestelle.

Aufgrund der zeitlichen Nachteile für Fahrgäste auf der bestehenden Route (Umfahrt) sollte nach Prüfung des potentiellen Fahrgastaufkommens des Gebietes „Steinmühle“ eher eine Anbindung mit dem AST 46 in Erwägung gezogen werden.

Weilbach Industriestraße

Zur Erschließung des Gewerbegebietes Weilbach Industriestraße kommt zum einen die Buslinie 819 (Flörsheim – Wicker – Weilbach Weilbachhalle) in Betracht, die über ihren nahegelegenen Endhalt an der Weilbachhalle um ca. 750 m bis zur Industriestraße verlängert werden könnte. Dies entspricht einer Fahrzeitverlängerung von 1-2 min/Fahrt. Bei einer regelmäßigen werktäglichen Bedienung durch die Linie 819 (15,5 Fahrtenpaare) beläuft sich der Mehraufwand auf ca. 5.900 km/a.

Zum anderen könnte alternativ die Linie 834 (Hofheim – Hattersheim – Okriftel – Eddersheim Bf.) über ihren Endhalt zur Industriestraße verlängert werden. Die Strecke beträgt etwa 1 km, so dass etwa 1-2 min Fahrzeit veranschlagt werden. Bei einer regelmäßigen

werktäglichen Bedienung durch die Linie 834 (13,5 Fahrtenpaare) beläuft sich die Mehrleistung auf ca. 3.600 km/a.

Es ist zu prüfen, ob die Mehrleistung kostenneutral erfolgen kann oder ob dies zu Sprungkosten in der Umlaufplanung führt. Dazu kommen bei beiden Varianten die Kosten für eine neue Haltestelle.

Eine Erschließung der Industriestraße über eine Stichfahrt der ebenfalls in räumlicher Nähe verkehrenden Buslinie 809 (Hofheim – Flörsheim – Hochheim) sollte wegen der zeitlichen Nachteile für Fahrgäste auf der bestehenden Route (Umfahrt) nicht erfolgen.

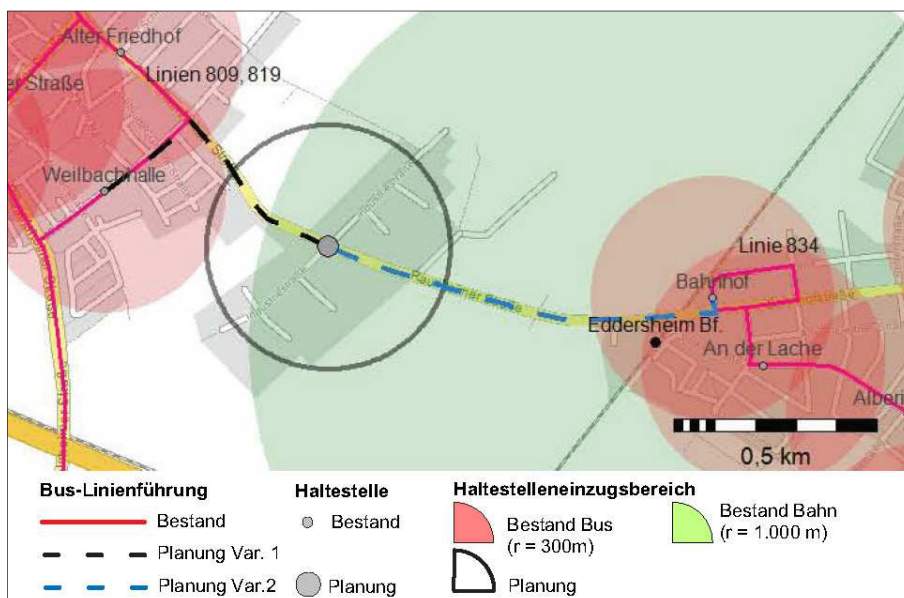


Bild 8-5: Skizze Anbindung Gewerbegebiet Industriestraße in Weilbach

Eine Neugestaltung des Liniennetzes in Flörsheim nach Bau der Bahnunterführung Wickerer Straße kann nach der Ein-/Aussteigerzählung und Fahrgastbefragung auf den Stadtbussen in Flörsheim, die für Anfang März 2013 geplant ist, vorgenommen werden.

8.3.4 Hattersheim a.M.

Die Stadt Hattersheim benannte vier Bauvorhaben in ihrem Stadtgebiet mit Relevanz für den vorliegenden Nahverkehrsplan, das Nahversorgungszentrum Hattersheim Süd (N85, bereits realisiert), Mühlenquartier (N88), Hessendamm (N 89) und Schokoladenfabrik (N91) (vgl. **Bild 8-6**). Zur Anbindung ist eine Haltestelle in Höhe Quartiersplatz vorgesehen, die das Gebiet auch umfassend erschließt. Zwischen den Haltestellen Bahnhof Süd und Wasserwerkchaussee verkehren die Buslinien 833, 834 und das AST 836.

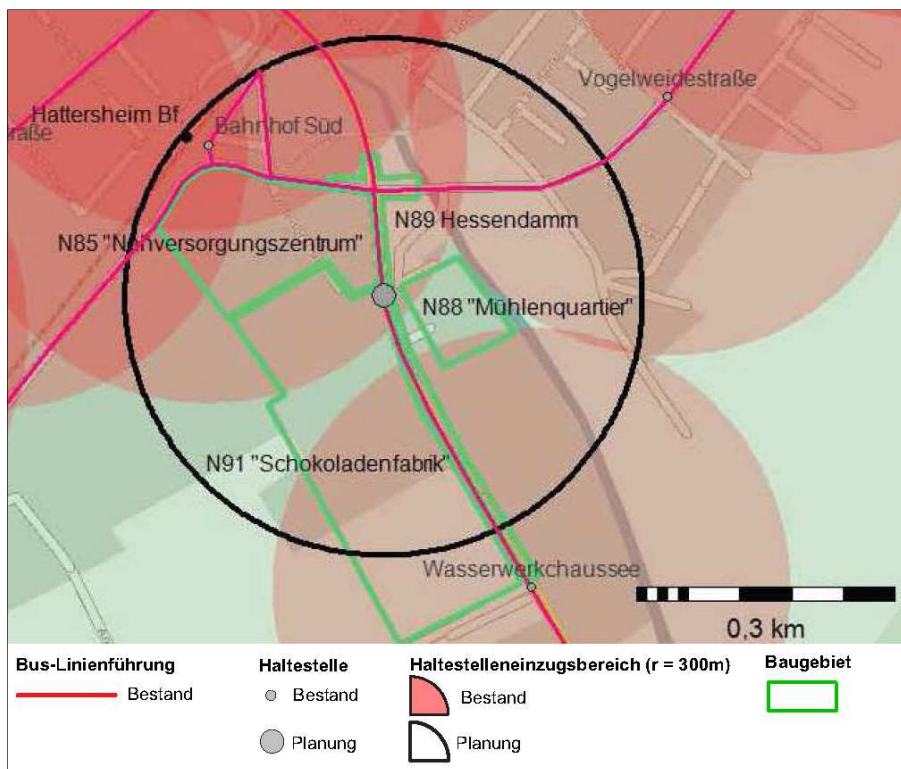


Bild 8-6: Skizze ÖV-Anbindung Bauvorhaben Hattersheim a.M.

Eine detaillierte Planung zu den Stadtverkehren in Hattersheim, die auch alle Prüfaufträge und Anregungen aus **Anhang 1** berücksichtigt, kann nach der Ein-/Aussteigerzählung und Fahrgastbefragung auf den Stadtbussen in Hattersheim erfolgen, die für Anfang März 2013 vorgesehen ist.

Verknüpfung Taunusbus – S-Bahn am Bf. Höchst

Die Stadt Hattersheim verweist auf die Bedeutung des Netzknotens Bf. Höchst als Verknüpfung der S-Bahn mit den Taunuslinien und tritt für dementsprechend kurze Wartezeiten ein.

Der Bf. Höchst wird regelmäßig nur von einer Taunuslinie angefahren, und zwar von der Buslinie 253 von Königstein über Bad Soden und Sulzbach kommend. Die Linie 253 ist zeitlich bereits am Bf. Bad Soden mit der S-Bahn verknüpft und wartet dort auch bis zu 5 min auf verspätete S-Bahnen aus Frankfurt. Des Weiteren verkehrt die Buslinie 804 Königstein – Sulzbach (MTZ) mit Einzelfahrten über Höchst Bf. zum Industriepark Höchst. Die Buslinie 804 ist am Bf. Kelkheim mit der RB 12 von/nach Frankfurt verknüpft bzw. nach Betriebsschluss der RB12 mit der S-Bahn am Bahnhof Höchst.

Weitere zeitliche Bindungen sind planerisch nicht realisierbar. Eine abschließende Aussage, welchem der beiden Verknüpfungspunkte Vorrang eingeräumt werden sollte, ist nur nach Kenntnis der Fahrgastziele möglich.



8.3.5 Hochheim a.M.

Planungen zu Qualitätsverbesserungen und Kostenreduzierung auf den Linien 809 und 826 sind z.Zt. nach Aussage der MTV in Arbeit.

8.3.6 Hofheim a.T.

Von den von der Stadt Hofheim a.T. benannten Bauvorhaben in ihrem Stadtgebiet wurden vier als relevant für eine Prüfung der ÖV-Erschließung herangezogen. Dies sind in Hofheim Nord die Wohnbaufläche „Vorderheide II“ und „Im Langgewann II“, in Diedenbergen die gemischte Baufläche „Querspange“ sowie der Neubau der Sporthallen am Brühlwiesengelände in Hofheim. Die Erschließung dieser Gebiete im öffentlichen Verkehr wird im Folgenden überprüft.

„Vorderheide II“

Zur Erschließung des Baugebietes „Vorderheide II“ in Hofheim a.T. mit einem prognostizierten Potential von 420 Einwohnern kommt die Buslinie 401 in Betracht. Hierzu ist eine „Schleife“ zwischen den Haltestellen Im Langgewann und Krankenhaus über Hundshager Weg und Kreuzweg vorstellbar. Dies bedeutet eine Streckenverlängerung von etwa 700 m bzw. 1-2 min. Bei einer regelmäßigen werktäglichen Bedienung durch die Linie 401 (26 Fahrten) beläuft sich der Mehraufwand auf ca. 4.600 km/a.

Es ist zu prüfen, ob dies umlauftechnisch neutral erfolgen kann. Es wird die Einrichtung einer neuen Haltestelle etwa Höhe Wingertstraße sowie die Verlegung der Haltestellen Hundshager Weg und Am Ehrenmal erforderlich.

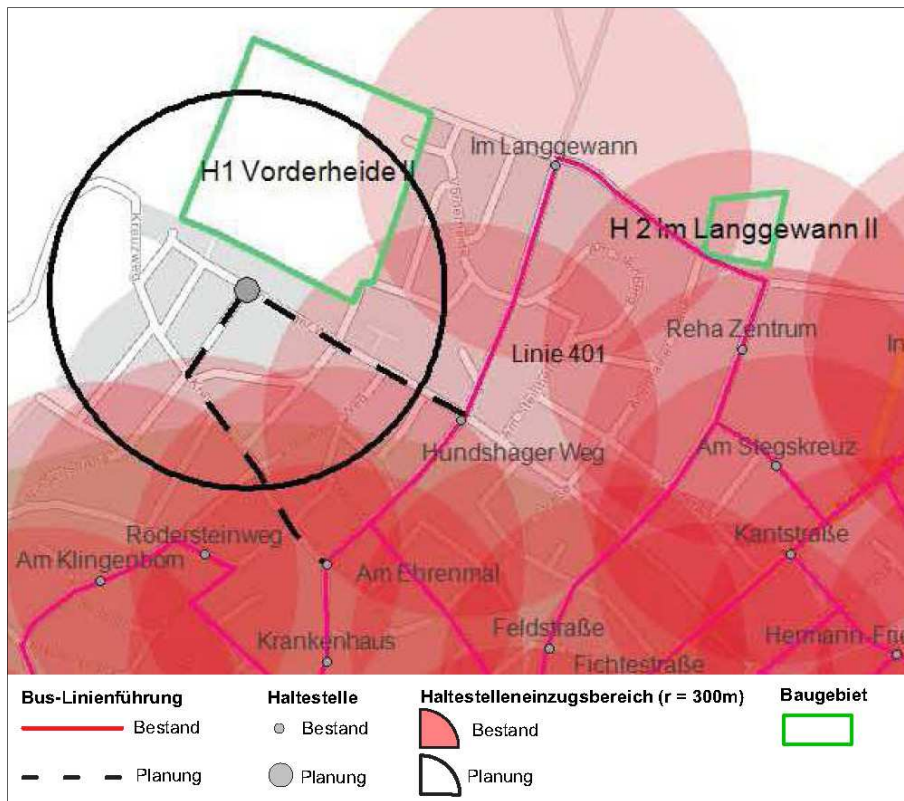


Bild 8-7: Skizze Anbindung Bauvorhaben Hoheim a.T. - „Vorderheide II“ und „Langgewann II“

„Langgewann II“

Das Baugebiet „Im Langgewann II“ ist durch die Haltestelle Reha-Zentrum der Buslinie 401 erschlossen (vgl. **Bild 8-7**).

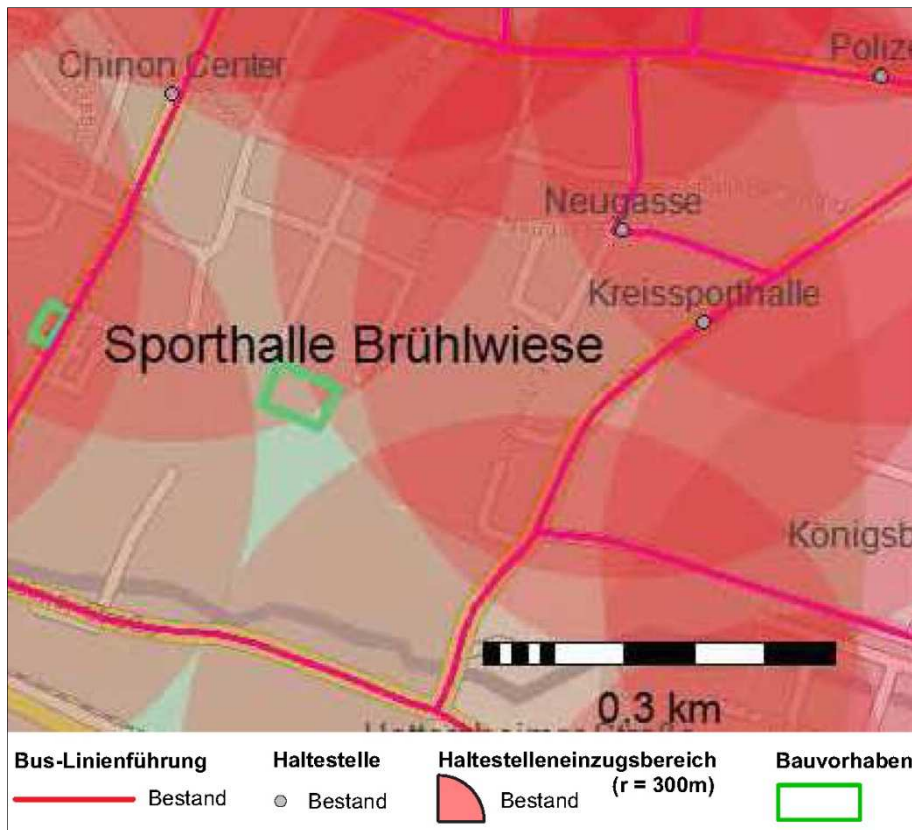


Bild 8-8: Skizze Anbindung Bauvorhaben Hofheim a.T. – Neubau Sporthalle Brühlwiese

Die Sporthalle Brühlwiese ist durch die Haltestellen Hofheim Chinon Center (Buslinien 263 Hofheim – Kelkheim – Königstein und 812 Hofheim – Liederbach – Bad Soden – Schwalbach – Eschborn) und Neugasse (Buslinie 406 Schülerverkehr) sowie Kriffel Kreissporthalle (Buslinien 263, 401 Stadtverkehr Hofheim, 406 und 812) ausreichend erschlossen (vgl. **Bild 8-8**).

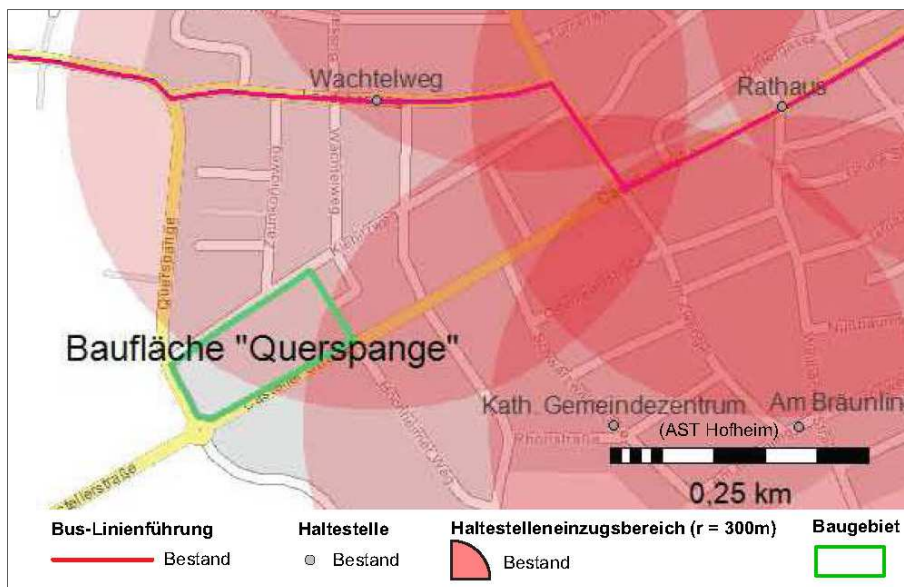


Bild 8-9: Skizze Anbindung Bauvorhaben Hoheim a.T. - Baufläche „Querspange“ in Diedenbergen

Die Baufläche „Querspange“ ist über die Haltestelle Diedenbergen Wachtelweg (Buslinien 262 Wiesbaden – Hofheim, 406 und 817 (Schülerverkehr) ausreichend erschlossen (vgl. **Bild 8-9**).

8.3.7 Kelkheim a.T.

Zu dem von der Stadt Kelkheim benannten Prüfauftrag bzgl. einer Linienwegsänderung der Buslinie 812 von Hofheim nach Schwalbach über Kelkheim Münster siehe **Kap. 8.3.1**.

Zeitliche Verknüpfung Buslinie 812 und 804

In Alternative zu einer Linienwegsänderung der Buslinie 812 über Kelkheim-Münster schlägt die Stadt Kelkheim a.T. die Schaffung von Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien 812 und 804 vor, um der wachsenden Nachfrage von Schwalbach /Bad Soden ins Gewerbegebiet Kelkheim-Münster zu entsprechen.

Bild 8-10 zeigt die Umstiegssituation lt. Fahrplan 2013 von der Linie 812 aus Niederhöchstadt/Schwalbach/Bad Soden zur Linie 804 Richtung Kelkheim Münster. In der morgendlichen HVZ lässt sich um etwa 6:00 Uhr, 7:00 Uhr und 9:00 Uhr ein Übergang mit 11 min Übergangszeit realisieren, allerdings mit einem Fußweg zwischen Niederhofheim Heidesiedlung und der Haltestelle Heidestraße. Etwa um 8:00 Uhr beträgt die Übergangszeit nur 1 Minute, ist daher aufgrund des Fußwegs zwischen den Haltestellen zu gering. Auch an der darauf folgenden, gemeinsamen Haltestelle Eichkopfallée erscheint ein Übergang mit einer Minute unrealistisch. Es sollte daher geprüft werden, ob die Fahrt der Buslinie 804 um 07:53 Uhr ab Niederhofheim Heidestraße um einige Minuten vorverlegt werden kann (unter Berücksichtigung der Verknüpfung der Buslinie

804 mit der RB12 am Bf. Kelkheim), um einen Übergang zwischen den Buslinien 812 und 804, zumindest an der Haltestelle Eichkopffallee zu ermöglichen.

In der Gegenrichtung besteht in der nachmittäglichen HVZ ein halbstündiger Übergang zwischen der Buslinie 804 von Kelkheim-Münster kommend mit 15 min Übergangszeit zur Linie 812 Richtung Niederhöhnstadt/Schwalbach/Bad Soden an der Haltestelle Heidesiedlung. Hier ist eine kürzere Übergangszeit wünschenswert, sofern sie unter Berücksichtigung der Verknüpfungen zwischen den Bus- und Bahnlinien (vgl. **Anhang 8**) sowie umlauftechnisch einzurichten sind.

812 von Niederhöhnstadt	Heidesiedlung an	05:52	06:52	07:52	08:52	09:52	10:52	11:52
	Eichkopffallee an			07:54				
<i>Übergangszeit</i>		<i>00:11</i>	<i>00:11</i>	<i>00:01</i>	<i>00:11</i>	<i>00:12</i>	<i>00:12</i>	<i>00:12</i>
804 Richtung Kelkheim Münster	Heidesiedlung ab					10:04	11:04	12:04
	Heidestraße ab	06:03	07:03	07:53	09:03			
	Eichkopffallee ab			07:55				

804 von Kelkheim Münster	Heidesiedlung an	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49
<i>Übergangszeit</i>		<i>00:15</i>	<i>00:15</i>	<i>00:15</i>	<i>00:15</i>	<i>00:15</i>	<i>00:15</i>	<i>00:15</i>	<i>00:15</i>
812 Richtung Niederhöhnstadt	Heidesiedlung ab	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04

Bild 8-10: Übergangssituation Buslinien 812 – 804 in Niederhofheim

Die Aussagen zur zeitlichen Verknüpfung der Buslinien 812 und 804 werden obsolet, wenn Linienverkürzungen aufgrund von Parallelverkehr, wie in **Kapitel 8.2** beschrieben, umgesetzt werden.

8.3.8 Liederbach a.T.

Das bislang nicht im Busverkehr erschlossene Siedlungsgebiet im Osten Liederbachs sollte durch eine neue Haltestelle in der Straße „In den Eichen“ erschlossen werden (vgl. **Bild 8-11**). Dies betrifft die hier verkehrenden Buslinien 804 (Königstein – Sulzbach MTZ bzw. Frankfurt Industriepark Höchst) sowie 814 (Niederhofheim – Sulzbach MTZ).

Eine speziell auf den Schülerverkehr zugeschnittene Optimierung der in Liederbach verkehrenden Buslinien ist als Detailplanung außerhalb des Nahverkehrsplans zu klären.

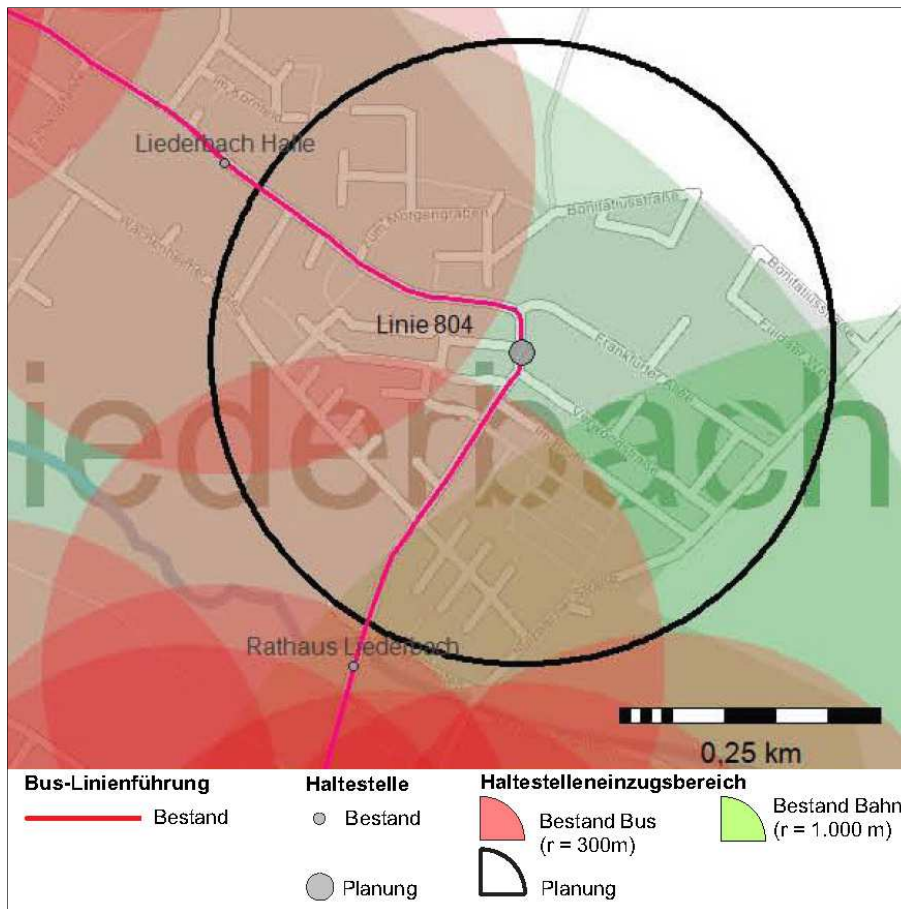


Bild 8-11: Skizze Anbindung Siedlungsgebiet in Liederbach

8.3.9 Schwalbach a.T.

Zur Anbindung des Gewerbegebietes Camp-Phönix-Park und der Privaten Dr. Obermayr-Schule liegt bereits eine Untersuchung aus dem Jahr 2010 vor ²².

8.4 ÖV-Beschleunigung

Weiterverfolgt wird die Empfehlung aus dem NVP 2005 bzgl. der Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel durch z.B. Reduzierung der Behinderungszeiten an Lichtsignalanlagen (LSA) oder beim Ausfahren aus Haltestellenbuchten etc. sowie durch den Abbau von Verkehrsbehinderungen. Hier erfolgen regelmäßige Vorschläge durch die MTV, allerdings z.Zt. nicht finanzierbar aufgrund der Haushaltslage der Kommunen.

²² ÖPNV-Konzept für die Stadt Eschborn vom 31.05.2010, VKT-GmbH im Auftrag der MTV

8.5 Anfrage aus Flörsheim a.M. (Dolmuş)

Der Vorschlag, den lokalen Busverkehr im MTK in ein Dolmuş-System zu überführen, wird nicht weiter verfolgt. Das türkische Nahverkehrskonzept Dolmuş (*übersetzt: vollmachen*) fährt mit Kleinbussen fahrplanunabhängig auf einer festgelegten Route. Das Zu- und Aussteigen ist der Fahrerin bzw. dem Fahrer per Handzeichen zu signalisieren und entlang der Route jederzeit möglich. Die Abfahrt in einem türkischen Dolmuş erfolgt am Startpunkt zu einer bestimmten Abfahrtszeit oder wenn die Plätze im Bus ausreichend belegt sind. Ein Dolmuş fährt in Linienbetrieb und nicht in Flächenbetrieb.

Der durchgängige Einsatz von Kleinbussen im MTK mit maximal 35 Plätzen führt zunächst, auf Grund der geringeren Fahrzeug- und Betriebskosten, zu einer Reduzierung der Gesamtkosten, bei gleichbleibender Taktichte. Dadurch kann bei insgesamt gleichbleibend hohen Kostenaufwendungen eine jährliche Kilometermehrung von 250.000 Km/a erreicht werden, ohne dass hierdurch Mehrkosten entstünden. Dies entspricht ca. 10% der Gesamtfahrleistung im MTK. Jedoch bedingt die Einführung des Dolmuş-Systems eine wesentlich dichtere Taktfolge, um vergleichbar zur Bestandssituation ein verknüpftes Angebot, zwischen dem lokalen Busverkehr und dem regionalen Bus- und Bahnverkehr, anzubieten. In dieser Konstellation würden sowohl die leistungsabhängigen wie auch die leistungsunabhängigen Kosten stark ansteigen, da die dichteren Taktfolgen zu höheren Fahrzeug- und Personalkosten führen würden, weshalb die gestiegenen Kosten die anfänglich genannte Kosteneinsparung weit übersteigen würde.

Analysiert man den Dolmuş als System, sind neben der Kostensteigerung weitere Nachteile auffällig. Zunächst führt eine mögliche frühere Abfahrtszeit am Startpunkt zu Unsicherheiten in der Reiseplanung. Folglich bestehen auch auf der festgelegten Route ebenfalls keine festen Abfahrtszeiten. Somit kann der Fahrgast nicht wissen, wann sein Bus kommt oder, ob der Bus verpasst wurde. Zudem ist mit der Möglichkeit eines Zu- und Aussteigens auf freier Strecke keine barrierefreie Nutzung des ÖPNV durchsetzbar. Des Weiteren ist beim Ein- und Aussteigevorgang auf freier Strecke die Verfügbarkeit von Verkehrssicherungsmöglichkeiten (wie bspw. Ampelanlagen) nicht punktuell planbar, weswegen Ein- und Aussteigevorgänge gerade für mobilitätseingeschränkte Personen (Kinder, Hochbetagte Personen, Behinderte, etc.) Gefahrenquellen darstellen können. In diesem Zusammenhang ist die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zu beachten, welches, bis zum 01. Januar 2022, einen uneingeschränkten barrierefreien Zugang zum ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen vorsieht. Von dieser Frist sind lediglich begründete Ausnahmefälle befreit.

8.6 Infrastrukturplanung (Haltestellen)

Entsprechend dem Bundesgleichstellungsgesetz (BGG, 2002) wird das Ziel, „die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben der Gesellschaft zu gewährleisten und Ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen“ (§1, BGG, 2002) ausdrücklich auch auf die Mobilität behinderter Menschen im öffentlichen Verkehrsraum bezogen.



Daraus leitet sich für den Nahverkehrsplan des Main-Taunus-Kreis ab, dass auch alle Haltestellen entsprechend den Anforderungen aus unbehinderter Mobilität umzugestaltet sind. Dies muss entsprechen §8 (3) PBefG bis zum 1. Januar 2022 abgeschlossen sein. Auch wenn dies Aufgabe der einzelnen Kommunen im MTK ist, ergibt sich hieraus die übergeordnete Forderung, diese Aufgabe im Nahverkehrsplan zu verankern.

Bezogen auf die Gestaltung der Haltestellen liegt für Hessen ein Leitfaden vor, der die bauliche Gestaltung der Haltestellen aufzeigt.²³ Dieser sollte dem Um- und Ausbau der Haltestellen im MTK zur Orientierung dienen. Die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft stellt bei Bedarf auf dem Leitfaden aufbauende Regelentwürfe für die Haltestellengestaltung zur Verfügung.

8.7 Fahrzeuge

Als Standardfahrzeuge sind Niederflurfahrzeuge vorgesehen, die einen barrierefreien Zugang ermöglichen. Für die Regelfahrzeuge wird dabei ein Höchstalter von 11 Jahren sowie die Abgasnorm EEV, für Verstärker- und Schulbusse ein Höchstalter von 16 Jahren und die Abgasnorm Euro 5 vorgesehen.

8.8 Linienbündel

Die Buslinien in der Regie der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft sind zu drei Linienbündeln zusammengefasst. Es sind die die Linienbündel 40.1, 40.2 und 40.neu, vgl. hierzu auch **Kapitel 4.7**.

Die Planungen zum Busliniennetz sehen keine wesentlichen Änderungen im Linienverlauf vor. Vor diesem Hintergrund besteht somit kein Anlass, von dem bestehenden Zuschnitt der Bündel abzuweichen. Auch ergab sich aus der letzten Ausschreibung der drei Linienbündel kein Anlass von dem bestehenden Zuschnitt abzuweichen.

Die bestehenden Konzessionen der Linienbündel laufen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 aus, es besteht aber die Möglichkeit einer Verlängerungsoption. Die MTV beabsichtigt eine gestaffelte Ausschreibung, d.h. die Bündel 40.1 und 40.neu werden zum Fahrplanwechsel neu ausgeschrieben und für das Bündel 40.2 wird die Verlängerungsoption gezogen.

Die Ausschreibung befindet sich im April 2013 in der Vorbereitung. Die Ankündigung der Ausschreibung im EU-Amtsblatt soll noch im Frühjahr 2013 erfolgen.

9 Fazit

Die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Main-Taunus-Kreis für den Zeitraum 2013 bis 2017 steht unter der politischen Vorgabe Kosten einzusparen. Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang die Frage nach der Bezugsebene zu stellen. Die Kosten für das bestehende Busangebot in der Regie der MTV werden nach der bevorstehenden

²³ „Leitfaden - Unbehinderte Mobilität“, Hrsg. Hess. Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 54,12/2006



Ausschreibung entsprechend den heutigen Erkenntnissen höher ausfallen als dies gegenwärtig der Fall ist. Schätzungen gehen von einer Kostensteigerung infolge Energiepreissteigerung etc. von wenigstens 15% aus, d.h. das bestehende Busangebot entsprechend der Fahrplanperiode 2012 wird einen um ca. 15% höheren Zuschuss bedürfen, als dies im Vergleichsjahr 2012 gegeben ist. Dies schränkt den Planungsspielraum für die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den MTK deutlich ein.

Mögliche Einsparpotentiale ergeben sich aus:

- Umwandlung des bestehenden Linienbetriebs mit Bussen in ein Angebot mit Anrufsammeltaxen,
- Abbau von Parallelverkehren,
- Reduzierung der Bedienungshäufigkeit.

Alle drei Einsparpotentiale wurden im Rahmen der 2. Fortschreibung zum Nahverkehrsplan des Main-Taunus-Kreises behandelt und in Form von Szenarien aufbereitet. Folgende Szenarien wurden untersucht:

- Trendszenario,
- Optimierungsszenario 1,
- Optimierungsszenario 2.

Das Trendszenario beinhaltet das Angebot im Bestand, d.h. entsprechend der Fahrplanperiode 2012. Es dient vor allem als Referenzgröße, um mögliche Einsparungen zu quantifizieren.

Das Optimierungsszenario 1 beinhaltet die Umwandlung von bestehenden Linienbusangeboten in AST-Betrieb. Hierfür in Frage kommen, aufgrund der bestehenden Fahrgastnachfrage, nur die Angebote während den Schwachlastzeiten, dies sind die Abendstunden an Werktagen, die Nachmittags- und Abendstunden an Samstagen sowie der Sonntag. Einschränkend ist hier anzumerken, dass Einzelfahrten mit geringer Fahrgastnachfrage nicht sinnvoll umgewandelt werden können, vielmehr muss es sich um zusammenhängende Fahrten- bzw. Stundengruppen handeln.

Das Optimierungsszenario 2 geht weiterreichend als in Optimierungsszenario 1 gegeben davon aus, dass die Bedienungshäufigkeit gegenüber dem Bestand halbiert wird, d.h. auf Linien mit 30 min-Takt (Fahrplanperiode 2012) würde zukünftig nur noch ein 60 min-Takt gefahren und auf Linien mit 60 min-Takt dementsprechend nur noch ein 2 h-Takt angeboten werden.

Für die beiden Optimierungsszenarien wurde das Einsparungspotential unter Berücksichtigung auch veränderter Einnahmen infolge Fahrgastrückgang berechnet. Insbesondere das Optimierungsszenario 2 lässt dabei deutliche Rückgänge in der Fahrgastnachfrage erwarten. Die Umwandlung in AST-Angebote lässt zwar auch einen Rückgang in der Fahrgastnachfrage erwarten, aber dies nur in geringerem Umfang.



Der Aufsichtsrat der MTV hat auf seiner Sitzung vom 6. Dezember 2012 einstimmig beschlossen, das Optimierungsszenario 1 den weiteren Planungen zugrunde zu legen.

Vor diesem Hintergrund wurden Zählungen in den relevanten Zeitgruppen auf den Buslinien in der Regie der MTV durchgeführt. Diese Ergebnisse wurden aufbereitet und den weiteren Planungen zugrunde gelegt. Es hat sich gezeigt, dass nicht durchgängig auf allen Linien während der Schwachlastzeiten, wie vorab beschrieben, auf einen AST-Betrieb umgestellt werden kann, da die Fahrgastnachfrage zum Teil für einen AST-Betrieb deutlich zu hoch ist.

Insgesamt ergeben sich durch die mögliche Umstellung Einsparungen gegenüber dem Referenzszenario, dem Trendszenario. Es ist zu erwarten, dass die Mehrkosten infolge Kostenerhöhung hierdurch aufgefangen werden können.

Der Umbau von Haltestellen zur Gewährleistung unbehinderter Mobilität wird fortgeschrieben. Dementsprechend müssen auch zukünftig Niederflerbusse zum Einsatz kommen, um das Planungsziel unbehinderte Mobilität im Main-Taunus-Kreis zu erreichen.

Die Vorgaben, Einsparungen zu erreichen, beinhalten gleichzeitig, dass keine Planungsempfehlungen/-anregungen Dritter umgesetzt werden können, die in Folge veränderter Umlaufplanungen oder Linienwegverlängerung zu erkennbaren Mehrkosten gegenüber dem Bestandsangebot führen.

10 Beteiligungsverfahren Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 29.04.2013 wurde den Trägern öffentlicher Belange (Kommunen des MTK, Regierungspräsidium Darmstadt, Regionalverband FrankfurtRheinMain, Hessen Mobil, den im MTK tätigen Verkehrsunternehmen, dem RMV sowie den angrenzenden lokalen Nahverkehrsorganisationen, Behinderten- und Seniorenbeirat, Fahrgast- und Umweltverbände, Handwerkskammer) der Vorentwurf des 3. NVP MTK 2013 - 2017 zugesandt und auf die Möglichkeit der Stellungnahme entspr. § 14 (7) des Hessischen ÖPNV-Gesetzes hingewiesen. Die Anmerkungen aus den Rückläufen wurden tabellarisch aufbereitet, durch die MTV kommentiert und sind als **Anhang 9** dem NVP beigefügt.