ZOV Verkehr

Nahverkehrsplan

für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV)

Fortschreibung 2020

IGDB

Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV)

Fortschreibung 2020

Erstellt im Auftrag und in Zusammenarbeit mit

ZOV-Verkehr
Hanauer Straße 22
61169 Friedberg

durch

IGDB - IG Dreieich Bahn GmbH
Im Steingrund 3
63303 Dreieich

Bearbeiter:

M.Sc. Geogr. Alexander Jorns
M.A. Geogr. Max Klöppinger
M.A. Geogr. David Moritz

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 8
1.1 Bedeutung des Nahverkehrsplans 8
1.2 Ansatz und Ziele in der Fortschreibung 8
1.3 Aufstellungs- und Beteiligungsverfahren 9
1.3.1 Lenkungskreis 9
1.3.2 Beteiligung der Verkehrsunternehmen 9
1.3.3 Bürgerbefragung 10
1.3.4 Anhörungsverfahren 10

2 Bestandsaufnahme 13
2.1 Rahmenbedingungen 13
2.1.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen 13
2.1.2 Allgemeine Rahmenpläne 15
2.1.3 Verkehrliche Fachplanungen 18
2.1.4 Weitere Fachplanungen und Leitfäden 19
2.2 Untersuchungsraum und Strukturdaten 20
2.2.1 Topographie und Naturraum 20
2.2.2 Raumstruktur und Mobilität 21
2.2.3 Strukturräumliche Gliederung 24
2.2.4 Bevölkerungsentwicklung 29
2.2.5 Beschäftigungsdaten und Pendlerbewegungen 33
2.2.6 Entwicklung der Schülerzahlen 42
2.2.7 Motorisierungsgrad der Bevölkerung 44
2.3 ÖPNV-Angebot 47
2.3.1 Allgemeine Kennzahlen 47
2.3.2 Schienenverkehr 48
2.3.3 Regionaler und lokaler Busverkehr 50
2.3.4 Stadt- und Ortsbussysteme 57
2.3.5 Flexible Angebotsformen 59
2.4 Fahrzeuge 60
2.5 Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen 61
2.5.1 Zugangsstellen zum SPNV 61
2.5.2 Zugangsstellen zum BPNV 61
2.6 Tarif 62
2.6.1 Einführung Zwischenpreisstufen 62
2.6.2 Flatrate-Angebote 62
2.6.3 RMVsmart 62
2.7 Vertrieb 64
2.7.1 Personalbediente Vertriebswege 64
2.7.2 Kundenbediente Vertriebswege 64
2.7.3 Zukunft Mobility Inside 65

3 Mängelanalyse 66
3.1 Erschließungsqualität 66
3.2 Verbindungsqualität 67
3.2.1 Verbindungshäufigkeit 67
3.2.2 Reisezeitvergleich 68
3.2.3 Spätverbindungen 73
3.2.4 Kostenvergleich ÖPNV/MIV 79
3.3 Parallelverkehr 83
3.4 Haltestellenausstattung 85
3.5 Stellungnahmen Anhörungsrunden 88
3.6 Bilanzierung des Vorgängerplanes 90

4 Anforderungsprofil 97
4.1.1 Grundlegende Anforderungen 98
4.1.2 Gesetzliche Anforderungen 98
4.1.3 Barrierefreiheit 98
4.2 Anforderungen an das Liniennetz und den Fahrplan 100
4.2.1 Liniennetz und Verkehrsmitteleinsatz 100
4.2.2 Abgrenzung von Verkehrsgebieten 101
4.2.3 Anforderungen an die Erschließungsqualität 102
4.2.4 Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität 104
4.2.5 Anforderungen zu landkreisübergreifenen Verkehren 106
4.3 Anforderungen von bestimmten Nutzergruppen 107
4.3.1 Schülerinnen und Schüler 107
4.3.2 Seniorinnen und senioren 108
4.3.3 Freizeitverkehr 109
4.4 Anforderungen an die Fahrzeuge 110
4.4.1 Mindeststandards für Busse 110
4.4.2 Anforderungen an AST- und ALT-Fahrzeuge 112
4.5 Anforderungen an das Fahrpersonal 113
4.5.1 Fahrpersonal für Busse 113
4.5.2 Fahrpersonal für flexible Verkehrsangebote 114
4.6 Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen 114
4.6.1 Grundsätzliche Anforderungen an die Ausgestaltung der Zugangs- stellen zum ÖPNV 114
4.6.2 Anforderungen an die Barrierefreie Gestaltung 114
4.6.3 Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen 116
4.6.4 Anforderungen an die Fahrgastinformation an Haltestellen 117
4.7 Anforderungen an die Bereiche Tarif, Marketing und Vertrieb 119
4.7.1 Anforderungen an die Tarifgestaltung 119
4.7.2 Vorgaben zum Thema Marketing 120
4.7.3 Anforderungen an den Vertrieb 121

5 Angebotskonzeption 122
5.1 Maßnahmen im Bereich des Schienenverkehr 123
5.2 Maßnahmen im Bereich des Straßenpersonennahverkehrs 124
5.2.1 Maßnahmen im Bereich regionaler Busverkehre 124
5.2.2 Maßnahmen im Bereich lokaler Busverkehre 127
5.2.3 Maßnahmen im Bereich flexibler Angebotsformen 128
5.2.4 Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität 131
5.3 Haltestelleninfrastruktur 133
5.3.1 Barrierefreier Ausbau der Haltestellen 133
5.3.2 Einrichtung neuer Haltestellen zur Beseitigung von Erschließungs-lücken 134
5.3.3 Modernisierung des Haltestellenmobiliars 134
5.4 Maßnahmen aus dem Vorgängerplan 135
5.5 Sonstige Maßnahmen 136
5.5.1 Dynamische Fahrgastinformation 136
5.5.2 Marketing 136
5.5.3 Tarif und Vertrieb 137

6 ÖPNV in den Kommunen 139
6.1 Landkreis Gießen 139
6.1.1 Allendorf/Lumda 139
6.1.2 Biebertal 140
6.1.3 Buseck 140
6.1.4 Fernwald 141
6.1.5 Grünberg 141
6.1.6 Heuchelheim 142
6.1.7 Hungen 142
6.1.8 Langgöns 143
6.1.9 Laubach 143

6.1.10 Lich ... 144
6.1.11 Linden ... 145
6.1.12 Lollar ... 145
6.1.13 Pohlheim ... 146
6.1.14 Rabenau ... 147
6.1.15 Reiskirchen ... 147
6.1.16 Staufenberg ... 148
6.1.17 Wettenberg ... 149
6.2 Vogelsbergkreis ... 150
6.2.1 Alsfeld ... 150
6.2.2 Antrifttal ... 151
6.2.3 Feldatal ... 151
6.2.4 Freiensteinau ... 152
6.2.5 Gemünden (Felda) ... 152
6.2.6 Grebenau ... 153
6.2.7 Grebenhain ... 154
6.2.8 Herbstein ... 154
6.2.9 Homberg (Ohm) ... 155
6.2.10 Kirtorf ... 156
6.2.11 Lauterbach ... 156
6.2.12 Lautertal ... 157
6.2.13 Mücke ... 158
6.2.14 Romrod ... 158
6.2.15 Schlitz ... 159
6.2.16 Schotten ... 160
6.2.17 Schwalmtal ... 160
6.2.18 Ulrichstein ... 161
6.2.19 Wartenberg ... 161
6.3 Wetteraukreis ... 163
6.3.1 Altenstadt ... 163
6.3.2 Bad Nauheim ... 163
6.3.3 Bad Vilbel ... 164
6.3.4 Büdingen ... 164
6.3.5 Butzbach ... 165
6.3.6 Echzell ... 166
6.3.7 Florstadt ... 166
6.3.8 Friedberg ... 167
6.3.9 Gedern ... 167
6.3.10 Glauburg ... 168
6.3.11 Hirzenhain ... 168
6.3.12 Karben ... 169
6.3.13 Kefenrod ... 169
6.3.14 Limeshain ... 170
6.3.15 Münzenberg ... 170
6.3.16 Nidda ... 171
6.3.17 Niddatal ... 171
6.3.18 Ober-Mörlen ... 172
6.3.19 Ortenberg ... 172
6.3.20 Ranstadt ... 173
6.3.21 Reichelsheim ... 173
6.3.22 Rockenberg ... 174
6.3.23 Rosbach v. d. Höhe ... 174
6.3.24 Wölfersheim ... 175
6.3.25 Wöllstadt ... 175

7 Linienbündel ... 177
7.1 Allgemeine Grundsätze ... 177
7.1.1 Verkehrliche und räumliche Verflechtung ... 177
7.1.2 Betriebliche Rahmenbedingungen ... 177
7.1.3 Gestaffelte Vergabe ... 178
7.1.4 Größe der Linienbündel ... 178
7.2 Linienbündel im Bestand ... 179
7.2.1 Linienbündel im Landkreis Gießen (ohne Stadtbus Gießen) ... 179
7.2.2 Linienbündel im Vogelsbergkreis ... 180
7.2.3 Linienbündel im Wetteraukreis ... 182
7.3 Überprüfung des Zuschnitts der Linienbündel ... 184
7.3.1 Linienbündel im Landkreis Gießen ... 184
7.3.2 Linienbündel im Vogelsbergkreis ... 184
7.3.3 Linienbündel im Wetteraukreis ... 184

8 Maßnahmenwirkung ... 186
8.1 Entwicklung der Nachfrage im Bereich regionaler Verkehre ... 187
8.2 Verkehrliche Auswirkungen – Entwicklung der Verkehrsnachfrage ... 189
8.3 Betriebswirtschaftliche Auswirkungen ... 190
8.3.1 Finanzielle Rahmenbedingungen ... 190
8.3.2 Kostenentwicklung im Wettbewerb und Wirkungen von Anpassungen des Anforderungsprofils ... 190
8.3.3 Investitionen ... 191

9 Bewertung ... 192
9.1 Formelles Anhörungsverfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans ... 192
9.2 Umsetzung der Angebotskonzeption ... 193
9.3 Prioritäten ... 193
9.4 Ausgestaltung der Beförderung ... 193

10 Literaturverzeichnis ... 194
10.1 Verwendete Literatur ... 194
10.2 Auswahl verwendeter Online-Quellen ... 195

II ANLAGEN UND ANHÄNGE ... 196

1 EINLEITUNG

1.1 BEDEUTUNG DES NAHVERKEHRSPLANS

Der Nahverkehrsplan (NVP) bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Bereich eines Aufgabenträgers. Die Genehmigungsbehörden haben den von einem Aufgabenträger beschlossenen NVP bei ihren Entscheidungen zur Konzessionsvergabe (Liniengenehmigungen) zu berücksichtigen.

Der NVP als Rahmenplan enthält grundsätzliche Festlegungen zu den Angebotsstandards im ÖPNV (z.B. Mindestfahrtenzahlen, Gestaltung von Taktverkehren, allgemeine Fahrzeugstandards, Aussagen zur Barrierefreiheit usw.). Er dient der Definition und Bewertung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes unter der Maßgabe, dass lokale und regionale Verkehre räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmt sind. Daher sind bei der Erstellung auch die Inhalte der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplanes des RMV zu berücksichtigen.

1.2 ANSATZ UND ZIELE IN DER FORTSCHREIBUNG

Der Nahverkehrsplan als das Instrument zur Sicherstellung der allgemeinen Daseinsvorsorge hat vorrangig das Ziel, über die Schwerpunktsetzung und die damit verbundenen Weichenstellungen die Entwicklung des öffentlichen Verkehrsangebots im ZOV-Verbandsgebiet bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.
Das Hauptgewicht liegt jedoch unverändert auf der Definition eines Grundangebotes, mit dessen Hilfe für die Bewohner des Verbandsgebietes ein Mindestmaß an ÖPNV-Versorgung („ausreichende Verkehrsbedienung“) sichergestellt werden soll.
Aufbauend auf den definierten Mindestanforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität wurde das bestehende Konzept für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes überprüft und bei Bedarf den jeweils vorherrschenden raumstrukturellen und verkehrlichen Bedingungen des ZOV-Verbandsgebietes angepasst.

Die Entwicklung von konkreten Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, die im Rahmen der Aufstellung eines Nahverkehrsplans mit der Ausarbeitung der Angebotskonzeption zu erfolgen hat, findet im Spannungsfeld folgender Interessen statt:

- dem Wohl der Fahrgäste
- der Daseinsvorsorge
- dem Umweltschutzes sowie
- der Verpflichtung zur Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit mit öffentlichen Geldern

Durch eine ausgewogene Betrachtung der Kosten- und Nutzenaspekte lässt sich sicherstellen, dass die beschriebenen Projekte sowohl sinnvoll und zweckmäßig, als auch realistisch und potentiell umsetzbar sind.
Aufgrund der nur eingeschränkt verfügbaren Finanzmittel stehen die im Nahverkehrsplan angeführten Maßnahmen grundsätzlich unter Finanzierungsvorbehalt.

1.3 Aufstellungs- und Beteiligungsverfahren

1.3.1 Lenkungskreis

Um die Arbeiten von fachlicher und politischer Seite zu begleiten, wurde ein Lenkungskreis als funktionale Einheit eingerichtet.
Diesem Gremium gehörten Vertreter/innen des Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer (LHO), der Regierungspräsidien Darmstadt und Gießen, des RMV sowie der Stadt Gießen und von ZOV-Verkehr an.

Zu den Aufgaben des Lenkungskreises gehörten:

- Die Festlegung von Rahmenvorgaben und die Definition von Zielen
- Die Abnahme der erarbeiteten (Zwischen-) Ergebnisse
- Die Konkretisierung der Zeitplanung
- Die Abstimmung zu den geplanten Anhörungsrunden

Bei der Sitzung, die am 18. Mai 2018 zu Beginn der Arbeiten in Friedberg stattfand, wurden die thematischen Schwerpunkte des Nahverkehrsplans diskutiert und der Zeitplan für die Bearbeitung des Projektes im Sinne eines einvernehmlichen Vorgehens abgestimmt.

1.3.2 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Gemäß § 14 Abs. 7 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) und § 8 Abs. 3 Satz 6 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurden die im ZOV-Gebiet agierenden Busunternehmen frühzeitig an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans beteiligt. Zu diesem Zweck fand am 12. März 2018 in Friedberg eine Sitzung statt, bei der rund 30 Vertreter von Verkehrsunternehmen anwesend waren. Im Rahmen der mit den Sitzungsteilnehmern geführten Diskussion wurden aktuelle Aspekte aus dem Bereich Fahrzeuganforderungen, Barrierefreiheit und alternative Antriebstechnologien besprochen. Die Anregungen, Wünsche und Bedenken wurden im Rahmen des Sitzungsprotokolls dokumentiert und bei der weiteren Bearbeitung des Nahverkehrsplans, insbesondere bei der Festsetzung der Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen, berücksichtigt.

1.3.3 BÜRGERBEFRAGUNG

Auch wenn hierzu keine gesetzliche Verpflichtung besteht, wurden Bürgerinnen und Bürger an der Erstellung des neuen Rahmenplans beteiligt. Dementsprechend bestand im Rahmen der Bürgerbefragung vom 27. Juni 2018 bis zum 25. Februar 2019 die Möglichkeit, über eine eigens hierfür eingerichtete Internetplattform Anregungen und Wünsche zum Verkehrsangebot zu äußern und Hinweise und Kritik am aktuellen Fahrplan anzubringen. Wie die insgesamt rund 380 eingegangenen Eingaben zeigen, wurde dieses Angebot des ZOV von zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern wahrgenommen. Nach dem Ende des Befragungszeitraums wurden die Anregungen thematisch gegliedert, den einzelnen Landkreisen zugeordnet und bewertet. Eine Vielzahl der Eingaben floss anschließend in den weiteren Fortschreibungsprozess ein.

1.3.4 ANHÖRUNGSVERFAHREN

1.3.4.1 FORMALE VORGABEN

Das formale Anhörungsverfahren wird durch die Bestimmungen des § 14 Abs. 7 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes[1] wie folgt vorgegeben: „Zu dem Entwurf des Nahverkehrsplanes sind die am Verfahren nach den § 8 Abs. 3 und § 14 des Personenbeförderungsgesetzes Beteiligten, benachbarte Aufgabenträger und das Land anzuhören."

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

- Behindertenbeauftragte/-beiräte
- Vorhandene VU (Verkehrsunternehmen)
- Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste
- Fahrgastverbände
- Kommunale Gebietskörperschaften (Gemeinden/Landkreise/kreisfreie Städte)
- Straßenbaulastträger
- Planungsbehörden
- Industrie- und Handelskammern
- Betroffene Fachgewerkschaften
- Fachverbände der Verkehrstreibenden
- Gewerbeaufsichtsbehörden

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

1.3.4.2 ABGRENZUNG VON TEILRÄUMEN

Für die im Rahmen des Anhörungsverfahrens stattfindenden Anhörungstermine (vgl. Kapitel 1.3.4.3) wurde das Verbandsgebiet in Teilräume untergliedert. Dies diente nicht nur dem

[1] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Mai 2018 (GVBl. S. 182)

Zweck, die Anzahl der Teilnehmer überschaubar zu halten, um eine fachliche Diskussion und die Entgegennahme von mündlichen Stellungnahmen zu erleichtern. Darüber hinaus sollte auch eine den spezifischen Gegebenheiten des jeweiligen Teilraumes entsprechende Schwerpunktsetzung ermöglicht werden.

Im ZOV-Verbandsgebiet wurden für das Anhörungsverfahren folgende vier Teilräume abgegrenzt:

- Teilraum Gießen
  - ➔ Gesamtes Kreisgebiet (außer Stadt Gießen)

- Teilraum Vogelsbergkreis:
  - ➔ Gesamtes Kreisgebiet

- Teilraum Wetterau West:
  - ➔ Bad Nauheim, Bad Vilbel, Butzbach, Friedberg, Karben, Münzenberg, Niddatal, Ober-Mörlen, Rockenberg, Rosbach, Wölfersheim, Wöllstadt

- Teilraum Wetterau Ost:
  - ➔ Altenstadt, Büdingen, Echzell, Florstadt, Gedern, Glauburg, Hirzenhain, Kefenrod, Limeshain, Nidda, Ortenberg, Ranstadt, Reichelsheim

1.3.4.3 ANHÖRUNGSTERMINE

Im Hinblick auf die Hinzuziehung der gemäß § 14 (7) Hess. ÖPNVG i. V. m. § 8 (3) und § 14 PBefG Anhörungsberechtigten wurde als Vorgehen ein dreistufiges Verfahren gewählt, das insbesondere eine frühzeitige Einbindung der Anhörungsberechtigten in den Planungsprozess zum Ziel hatte:

- Im Zuge der ersten Anhörungsrunde wurden die Anhörungsberechtigten über die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Mängelanalyse informiert und ihnen zudem die Möglichkeit gegeben, Anregungen und Wünsche zu den zentralen Themen des Nahverkehrsplans bereits zu Beginn des Fortschreibungsprozesses zu äußern
- Die Termine zur zweiten Anhörungsrunde dienten dazu, die Anhörungsberechtigten über den aktuellen Bearbeitungsstand des Nahverkehrsplans, insbesondere über die zentralen Inhalte des Anforderungsprofils, zu informieren. In Ergänzung zur ersten Anhörungsrunde konnten noch einmal Stellungnahmen geäußert bzw. im Nachgang zur Sitzung eingereicht werden
- Im Rahmen des formellen Anhörungsverfahrens, das zum Abschluss des Fortschreibungsprozesses stattfand, hatten die Anhörungsberechtigten noch einmal die Möglichkeit auf Basis der Entwurfsfassung eine Stellungnahme mit konkretem Bezug zum Text des Nahverkehrsplans zu formulieren

Die Termine der ersten Anhörungsrunde fanden vom 7. bis 21. Juni 2018 statt, zur zweiten Anhörungsrunde wurde dann ein Jahr später, vom 17. bis 24. Juni 2019, geladen. Der Zeitraum für das formelle Anhörungsverfahren wurde vom 25. Februar bis zum 24. März 2020

festgesetzt.

Im Rahmen der ersten und zweiten Anhörungsrunden wurde dem sich aus den Kommunen des ZOV-Gebietes und den Trägern öffentlicher Belange zusammensetzenden Kreis der Anhörungsberechtigten, die Möglichkeit geboten, sich während der Sitzungen mündlich oder im Nachgang zu den Sitzungen schriftlich zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu äußern. Das formelle Anhörungsverfahren bot den Anhörungsberechtigten mit Hilfe eines dem Schreiben zur Eröffnung des Verfahrens beigelegtem Formular die Möglichkeit, zum Entwurfsstand des Nahverkehrsplans Stellung zunehmen. Die eingegangenen Anregungen, Wünsche und Verbesserungsvorschläge wurden sowohl als auch nach den einzelnen Landkreisen thematisch untergliedert, geprüft und bewertet und bei positivem Prüfergebnis im Zuge des weiteren Bearbeitungsprozesses berücksichtigt. Die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und Bewertung sind im Anhang des NVP dokumentiert (vgl. Anhang 1 bis 3).

2 BESTANDSAUFNAHME

Durch die Bestandsaufnahme wird die momentan im ZOV-Verbandsgebiet in verkehrlicher und raumstruktureller Hinsicht vorherrschende Situation beschrieben.

Dabei werden die folgenden Punkte eingehend untersucht:

- Rahmenbedingungen
- Untersuchungsraum und Strukturdaten
- ÖPNV-Angebot
- Nachfrage
- Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen
- Tarif
- Vertrieb
- Investitionen

Ein weiterer im Rahmen der Bestandsaufnahme durchgeführter Arbeitsschritt ist die Abgrenzung vergleichbarer Verkehrsgebiete als Grundlage für das Anforderungsprofil.

2.1 RAHMENBEDINGUNGEN

Gemäß dem Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in Hessen[2] sollen sich die Inhalte der Nahverkehrspläne an gesetzlichen, verkehrspolitischen und fachlichen Rahmenbedingungen orientieren.
Die wichtigsten Quellen, aus denen sich diese relevanten Rahmenbedingungen ergeben, werden im Folgenden aufgezählt.

2.1.1 GESETZLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen einzuhalten.

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

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

Rahmenbedingungen für den Nahverkehrsplan ergeben sich dabei insbesondere aus

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

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

Hessisches ÖPNVG - § 14 Nahverkehrspläne

Gemäß § 14 (4) Hess. ÖPNVG[3] sollen die Nahverkehrspläne mindestens enthalten:

1. eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
2. eine Bewertung der Feststellungen nach Nr. 1,
3. das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,
4. Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern,
5. Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots nach § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes,
6. ein Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind,
7. Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Verkehrsinfrastruktur,
8. ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.

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

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

[3] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Mai 2018 (GVBl. S. 182)

2.1.2 ALLGEMEINE RAHMENPLÄNE

Zu den relevanten allgemeinen Rahmenplänen sind insbesondere der Landesentwicklungsplan[4] sowie die für das Untersuchungsgebiet aufgestellten Regionalpläne zu zählen.

Der Landesentwicklungsplan stellt die Festlegungen der Raumordnung für eine großräumige Ordnung und Entwicklung des Landes und seiner Regionen sowie die überregional bedeutsamen Planungen und Maßnahmen dar. Er darf dabei die Entscheidungsspielräume der Regionen nicht stärker einschränken, als dies zur Umsetzung von überregional bedeutsamen Vorgaben erforderlich ist.[5]

Die Regionalpläne stellen die Festlegungen der Raumordnung für die Entwicklung der Planungsregionen unter Beachtung der Vorgaben des Landesentwicklungsplans dar.[6] In ihnen werden neben den allgemeinen Grundsätzen der Raumordnung und Strukturplanung die zentralörtliche und strukturräumliche Gliederung des Verbandsgebietes beschrieben sowie die Verbindungsachsen (großräumige Fernverkehrsachsen, Regionalachsen, etc.) festgelegt.

Als allgemeine Rahmenpläne liegen zugrunde:

- Regionalplan Mittelhessen 2010[7] (Landkreis Gießen, Vogelsbergkreis)
- Regionalplan Südhessen 2010[8] (Wetteraukreis)

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

Im Landesentwicklungsplan und in den Regionalplänen werden neben den allgemeinen Grundsätzen der Raumordnung und Strukturplanung die zentralörtliche und strukturräumliche Gliederung des Verbandsgebietes beschrieben sowie die Verkehrsachsen festgelegt. Diese Kategorien der Raumplanung bilden u.a. eine Grundlage bei der Abgrenzung der Verkehrsgebietskategorien.

Gemäß § 14 (3) des Hess. ÖPNVG sind „bei der Erstellung der Nahverkehrspläne [...] die Ziele der Raumordnung und die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen. Die Nahverkehrspläne müssen den Anforderungen [...] des Städtebaus und des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen."

[4] Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg.) (2002): Landesentwicklungsplan Hessen 2000
[5] § 7 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) i. d. F. des Gesetzes zur Neuregelung des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom 06. Sept. 2002
[6] § 9 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) i. d. F. des Gesetzes zur Neuregelung des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom 06. Sept. 2002
[7] Regionalplan Mittelhessen 2010 – Bekannt gemacht im Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr.9 am 28. Februar 2011
[8] Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 – Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011

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

G 3.2.1-3 S.20	Das Verkehrssystem soll so gestaltet werden, dass die Oberzentren • die Funktion von Verknüpfungspunkten großräumiger und regionaler Verkehrssysteme erfüllen können, • aus ihrem Verflechtungsbereich im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr i. d. R. in einer Stunde erreichbar sind.
G 3.2.2-5 S.21	Das Verkehrsangebot soll so gestaltet werden, dass die Mittelzentren • die Funktion als Verknüpfungspunkte des regionalen Verkehrs mit dem Nahverkehr erfüllen können, • aus ihrem Mittelbereich bei mehrfacher Hin- und Rückfahrgelegenheit innerhalb einer Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.
G 3.2.3-4 S.22	Das Verkehrsangebot soll so gestaltet werden, dass die Unterzentren die Funktion von Verknüpfungspunkten im Öffentlichen Nahverkehr erfüllen können.
G 3.2.3-8 S.23	Das Verkehrsangebot soll so gestaltet werden, dass die Kleinzentren im ÖPNV bedarfsgerecht mit den benachbarten Zentren verknüpft sind.
G5-1 S. 98	Die Mobilität der Bevölkerung und der Transportbedarf der Wirtschaft sollen durch Erhaltungsinvestitionen und einen maßvollen Ausbau der südhessischen Verkehrsinfrastruktur sichergestellt werden. Die polyzentrische Struktur der Planungsregion bietet eine ideale Voraussetzung zur Minimierung des Verkehrsaufkommens durch eine ausgewogene Auslastung der verschiedenen Verkehrsmittel. Das Siedlungskonzept soll dem Prinzip der kurzen Wege Rechnung tragen und damit zur Verminderung des Verkehrsaufkommens beitragen. Das Verkehrssystem soll effizient, sozialverträglich und umweltschonend ausgestaltet werden.
G5-2 S. 98	Die vorhandenen Verkehrsmittel und Transportsysteme sollen so miteinander verbunden werden, dass zusammenhängende Transportketten mit hoher Leistungsfähigkeit und geringem Zeitaufwand eine Steigerung der Lebensqualität ermöglichen (intermodale, integrierte Konzepte). Die Bereitstellung technischer Hilfsmittel zur höchstmöglichen Ausnutzung der vorhandenen Verkehrswege (Telematik) hat Vorrang vor weiteren Flächen beanspruchenden Baumaßnahmen.
G5-3 S. 98	Spezielle Mobilitätsansprüche und Sicherheitsbedürfnisse von Frauen, Familien mit Kindern und Personengruppen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, sollen besonders berücksichtigt werden.
G5-4 S. 98	Der vom Rhein-Main-Verkehrsverbund [...] organisierte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll durch die Ausweitung und Verdichtung integraler Taktfahrpläne im Schienennah- und Busverkehr zunehmend attraktiver werden. Hierfür notwendige Bau- und betriebliche Maßnahmen haben Vorrang vor Investitionen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV).
G5-5 S. 98	Investitionen in den Erhalt und den Ausbau des Schienenverkehrs sollen gegenüber anderen Verkehrsträgern Vorrang haben.

Tabelle 2-1: Rahmenvorgaben Verkehr. Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010

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

7.1-1 (G) S. 110	Zur Stärkung der mittelhessischen Industrie- und Gewerbestandorte soll die Anbindung an die nationalen und internationalen Wirtschaftsräume, insbesondere an das benachbarte Rhein-Main- und Rhein-Ruhr-Gebiet, durch das überregionale Verkehrsnetz sichergestellt werden. […] Die innerregionale Verkehrserschließung soll sich am System der Zentralen Orte und Verbindungsachsen orientieren. Die Anbindung des jeweiligen Umlands, besonders der strukturschwachen Gebiete, soll gewährleistet werden.
7.1-2 (G) S. 110	Die Verkehrssysteme (Straße/Schiene) in der Region und zu den Nachbarräumen sollen unter Beachtung funktionsgerechter Ergänzung zueinander als integriertes System entwickelt werden, in dessen Mittelpunkt der Ausbau des Umweltverbunds (Bus, Bahn, Fahrrad und Zu-Fuß-gehen) steht, um qualitatives Wirtschaftswachstum und Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen.
7.1-3 (G) S. 110	Die Auswirkungen neuer Vorhaben auf Verkehrsaufkommen und Verkehrsmittelwahl sollen in die Beurteilung ihrer Raumverträglichkeit einbezogen werden.
7.1-4 (G) S. 110	Die vom Verkehr verursachten Belastungen für Menschen und Umwelt sollen unter der Sicherstellung der bedarfsgerechten Mobilität durch vielfältige Maßnahmen abgebaut werden.
7.1.2-1 (G) S. 118	Der ÖPNV auf Straße und Schiene soll als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge die Mobilität zwischen Wohnstandorten und Arbeits-, Bildungs-, Versorgungs- sowie Freizeit- und Erholungsstätten ökologisch verträglich sicherstellen.
7.1.2-5 (G) S. 118	Um die Erreichbarkeit des jeweiligen Oberzentrums zu gewährleisten, sind von den zentralen Ortsteilen der Grund- und Mittelzentren mindestens 3 Fahrtenpaare pro Werktag mit dem ÖPNV zum Oberzentrum und zurück zu gewährleisten.
7.1.2-6 (G) S. 118	Zur optimalen Erschließung der Fläche und zur leistungsfähigen Bedienung soll eine zweckmäßige funktionale Aufgabenteilung und Zusammenarbeit zwischen regionalen und lokalen Netzen gesichert werden. Das Regionalnetz soll in erster Linie aus Eisenbahnstrecken gebildet und dort, wo das Schienennetz Lücken aufweist, durch regionale Buslinien ergänzt werden.
7.1.2-7 (G) S. 118	Den spezifischen, zeitlich wechselnden Mobilitätsbedürfnissen der verschiedenen Personengruppen soll Rechnung getragen werden. Dazu gehören auch innovative, flexible Bedienungsformen des ÖPNV, die auch die Vernetzung nicht zentraler Ortsteile untereinander und die Anforderungen des Freizeit- und Einkaufsverkehrs berücksichtigen.
7.1.2-8 (G) S. 118	Der ÖPNV soll nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans gestaltet werden (Hessen-Takt). Taktfolge und Betriebszeiten sollen sich an strukturräumlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Nachfrage orientieren. Ein stündlicher Grundtakt soll angestrebt werden.
7.1.2-10 (G) S. 119	In den von der Schiene nicht oder nur teilweise erschlossenen Räumen soll der ÖPNV durch einen weiteren Ausbau der Busnetze sowie durch die Integration anderer Mobilitätsanbieter verbessert werden. Die Angebote sind kundenorientiert aufeinander abzustimmen.
7.1.2-11 (G) S. 119	Vor allem in den Räumen der Region, in denen bereits heute Überlastungen des Straßennetzes durch das starke Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr bestehen oder sich zu entwickeln drohen, sollen durch verstärkten Ausbau des ÖPNV umweltverträglichere Alternativen geschaffen werden.
7.1.2-12 (G) S. 119	In den Siedlungsgebieten soll erforderlichenfalls eine Verkehrsflächenbewirtschaftung zugunsten des ÖPNV stattfinden.

Tabelle 2-2: Rahmenvorgaben Verkehr, Quelle: Regionalplan Mittelhessen 2010

Neben Aussagen zu den Aufgaben der einzelnen Verkehrssysteme und speziell des ÖPNV ist insbesondere die funktionsgerechte Ergänzung der Verkehrssysteme, die als integriertes Gesamtsystem zu entwickeln sind, ein zu beachtender Aspekt.

Aus planerischer Sicht wichtig sind auch die Aussagen des Regionalplanes, die das Zusammenwirken von Verkehrs- und Regionalplanung beschreiben. Im Sinne eines integrierten Planungsansatzes ist hier auf eine enge Verzahnung zwischen ÖPNV-Planung und Raumplanung hinzuarbeiten – z.B. bei der Ausweisung, Entwicklung und Erschließung neuer Siedlungsflächen.

2.1.3 Verkehrliche Fachplanungen

Relevante verkehrliche Fachplanungen, die im Rahmen des Aufstellungsverfahrens Beachtung finden, sind insbesondere die das ZOV-Verbandsgebiet berührenden Nahverkehrspläne. Hierzu gehören:

- Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main, 2014
- Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main - 2. Fortschreibung 2020-2030 – Entwurf
- Nahverkehrsplan 2014 des ZOV
- Nahverkehrsplan 2014 der Universitätsstadt Gießen

Hinzu kommen noch die Nahverkehrspläne der angrenzenden Landkreise sowie der Regionale Nahverkehrsplan des Nordhessischen VerkehrsVerbundes (NVV) 2013-2018.

Im „Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main“ (RNVP) des RMV werden u.a. die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs sowie des regionalen Busverkehrs – auch im Zuständigkeitsbereich des ZOV – beschrieben. Der RNVP des RMV legt damit den Rahmen für die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs sowie des regionalen Busverkehrs im ZOV-Verbandsgebiet fest.
Damit eine zweckmäßige funktionale Aufgabenteilung zwischen lokalen und regionalen ÖPNV-Netzen entwickelt und die öffentlichen Verkehrssysteme optimal miteinander verknüpft werden können, müssen die im Regionalen NVP enthaltenen Festlegungen in ausreichendem Maße in einem lokalen NVP wie dem des ZOV berücksichtigt werden.

Nach § 14 Abs. 6 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes[9] sind „nach dem Gegenstromprinzip [...] lokale Nahverkehrspläne aus den regionalen Nahverkehrsplänen zu entwickeln, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben.“

Im Jahr 2014 legte der RMV die aktuelle Ausgabe des RNVP mit einer Laufzeit bis zum Jahr 2019 vor, dessen Aussagen bei der Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans berücksichtigt wurden.

[9] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Mai 2018 (GVBl. S. 182)

2.1.4 Weitere Fachplanungen und Leitfäden

Da insbesondere in den abseits der Zentren gelegenen Verkehrsräumen der Beförderung von Schülern eine hohe Bedeutung für die Ausgestaltung des ÖPNV zukommt, sind als weitere Fachpläne die Schulentwicklungspläne zu beachten.

Für die Arbeiten am NVP lagen vor:

- Schulentwicklungsplan Landkreis Gießen 2013
- Schulentwicklungsplan Vogelsbergkreis 2011
- Schulentwicklungsplan Wetteraukreis – 9. Fortschreibung 2014

Die Schulentwicklungspläne enthalten Hinweise bezüglich der zu erwartenden Entwicklung der Schulstandorte sowie der Schülerzahlen. Es hat sich gezeigt, dass die tatsächliche Entwicklung der Schülerzahlen zum Teil sehr stark von den Prognosen abweicht. Dies ist u.a. damit zu erklären, dass Eltern heutzutage bei der Schulwahl viele Kriterien (wie Ausstattung und Angebote der Schulen) berücksichtigen und die Wohnortnähe dabei gegebenenfalls eine untergeordnete Rolle spielt.

Eine weitere wertvolle Unterstützung bei den Arbeiten am Nahverkehrsplan stellen der vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) sowie Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement herausgegebene

- „Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen“ sowie die daran anknüpfenden
- „Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen“
- "Informationsblatt für Bushaltestellen - Regelung für Förderanträge“
- "Barrierefreie Haltestellen - Informationsblatt für Nahverkehrspläne - Hinweise zur Aufstellung von Investitionsprogrammen“

dar.
In diesen als Arbeitsanleitung einzuordnenden Leitfäden[10] werden die wesentlichen Inhalte, die Arbeitsmethoden, das zielgerichtete Vorgehen und das Aufstellungsverfahren systematisch und strukturiert beschrieben.

[10] Die Informationsblätter stehen zum Download auf der Homepage von Hessen Mobil https://mobil.hessen.de

2.2 UNTERSUCHUNGSRAUM UND STRUKTURDATEN

Der Untersuchungsraum weist hinsichtlich soziodemographischer und naturräumlicher Faktoren eine heterogene Struktur mit großer Bandbreite auf. Von der ländlich geprägten Siedlungsstruktur des Vogelsbergs bis hin zur den Randgebieten des Rhein-Main-Verdichtungsraumes und des Stadtgebietes des Oberzentrums Gießen sind unterschiedlichste Ausprägungen des ÖPNV anzutreffen.

2.2.1 TOPOGRAPHIE UND NATURRAUM

Naturräumlich gehört das ZOV-Verbandsgebiet zu den deutschen Mittelgebirgsregionen.

Im Südwesten säumt der Taunus das ZOV-Verbandsgebiet. Von Südwesten setzt sich der Oberrheintalgraben in der mitten durch das Verbandsgebiet verlaufenden so genannten Hessischen Senke fort. Die Hessische Senke ist ein fruchtbares Ackerbaugebiet mit guten Weizen- und Zuckerrübenböden, welche mit hohem Wasserspeichervermögen die relative Trockenheit dieses Gebietes auszugleichen vermögen. Die früher dominierende Landwirtschaft ist gegenüber vordringender Bebauung und Industrieentwicklung rückläufig.

Im Osten des ZOV-Verbandsgebietes prägt der Vulkankomplex des Vogelsberges den Naturraum. In den Höhenlagen des Vogelsbergs gehen Jahresniederschläge mit bis über 1200 mm nieder. Charakteristisch für den Vogelsberg ist die im Unterschied zu den Ackerlandschaften der Hessischen Senke weit verbreitete Grünlandnutzung.

Im Regenschatten des Vogelsberges mit Niederschlägen zwischen 600 und 650 mm begrenzen im Nordosten das Schlitzer Land, sowie im Osten die Fuldaer Senke das Verbandsgebiet.

Als von Süden über die Kinzig vorspringender Ausläufer des Spessarts schiebt sich der Büdinger Wald in das Verbandsgebiet. Gegenüber dem Rhein-Main-Tiefland liegt der Büdinger Wald um ca. 100 m höher[11].

[11] Busse und Bahnen im ZOV-Verbandsgebiet. Eine Information des ZOV-Verkehrsdezernats ÖPNV. 2. überarbeitete Auflage, Mai 2007

2.2.2 RAUMSTRUKTUR UND MOBILITÄT

Mit Hilfe der räumlichen Planung werden die Voraussetzungen für die sinnvolle Gestaltung der Daseinsgrundfunktionen Wohnen, Arbeiten, sich versorgen, sich bilden und sich erholen, in Gemeinschaft leben und am Verkehr teilnehmen geschaffen.

Durch die vorausschauende Planung von Baugebieten können die täglich zurückgelegten Wege, zum Beispiel zwischen Wohnort und Arbeitsplatz, minimiert werden. Insbesondere die Bauleitplanung legt die Grundlagen für das zukünftige Verkehrsaufkommen fest. Sie hat Einfluss auf die neu entstehenden Verkehrswege, ebenso kann sie die Präsenz der Verkehrsmittel bestimmen, indem beispielsweise bei der Ausweisung einer neuen Siedlungsfläche die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr berücksichtigt wird.

Im Raumordnungsgesetz (ROG) vom 22.12.2008 heißt es, „die Siedlungstätigkeit ist räumlich zu konzentrieren, sie ist vorrangig auf vorhandene Siedlungen mit ausreichender Infrastruktur und auf Zentrale Orte auszurichten“[12]. Darüber hinaus ist die Siedlungsentwicklung auf ein integriertes Verkehrssystem auszurichten und so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert wird und zusätzlicher Verkehr vermieden wird.

Das System der zentralen Orte eines Raumes ist hierarchisch aufgebaut. Man unterscheidet zwischen Ober-, Mittel- und Grundzentren, die dementsprechend unterschiedlich mit Infrastruktur ausgestattet sind.
Grundgedanke ist, dass ein Ort „höherer Zentralität“ nicht nur die eigene Bevölkerung, sondern darüber hinaus die Einwohner von Ortschaften „niederer Zentralität“ in ihm zugewiesenen Versorgungsbereichen versorgen kann. Je höher ein Ort eingestuft ist, desto größer sind seine qualitative und quantitative Ausstattung mit Infrastruktur und auch der zugewiesene Einzugsbereich der Bevölkerung, die mit dieser versorgt werden soll.

Die Festlegung der zentralen Orte durch die Raumplanung hat unmittelbare Auswirkungen auf das verkehrsräumliche Verhalten der Bevölkerung.

Die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln orientiert sich an der Siedlungsstruktur. Die Anbindung des Umlandes an die zentralen Orte und die Verbindung der zentralen Orte untereinander mit öffentlichem Verkehr sind vorrangiges Ziel. Die zentralen Orte fungieren dabei als Ziel- und Verknüpfungspunkte des lokalen und regionalen ÖPNV.[13]

[12] Raumordnungsgesetz (ROG) vom 22.12.2008, zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 15 G v. 20.7.2017 I 2808, §2
[13] Busse und Bahnen im ZOV-Verbandsgebiet. Eine Information des ZOV-Verkehrsdezernats ÖPNV. 2. überarbeitete Auflage, Mai 2007

	Kategorie	Name des Zentrums	Zentraler Ortsteil / Bemerkung
Landkreis Gießen	**Oberzentren**	**Gießen**	Funktionsverbindung mit Wetzlar
	Mittelzentren	**Grünberg**	-
		Hungen/Lich	Hungen und Lich bilden gemeinsam einen Zentralen Ort
		Laubach	-
	Grundzentren	**Allendorf/Lumda**	-
		Biebertal	Rodheim-Bieber
		Buseck	Großen-Buseck
		Fernwald	Steinbach
		Heuchelheim	-
		Langgöns	-
		Linden	Großen-Linden
		Lollar	-
		Pohlheim	Watzenborn-Steinberg
		Rabenau	Londorf
		Reiskirchen	-
		Staufenberg	-
		Wettenberg	Krofdorf-Gleiberg

Tabelle 2-3: Zentrale Orte im Landkreis Gießen, Quelle: Regionalplan Mittelhessen 2010

	Kategorie	Name des Zentrums	Zentraler Ortsteil / Bemerkung
Vogelsbergkreis	**Oberzentren**	**-**	-
	Mittelzentren	**Alsfeld**	-
		Lauterbach (Hessen)	-
	Grundzentren	**Antrifttal**	Ruhlkirchen
		Feldatal	Groß-Felda
		Freiensteinau	-
		Gemünden (Felda)	Burg-/Nieder-Gemünden
		Grebenau	-
		Grebenhain	-
		Herbstein	-
		Homberg (Ohm)	-
		Kirtorf	-
		Lautertal (Vogelsberg)	Hörgenau
		Mücke	Merlau / Nieder-Ohmen
		Romrod	-
		Schlitz	-
		Schotten	-
		Schwalmtal	Brauerschwend
		Ulrichstein	-
		Wartenberg	Angersbach

Tabelle 2-4: Zentrale Orte im Vogelsbergkreis, Quelle: Regionalplan Mittelhessen 2010

	Kategorie	Name des Zentrums	Zentraler Ortsteil / Bemerkung
Wetterau-kreis	**Oberzentren**	**-**	-
	Mittelzentren	**Bad Vilbel**	-
		Büdingen	-
		Butzbach	-
		Friedberg/Bad Nauheim	Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums
		Nidda	-
	Grundzentren (Unterzentren)	**Altenstadt**	-
		Gedern	-
		Karben	Groß-Karben, Klein-Karben, Kloppenheim
		Ortenberg	-
	Grundzentren (Kleinzentren)	**Echzell**	-
		Florstadt	Nieder-Florstadt
		Glauburg	Stockheim
		Hirzenhain	-
		Kefenrod	-
		Limeshain	Rommelhausen
		Münzenberg	Gambach
		Niddatal	Assenheim
		Ober-Mörlen	-
		Ranstadt	-
		Reichelsheim (Wetterau)	-
		Rockenberg	-
		Rosbach v.d. Höhe	Ober-Rosbach
		Wölfersheim	-
		Wöllstadt	Nieder-Wöllstadt

Tabelle 2-5: Zentrale Orte im Wetteraukreis, Quelle: Regionalplan Südhessen 2010

2.2.3 STRUKTURRÄUMLICHE GLIEDERUNG

2.2.3.1 GRUNDLAGEN DER RAUMORDNUNG

Raumordnungspolitisch gehören der **Landkreis Gießen** und der **Vogelsbergkreis** zum Regierungsbezirk Mittelhessen. Die Verwaltungsbehörde des Regierungsbezirkes – das Regierungspräsidium – hat seinen Sitz in Gießen.
Der **Wetteraukreis** gehört raumordnungspolitisch zum Regierungsbezirk Südhessen mit Sitz des Regierungspräsidiums in Darmstadt.

Zur nachhaltigen ordnungs- und entwicklungspolitischen Orientierung unterscheidet die Raumplanung die drei folgenden **strukturräumlichen Kategorien**:

- **Verdichtungsraum** mit überregionaler Bedeutung insbesondere für die Bereiche Arbeit und Versorgung. In diesen Räumen soll „der ÖPNV optimiert und der Linienausbau auf die siedlungsstrukturelle Gesamtentwicklung abgestimmt werden“ [14]
- **Ordnungsraum**, der den Verdichtungsraum umgibt („Speckgürtel“) und überdurchschnittlich hohe Einwohnerzahlen aufweist. Hier sollen auf den Verbindungsachsen „leistungsfähige Verkehrverbindungen […] durch attraktive Angebote, insbesondere des schienengebundenen ÖPNV, gewährleistet werden“ [15]
- **Ländlicher Raum** mit relativ geringer Einwohnerdichte. In diesem Räumen soll der „weiter steigenden Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr durch eine angemessene, flächendeckende ÖPNV-Bedienung sowie ein flächendeckendes Radwegenetz entgegen gewirkt werden“ [16]

Die Kommunen der drei untersuchungsrelevanten Kreise sind den strukturräumlichen Kategorien wie folgt zugeordnet:

	Name des Zentrums	Strukturräumliche Kategorie
Landkreis Gießen	**Gießen**	Verdichtungsraum
	Grünberg	Ländlicher Raum
	Hungen/Lich	Ländlicher Raum
	Laubach	Ländlicher Raum
	Allendorf (Lumda)	Ländlicher Raum
	Biebertal	Ordnungsraum
	Buseck	Ordnungsraum
	Fernwald	Ordnungsraum
	Heuchelheim	Verdichtungsraum
	Langgöns	Ordnungsraum
	Linden	Verdichtungsraum
	Lollar	Verdichtungsraum
	Pohlheim	Ordnungsraum
	Rabenau	Ländlicher Raum
	Reiskirchen	Ländlicher Raum
	Staufenberg	Ordnungsraum
	Wettenberg	Ordnungsraum

Tabelle 2-6: Strukturräumliche Kategorien Landkreis Gießen, Quelle: Regionalplan Mittelhessen 2010, S.29

[14] Regionalplan Mittelhessen 2010, Kapitel 4.1-2 (G), S.27
[15] Regionalplan Mittelhessen 2010, Kapitel 4.1-4 (G), S.27
[16] Regionalplan Mittelhessen 2010, Kapitel 4.1-6 (G), S.28

	Name des Zentrums	Strukturräumliche Kategorie
Vogelsbergkreis	**Alsfeld**	Ländlicher Raum
	Lauterbach (Hessen)	Ländlicher Raum
	Antrifttal	Ländlicher Raum
	Feldatal	Ländlicher Raum
	Freiensteinau	Ländlicher Raum
	Gemünden (Felda)	Ländlicher Raum
	Grebenau	Ländlicher Raum
	Grebenhain	Ländlicher Raum
	Herbstein	Ländlicher Raum
	Homberg (Ohm)	Ländlicher Raum
	Kirtorf	Ländlicher Raum
	Lautertal (Vogelsberg)	Ländlicher Raum
	Mücke	Ländlicher Raum
	Romrod	Ländlicher Raum
	Schlitz	Ländlicher Raum
	Schotten	Ländlicher Raum
	Schwalmtal	Ländlicher Raum
	Ulrichstein	Ländlicher Raum
	Wartenberg	Ländlicher Raum

Tabelle 2-7: Strukturräumliche Kategorien Vogelsbergkreis, Quelle: Regionalplan Mittelhessen 2010, S.29

	Name des Zentrums	Strukturräumliche Kategorie
Wetteraukreis	**Bad Vilbel**	Verdichtungsraum
	Büdingen	Ländlicher Raum
	Butzbach	Ordnungsraum
	Friedberg/Bad Nauheim	Ordnungsraum
	Nidda	Ländlicher Raum
	Altenstadt	Ordnungsraum
	Gedern	Ländlicher Raum
	Karben	Ordnungsraum
	Ortenberg	Ländlicher Raum
	Echzell	Ländlicher Raum
	Florstadt	Ordnungsraum
	Glauburg	Ländlicher Raum
	Hirzenhain	Ländlicher Raum
	Kefenrod	Ländlicher Raum
	Limeshain	Ordnungsraum
	Münzenberg	Ländlicher Raum
	Niddatal	Ordnungsraum
	Ober-Mörlen	Ordnungsraum
	Ranstadt	Ländlicher Raum
	Reichelsheim (Wetterau)	Ordnungsraum
	Rockenberg	Ländlicher Raum
	Rosbach v.d. Höhe	Ordnungsraum
	Wölfersheim	Ordnungsraum
	Wöllstadt	Ordnungsraum

Tabelle 2-8: Strukturräumliche Kategorien Wetteraukreis, Quelle: Regionalplan Südhessen 2010, S.15

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

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

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

Mit den Achsen wird verdeutlicht, wo die Wiederinbetriebnahme, die Erhaltung, der Ausbau oder die Schaffung von Verkehrsinfrastruktur erforderlich ist und wo die Organisation verschiedener Verkehrssysteme so zu entwickeln ist, dass der angestrebte Leistungsaustausch unter Berücksichtigung von Umwelterfordernissen gewährleistet wird.[17]

Die Raumplanung unterscheidet drei verschiedene Kategorien von Verbindungsachsen:

- großräumige Fernverbindungsachsen
- Regionalachsen
- überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen

Die durch das Verbandsgebiet verlaufenden Verbindungsachsen werden in nachfolgender Tabelle aufgelistet.[18]

[17] Regionalplan Mittelhessen 2010, Kapitel 4.2-2 (G), S. 31
[18] Innerhalb des Verbandsgebietes liegende Städte und Gemeinden werden dabei in fetter Schrift dargestellt. Die auftretenden Überschneidungen zwischen den Achsen entsprechen der Auflistung in den zugrundeliegenden Regionalplänen

Kategorie	Achsenverlauf
großräumige Fernverbindungsachsen	Frankfurt am Main/Verdichtungsraum Rhein-Main - **Friedberg - Gießen** - Marburg - Kirchhain - Stadtallendorf - Kassel
	Frankfurt am Main/Verdichtungsraum Rhein-Main - **Friedberg - Gießen** - Wetzlar - Herborn - Dillenburg - Haiger - Siegen
	Frankfurt am Main/Verdichtungsraum Rhein-Main - **Friedberg - Gießen** - **Grünberg** - **Alsfeld** - Bad Hersfeld
	Koblenz - Diez - Limburg a.d. Lahn - Weilburg - Wetzlar - **Gießen** - **Grünberg** - **Alsfeld** - Bad Hersfeld
Verbindungsachsen gemäß Regionalplan Südhessen 2010 (Wetteraukreis)	
Regionalachsen	Frankfurt - **Friedberg** - **Butzbach** - **Gießen**
	Bad Vilbel - Nidderau - **Büdingen**
	Friedberg - Nidda
	Gelnhausen **- Büdingen - Nidda - Gießen**
Überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen	Frankfurt - **Bad Vilbel** - **Friedberg - Bad Nauheim - Butzbach**
	Bad Homburg - **Friedberg**
	Hanau - Nidderau - **Friedberg**
	Bad Vilbel - Nidderau
Verbindungsachsen gemäß Regionalplan Mittelhessen 2010 (Landkreis Gießen, Vogelsbergkreis)	
Regionalachsen	Frankfurt am Main/Verdichtungsraum Rhein-Main - **Gießen** - Marburg - Kirchhain - Stadtallendorf - Kassel (auch Fernverbindungsachse)
	Frankfurt am Main/Verdichtungsraum Rhein-Main - **Gießen** - Wetzlar - Herborn - Dillenburg - Haiger - Siegen/Burbach (auch Fernverbindungsachse)
	Frankfurt am Main/Verdichtungsraum Rhein-Main - **Gießen - Grünberg - Alsfeld** - Bad Hersfeld (auch Fernverbindungsachse)
	Koblenz - Diez - Limburg a. d. Lahn - Weilburg - Wetzlar - **Gießen - Grünberg - Alsfeld - Lauterbach (Hessen)** - Fulda/Bad Hersfeld (auch Fernverbindungsachse)
	Kassel - Neustadt (Hessen) - **Gemünden (Felda) - Gießen** (auch Fernverbindungsachse)
	Gießen - Lich - Hungen - Nidda - Büdingen - Gelnhausen

Schrift:

Standard	Ort außerhalb des ZOV-Gebiets
Fett	Ort innerhalb des ZOV-Gebiets

Tabelle 2-9: Verbindungsachsen, Quellen: Regionalplan Mittelhessen 2010, S.31; Regionalplan Südhessen 2010, S.19

2.2.3.2 Strukturräumliche Gliederung des Untersuchungsraumes

Das ZOV-Verbandsgebiet ist eine Region, die Verdichtungsräume mit hoher Standortqualität aufweist, jedoch im Umland der Zentren eher ländlich geprägt ist. Die Grenzen zwischen städtischen und ländlichen Räumen sind vielfach fließend.

Der **Wetteraukreis** mit seinen 25 Kommunen und deren 133 Orts- und Stadtteilen ist Teil der Region Südhessen. Diese gehört im nationalen und internationalen Vergleich zu einem der wirtschaftsstärksten Räume in Europa (europaweit Platz 12, deutschlandweit Platz 3)[19]. Insbesondere der Verdichtungsraum Frankfurt/Rhein-Main, dem auch die Stadt Bad Vilbel zugerechnet wird, trägt zu diesem Ergebnis bei.
Der westliche Wetteraukreis gehört zum Ordnungsraum, die östlichen Gemeinden werden neben Münzenberg dem „ländlichen Raum" zugeordnet.
Der Wetteraukreis weist in seiner strukturräumlichen Gliederung eine breite Vielfalt von eher ländlich strukturierten Kommunen im Ostkreis bis hin zu einwohnerstarken, mit entsprechender Infrastruktur ausgestatteten Mittelzentren (Bad Vilbel, Friedberg, Bad Nauheim, Butzbach) auf.

In nördlicher Richtung grenzt der sich aus 18 Kommunen mit 105 Orts- und Stadtteilen zusammensetzende **Landkreis Gießen** an den Landkreis Marburg-Biedenkopf, im Westen an den Lahn-Dill-Kreis, im Osten an den Vogelsbergkreis und im Süden an den Wetteraukreis.
Die Stadt Gießen und die Kommunen Heuchelheim, Linden und Lollar sind nach der strukturräumlichen Gliederung des Landes Hessen dem Verdichtungsraum zugeordnet. Als Ordnungsraum sind Buseck, Wettenberg, Staufenberg, Biebertal, Pohlheim, Langgöns und Fernwald ausgewiesen. Der östliche und der nordöstliche Teil des Kreises sind als ländlicher Raum eingestuft. Hierzu gehören die Kommunen Hungen, Lich, Laubach, Reiskirchen, Allendorf/Lumda, Rabenau und Grünberg.
Die Universitätsstadt Gießen ist die größte Stadt im Untersuchungsgebiet. Gießen ist sowohl kultureller, sozialer wie wirtschaftlicher Versorgungsschwerpunkt des Kreises Gießen und nimmt über die Kreisgrenzen hinweg als Oberzentrum vielfältige Funktionen in der Region wahr. Gießen ist als Sonderstatusstadt (mehr als 50.000 Einwohner) ÖPNV-Aufgabenträger für seinen Bereich und gehört nicht zum Zuständigkeitsbereich des ZOV.

Der **Vogelsbergkreis** ist gekennzeichnet durch eine dörfliche bis kleinstädtische Siedlungsstruktur. Insgesamt gibt es 19 Kommunen mit 185 Orts- und Stadtteilen. Nur in den wenigsten Fällen sind die Orte entlang von Tälern gelegen, vielmehr ist die Besiedelung zerstreut.
Die zwei größten Städte im Vogelsbergkreis sind Alsfeld (ca. 16.000 Einwohner) und Lauterbach (ca. 14.000 Einwohner), die als Mittelzentren ausgewiesen sind. Der Vogelsbergkreis erfüllt in punkto Bevölkerungsdichte, Erwerbs- und Siedlungsstruktur alle Charakteristika eines ländlichen Raumes.[20]

[19] https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/RegionalesThemenuebergreifendes/RegionalesBIP_Tabelle.html (abgerufen am 01.03.2018)
[20] Busse und Bahnen im ZOV-Verbandsgebiet. Eine Information des ZOV-Verkehrsdezernats ÖPNV. 2. überarbeitete Auflage, Mai 2007

2.2.4 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

2.2.4.1 ENTWICKLUNG DER BEVÖLKERUNG IM LANDKREIS GIEßEN

Im **Landkreis Gießen** lebten im Jahr 2018 rund 268.900 Einwohner, was einer Bevölkerungsdichte von etwa 315 Einwohnern je Quadratkilometer entspricht. Die mit Abstand größte Stadt des Kreises ist Gießen mit rund 89.000 Einwohnern. Obwohl die Stadt bereits in der Vergangenheit die höchste Einwohnerdichte aufwies, nahm die Bevölkerung in Gießen zwischen 2008 und 2018 um rund 18% zu.

Dichter besiedelt sind auch die an Gießen angrenzenden Gemeinden, während die Siedlungsdichte im östlichen Bereich des Kreises wesentlich niedriger ist. Hier liegen die Werte teils deutlich unter 200 Einwohnern je Quadratkilometer.

Zwischen 2008 und 2018 ist die Bevölkerungszahl des Landkreises Gießen um rund 5% gestiegen. Dieses Bevölkerungswachstum ist in erster Linie dem starken Zuwachs in der Stadt Gießen geschuldet, da es auch Gemeinden gibt, deren Bevölkerung im Bereich zwischen 3 und 5 % gesunken ist.

Stadt/Gemeinde	Einwohner 2008	Einwohner 2018	2008-2018		Einwohner/ km² 2018
			Differenz absolut	Differenz %	
Allendorf (Lumda)	4.063	4.090	27	0,66%	185
Biebertal	10.058	10.098	40	0,40%	230
Buseck	13.114	12.928	-186	-1,42%	334
Fernwald	6.627	6.681	54	0,81%	310
Gießen	75.140	88.546	13.406	17,84%	1 221
Grünberg	13.976	13.598	-378	-2,70%	152
Heuchelheim	7.687	7.764	77	1,00%	734
Hungen	12.662	12.538	-124	-0,98%	144
Langgöns	11.987	11.648	-339	-2,83%	222
Laubach	10.034	9.583	-451	-4,49%	99
Lich	13.332	13.650	318	2,39%	176
Linden	12.175	12.967	792	6,51%	569
Lollar	9.879	10.395	516	5,22%	486
Pohlheim	18.144	18.143	-1	-0,01%	477
Rabenau	5.288	5.018	-270	-5,11%	116
Reiskirchen	10.626	10.265	-361	-3,40%	228
Staufenberg	8.144	8.423	279	3,43%	295
Wettenberg	12.363	12.541	178	1,44%	292
LK Gießen	**255.299**	**268.876**	**13.577**	**5,32%**	**315**

Tabelle 2-10: Bevölkerungsentwicklung Landkreis Gießen, Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, eigene Berechnungen

2.2.4.2 Entwicklung der Bevölkerung im Vogelsbergkreis

Im Jahr 2018 lebten rund 106.000 Einwohner im **Vogelsbergkreis** – rund 6.400 weniger als noch im Jahr 2008. Diese Abnahme von rund 6 % der Gesamtbevölkerung verteilt sich dabei jedoch nicht gleichmäßig über die kreisangehörigen Gemeinden. Während beispielsweise Schlitz) nur knapp 2 % ihrer Einwohner verlor, nahm die Anzahl der Einwohner in Antrifttal sowie in Feldatal jeweils um ca. 11% ab.

Mit 73 Einwohnern pro Quadratkilometer gehört der Vogelsbergkreis zu den dünn besiedelten Regionen Hessens. Abseits der größeren Siedlungen des Kreisgebietes wie Alsfeld und Lauterbach liegen die Werte teilweise sogar unter 50 EW/km².

Stadt/Gemeinde	Einwohner 2008	Einwohner 2018	2008-2018		Einwohner/ km² 2018
			Differenz absolut	Differenz %	
Alsfeld	17.002	15.989	-1.013	-5,96%	123
Antrifttal	2.087	1.846	-241	-11,55%	69
Feldatal	2.707	2.412	-295	-10,90%	43
Freiensteinau	3.349	3.100	-249	-7,44%	47
Gemünden (Felda)	2.996	2.708	-288	-9,61%	49
Grebenau	2.623	2.431	-192	-7,32%	44
Grebenhain	5.069	4.598	-471	-9,29%	50
Herbstein	4.963	4.788	-175	-3,53%	60
Homberg (Ohm)	7.724	7.400	-324	-4,19%	84
Kirtorf	3.344	3.137	-207	-6,19%	39
Lauterbach (Hessen)	14.078	13.664	-414	-2,94%	134
Lautertal (Vogelsberg)	2.530	2.317	-213	-8,42%	43
Mücke	9.769	9.340	-429	-4,39%	108
Romrod	2.920	2.673	-247	-8,46%	49
Schlitz	9.947	9.764	-183	-1,84%	69
Schotten	11.051	10.059	-992	-8,98%	75
Schwalmtal	2.975	2.783	-192	-6,45%	51
Ulrichstein	3.148	2.985	-163	-5,18%	45
Wartenberg	3.982	3.884	-98	-2,46%	98
Vogelsbergkreis	**112.264**	**105.878**	**-6.386**	**-5,69%**	**73**

Tabelle 2-11:Bevölkerungsentwicklung Vogelsbergkreis, Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt.

2.2.4.3 Entwicklung der Bevölkerung im Wetteraukreis

Die Bevölkerungsverteilung innerhalb des **Wetteraukreises** weist eine große Bandbreite auf.

Im Schnitt wird jeder der rund 1.100 Quadratkilometer des Wetteraukreises von 278 Personen bewohnt. Eine hohe Bevölkerungsdichte weist das Gebiet insbesondere in den an Frankfurt angrenzenden südlichen Kreisgemeinden (Bad Vilbel, Karben) sowie in den Städten Friedberg und Bad Nauheim auf. Diese Gemeinden sind auch in den letzten 10 Jahren besonders gewachsen. Geringere Werte sind – wie auch im Landkreis Gießen – in den östlich gelegenen Kreisgemeinden anzutreffen.

Was für die Bevölkerungsdichte gilt, trifft in Grundzügen auch im Hinblick auf die Bevölkerungsbewegung zu. Während der Westen und insbesondere der Süden des Kreises innerhalb der letzten 10 Jahre an Einwohnern gewinnen konnten, nahm die Bevölkerung im Norden und Osten tendenziell eher ab.

Die Zahl der Kreisbewohner stieg in den letzten Jahren leicht an und lag Ende 2018 bei rund 306.500 Einwohnern.

Stadt/Gemeinde	Einwohner 2008	Einwohner 2018	2008 - 2018		Einwohner/ km² 2018
			Differenz absolut	Differenz %	
Altenstadt	11.861	12.169	308	2,60%	404
Bad Nauheim	31.017	32.163	1.146	3,69%	988
Bad Vilbel	31.456	33.990	2.534	8,06%	1 324
Büdingen	21.352	21.959	607	2,84%	179
Butzbach	24.985	26.197	1.212	4,85%	246
Echzell	5.859	5.809	-50	-0,85%	154
Florstadt	8.708	8.753	45	0,52%	221
Friedberg (Hessen)	27.880	29.180	1.300	4,66%	582
Gedern	7.639	7.342	-297	-3,89%	98
Glauburg	3.153	3.047	-106	-3,36%	241
Hirzenhain	2.865	2.878	13	0,45%	179
Karben	21.865	22.127	262	1,20%	504
Kefenrod	2.844	2.727	-117	-4,11%	89
Limeshain	5.379	5.711	332	6,17%	457
Münzenberg	5.636	5.769	133	2,36%	182
Nidda	17.723	17.285	-438	-2,47%	146
Niddatal	9.229	9.786	557	6,04%	243
Ober-Mörlen	5.869	5.740	-129	-2,20%	152
Ortenberg	9.147	9.001	-146	-1,60%	165
Ranstadt	4.933	5.044	111	2,25%	147
Reichelsheim (Wetterau)	6.800	6.769	-31	-0,46%	246
Rockenberg	4.056	4.357	301	7,42%	270
Rosbach v.d. Höhe	12.100	12.307	207	1,71%	272
Wölfersheim	9.883	9.863	-20	-0,20%	229
Wöllstadt	6.257	6.487	230	3,68%	422
Wetteraukreis	**298.496**	**306 460**	**7.964**	**2,67%**	**278**

Tabelle 2-12: Bevölkerungsentwicklung Wetteraukreis, Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt.

2.2.4.4 AUSBLICK: ENTWICKLUNG DER BEVÖLKERUNG IN DEN DREI LANDKREISEN DES ZOV

Neben einer Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung in den vergangenen Jahren ist für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV im ZOV-Verbandsgebiet natürlich auch die Prognose der Entwicklung der Bevölkerung von Interesse.

In nachfolgender Tabelle ist die relative Bevölkerungsentwicklung (in %) auf Kreisebene ausgehend vom Basisjahr 2014 für das Prognosejahr 2030 dargestellt.

Veränderung der Bevölkerung	LK Gießen	Vogelsbergkreis	Wetteraukreis	Vergleich: Hessen
2020 zu 2014 (%)	3,4	-3,3	4,2	4,2
2025 zu 2014 (%)	1,9	-8,8	4,9	4,4
2030 zu 2014 (%)	0,1	-14,4	5,5	4,4

Tabelle 2-13: Bevölkerungsvorausberechnung 2014 bis 2030 Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt

Die Prognosewerte führen den Trend fort, der sich schon in der Einwohnerentwicklung zwischen 2008 und 2018 zeigt.

Im **Landkreis Gießen** bleibt die Bevölkerungszahl nach leichten Zuwächsen weitgehend konstant. Es kommt aber zu Verschiebungen innerhalb der Gemeinden des Landkreises.

Im **Vogelsbergkreis** wird für das Jahr 2030 eine Einwohnerzahl prognostiziert, die rd. 14 % unter der des Jahres 2014 liegt. Dies ist der höchste erwartete Rückgang aller hessischen Landkreise.

Im **Wetteraukreis** wird der bisherige Anstieg der Bevölkerungszahlen auch in den folgenden Jahren weiter anhalten. Wie im Landkreis Gießen wird dieses Bevölkerungswachstum aber nur bestimmte Gemeinden betreffen, die verkehrsgünstig zum Verdichtungsraum Frankfurt am Main gelegen sind.

2.2.5 Beschäftigungsdaten und Pendlerbewegungen

Die Erwerbstätigen stellen eine wichtige Personengruppe zur Abschätzung der Verkehrspotenziale dar. Die Pendlerverflechtungen werden durch die Berufseinpendler- und Berufsauspendlerzahlen auf Gemeindeebene dargestellt.
Berufseinpendler einer Gemeinde sind hier definiert als sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die in der jeweiligen Gemeinde arbeiten, dort aber nicht wohnen.
Entsprechend handelt es sich hier bei Berufsauspendlern um sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die in der jeweiligen Gemeinde wohnen, dort aber nicht arbeiten.
Als „Beschäftigte am Arbeitsort" gelten alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die im jeweiligen Ort ihren Arbeitsplatz haben. Die Anzahl der „Beschäftigten am Wohnort" gibt dagegen die Anzahl der sozialversicherungspflichtigten Beschäftigten an, die im jeweiligen Ort ihren Wohnsitz haben. Liegt die Zahl der „Beschäftigen am Arbeitsort" deutlich unter der Zahl der „Beschäftigten am Wohnort", spricht dies für eine hohe Zahl von Auspendlern. Ist dagegen die Zahl der „Beschäftigten am Arbeitsort" deutlich höher als die „Beschäftigten am Wohnort", hat die Kommune einen hohen Anteil an Einpendlern.

2.2.5.1 Berufstätige und Pendler im Landkreis Gießen

Kommune	Beschäftigte am Wohnort	Beschäftigte am Arbeitsort	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
Allendorf (Lumda)	1 579	417	257	1 419	- 1 162
Biebertal	3 975	1 385	891	3 482	- 2 591
Buseck	4 915	3 506	2 724	4 133	- 1 409
Fernwald	2 539	2 283	1 969	2 225	- 256
Gießen	29 207	48 524	35 050	15 748	19 302
Grünberg	5 290	3 317	2 088	4 062	- 1 974
Heuchelheim	2 899	4 304	3 772	2 370	1 402
Hungen	4 895	3 170	1 981	3 710	- 1 729
Langgöns	4 715	3 985	3 075	3 809	- 734
Laubach	3 626	2 398	1 409	2 638	- 1 229
Lich	5 272	3 671	2 567	4 169	- 1 602
Linden	4 844	3 556	2 787	4 078	- 1 291
Lollar	3 724	3 834	2 991	2 883	108
Pohlheim	6 603	4 145	3 154	5 616	- 2 462
Rabenau	2 013	490	312	1 835	- 1 523
Reiskirchen	4 143	3 128	2 395	3 410	- 1 015
Staufenberg	3 312	1 176	836	2 974	- 2 138
Wettenberg	4 430	3 832	3 106	3 707	- 601
Landkreis Gießen	**97 981**	**97 121**	**33 522**	**34 426**	**- 904**

Tabelle 2-14: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Landkreis Gießen am 30.06.2018, Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2019

Die Übersicht über die Beschäftigten im Landkreis zeigt die hohe Dominanz der Universitätsstadt Gießen als Arbeitsort. Mit über 48.500 Beschäftigten arbeitet hier fast die Hälfte aller im Landkreis Gießen Beschäftigten. Rund 35.000 der in Gießen Beschäftigten pendeln aus anderen Gemeinden nach Gießen ein.

Außer in Gießen liegt die Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort nur in Heuchelheim deutlich

über der Zahl der Beschäftigten am Wohnort. Die Zahl der Einpendler nach Heuchelheim liegt aber nur bei etwa 11 % der Einpendler nach Gießen.
Zwischen 2010 und 2018 hat der Pendlersaldo abgenommen. Lag 2010 die Zahl der Einpendler mit einem Saldo von 2.570 über der der Auspendler, hat sich 2018 das Verhältnis gedreht. Nun ist die Zahl der Auspendler mit einem Saldo von 904 leicht höher als die Zahl der Einpendler. Deutliche Veränderungen im Pendlersaldo gab es in den Gemeinden Hungen und Linden, wo die Zahl der Einpendler deutlich sank, sowie in Pohlheim, wo die Zahl der Einpendler stark anstieg.

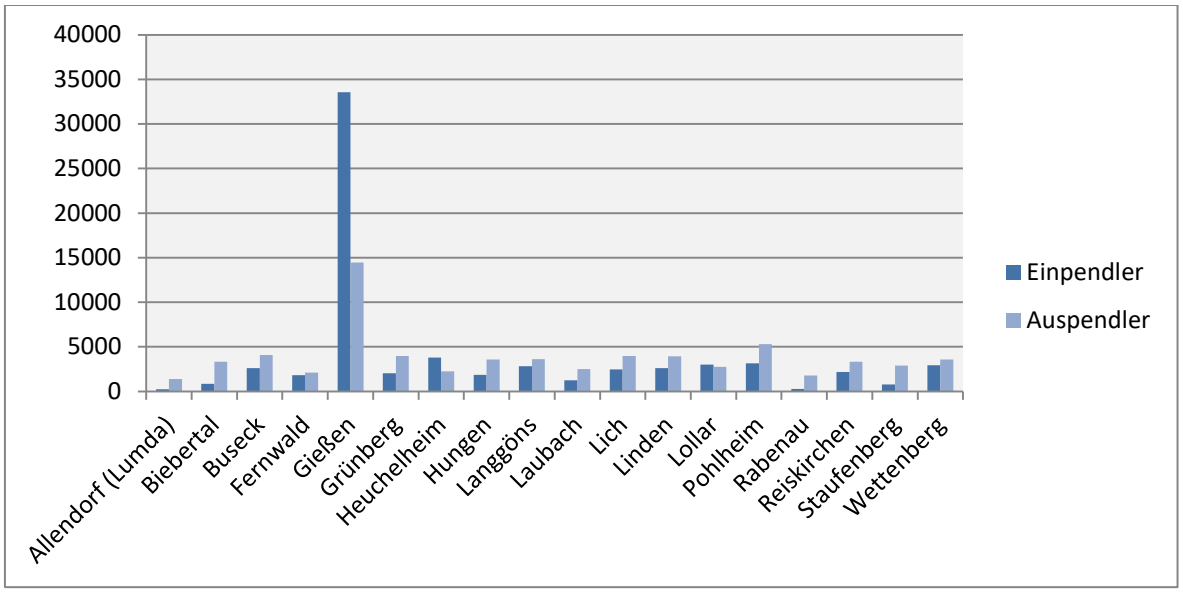


Abbildung 2-1: Pendlerbewegungen im Landkreis Gießen 2015. Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2016

Die kreisgrenzenübergreifenden Pendlerströme weisen in Summe ein relativ ausgewogenes Verhältnis von Ein- zu Auspendlern auf. 32.544 Einpendlern standen zum Stichtag 30.06.2017 33.419 Auspendler gegenüber. Starke Pendlerströme in beide Richtungen führen bzw. kommen aus dem Lahn-Dill-Kreis, aus dem Wetteraukreis sowie aus dem Landkreis Marburg-Biedenkopf. Ein Übergewicht der Auspendler besteht bei den Pendlerbeziehungen nach Frankfurt am Main. Während über 5200 Pendler vom Landkreis Gießen nach Frankfurt pendeln, sind es umgekehrt nur etwa 580 Pendler. Die Pendlerzahlen zum Vogelsbergkreis sind deutlich geringer als zu den anderen dem Landkreis Gießen benachbarten Kreisen. 3.431 Einpendlern stehen hier nur 1.376 Auspendler gegenüber.

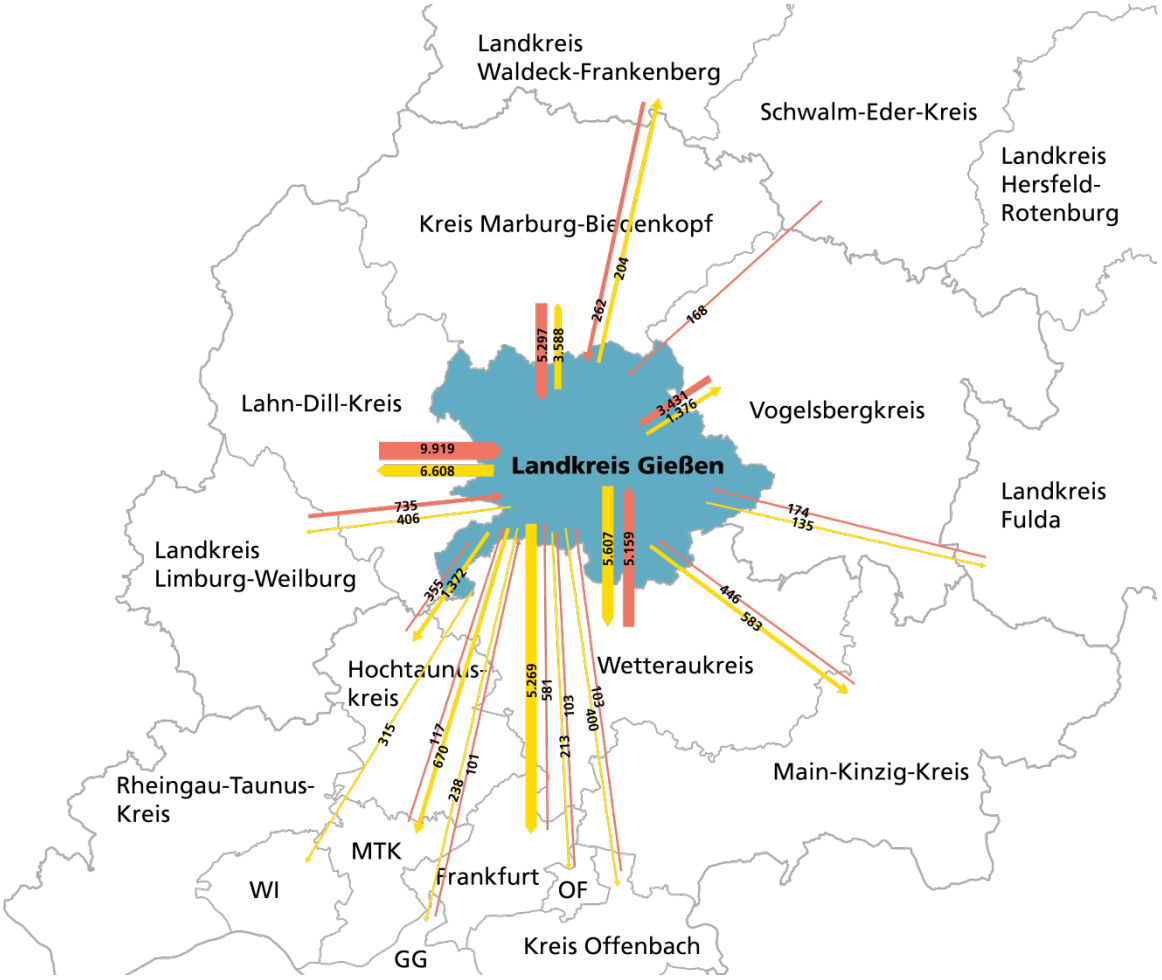


Abbildung 2-2: Kreisgebietsübergreifende Pendlerströme Landkreis Gießen

Datenquelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Tabellen, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Pendler nach Kreisen, Nürnberg, Stichtag 30. Juni 2017; Eigene Darstellung

2.2.5.2 Berufstätige und Pendler im Vogelsbergkreis

Kommune	Beschäftigte am Wohnort	Beschäftigte am Arbeitsort	Ein-pendler	Aus-pendler	Pendler-saldo
Alsfeld	5 958	6 811	4 118	3 265	853
Antrifttal	754	137	71	689	- 618
Feldatal	965	271	163	857	- 694
Freiensteinau	1 266	585	380	1 061	- 681
Gemünden (Felda)	1 124	281	169	1 012	- 843
Grebenau	943	655	407	696	- 289
Grebenhain	1 830	1 286	796	1 340	- 544
Herbstein	2 033	2 116	1 378	1 295	83
Homberg (Ohm)	3 086	2 952	1 930	2 067	- 137
Kirtorf	1 250	419	225	1 056	- 831
Lauterbach (Hessen)	4 839	6 830	4 480	2 490	1 990
Lautertal (Vogelsberg)	1 054	343	228	939	- 711
Mücke	3 667	2 533	1 669	2 803	- 1 134
Romrod	988	468	348	869	- 521
Schlitz	3 973	2 288	903	2 588	- 1 685
Schotten	4 068	2 726	1 237	2 582	- 1 345
Schwalmtal	1 039	354	220	905	- 685
Ulrichstein	1 102	398	190	894	- 704
Wartenberg	1 584	753	555	1 387	- 832
Vogelsbergkreis	**41 523**	**32 206**	**8 616**	**17 944**	**- 9 328**

Tabelle 2-15: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Vogelsbergkreis am 30.06.2018, Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2019

Wichtigste Arbeitsorte im Vogelsbergkreis sind die Städte Alsfeld und Lauterbach mit jeweils über 6.000 Arbeitsplätzen. Ausgeglichen ist die Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort und am Wohnort in Herbstein und Homberg (Ohm). In allen anderen Kommunen des Kreises übersteigt die Zahl der Beschäftigten am Wohnort deutlich die Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort, was bedeutet, dass mehr Arbeitnehmer auspendeln als einpendeln und dies somit zu einem negativen Pendlersaldo führt.
Die wichtigsten Pendlerziele im Vogelsbergkreis sind die beiden Mittelzentren Alsfeld und Lauterbach, die ein Pendlersaldo von rund 850 (Alsfeld) bzw. rund 2.000 Pendlern (Lauterbach) aufweisen. Alle anderen Kommunen weisen einen negativen Pendlersaldo aus.

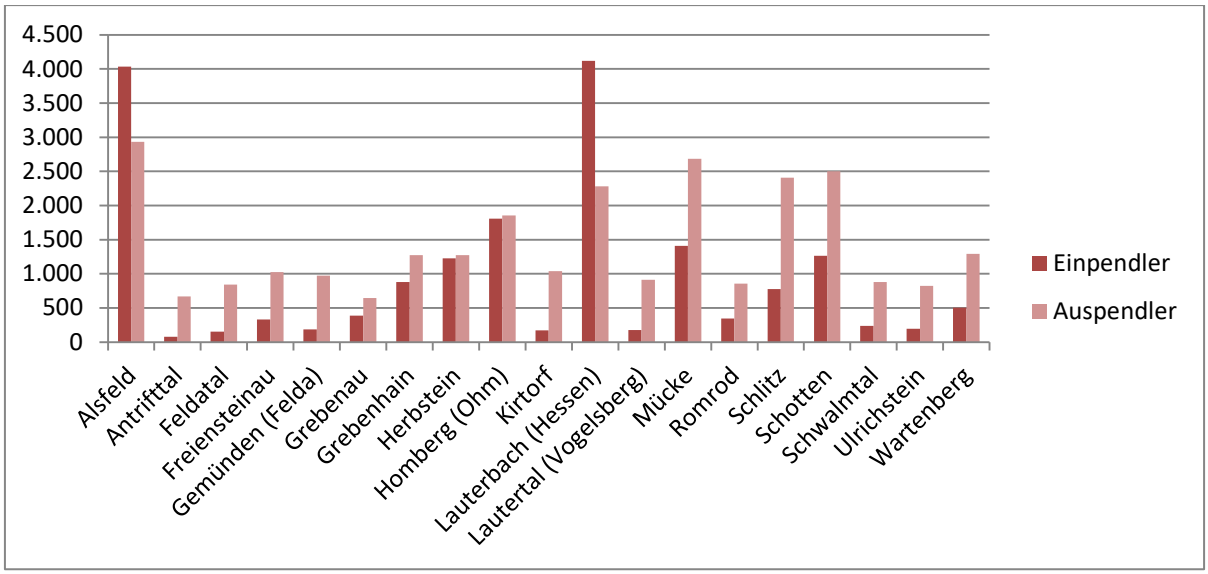


Abbildung 2-3: Pendlerbewegungen im Vogelsbergkreis 2015. Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2016

Der negative Pendlersaldo in den Gemeinden des Vogelsbergkreises setzt sich auch bei der Betrachtung über die kreisübergreifenden Pendlerströme fort. Lediglich aus dem Schwalm-Eder-Kreis pendeln mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Vogelsbergkreis als umgekehrt. Über die Kreisgrenzen hinweg betrachtet wird der Vogelsbergkreis durch einen deutlichen Auspendlerüberschuss charakterisiert: Zum Stichtag 30.06.2017 weist die Statistik 17.591 Auspendler aus dem Vogelsbergkreis auf, denen lediglich 8.376 Einpendler aus anderen Kreisen gegenüberstehen. Die größte Gruppe der Auspendler ist in den Landkreis Fulda orientiert, gefolgt vom Landkreis Gießen, dem Kreis Marburg-Biedenkopf, dem Wetteraukreis und der Stadt Frankfurt.

Abbildung 2-4: Kreisgebietsübergreifende Pendlerströme Vogelsbergkreis
Datenquelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Tabellen, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Pendler nach Kreisen, Nürnberg, Stichtag 30. Juni 2017; Eigene Darstellung

2.2.5.3 Berufstätige und Pendler im Wetteraukreis

Kommune	Beschäftigte am Wohnort	Beschäftigte am Arbeitsort	Ein-pendler	Aus-pendler	Pendler-saldo
Altenstadt	4 800	3 210	2 401	3 991	- 1 590
Bad Nauheim	11 678	11 597	8 007	8 093	- 86
Bad Vilbel	13 739	10 254	7 895	11 385	- 3 490
Büdingen	8 400	6 838	4 363	5 925	- 1 562
Butzbach	10 076	6 620	4 183	7 639	- 3 456
Echzell	2 238	1 073	603	1 768	- 1 165
Florstadt	3 551	1 326	878	3 104	- 2 226
Friedberg (Hessen)	11 545	12 787	10 284	9 046	1 238
Gedern	2 865	1 596	779	2 048	- 1 269
Glauburg	1 165	450	340	1 055	- 715
Hirzenhain	1 092	557	411	946	- 535
Karben	8 964	7 602	6 007	7 374	- 1 367
Kefenrod	1 091	493	348	946	- 598
Limeshain	2 236	873	649	2 012	- 1 363
Münzenberg	2 308	793	566	2 082	- 1 516
Nidda	6 679	6 081	3 697	4 297	- 600
Niddatal	3 788	839	544	3 492	- 2 948
Ober-Mörlen	2 280	1 401	1 124	2 003	- 879
Ortenberg	3 424	1 545	843	2 723	- 1 880
Ranstadt	1 920	1 017	780	1 684	- 904
Reichelsheim (Wetterau)	2 690	957	713	2 446	- 1 733
Rockenberg	1 742	719	531	1 554	- 1 023
Rosbach v.d.Höhe	5 064	4 303	3 634	4 395	- 761
Wölfersheim	3 912	2 500	1 931	3 345	- 1 414
Wöllstadt	2 753	637	455	2 571	- 2 116
Wetteraukreis	**120 000**	**86 068**	**32 686**	**66 644**	**- 33 958**

Tabelle 2-16: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Wetteraukreis am 30.06.2018, Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2019

Im Wetteraukreis stehen den ca. 86.000 Beschäftigten am Arbeitsort, die 2018 registriert werden konnten, ca. 120.000 Beschäftigte am Wohnort gegenüber. Die meisten Gemeinden im Wetteraukreis haben eine höhere Bedeutung als Wohnort anstatt als Arbeitsstandort. Lediglich Friedberg weist einen postiven Pendlersaldo auf. In Bad Nauheim ist der Pendlersaldo ausgeglichen. Der Wetteraukreis weist einen negativen Pendlersaldo aus. Zum Stichtag 30.06.2017 standen 64.888 Auspendlern aus dem Kreis lediglich 31.789 Einpendler in den Kreis gegenüber. Diese Differenz ist hauptsächlich mit den über 27.000 Auspendlern nach Frankfurt am Main zu erklären, denen lediglich etwa 4.000 Einpendler aus Richtung Frankfurt gegenüberstehen. Auch die Zahl der Auspendler in den Hochtaunuskreis sowie in den Main-Kinzig-Kreis liegt mit jeweils rund 7.000 deutlich höher als die Zahl der Einpendler aus diesen Nachbarkreisen. Die Pendlerbewegungen aus und in Richtung Wetteraukreis orientieren sich überwiegend in die bzw. von den südlich gelegenen Landkreise(n). Die Pendlerbeziehungen in den Landkreis Gießen und den Vogelsbergkreis sind deutlich geringer.

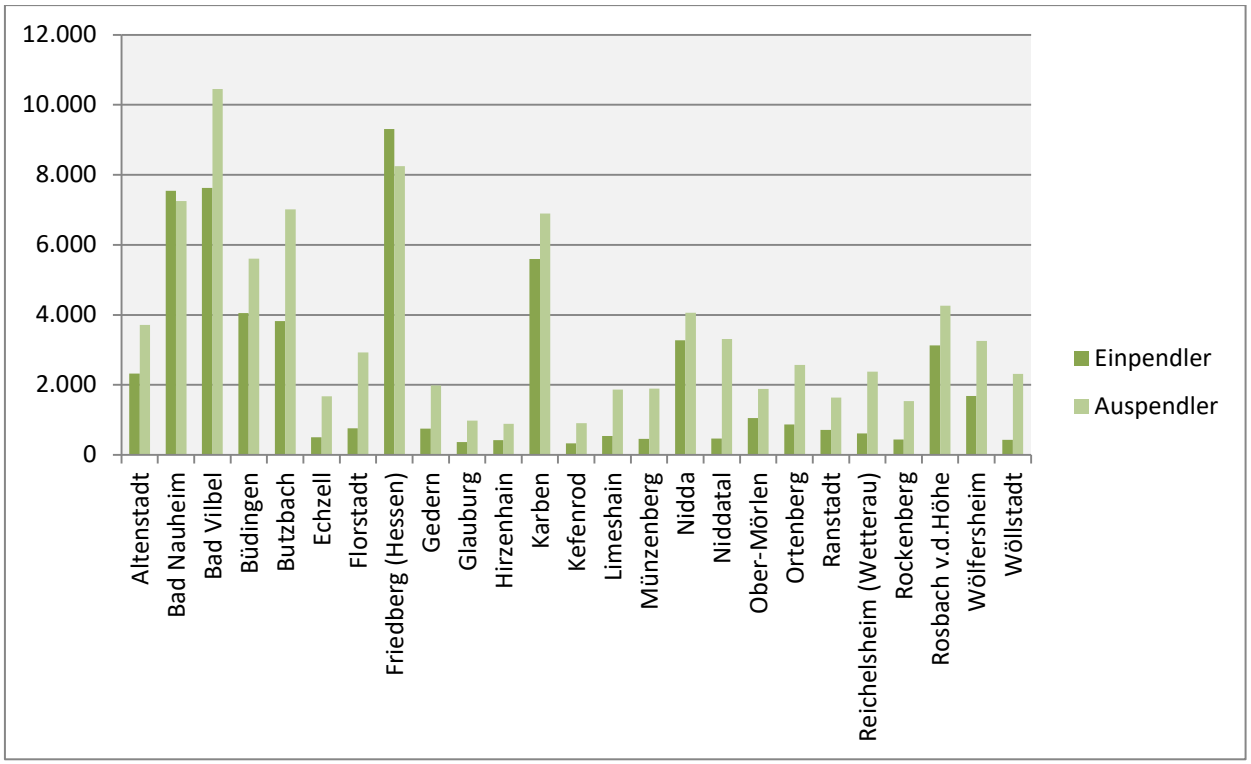


Abbildung 2-5: Pendlerbewegungen im Wetteraukreis 2015
Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2016

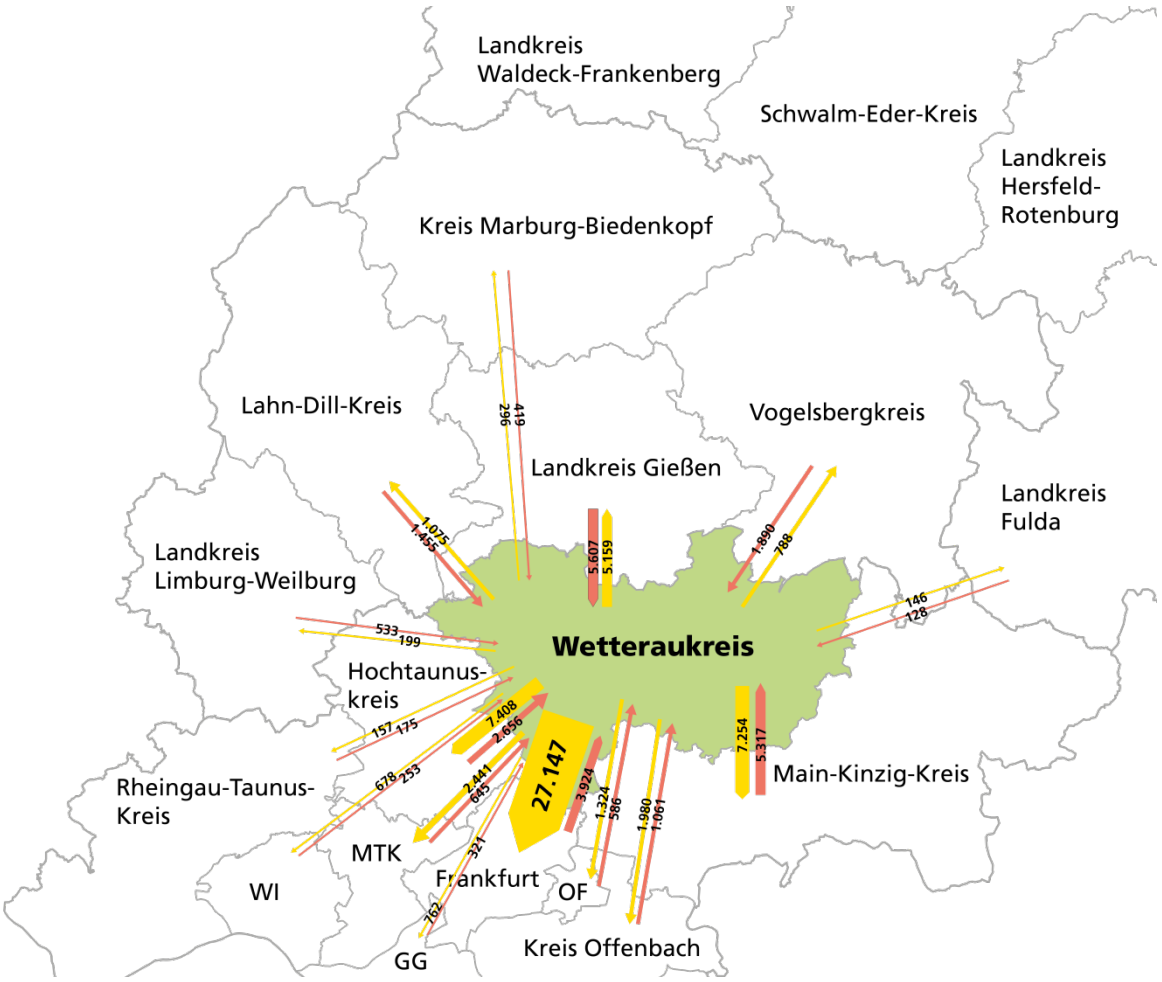


Abbildung 2-6: Kreisgebietsübergreifende Pendlerströme Wetteraukreis
Datenquelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Tabellen, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Pendler nach Kreisen, Nürnberg, Stichtag 30. Juni 2017; Eigene Darstellung

2.2.6 Entwicklung der Schülerzahlen

Zur Entwicklung der Schülerzahlen im Land Hessen gibt das Hessische Statistische Landesamt Hochrechnungen heraus. Hessenweit wird mit einer Zunahme der Schülerzahlen von 623.422 (2016) auf 662.300 (2026) gerechnet[21]. Betrachtet man die Entwicklung zwischen 2009 und der Prognose 2020 sanken aber die Schülerzahlen in den betrachteten Landkreisen. Im Landkreis Gießen zwischen 10-20 %, im Wetteraukreis um 20-25 % und im Vogelsbergkreis um fast 30 %. Es ist daher nicht zu erwarten, dass die erwartete Steigerung der Schülerzahlen Einfluss auf die genannten Landkreise hat. Dies bestätigt auch eine Prognose auf Landkreisebene, die allerdings letztmalig 2011 veröffentlicht wurde. Die in den gültigen Schulentwicklungsplänen (vgl. Kapitel 2.1.4) veröffentlichten Prognosen beziehen sich auf diese statistischen Daten. Neuere Daten auf Landkreisbasis liegen nicht vor. Als Indikator für die Entwicklung der Schülerzahlen sind in nachfolgenden Diagrammen die prognostizierten Zahlen der Schulanfängerinnen und Schulanfänger in Grundschulen/Grundstufen angegeben.

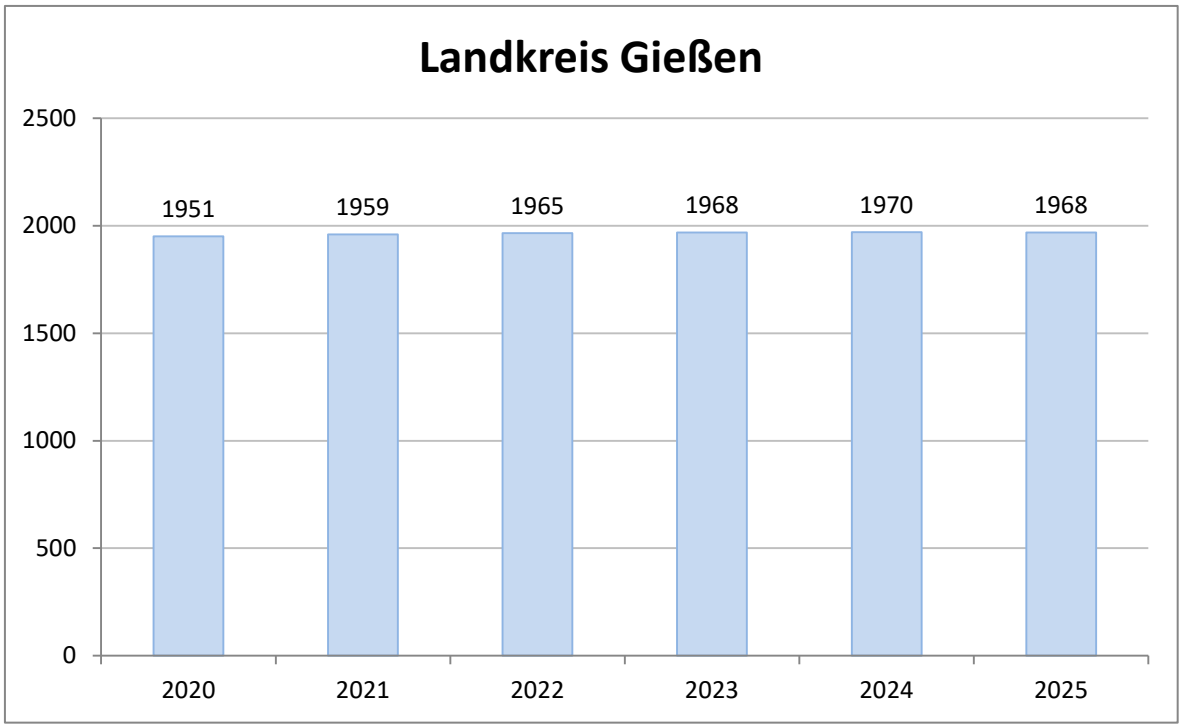


Abbildung 2-7: Prognostizierte Zahl der Schulanfängerinnen und Schulanfänger an Grundstufen/Grundschulen im Landkreis Gießen (Quelle Hessisches Statistisches Landesamt: B I 3 - unreg./2011)

[21] Hessisches Statistisches Landesamt (2011): Schüler und Schulentlassene in Hessen 2025 (=Statistische Berichte B I 3 - unreg./2011), S.26

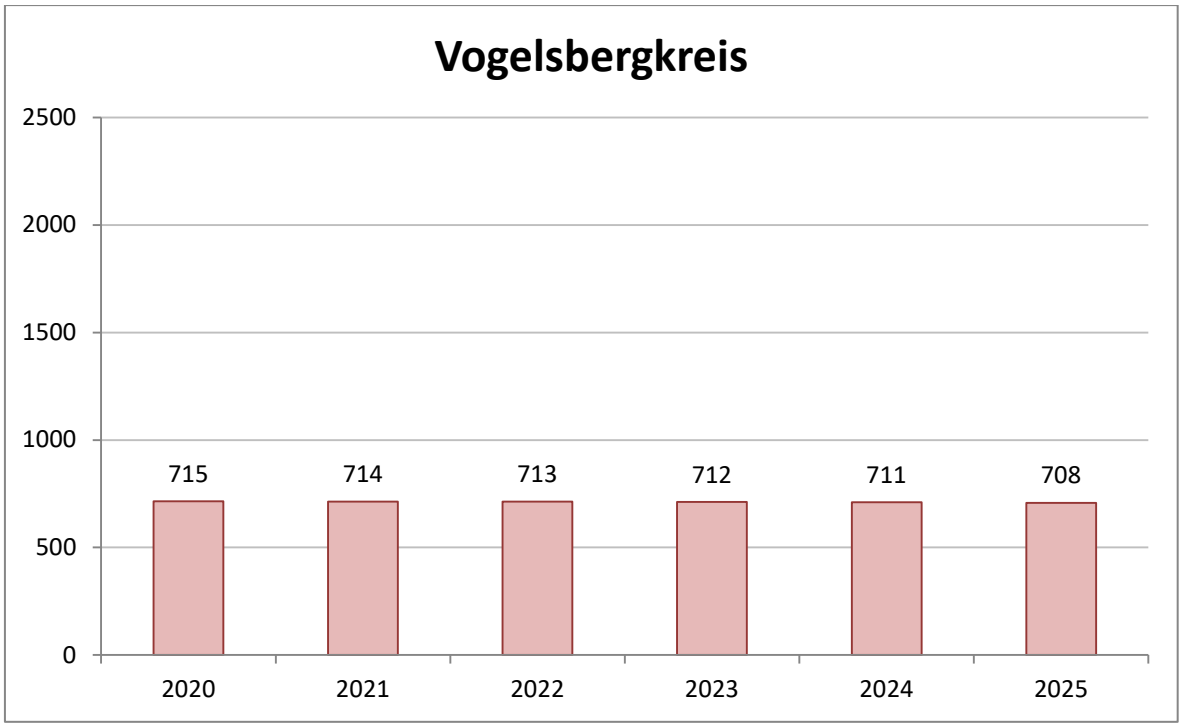


Abbildung 2-8: Prognostizierte Zahl der Schulanfängerinnen und Schulanfänger an Grundstufen/Grundschulen Vogelsbergkreis (Quelle Hessisches Statistisches Landesamt: B I 3 - unreg./2011)

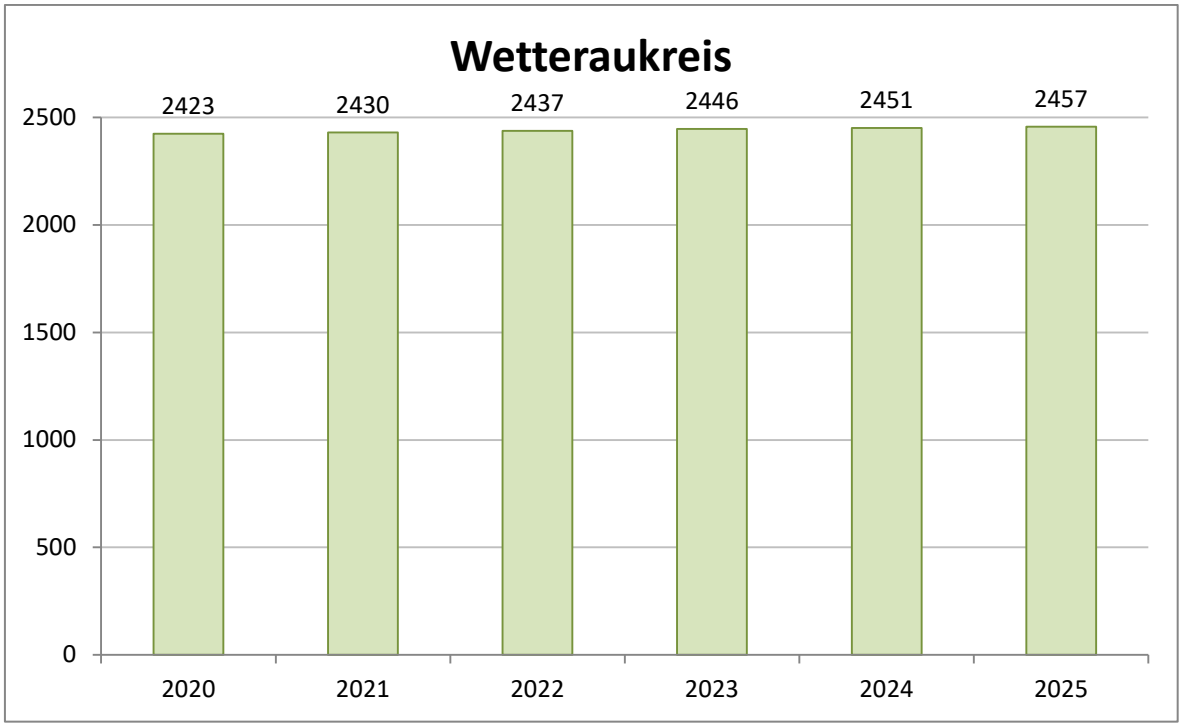


Abbildung 2-9: Prognostizierte Zahl der Schulanfängerinnen und Schulanfänger an Grundstufen/Grundschulen im Wetteraukreis (Quelle Hessisches Statistisches Landesamt: B I 3 - unreg./2011)

In allen drei Landkreisen ist in den nächsten Jahren nicht mit einer deutlichen Veränderung der Schülerzahlen zu rechnen. Durch die Ausweisung von Neubaugebieten, und einem damit verbundenen Zuzug junger Familien, kann es allerdings zu lokalen Ver-

schiebungen der Schülerzahlen kommen. Diese Entwicklung ist insbesondere in den an den Verdichtungsraum Frankfurt/Rhein-Main angrenzenden Gemeinden im Wetteraukreis und ihren Schulstandorten zu erwarten.

Aufgrund der freien Schulwahl gehen Schüler nicht immer in die nächstgelegene Schule. Besonders bei weiterführenden Schulen werden oft weitere Wege für eine bestimmte Schulform in Kauf genommen („Schultourismus"). Schülerströme sind daher einem Wandel unterworfen, der sich nur schwer prognostizieren lässt.

2.2.7 Motorisierungsgrad der Bevölkerung

Der Motorisierungsgrad ist ein Maß für die Mobilität der Bevölkerung im Bereich des Individualverkehrs. Tendenziell ist die Pkw-Dichte in größeren Städten sowie in verdichteten Gebieten geringer.
Ursache hierfür ist sowohl das besser ausgebaute ÖPNV-System als auch die höhere Verkehrsdichte bzw. das gegenüber der Nachfrage geringere Parkplatzangebot. In ländlichen Gebieten mit vergleichsweise schlechterem ÖPNV-Angebot ist die Abhängigkeit vom Auto entsprechend höher[22].

Der Motorisierungsgrad gibt das Verhältnis an, in welchem der Fahrzeugbestand und die Bevölkerungsgröße in einem bestimmten Gebiet zueinanderstehen. Er wird nachfolgend durch den Besatz an Pkw je 1.000 Einwohner auf Gemeindeebene beschrieben.
Wie zu erwarten, weisen die drei Landkreise des ZOV-Verbandsgebietes im Hinblick auf den Motorisierungsgrad der Bevölkerung deutliche Unterschiede auf. Zwischen 2013 und 2019 ist die Motorisierung weiter gestiegen.

Während der Wetteraukreis mit 615 Pkw auf 1.000 Einwohner etwas über dem Durchschnitt des Landes Hessen liegt (591 Pkw/1.000 Einwohner), weist der Wert für den Landkreis Gießen lediglich 562 Pkw auf 1.000 Einwohner (2013: 540 Pkw/1000 Einwohner) aus. Dies liegt insbesondere an der Universitätsstadt Gießen, wo zwischen 2013 und 2019 die Pkw-Dichte sogar von 418 Pkw/1.000 Einwohner auf 409 Pkw/1000 Einwohner abnahm. Ohne die Stadt Gießen weist der Landkreis Gießen mit 627 Pkw/1.000 Einwohner jedoch eine deutlich höhere Pkw-Dichte auf. Erwartungsgemäß liegt der Vogelsbergkreis als überwiegend ländlich geprägtes Gebiet mit 670 Pkw/1000 Einwohner (2013: 617 Pkw/1.000 Einwohner) deutlich vor den beiden anderen Kreisen.

[22] Quelle: www.statistik.baden-wuerttemberg.de

Stadt/Gemeinde	Pkw/1000 Ew zum 01.01.2019
Allendorf (Lumda)	668
Biebertal	674
Buseck	642
Fernwald	659
Gießen	409
Grünberg	645
Heuchelheim	605
Hungen	654
Langgöns	671
Laubach	660
Lich	647
Linden	594
Lollar	543
Pohlheim	602
Rabenau	670
Reiskirchen	664
Staufenberg	631
Wettenberg	662
LK Gießen	**562**
LK Gießen ohne Stadt Gießen	**627**

Tabelle 2-17: Pkw-Bestand in den Städten und Gemeinden des Landkreis Gießen (Eigene Berechnung; Quelle: Kraftfahrtbundesamt: Fahrzeugzulassungen (FZ))

Stadt/Gemeinde	Pkw/1000 Ew zum 01.01.2019
Alsfeld	630
Antrifttal	737
Feldatal	733
Freiensteinau	723
Gemünden (Felda)	709
Grebenau	719
Grebenhain	722
Herbstein	655
Homberg (Ohm)	682
Kirtorf	704
Lauterbach (Hessen)	618
Lautertal (Vogelsberg)	718
Mücke	688
Romrod	715
Schlitz	624
Schotten	687
Schwalmtal	674
Ulrichstein	687
Wartenberg	696
Vogelsbergkreis	**670**

Tabelle 2-18: Pkw-Bestand in den Städten und Gemeinden des Vogelsbergkreis (Eigene Berechnung; Quelle: Kraftfahrtbundesamt: Fahrzeugzulassungen (FZ))

Stadt/Gemeinde	Pkw/1000 Ew zum 01.01.2019
Altenstadt	649
Bad Nauheim	549
Bad Vilbel	584
Büdingen	627
Butzbach	586
Echzell	579
Florstadt	637
Friedberg (Hessen)	568
Gedern	637
Glauburg	642
Hirzenhain	638
Karben	618
Kefenrod	682
Limeshain	656
Münzenberg	691
Nidda	651
Niddatal	620
Ober-Mörlen	713
Ortenberg	643
Ranstadt	687
Reichelsheim (Wetterau)	627
Rockenberg	677
Rosbach v.d. Höhe	685
Wölfersheim	658
Wöllstadt	588
Wetteraukreis	**615**

Tabelle 2-19: Pkw-Bestand in den Städten und Gemeinden des Wetteraukreis (Eigene Berechnung; Quelle: Kraftfahrtbundesamt: Fahrzeugzulassungen (FZ))

2.3 ÖPNV-ANGEBOT

In den folgenden Abschnitten wird das ÖPNV-Angebot im ZOV-Verbandsgebiet, das sich aus dem schienengebundenen Personennahverkehr, dem regionalen und lokalen Busverkehr, den Stadt- und Ortsbussystemen sowie aus flexiblen und ergänzenden Verkehren zusammensetzt, beschrieben.

2.3.1 ALLGEMEINE KENNZAHLEN

Der ÖPNV im Verbandsgebiet des ZOV wird über 98 lokale, 24 regionale sowie 12 eigenwirtschaftlich bzw. im Auftrag von Kommunen betriebene Buslinien abgedeckt. Ergänzt werden diese durch 49 Linienangebote, die nur nach telefonischer Voranmeldung verkehren (Anruf-Linien-Taxi bzw. Anruf-Sammel-Taxi). Die jährliche Betriebsleistung für dieses Angebot beträgt rd. 13,5 Mio Nutzwagenkilometer.
Im Schienenverkehr werden auf 11 Linien insgesamt 5,32 Mio. Zugkilometer erbracht. Eine Aufteilung der Leistungen auf die drei Landkreise des Verbandsgebietes zeigt Tabelle 2-20.

	ZOV-Gesamt	VGO-FB	VGO-GI	VGO-VB
Angediente Haltestellen	1.668	669	505	494
Buslinien lokal - VGO	98	40	25	33
Buslinien lokal - Eigenwirtschaftlich/Städte	13	9	3	1
Buslinien regional	24	-	-	-
ALT-Angebote	48	11	11	26
AST-Angebote	1	1	0	0
Linien im Schienenverkehr	11	-	-	-
Betriebsleistung Bus lokal (TNwkm) - VGO	9.435	5.532	2.030	1.873
Betriebsleistung Bus lokal (TNwkm) - Eigenwirtschaftlich/Städte	765	609	156	35
Betriebsleistung ALT/AST-Verkehr lokal (TNwkm)	869	88	159	622
Angebot SPNV (TZugkm)	5.320	3.699	894	727
Angebot RBNV (TNwkm)	2.503	685	965	853
Fläche (qkm)	3.414	1.101	855	1.459
Einwohnerzahlen	681.214	306.460	268.876	105.878

Tabelle 2-20: Kennzahlen zum ÖPNV im Verbandsgebiet des ZOV und der Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) (Stand: 21.01.2019, Einwohnerzahlen vom 31.12.2018), TNwkm= Tausend Nutzwagenkilometer, Tzugkm = Tausend Zugkilometer

2.3.2 SCHIENENVERKEHR

Für den Bereich des ZOV-Verbandsgebietes stellt das Schienennetz das Rückgrat für ein leistungsstarkes und attraktives ÖPNV-System dar. Bahnhaltepunkte und Bahnhöfe sind wichtige Verknüpfungspunkte, die vom motorisierten Individualverkehr (MIV), von Fußgängern und Radfahrern sowie den Regional- und Lokalbussen angesteuert werden. Im Betrachtungsraum wurde diesem Umstand an mehreren Stellen im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen Rechnung getragen. Die Umsetzung zahlreicher kommunaler Maßnahmen wie z.B. der Neubau von Park+Ride-Anlagen, Fahrradabstellanlagen sowie von neuen Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten dokumentieren diese Entwicklung.

Für die Region Oberhessen mit ihrem Oberzentrum Gießen und den weiteren Mittelzentren sind die zahlreichen Bahnstrecken von essentieller Bedeutung, um auch größere Distanzen mit höheren Reisegeschwindigkeiten zu überwinden. Zahlreiche Berufspendler aus der oberhessischen Region müssen beispielsweise für die Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsplatz im Rhein-Main-Gebiet täglich zwei bis drei Stunden aufwenden. Ohne die zahlreichen Pendlerzüge, die zu den Hauptverkehrszeiten mehrere zehntausend Menschen sicher und bequem zwischen Wohnort und Arbeitsplatz bzw. Schul- und Hochschulstandort befördern, würde das bereits jetzt stark belastete Straßennetz im Rhein-Main-Gebiet vollends kollabieren.
Umso wichtiger ist hierbei, dass die Anschlussgestaltung zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln optimiert wird.

Auch im Freizeitverkehr wächst die Nachfrage nach Schienenverbindungen zu attraktiven Zielen. Eigens eingerichtete touristische ÖPNV-Angebote, wie dem Vogelsberger Vulkan-Express und ergänzende Zugangebote (auch in den Abend- und Nachtstunden) in Verbindung mit attraktiven Tarifangeboten (Hessenticket, RheinMainCard, Mitnahmemöglichkeit bei Zeitkarten) und geändertem Mobilitätsverhalten haben zu einer weiteren Steigerung insbesondere der SPNV-Nutzung Freizeitverkehr geführt.

Die Bahn ist als schnelles, zuverlässiges Verkehrsmittel ein Baustein für die positive Entwicklung der Bevölkerungsstruktur und der heimischen Wirtschaft. Ein gutes Angebot auf der Schiene dient allen Bürgerinnen und Bürgern in den Kreisen und Gemeinden und stellt vielerorts eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar.

Oberhessen ist relativ gut durch Schienenstrecken erschlossen. Hierbei hat die Main-Weser-Bahn eine herausragende Bedeutung, insbesondere auch die darauf verkehrende S-Bahn-Linie S6, die den westlichen Wetteraukreis an das Rhein-Main-Gebiet anbindet. Lediglich im Bereich des Vogelsbergmassivs tritt aufgrund der Topographie und der geringen Bevölkerungsdichte die Versorgung mit straßengebundenen Verkehrsmitteln gegenüber Schienenverkehrsmitteln in den Vordergrund.

Folgende Schienenstrecken erschließen die Stadt Gießen und das ZOV-Verbandsgebiet:

Linien auf elektrifizierten Hauptstrecken:

- *Linien ICE26, RE30, RB34, RB41, RB48, RB49, RE98*
  Main-Weser-Bahn: Kassel – Gießen – Frankfurt (M)
- *Linie RB40, RE99*
  Sieg-Dill-Bahn: Siegen – Dillenburg – Gießen – Frankfurt (M)
- *Linie RB49*
  (Gießen –) Friedberg (Hess) – Nidderau – Hanau

Linien auf Regionalbahnstrecken:

- *Linie RB16*
  Friedrichsdorf (Ts) – Friedberg (Hess)
- *Linie RE25, RB45*
  Lahntalbahn: Gießen – Limburg(L) – Koblenz
- *Linie RB34*
  Niddertalbahn: Frankfurt (M) – Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim
- *Linie RB45*
  Vogelsbergbahn: Gießen – Fulda
- *Linie RB46*
  Lahn-Kinzig-Bahn: Gießen – Nidda – Gelnhausen
- *Linie RB47*
  Horlofftalbahn: Friedberg (Hess) – Wölfersheim-Södel
- *Linie RB48*
  Horlofftalbahn: (Frankfurt (M) –) Friedberg (Hess) – Nidda

S-Bahn-Linie:

- *Linie S6*
  Friedberg (Hess) – Bad Vilbel – Frankfurt (M) Süd

Eine detaillierte Beschreibung zum Bereich Schiene ist in der Anlage A enthalten.

2.3.3 Regionaler und lokaler Busverkehr

Gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen[23] haben Verkehrsverbünde im Rahmen der Vorgaben der Aufgabenträger nicht nur die Belange des Schienenpersonennahverkehrs, sondern auch die des sogenannten Verbundbusverkehrs und des regionalen Busnahverkehrs wahrzunehmen. Die Verbundbus- und regionalen Busverkehre im Untersuchungsgebiet unterliegen damit der Aufgabenträgerschaft des RMV.

Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr. Für ihn liegt die Zuständigkeit im Verbandsgebiet beim ZOV als lokaler Aufgabenträger.

Nachfolgend werden die Linien des regionalen und lokalen Busverkehrs differenziert nach Landkreisen mit ihren Linienverläufen und den jeweiligen Aufgabenträgern dargestellt[24]

2.3.3.1 Landkreis Gießen

Liniennr.	Produkt	Linienlauf	Zuständigkeit
203	Bus	Cleeberg/Reiskirchen - Vollnkirchen - Volpertshausen - Weidenhausen - Rechtenbach Gesamtschule	VLDW
310	Bus	Gießen - Kleinlinden - Großen Linden - Hüttenberg - Rechtenbach	VLDW
311	Bus	Rechtenbach - Hüttenberg - Münchholzhausen - Dornholzhausen - Niederkleen - Hüttenberg - Langgöns	VLDW
363	Regionalbus	Laubach - Hungen - Berstadt - Friedberg	RMV
371	Regionalbus	Gießen - Lollar - Staufenberg - Allendorf - Londorf - Grünberg	RMV
371	ALT	Allendorf - Londorf - Geilshausen	RMV
372	Regionalbus	Gießen - Laubach - Schotten	RMV
373	Regionalbus	Schulverkehr Laubach	RMV
375	Regionalbus	Gießen - Lich - Hungen	RMV
376	Regionalbus	Schulverkehr Pohlheim	RMV
377	Regionalbus	Gießen - Grüningen - Gambach	RMV
378	Regionalbus	Rundverkehr Gießen -> Leihgestern -> Großen-Linden -> Gießen	RMV
378	ALT	Rundverkehr Gießen -> Leihgestern -> Großen-Linden -> Gießen	Stadt Linden
379	Regionalbus	Rundverkehr Gießen -> Großen-Linden -> Leihgestern -> Gießen	RMV
379	ALT	Rundverkehr Gießen -> Großen-Linden -> Leihgestern -> Gießen	Stadt Linden
415	Bus	Niederweidbach/Hohenahr - Königsberg - Blasbach - Wetzlar	VLDW

[23] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Mai 2018 (GVBl. S. 182)
[24] In den Tabellen sind auch die AST- Linien sowie die Linien des Stadtverkehrs enthalten, die in den nachfolgenden Kapiteln thematisiert werden

Liniennr.	Produkt	Linienlauf	Zuständigkeit
FB-51	Bus	Butzbach - Kirchgöns - Cleeberg	ZOV
FB-51	Kleinbus	Butzbach - Kirchgöns - Cleeberg	ZOV
FB-52	Bus	Butzbach - Münzenberg - Lich	ZOV
FB-54	Bus	Butzbach - Espa - Maibach	ZOV
FB-58	Kleinbus	Butzbach - Espa - Bodenrod - Maibach - Hoch-Weisel - Butzbach	ZOV
GI-21	Bus	Gießen - Annerod - Reiskirchen - Lindenstruth / Ettingshausen	ZOV
GI-21	ALT	Reiskirchen - Lindenstruth - Ettingshausen	ZOV
GI-22	Bus	Gießen - Steinbach - Albach	ZOV
GI-22	ALT	Gießen - Steinbach - Albach - Annerod	ZOV
GI-25	Bus	Gießen - Buseck - Reinhardshain	ZOV
GI-26	Bus	Schulverkehr Buseck	ZOV
GI-27	Bus	Schulverkehr Großen Buseck - Oppenrod - Fernwald	ZOV
GI-28	Bus	Schulverkehr Buseck/Reiskirchen	ZOV
GI-32	Bus	Langgöns - Linden - Pohlheim	ZOV
GI-35	Bus	Großen-Linden - Hüttenberg / Langgöns - Kleebachtal	ZOV
GI-35	ALT	Langgöns - Dornholzhausen - Niederkleen - Cleeberg	ZOV
GI-37	ALT	ALT Pohlheim	ZOV
GI-41	Bus	Gießen - Heuchelheim - Biebertal - Königsberg	ZOV
GI-42	Bus	Gießen - Heuchelheim - Biebertal - Hohenahr - Bischoffen	ZOV
GI-43	Bus	Gießen - Heuchelheim - Biebertal - Kirchvers	ZOV
GI-44	ALT	Gießen - Heuchelheim - Biebertal - Königsberg	ZOV
GI-51	Bus	Salzböden - Odenhausen - Lollar	ZOV
GI-51	Kleinbus	Salzböden - Odenhausen - Lollar	ZOV
GI-52	Bus	Schulverkehr Lollar - Staufenberg - Lollar	ZOV
GI-55	Bus	Allendorf - Rabenau	ZOV
GI-60	Bus	Hungen - Langd - Ulfa - Hungen	ZOV
GI-61	Bus	Wölfersheim - Hungen - Villingen	ZOV
GI-62	Bus	Lich - Muschenheim - Eberstadt - Hungen	ZOV
GI-63	ALT	Lich - Kloster Arnsburg - Bettenhausen	ZOV
GI-64	Bus	Lich - Ettingshausen - Grünberg	ZOV
GI-64	ALT	Lich - Ettingshausen - Grünberg	ZOV
GI-71	Kleinbus	Stadtbus Grünberg: Pfalzrain - Höfetränke - Bf. - Industriegebiet	ZOV, Stadt Grünberg
GI-72	Kleinbus	Stadtbus Grünberg: Baumgartenfeld - Höfetränke - Bahnhof	ZOV, Stadt Grünberg
GI-73	ALT	ALT Grünberg	ZOV
GI-74	Bus	Grünberg - Seental - Laubach - Grünberg	ZOV
GI-74	ALT	Grünberg - Seental - Laubach - Grünberg	ZOV
GI-77	Bus	Schulverkehr Grünberg	ZOV
GI-78	Bus	Schulverkehr Grünberg	ZOV
GI-79	Bus	Schulverkehr Grünberg	ZOV

Liniennr.	Produkt	Linienlauf	Zuständigkeit
GI-81	Bus	Hohenahr - Biebertal - Wettenberg	ZOV
GI-82	Kleinbus	Wißmar - Launsbach - Krofdorf-Gleiberg	ZOV, Gemeinde Wettenberg
MR-86	Bus	Marburg - Ebsdorfergrund - Rüddingshausen - Deckenbach	RNV
VB-76	Bus	Mücke - Lardenbach / Groß-Eichen - Ulrichstein	ZOV
VB-76	ALT	Mücke - Lardenbach / Groß-Eichen - Ulrichstein	ZOV
VB-92	Vulkan-Express	Hungen - Laubach / Grünberg - Mücke - Ulrichstein - Hoherodskopf	ZOV
Buslinien des Stadtverkehrs Gießen, die das Stadtgebiet verlassen			
24	Bus	Gießen - Heuchelheim - Lahnau - Wetzlar	GI/WZ/VLDW/ZOV
800	Stadtbus	Gießen - Wettenberg	Stadt GI
801	Stadtbus	Gießen - Wettenberg	Stadt GI
802	Stadtbus	Gießen - Wettenberg	Stadt GI

Tabelle 2-21: Bestandslinien Busverkehr Landkreis Gießen, Fahrplanjahr 2019

2.3.3.2 VOGELSBERGKREIS

Liniennr.	Produkt	Linienlauf	Zuständigkeit
-	Kleinbus	Stadtbus Alsfeld	Stadt Alsfeld
362	Regionalbus	Schotten - Nidda - Friedberg	RMV
372	Regionalbus	Gießen - Laubach - Schotten	RMV
390	Regionalbus	Alsfeld - Schwarz - Grebenau - Breitenbach - Bad Hersfeld	RMV
390	ALT	Alsfeld - Schwarz - Grebenau - Breitenbach	ZOV
391	Regionalbus	Lauterbach - Herbstein - Grebenhain - Gedern	RMV
391	ALT	Lauterbach - Herbstein - Grebenhain - Volkartshain	ZOV
393	Regionalbus	Schlitz - Bad Salzschlirf - Lauterbach	RMV
393	ALT	Schlitz - Bad Salzschlirf - Lauterbach	ZOV
394	Regionalbus	Alsfeld - Berfa - Lingelbach	RMV
394	ALT	Alsfeld - Berfa - Lingelbach	ZOV
X39	Expressbus	Alsfeld - Schrecksbach - Treysa	RMV
396	Regionalbus	Alsfeld - Holzburg	RMV
396	ALT	Alsfeld - Schrecksbach	RMV
474	Bus	Alsfeld - Ottrau - Oberaula	NSE
591	Regionalbus	Fulda - Lüdermünd - Schlitz	RMV
591[25]	ALT	Fulda - Schlitz	ZOV
FB-22	Bus	(Sichenhausen -) Gedern – Stockheim - Büdingen	ZOV
GI-77	Bus	Schulverkehr Grünberg	ZOV
MKK-75	Bus	Ringverkehr Birstein Nord	KVG Main-Kinzig
MKK-95	Bus	Bad Soden-Salmünster - Freiensteinau - Schlüchtern	KVG Main-Kinzig
MKK-98	Bus	Reinhards - Hintersteinau - Schlüchtern	KVG Main-Kinzig
MR-80	Bus	Homberg - Ofleiden - Schweinsberg - Marburg	RNV
MR-82	Bus	Kirchhain - Homberg (- Burg-u. Nieder-Gemünden)	RNV

[25] Abbestellung zum Fahrplanwechsel Dezember 2020 vorgesehen

Liniennr.	Produkt	Linienlauf	Zuständigkeit
MR-86	Bus	Marburg - Ebsdorfergrund - Rüddingshausen - Deckenbach	RNV
VB-11	Bus	Schulverkehr Romrod	ZOV
VB-12	Bus	Alsfeld - Antrifttal - Neustadt	ZOV
VB-12	ALT	Alsfeld - Antrifttal - Neustadt	ZOV
VB-13	Bus	Alsfeld - Kirtorf - Homberg	ZOV
VB-13	ALT	Alsfeld - Kirtorf - Homberg	ZOV
VB-15	Bus	Alsfeld - Romrod - Feldatal - Ulrichstein	ZOV
VB-15	ALT	Alsfeld - Romrod - Feldatal - Ulrichstein	ZOV
VB-16	Bus	Alsfeld - Altenburg - Schwalmtal - Lauterbach	ZOV
VB-16	ALT	Alsfeld - Altenburg - Schwalmtal - Lauterbach	ZOV
VB-21	Bus	Lauterbach - Maar	ZOV
VB-21	ALT	Lauterbach - Maar	ZOV
VB-22	Bus	Schulverkehr Lauterbach	ZOV
VB-24	Bus	Storndorf - Dirlammen - Frischborn - Lauterbach	ZOV
VB-24	ALT	Storndorf - Dirlammen - Frischborn - Lauterbach	ZOV
VB-26	Bus	Lauterbach - Wartenberg	ZOV
VB-26	ALT	Lauterbach - Wartenberg	ZOV
VB-28	Bus	Lauterbach / Wartenberg - Herbstein	ZOV
VB-28	ALT	Stockhausen - Lauterbach	ZOV
VB-38	ALT	Lauterbach - Wernges - Udenhausen - Grebenau	ZOV
VB-42	Bus	Meiches - Engelrod - Herbstein	ZOV
VB-48	ALT	Herbstein - Blankenau / Grebenhain	ZOV
VB-50	Bus	Freiensteinau - Grebenhain	ZOV
VB-50	ALT	Freiensteinau - Grebenhain	ZOV
VB-51	Bus	Freiensteinau - Reinhards - Weidenau - Freiensteinau - Grebenhain	ZOV
VB-52	Bus	Grebenhain - Freiensteinau - Grebenhain	ZOV
VB-53	Bus	Meiches / Herbstein - Grebenhain	ZOV
VB-54	Bus	Volkartshain - Herchenhain - Grebenhain	ZOV
VB-55	Bus	Grebenhain - Crainfeld - Metzlos - Bannerod	ZOV
VB-56	ALT	Grebenhain - Zahmen - Blankenau	ZOV
VB-60	Bus	Schotten - Hoherodskopf - Burkhards – Eichelsachsen	ZOV
VB-60	ALT	Schotten - Hoherodskopf - Burkhards – Eichelsachsen	ZOV
VB-61	Bus	Schotten - Betzenrod - Einartshausen - Stornfels	ZOV
VB-61	ALT	Schotten - Betzenrod - Einartshausen	ZOV
VB-65	Bus	Lauterbach - Ulrichstein - Schotten	ZOV
VB-65	ALT	Lauterbach - Ulrichstein - Schotten	ZOV
VB-71	Bus	Ehringshausen - Nieder Gemünden - Homberg	ZOV
VB-71	ALT	Ehringshausen - Nieder Gemünden - Homberg	ZOV
VB-75	Bus	Flensungen - Atzenhain - Bernsfeld - Nieder-Ohmen	ZOV
VB-75	ALT	Flensungen - Atzenhain - Bernsfeld - Nieder-Ohmen	ZOV
VB-76	Bus	Mücke - Lardenbach / Groß-Eichen - Ulrichstein	ZOV
VB-76	ALT	Mücke - Lardenbach / Groß-Eichen - Ulrichstein	ZOV
VB-77	Bus	Feldatal - Mücke	ZOV

Liniennr.	Produkt	Linienlauf	Zuständigkeit
VB-78	Bus	Ulrichstein - Ober-Ohmen - Flensungen	ZOV
VB-78	ALT	Ulrichstein - Ober-Ohmen - Flensungen	ZOV
VB-79	Bus	Gilgbachtal / Mücke - Ober-Ohmen	ZOV
VB-81	Bus	Höingen - Homberg - Gontershausen - Nieder-Ofleiden	ZOV
VB-81	ALT	Höingen - Homberg - Gontershausen - Nieder-Ofleiden	ZOV
VB-90	Vulkan-Express	Stockheim - Hartmannshain - Lauterbach - Schlitz	ZOV
VB-91	Vulkan-Express	Lauterbach - Herbstein - Hoherodskopf	ZOV
VB-92	Vulkan-Express	Hungen - Laubach / Grünberg - Mücke - Ulrichstein - Hoherodskopf	ZOV
VB-93	Vulkan-Express	Nidda - Schotten - Hoherodskopf	ZOV
VB-94	Vulkan-Express	Stockheim - Gedern - Hartmannshain - Hoherodskopf (ab 2020: von Nieder-Wöllstadt)	ZOV
VB-95	Vulkan-Express	Bad Orb - Wächtersbach - Birstein - Hartmannshain - Hoherodskopf	ZOV

Tabelle 2-22: Bestandslinien Busverkehr Vogelsbergkreis, Fahrplanjahr 2019

2.3.3.3 WETTERAUKREIS

Liniennr.	Produkt	Linienlauf	Zuständigkeit
30	Bus	Bad Vilbel - Frankfurt	traffiQ
33	Bus	Petterweil - Ober-Erlenbach - Ober-Eschbach - Bad Homburg	Stadt Bad Homburg
65	Bus	Bad Vilbel - Bad Homburg - Ober-Erlenbach	traffiQ
362	Regionalbus	Schotten - Nidda - Friedberg	RMV
363	Regionalbus	Laubach - Hungen – Wölfersheim - Friedberg	RMV
374	Regionalbus	Schienenergänz. Nidda - Gelnhausen	RMV
377	Regionalbus	Gießen - Grüningen - Gambach	RMV
391	Regionalbus	Lauterbach - Herbstein - Grebenhain - Gedern	RMV
551	Regionalbus	Bad Vilbel - Frankfurt - Offenbach - Gravenbruch	RMV
563	Regionalbus	Altenstadt - Himbach - Hammersbach - Himbach - Bruchköbel - Hanau	RMV
FB-01	Bus	(Bad Nauheim -) Friedberg - Florstadt - Echzell / Altenstadt	ZOV
FB-02	ALT	Reichelsheim - Blofeld - Bisses	ZOV
FB-03	Bus	Friedberg - Reichelsheim - Ranstadt - Ortenberg	ZOV
FB-04	ALT	Ranstadt - Ober-Mockstadt - Nieder-Mockstadt	ZOV
FB-10	Bus	Friedberg - Schwalheim - Wisselsheim - Bad Nauheim	ZOV

Liniennr.	Produkt	Linienlauf	Zuständigkeit
FB-11	StadtBus	Bad Nauheim Usa-Wellenbad - Nieder Mörlen	Stadt Bad Nauheim
FB-12	StadtBus	Bad Nauheim Kaiserberg - Steinfurth	Stadt Bad Nauheim
FB-14	StadtBus	Bad Nauheim Bodestraße - Schwalheim	Stadt Bad Nauheim
FB-15	StadtBus	Bad Nauheim Bahnhof - Wisselsheim	Stadt Bad Nauheim
FB-20	Bus	Wenings - Ortenberg - Stockheim - Büdingen	ZOV
FB-21	ALT	ALT zu den Linien FB-20 und FB-22	ZOV
FB-22	Bus	Gedern - Ortenberg - Stockheim - Büdingen	ZOV
FB-23	Bus	Büdingen - Wolf - Wenings - Gedern	ZOV
FB-23	ALT	Büdingen - Wolf - Wenings - Gedern	ZOV
FB-24	Bus	Büdingen - Kefenrod - Gedern	ZOV
FB-24	ALT	Büdingen - Kefenrod - Gedern	ZOV
FB-30	Bus	Stadtbus Friedberg (Rundverkehr über Mörler Straße)	ZOV
FB-31	Bus	Stadtbus Friedberg (Rundverkehr)	ZOV
FB-32	Bus	Friedberg - Ockstadt	ZOV
FB-32	ALT	Friedberg - Ockstadt	ZOV
FB-33	Bus	Friedberg - Rosbach (- Friedrichsdorf)	ZOV
FB-33	Kleinbus	Friedberg - Rosbach - Friedrichsdorf	ZOV
FB-34	Bus	Friedberg - Bad Nauheim	ZOV
FB-35	Bus	Bad Nauheim - Ober-Mörlen (- Usingen)	ZOV
FB-36	Bus	Rosbach - Ockstadt - Bad Nauheim	ZOV
FB-40	Bus	Büdingen - Friedberg - Bad Nauheim	ZOV
FB-41	Bus	Altenstadt - Düdelsheim - Büdingen	ZOV
FB-41	ALT	Altenstadt - Düdelsheim - Büdingen	ZOV
FB-42	Bus	Altenstadt - Limeshain - Büdingen	ZOV
FB-42	ALT	Altenstadt - Limeshain - Büdingen	ZOV
FB-43	Bus	Hammersbach - Limeshain - Düdesheim - Büdingen	ZOV
FB-44	Bus	Ronneburg - Diebach - Büdingen	ZOV
FB-44	ALT	Diebach - Büdingen	ZOV
FB-45	Bus	Altenstadt - Lindheim - Stockheim - Konrads-dorf	ZOV
FB-50	Bus	Stadtverkehr Butzbach	ZOV
FB-51	Bus	Butzbach - Kirchgöns - Cleeberg	ZOV
FB-51	Kleinbus	Butzbach - Kirchgöns - Cleeberg	ZOV
FB-52	Bus	Butzbach - Münzenberg - Lich	ZOV
FB-52	Kleinbus	Butzbach - Münzenberg	ZOV
FB-53	Bus	Butzbach - Bad Nauheim	ZOV
FB-54	Bus	Butzbach - Espa - Maibach	ZOV
FB-55	Bus	Butzbach - Hoch-Weisel - Bodenrod	ZOV
FB-56	Bus	Butzbach - Ostheim - Butzbach	ZOV
FB-57	Bus	Butzbach - Münzenberg - Beienheim	ZOV
FB-58	Kleinbus	Butzbach - Espa - Bodenrod - Maibach - Hoch-	ZOV

Liniennr.	Produkt	Linienlauf	Zuständigkeit
		Weisel - Butzbach	
FB-60	StadtBus	Bad Vilbel - Heilsberg	Stadt Bad Vilbel
FB-61	StadtBus	Bad Vilbel - Niederberg	Stadt Bad Vilbel
FB-62	StadtBus	Bad Vilbel - Gronau	Stadt Bad Vilbel
FB-63	StadtBus	Bad Vilbel - Massenheim	Stadt Bad Vilbel
FB-64	StadtBus	Bad Vilbel - Dortelweil	Stadt Bad Vilbel
FB-70	Bus	Erbstadt - Bönstadt - Wöllstadt - Friedberg - Bad Nauheim	ZOV
FB-71	Bus	Kaichen - Wöllstadt - Friedberg	ZOV
FB-72	Bus	Groß-Karben - Burg-Gräfenrode	ZOV
FB-73	Bus	(Rosbach v.d.H. -) Petterweil - Karben	ZOV
FB-74	Bus	Karben - Rendel (- Bad Vilbel)	ZOV
FB-75	AST	Anruf-Sammel-Taxi Karben	ZOV
FB-76	Bus	Groß-Karben - Okarben	ZOV
FB-80	Bus	Nidda - Wallernhausen - Ober-Lais - Hirzenhain - Gedern	ZOV
FB-81	Bus	Nidda - Michelnau - Schwickartshausen - Ranstadt - (Konradsdorf)	ZOV
FB-82	Bus	Nidda - Bad Salzhausen - Dauernheim - Ranstadt (- Konradsdorf)	ZOV
FB-83	Bus	Nidda - Geiß-Nidda / Borsdorf - Ober/Unter-Widdersheim	ZOV
FB-84	Bus	Nidda - Harb - Borsdorf - Ulfa - Stornfels	ZOV
FB-85	ALT	Nidda - Ranstadt - Hirzenhain - Gedern	ZOV
FB-86	ALT	Nidda - Unter-Widdersheim / Stornfels	ZOV
GI-60	Bus	Hungen - Langd - Ulfa - Hungen	ZOV
GI-61	Bus	Wölfersheim - Hungen - Villingen	ZOV
MKK-42S	Bus	Hanau - Bruchköbel - - Eichen - Kaichen	RMV
MKK-45.2 (ab 2020: MKK-46)	Bus	Ostheim - Eichen - Kaichen - Heldenbergen (Stadtverkehr Nidderau)	KVG Main-Kinzig
MKK-74	Bus	Ringverkehr Birstein West	KVG Main-Kinzig
MKK-74A	AST	AST: Ringverkehr Birstein West	KVG Main-Kinzig
n96	Regionalbus	Frankfurt - Bad Vilbel - Karben (ab 2020 auch: Bad Vilbel - Gronau - Büdesheim)	RMV
VB-61	Bus	Schotten - Betzenrod - Einartshausen - Stornfels	ZOV
VB-90	Vulkan-Express	Stockheim - Hartmannshain - Lauterbach - Schlitz	ZOV
VB-93	Vulkan-Express	Nidda - Schotten - Hoherodskopf	ZOV
VB-94	Vulkan-Express	Stockheim - Gedern - Hartmannshain - Hoherodskopf (ab 2020: von Nieder-Wöllstadt)	ZOV
X27	Expressbus	Nidderau - Karben - Bad Homburg - Oberursel - Königstein	RMV
X97	Regionalbus	Bad Vilbel - Offenbach	RMV

Tabelle 2-23: Bestandslinien Busverkehr Wetteraukreis, Fahrplanjahr 2019

2.3.4 Stadt- und Ortsbussysteme

Neben dem regionalen und lokalen Busliniennetz existieren im Verbandsgebiet des ZOV auch eine Reihe von klar abgrenzbaren Stadt- und Ortsbussystemen, die im Rahmen des Nahverkehrsplans nochmals zusätzlich separat dargestellt werden sollen.

2.3.4.1 Stadt- und Ortsbussysteme im Landkreis Gießen

Stadtbus Grünberg - De kleene Grimmicher

Im Stadtbus Grünberg gilt ein Sondertarif. RMV-Fahrkarten werden anerkannt, aber nicht im Bus verkauft.

Linie	Linienführung/Richtung	Verkehrstage	Taktfrequenz	Anzahl Fahrtenpaare		Bedienungszeitraum
				Schulzeit	Ferien	
GI-71	Pfalzrain – Höfetränke – Bahnhof – Industriegebiet	Mo-Fr	60	7	7	8:00-16:30
		Sa	60	6		8:30-15:30
		So + F	-	-		-
GI-72	Baumgartenfeld – Höfetränke – Ziegelberg – Bahnhof	Mo-Fr	Kein Takt	5+3 Einzelfahrten	5+3 Einzelfahrten	5:40-7:00/ 16:50-19:45
		Sa	-	-		-
		So + F	-	-		-

Tabelle 2-24: Fahrtenangebot Stadtbus Grünberg (Fahrplan 2019)

Wettenberger Bussi

Im Wettenberger Bussi gilt ein Sondertarif. RMV-Fahrkarten werden anerkannt, aber nicht im Bus verkauft.

Linie	Linienführung/Richtung	Verkehrstage	Taktfrequenz	Anzahl Fahrtenpaare		Bedienungszeitraum
				Schulzeit	Ferien	
GI-82	Wißmar – Launsbach – Krofdorf – Gleiberg	Mo-Fr	60	6	6	8:40-16:30
		Sa	-	-		-
		So + F	-	-		-

Tabelle 2-25: Fahrtenangebot Wettenberger Bussi (Fahrplan 2019)

2.3.4.2 Stadt- und Ortsbussysteme im Vogelsbergkreis

Stadtbus Alsfeld

Im Stadtbus Alsfeld gilt ein Sondertarif. RMV-Fahrkarten werden anerkannt, aber nicht im Bus verkauft.

Linie	Linienführung/Richtung	Verkehrstage	Taktfrequenz	Anzahl Fahrten*		Bedienungszeitraum
				Schulzeit	Ferien	
---	Bahnhof – Krankenhaus – An der Au – Fulder Tor – Bahnhof	Mo-Fr	60	16	16	8:20-12:00 und 14:00-18.15
		Sa	60	12		8:20-14:15
		So + F	-	-		-

*= Linie verkehren als Rundverkehr mit zwei unterschiedlichen Routen, demnach handelt es sich hier um die Anzahl an Fahrten und nicht um die Anzahl an Fahrtenpaaren

Tabelle 2-26: Fahrtenangebot Stadtbus Alsfeld (Fahrplan 2019)

Stadtverkehr Lauterbach

Linie	Linienführung/Richtung	Verkehrstage	Taktfrequenz	Anzahl Fahrtenpaare		Bedienungszeitraum
				Schulzeit	Ferien	
VB-21	Maar – Lauterbach An der Gall – Nordbahnhof	Mo-Fr	60	14	14	5:30-20:00
		Sa*	120	7		6:30-19:00
		So + F*	120	5		10:00-19:00
VB-26	Lauterbach - Wartenberg	Mo-Fr	60	14 + 4 Einzelfahrten	14	6:00-20:00
		Sa*	120	7		6:30-19:30
		So + F*	120	5		10:30-19:30

*=Bedienung als Anruf-Linien-Taxi

Tabelle 2-27: Fahrtenangebot Stadtverkehr Lauterbach (Fahrplan 2019)

Die Linie VB-20 (Stadtbus Lauterbach: Blitzenrod – Lauterbach Taunusstraße) wurde zum 12. Dezember 2015 eingestellt. Eine Teilersatzbedienung erfolgte über die Linien VB-21 und VB-26.

2.3.4.3 Stadt- und Ortsbussysteme im Wetteraukreis

StadtBus Bad Nauheim

Linie	Linienführung/Richtung	Verkehrstage	Taktfrequenz	Anzahl Fahrtenpaare		Bedienungszeitraum
				Schulzeit	Ferien	
FB-11	Usa-Wellenbad – Bahnhof – Nieder-Mörlen	Mo-Fr	30	30	30	5:30-22:00
		Sa	60	10		8:30-19:00
		So + F	60	5		8:30-19:00
FB-12/FB-15	Kaiserberg – Steinfurth – Wisselsheim – Rödgen – Bahnhof	Mo-Fr	60	12	12	5:30-20:30
		Sa	120	5		9:00-18:30
		So + F	120	5		8:30-18:30
FB-14	Bodestraße – Schwalheim	Mo-Fr	60	12	12	5:00-19:30
		Sa	120	5		9:00-18:00
		So + F	240	3		9:00-18:00

Tabelle 2-28: Fahrtenangebot Stadtbus Bad Nauheim (Fahrplan 2019)

VILBUS Bad Vilbel

Linie	Linienführung/Richtung	Verkehrstage	Taktfrequenz	Anzahl Fahrten*		Bedienungszeitraum
				Schulzeit	Ferien	
FB-60	Bad Vilbel Südbahnhof – Niddaplatz – Heilsberg – Südbahnhof	Mo-Fr	30	31	29	5:30-20:00
		Sa	30	15		7:30-15:30
		So + F	-	-		-
FB-61	Bad Vilbel Südbahnhof – Niddaplatz – Niederberg – Südbahnhof	Mo-Fr	30	26	26	7:00-20:00
		Sa	30	15		8:00-15:30
		So + F	-	-		-
FB-62	Bad Vilbel Südbahnhof – Niddaplatz – Gronau – Südbahnhof	Mo-Fr	60	14	14	7:00-20:30
		Sa	60	8		7:00-15:00
		So + F	-	-		-
FB-63	Südbahnhof – Niddaplatz – Massenheim – Südbahnhof	Mo-Fr	60	13	13	7:00-20:00
		Sa	60	8		8:00-15:30
		So + F	-	-		-
FB-64	Südbahnhof – Niddaplatz – Nordbahnhof – Dortelweil – Nordbahnhof – Südbahnhof	Mo-Fr	30	31	29	5:30-20:30
		Sa	30	15		7:30-15:30
		So + F	-	-		-

* Alle Linien verkehren als Rundverkehr, demnach handelt es sich hier um die Anzahl an Fahrten und nicht um die Anzahl an Fahrtenpaaren

Tabelle 2-29: Fahrtenangebot Vilbus Bad Vilbel (Fahrplan 2019)

Stadtverkehr Butzbach

Linie	Linienführung/Richtung	Verkehrstage	Taktfrequenz	Anzahl Fahrten*		Bedienungszeitraum
				Schulzeit	Ferien	
FB-50	Butzbach Bahnhof – Parkdeck Marktplatz – Bahnhof	Mo-Fr	15/30	43	38	5:00-21:00
		Sa	60/30	27		6:00-21:00
		So + F	60	13		8:00-21:00

* Linie verkehren als Rundverkehr mit zwei unterschiedlichen Routen, demnach handelt es sich hier um die Anzahl an Fahrten und nicht um die Anzahl an Fahrtenpaaren

Tabelle 2-30: Fahrtenangebot Stadtbus Butzbach (Fahrplan 2019)

2.3.5 Flexible Angebotsformen

Das Angebot an regionalen und lokalen Buslinien sowie an Stadt- und Ortsbuslinien wird ergänzt durch eine Reihe von flexiblen Verkehrsangeboten.

Im **Landkreis Gießen** kommen flexible Verkehrsangebote zur Ergänzung des Linienverkehrs in vielen Fällen im Werktagsverkehr[26] auch während der Hauptverkehrszeit zum Einsatz. Solche Anruf-Linien-Taxi-Angebote existieren beispielsweise in Grünberg (Linie GI-73, GI-74), zwischen Bettenhausen und Lich (Linie GI-63), zwischen Großen-Linden und Watzenborn-Steinberg (Linie GI-37) sowie zwischen dem Kleebachtal und Langgöns (Linie GI-35).
Bei anderen Linien wiederum werden Anruf-Linien-Taxis lediglich an den Sonn- und Feiertagen eingesetzt (Linie GI-44).

Als Verkehrsgebiet mit den deutlichsten ländlichen Ausprägungen spielen flexible Verkehrsangebote im **Vogelsbergkreis** eine besonders große Rolle.
Bei zahlreichen Linien wird das Angebot an Busfahrten – insbesondere werktags in der Ne-

[26] Montag-Samstag, nicht an Feiertagen

ben- und Schwachverkehrszeit sowie im gesamten Wochenendverkehr und Ferien – durch flexible Fahrtenangebote ergänzt bzw. ersetzt. So zum Beispiel bei den Linien VB-16, VB-24 und VB-60. Vollständig oder fast vollständig aus Bedarfsverkehren bestehende Verkehrsangebote im Vogelsbergkreis sind die Linien VB-38, VB-48 und VB-56.

Im Gegensatz zu den beiden anderen Landkreisen kommen flexible Bedienungsformen im **Wetteraukreis** bei Werktagsverkehren nur selten zum Einsatz. Ein Beispiel dafür ist die Linie FB-04. Anruf-Linien-Taxis im Spät- und Wochenendverkehr verkehren in Teilgebieten auf den Linien FB-02, FB-21, FB-41, FB-42, FB-75, FB-85 und FB-86.

2.4 FAHRZEUGE

Mit Stand 21.01.2019 waren 244 Busse im Auftrag der VGO sowie 16 Busse auf Eigenwirtschaftlichen Linien bzw. im Auftrag von Kommunen im Gebiet des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe unterwegs. Dazu kamen 73 Taxi-Fahrzeuge im bedarfsgesteuerten Anruf-Linien-Taxi (ALT)- bzw. Anruf-Sammeltaxi (AST)-Verkehr.

	VGO-Gesamt	VGO-FB	VGO-GI	VGO-VB
Busse im lokalen Verkehr - VGO	244	116	60	68
Busse im lokalen Verkehr - Eigenwirtschaftliche Verkehre/Städte	17	12	4	1
Fahrzeuge im ALT/AST-Verkehr	73	23	14	36

Tabelle 2-31: Anzahl der im Bereich der VGO eingesetzten Busse und Taxifahrzeuge (Stand: 21.01.2019)

Für die Fahrzeuge wurde die jeweils aktuell gültige Abgasnorm in den Ausschreibungen gefordert. Die Verteilung der Schadstoffklassen bei den im Auftrag der VGO eingesetzten Bussen ist in **Tabelle 2-32** dargestellt.
Somit weisen heute bereits über 75% der eingesetzten Busse Schadstoffklassen auf, die besser als Euro V sind. Mit Neubeschaffungen von Fahrzeugen aufgrund von Ausschreibungen bzw. Erreichen des geforderten Fahrzeughöchstalters wird dieser Anteil in den nächsten Jahren die 100%-Marke erreichen.

Schadstoffklassen	Anzahl	Prozent
I	0	0,0%
II	0	0,0%
III	15	4,8%
IV	18	5,8%
V	41	13,1%
EEV	82	26,2%
VI	157	50,2%
Sonstige	0	0,0%
Summe	**313**	**100,0%**

Tabelle 2-32: Busse im Auftrag der VGO nach Schadstoffklassen (Stand. 30.01.2018)

2.5 Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen

2.5.1 Zugangsstellen zum SPNV

Der für die Fahrgäste aus dem ZOV-Verbandsgebiet wichtigste Zielbahnhof ist der Hauptbahnhof Frankfurt am Main. Dieser bundesweit bedeutende Knoten ist Drehscheibe für den Schienenverkehr in der Region Rhein-Main und ist aus der Region Oberhessen mit der Main-Weser-Bahn und der Niddertalbahn direkt erreichbar.

Der wichtigste Bahnhof im ZOV-Verbandsgebiet ist der Bahnhof Gießen. Gießen liegt an der Main-Weser-Bahn und ist Anfangs- bzw. Endstation für die Lahntalbahn, die Dillstrecke, die Vogelsbergbahn und die Lahn-Kinzig-Bahn.

Ein weiterer wichtiger Bahnhof befindet sich in Friedberg. Der Bahnhof Friedberg ist, wie der Gießener Bahnhof, ein wichtiger ICE-Halt auf der Main-Weser-Bahn. In Friedberg enden bzw. beginnen die Horlofftalbahn, die S-Bahnlinie S6 sowie die Strecken aus Hanau und Friedrichsdorf (Taunus).

Für den Vogelsbergkreis besitzen die Bahnhöfe Alsfeld große Bedeutung. Wichtig sind zudem die Bahnhöfe der Kreisstadt Lauterbach und Mücke. Am östlichen Endpunkt der Vogelsbergbahn besitzt der Knotenbahnhof Fulda große Bedeutung für die Verknüpfung mit dem Regional- und nationalen Fernverkehr.

Auf die Infrastruktur der einzelnen Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV wird in Anlage A sowie dem Anhang A1 eingegangen.

2.5.2 Zugangsstellen zum BPNV

Im ZOV-Verbandsgebiet sind rund 2.860 Bushaltepositionen vorhanden. Die meisten dieser Haltestellen wurden im Rahmen des RMV-Haltestellenentwicklungsplans (HEP) mit einer RMV-kompatiblen Beschilderung sowie mit Abfallbehältern ausgestattet. An vielen Haltestellen befinden sich Wartehallen.

Durch die heterogene Siedlungsstruktur bestehen im ZOV-Verbandsgebiet Haltestellen unterschiedlicher Bedeutung. So gibt es an wichtigen Bahnhöfen Bushaltestellen mit mehreren Haltepositionen, die als zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) ausgebaut sind. In den größeren Städten sind zweiseitige Umstiegshaltestellen die Regel. Es gibt in der Region zahlreiche ein- oder zweiseitige Haltestellen, welche von nur einer Buslinie angedient werden.

Während Haltestellen im Siedlungsbereich normalerweise mit Busbuchten ausgestattet sind, fehlt bei Haltestellen im ländlichen Bereich zuweilen eine befestigte Wartefläche. Bei Umbau bestehender Haltestellen sowie bei der Neueinrichtung von Haltestellen muss auf eine vollständig barrierefreie Gestaltung geachtet werden (vgl. Kapitel 4.6).
Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) von 2006 ist die Form der Bushaltestelle unter anderem von der Verkehrsbelastung und der Busfolgezeit abhängig.

2.6 TARIF

Der heutige Tarif des RMV wurde in seiner Struktur zum Verbundstart am 28. Mai 1995 ins Leben gerufen. Für die Preisbildung ist das Verbundgebiet des RMV in einzelne Tarifgebiete (sogenannte A-Tarifgebiete) aufgeteilt, die wiederum in kleinere Tarifgebiete (sogenannte A0-Tarifgebiete) unterteilt sind. Je nach Art und Anzahl der durchfahrenen Tarifgebiete errechnet sich der Fahrpreis. Im Regelfall gilt: Je mehr Tarifgebiete befahren werden, desto höher ist die Preisstufe.
Die Einteilung der Tarifgebiete richtete sich grob an Gemeinde- und Landkreisgrenzen aus. Diese Entscheidung zur Ausrichtung der Tarifgebiete an den Grenzen der Gebietskörperschaften führt dazu, dass der Einfluss der Verkehrsströme und Verkehrsbedürfnisse auf die Tarifgebietsgestaltung bislang begrenzt ist. Im Ergebnis wird der zu Grunde gelegte Preis von den Kunden nicht immer als gerecht empfunden vor allem dann, wenn nur kurze Fahrten über die Tarifgrenze durchgeführt werden.
Die Struktur der Tarifgebiete führt darüber hinaus dazu, dass Relationen mit annähernd gleicher Entfernung stellenweise unterschiedlich bepreist werden beziehungsweise Relationen mit unterschiedlicher Entfernung gleiche Preise erhalten.

Seit 2009/2010 arbeitet der RMV an einer Reform seines Tarifsystems, um die Schwächen der Systematik abzumildern. Hierbei verfolgt er verschiedene Wege parallel, um im Spannungsfeld von Strukturen, unterschiedlichen Fahrgastanforderungen und Finanzierbarkeit des Angebots eine Neugestaltung des Tarifs zu erreichen.

2.6.1 EINFÜHRUNG ZWISCHENPREISSTUFEN

Bei den nachfragestarken Relationen aus den benachbarten Kommunen in die unmittelbaren Randbereiche Frankfurts waren einige Preise im Verhältnis zur zurückgelegten Entfernung sehr hoch. Durch die Einführung der zusätzlichen Preisstufen 30 (zwischen den bisherigen Preisstufen 3 und 4) und Preisstufe 40 (zwischen den bisherigen Preisstufen 4 und 5) wurden bestehende Preissprünge abgebaut. In Verbindung mit einer entsprechenden räumlichen Untergliederung in Frankfurt entstand eine günstigere Tarifierung von angrenzenden Gemeinden/ Ortsteilen, zunächst in benachbarte Frankfurter Stadtteile. Die Preise stehen bei Überschreiten der Stadtgrenzen in stärkerem Maße in nachvollziehbarem Zusammenhang zur zurückgelegten Entfernung und werden damit leistungsgerechter.

2.6.2 FLATRATE-ANGEBOTE

Darüber hinaus hat der RMV gezielt Angebote für spezifische Kundengruppen, deren Nutzerverhalten und ökonomische Bedeutung eine von der allgemeinen Tarifsystematik getrennte Behandlung nahelegt, entwickelt. Beispiele sind Semester-Tickets, das Schülerticket Hessen oder das ab 2020 eingeführte Seniorenticket Hessen. Bei diesen Flatrate-Angeboten bezahlt der Kunde unabhängig von der zurückgelegten Entfernung immer gleich viel. Diese Angebote zeichnen sich dadurch aus, dass sie für die Kunden einfach in Bezug auf Preis und räumlicher Gültigkeit sowie bei häufiger Nutzung günstig sind.

2.6.3 RMVSMART

Parallel testet der RMV seit 2016 eine ganz neu entwickelte, leistungsgerechtere Tarifsystematik. Bis zu 30.000 Testkunden können bei RMVsmart Fahrkarten über eine Smartphone-

App erwerben. Fahrten mit der Schiene werden entfernungsbasiert berechnet, für die Bus- und Tramnutzung werden Pauschalen je nach Gebietskörperschaft oder für Fahrten über Gemeindegrenzen hinaus berechnet. Die Leistungsgerechtigkeit wird bei diesem Tarifangebot gegenüber dem bestehenden RMVTarif erheblich erhöht, weil Tarifsprünge bei Überschreiten bisheriger Tarifzonengrenzen entfallen.
Für Fahrten mit Bus und Tram werden nur Pauschalen zugrunde gelegt, die sich nur eingeschränkt am tatsächlich in Anspruch genommenen Leistungsangebot im Bus- und Tramverkehr orientieren. Für den Kunden weiter vereinfacht werden soll der Fahrscheinkauf durch das geplante Check-In-Be-Out (CIBO)- oder Be-In-Be-Out (BIBO)-Verfahren.

Abbildung 2-10: RMVsmart und RMVsmart 50 (Quelle: RMV)

2.7 VERTRIEB

Wesentliche Komponente des Vertriebs sind die Vertriebswege für den Verkauf von Fahrtberechtigungen.
Aktuell werden folgende Vertriebswege im ZOV-Verbandsgebiet angeboten, die in zwei Kategorien eingeteilt werden können:

2.7.1 PERSONALBEDIENTE VERTRIEBSWEGE

Für den Verkauf von Fahrkarten durch Personal werden die folgenden Vertriebswege genutzt:

- Verkauf im Fahrzeug (in der Regel nicht im SPNV);
- Verkauf in personalbedienten Vertriebsstellen: Bei den personalbedienten Vertriebsstellen ist zu unterscheiden zwischen den drei VGO-ServiceZentren in Friedberg, Gießen und Alsfeld und weiteren Verkaufsstellen[27], die von Fremdanbietern (Reisebüros, Bürgerbüros, Agenturen oder Kiosken) in Kooperation mit der VGO betrieben werden. Darüberhinaus stellt der RMV in folgenden Städten über Agenturen den personalbedienten Vertrieb zur Verfügung: Bad Vilbel, Friedberg, Bad Nauheim, Butzbach, Gießen, Nidda, Büdingen, Grünberg und Lauterbach.

2.7.2 KUNDENBEDIENTE VERTRIEBSWEGE

Der Fahrtenkartenerwerb durch den Fahrgast selbst ist über diese Vertriebswege möglich:

- Fahrkartenautomaten (auch Aktualisierung eTicket RheinMain)
- RMV-TicketShop
  Im RMV TicketShop werden alle Wochen- und Monatskarten sowie Jahreskarten als elektronische Fahrkarten auf dem eTicket RheinMain ausgegeben (auch das Schülerticket Hessen im Abo oder eine 65-plus-Jahreskarte im Abo)
- RMV-App & RMV-HandyTicket (mobil)
  Mit der RMV-App können Tickets bequem und bargeldlos vor Fahrtantritt gekauft werden. Zur Auswahl stehen beim RMV-HandyTicket die Einzelfahrkarte, Tageskarte, Gruppentageskarte und das Hessenticket

Mit der Weiterentwicklung der elektronischen Infrastruktur (RMV-HandyTicket, RMV-TicketShop) zu einer multimodalen Plattform können die Ziele, u.a. einer verbesserten Kundenbeziehung, der Reduzierung von Betrug/Fälschungen, der Minimierung von Bargeld, der Imageverbesserung, der Attraktivierung des Leistungsangebotes und der Optimierung des Tarifs, zielorientiert erreicht werden.

Bereits heute bietet das Medium Chipkarte die Option, weitere Dienstleistungen, wie z.B. Fahrradverleihsystem, Carsharing bis hin zur Parkplatzreservierung und -bezahlung, in eine intermodale Verkehrsmittelnutzung zu integrieren. Hier ist der RMV bestrebt, das zusätzliche Angebot stetig zu erweitern, um den Fahrgästen eine möglichst situativ angepasste und individuell realisierbare Reisekette zu gewährleisten.

[27] Eine aktuelle Liste ist unter https://www.rmv.de/c/de/start/vgo/die-vgo/partner/verkaufsstellen/ zu finden (zuletzt abgerufen am 01.04.2019).

2.7.3 ZUKUNFT MOBILITY INSIDE

Mit der Brancheninitiative „Mobility Inside“ geht der RMV gemeinsam mit weiteren Partnern einen Schritt weiter. Ziel dieser Initiative ist eine deutschlandweite Vernetzung von Mobilitätsangeboten der verschiedenen Anbieter – verbundübergreifend und gegenseitig. So werden lokale Angebote überregional verfügbar gemacht und Angebote anderer in die eigene Angebotsplattform integriert und vertrieben.

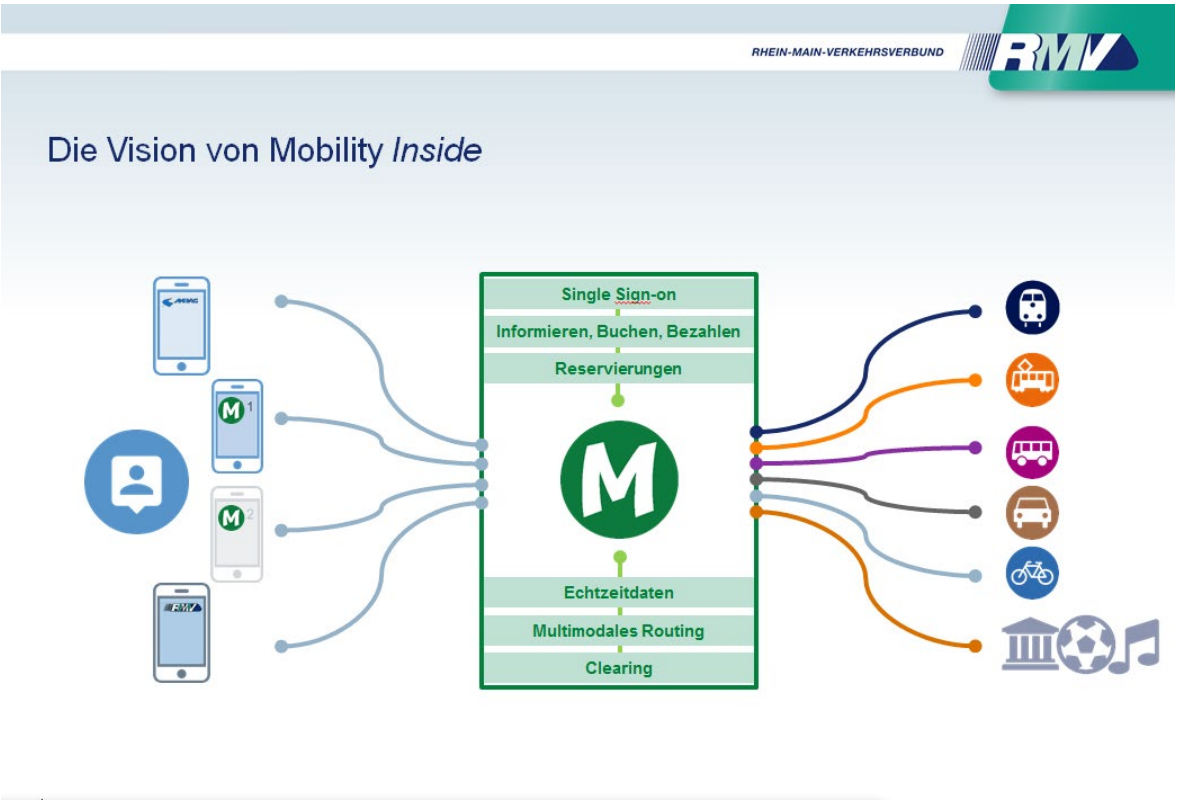


Abbildung 2-11: Die Vision von Mobility inside (Quelle: RMV)

3 MÄNGELANALYSE

Die auf Basis der Bestandsaufnahme erfolgende Mängelanalyse soll die im heutigen ÖPNV-Angebot bestehenden Defizite aufdecken.
Die Ergebnisse dieses Arbeitsschrittes bilden die Grundlage für die Definition des Anforderungsprofils und die Ausarbeitung der Angebotskonzeption.

Für die folgenden Merkmale wurden die Mängel im Bestand analysiert:

- Erschließungsqualität
- Verbindungsqualität
- Parallelverkehr
- Haltestellenausstattung

Neben den Analyseergebnissen liefern auch die Stellungnahmen der Anhörungsberechtigten zur 1. Anhörungsrunde wertvolle Hinweise auf im IST-Zustand bestehende Mängel.

Den Abschluss der Mängelanalyse bildet eine Untersuchung des Standes der Umsetzung des Vorgängerplanes.

3.1 ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT

Mit dem Merkmal der Erschließungsqualität wird die Erreichbarkeit der Zugangsstellen zum ÖPNV-Netz beschrieben. Die räumliche Erschließung wird dabei mit Hilfe der fußläufigen Einzugsbereiche der Haltestellen untersucht. Diese werden anhand von Radien um die Zugangsstelle dargestellt.

In Abhängigkeit vom Verkehrssystem werden für die Einzugsradien unterschiedliche Werte verwendet, wodurch die unterschiedliche Attraktivität der Systeme Berücksichtigung findet. Für die Haltepunkte/Bahnhöfe der SPNV-Linien wurden Radien von 600 Metern zugrunde gelegt, um die Zugangsstellen zum BPNV hingegen betragen die Radien lediglich 400 Meter.

Mit Hilfe eines Geografischen Informationssystems wurden thematische Karten erstellt, die die definierten Haltestelleneinzugsbereiche sowie die bestehenden Siedlungsgrenzen abbilden. Haltestellen, die lediglich von wenigen Fahrten im Rahmen der Schülerbeförderung bedient werden, wurden dabei nicht mit dargestellt.

Anhand der erstellten Karten erfolgte die visuelle Identifizierung nicht erschlossener Siedlungsflächen (Erschließungslücken).
Anhang 4.1 bis 4.3 beinhalten die für sämtliche Gemeinden des Verbandsgebietes erstellten thematischen Karten.

Für die nicht erschlossenen Siedlungsbereiche ist zu untersuchen, ob die Mängel durch geeignete Maßnahmen (z.B. Einrichtung zusätzlicher Haltestellen, Anpassung von Linienwegen) unter Berücksichtigung anderer relevanter Aspekte (z.B. Wirtschaftlichkeit, wettbewerbsfähi-

ge Reisezeiten) beseitigt werden können.
Über die Anzahl und Größe der ermittelten Erschließungslücken lässt sich eine Beurteilung der Erschließungsqualität des ZOV-Verbandsgebietes vornehmen.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Siedlungsflächen des Verbandsgebietes bis auf kleinere Erschließungsdefizite gut durch das bestehene Liniennetz erschlossen werden.
In ihrer kompletten Ortslage nicht erschlossene Siedlungen kommen in allen drei Landkreisen nicht vor. Die Kernbereiche der Orts- und Stadtteile werden durch die Einzugsbereiche der vorhandenen Haltestellen zumeist lückenlos abgedeckt, bestehende Erschließungslücken beschränken sich i.d.R. auf Siedlungsrandlagen.

Aus der Mängelanalyse ergibt sich damit kein größerer Handlungsbedarf in Bezug auf eine Verbesserung der Erschließungsqualität. Von Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Abdeckung bestehender Siedlungsbereiche abgesehen, ist daher insbesondere auf eine möglichst lückenlose Erschließung der während der Laufzeit des NVP neu entstehenden Wohn- und Gewerbegebiete hinzuwirken.

3.2 VERBINDUNGSQUALITÄT

Das Merkmal Verbindungsqualität beschreibt die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes.

Die Qualität der ÖPNV-Verbindungen im ZOV-Verbandsgebiet wurde analysiert anhand

- der Verbindungshäufigkeiten
- des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr und – als Ergänzung zum Reisezeitvergleich –
- des Vergleichs der für die ÖPNV-Nutzung entstehenden Kosten mit den Kosten für die Pkw-Nutzung

3.2.1 VERBINDUNGSHÄUFIGKEIT

Die Analyse der Verbindungshäufigkeit hat zum Ziel, die Qualität des ÖPNV zu bewerten. Hierzu wurden einzelne Relationen untersucht.
Bei der Auswertung erfasst wurden zum einen die Fahrten vom jeweiligen Stadt- bzw. Ortsteil zum zugehörigen Stadt-/Gemeindezentrum. Zum anderen wurde auch das Fahrtenangebot zwischen dem Stadt-/Gemeindezentrum und dem nächsten Mittel- bzw. Oberzentrum untersucht. Bei der Analyse des Angebots vom Stadt-/Gemeindezentrum in das nächstgelegene Zentrum wurden auch Verbindungen mit einem Umstieg berücksichtigt, bei denen die Umsteigezeit 15 Minuten nicht überschreitet. Zwischen Stadt- bzw. Ortsteilen und dem Stadt-/Gemeindezentrum wurden nur umsteigefreie Verbindungen erfasst.

Für die relevanten Relationen wurde die Anzahl an Fahrtenpaaren, differenziert nach den Verkehrstagen Montag-Freitag, Samstag sowie Sonn- und Feiertag, ermittelt. Ein Fahrtenpaar wurde dabei definiert als halbe Summe aller Hin- und Rückfahrten an dem jeweiligen Verkehrstag[28].
Da die Analyse der Verbindungshäufigkeit als Basis für die Festlegung eines Mindeststandards für die Verkehrsbedienung im Sinne der Daseinsvorsorge dienen soll, wurden bei der Auswer-

[28] Wenn das Ergebnis eine 5 hinter dem Komma aufwies, wurde der Wert aufgerundet. Bsp.: zwei Hin- und drei Rückfahrten = drei Fahrtenpaare

tung Fahrten im Schülerverkehr nur dann mit berücksichtigt, wenn in gleicher oder ähnlicher Zeitlage auch eine entsprechende Fahrt während der Schulferien angeboten wird. Denn ein der Daseinsvorsorge dienendes Grundangebot an Mobilität muss auch während der Ferienzeit vorgehalten werden.
Für die relevanten Relationen wurden die Verbindungshäufigkeiten in Fahrtenpaaren für das Bestandsangebot ermittelt. Die tabellarische Darstellung der für sämtliche relevanten Verbindungen ermittelten Anzahl an Fahrtenpaaren ist als Anhang 5.1 bis 5.3 dem Nahverkehrsplan beigefügt worden.

3.2.2 REISEZEITVERGLEICH

Neben der Fahrtenhäufigkeit ist auch die Reisezeit ein wichtiger Indikator für die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes.
Da bei der Untersuchung der Verbindungshäufigkeit nur umsteigefreie Verbindungen bzw. Verbindungen mit maximal einem Umstieg bei geringer Anschlusswartezeit berücksichtigt wurden, kann angenommen werden, dass die Beförderungszeiten der für das Grundangebot relevanten Relationen vergleichsweise attraktiv sind.

Bei der Bewertung der Reisezeiten ist jedoch nicht nur die reine Fahrzeit entscheidend, sondern auch das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV. Das Verhältnis der Reisezeiten zwischen diesen beiden miteinander konkurrierenden Verkehrsträgern ist eines der wichtigsten Kriterien bei der Verkehrsmittelwahl.

Untersucht wurden für jeden der drei Landkreise die Relationen vom Verwaltungssitz der Kommunen zu einem zugeordneten zentralen Ort.[29] Für diese Relationen wurden die wesentlichen systembezogenen Reisezeiten für den ÖPNV und MIV ermittelt.

- Reisezeit ÖPNV: Fahrzeit mit Umsteigezeit, ohne Zu- und Abgangszeit und ohne Wartezeit an der Ausgangshaltestelle
- Reisezeit MIV: Reine Fahrzeit ohne Zu- und Abgangszeit und ohne Parksuchzeit

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

Die Ermittlung der Reisezeit im ÖPNV erfolgte mit Hilfe der Verbindungsauskunft des RMV. Es wurde jeweils die Fahrzeit der am häufigsten angebotenen Verbindungsvariante ausgewählt.

Die Fahrzeiten im MIV wurden mit Hilfe eines internetbasierten Routenplaners ermittelt.[30] Der Routenplaner geht dabei von optimalen Verkehrsbedingungen aus. Insbesondere für Verbindungen in Richtung Verdichtungsraum Frankfurt/Rhein-Main gilt, dass aufgrund der hohen Straßenbelastung die angegebenen Fahrzeiten im Berufsverkehr mit Sicherheit nicht erreicht werden können.
Da die ÖPNV-Reisezeiten wegen der Wahl von Bahnhöfen als Ausgangs- und Endpunkte der Relationen ebenfalls eher als „zu optimistisch“ angesehen werden müssen, ergibt sich hier ein gewisser Ausgleich. Trotz dieser leider nicht vermeidbaren methodischen Unzulänglichkeiten erlaubt der Vergleich also dennoch eine grundlegende Bewertung der Verbindungsqualität anhand des Reisezeitverhältnisses. Die Ergebnisse des Vergleichs für die drei Kreise sind in den

[29] Das nächste Mittelzentrum, im Landkreis Gießen i.d.R. Stadt Gießen, im Wetteraukreis auch häufig Frankfurt a.M.
[30] Google.maps (www.maps.google.de)

folgenden Tabellen zu sehen.

Ob die ÖPNV-Reisezeiten im Vergleich zum MIV konkurrenzfähig sind, wird im Wesentlichen durch das die Relation bedienende Verkehrssystem bestimmt. Während auf den Schienenstrecken oftmals konkurrenzfähige Beförderungszeiten angeboten werden, weisen Verbindungen zu abseits der Schienenstrecken gelegenen Orten z.T. Reisezeiten auf, die sehr deutlich über denen des MIV liegen. Weniger attraktive Reisezeiten ergeben sich im ÖPNV auch insbesondere dann, wenn keine Direktverbindungen angeboten werden, sondern der Zwang zum (ggf. mehrmaligen) Umsteigen besteht.
Eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Verbindung sollte eine Beförderungszeit aufweisen, die nicht zu deutlich über der entsprechenden MIV-Reisezeit liegt. In der Regel wird als Qualitätsstandard gefordert, dass die ÖPNV-Reisezeit die MIV-Reisezeit nicht um mehr als das 1,5-fache übersteigt. Erreicht das Reisezeitverhältnis einen Wert von 2,0 oder mehr, kann nicht mehr von einem konkurrenzfähigen Produkt gesprochen werden.

Legt man diesen Standard bei der Analyse der Relationen in den drei Landkreisen zugrunde, so ergeben sich für einige Verbindungen z.T. über dem Faktor 2,0 liegende Werte.
Ziel der Nahverkehrsplanung sollte es im Hinblick auf die Konkurrenzsituation zwischen ÖPNV und MIV von daher sein, durch Angebotsverbesserungen das Reisezeitverhältnis auf diesen Relationen zugunsten des ÖPNV zu verbessern.

3.2.2.1 Reisezeitenvergleich Landkreis Gießen

STARTORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	ZIELORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	DISTANZ MIV	FAHRZEIT IN MINUTEN		FAKTOR ÖPNV/MIV
					ÖPNV	MIV	
Allendorf, Stadt	Treiser Straße	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**22 km**	**44**	**24**	**1,83**
			Bahnhofstraße 92				
	Treiser Straße 32		Behördenzentrum	**18 km**	**46**	**24**	**1,92**
			Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**78 km**	**125**	**60**	**2,08**
			Roßmarkt 1				
Biebertal	Rodheim-Bieber Fellingshäuser Straße	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**8 km**	**22**	**12**	**1,83**
			Bahnhofstraße 92				
	Fellingshäuser Straße 20		Berliner Platz	**10 km**	**23**	**14**	**1,64**
			Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**74 km**	**90**	**56**	**1,61**
			Roßmarkt 1				
Buseck	Großen-Buseck Bahnhof	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**10 km**	**10**	**20**	**0,50**
			Bahnhofstraße 92				
	Bahnhofstraße 16		Berliner Platz	**9 km**	**22**	**17**	**1,29**
			Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**68 km**	**81**	**49**	**1,65**
			Roßmarkt 1				
Fernwald	Steinbach Hauptstraße	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**10 km**	**24**	**17**	**1,41**
			Bahnhofstraße 92				
	Hauptstraße 15		Berliner Platz	**9 km**	**17**	**13**	**1,31**
			Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**61 km**	**109**	**44**	**2,48**
			Roßmarkt 1				
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache	**67 km**	**63**	**54**	**1,17**
	Bahnhofstraße 92		Roßmarkt 1				
Grünberg, Stadt	Bahnhof	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**32 km**	**25**	**27**	**0,93**
			Bahnhofstraße 92				
	Bahnhofstraße 30		Berliner Platz	**22 km**	**53**	**28**	**1,89**
			Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**80 km**	**118**	**57**	**2,07**
			Roßmarkt 1				
Heuchelheim	Haag	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**4 km**	**21**	**8**	**2,63**
			Bahnhofstraße 92				
	Kinzenbacher Straße 2		Stadttheater	**4 km**	**14**	**10**	**1,40**
			Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**70 km**	**108**	**59**	**1,83**
			Roßmarkt 1				
Hungen, Stadt	Bahnhof	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**22 km**	**29**	**27**	**1,07**
			Bahnhofstraße 92				
			Berliner Platz	**21 km**	**43**	**24**	**1,79**

STARTORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	ZIELORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	DISTANZ MIV	FAHRZEIT IN MINUTEN		FAKTOR ÖPNV/MIV
					ÖPNV	MIV	
	Raiffeisenstraße 7		Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**71 km**	**114**	**52**	**2,19**
			Roßmarkt 1				
Langgöns	Bahnhof	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**11 km**	**8**	**17**	**0,47**
			Bahnhofstraße 92				
			Berliner Platz	**16 km**	**30**	**18**	**1,67**
	Bahnhofstraße 6		Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**63 km**	**78**	**45**	**1,73**
			Roßmarkt 1				
Laubach, Stadt	Busbahnhof	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**27 km**	**45**	**24**	**1,88**
			Bahnhofstraße 92				
			Berliner Platz	**26 km**	**55**	**30**	**1,83**
	August-Krieger-Straße 19		Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**76 km**	**134**	**61**	**2,20**
			Roßmarkt 1				
Lich, Stadt	Bahnhof	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**16 km**	**17**	**23**	**0,74**
			Bahnhofstraße 92				
			Berliner Platz	**15 km**	**45**	**21**	**2,14**
	Bahnhofstraße 1		Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**65 km**	**117**	**47**	**2,49**
			Roßmarkt 1				
Linden, Stadt	Großen-Linden Bahnhof	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**8 km**	**5**	**14**	**0,36**
			Bahnhofstraße 92				
			Berliner Platz	**9 km**	**29**	**15**	**1,93**
	Bahnhofstraße 110		Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**64 km**	**79**	**54**	**1,46**
			Roßmarkt 1				
Lollar, Stadt	Lollar Bahnhof/Tankstelle	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**9 km**	**7**	**14**	**0,50**
			Bahnhofstraße 92				
			Berliner Platz	**8 km**	**18**	**14**	**1,29**
	Gießener Straße 54		Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**80 km**	**91**	**53**	**1,72**
			Roßmarkt 1				
Pohlheim, Stadt	Watzenborn-Steinberg A.d. Brücke	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**7 km**	**21**	**13**	**1,62**
			Bahnhofstraße 92				
			Berliner Platz	**7 km**	**13**	**11**	**1,18**
	Gießener Straße 10		Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**66 km**	**105**	**48**	**2,19**
			Roßmarkt 1				
Rabenau	Londorf Burggarten	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**25 km**	**66**	**28**	**2,36**
			Bahnhofstraße 92				
			Behördenzentrum	**22 km**	**53**	**28**	**1,89**
	Gießener Straße 30		Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**81 km**	**132**	**56**	**2,36**
			Roßmarkt 1				
Reiskirchen	Bahnhof	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**13 km**	**14**	**19**	**0,74**
			Bahnhofstraße 92				
			Berliner Platz	**12 km**	**24**	**17**	**1,41**
	Grünberger Straße 40		Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**67 km**	**108**	**46**	**2,35**
			Roßmarkt 1				
Staufenberg, Stadt	Mainzlarer Straße	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**12 km**	**24**	**17**	**1,41**
			Bahnhofstraße 92				
			Behördenzentrum	**13 km**	**24**	**16**	**1,50**
	Mainzlarer Straße 20		Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**76 km**	**122**	**54**	**2,26**
			Roßmarkt 1				
Wettenberg	Krofdorf-Gleiberg Haupt-/Inselstraße	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**7 km**	**33**	**11**	**3,00**
			Bahnhofstraße 92				
			Berliner Platz	**7 km**	**27**	**13**	**2,08**
	Hauptstraße 50		Berliner Platz 2				
		Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**72 km**	**115**	**54**	**2,13**
			Roßmarkt 1				

Legende:	
	Reisezeitfaktor kleiner gleich 1,5
	Reisezeitfaktor zwischen 1,5 und 2
	Reisezeitfaktor größer gleich 2,0

Tabelle 3-1: Reisezeitvergleich ÖPNV-MIV für den Landkreis Gießen

3.2.2.2 REISEZEITVERGLEICH VOGELSBERGKREIS

STARTORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	ZIELORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	DISTANZ MIV	FAHRZEIT IN MINUTEN		FAKTOR ÖPNV/MIV
					ÖPNV	MIV	
Alsfeld, Stadt	Bahnhof	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**57 km**	**59**	**39**	**1,51**
	Alicestraße 24		Bahnhofstraße 92				
Antrifttal	Ruhlkirchen Alsfelder Straße	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**9 km**	**16**	**11**	**1,45**
	Ruhlkirchen Alsfelder Straße 7		Alicestraße 24				
Feldatal	Groß-Felda Schulstraße	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**15 km**	**31**	**18**	**1,72**
	Groß-Felda Schulstraße 30		Alicestraße 24				
Freiensteinau	Unterer Brückenweg	**Lauterbach, Stadt**	Busbahnhof	**34 km**	**89**	**35**	**2,54**
	Unterer Brückenweg 1		Lindenstraße 30				
Gemünden	Burg u. Ndr. Gemünden Bahnhof	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**23 km**	**22**	**26**	**0,85**
	Bahnhofstraße 14		Alicestraße 24				
Grebenau, Stadt	Kreissparkasse	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**16 km**	**29**	**18**	**1,61**
	Alsfelder Warte 14		Alicestraße 24				
Grebenhain	Sparkasse	**Lauterbach, Stadt**	Busbahnhof	**20 km**	**34**	**22**	**1,55**
	Hauptstraße 1		Lindenstraße 30				
Herbstein, Stadt	Hessenstraße	**Lauterbach, Stadt**	Busbahnhof	**10 km**	**15**	**12**	**1,25**
	Hessenstraße 50		Lindenstraße 30				
Homberg (Ohm), Stadt	Rathaus	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**24 km**	**44**	**27**	**1,63**
	Frankfurter Straße 25		Alicestraße 24				
Kirtorf, Stadt	Alsfelder Straße	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**13 km**	**19**	**15**	**1,27**
	Alsfelder Straße 5		Alicestraße 24				
Lauterbach, Stadt	Nordbahnhof	**Fulda, Stadt**	Bahnhof	**25 km**	**27**	**27**	**1,00**
	Bahnhofstraße 100		Am Bahnhof 2				
Lautertal (Vogelsberg)	Hörgenau	**Lauterbach, Stadt**	Busbahnhof	**12 km**	**17**	**12**	**1,42**
	Vogelsbergstraße 1		Lindenstraße 30				
Mücke	Flensungen Mücke Bahnhof	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**40 km**	**31**	**30**	**1,03**
	Industrieweg 1		Bahnhofstraße 92				
Romrod, Stadt	Kirche	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**6 km**	**10**	**9**	**1,11**
	Alter Talweg 5		Alicestraße 24				
Schlitz, Stadt	Herrngartenstraße	**Lauterbach, Stadt**	Busbahnhof	**15 km**	**20**	**16**	**1,25**
	Herrngartenstraße 8		Lindenstraße 30				
Schotten, Stadt	Vulkaneum	**Lauterbach, Stadt**	Busbahnhof	**28 km**	**43**	**28**	**1,54**
	Vogelsbergstraße 160		Lindenstraße 30				
Schwalmtal	Renzendorf Mühlweg	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**7 km**	**18**	**10**	**1,80**
	Renzendorf Hauptstraße 16		Alicestraße 24				
Ulrichstein, Stadt	Lindenplatz	**Lauterbach, Stadt**	Busbahnhof	**19 km**	**27**	**19**	**1,42**
	Marktstraße 37		Lindenstraße 30				
Wartenberg	Angersbach Bahnhof	**Lauterbach, Stadt**	Nordbahnhof	**4 km**	**3**	**7**	**0,43**
	Bahnhofstraße 20		Bahnhofsstraße 102				

Legende:	
	Reisezeitfaktor kleiner gleich 1,5
	Reisezeitfaktor zwischen 1,5 und 2
	Reisezeitfaktor größer gleich 2,0

Tabelle 3-2: Reisezeitvergleich ÖPNV-MIV für den Vogelsbergkreis

3.2.2.3 REISEZEITVERGLEICH WETTERAUKREIS

STARTORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	ZIELORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	DISTANZ MIV	FAHRZEIT IN MINUTEN		FAKTOR ÖPNV/MIV
					ÖPNV	MIV	
Altenstadt	Bahnhof Zum Bachstaden 22	**Büdingen, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 50	**13 km**	**37**	**16**	**2,31**
Bad Nauheim, Stadt	Bahnhof Bahnhofsallee 10	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**43 km**	**41**	**37**	**1,11**
Bad Vilbel, Stadt	Bahnhof Dieselstraße 20	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**13 km**	**26**	**22**	**1,18**
Büdingen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 50	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**58 km**	**61**	**52**	**1,17**
Butzbach, Stadt	Bahnhof Ludwigstraße 1	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**45 km**	**55**	**39**	**1,41**
Echzell	Bahnhof Bisseser Straße 30	**Friedberg, Stadt**	Bahnhof Hanauer Straße 30	**14 km**	**20**	**17**	**1,18**
Florstadt, Stadt	Nieder-Florstadt Messeplatz Nieder-Florstadt Messeplatz 9	**Friedberg, Stadt**	Bahnhof Hanauer Straße 30	**8 km**	**15**	**11**	**1,36**
Friedberg, Stadt	Bahnhof Hanauer Straße 30	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**37 km**	**38**	**39**	**0,97**
Gedern, Stadt	Altes Rathaus Am Rathaus 1	**Büdingen, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 50	**19 km**	**48**	**21**	**2,29**
Glauburg	Glauburg-Stockheim Bahnhof Glauburg-Stockheim Bahnhofstraße 51	**Büdingen, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 50	**10 km**	**10**	**12**	**0,83**
Hirzenhain	Nidderstraße Nidderstraße 14	**Nidda, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 58	**14 km**	**31**	**13**	**2,38**
Karben, Stadt	Groß-Karben Bürgerzentrum Industriestraße 1	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**18 km**	**41**	**27**	**1,52**
Kefenrod	Rathaus Hitzkirchener Straße 19	**Büdingen, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 50	**13 km**	**28**	**13**	**2,15**
Limeshain	Rommelhausen Himbacher Straße Rommelhausen Himbacher Straße 4	**Büdingen, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 50	**14 km**	**19**	**18**	**1,06**
Münzenberg, Stadt	Gambach Bahnhofstraße Gambach Bahnhofstraße 42	**Butzbach, Stadt**	Bahnhof Ludwigstraße 1	**6 km**	**9**	**8**	**1,13**
Nidda, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 58	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**51 km**	**78**	**61**	**1,28**
Niddatal, Stadt	Assenheim Bahnhof Bahnhofstraße 32	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**30 km**	**54**	**39**	**1,38**
Ober-Mörlen	Schloß Frankfurter Straße 44	**Bad Nauheim, Stadt**	Bahnhof Bahnhofsallee 10	**5 km**	**11**	**8**	**1,38**
Ortenberg, Stadt	Marktplatz Wilhelm-Leuschner-Straße 6	**Büdingen, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 50	**11 km**	**33**	**14**	**2,36**
Ranstadt	Bahnhof Bahnhofstraße 11	**Nidda, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 58	**8 km**	**6**	**10**	**0,60**
Reichelsheim, Stadt	Bahnhof Bahnstraße 17	**Friedberg, Stadt**	Bahnhof Hanauer Straße 30	**12 km**	**15**	**15**	**1,00**
Rockenberg	Rathaus Obergasse 5	**Butzbach, Stadt**	Bahnhof Ludwigstraße 1	**6 km**	**21**	**10**	**2,10**
Rosbach, Stadt	Bahnhof Am Bahnhof 6	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**31 km**	**45**	**32**	**1,41**
Wölfersheim	Södel Bahnhof Seestraße 1	**Friedberg, Stadt**	Bahnhof Hanauer Straße 30	**10 km**	**19**	**12**	**1,58**
Wöllstadt	Nieder-Wöllstadt Bahnhof Eisenbahnstraße 36	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**23 km**	**37**	**32**	**1,16**

Legende:	
	Reisezeitfaktor kleiner gleich 1,5
	Reisezeitfaktor zwischen 1,5 und 2
	Reisezeitfaktor größer gleich 2,0

Tabelle 3-3: Reisezeitvergleich ÖPNV-MIV für den Wetteraukreis

3.2.3 SPÄTVERBINDUNGEN

Ein weiterer Punkt zur Attraktivitätssteigerung sind abendliche Verbindungen, um bei längeren Arbeitszeiten oder nach Veranstaltungen mit dem ÖPNV nach Hause zu gelangen.
In den nachfolgenden Tabellen erfolgt eine Analyse der letzten Verbindungen mit dem ÖPNV von Frankfurt in die Kernorte der jeweiligen Landkreise sowie von Mittelzentren in die umliegenden zentralen Orten des jeweiligen Kreises.

3.2.3.1 SPÄTVERBINDUNGEN IN DEN LANDKREIS GIEßEN

STARTORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	ZIELORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	FAHRZEIT MO-FR		FAHRZEIT SAMSTAG		FAHRZEIT SONNTAG	
				ab	an	ab	an	ab	an
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Allendorf, Stadt**	Treiser Straße	**22:20**	0:09	**22:18**	0:10	**20:10**	21:56
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Biebertal**	Rodheim-Bieber Fellingshäuser Straße	**23:10**	0:37	**23:10**	0:37	**21:10**	22:32
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Buseck**	Großen-Buseck Bahnhof	**22:10**	23:18	**23:13**	0:20	**22:10**	23:18
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Fernwald**	Steinbach Hauptstraße	**22:10**	23:51	**22:10**	23:51	**22:10**	23:33
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**0:40**	2:04	**2:43**	4:03	**0:41**	2:04
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Grünberg, Stadt**	Bahnhof	**22:10**	23:38	**23:13**	0:35	**22:10**	23:38
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Heuchelheim**	Haag	**22:10**	23:44	**23:13**	0:37	**22:10**	23:44
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Hungen, Stadt**	Bahnhof	**21:40**	23:09	**23:13**	0:35	**21:10**	22:35
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Langgöns**	Bahnhof	**0:40**	1:57	**2:43**	3:55	**0:41**	1:57
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Laubach, Stadt**	Busbahnhof	**21:10**	22:56	**18:20**	20:46	**18:20**	20:46
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Lich, Stadt**	Bahnhof	**21:10**	22:27	**23:13**	0:27	**21:10**	22:27
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Linden, Stadt**	Großen-Linden Bahnhof	**0:40**	2:00	**2:43**	3:58	**0:41**	1:59
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Lollar, Stadt**	Lollar Bahnhof/Tankstelle	**0:40**	2:11	**1:57**	3:26	**0:41**	2:11
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Pohlheim, Stadt**	Watzenborn-Steinberg A.d. Brücke	**21:10**	22:26	**22:10**	23:47	**19:40**	21:04
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Rabenau**	Londorf Burggarten	**22:20**	0:24	**22:20**	0:25	**20:10**	22:15
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Reiskirchen**	Bahnhof	**22:10**	23:22	**23:13**	00:24	**22:10**	23:22
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Staufenberg, Stadt**	Mainzlarer Straße	**22:20**	23:53	**22:20**	23:53	**20:10**	21:39
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Wettenberg**	Krofdorf-Gleiberg Haupt-/Inselstraße	**22:10**	00:06	**22:10**	00:06	**22:10**	00:06

Legende:	
	Letzte Fahrtmöglichkeit nach 22.00 Uhr
	Letzte Fahrtmöglichkeit zwischen 18.00 Uhr und 22.00 Uhr
	Letzte Fahrtmöglichkeit vor 18.00 Uhr

Tabelle 3-4: Spätverbindungen von Frankfurt zu zentralen Orten im Landkreis Gießen

Für den Landkreis Gießen ergibt sich eine sehr gute Anbindung sowohl von der Stadt Frankfurt als auch von der Stadt Gießen. Alle letzten Fahrten können von Montag bis Freitag nach 21.00 Uhr angetreten werden. An Samstagen ist die Verbindung vielerorts noch später gegeben. Lediglich die Relation nach Laubach ist schlechter. An Sonntagen gibt es vermehrt auch weniger späte Rückfahrten.

STARTORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	ZIELORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	FAHRZEIT MO-FR		FAHRZEIT SAMSTAG		FAHRZEIT SONNTAG	
				ab	an	ab	an	ab	an
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Allendorf, Stadt**	Treiser Straße	**23:36**	0:09	**23:36**	0:10	**21:15**	21:56
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Biebertal**	Rodheim-Bieber Fellingshäuser Straße	**22:45**	23:05	**0:15**	0:37	**22:10**	22:32
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Buseck**	Großen-Buseck Bahnhof	**23:09**	23:18	**0:11**	0:20	**23:09**	23:18
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Fernwald**	Steinbach Hauptstraße	**23:30**	23:51	**23:30**	23:51	**23:15**	23:33
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Grünberg, Stadt**	Bahnhof	**23:09**	23:38	**0:11**	0:35	**23:09**	23:38
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Heuchelheim**	Haag	**23:29**	23:44	**0:22**	0:37	**23:29**	23:44
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Hungen, Stadt**	Bahnhof	**22:11**	22:35	**0:11**	0:35	**22:11**	22:35
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Langgöns**	Bahnhof	**0:08**	0:16	**1:25**	1:23	**0:08**	0:16
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Laubach, Stadt**	Busbahnhof	**22:08**	22:56	**19:47**	20:46	**19:47**	20:46
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Lich, Stadt**	Bahnhof	**22:11**	22:27	**0:11**	0:27	**22:11**	22:27
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Linden, Stadt**	Großen-Linden Bahnhof	**0:08**	0:13	**1:25**	1:30	**0:08**	0:13
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Lollar, Stadt**	Lollar Bahnhof/Tankstelle	**2:05**	2:11	**2:05**	2:11	**2:05**	2:11
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Pohlheim, Stadt**	Watzenborn-Steinberg A.d. Brücke	**22:11**	22:58	**23:28**	23:47	**20:45**	21:04
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Rabenau**	Londorf Burggarten	**23:36**	0:24	**23:36**	0:25	**21:15**	22:15
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Reiskirchen**	Bahnhof	**23:09**	23:22	**00:11**	0:24	**23:09**	23:22
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Staufenberg, Stadt**	Mainzlarer Straße	**23:36**	23:53	**23:36**	23:53	**21:15**	21:39
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Wettenberg**	Krofdorf-Gleiberg Haupt-/Inselstraße	**23:29**	0:06	**23:29**	0:06	**23:29**	0:06

Legende:	
	Letzte Fahrtmöglichkeit nach 22.00 Uhr
	Letzte Fahrtmöglichkeit zwischen 18.00 Uhr und 22.00 Uhr
	Letzte Fahrtmöglichkeit vor 18.00 Uhr

Tabelle 3-5: Spätverbindungen von Gießen zu zentralen Orten im Landkreis Gießen

3.2.3.2 Spätverbindungen in den Vogelsbergkreis

Für Fahrten von Frankfurt in den Vogelsbergkreis gibt es auf vielen Relationen im Spätverkehr kein ausreichendes Angebot. Die letzte Rückfahrt muss dann Mo-Fr bereits zwischen 16 und 18 Uhr angetreten werden. Nach 22 Uhr gibt es von der Frankfurter Innenstadt lediglich Verbindungen nach Alsfeld, Gemünden, Homberg (Ohm), Mücke und samstags auch nach Schotten.
Auch von Fulda bzw. Gießen bestehen in viele Orte des Vogelsbergs keine echten Spätverbindungen. Auf vielen Relationen muss die Fahrt daher bereits zwischen 17:30 und 20:00 Uhr angetreten werden – damit ist der ÖPNV auch für Berufspendler oft keine Alternative. Ausreichende Spätverbindungen sind nur von Fulda nach Alsfeld, Lauterbach und Wartenberg sowie von Gießen nach Gemünden, Homberg (Ohm), Mücke und Schotten gegeben.

STARTORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	ZIELORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	FAHRZEIT MO-FR		FAHRZEIT SAMSTAG		FAHRZEIT SONNTAG	
				ab	an	ab	an	ab	an
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**22:08**	0:14	**23:13**	1:11	**22:10**	0:14
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Antrifttal**	Ruhlkirchen Alsfelder Straße	**17:40**	20:00	**17:10**	19:27	**17:10**	19:27
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Feldatal**	Groß-Felda Schulstraße	**16:20**	19:51	**15:40**	18:51	**13:40**	16:51
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Freiensteinau**	Fleschenbacher Straße	**18:21**	20:02	**17:21**	19:16	**17:21**	19:16
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Gemünden**	Burg u. Ndr. Gemünden Bahnhof	**22:10**	23:55	**23:13**	0:51	**22:10**	23:55
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Grebenau, Stadt**	Kreissparkasse	**17:10**	19:55	**16:21**	20:15	**16:21**	20:15
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Grebenhain**	Sparkasse	**17:21**	20:14	**16:21**	19:40	**16:21**	19:40
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Herbstein, Stadt**	Hessenstraße	**16:44**	19:26	**16:21**	19:19	**16:21**	19:19
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Homberg (Ohm), Stadt**	Rathaus	**22:20**	0:47	**22:20**	0:47	**21:40**	23:47
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Kirtorf, Stadt**	Alsfelder Straße	**17:44**	20:41	**17:40**	20:41	**15:40**	18:27
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Lauterbach, Stadt**	Nordbahnhof	**21:21**	23:33	**21:21**	23:33	**21:21**	23:33
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Lautertal (Vogelsberg)**	Hörgenau	**15:44**	18:32	**14:21**	17:19	**16:21**	19:19
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Mücke**	Flensungen Mücke Bahnhof	**22:10**	23:46	**23:13**	0:42	**22:10**	23:46
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Romrod, Stadt***	Kirche	**16:44**	19:30	**15:40**	18:30	**13:40**	16:30
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Schlitz, Stadt**	Herrngartenstraße	**18:21**	20:45	**19:21**	21:43	**19:21**	21:43
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Schotten, Stadt**	Vulkaneum	**21:40**	23:29	**23:13**	1:07	**21:40**	23:29
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Schwalmtal**	Renzendorf Mühlweg	**17:44**	20:28	**17:40**	20:15	**17:40**	20:15
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Ulrichstein, Stadt**	Lindenplatz	**17:40**	19:47	**17:40**	19:47	**16:21**	19:23
Frankfurt Stadt	Hauptwache	**Wartenberg**	Angersbach Bahnhof	**21:21**	23:29	**21:21**	23:29	**21:21**	23:29

*Nach Romrod Zell Bhf ist die Verbindung durch die RB45 länger gegeben

Legende:	
	Letzte Fahrtmöglichkeit nach 22.00 Uhr
	Letzte Fahrtmöglichkeit zwischen 18.00 Uhr und 22.00 Uhr
	Letzte Fahrtmöglichkeit vor 18.00 Uhr

Tabelle 3-6: Spätverbindungen von Frankfurt zu zentralen Orten im Vogelsbergkreis

STARTORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	ZIELORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	FAHRZEIT MO-FR		FAHRZEIT SAMSTAG		FAHRZEIT SONNTAG	
				ab	an	ab	an	ab	an
Fulda	Bahnhof	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**23:08**	23:47	**23:08**	23:47	**23:08**	23:47
Fulda	Bahnhof	**Antrifttal**	Ruhlkirchen Alsfelder Straße	**18:34**	19:39	**18:34**	19:41	**17:34**	18:41
Gießen	Bahnhof	**Feldatal**	Groß-Felda Schulstraße	**17:47**	19:51	**16:44**	18:51	**14:44**	16:51
Fulda	Bahnhof	**Freiensteinau**	Fleschenbacher Straße	**18:11**	19:18	**16:34**	18:16	**17:04**	19:16
Gießen	Bahnhof	**Gemünden**	Burg u. Ndr. Gemünden Bahnhof	**23:09**	23:55	**0:11**	0:51	**23:09**	23:55
Fulda	Bahnhof	**Grebenau, Stadt**	Kreissparkasse	**18:34**	19:55	**18:19**	20:15	**18:19**	20:15
Fulda	Bahnhof	**Grebenhain**	Sparkasse	**19:11**	20:14	**18:34**	19:40	**18:34**	19:40
Fulda	Bahnhof	**Herbstein, Stadt**	Hessenstraße	**18:34**	19:26	**18:34**	19:19	**18:34**	19:19
Gießen	Bahnhof	**Homberg (Ohm), Stadt**	Rathaus	**23:36**	0:47	**23:36**	0:47	**22:43**	23:47
Fulda	Bahnhof	**Kirtorf, Stadt**	Alsfelder Straße	**19:34**	20:41	**19:34**	20:41	**17:34**	18:41
Fulda	Bahnhof	**Lauterbach, Stadt**	Nordbahnhof	**23:08**	23:33	**23:08**	23:33	**23:08**	23:33
Fulda	Bahnhof	**Lautertal (Vogelsberg)**	Hörgenau	**17:34**	18:32	**16:34**	17:19	**18:34**	19:19
Gießen	Bahnhof	**Mücke**	Flensungen Mücke Bahnhof	**23:09**	23:46	**0:11**	0:42	**22:10**	23:46
Gießen	Bahnhof	**Romrod, Stadt***	Kirche	**17:47**	19:30	**16:44**	18:30	**14:44**	16:30
Fulda	Bahnhof	**Schlitz, Stadt**	Herrngartenstraße	**20:05**	20:45	**21:07**	21:43	**21:07**	21:43
Gießen	Bahnhof	**Schotten, Stadt**	Vulkaneum	**22:11**	23:29	**23:15**	1:07	**22:11**	23:29
Fulda	Bahnhof	**Schwalmtal**	Renzendorf Mühlweg	**19:34**	20:28	**18:34**	19:30	**18:34**	19:30
Gießen	Bahnhof	**Ulrichstein, Stadt**	Lindenplatz	**18:47**	19:47	**18:44**	19:47	**17:47**	18:47
Fulda	Bahnhof	**Wartenberg**	Angersbach Bahnhof	**23:08**	23:29	**23:08**	23:29	**23:08**	23:29

*Nach Romrod Zell Bhf ist die Verbindung durch die RB45 länger gegeben

Legende:	**Letzte Fahrtmöglichkeit nach 22.00 Uhr**
	Letzte Fahrtmöglichkeit zwischen 18.00 Uhr und 22.00 Uhr
	Letzte Fahrtmöglichkeit vor 18.00 Uhr

Tabelle 3-7: Spätverbindungen von Gießen/Fulda zu zentralen Orten im Vogelsbergkreis

STARTORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	ZIELORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	FAHRZEIT MO-FR		FAHRZEIT SAMSTAG		FAHRZEIT SONNTAG	
				ab	an	ab	an	ab	an
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**23:09**	00:14	**0:11**	01:11	**23:09**	00:14
Alsfeld, Stadt	Bahnhof	**Antrifttal**	Ruhlkirchen Alsfelder Straße	**19:23**	19:39	**19:25**	19:41	**18:25**	18:41
Alsfeld, Stadt	Bahnhof	**Feldatal**	Groß-Felda Schulstraße	**19:20**	19:51	**18:20**	18:51	**16:20**	16:51
Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	**Freiensteinau**	Fleschenbacher Straße	**18:15**	19:18	**17:08**	18:16	**17:08**	18:16
Alsfeld, Stadt	Bahnhof	**Gemünden**	Burg u. Ndr. Gemünden Bahnhof	**21:37**	21:59	**22:39**	23:00	**21:22**	21:45
Alsfeld, Stadt	Bahnhof	**Grebenau, Stadt**	Kreissparkasse	**19:32**	19:55	**17:30**	17:55	**17:30**	17:55
Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	**Grebenhain**	Sparkasse	**19:12**	20:05	**19:08**	19:40	**19:08**	19:40
Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	**Herbstein, Stadt**	Hessenstraße	**19:12**	19:26	**19:08**	19:19	**19:08**	19:19
Alsfeld, Stadt	Bahnhof	**Homberg (Ohm), Stadt**	Rathaus	**20:25**	21:09	**20:25**	21:09	**18:25**	19:09
Alsfeld, Stadt	Bahnhof	**Kirtorf, Stadt**	Alsfelder Straße	**20:25**	20:41	**20:25**	20:41	**18:25**	18:41
Fulda, Stadt	Bahnhof	**Lauterbach, Stadt**	Nordbahnhof	**23:08**	23:33	**23:08**	23:33	**23:08**	23:33
Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	**Lautertal (Vogelsberg)**	Hörgenau	**18:15**	18:32	**17:07**	17:19	**19:07**	19:19
Grünberg, Stadt	Bahnhof	**Mücke**	Flensungen Mücke Bahnhof	**23:40**	23:46	**0:36**	00:42	**23:40**	23:46
Alsfeld, Stadt	Bahnhof	**Romrod, Stadt***	Kirche	**19:20**	19:30	**18:20**	18:30	**16:20**	16:30
Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	**Schlitz, Stadt**	Herrngartenstraße	**19:01**	19:21	**16:57**	17:27	**18:57**	19:36
Nidda, Stadt	Bahnhof	**Schotten, Stadt**	Vulkaneum	**23:02**	23:29	**23:02**	23:29	**23:02**	23:29
Alsfeld, Stadt	Bahnhof	**Schwalmtal**	Renzendorf Mühlweg	**19:53**	20:20	**20:00**	20:15	**20:00**	20:15
Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	**Ulrichstein, Stadt**	Lindenplatz	**18:15**	18:43	**17:07**	17:23	**19:07**	19:23
Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	**Wartenberg**	Angersbach Bahnhof	**20:52**	21:10	**20:30**	21:06	**20:30**	21:06

*Nach Romrod Zell Bhf ist die Verbindung durch die RB45 länger gegeben

Legende:	
	Letzte Fahrtmöglichkeit nach 22.00 Uhr
	Letzte Fahrtmöglichkeit zwischen 18.00 Uhr und 22.00 Uhr
	Letzte Fahrtmöglichkeit vor 18.00 Uhr

Tabelle 3-8: Spätverbindungen von Mittelzentren zu zentralen Orten im Vogelsbergkreis

3.2.3.3 SPÄTVERBINDUNGEN IN DEN WETTERAUKREIS

Im Wetteraukreis ist die Erreichbarkeit im Spätverkehr sehr unterschiedlich gegeben. So sind die an der S-Bahnlinie S6 gelegenen Städte und Gemeinden, wie Bad Vilbel, Friedberg, Karben und Wöllstadt, von Frankfurt noch bis spät nachts erreichbar – samstags sogar bis 3.05 Uhr. Auch andere an Bahnlinien gelegenene Ortschaften profitieren vom ausgedehnten Nachtangebot auf der Schiene. Es gibt aber auch Gemeinden, zu denen die letzte Verbindung aus Frankfurt bzw. dem nächstgelegenen Zentrum bereits am spätnachmittag bzw. am Wochenende bereits am nachmittag erfolgt. Hier ist insbesondere Kefenrod zu erwähnen.

STARTORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	ZIELORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	FAHRZEIT MO-FR		FAHRZEIT SAMSTAG		FAHRZEIT SONNTAG	
				ab	an	ab	an	ab	an
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Altenstadt**	Bahnhof	**23:00**	0:09	**23:30**	0:37	**22:36**	23:42
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Bad Nauheim, Stadt**	Bahnhof	**0:40**	1:43	**2:43**	3:41	**0:41**	1:43
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Bad Vilbel, Stadt**	Bahnhof	**0:55**	1:22	**3:05**	3:29	**0:41**	1:22
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Büdingen, Stadt**	Bahnhof	**23:21**	0:40	**23:21**	0:28	**21:21**	22:28
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Butzbach, Stadt**	Bahnhof	**0:40**	1:50	**2:43**	3:48	**0:41**	1:50
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Echzell**	Bahnhof	**21:40**	22:42	**23:13**	0:16	**21:40**	22:42
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Florstadt, Stadt**	Nieder-Florstadt Messeplatz	**21:40**	22:45	**22:20**	23:23	**21:40**	22:33
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Friedberg, Stadt**	Bahnhof	**0:55**	1:40	**3:05**	3:52	**0:41**	1:38
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Gedern, Stadt**	Altes Rathaus	**19:40**	21:30	**17:21**	19:30	**17:21**	19:30
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Glauburg**	Glauburg-Stockheim Bahnhof	**23:21**	0:54	**23:30**	0:49	**22:33**	23:54
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Hirzenhain**	Nidderstraße	**19:40**	21:25	**17:21**	19:25	**17:21**	19:25
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Karben, Stadt**	Groß-Karben Bürgerzentrum	**0:55**	1:35	**3:05**	3:45	**23:00**	23:35
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Kefenrod**	Rathaus	**17:21**	18:59	**15:35**	17:57	**15:21**	17:02
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Limeshain**	Rommelhausen Himbacher Straße	**22:33**	0:05	**22:33**	0:05	**20:33**	21:59
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Münzenberg, Stadt**	Gambach Kirche	**19:40**	21:35	**15:10**	17:11	**16:20**	17:46
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Nidda, Stadt**	Bahnhof	**21:30**	22:57	**23:21**	0:52	**21:30**	22:57
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Niddatal, Stadt**	Assenheim Bahnhof	**00:40**	1:34	**00:40**	1:34	**00:41**	1:34
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Ober-Mörlen**	Schloß	**19:40**	20:47	**18:20**	19:47	**17:40**	18:47
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Ortenberg, Stadt**	Marktplatz	**20:30**	22:22	**15:35**	17:06	**14:30**	16:37
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Ranstadt**	Bahnhof	**21:21**	22:45	**23:21**	0:45	**21:21**	22:45
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Reichelsheim, Stadt**	Bahnhof	**21:40**	22:36	**23:13**	0:10	**21:30**	22:36
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Rockenberg**	Rathaus	**18:50**	19:57	**18:20**	19:39	**18:20**	19:39
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Rosbach, Stadt**	Bahnhof	**23:50**	1:08	**23:50**	0:33	**23:50**	1:08
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Wölfersheim**	Södel Bahnhof	**21:30**	22:39	**23:13**	0:18	**21:30**	22:39
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Wöllstadt**	Nieder-Wöllstadt Bahnhof	**0:55**	1:33	**3:05**	3:45	**0:47**	1:33

Legende:	
	Letzte Fahrtmöglichkeit nach 22.00 Uhr
	Letzte Fahrtmöglichkeit zwischen 18.00 Uhr und 22.00 Uhr
	Letzte Fahrtmöglichkeit vor 18.00 Uhr

Tabelle 3-9: Spätverbindungen von Frankfurt zu zentralen Orten im Wetteraukreis

STARTORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	ZIELORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	FAHRZEIT MO-FR		FAHRZEIT SAMSTAG		FAHRZEIT SONNTAG	
				ab	an	ab	an	ab	an
Büdingen, Stadt	Bahnhof	**Altenstadt**	Bahnhof	**21:29**	22:10	**20:29**	21:13	**20:29**	21:13
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Bad Nauheim, Stadt**	Bahnhof	**0:08**	0:30	**1:25**	1:47	**0:08**	0:30
Frankfurt, Stadt	Hauptwache	**Bad Vilbel, Stadt**	Bahnhof	**0:55**	1:22	**3:05**	3:29	**0:41**	1:22
Hanau, Stadt	Marktplatz	**Büdingen, Stadt**	Bahnhof	**23:17**	0:40	**23:17**	0:28	**21:25**	22:28
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Butzbach, Stadt**	Bahnhof	**0:08**	0:23	**1:25**	1:40	**0:08**	0:23
Nidda, Stadt	Bahnhof	**Echzell**	Bahnhof	**21:02**	21:16	**23:02**	23:16	**21:02**	21:16
Friedberg, Stadt	Bahnhof	**Florstadt, Stadt**	Nieder-Florstadt Messeplatz	**22:30**	22:45	**23:10**	23:23	**22:20**	22:33
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Friedberg, Stadt**	Bahnhof	**0:08**	0:34	**1:25**	0:51	**0:08**	0:34
Büdingen, Stadt	Bahnhof	**Gedern, Stadt**	Altes Rathaus	**20:29**	21:30	**18:29**	19:30	**18:29**	19:30
Büdingen, Stadt	Bahnhof	**Glauburg**	Glauburg-Stockheim Bahnhof	**22:29**	22:39	**0:29**	0:39	**22:29**	22:39
Nidda, Stadt	Bahnhof	**Hirzenhain**	Nidderstraße	**21:00**	21:25	**19:00**	19:25	**19:00**	19:25
Bad Vilbel, Stadt	Bahnhof	**Karben, Stadt**	Groß-Karben Bürgerzentrum	**1:23**	1:35	**3:29**	3:45	**23:24**	23:35
Büdingen, Stadt	Bahnhof	**Kefenrod**	Rathaus	**18:36**	19:03	**17:31**	17:57	**17:31**	17:57
Büdingen, Stadt	Bahnhof	**Limeshain**	Rommelhausen Himbacher Straße	**21:29**	23:00	**20:29**	22:00	**18:29**	20:00
Butzbach, Stadt	Bahnhof	**Münzenberg, Stadt**	Gambach Kirche	**19:45**	20:00	**15:37**	15:52	**17:35**	17:46
Gießen, Stadt	Bahnhof	**Nidda, Stadt**	Bahnhof	**22:11**	22:53	**00:11**	0:53	**22:11**	22:53
Friedberg, Stadt	Bahnhof	**Niddatal, Stadt**	Assenheim Bahnhof	**23:42**	23:46	**23:42**	23:46	**23:42**	23:46
Bad Nauheim, Stadt	Bahnhof	**Ober-Mörlen**	Schloß	**20:36**	20:47	**19:36**	19:47	**18:36**	18:47
Büdingen, Stadt	Bahnhof	**Ortenberg, Stadt**	Marktplatz	**21:29**	22:22	**16:44**	17:06	**16:15**	16:37
Nidda, Stadt	Bahnhof	**Ranstadt**	Bahnhof	**21:03**	21:09	**23:03**	23:09	**21:03**	21:09
Friedberg, Stadt	Bahnhof	**Reichelsheim, Stadt**	Bahnhof	**22:19**	22:36	**23:53**	0:10	**22:19**	22:36
Bad Nauheim, Stadt	Bahnhof	**Rockenberg**	Rathaus	**19:41**	19:57	**19:23**	19:39	**19:23**	19:39
Friedberg, Stadt	Bahnhof	**Rosbach, Stadt**	Bahnhof	**0:25**	0:39	**0:25**	0:39	**0:25**	0:39
Friedberg, Stadt	Bahnhof	**Wölfersheim**	Rathaus	**22:19**	22:39	**23:58**	0:18	**22:19**	22:39
Friedberg, Stadt	Bahnhof	**Wöllstadt**	Nieder-Wöllstadt Bahnhof	**0:16**	0:22	**3:02**	3:10	**0:16**	0:22

Legende:	
	Letzte Fahrtmöglichkeit nach 22.00 Uhr
	Letzte Fahrtmöglichkeit zwischen 18.00 Uhr und 22.00 Uhr
	Letzte Fahrtmöglichkeit vor 18.00 Uhr

Tabelle 3-10: Spätverbindungen von Mittel-/Oberzentren zu zentralen Orten im Wetteraukreis

3.2.4 KOSTENVERGLEICH ÖPNV/MIV

Im Kapitel 3.2.2 wurde die Qualität des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr auf Basis der systembezogenen Reisezeiten bestimmt. Ein weiterer ausschlaggebender Punkt für den Vergleich zwischen ÖPNV und MIV stellen die durch die Verkehrsmittelnutzung anfallenden Kosten dar.

Für den Kostenvergleich wurden für die gleichen Relationen, für die auch die Reisezeiten verglichen wurden, die Kosten für eine RMV-Jahreskarte (einmalige Abbuchung) mit den Gesamtkosten für die Pkw-Nutzung pro Jahr verglichen.
Die Kosten für die RMV-Jahreskarte wurden mit Hilfe der Tarifauskunft im Internetangebot des RMV ermittelt.

Für die Ermittlung der Pkw-Nutzungskosten wurde der im Internet zur Verfügung stehende ADAC Autokosten-Rechner verwendet. Die Berechnung der Kosten basiert auf einem Mittelklasse-Pkw[31] und der Fahrt zur Arbeit an 220 Tagen pro Jahr. Zudem wird bei der durchschnittlichen Berechnung davon ausgegangen, dass das neue Auto fünf Jahre gefahren wird und in dieser Zeit 75.000 Kilometer zurückgelegt werden. Unter Berücksichtigung dieser Annahmen liefert der Kostenrechner einen Wert für die Gesamtkosten der Pkw-Nutzung. Der Wert beinhaltet neben dem Wertverlust, den Fixkosten und den Werkstatt-/Reifenkosten auch die Betriebskosten, zu denen auch die Kraftstoffkosten gehören. Nicht in die Berechnung eingeflossen sind die zum Teil erheblichen Parkgebühren.

Die Kostenkomponenten werden für den verwendeten Fahrzeugtyp pauschal mit 0,469 Euro pro Kilometer festgelegt, wodurch sich bei längeren Relationen eine Verzerrung ergibt, da die nicht distanzabhängigen Kostenkomponenten dann zu stark berücksichtigt werden.

In den nachfolgenden Tabellen werden die jährlichen Kosten für die ÖV-Nutzung sowie die Kraftstoff- und Gesamtkosten für die Pkw-Nutzung für die verschiedenen untersuchten Relationen dargestellt.

3.2.4.1 Kostenvergleich ÖPNV/MIV für den Landkreis Gießen

STARTORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	ZIELORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	DISTANZ MIV	KOSTEN			FAKTOR MIV/ÖPNV
					ÖPNV		MIV in Euro	
					Preis-stufe	Jahreskarte in Euro		
Allendorf, Stadt	Treiser Straße	Gießen, Stadt	Bahnhof	22 km	4	1.335,70	4.539,92	3,40
	Treiser Straße 32		Bahnhofstraße 92					
Biebertal	Rodheim-Bieber Fellingshäuser Straße	Gießen, Stadt	Bahnhof	8 km	2	689,90	1.650,88	2,39
	Fellingshäuser Straße 20		Bahnhofstraße 92					
Buseck	Großen-Buseck Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	10 km	2	689,90	2.063,60	2,99
	Bahnhofstraße 16		Bahnhofstraße 92					
Fernwald	Steinbach Hauptstraße	Gießen, Stadt	Bahnhof	10 km	3	878,10	2.063,60	2,35
	Hauptstraße 15		Bahnhofstraße 92					
Gießen, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	67 km	7	2.702,80	13.826,12	5,12
	Bahnhofstraße 92		Roßmarkt 1					
Grünberg, Stadt	Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	32 km	4	1.335,70	6.603,52	4,94
	Bahnhofstraße 30		Bahnhofstraße 92					
Heuchelheim	Haag	Gießen, Stadt	Bahnhof	4 km	1	440,00	825,44	1,88
	Kinzenbacher Straße 2		Bahnhofstraße 92					
Hungen, Stadt	Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	22 km	4	1.335,70	4.539,92	3,40
	Raiffeisenstraße 7		Bahnhofstraße 92					
Langgöns	Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	11 km	3	878,10	2.269,96	2,59
	Bahnhofstraße 6		Bahnhofstraße 92					
Laubach, Stadt	Busbahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	27 km	4	1.335,70	5.571,72	4,17
	August-Krieger-Straße 19		Bahnhofstraße 92					
Lich, Stadt	Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	16 km	3	878,10	3.301,76	3,76
	Bahnhofstraße 1		Bahnhofstraße 92					
Linden, Stadt	Großen-Linden Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	8 km	2	689,90	1.650,88	2,39
	Bahnhofstraße 110		Bahnhofstraße 92					
Lollar, Stadt	Lollar Bahnhof/Tankstelle	Gießen, Stadt	Bahnhof	9 km	3	878,10	1.857,24	2,12
	Gießener Straße 54		Bahnhofstraße 92					
Pohlheim, Stadt	Watzenborn-Steinberg A.d. Brücke	Gießen, Stadt	Bahnhof	7 km	2	689,90	1.444,52	2,09
	Gießener Straße 10		Bahnhofstraße 92					
Rabenau	Londorf Burggarten	Gießen, Stadt	Bahnhof	25 km	4	1.335,70	5.159,00	3,86
	Gießener Straße 30		Bahnhofstraße 92					
Reiskirchen	Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	13 km	3	878,10	2.682,68	3,06
	Grünberger Straße 40		Bahnhofstraße 92					
Staufenberg, Stadt	Mainzlarer Straße	Gießen, Stadt	Bahnhof	12 km	3	878,10	2.476,32	2,82
	Mainzlarer Straße 20		Bahnhofstraße 92					
Wettenberg	Krofdorf-Gleiberg Haupt-/Inselstraße	Gießen, Stadt	Bahnhof	7 km	2	689,90	1.444,52	2,09
	Hauptstraße 50		Bahnhofstraße 92					

[31] Volkswagen e-Golf

Legende:	
	Kostenfaktor größer gleich 5
	Kostenfaktor zwischen 3 und 5
	Kostenfaktor kleiner gleich 3

Tabelle 3-10: Kostenvergleich ÖPNV-MIV für den Landkreis Gießen

3.2.4.2 KOSTENVERGLEICH ÖPNV/MIV FÜR DEN VOGELSBERGKREIS

STARTORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	ZIELORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	DISTANZ MIV	KOSTEN			FAKTOR MIV/ÖPNV
					ÖPNV		MIV in Euro	
					Preis-stufe	Jahreskarte in Euro		
Alsfeld, Stadt	Bahnhof	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**57 km**	**5**	**1.794,40**	**11.762,52**	**6,56**
	Alicestraße 24		Bahnhofstraße 92					
Antrifttal	Ruhlkirchen Alsfelder Straße	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**9 km**	**3**	**878,10**	**1.857,24**	**2,12**
	Ruhlkirchen Alsfelder Straße 7		Alicestraße 24					
Feldatal	Groß-Felda Schulstraße	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**15 km**	**3**	**878,10**	**3.095,40**	**3,53**
	Groß-Felda Schulstraße 30		Alicestraße 24					
Freiensteinau	Unterer Brückenweg	**Lauterbach, Stadt**	Busbahnhof	**34 km**	**4**	**1.335,70**	**7.016,24**	**5,25**
	Unterer Brückenweg 1		Lindenstraße 30					
Gemünden	Burg u. Ndr. Gemünden Bahnhof	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**23 km**	**3**	**878,10**	**4.746,28**	**5,41**
	Bahnhofstraße 14		Alicestraße 24					
Grebenau, Stadt	Kreissparkasse	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**16 km**	**3**	**878,10**	**3.301,76**	**3,76**
	Alsfelder Warte 14		Alicestraße 24					
Grebenhain	Sparkasse	**Lauterbach, Stadt**	Busbahnhof	**20 km**	**4**	**1.335,70**	**4.127,20**	**3,09**
	Hauptstraße 1		Lindenstraße 30					
Herbstein, Stadt	Hessenstraße	**Lauterbach, Stadt**	Busbahnhof	**10 km**	**3**	**878,10**	**2.063,60**	**2,35**
	Hessenstraße 50		Lindenstraße 30					
Homberg (Ohm), Stadt	Rathaus	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**24 km**	**4**	**1.335,70**	**4.952,64**	**3,71**
	Frankfurter Straße 25		Alicestraße 24					
Kirtorf, Stadt	Alsfelder Straße	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**13 km**	**3**	**878,10**	**2.682,68**	**3,06**
	Alsfelder Straße 5		Alicestraße 24					
Lauterbach, Stadt	Nordbahnhof	**Fulda, Stadt**	Bahnhof	**25 km**	**4**	**1.335,70**	**5.159,00**	**3,86**
	Bahnhofstraße 100		Am Bahnhof 2					
Lautertal (Vogelsberg)	Hörgenau	**Lauterbach, Stadt**	Busbahnhof	**12 km**	**3**	**878,10**	**2.476,32**	**2,82**
	Vogelsbergstraße 1		Lindenstraße 30					
Mücke	Flensungen Mücke Bahnhof	**Gießen, Stadt**	Bahnhof	**40 km**	**4**	**1.335,70**	**8.254,40**	**6,18**
	Industrieweg 1		Bahnhofstraße 92					
Romrod, Stadt	Kirche	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**6 km**	**2**	**689,90**	**1.238,16**	**1,79**
	Alter Talweg 5		Alicestraße 24					
Schlitz, Stadt	Herrngartenstraße	**Lauterbach, Stadt**	Busbahnhof	**15 km**	**3**	**878,10**	**3.095,40**	**3,53**
	Herrngartenstraße 8		Lindenstraße 30					
Schotten, Stadt	Vulkaneum	**Lauterbach, Stadt**	Busbahnhof	**28 km**	**4**	**1.335,70**	**5.778,08**	**4,33**
	Vogelsbergstraße 160		Lindenstraße 30					
Schwalmtal	Renzendorf Mühlweg	**Alsfeld, Stadt**	Bahnhof	**7 km**	**2**	**689,90**	**1.444,52**	**2,09**
	Renzendorf Hauptstraße 16		Alicestraße 24					
Ulrichstein, Stadt	Lindenplatz	**Lauterbach, Stadt**	Busbahnhof	**19 km**	**4**	**1.335,70**	**3.920,84**	**2,94**
	Marktstraße 37		Lindenstraße 30					
Wartenberg	Angersbach Bahnhof	**Lauterbach, Stadt**	Busbahnhof	**4 km**	**1**	**440,00**	**825,44**	**1,88**
	Bahnhofstraße 20		Lindenstraße 30					

Legende:	
	Kostenfaktor größer gleich 5
	Kostenfaktor zwischen 3 und 5
	Kostenfaktor kleiner gleich 3

Tabelle 3-11: Kostenvergleich ÖPNV-MIV für den Vogelsbergkreis

3.2.4.3 KOSTENVERGLEICH ÖPNV/MIV FÜR DEN WETTERAUKREIS

STARTORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	ZIELORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	DISTANZ MIV	KOSTEN			FAKTOR MIV/ÖPNV
					ÖPNV		MIV in Euro	
					Preis-stufe	Jahreskarte in Euro		
Altenstadt	Bahnhof Zum Bachstaden 22	**Büdingen, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 50	**13 km**	**3**	**878,10**	**2.682,68**	**3,06**
Bad Nauheim, Stadt	Bahnhof Bahnhofsallee 10	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**43 km**	**5**	**1.794,40**	**8.873,48**	**4,95**
Bad Vilbel, Stadt	Bahnhof Dieselstraße 20	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**13 km**	**4**	**1.335,70**	**2.682,68**	**2,01**
Büdingen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 50	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**58 km**	**5**	**1.794,40**	**11.968,88**	**6,67**
Butzbach, Stadt	Bahnhof Ludwigstraße 1	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**45 km**	**6**	**2.247,10**	**9.286,20**	**4,13**
Echzell	Bahnhof Bisseser Straße 30	**Friedberg, Stadt**	Bahnhof Hanauer Straße 30	**14 km**	**3**	**878,10**	**2.889,04**	**3,29**
Florstadt, Stadt	Nieder-Florstadt Messeplatz Nieder-Florstadt Messeplatz 9	**Friedberg, Stadt**	Bahnhof Hanauer Straße 30	**8 km**	**2**	**689,90**	**1.650,88**	**2,39**
Friedberg, Stadt	Bahnhof Hanauer Straße 30	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**37 km**	**5**	**1.794,40**	**7.635,32**	**4,26**
Gedern, Stadt	Altes Rathaus Am Rathaus 1	**Büdingen, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 50	**19 km**	**4**	**1.335,70**	**3.920,84**	**2,94**
Glauburg	Glauburg-Stockheim Bahnhof Glauburg-Stockheim Bahnhofstraße 51	**Büdingen, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 50	**10 km**	**3**	**878,10**	**2.063,60**	**2,35**
Hirzenhain	Nidderstraße Nidderstraße 14	**Nidda, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 58	**14 km**	**3**	**878,10**	**2.889,04**	**3,29**
Karben, Stadt	Groß-Karben Bürgerzentrum Industriestraße 1	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**18 km**	**4**	**1.335,70**	**3.714,48**	**2,78**
Kefenrod	Rathaus Hitzkirchener Straße 19	**Büdingen, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 50	**13 km**	**3**	**878,10**	**2.682,68**	**3,06**
Limeshain	Rommelhausen Himbacher Straße Rommelhausen Himbacher Straße 4	**Büdingen, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 50	**14 km**	**3**	**878,10**	**2.889,04**	**3,29**
Münzenberg, Stadt	Gambach Bahnhofstraße Gambach Bahnhofstraße 42	**Butzbach, Stadt**	Bahnhof Ludwigstraße 1	**6 km**	**2**	**689,90**	**1.238,16**	**1,79**
Nidda, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 58	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**51 km**	**6**	**2.247,10**	**10.524,36**	**4,68**
Niddatal, Stadt	Assenheim Bahnhof Bahnhofstraße 32	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**30 km**	**4**	**1.335,70**	**6.190,80**	**4,63**
Ober-Mörlen	Schloß Frankfurter Straße 44	**Bad Nauheim, Stadt**	Bahnhof Bahnhofsallee 10	**5 km**	**2**	**689,90**	**1.031,80**	**1,50**
Ortenberg, Stadt	Marktplatz Wilhelm-Leuschner-Straße 6	**Büdingen, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 50	**11 km**	**3**	**878,10**	**2.269,96**	**2,59**
Ranstadt	Bahnhof Bahnhofstraße 11	**Nidda, Stadt**	Bahnhof Bahnhofstraße 58	**8 km**	**2**	**689,90**	**1.650,88**	**2,39**
Reichelsheim, Stadt	Bahnhof Bahnstraße 17	**Friedberg, Stadt**	Bahnhof Hanauer Straße 30	**12 km**	**2**	**689,90**	**2.476,32**	**3,59**
Rockenberg	Rathaus Obergasse 5	**Butzbach, Stadt**	Bahnhof Ludwigstraße 1	**6 km**	**2**	**689,90**	**1.238,16**	**1,79**
Rosbach, Stadt	Bahnhof Am Bahnhof 6	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**31 km**	**4**	**1.335,70**	**6.397,16**	**4,79**
Wölfersheim	Södel Bahnhof Seestraße 1	**Friedberg, Stadt**	Bahnhof Hanauer Straße 30	**10 km**	**3**	**878,10**	**2.063,60**	**2,35**
Wöllstadt	Nieder-Wöllstadt Bahnhof Eisenbahnstraße 36	**Frankfurt, Stadt**	Hauptwache Roßmarkt 1	**23 km**	**4**	**1.335,70**	**4.746,28**	**3,55**

Legende:	
	Kostenfaktor größer gleich 5
	Kostenfaktor zwischen 3 und 5
	Kostenfaktor kleiner gleich 3

Tabelle 3-12: Kostenvergleich ÖPNV-MIV für den Wetteraukreis

Wie in den Abbildungen zu sehen ist, liegen die ermittelten Gesamtkosten für die Pkw-Nutzung durchweg über den Kosten für eine ÖPNV-Jahreskarte. Des Weiteren ist deutlich zu erkennen, dass sich das Verhältnis zwischen ÖV- und MIV-Kosten mit zunehmender Reiseweite stets positiver für den ÖPNV entwickelt.

3.3 PARALLELVERKEHR

Öffentlicher Linienverkehr ist genehmigungspflichtig. Die Genehmigung für einen Linienverkehr muss gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) §13, Absatz 2 versagt werden, wenn

- der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann
- der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen
- die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 selbst durchzuführen
- der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde

Schon beim Vorliegen einer dieser Ausschlussgründe greift das Mehrfachgenehmigungsverbot. Ob der Verkehr auf einer Relation befriedigend bedient wird ergibt sich aus dem mit dem Nahverkehrsplan beschlossen Anforderungsprofil. Steht ein Verkehr nicht im Einklang mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 PBefG, kann ebenfalls die Genehmigung versagt werden.

Nicht nur genehmigungsrechtlich, auch im Sinne eines für den Fahrgast übersichtlichen und die Aufgabenträger wirtschaftlichen Verkehrs sind parallele Nahverkehrsangebote zu vermeiden. Damit von einem Parallelverkehr gesprochen werden kann, muss es zu deutlichen Überschneidungen

- der räumlichen Komponente (wie Bedienung derselben Orte)
- der zeitlichen Komponente (Abfahrt innerhalb eines engen Zeitkorridors, ähnliche Reisezeit)
- der funktionalen Komponente (auf die Bedürfnisse bestimmter Zielgruppen, wie Pendler, zugeschnittene Verkehre)

kommen. Ein Expressbus stellt daher keinen Parallelverkehr dar, wenn er aufgrund der Auslassung von Haltestellen bzw. Orten eine andere Erschließungsfunktion hat und aufgrund der schnelleren Reisezeit die zeitliche Komponente eine andere ist, als bei Linien, die alle Haltestellen anfahren, ist.

Andererseits ist eine zu einer Eisenbahnstrecke parallele Busverbindung mit Haltestellen näher an der Ortslage nicht als „wesentliche Verbesserung“ zu sehen, wenn über Umsteigeverbindungen Zug/Bus weiterhin kürzere Reisezeiten zu erzielen sind. Im Sinne eines gestuften Angebotskonzeptes sollte sich daher das Busnetz am Eisenbahnnetz orientieren und dieses ergänzen. Lediglich zu Zeiten wo das Fahrgastaufkommen für den Zugverkehr zu gering ist, sind ergänzende schienenparallele Busverkehre denkbar.

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

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

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

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

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

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

Als Ergebnis der Analyse lässt sich festhalten, dass keine gravierenden Mängel festgestellt wurden. Es sind zwar durchaus einige parallel bedienende Linien vorhanden. Die Analyse hat aber schnell ergeben, dass es sich hierbei fast ausschließlich nicht um aus räumlicher, zeitlicher und funktionaler Sicht konkurrierende Angebote handelt. Die kleineren Mängel, die bei einigen Verkehren festgestellt wurden, lassen sich überwiegend durch eine Prüfung der zeitlichen Lage der angebotenen Fahrten beseitigen.

3.4 HALTESTELLENAUSSTATTUNG

Alle Haltestellen verfügen über ein mit den RMV-Gestaltungsrichtlinien konformes oder diesen angenährtes Haltestellenschild. Große Unterschiede gibt es aber beim Ausbauzustand der Haltestellen. Auf Basis der für die barrierefreie Auskunft erhobenen Haltestellendaten[32] erfolgte daher eine Auswertung über den Ausbauzustand aller rd. 2.860 Bus-Haltestellenpositionen im Bereich des ZOV. Aufgrund der großen Zahl wurden dabei Kennwerte zur Beurteilung des Ausbauzustandes der Haltestellen herangezogen.

Als Indikatoren für Mängel bezüglich der Barrierefreiheit, der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit dienten die Bordsteinhöhe sowie die Breite des Gehwegs im Haltestellenbereich. Eine Bewertung als „barrierefrei" erfolgte, wenn die Haltestelle eine Bordsteinhöhe von mindestens 18 cm[33], einen taktil erfassbaren Leitstreifen und eine Mindestbreite von 2,50 m aufweist. Die tatsächliche Barrierefreiheit hängt natürlich noch von weiteren Faktoren ab, die aber nicht in den Ausgangsdaten erfasst sind. Da als barrierefrei beurteilte Haltestellenpositionen nur einen Anteil von ca. 10% an der Gesamtsumme haben, gibt die in den nachfolgenden Tabellen dargestellte Auswertung trotzdem ein aussagekräftiges Bild über den Ausbaubedarf der Haltestellen ab.
Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird in der Tabellenrubrik „Bordsteinhöhe" nur zwischen Einstieg vom Fahrbahnniveau („kein Bordstein"), niedriger Bordstein („unter 15 cm") und normalem Bordstein bzw. Hochbord („15cm+") unterschieden. Die Anzahl der Haltestellen mit Bordsteinhöhen ab 18 cm , die als teilweise oder vollständig barrierefrei gelten, ist aus der Spalte „Barrierefrei" in der Tabellenrubrik „Allgemein" ersichtlich und in der Gesamtzahl der haltestellen mit Bordhöhen „15 cm+" enthalten.

	Allgemein			**Bordsteinhöhe**				**Breite Aufstellfläche bzw. Gehweg**				
GEMEINDE/ STADT	**Gesamt**	**Wartehallen**	**Barrierefrei**	**Kein Bordstein**	**unter 15 cm**	**15 cm+**	**k.A.**	**keine Aufstellfläche**	**unter 1,50**	**unter 2,50 m**	**2,50 m +**	**k.A.**
Allendorf (Lda)	21	11	0	3	13	2	3	1	1	8	8	3
Biebertal	62	27	0	9	47	6	0	6	6	21	27	0
Buseck	49	11	0	3	34	1	11	1	7	18	12	11
Fernwald	17	10	3	1	12	4	0	0	0	1	16	0
Grünberg	114	35	6	17	80	13	0	4	9	34	67	0
Heuchelheim	27	12	3	0	22	5	0	0	1	8	18	0
Hungen	67	22	7	6	50	11	0	3	6	33	24	0
Langgöns	41	12	0	3	36	1	1	2	1	15	19	1
Laubach	78	23	2	27	45	4	0	15	10	14	38	0
Lich	74	24	7	13	46	10	5	2	11	22	31	5

[32] Datenauszug aus dem Haltestellen-Managementsystem (HMS) des RMV vom 18.04.2018
[33] Die Normen zu barrierereien Haltestellen haben sich in Bezug auf die Bordsteinhöhen im Laufe der Zeit geändert – statt einer "weitgehenden" gilt nun die "vollständige" Barrierefreiheit als gesetzliche Zielvorgabe. Da die Mängelanalyse den bereits gebauten Bestand betrachtet, wird die zur Bauzeit gültige Bordsteinhöhen für barriefreie Haltestellen von 18 cm zugrunde gelegt. Für heute neu umzubauende Haltestellen sind die aktuellen Normwerke mit Bordsteinhöhen zwischen 22 und 25 cm (mindestens aber 20 cm) anzuwenden.

	Allgemein			Bordsteinhöhe				Breite Aufstellfläche bzw. Gehweg				
GEMEINDE/ STADT	**Gesamt**	**Wartehallen**	**Barrierefrei**	**Kein Bordstein**	**unter 15 cm**	**15 cm+**	**k.A.**	**keine Aufstellfläche**	**unter 1,50**	**unter 2,50 m**	**2,50 m +**	**k.A.**
Linden	33	17	0	2	28	3	0	2	4	9	16	0
Lollar	31	18	5	1	24	5	1	0	2	10	17	1
Pohlheim	63	24	2	7	50	6	0	4	9	28	1	18
Rabenau	25	12	1	1	13	11	0	0	5	11	9	0
Reiskirchen	41	13	3	7	26	8	0	0	7	11	22	0
Staufenberg	19	14	0	0	17	2	0	0	0	8	11	0
Wettenberg	80	20	3	7	66	6	1	4	7	17	51	1
Gesamt	**842**	**305**	**42**	**107**	**609**	**98**	**22**	**44**	**86**	**268**	**387**	**40**

Tabelle 3-13: Haltestellenausstattung im Landkreis Gießen

	Allgemein			Bordsteinhöhe				Breite Aufstellfläche bzw. Gehweg				
GEMEINDE/ STADT	**Gesamt**	**Wartehallen**	**Barrierefrei**	**Kein Bordstein**	**unter 15 cm**	**15 cm+**	**k.A.**	**Keine Aufstellfläche**	**unter 1,50**	**unter 2,50 m**	**2,50 m +**	**k.A.**
Alsfeld	100	51	13	22	64	15	0	12	8	27	52	0
Antrifttal	18	6	0	4	13	1	0	2	0	10	6	0
Feldatal	24	10	2	6	14	4	0	4	0	7	13	0
Freiensteinau	41	16	0	12	29	0	0	4	5	9	22	0
Gemünden (Felda)	29	13	2	3	23	2	0	3	1	7	18	0
Grebenhain	48	38	1	12	35	2	0	4	4	12	27	0
Herbstein	34	20	0	4	27	1	2	2	9	13	8	2
Homberg (Ohm)	55	23	6	12	33	6	2	7	9	11	3	25
Kirtorf	26	13	0	6	20	0	0	4	2	4	16	0
Lauterbach	114	32	4	13	81	13	7	3	20	53	31	7
Lautertal (VB)	23	13	0	2	18	2	0	1	3	4	13	0
Mücke	55	24	0	5	44	6	0	4	5	12	32	0
Romrod	13	6	0	2	9	2	0	0	0	4	1	8
Schlitz	63	38	0	8	52	2	0	1	4	9	48	0
Schotten	81	26	2	40	35	3	1	18	1	15	44	1
Schwalmtal	26	12	0	3	20	1	2	2	1	5	0	17
Ulrichstein	36	15	1	8	20	4	4	2	1	13	16	4
Wartenberg	15	6	0	1	14	0	0	1	1	10	3	0
Gesamt	**801**	**362**	**31**	**163**	**551**	**64**	**18**	**74**	**74**	**225**	**353**	**64**

Tabelle 3-14: Haltestellenausstattung im Vogelsbergkreis

	Allgemein			Bordsteinhöhe				Breite Aufstellfläche bzw. Gehweg				
GEMEINDE/STADT	**Gesamt**	**Wartehallen**	**Barrierefrei**	**Kein Bordstein**	**unter 15 cm**	**15 cm+**	**k.A.**	**Keine Aufstellfläche**	**unter 1,50**	**unter 2,50 m**	**2,50 m +**	**k.A.**
Altenstadt	36	16	2	5	24	5	3	1	5	4	23	2
Bad Nauheim	174	88	25	11	64	98	3	1	8	38	95	29
Bad Vilbel	84	41	23	2	22	52	8	0	2	14	60	8
Büdingen	89	27	6	15	60	10	4	6	3	25	51	4
Butzbach	129	59	56	7	61	62	1	0	10	46	70	1
Echzell	23	12	0	0	20	3	0	0	0	7	16	0
Florstadt	30	18	12	0	6	23	1	0	3	7	19	1
Friedberg (Hess)	97	44	16	4	47	45	0	0	5	25	66	0
Gedern	30	8	0	1	25	2	2	0	1	11	15	2
Glauburg	12	5	1	2	9	1	0	0	2	3	7	0
Hirzenhain (WTK)	10	8	0	2	4	4	0	2	1	5	2	0
Karben	82	32	4	8	55	11	8	2	4	22	46	8
Kefenrod	24	11	9	6	8	10	0	4	2	6	12	0
Limeshain	14	11	11	0	2	11	1	0	0	0	13	1
Münzenberg	23	10	2	5	8	10	0	0	1	4	17	0
Nidda	93	39	6	14	53	24	1	0	4	30	57	1
Niddatal	25	16	9	1	7	15	2	0	1	7	0	17
Ober-Mörlen	13	9	6	0	6	6	1	0	1	2	1	9
Ortenberg	59	26	5	6	41	5	6	1	2	13	36	6
Ranstadt	22	7	0	8	14	0	0	7	5	3	7	0
Reichelsheim (WTK)	25	9	1	6	6	11	2	2	1	5	15	2
Rockenberg	14	5	1	3	10	1	0	1	1	4	7	0
Rosbach v.d.Höhe	25	15	1	3	18	4	0	2	0	5	17	0
Wölfersheim	36	18	13	2	9	17	1	0	2	6	27	1
Wöllstadt	15	3	0	1	11	0	3	1	2	5	0	6
Gesamt	**1184**	**537**	**209**	**112**	**590**	**430**	**47**	**30**	**66**	**297**	**679**	**98**

Tabelle 3-15: Haltestellenausstattung im Wetteraukreis

Die Auswertung zeigt, dass die Ausstattung mit barrierefreien Haltestellen von Gemeinde zu Gemeinde stark schwankt. Mit 4% im Vogelsbergkreis und 5% im Landkreis Gießen ist der Anteil barrierefreier Haltestellen in beiden Landkreisen gering. Im Wetteraukreis ist der Anteil dagegen mit 17% deutlich höher.

Bezüglich der Ein- und Ausstiegssituation und teilweise auch der Verkehrssicherheit sind Haltestellen ohne oder nur mit niedrigem Bordstein sowie mit keiner oder nur schmaler Aufstellfläche problematisch. Dies sind oft Haltestellen außerhalb von geschlossenen Ortschaften, die meist nur schwach frequentiert sind. Bei 20% der Haltestellen im Vogelsbergkreis muss vom Fahrbahnniveau in den Bus eingestiegen werden. Im Landkreis Gießen ist dies bei 13%, im Wetteraukreis bei 10% der Haltestellenpositionen der Fall.

Jeweils 45% der Haltestellenpositionen im Vogelsbergkreis und Wetteraukreis sind mit Wartehallen ausgestattet. Im Landkreis Gießen liegt der Anteil mit 36% etwas darunter.

3.5 Stellungnahmen Anhörungsrunden

Hinweise auf im ÖPNV-System der drei Landkreise bestehende Mängel liefern auch die Stellungnahmen, die von den Anhörungsberechtigten im Rahmen der Anhörungsrunden zum NVP für das ZOV-Gebiet abgegeben wurden.

Im Vorfeld der Anhörungsrunden wurden insgesamt rund 200 Einladungen an die gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG, §§ 8 Abs. 3 Satz 6 und 14 Abs. 1 und 2) anhörungsberechtigten Stellen versandt.

Das ZOV-Verbandsgebiet wurde für die Anhörungsrunden zunächst in vier Teilbereiche untergliedert. Jeweils einen Teilbereich bildeten der Landkreis Gießen und der Vogelsbergkreis, während der Wetteraukreis in die Bereiche Ost und West unterteilt wurde. Ersterer umfasste dabei weitestgehend das Gebiet des ehemaligen Landkreises Büdingen.

In jedem der genannten vier Bereiche fand im Rahmen der beiden Anhörungsrunden jeweils eine Regionalkonferenz statt:

- Landkreis Gießen: 07.06.2018 und 24.06.2019
- Vogelsbergkreis: 07.06.2018 und 17.06.2019
- Wetteraukreis
  - Teilraum West: 21.06.2018 und 18.06.2019
  - Teilraum Ost: 12.06.2018 und 18.06.2019

Bei den Terminen wurden jeweils die bereits vorliegenden Ergebnisse der Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorgestellt. Während der sich daran anschließenden Diskussion konnten die Teilnehmer Anregungen und Kritik äußern. Zudem wurde allen Anhörungsberechtigten die Möglichkeit geboten, innerhalb einer Frist schriftlich zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stellung zu nehmen.

Die im Rahmen der acht Regionalkonferenzen seitens der Anhörungsberechtigten abgegebenen mündlichen Stellungnahmen sowie die im Anschluss an die Termine bei der Geschäftsstelle ZOV-Verkehr und der IGDB eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen wurden geprüft und bewertet. Durch den ZOV unterstützte Anregungen und Verbesserungsvorschläge wurden bei der Erstellung des Anforderungsprofil sowie der darauf aufbauenden Ausarbeitung der Angebotskonzeption nach Möglichkeit berücksichtigt.

Themen, zu denen die Anhörungsberechtigten besonders häufig Stellung nahmen, waren unter anderem:

- Verbindungsqualität
- Fahrplandetails
- Schülerbeförderung
- Schienenverkehr
- Schnellbuslinien
- Fahrzeugaustattung
- Haltestellenausbau
- Erschließungsqualität
- Intermodalität
- Tarif und Marketing

Eine tabellarische Zusammenfassung sämtlicher Stellungnahmen sowie deren begründete Bewertung durch den Aufgabenträger wurde als Anhang 1 bis 3 dem Nahverkehrsplan beigefügt.

3.6 Bilanzierung des Vorgängerplanes

Die Fortschreibung eines Nahverkehrsplanes sollte immer auch als Anlass für eine Bilanzierung des Vorgängerplanes gesehen werden. Bei dieser Bilanzierung galt es festzustellen, in welchem Maße die im Anforderungsprofil sowie in der Angebotskonzeption des Nahverkehrsplanes für den Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe festgelegten Vorgaben und Maßnahmen bis zum Zeitpunkt der Analyse umgesetzt werden konnten.

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

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

Im Bereich Schienenverkehr sind einige Maßnahmen angestoßen worden, mit deren Umsetzung in den nächsten Jahren zu rechnen ist. Mit der Aufnahme der Bauarbeiten für eigene S-Bahngleise auf der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Bad Vilbel bzw. Friedberg wurde aber die Vorraussetzung geschaffen, um in absehbarer Zeit Maßnahmen für das S-Bahnzielnetz sowie Taktverdichtungen auf der Main-Weser-Bahn umzusetzen.

Im regionalen Busnetz wurden 3 Expressbuslinien (X27, X39 und X97) eingerichtet. Defizite im Fahrtenangebot bei den lokalen Linien sind größtenteils beseitigt. Nicht umgesetzt wurden dagegen die Einrichtung neuer Haltestellen zur Schließung räumlicher Erschließungslücken.

Bereich	Maßnahme/Handlungsbedarf	Erläuterung
Schienenverkehr	Linie S6 – Zielzustand S-Bahn 2019	Strecke im Bau (Fertigstellung frühstens 2023 bzw. 2028)
	R-Bahn – RE-Netz („Hessen-Express“)	Ausblick für den Zeitraum nach 2019
	Taktangebot Main-Weser-Bahn	erst nach Abschluss des Streckenausbaus S6 (1.BA bis Bad Vilbel) möglich
	Durchbindung der Regionalbahnlinie 16 von Friedberg über Friedrichsdorf hinaus nach Bad Homburg Bahnhof	es ist unklar, wann die im Zusammenhang stehende Maßnahme S-Bahnverlängerung Usingen umgesetzt werden
	Erhöhung der Anzahl an Direktverbindungen auf der Horlofftalbahn nach Frankfurt nach Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen	noch nicht umgesetzt, infrastrukturelle Voraussetzungen müssen geschaffen werden
	Prüfung zu erforderlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf den Wetterauer Regionalbahnstrecken 31 (jetzt 47), 32 (jetzt 48), 34 und 36 (jetzt 46)	noch nicht umgesetzt, es existiert ein Stufenkonzept

Bereich	Maßnahme/Handlungsbedarf		Erläuterung
	Reaktivierung des stillgelegten SPNV-Streckenabschnitts (Friedberg –) Wölfersheim-Södel – Hungen (Horlofftalbahn)		Reaktivierung befindet sich noch in der Planungsphase; neue Verkehrsleistung ist in der bereits erfolgten Neuvergabe optional berücksichtigt.
	Reaktivierung des stillgelegten SPNV-Streckenabschnitts (Gießen –) Lollar – Londorf (Lumdatalbahn)		Reaktivierung befindet sich noch in der Planungsphase; neue Verkehrsleistung ist in der bereits erfolgten Neuvergabe optional berücksichtigt.
Regionaler Busverkehr	**Schnellbuslinien**		
	Bad Homburg – Groß Karben –- Nidderau		Seit 12.Dezember 2016 als X27 zwischen Königstein, Bad Homburg und Klein-Karben realisiert, Verlängerung bis Nidderau im Laufe des Jahres 2018
	Bad Vilbel - Offenbach		Seit 10. Dezember 2017 als X97 umgesetzt
	Alsfeld-Stadtallendorf (alternativ auch nach MR ggf. über Homberg (Ohm))		Umsetzung wird vom RMV aktuell geprüft
	Bad Homburg - Bad Vilbel (-Offenbach)		Umsetzung wird vom RMV aktuell geprüft
	Regionalbuslinien		
	Anpassung regionaler Buslinien		Optimierung durch RMV (s. RNVP)
Lokale Buslinien	**Fahrtenangebot Landkreis Gießen**		
	Allendorf/Lumda: Am Wochenende fehlendes Fahrtenpaar bei Linie 520 (heute 371), kein akuter Handlungsbedarf		nicht umgesetzt
	Biebertal: fehlende Fahrtenpaare nach Vetzberg		nicht umgesetzt
	Buseck: Fehlendes Fahrtenpaar an Sonntagen		teilweise umgesetzt
	Fernwald: Das Angebot direkter Verbindungen zwischen Annerod und Steinbach wird verbessert		in Prüfung
	Grünberg: Unterdeckung des Angebotes für die Stadtteile Reinhardshain, Stangenrod (Mo-Fr -1) und Weitershain (Mo-Fr -1)		umgesetzt
	Hungen: fehlende Andienung des Stadtteils Nonnenroth an den Wochenenden		in Prüfung
	Langgöns: Außer in Espa fehlende Fahrtenpaare an allen Verkehrstagen, fehlende Anbindung von Espa an Sonntagen		teilweise umgesetzt
	Laubach: geringfügige Defizite bei Anbindung von Altenhain, Gonterskirchen und Röthges		nicht umgesetzt
	Lich: An den Sonn- und Feiertagen fehlen Fahrtenpaare in Nieder- und Ober-Bessingen, Birklar, Eberstadt und Muschenheim		teilweise umgesetzt
	Lollar: fehlende Fahrtenpaare am Wochenende auf der Linie 51		umgesetzt
	Pohlheim: An Sonn- und Feiertagen fehlen für die Anbindung von Hausen zwei Fahrtenpaare. Verbesserung Fahrtmöglichkeiten von Dorf-Güll, Grüningen und Holzheim an Wochenenden.		teilweise umgesetzt
	Rabenau: fehlende Fahrtenpaaren bei der Anbindung von vier Ortsteilen am Samstag.		nicht umgesetzt

Bereich	Maßnahme/Handlungsbedarf	Erläuterung
	Staufenberg: Sonntags Defizit von jeweils einem Fahrtenpaar	nicht umgesetzt
	Wettenberg: Fehlende Fahrtenpaare zwischen Wißmar und Krofdorf-Gleiberg	umgesetzt
	Fahrtenangebot Vogelsbergkreis	
	Antrifttal: Ohmes - Ruhlkirchen fehlendes Fahrtenpaar	umgesetzt
	Freiensteinau: Außer bei der Anbindung der OT Holzmühl Unterdeckung von einem Fahrtenpaar montags bis freitags und sonntags, von zwei Fahrtenpaaren samstags	umgesetzt
	Grebenau: Defizite bei der Anbindung der Ortsteile	umgesetzt
Lokale Buslinien	Grebenau: Prüfung von Maßnahmen für die Ortsteile Bieben und Reimenrod	in Prüfung
	Grebenhain: Unterdeckungen von jeweils einem Fahrtenpaar bei der Anbindung der Ortsteile an Grebenhain	teilweise umgesetzt
	Herbstein: fehlendes Fahrtenpaar Orte Altenschlirf, Schlechtenwegen und Steinfurt von montags bis freitags	teilweise umgesetzt
	Homberg (Ohm): Anbindung an Mittelzentrum Alsfeld ist nicht ausreichend	umgesetzt
	Homberg (Ohm): Fehlende Fahrtenpaare bei der Anbindung von Maulbach an Homberg	nicht umgesetzt
	Homberg (Ohm): Verbesserung der Anbindung nach Marburg	umgesetzt
	Lauterbach: Von montags bis freitags ein Fahrtenpaar zu wenig nach Gießen	umgesetzt
	Lauterbach: Zwei Fahrtenpaare zu wenig in den Stadtteil Wernges, samstags und sonntags keine Verbindung	teilweise umgesetzt
	Lautertal: Samstag fehlt eine Fahrtenpaar ins Mittelzentrum Lauterbach	umgesetzt
	Lautertal: Samstags fehlende Fahrtenpaare in die Ortsteile Eichelhain, Eichenrod, Engelrod, Hopfmannsfeld	nicht umgesetzt
	Lautertal: Verbesserungen Mo-Fr auf der Relation Eichelhain – Hörgenau	nicht umgesetzt
	Romrod: Verbindungen von der Kernstadt Romrod nach Alsfeld erreichen am Wochenende nicht die Vorgaben	umgesetzt
	Schlitz: Fehlende Fahrtenpaare ins Mittelzentrum Lauterbach	nicht umgesetzt
	Schlitz: Zwischen den Stadtteilen und der Stadt Schlitz wird das geforderte Verbindungsniveau in vielen Fällen nicht erreicht	nicht umgesetzt
	Schotten: Samstags fehlende Fahrtenpaare nach Gießen	umgesetzt
	Schotten: fehlendes Fahrtenpaar in die Stadtteile Betzenrod und Götzen von montags bis freitags	umgesetzt
	Ulrichstein: Fehlende Fahrtenpaare nach Bobenhausen II, Wohnfeld und Kölzenhain von montags bis freitags. An Samstagen fehlt eine Fahrtmöglichkeit von/nach Rebgeshain	umgesetzt
	Fahrtenangebot Wetteraukreis	
	Altenstadt: montags bis samstags besteht Defizit von 1 Fahrtenpaar auf der Relation Enzheim – Altenstadt	umgesetzt
	Büdingen: mo-fr, 2 fehlende Fahrtenpaare von Aulendiebach und Rohrbach nach Büdingen	teilweise umgesetzt

Bereich	Maßnahme/Handlungsbedarf	Erläuterung
Lokale Buslinien	Büdingen: Schaffung eines adäquaten Angebotes zur Anbindung der Stadtteile am Wochenende	umgesetzt
	Butzbach: Defizite auf den Verbindungen Hoch Weisel – Butzbach und Pohl Göns – Butzbach	nicht umgesetzt
	Echzell: Defizite am Wochenende in die Ortsteile Bingenheim und Bisses	umgesetzt
	Gedern : Verbesserungsbedarf an Wochenenden nach Büdingen und zu den Stadtteilen	umgesetzt
	Kefenrod: Mo-Fr Defizite Fahrtenangebot nach Helfersdorf	teilweise umgesetzt
	Kefenrod: Defizite beim Wochenendangebot in die Stadtteile	umgesetzt
	Münzenberg: Am Wochenende Defizite auf der Relation Gambach - Butzbach	teilweise umgesetzt
	Münzenberg: An Sonn- und Feiertagen kein Angebot auf innerstädtischen Relationen	teilweise umgesetzt
	Niddatal: Verbindungen nach Ilbenstadt und Kaichen nicht in ausreichendem Umfang abgedeckt	Umstiegsbeziehung vorhanden
	Ortenberg: An den Wochenenden besteht Verbesserungsbedarf nach Büdingen und zu den Stadtteilen	umgesetzt
	Reichelsheim: Zwischen Dorn-Assenheim und Reichelsheim fehlen sowohl Montag-Freitag als auch an Samstagen zwei Fahrtenpaare	umgesetzt
	Reichelsheim: Fehlendes Fahrtenpaar an den Wochenenden zwischen Heuchelheim und Reichelsheim	umgesetzt
	Wölfersheim: Fehlende Fahrten zwischen Södel Mittelwiesenweg und Wölfersheim Bahnhof/Rathaus	nicht umgesetzt, da geringe Distanz zwischen den Ortsteilen
	Wöllstadt: Fehlende Fahrtenpaare zwischen Ober-Wöllstadt und Nieder-Wöllstadt an Sonn- und Feiertagen	nicht umgesetzt
Flexible Angebotsformen	**Untersuchung**	
	Untersuchung von Potential für Bedarfsverkehr bei Gemeinden/Regionen von bis zu 200 EW/km²	in Prüfung
	Untersuchung von Potential für Bedarfsverkehr bei Gemeinden/Regionen von bis zu 300 EW/km²	in Prüfung
Ergänzende Angebote	**Einrichtung**	
	Etablierung von Bürgerbussen	durch Förderung der Landesregierung wurden und werden Bürgerbusse nahezu flächendeckend eingeführt
	Mitfahrgelegenheiten/Car-Sharing	in Prüfung mit RMV
	Mobiltätsportale zur Verknüpfung von MIV und ÖV ("Mobilfalt", "Garantiert Mobil")	in Prüfung mit RMV
Infrastruktur	**Bushaltestellen**	
	Einrichtung neuer Haltestellen, zur Beseitigung von Erschließungslücken gemäß Kapitel 6.3 (NVP ZOV 2014) …	
	… im Landkreis Gießen	In Reiskirchen Burkhardsfelden wurde die Haltestelle Vogelhecke neu eingerichtet, sonst keine weiteren Maßnahmen umgesetzt.

Bereich	Maßnahme/Handlungsbedarf		Erläuterung
Infrastruktur	… im Vogelsbergkreis		keine der vorgeschlagenen Maßnahmen wurde umgesetzt; Prüfung ist erfolgt
	… im Wetteraukreis		keine der vorgeschlagenen Maßnahmen wurde umgesetzt; Prüfung ist erfolgt
	Investitionen in Haltestelleninfrastruktur/ barrierefreien Ausbau durch die Kommunen		wird mit Fortschreibung des NVP weiter vorangetrieben
	Haltepunkte Schiene		
	Haltepunkt Pohlheim Garbenteich durch zwei neue Haltepunkte Pohlheim-Garbenteich und Pohlheim-Hausen ersetzen		noch nicht umgesetzt, jedoch Kosten- und Potenzialermittlung durchgeführt
	Modernisierung/barrierefreier Ausbau Bahnstationen/		Modernisierung größerer Bahnstationen in Umsetzung (siehe Anlage A)
	Übernahme von Empfangsgebäuden durch Kommunen		zahlreiche Projekte bereits umgesetzt, flächendeckende Realisierung noch nicht absehbar
Sonstiges	**Fahrgastinformation**		
	Errichtung Anlagen zur Dynamischen Fahrgastinformation an wichtigen Umsteigepunkten		teilweise umgesetzt
	Marketing		
	ÖPNV-Angebote für den regionalen Freizeit- und Touristikmarkt		teilweise umgesetzt
	Zielgruppenspezifische Kundenansprache		teilweise umgesetzt
	Darstellung des ÖPNV als Bestandteil eines inter- und multimodalen Mobilitätsangebotes		teilweise umgesetzt
	Bereitstellung aktueller Informationen für mobile Endgeräte		teilweise umgesetzt
	Weiterentwicklung einer aktiven Social Media-Strategie		teilweise umgesetzt
	Tarifstruktur		
	Umsetzung Tarifstrukturreform im RMV		wird schrittweise durch RMV umgesetzt
	Liniennummern		
	Bezeichnung der lokalen Linien mit Kreiskürzel und zweistelliger Nummer		umgesetzt
Maßnahmen aus dem Vorgängerplan 2009	**gesamtes ZOV-Gebiet**		
	Modernisierung der Infrastruktur an allen Bahnhöfen und Haltepunkten		zahlreiche Projekte bereits umgesetzt, flächendeckende Realisierung noch nicht absehbar
	Einrichtung von Informationsanlagen (z.B. Lautsprechern) an allen Bahnhöfen und Haltepunkten		teilweise umgesetzt, weitere Maßnahmen geplant
	An allen Bahnhöfen und Haltepunkten ist eine einheitliche Bahnsteighöhe, die einen höhengleichen Einstieg in moderne Nahverkehrsfahrzeuge ermöglicht, zu realisieren		teilweise umgesetzt, weitere Maßnahmen geplant
	Einrichtung P+R-Parkplätze an einigen Bahnhöfen		teilweise umgesetzt, weitere kommunale Maßnahmen geplant
	Einrichtung überdachter Fahrrad-Abstellanlagen an sämtlichen Bahnhaltepunkten		größtenteils umgesetzt, weitere Maßnahmen

Bereich	Maßnahme/Handlungsbedarf		Erläuterung
Maßnahmen aus dem Vorgängerplan 2009			geplant
	Prüfung, ob das Angebot in Schwachlastzeiten (abends, nachts, an Wochenenden und Feiertagen) bedarfsgerecht verbessert werden kann		teilweise umgesetzt, weitere Maßnahmen geplant
	Sukzessive Umstellung des Fahrzeugparks auf Niederflurfahrzeuge		umgesetzt[34]
	Barrierefreie Ausstattung der Haltestelleninfrastruktur		wird mit Fortschreibung des NVP weiter vorangetrieben
	Landkreis Gießen		
	Zusammenlegung der Stadt- und Regionalbuslinien am Bahnhof Gießen		umgesetzt
	Neubau Haltepunkt Hausen und Verlegung Haltepunkt Garbenteich		noch nicht umgesetzt, jedoch Kosten- und Potenzialermittlung durchgeführt
	Vogelsbergkreis		
	Modernisierung der Haltepunkte und der Infrastruktur auf der Vogelsbergbahn (RMV-Linie 35 (heute 45))		Machbarkeitsstudie wird durchgeführt
	Verbesserung Zuführung zum Vulkan-Express durch die Vogelsbergbahn am Wochenende (insbesondere an Sonn- und Feiertagen setzen die Züge erst relativ spät ein)		umgesetzt
	Grundkonzeption: Kreisweite Anbindung jeder Gemeinde durch Hauptlinien im Zwei- Stunden-Takt an die Mittelzentren und die RE-Halte		teilweise umgesetzt, wird durch neues Anforderungsprofil weiter vorangetrieben
	Neukonzeption Flexible Bedienungsformen		teilweise umgesetzt, weitere Maßnahmen geplant
	Aufwertung der Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale von Haltestellen, barrierefreier Ausbau		wird mit Fortschreibung des NVP weiter vorangetrieben
	Schaffung Anschlussmöglichkeiten an die Linie MKK-95 über die ALT-Linie VB-50		nicht umgesetzt
	Schaffung Anschlussmöglichkeiten an die Linie MKK-72		nicht umgesetzt
	Wetteraukreis		
	Modernisierung aller Haltepunkte entlang der Horlofftalbahn (RMV-Linien 31/32 (heute 47/48))		umgesetzt, außer Bahnhöfe Beienheim und Melbach
	Modernisierung Lahn-Kinzig-Bahn (RMV-Linie 36 (heute 46))		nicht umgesetzt, es existiert ein Stufenkonzept
	Ausbau der S-Bahn-Linie S6 zwischen Friedberg, Bad Vilbel und Frankfurt am Main West sowie Umbau des Bahnhofs Bad Vilbel und des Haltepunktes Bad Vilbel Süd. Außerdem sind alle Bahnsteiganlagen der Bahnhöfe und Haltepunkte entlang der Strecke barrierefrei umzubauen oder anzupassen		Strecke im Bau (1.BA) bzw. in Planung (2.BA)
	Durchführung intensiver Modernisierungsmaßnahmen auf den Nebenstrecken im Wetteraukreis		es existiert ein Stufenkonzept
	Weiterführende Maßnahmen zur Busbeschleunigung		teilweise umgesetzt, weitere Maßnahmen geplant

[34] Für das Linienbündel Alsfeld Süd ist eine Umstellung auf barrierefreie Fahrzeuge im Dezember 2022 geplant.

Bereich	Maßnahme/Handlungsbedarf	Erläuterung
	Bahnhofsumgestaltungen: Modernisierung, Verbesserung der Bahnhofsumfelder (z.B. Bahnhof Friedberg)	teilweise umgesetzt, weitere Maßnahmen geplant
	Umgestaltung von Haltestellen zu fahrgastfreundlichen und barrierefreien Ein- und Aussteigestellen	wird mit Fortschreibung des NVP weiter vorangetrieben

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

4 ANFORDERUNGSPROFIL

Das Anforderungsprofil nimmt im Rahmen eines Nahverkehrsplans eine bedeutende Stellung ein. In ihm legt die politische Ebene des Aufgabenträgers die gewünschte ÖPNV-Struktur als Soll-Zustand nach Art und Umfang fest.

Diese Festlegung basiert auf den Ergebnissen der Arbeitsschritte Bestandsaufnahme und Mängelanalyse. Sie erfolgt über die Definition von Mindeststandards (Mindestanforderungen).

Die Standards dienen dabei zum einen als Basis für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrssystems bzw. den Soll/Ist-Vergleich der wichtigsten Merkmale, zum anderen finden sie Verwendung als Grundlage für die Entwicklung der Angebotskonzeption, d.h. für die Ableitung von Maßnahmen.

In Bezug auf die Bewertung des vorhandenen Systems stellt sich die Frage, inwieweit die in der Analyse festgestellten qualitativen und quantitativen Abweichungen vom definierten Standard auch einen Handlungsbedarf begründen.
Ob sich aus festgestellten Mängeln ein konkreter Handlungsbedarf ableiten lässt, muss aufgrund konkreter Rahmenbedingungen und Prioritäten, auch unter Berücksichtigung finanzieller und wirtschaftlicher Aspekte, im Einzelfall entschieden werden.

4.1.1 Grundlegende Anforderungen

Bei der Festlegung von Anforderungen an die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV steht der Aufgabenträger grundsätzlich in einem Spannungsfeld zwischen dem Ziel der Vorhaltung eines ÖPNV zur reinen Grundversorgung und der Ausgestaltung des ÖPNV als konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV).
Für den Aufgabenträger besteht in dieser Frage jedoch keineswegs Entscheidungsfreiheit im Sinne einer Handlungsalternative, sondern es gilt in Abhängigkeit der vorherrschenden Rahmenbedingungen, insbesondere unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel, jeweils ein Optimum zu finden.

4.1.2 Gesetzliche Anforderungen

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

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

- Eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind als wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben.

- Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden. Die Umweltverträglichkeit ist als besondere Stärke weiterzuentwickeln, der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen.

4.1.3 Barrierefreiheit

Um möglichst allen Menschen eine eigenständige, selbstbestimmte, unabhängige und sichere Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten, ist auf eine vollständig barrierefreie und aufeinander abgestimmte Gestaltung von Haltestellen, Fahrzeugen und Fahrgastinformation zu achten.
Der Begriff „Barrierefreiheit“ bezieht sich dabei nicht nur auf die Nutzergruppe der Gehbehinderten und Rollstuhlfahrer. In der konsequenten Umsetzung des § 4 BGG umfasst die Forderung nach „Barrierefreiheit im ÖPNV“ grundsätzlich alle Nutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität, darunter Hochbetagte, Gehörlose, Seh- und Greifbehinderte sowie Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen[35]. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Alterung der Gesellschaft, der damit einhergehenden steigenden Anzahl Hochbetagter und für Menschen mit funktionalen Einschränkungen ist die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Systems von zunehmender Bedeutung im Kontext eines gesellschaftlichen Konsenses.

[35] vgl. BMVBS 2008, S. 5

Der Gesetzgeber schreibt in § 8 PBefG vor, dass der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Auf die Notwendigkeit, sämtliche Verkehrsmittel des ÖPNV barrierefrei zu gestalten, weist entsprechend auch das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) in § 8 Abs. 5 hin:

„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten."

Die entsprechenden Paragraphen aus dem Hessischen Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen lauten sinngemäß (vgl. § 10 Abs. 4 HessBGG).

§ 3 Abs. 1 des Hessischen Behinderungsgleichstellungsgesetz (HessBGG) beschreibt welche Bedingungen erfüllt sein müssen, um von Barrierefreiheit sprechen zu können:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind und über die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit verständlich informiert wird.."

Das Personenbeförderungsgesetz bezieht hinsichtlich der Barrierefreiheit neben Menschen mit Behinderungen alle Fahrgäste ein, die in irgendeiner Weise mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne sind. Dies kann somit auch auf Fahrgäste mit Kinderwagen oder viel Gepäck zutreffen. An den Aufgabenträger, der den Nahverkehrsplan aufstellt und beschließt, wird daher explizit der Auftrag formuliert, Aussagen zur zeitlichen Umsetzung erforderlicher Maßnahmen zur Herstellung barrierefreier Verkehrsmittel zu treffen.
Zur Barrierefreiheit bezieht das Hessische ÖPNV-Gesetz als landesrechtliche Vorschrift ebenfalls Stellung (§ 4 Abs. 6 HÖPNVG):

„Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen sollen so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen."

4.2 Anforderungen an das Liniennetz und den Fahrplan

4.2.1 Liniennetz und Verkehrsmitteleinsatz

Bei der Gestaltung des Liniennetzes ist darauf zu achten, dass die Struktur des ÖPNV-Angebotes für den Fahrgast möglichst leicht nachvollziehbar ist. Das Liniennetz soll übersichtlich sein und sich auf eine überschaubare Zahl von Linien konzentrieren. Die Linien sollten dabei über die gesamte Betriebszeit einen möglichst einheitlichen Verlauf besitzen.

Zur Minimierung der Fahrzeiten sollen die Linien eine möglichst direkte Linienführung besitzen. Diese Forderung steht in vielen Fällen in Konflikt zu den Anforderungen an die Erschließungsqualität, da sich eine lückenlose Erschließung der Siedlungsflächen ohne ein Abweichen von der direkten Linienführung in vielen Fällen nicht realisieren lässt.

Im Konfliktfall muss, nicht zuletzt unter Beachtung der Hauptfunktion der jeweiligen Linie, eine Abwägung zwischen diesen beiden Zielvorgaben getroffen werden. Dabei sollte der hohen Bedeutung der Fahrzeiten für die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes in gebührendem Maße Rechnung getragen werden.

In Bezug auf den Verkehrsmitteleinsatz ist das Ziel des Auf- und Ausbaus eines differenzierten ÖPNV-Erschließungssystems mit sich ergänzenden und aufeinander hierarchisch abzustimmenden Bedienungsformen zu verfolgen.
Hierbei sollen folgende Grundsätze, die so auch aus den Zielvorgaben der Landes- und Regionalplanung[36] hervorgehen, berücksichtigt werden:

- Ein abgestuftes System von Verbindungsachsen soll der groß- und kleinräumigen Erschließung dienen. Die innerregionale Verkehrserschließung orientiert sich am System der Zentralen Orte und Verbindungsachsen. Die Anbindung des jeweiligen Umlandes, besonders der strukturschwachen Gebiete, ist zu gewährleisten
- Die regionalen Schienenstrecken sollen als Rückgrat des ÖPNV zu einem leistungsfähigen Netz unter Anwendung zeitgemäßer Technologien und optimierter Betriebsweisen ausgebaut werden
- Zur optimalen Erschließung der Fläche und der leistungsfähigen Bedienung auf den Regionalachsen ist eine zweckmäßige funktionale Aufgabenteilung zwischen lokalen und regionalen Netzen zu entwickeln. Das Regionalnetz ist insbesondere aus den Eisenbahnstrecken zu bilden und dort, wo das Eisenbahnnetz Lücken aufweist, durch regionale Buslinien zu ergänzen
- Der SPNV ist grundsätzlich durch entsprechende Ausrichtung der ÖPNV-Buslinien zu stützen. Das Busliniennetz ist auf Haltepunkte des Bahnnetzes als Zubringer zum Regional- und Fernverkehr auszurichten
- In den von der Schiene nicht oder nur teilweise erschlossenen Räumen ist der ÖPNV durch eine optimierte Ausgestaltung der Busnetze sowie durch deren Integration in Nahverkehrskonzepte für Schiene und Straße, einschließlich abgestimmter Linien, Fahrpläne, bedarfsorientierter Beförderungskapazitäten und Tarife, weiter zu entwickeln

[36] z.B. Landesentwicklungsplan Hessen 2000, Kap. 7.2; Regionalplan Mittelhessen 2010, Kap. 7

4.2.2 Abgrenzung von Verkehrsgebieten

Um im Anforderungsprofil der räumlichen Heterogenität bezüglich Siedlungs- und Bevölkerungsdichte Rechnung zu tragen, werden die Gemeinden in Kategorien eingestuft. Diese Kategorien bilden eine wichtige Grundlage für ein teilräumlich spezifiziertes Anforderungsprofil.

Basierend auf der Bestandsaufnahme erfolgt eine Definition auf Ortsteilebene vergleichbarer Kategorien, zu denen sich Aussagen zur geforderten ÖPNV-Qualität machen lassen.
Dabei werden die Unterschiede zwischen städtisch verdichteten Teilräumen und dem ländlichen Raum berücksichtigt.

Das Untersuchungsgebiet ist grundsätzlich in drei Kategorien aufgeteilt. Die Einstufung orientiert sich an der strukturräumlichen Gliederung der Regionalpläne Mittel- und Südhessen (siehe Kapitel 2.2.3). So werden Kommunen des ländlichen Raums eher der Verkehrsgebiets-Kategorie 3 und Kommunen des Verdichtungsraums eher der Verkehrsgebietskategorie 1 zugeordnet.

In einem zweiten Schritt wurde eine feingliedrigere, ortsteilscharfe Einstufung vorgenommen, um unterschiedlichen Gegebenheiten innerhalb einer Kommune gerecht zu werden. Als Maßstab für eine differenzierte Einstufung einzelner Ortsteile einer Kommune wurde die Einwohnerzahl herangezogen, da diese näherungsweise als Maß für das Potential des ÖPNV angesehen werden kann.

Für die Einstufung wurden folgende drei Regeln aufgestellt:

- Stadt- und Ortsteile, die zu insgesamt der Kategorie 2 zugeordneten Kommunen gehören, können dann in Kategorie 3 „heruntergestuft“ werden, wenn sie weniger als 1.000 Einwohner haben
- Kernorte (Verwaltungssitz), die zu insgesamt der Kategorie 3 zugeordneten Kommunen gehören können dann in Kategorie 2 „hochgestuft“ werden, wenn sie mehr als 3.000 Einwohner haben
- Die Grenze für die Zuordnung von Stadtteilen zur Kategorie 1 wurde bei 9.000 Einwohnern gezogen

In nachfolgender Abbildung ist eine Gesamtübersicht der Einteilung des Untersuchungsgebiets in die drei Verkehrsgebietskategorien dargestellt. Eine detailliertere Übersicht für die Einstufung der einzelnen Ortsteile ist in Anhang 6 zu sehen.

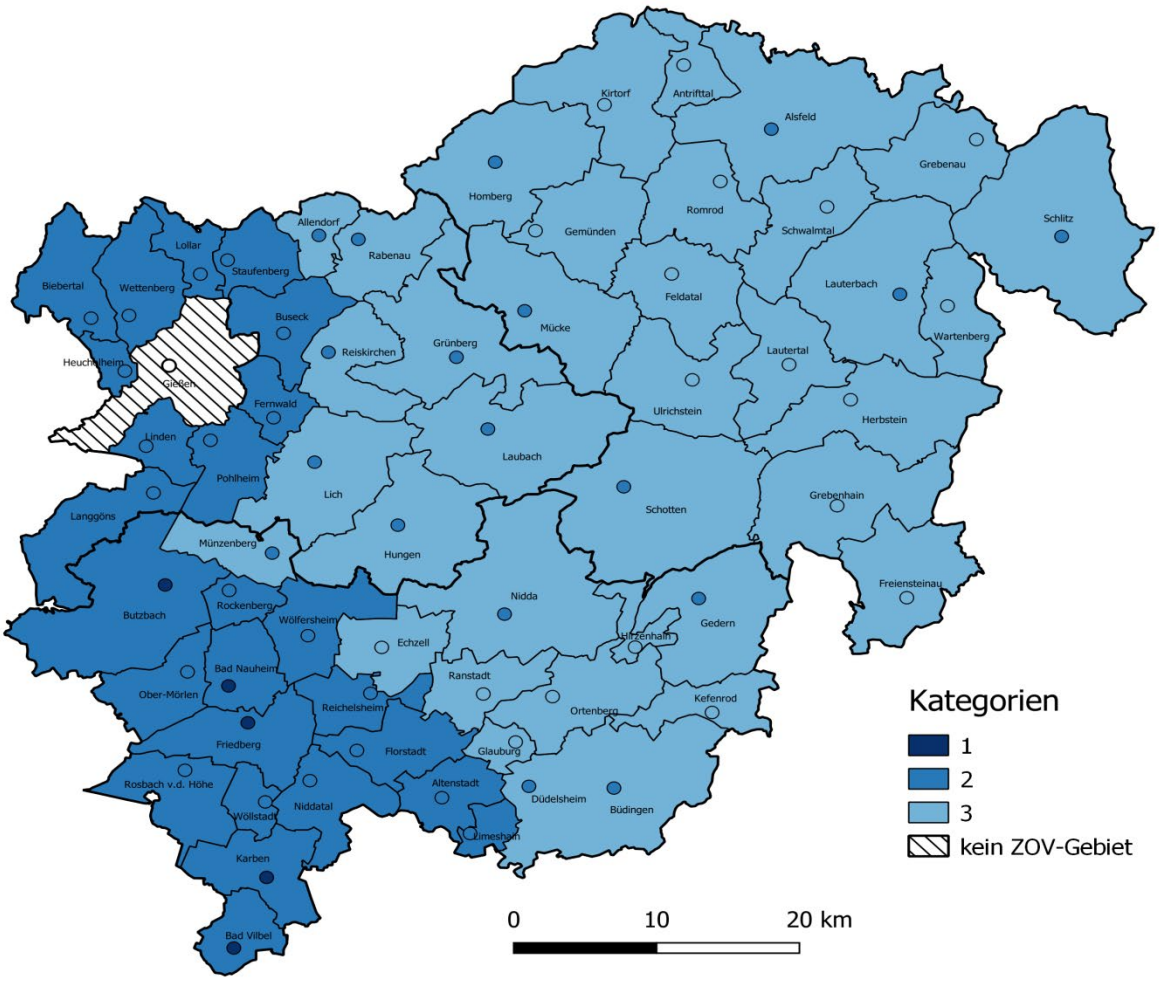


Abbildung 4-1: Aufteilung der Gemeinden und ihrer Hauptorte in Verkehrsgebiets-Kategorien

4.2.3 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Mit dem Merkmal Erschließungsqualität wird die Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit der Haltestellen des ÖPNV-Netzes von / zu den Quellen und Zielen beschrieben.

Das Kriterium für die Erschließungsqualität ist der jeweils einer Haltestelle zugeordnete Einzugsbereich. Er wird im Allgemeinen als Kreis um die Haltestelle dargestellt[37]. Die innerhalb der Kreisfläche liegenden Siedlungsflächen gelten dabei als erschlossen.

Die Anforderungen an die Erschließungsqualität bauen auf den Ergebnissen der Mängelanalyse auf.
Aufgrund der unterschiedlich hohen Erschließungswirkung der Verkehrsmittel wurden bei der Analyse für die Zugangsstellen zur Schiene größere Einzugsradien zugrunde gelegt als für die Zugangsstellen zum Busverkehr.

Im Rahmen der Mängelanalyse wurden als Einzugsradien - in Anlehnung an die Empfehlun-

[37] HLSV (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen

gen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)[38] – Radien von 600 Meter um die Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV sowie 400 Meter um die Haltestellen des BPNV verwendet.
Die Ergebnisse der Analyse zeigen, dass die Werte für die Einzugsradien gut bemessen und zur Ermittlung der Erschließungsqualität geeignet sind.

Als Basis für die Festlegung von Anforderungen an die Erschließungsqualität sollen daher analog zur Mängelanalyse für die Einzugsbereiche Radien von

- 600 Meter um Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV und
- 400 Meter um Haltestellen des BPNV

Verwendung finden.

Als Grundsatz ist dabei die flächendeckende Erschließung aller Orts- und Stadtteile mit mehr als 200 Einwohnern anzustreben.

Im Hinblick auf die Erschließungsqualität ist zu fordern, dass die künftige Siedlungstätigkeit der Kommunen entlang schon bestehender Verkehrsachsen erfolgt, um vorhandene ÖPNV-Angebote zu sichern und zu stärken[39]. Eine Ausweisung neuer Siedlungs- und Gewerbeflächen abseits des bestehenden Netzes schafft demgegenüber weitere Zielkonflikte zwischen dem Erschließungs- und dem Wirtschaftlichkeitsgebot.

[38] VDV-Schriften 4 (6/2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV
[39] vgl. § 13 Hess. ÖPNV-Gesetz

4.2.4 Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität

Gemäß § 4 Abs.1 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes[40] ist „eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten."
Der Aufgabenträger wird dadurch verpflichtet, die Bereitstellung eines Grundangebotes an Mobilität in seinem Zuständigkeitsbereich zu gewährleisten.
Die Sicherung der Daseinsvorsorge wird damit zu einer zentralen Aufgabe der Nahverkehrsplanung. Ein Nahverkehrsplan muss diesen Umstand in ausreichendem Maße berücksichtigen.

Durch die Definition des Grundangebotes für das ZOV-Verbandsgebiet im Rahmen der Angebotskonzeption soll das Ziel einer Sicherstellung der Daseinsvorsorge fest im Nahverkehrsplan verankert werden.

Das Grundangebot soll dabei mittels Vorgaben für die Bedienungshäufigkeiten (in Fahrtenpaaren pro Verkehrstag), die Bedienungszeiträume sowie den „Grundtakt" definiert werden. Unter „Grundtakt" ist dabei ein sich an einer Taktstruktur orientierendes Fahrtenangebot zu verstehen, das jedoch Abweichungen vom starren Taktgefüge aufweisen kann.
Ob das Grundangebot an Fahrten dabei als „klassischer" Linienverkehr mit Bussen oder als flexibler Verkehr (z.B. als AST[41] oder ALT[42]) angeboten wird, kann in Abhängigkeit von Nachfrage und Wirtschaftlichkeit festgelegt werden.
Die Vorgaben sind im Sinne einer Mindestbedienung zu verstehen, durch die lediglich die Untergrenze des vorzuhaltenden Angebotes festgelegt wird. Sie werden primär dazu benötigt, etwaige Angebotslücken aufzudecken.

Um den örtlichen Gegebenheiten ausreichend zu entsprechen, werden die Vorgaben anhand von drei Kategorien für Verkehrsgebiete differenziert.
Dabei werden die Vorgaben zur Fahrtenhäufigkeit für die einzelnen Kategorien zur Orientierung durch Angaben zum Grundtakt sowie zu den Bedienungszeiträumen ergänzt.

Das Grundangebot, insbesondere die Bedienungszeiten, ist in den folgenden Darstellungen auf die flächenhafte Versorgung in den Landkreisen ausgerichtet. Im städtisch verdichteten Raum sind z.T. Taktverdichtungen (Hauptverkehrszeit) und ausgeweitete Bedienungszeiträume vorzusehen.

[40] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Mai 2018 (GVBl. S. 182)
[41] Anruf-Sammel-Taxi
[42] Anruf-Linien-Taxi

4.2.4.1 Grundangebot Montag bis Freitag

Die Vorgaben für den Verkehr an den Wochentagen Montag bis Freitag gehen aus nachfolgender Tabelle hervor.
Bei einem Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge handelt es sich um Verkehrsleistungen, die während des gesamten Jahres, also auch während der Schulferien vorgehalten werden müssen. Verkehre, welche darüber hinaus für die Schülerbeförderung benötigt werden, sind zusätzlich einzurichten.

Grundangebot Montag bis Freitag

Kategorie	Grundtakt	von - bis	Fahrtenpaare
1	1/2 h-Takt	5:30 - 21:30 Uhr	**34**
2	1 h-Takt	6:00 - 21:00 Uhr	**18**
3	2 h-Takt	6:00 - 20:00 Uhr	**10**

Zum Vergleich: Die bisherige Fahrtenanzahl des Grundangebotes betrug 32 / 16 / 8.

4.2.4.2 Grundangebot an Samstagen

Für die Bedienung an Samstagen ist folgendes Grundangebot vorzusehen:

Grundangebot Samstag

Kategorie	Grundtakt	von - bis	Fahrtenpaare
1	1/2 h-Takt	6:00 - 20:00 Uhr	**20**
2	1 h-Takt	6:00 - 20:00 Uhr	**15**
3	2 h-Takt	6:00 - 20:00 Uhr	**8**

Zum Vergleich: Die bisherige Fahrtenanzahl des Grundangebotes betrug 18 / 10 / 6.

4.2.4.3 Grundangebot an Sonn- und Feiertagen

Für den Verkehr an Sonn- und Feiertagen wurden aufgrund der geringeren Nachfrage keine Mindestwerte für den Grundtakt und die Bedienungszeiträume festgelegt. Hier werden die Verkehre bedarfsgerecht eingerichtet.

Grundangebot Sonn- und Feiertage

Kategorie	Grundtakt	von - bis	Fahrtenpaare
1	nach Bedarf	nach Bedarf	**10**
2	nach Bedarf	nach Bedarf	**8**
3	nach Bedarf	nach Bedarf	**6**

Zum Vergleich: Die bisherige Fahrtenanzahl des Grundangebotes betrug 8 / 6 / 4.

4.2.5 Anforderungen zu landkreisübergreifenen Verkehren

Wie in Kapitel 4.2.1 ausgeführt sind regionale Verbindungen in erster Linie durch den Eisenbahnverkehr abzudecken. Dort wo das Eisenbahnnetz Lücken aufweist, sind regionale Buslinien vorzusehen. In dünner besiedelten Gebieten mit wenigen Eisenbahnstrecken, wie dem Vogelsberg, gibt es dementsprechend nur wenige regionalen Achsen (vgl. Regionaler Nahverkehrsplan 2014, S.70). Dadurch kann es insbesondere im direkten Übergangsbereich zwischen zwei Landkreisen bzw. zwei Aufgabenträgern zu Defiziten in der Verbindungsqualität kommen. Ein Beispiel dafür sind fehlende durchgängige Verbindungen vom östlichen Vogelsberg in das Oberzentrum Fulda oder ins mittlere Kinzigtal. Gerade auf kurzen Strecken zwischen zwei Landkreisen wird die Fahrzeit durch Umsteigezeiten bzw. nicht aufeinander abgestimmte Fahrpläne so verlängert, dass der ÖPNV auf diesen Relationen unattraktiv ist. Um hier Verbesserungen zu erreichen muss die Planung in Kooperation mit den benachbarten Aufgabenträgern landkreisübergreifend erfolgen.
Folgende Möglichkeiten ergeben sich um die Verbindungsqualität zwischen den Landkreisen zuverbessern:

- Ergänzung des regionalen Busnetzes für langlaufende Linien bzw. Linien zum nächsten großen Bahnknotenpunkt im benachbarten Landkreis
- Durchbindung von lokalen Linien zu einer Gemeinschaftslinie und anteilige Finanzierung durch beteiligte Aufgabenträger
- Verlängerung von lokalen Linien in den Nachbarkreis und anteilige Kostenbeteiligung benachbarter Aufgabenträger
- Anruf-Sammeltaxi-Verbindungen zum nächsten Umsteigeknoten im Nachbarkreis mit zeitlicher Abstimmung auf das dortige Fahrtenangebot

Alternativ besteht die Möglichkeit Buslinien auf eigene Kosten zum Oberzentrum im Nachbarkreis zu führen, die Haltestellen im Nachbarkreis nur zum Aussteigen bzw. in der Gegenrichtung nur zum Einsteigen anfahren. Da diese Möglichkeit aber dem Verbundgedanken widerspricht und auch tarifliche Unklarheiten bezüglich der Einnahmeaufteilung bringt, kann diese Lösung nur als Notbehelf gesehen werden und ist möglichst zu vermeiden.

4.3 Anforderungen von bestimmten Nutzergruppen

4.3.1 Schülerinnen und Schüler

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

Gemäß § 161 Abs. 4 HSchG entscheiden die Träger der Schülerbeförderung unter Berücksichtigung zumutbarer Bedingungen, der Interessen des Gesamtverkehrs und des Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit über die Beförderungsart.
Für die Definition von Standards für den Schülerverkehr muss insbesondere der im Gesetz benannte Begriff der „zumutbaren Bedingungen“ weiter präzisiert werden.

Dabei kann im Rahmen des Nahverkehrsplans lediglich ein grobes Raster vorgegeben werden. Dieses Raster dient dabei nur der Orientierung. Durch die Definition von Standards für die Schülerbeförderung entfällt die Notwendigkeit, den tatsächlich bestehenden Beförderungsbedarf im konkreten Einzelfall zu prüfen, keineswegs. Es ist nach wie vor stets eine Einzelfallprüfung vorzunehmen.

Mit den Festlegungen zur Schülerbeförderung soll der Rahmen für die Gestaltung dieser Verkehre abgesteckt werden.

Es werden Vorgaben für folgende Aspekte der Schülerbeförderung beschrieben:

- Angebotsraster
- Direktes Fahrtenangebot / Umsteigeverbindungen
- Generelle Forderungen

4.3.1.1 Angebotsraster

Durch das Angebotsraster wird der Standard der An- und Abfahrten festgelegt. Dabei beziehen sich die Zahlen auf den jeweiligen Schulstandort und nicht auf einzelne Schulen.

Schülerbeförderung (ZOV)	
Anzahl der An- und Abfahrten	5

4.3.1.2 Direktes Fahrtenangebot / Umsteigeverbindungen

Eine für den Schülerverkehr relevante Verbindung muss grundsätzlich nicht als Direktfahrt angeboten werden, d.h. auch eine Umsteigeverbindung ist als ausreichend anzusehen.
Dies gilt nicht für Grundschulen, für die direkte Fahrtenangebote im ÖPNV zwischen Wohnort und Schulstandort für deren Schulbezirke vorzuhalten sind.
Änderungen der derzeitigen ÖPNV-Bedienbereiche von Schulen bedürfen der Festlegung seitens des Schulträgers, der den Aufgabenträger hierüber informiert. Die Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Verbindungen für die Schülerbeförderung über das in den Schulentwicklungsplänen ausgewiesene Einzugsgebiet einer Schule hinaus („freie Schulwahl“) erfolgt nur, sofern der Schulträger ausdrücklich zustimmt bzw. dies beim Aufgabenträger beantragt.

4.3.1.3 Zumutbare Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsschluss

Die Klärung der Frage, welche Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsschluss akzeptabel sind, ist insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeiten einer Integration des Schülerverkehrs in den (vertakteten) Linienverkehr von maßgeblicher Bedeutung.
Die maximalen Wartezeiten werden in enger Abstimmung zwischen Schulträger und Aufgabenträger unter Einbeziehung der betroffenen Schulen in jedem Einzelfall festgelegt.
Es wird grundsätzlich angestrebt, die Wartezeiten für die Schülerinnen und Schüler so kurz wie möglich zu gestalten. Grundschüler sind bei der Beförderung nach Schulschluss zu bevorzugen.

4.3.1.4 Generelle Forderungen

Vor dem Hintergrund der sich wandelnden strukturellen Rahmenbedingungen (sinkende Schülerzahlen, rückläufige Einnahmen, stagnierende Ausgleichszahlungen, wachsender Beförderungsbedarf durch Ganztags- und Betreuungsangebote, Schließung von Schulstandorten, etc.) sind folgende generelle Forderungen zu beachten:

- Die Schulen müssen grundsätzlich bereit sein, gemeinsam mit dem ÖPNV-Aufgabenträger und dem Schulträger die Schulzeiten an die Fahrplanzeiten anzupassen. Geplante Schulzeitänderungen müssen mindestens neun Monate vor der geplanten Umsetzung dem Schulträger und dem ÖPNV-Aufgabenträger bekannt gegeben werden. Eine sichere, zuverlässige und soweit als möglich bequeme Beförderung zwischen Schulstandort und Wohnort ist das Ziel aller Beteiligten
- Durch unterschiedliche, an die Fahrpläne angepasste Schulzeiten an einem Schulstandort können die vorhandenen Kapazitäten (Busse) optimal eingesetzt werden. Durch die Entzerrung der Schulzeiten wird nicht nur ein wirtschaftlicherer Fahrzeugeinsatz, sondern auch eine angenehmere Beförderungssituation für die Schülerinnen und Schüler erreicht (weniger Schüler pro Bus, d.h. es stehen mehr Sitzplätze zur Verfügung). Von den Schulen wird erwartet, dass sie im Interesse einer sicheren und wirtschaftlichen Schülerbeförderung im Linienverkehr Konzepten, welche eine Schulzeitstaffelung beinhalten, aufgeschlossen gegenüberstehen
- Die Festlegung von Unterrichtszeiten erfolgt durch die Schulgremien. Bei der Festlegung der Schulanfangs- und Endzeiten sollte auch dem Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit bei der Schülerbeförderung Rechnung getragen werden

4.3.2 Seniorinnen und Senioren

Bisher orientierte sich das Fahrplanangebot des ÖPNV überwiegend an den Bedürfnissen des Schülerverkehrs sowie an den Berufspendlern. Mit dem demographischen Wandel kommt es zu einem Anstieg des Altersdurchschnitts der Bevölkerung. Mit dem höheren Anteil älteren Menschen, die nicht mehr erwerbstätig sind, ändern sich die Mobilitätsbedürfnisse. Im Gegensatz zu früheren Generationen ist der Anteil der Senioren, die einen Führerschein und einen Pkw besitzen, heute hoch. Mit zunehmendem Alter können aber körperliche Einschränkungen und eine verlangsamtes Reaktionsvermögen das Führen eines Pkw erschweren oder gar unmöglich machen. Auch die finanzielle Situation, z.B. beim Tod eines Ehepartners, kann die Haltung eines Pkws unmöglich machen. Mit dem barrierefreien Ausbau (siehe Kapitel 4.1.1) kann der ÖPNV zudem eine bequemere Alternative als das Auto sein, da bei körperlichen Einschränkungen direkt mit Gehstock, Einkaufstrolley, Rollator oder Rollstuhl eingestiegen werden kann, ohne diesen erst ins Auto zu hieven.

Um die Bedürfnisse von Seniorinnen und Senioren - aber auch der übrigen nichterwerbstätigen bzw. teilerwerbstätigen Bevölkerung - zu erfüllen, ist daher auch aus diesem Grunde ein ganztägiges Grundangebot zu gewährleisten. Je nach Fahrgastaufkommen kann dieses Angebot auch durch bedarfsweise verkehrende AST- oder ALT-Verkehre gedeckt werden. Dies bedingt, dass auch bei flexiblen ÖPNV-Angeboten vermehrt barrierefreie Fahrzeuge zum Einsatz kommen müssen.

4.3.3 FREIZEITVERKEHR

Mit rund 43% ist der Anteil des Freizeitsverkehrs in Deutschland deutlich höher als der Anteil des Berufs- und Ausbildungsverkehrs (22%)[43]. Das ÖPNV-Angebot sollte daher nicht nur auf den Berufs- und Schülerverkehr ausgerichtet sein, sondern auch Bedürfnisse von Menschen, die in ihrer Freizeit unterwegs sind, abdecken. Dies gilt insbesondere auch in den Abendstunden und an den Wochenenden.

Bei entsprechenden Fahrt- und Tarifangeboten kann der ÖPNV auch für Menschen, die sonst überwiegend mit dem Pkw unterwegs sind, Vorteile bieten. Die Parkplatzsuche entfällt, bei Veranstaltungen muss nicht auf die Promillegrenze geachtet werden und Wanderungen/Radtouren können ohne Weg zum Parkplatz zurück geplant werden.

In bestimmten Bereichen des Freizeitverkehrs treten besondere Anforderungen an die Fahrzeuge auf. So besteht in touristisch attraktiven Gebieten an Wochenenden eine erhöhte Nachfrage nach Fahrradmitnahme. Ein Beispiel wie dieser Nachfrage erfüllt werden kann sind sechs Buslinien im Freizeitverkehr, die als „Vogelsberger Vulkan-Express“ vermarktet werden. Sie verkehren Samstag, Sonntag und an Feiertagen von Mai bis Oktober und führen einen Fahrradanhänger mit. Um auch Gruppen die Sicherheit zu geben, mit ihren Fahrrädern mitzukommmen, ist für diese eine Voranmeldung erforderlich.

[43] BMVI: Verkehr in Zahlen 2018/2019, S.225

4.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

Steigende Qualität und Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV führen i.d.R. zu höheren Fahrgastzahlen und steigenden Einnahmen.
Für die Angebotsqualität der eingesetzten Fahrzeuge ist deshalb die Ausstattung von herausragender Bedeutung, ohne die Wirtschaftlichkeit aus dem Blick zu verlieren.[44]

4.4.1 Mindeststandards für Busse

Um gleichbleibende Standards für die Fahrgäste auf allen Linien und bei allen Fahrten zu gewährleisten, gelten für alle im Geltungsbereich des Nahverkehrsplans eingesetzten Busse Mindeststandards. Diese müssen auch dann eingehalten werden, wenn aufgrund eines Fahrzeugausfalls ein Ersatzfahrzeug zum Einsatz kommt. Der Einsatz von Reisebussen im Linienverkehr ist unzulässig.

Grundsätzlich sind alle Busfahrten mit Fahrzeugen der Kategorie „Regelfahrzeuge“ durchzuführen. Ersatzfahrzeuge dürfen nur im Ausnahmefall und nur vorübergehend bei Störungen oder Fahrzeugausfällen eingesetzt werden. Sie dürfen nicht länger eingesetzt werden, als die Ursache und Auswirkung der Störung bzw. die Instandsetzung oder Neubeschaffung der fahrplanmäßig einzusetzenden Fahrzeuge dies erforderlich macht.

Über eine Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN wird im Rahmen anstehender Neuvergaben entschieden.

Die nachfolgende Tabelle dokumentiert die erforderlichen Mindestanforderungen:

Merkmal	Fahrzeugkategorie	Festlegung
Fahrzeugalter	Regel-Solofahrzeuge	Maximales Alter: **10,0 Jahre**
	Gelenkbusse und Ersatzfahrzeuge	Maximales Alter: **14,0 Jahre**
	Busanhänger	Maximales Alter: **16,0 Jahre**
Fahrzeugtyp	alle Fahrzeuge	**Standard-Niederflur-Linienbus** mit Absenkvorrichtung (Kneeling)
Ein- und Ausstieg	alle Fahrzeuge	Fest eingebaute **Rampe** an Tür 2
Betriebliche Kommunikation	alle Fahrzeuge	**Kommunikationsmöglichkeit** zwischen Fahrzeugführer und einer Betriebsleitstelle (eine Freisprecheinrichtung ist vorzuhalten)
Sicherheit	alle Fahrzeuge	**Anfahrsperre** (Türsicherung)
		Anti-Blockier-System (ABS)
		Anti-Schlupf-Regelung (ASR)

[44] Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse

Sitzplätze/ Sondernutzungsfläche	alle Fahrzeuge	Ausgewiesene **Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Türnähe**
		Ausgewiesene **Sondernutzfläche** in Türnähe, bei neu zugelassenen Gelenkbussen zwei Sondernutzungsflächen jeweils in Türnähe
		Für Rollstuhlfahrer ist im Bereich der Sondernutzungsfläche eine **Rückenstütze** anzubringen
Heizung/ Klimatisierung	Regelfahrzeuge	**Klimaanlage**
	alle Fahrzeuge	**Heizung** und **Belüftungsmöglichkeit**
Abfallbehälter	alle Fahrzeuge	Mindestens ein **Abfallbehälter** in jedem Fahrzeug
Fahrgastinformation im Fahrzeug	alle Fahrzeuge	**Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage** über Sprachspeicher (digitales Ansagegerät)
	alle Fahrzeuge	**Optische Haltestellenanzeige,** bei Neufahrzeugen als TFT-Widescreen-Flachbildschirm
Fahrgastinformation am Fahrzeug	alle Fahrzeuge	Elektronische **Vollmatrixanzeige**
Vertrieb	alle Fahrzeuge	Anforderungen an den Vertrieb von Fahrkarten im Fahrzeug richten sich nach den jeweils aktuellen RMV-Vorgaben, insbesondere zum eTicket und elektronischen Fahrgeldmanagement

Tabelle 4-1: Mindestanforderungen an Busse im ZOV-Gebiet

Die kontinuierliche Generierung und Lieferung von Echtzeitdaten aller Regelfahrzeuge an die RMV-Datendrehscheibe ist im gesamten ZOV-Gebiet zu gewährleisten.
In einigen Kommunen wurden Busbeschleunigungsmaßnahmen umgesetzt und dynamische Fahrgastinformationssysteme installiert. Dort, wo solche Systeme im Einsatz sind, ist in den eingesetzten Bussen eine entsprechende technische Ausstattung anzustreben.

Zusätzlich sind für Regelfahrzeuge Kriterien festzulegen, die einen Wiedererkennungswert („corporate identity“) dokumentieren. Grundsätzlich wird eine Lackierung gemäß dem vom ZOV vorgegebenen Design gefordert. In begründeten Ausnahmefällen darf ein neutral lackiertes Fahrzeug zum Einsatz kommen.

Diese Vorgaben gelten grundsätzlich für sämtliche Fahrzeugvarianten („Gefäßgrößen“) wie beispielsweise

- Midibus
- Solobus
- 15m-Bus
- Gelenkbus

Gegebenenfalls für den Einsatz weiterer Fahrzeugvarianten (beispielsweise 20-m-Gelenkbusse oder Buszüge) notwendige Abweichungen von den vorgegebenen Anforderungen werden durch den Aufgabenträger bei Bedarf festgelegt.

Der Einsatz der o.g. Fahrzeugvarianten ist auf die örtlichen Verhältnisse (z.B. Straßenausbau, -breiten und ÖPNV-Nachfrage) abzustimmen. Dies gilt insbesondere auch für einbrechende Verkehre in das Stadtgebiet Gießen.

4.4.1.1 ABGASSTANDARDS

Zusätzlich zu den bereits beschriebenen Anforderungen an die im ZOV-Verbandsgebiet zum Einsatz kommenden Busse müssen diese die vorgeschriebenen Abgasnormen erfüllen. Somit ergeben sich die Abgasstandards in Abhängigkeit vom Fahrzeugalter, d.h. die zum Einsatz kommenden Busse müssen den Abgasstandard erfüllen, der zum Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs gültig war.

Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen durch die EU-Richtlinie zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (sog. „Clean Vehicles Directive“, 2018/0291(COD)) kann es während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans zu Änderungen bei den Mindeststandards für die Motorisierung kommen. Ziel der Richtlinie ist eine Erhöhung des Anteils von emissionsfreien Bussen. Da der Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben von streckenspezifischen Kriterien und der weiteren technischen Entwicklung abhängig ist, erfolgen derzeit keine längerfristigen Festlegungen. Der ZOV wird daher die Anforderungen an die Motoren ggf. jeweils spezifisch für neu zu vergebende Konzessionen anpassen.

4.4.2 ANFORDERUNGEN AN AST- UND ALT-FAHRZEUGE

Für die Anruf-Sammel-Taxi- und die Anruf-Linien-Taxi-Verkehre (AST/ALT) werden von den jeweiligen Betreibern in aller Regel Pkw oder Kleinbusse eingesetzt.

Neben den allgemeinen Anforderungen für die Personenbeförderung (z.B. Sicherheit), müssen die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge als AST oder ALT hinreichend gekennzeichnet werden, um von den Fahrgästen als solche wahrgenommen werden zu können. Vorausgesetzt wird auch ein gepflegtes Erscheinungsbild der Fahrzeuge.

Soweit erforderlich (d.h. mit entsprechender Anmeldung des Fahrtwunsches) ist auch im Bedarfsverkehr die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu gewährleisten. Dafür sollten die eingesetzten Fahrzeuge Stauraum für die Mitnahme von Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen haben. Zur Erleichterung des Einstiegs sollten Kleinbusse eine ausklappbare Trittstufe aufweisen. Für die Beförderung von Personen, die nicht aus dem Rollstuhl umgesetzt werden können, sollten Fahrzeuge mit Rollstuhlrampe oder Lift vorgehalten werden. Diese müssen über die für die Beförderung von im Rollstuhl sitzenden Personen notwendigen Sicherungseinrichtungen verfügen und von entsprechend geschultem Personal gefahren werden.

4.5 Anforderungen an das Fahrpersonal

4.5.1 Fahrpersonal für Busse

Um für die Verkehrsdurchführung den angestrebten Qualitätsstandard zu erreichen, sind auch an das Fahrpersonal für die Busse einheitliche Anforderungen zu stellen.

Es sollen bei vertraglichen Vereinbarungen mit Verkehrsunternehmen die folgenden Qualitätsvorgaben für das Fahrpersonal gelten:

Allgemein:

- Gültige Fahrerlaubnis und Personenbeförderungsschein
- Die deutsche Sprache angemessen beherrschen

Äußeres Erscheinungsbild:

- Gepflegtes Erscheinungsbild
- Tragen der einheitlichen Dienstkleidung des VU

Grundwissen:

- Liniennetz
- wichtige Verknüpfungspunkte, insbesondere zur Schiene
- Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen
- Fahrkartensortiment (zu Verkaufs- und Kontrollzwecken)
- Bedienung der Verkaufs- und Kontrollgeräte
- Verkaufsabrechnung

Leistungserbringung:

- Kundenorientiertes Verhalten
- Kundeninformation bei Störungen
- Hilfestellung bei mobilitätseingeschränkten Fahrgästen

Fortbildung und Training

- Schulung über zertifizierte RMV-Fachtrainer gemäß RMV-Vorgaben
- Mindestens eine Nachschulung alle zwei Jahre
- Aktualisierung des Grundwissens

4.5.2 Fahrpersonal für flexible Verkehrsangebote

Auch an das im Bereich der flexiblen Angebotsformen wie AST- oder ALT-Verkehre zum Einsatz kommende Fahrpersonal sind Anforderungen in Bezug auf die allgemeinen Voraussetzungen sowie die Leistungserbringung zu stellen.
Abstriche müssen hier nach Ansicht des Aufgabenträgers jedoch in Bezug auf die Fachkenntnisse der Fahrer in den Bereichen Liniennetz und Tarif gemacht werden.
Für AST- und ALT-Verkehre ist stattdessen zu fordern, dass sie über eine Zentrale (Leitstelle) disponiert werden, deren Disponent über die erforderlichen Kenntnisse – insbesondere im Hinblick auf die Tarifbestimmungen – verfügt.

4.6 Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen

4.6.1 Grundsätzliche Anforderungen an die Ausgestaltung der Zugangsstellen zum ÖPNV

Stationen und Haltestellen sind für den Fahrgast das „Eingangstor" zum öffentlichen Personennahverkehr. Ihre Ausgestaltung hat daher auch einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV. Weitere Ausführungen zu Bahnstationen sind in Anlage A enthalten. Die bauliche Ausgestaltung der Bushaltestellen ist Aufgabe des Straßenbaulastträgers – in der Regel also der Gemeinden.

Grundsätzlich gilt es, bei der Ausgestaltung von Stationen und Haltestellen folgende Punkte zu beachten[45]:

- Erreichbarkeit und Verknüpfung
- Funktionale und ansprechende Gestaltung
- Sicherheit und Sauberkeit
- Information und Kommunikation
- Service und Betreuung
- Umfeld der Haltestelle

Bei all diesen Punkten ist ein besonderes Augenmerk auf die sich aus den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit[46] ergebenen Anforderungen zu richten. Alle Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur müssen das Ziel im Blick haben, damit die Qualität des Gesamtsystems ÖPNV zu verbessern und so die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

4.6.2 Anforderungen an die Barrierefreie Gestaltung

Wie in Kapitel 4.1.1 erläutert, besteht im straßengebundenen ÖPNV die gesetzliche Vorgabe, bis zum 1. Januar 2022 alle Haltestellen vollständig barrierefrei zu gestalten. Entsprechend ist bei Neu- und Umbauten die vollständige Barrierefreiheit der Haltstelle zu erreichen. In Kombination mit dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen sind Haltestellen, die mit niederflurgerechtem Hochbord (als Buskapstein oder als Formstein „Kasseler Bord" o. ä.) und mit taktilen Bodenindikatoren versehen sind, für Ein- und Ausstiegsvorgänge in Hinblick auf den Systemzugang als „barrierefrei" anzusehen (vgl. **Abbildung 4-2**). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Haltestelle so angefahren werden kann, dass es zwischen Bordstein und den Fahrzeugein-

[45] Stationsentwicklungsplan STEP, 1996, S. 14; Gestaltungsrichtlinien des RMV
[46] Vgl. hierzu auch Anlage 3: Barrierefreiheit

stiegen nur zu einen geringen Spalt kommt. Dies ist insbesondere bei Busbuchten zu prüfen. Da Kap-Haltestellen leichter anzufahren sind und der Spalt zwischen Fahrzeug und Bordstein so reduziert werden kann, ist bei Busbuchten jeweils zu prüfen ob diese noch erforderlich sind oder ob sie in Kaphaltestellen umgebaut werden können. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Busbuchten zu kurz sind, um ein dichtes Heranfahren an den Bordstein zu ermöglichen. Grundsätzlich ist bei Neu- und Umbauten von Haltestellen der Leitfaden „Unbehinderte Mobilität" der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (2006) in Verbindung mit dem gleichnamigen Bericht (2010) sowie das Informationsblatt für Haltestellen von HessenMobil (2019) zu berücksichtigen.

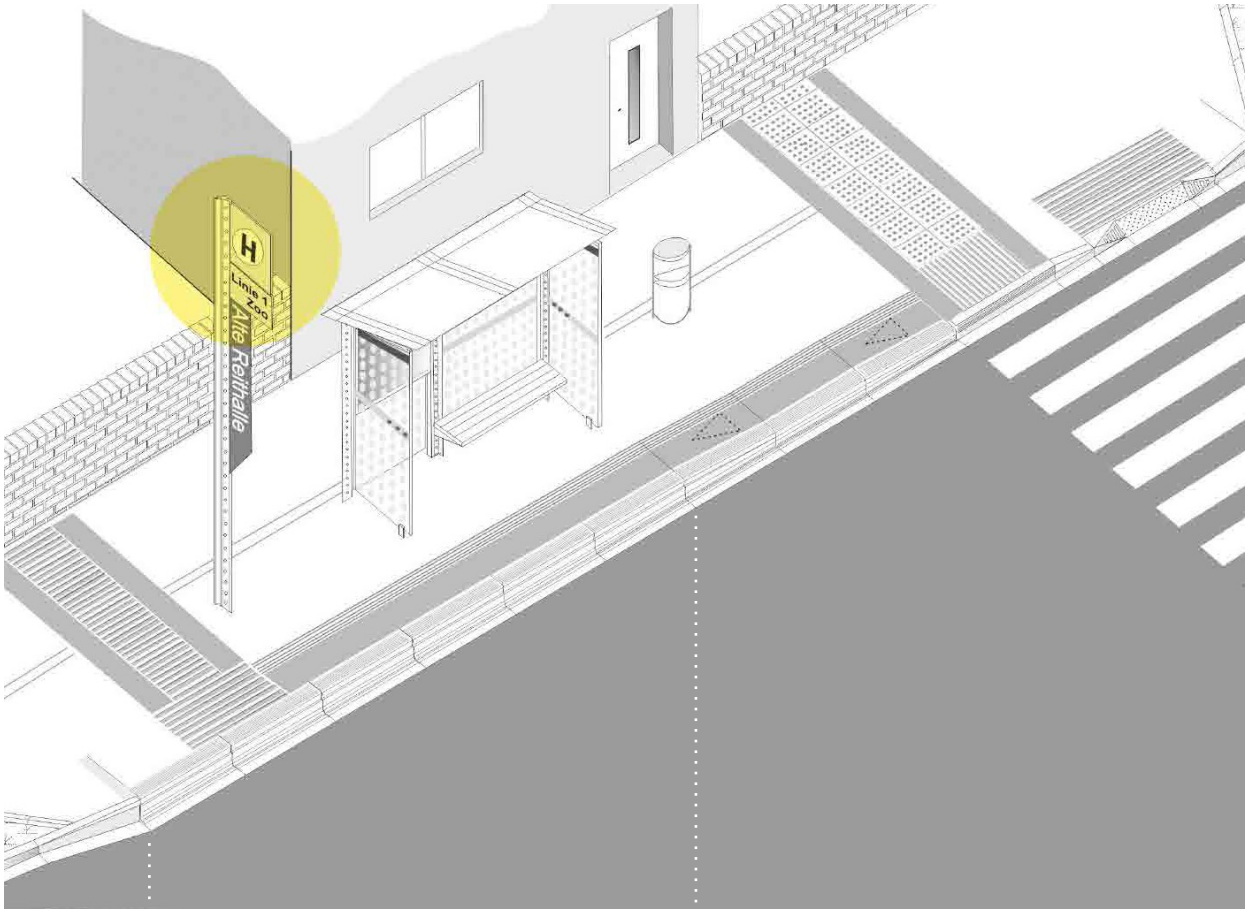


Abbildung 4-2: Haltestellen-Kap mit differenzierter Bordhöhe (Abbildung: Hessen Mobil Juni 2019)

4.6.3 Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen

Die Ausstattung der Haltestellen richtet sich nach Bedienungshäufigkeit, Fahrgastaufkommen und Verknüpfungsfunktion. Zur Einordnung der Haltestellen werden die vom RMV verwendeten Haltestellenkategorien (siehe **Tabelle 4-2**) verwendet.

Bezeichnung	Kategorie	Merkmale
Zentrale Umsteige-Haltestelle	**A**	Zentrale Verknüpfung im Liniennetz: Bus-Bus oder/und Bus-Straßenbahn oder/und Straßenbahn-Straßenbahn Lage am Fernbahnhof und Nahverkehrsbahnhof (RE, RB) der Bahn Hohe Anzahl Umsteiger Sehr hohes Fahrgastaufkommen In städtischen Gebieten, zentrale Lage
Stations-Haltestelle	**B**	Viele Umsteigeverbindungen Bahn-Bus oder/und Bahn-Straßenbahn Lage an Nahverkehrsbahnhof (RE, SE, RB) oder S-/U-Bahnstation Hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen In städtischen und ländlichen Gebieten
Umsteige-Haltestelle	**C**	Mittlere Anzahl Umsteigeverbindungen Bus-Bus oder Bus-Straßenbahn oder Straßenbahn-Straßenbahn Lage an S-/U-Bahnstation Hohes/mittleres Fahrgastaufkommen In städtischen und ländlichen Gebieten Stadtkern, Stadtteilzentrum, Gemeindezentrum
Haltestelle	**D**	Geringe Anzahl Umsteigeverbindungen Bus-Straßenbahn oder Straßenbahn-Straßenbahn Geringe Anzahl Umsteiger Mittleres Fahrgastaufkommen Alle Lagen in städtischen und ländlichen Gebieten
Haltepunkt	**E**	Bushaltestelle Keine Umsteigebeziehungen Geringes Fahrgastaufkommen In ländlichen Gebieten, Lage: Stadtrand, Ortsteil, außerhalb Siedlungen
Ausstiegsposition	**SF**	Nur dem Ausstieg von Fahrgästen dienende Haltestellenposition

Tabelle 4-2: Haltestellenkategorisierung und qualitative Klassifizierungsmerkmale

[eigener Entwurf; in Anlehnung an RMV 1997]

Folgende Ausstattungsmerkmale sind anzustreben:

- Haltestellenschild (nach Gestaltungsrichtlinien des RMV) mit H-Zeichen, Haltestellenname (Ortsname, ggf. Ortsteilname, Haltestellenbezeichnung), Liniennummer mit Verkehrsmittelpiktogramm, Zielangabe/n und ggf. Bussteignummer
- Einheitlich gestalteter und in auch für Rollstuhlfahrer und Kinder lesbarere Höhe angebrachter Aushangfahrplan
- Sicheres (Ausleuchtung) und sauberes Umfeld (Abfallbehälter und Aschenbecher)
- Ausgestaltung und Zugänglichkeit im Sinne von Fahrgästen mit Mobilitätsbeeinträchtigung (vgl. Kapitel 4.6.2)
- Transparenter Wetterschutz
- Sitzgelegenheit (möglichst aus nicht kälteleitenden Materialien)
- Ausreichend dimensionierte Aufstellfläche
- Keine Behinderung durch den Individualverkehr

Darüber hinaus sind für zentrale Haltestellen und Verknüpfungspunkte der Kategorien A, B und C die folgenden Ausstattungen empfohlen (anzustreben):

- Zusätzliche Fahrgastinformationen wie Liniennetzdarstellung, Anschlusshinweise, elektronische Fahrplanauskunft, Tarifinformationen, Umgebungsplan der Haltestelle oder Stadtplan
- Ausreichend dimensionierter Wetterschutz (trockener Übergang zwischen den Verkehrsmitteln), genügend Sitzgelegenheiten und gute Beleuchtung
- Zusätzliche Infrastruktur wie Notruf, öffentliche Toiletten u.ä.
- Fahrradabstellplätze (überdacht und abschließbar), P&R-Plätze
- Ggf. private Infrastruktur wie Kioske, Imbissstuben, Läden und weitere Serviceeinrichtungen

Bei sämtlichen Haltestellen ist auf eine optische Integration ins Ortsbild und ein freundliches Erscheinungsbild der Anlagen zu achten. Die Haltestellen sollen an zweckmäßigen Stellen eingerichtet werden, die eine optimale Einbindung ins Fußwegesystem und barrierfreie kurze Wege zu den Fahrtzielen (Einkaufsstätten, Behörden, Schulen, Einrichtungen des Gesundheitswesens) und in die Wohngebiete ermöglichen.

4.6.4 Anforderungen an die Fahrgastinformation an Haltestellen

4.6.4.1 Aushangfahrplan

Grundlegende Fahrgastinformation an der Haltestelle ist der Aushangfahrplan. Dieser ist an der Haltestelle gut sichtbar anzubringen. Dabei ist auch auf eine Lesbarkeit bei Dunkelheit zu achten. Die Gestaltung der Aushangfahrpläne richtet sich nach den Gestaltungsrichtlinien des RMV. Es sind haltestellenbezogene Aushangfahrpläne mit Abfahrten aller Linien an einem Haltestellenmast oder Perlschnur-Aushangpläne mit den jeweiligen Abfahrten einer Linie von der Haltestelle möglich. Zum Aushang ist an jeder Haltestelle eine ausreichende Zahl Fahrplankästen vorzusehen. Dabei sind alle an einer Haltestelle haltenden Linien zu berücksichtigen - auch solche für die benachbarte Aufgabenträger zuständig sind.

4.6.4.2 Weitere Aushanginformationen

Für Fahrgäste, die sich mit dem ÖPNV-Angebot nicht auskennen, ist der Aushang zusätzlicher Informationen an der Haltestelle sinnvoll:

- Liniennetzplan (topographisch oder schematisch)
- Tarifinformation
- Bei Haltestellen mit Bedarfsverkehren: Information zur Anmeldung des Fahrtwunsches
- Bei Haltestellen mit mehreren Abfahrtspositionen: Haltestellenbelegungsplan
- Bei Bedarf Fahrpläne zu Schienenersatzverkehren oder Sonderverkehren

4.6.4.3 Dynamische Fahrgastinformation

Eine Anzeigetafel zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) informiert über die nächsten Abfahrten und zeigt die Zeit bis zur Abfahrt in Echtzeit an. Bei Betriebsstörungen oder Umleitungen können aktuelle Informationen auch als Laufschrift eingeblendet werden. Mittels DFI können sich Fahrgäste auf einem Blick über die aktuellen Abfahrten informieren. Daher ist eine Ausstattung aller Haltestellen der Kategorien A-C mit DFI-Anzeigetafeln anzustreben. Diese sind so aufzustellen, dass sie von den an der Haltestelle wartenden Fahrgästen gut gesehen werden. Das Display ist so zu gestalten, dass die Anzeigetafel auch bei starker Sonneneinstrahlung lesbar ist. Im Sinne der Barrierefreiheit sind die visuellen Informationen auf Tastendruck auch akustisch verfügbar zu machen.

4.7 Anforderungen an die Bereiche Tarif, Marketing und Vertrieb

4.7.1 Anforderungen an die Tarifgestaltung

Zum Thema Tarif beinhaltet das Hessische ÖPNV-Gesetz[47] folgende Vorgaben (§ 4 Abs. 5): „Das Fahrpreissystem (Beförderungstarife) ist so zu gestalten, dass innerhalb der Verkehrsverbünde mit einem Fahrschein, auch einem solchen in elektronischer Form, alle öffentlichen Nahverkehrsmittel unternehmensübergreifend nutzbar sind (Verbundtarif). [...] Die Tarifstruktur soll überschaubar und allgemein verständlich sein."

Die Harmonisierung der Tarifsysteme im Verbundgebiet war eine der vorrangigen Aufgaben, die dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) bei seiner Gründung im Jahre 1995 übertragen wurden. Die Gestaltung der Tarife ist damit Verbundaufgabe. Als lokale Aufgabenträgerorganisation wirkt ZOV-Verkehr jedoch an der verbundweiten Tarifgestaltung mit. Derzeit laufen beispielsweise die Planungen und Teilumsetzungen für eine Tarifstrukturreform im RMV.

Die bei der Gestaltung des Tarifes zu beachtenden Anforderungen werden im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV wie folgt definiert[48]:

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

[47] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Mai 2018 (GVBl. S. 182)
[48] Quelle: Verbundweiter Nahverkehrsplan für die RegionFrankfurt RheinMain - 2014; S. 101

Abbildung 4-3: Zielkonflikte bei der Tarifgestaltung, Quelle: Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt RheinMain 2014; (nachgebildet/verändert), S. 101

4.7.2 Vorgaben zum Thema Marketing

Die Ziele des Marketings sind, Stammkunden zu halten, Neukunden zu gewinnen, Gelegenheitskunden zu Stammkunden machen sowie Nichtkunden vom Nutzen des ÖPNV zu überzeugen. Bei dieser umfassenden Aufgabe kann sich ein lokaler Aufgabenträger auch nicht auf eine spezielle Zielgruppe konzentrieren. Es muss vielmehr bei ausreichenden Erfolgsaussichten und mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand der Versuch unternommen werden, alle potentiellen Nutzer anzusprechen.

4.7.2.1 Gestaltung der Haltestellen

Die Haltestellen im Planungsgebiet können einen wertvollen Beitrag zum Marketing leisten. Die sich bietenden Möglichkeiten, die Haltestellen für die gezielte Information der Kunden sowie als Werbeplattform für den ÖPNV zu verwenden, sollen konsequent genutzt werden.

Aus Marketinggesichtspunkten ist eine Standardisierung der Haltestelleninfrastruktur auf Basis der Vorgaben durch den RMV anzustreben. Durch eine einheitliche, attraktive Gestaltung der Haltestellen mit einem hohen Wiedererkennungswert können potentielle Kunden die Zugangsstellen zum ÖPNV leicht erkennen.

Damit die Kunden die an den Haltestellen vorhandenen Informationen über das ÖPNV-Angebot leichter verstehen können, sollen auch möglichst einheitliche Haltestellenaushänge Verwendung finden.

4.7.2.2 DIREKTMARKETING

Vor der Einführung neuer ÖPNV-Angebote, zum Beispiel bei der Neuorganisation von Verkehren, soll ein offensives Direktmarketing durchgeführt werden. Dabei sollen die Vorteile der neuen Verkehre deutlich hervorgehoben werden.

4.7.2.3 BESCHWERDEMANAGEMENT

Zu einem positiven Erscheinungsbild des ÖPNV trägt auch bei, wenn Kunden im Beschwerdefall ohne Probleme an den richtigen Ansprechpartner gelangen und eine möglichst unbürokratische und kulante Bearbeitung erfolgt.
Um dies gewährleisten zu können, ist ein Beschwerdemanagement vorzuhalten.

4.7.3 ANFORDERUNGEN AN DEN VERTRIEB

Grundsätzlich sollten dem Fahrgast möglichst viele Wege offen stehen, problemlos und komfortabel die gewünschte Fahrkarte zu lösen. Kunden interessieren sich nicht für den Vertrieb an sich, sie erwarten vielmehr eine Verzahnung der verschiedenen Vertriebskanäle.
Im RNVP fasst der RMV die Anforderungen an den Vertrieb mit folgenden Attributen zusammen.

Attribut	Erläuterung
Überall	Vor und zu Beginn einer Fahrt muss es an jedem Zugangspunkt im System möglich sein, eine Fahrtberechtigung zu erwerben.
Einfach	Der Vertrieb muss für alle Kunden leicht verständlich sein.
	Kein potenzieller ÖPNV-Kunde soll von der Fahrt mit Bus und Bahn abgeschreckt werden aufgrund der Unsicherheit darüber, wie, wo und zu welchem Preis die richtige Fahrtberechtigung erworben werden kann.
	Auch außerhalb des Verbundgebietes soll es leicht möglich sein, Informationen und Tarifprodukte für die RMV-Nutzung zu erhalten.
Schnell	Der Erwerb einer Fahrtberechtigung soll nur wenig Zeit in Anspruch nehmen.
Einheitlich	Die Kaufvorgänge innerhalb der Vertriebswege sollen in ihrer Kennzeichnung und Benutzerführung verbundweit einheitlich sein.
Attraktiv	Sowohl das Erscheinungsbild als auch die wahrgenommene Leistung des Vertriebs – Verkauf, Beratung und Service – machen einen attraktiven Vertrieb aus.

Tabelle 4-3: Attribute eines nutzerfreundlichen Vertriebs (Quelle: Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main - 2. Fortschreibung 2020-2030 – Entwurf, S.167)

Bei der Erfüllung dieser Ansprüche sind die Aspekte Wirtschaftlichkeit und Einnahmesicherung zu beachten. Um letztere zu gewährleisten, sind regelmäßige Fahrausweiskontrollen durchzuführen (Einstiegskontrollen und ergänzend durch ziviles Prüfpersonal) und die Fälschungssicherheit der Fahrscheine zu gewährleisten.

5 ANGEBOTSKONZEPTION

Auf Basis der Ergebnisse der Mängelanalyse in Verbindung mit dem Anforderungsprofil wurde die Angebotskonzeption ausgearbeitet. Diese beschreibt, welche Änderungen notwendig sind, um das laut Anforderungsprofil angestrebte Angebotsniveau erreichen zu können. Aufgrund der dynamischen Entwicklung bezüglich Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung, Entwicklung neuer Antriebstechniken und entsprechender gesetzlicher Regelungungen sowie Fortschritte beim Ausbau des Schienenangebotes, muss die konkrete Umsetzung immer im Einzelfall geprüft werden.

Den inhaltlichen Schwerpunkt der Angebotskonzeption stellen die umfassenden Planungen zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung, die in Kapitel 4 durch die Definition von Mindestanforderungen konkret festgelegt wurde, dar.

In die Konzeption aufgenommen wurden auch die Maßnahmen aus den Vorgängerplänen dieses Nahverkehrsplans, die zwar bislang noch nicht umgesetzt werden konnten, die aber als Ergebnis der vorgenommenen Bilanzierung (vgl. Kapitel 3.6) nach wie vor weiterverfolgt werden sollten. Außerdem sind Maßnahmen zur Verbesserung des Marketings sowie der Fahrgastinformation enthalten.

Darüber hinaus beschreibt die Angebotskonzeption noch eine Reihe von Maßnahmen, die in der Verantwortung der Städte und Gemeinden liegen. Dazu gehören der barrierfreie Ausbau von Haltestellen und die Stärkung der Nahmobilität.

5.1 Maßnahmen im Bereich des Schienenverkehr

Der Schienenpersonenverkehr setzt als übergeordnetes Netz, an dem sich der Busverkehr auszurichten hat, Vorgaben für die künftige Angebotskonzeption. Die künftige Ausgestaltung des Schienennetzes im Verbundraum des RMV wird im „Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main - 2. Fortschreibung 2020-2030“ beschrieben. Die für den Bereich des ZOV relevanten Planungen sind in Anlage A zum Nahverkehrsplan des ZOV dargestellt und werden daher an dieser Stelle nur kurz zusammengefasst.

- Main-Weser-Bahn: Änderungen der Taktlagen und Bedienkonzepte nach Abschluss des 4-gleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Friedberg:
  - S-Bahnlinie S6 verkehrt dann jeweils im 30-Minutentakt über Frankfurt Hbf und Frankfurt Süd zwischen Friedberg und Langen sowie zwischen Bad Vilbel und Darmstadt. Zwischen Bad Vilbel, Frankfurt und Langen besteht damit ein 15-Minutentakt
  - RB 37 bedient alle RB-Halte zwischen Gießen und Frankfurt im ganztägigen Stundentakt
  - Einführung schnellerer RE-Züge, als „HessenExpress“ vermarktet, zwischen Kassel und Frankfurt (HE3) sowie zwischen Siegen und Frankfurt (HE4)
- Strecke Friedberg-Friedrichsdorf: Weiterführung der RB16 nach Bad Homburg nach Umstellung der Strecke Bad Homburg - Usingen auf S-Bahnbetrieb
- Reaktivierung Lumdatalbahn zwischen Londorf und Gießen
- Reaktivierung Horlofftalbahn im Teilbereich Wölfersheim - Hungen
- Infrastrukturausbau und Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der
  - Niddertalbahn
  - Vogelsbergbahn
  - Horlofftalbahn (Nidda - Friedberg)
  - Lahn-Kinzig-Bahn
- Neue Haltepunkte: Ersatz Haltepunkt Pohlheim-Garbenteich durch eigene Haltepunkte für Garbenteich und Hausen

5.2 Maßnahmen im Bereich des Straßenpersonennahverkehrs

Der Regionale Nahverkehrsplan[49] sieht das Ziel der Angebotsgestaltung in einem integrierten Gesamtkonzept aus SPNV, straßengebundenem Linienverkehr und alternativen Bedienungsformen im Rahmen der New Mobility, wobei die einzelnen Verkehrsträger nachfragegerecht, aufwandsoptimiert und gemäß ihren jeweiligen Stärken eingesetzt werden sollen.

Im Straßenpersonennahverkehr gliedert sich das Linienkonzept in folgende Produkte auf:

- **Expressbusse (X-Busse)** stellen im ländlichen Raum dort eine Alternative dar, wo eine schnelle SPNV-Verbindung fehlt. In Ballungsräumen ergänzen sie auf Tangentialverbindungen das meist radial auf das Zentrum ausgerichtet Schienennetz. Damit sind sie teilweise der Vorlaufbetrieb für geplante Schienentangenten. Expressbusse sind das Premiumprodukt innerhalb des regionalen Busnetzes. Dementsprechend sieht der RMV ein eigenes Branding (Styleguide Fahrzeuge) eine besondere Innenaustattung (Überlandbestuhlung, WLAN etc.) vor
- **Regiobusse** stellen eine Verbindung zwischen zentralen Orten dar. Insbesondere Linien, die Grenzen von Aufgabenträgerorganisationen überschreiten, werden als Regiobus vom RMV organisiert. Von Expressbussen unterscheiden sie sich durch eine größere Erschließungswirkung. In Gebieten, wo es nicht genügend Nachfrage gibt, um ein duales Angebot aus schnellen Busachsen und zuführenden Flächenverkehren anzubieten, können Regiobusse abschnittsweise auch lokale Erschließungsfunktionen übernehmen. Dann bedient eine zentrale Linie die wesentlichen Aufkommensschwerpunkte, auch wenn dies zu Lasten kurzer Fahrzeiten geht
- **Lokalbusse** ergänzen das Netz aus SPNV, Express- und Regionalbussen innerhalb des Gebietes der Aufgabenträgerorganisation. Dabei lassen sie sich noch unterscheiden in Linien, die verschiedende Gemeinden untereinander und mit dem nächsten Zentrum verbinden, in innerörtlich verkehrende Stadt- bzw. Gemeindebusse sowie in Buslinien, die überwiegend dem Schülerverkehr dienen
- **On-Demand-Verkehre** können räumliche oder zeitliche Erschließungslücken im Busverkehr schließen (mehr dazu im Kapitel 5.2.3)

5.2.1 Maßnahmen im Bereich regionaler Busverkehre

5.2.1.1 Neue ExpressBus-Linien

Auf wichtigen ÖPNV-Verbindungen zwischen zentralen Orten ohne SPNV-Verbindung ist die Einrichtung weiterer Expressbuslinien zu prüfen. Voraussetzungen dafür sind:

- Potentiale für deutliche Reisezeitverkürzungen und verbesserten Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV gegenüber dem heutigen ÖPNV-Angebot durch
  - Vermeidung von Umsteigeverbindungen
  - Nutzung von Autobahnen oder sonstigen zügig befahren Straßenverbindungen
  - Halten nur an ausgewählten Haltestellen
- Ausreichendes Fahrgastaufkommen durch direkte Bedienung von Quell- und Zielorten von Pendlerverkehren und Abdeckung relevanten Pendlerbeziehungen
- Verknüpfung mit wichtigen Anschlusspunkten zum Schienen- und übrigen Regio-

[49] Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2. Fortschreibung 2020 – 2030. Entwurf, S.240

nalverkehr mit kurzen Umstiegszeiten (Einbindung in den ITF, ggf. lastrichtungsbezogen)

Alsfeld wird kontinuierlich zu einem Expressbusknoten ausgebaut. Bereits seit dem 09.12.2018 verbindet die Linie X39 das Mittelzentrum im Vogelsbergkreis über Schrecksbach mit Treysa. Ab dem 13.12.2020 wird zudem die bisherige Regionalbuslinie 390 von Alsfeld über Grebenau und Niederaula nach Bad Hersfeld in die Expressbuslinie X33 umgewandelt. Schließlich wird das Angbot zum Fahrplanwechsel am 12.12.2021 um die Linie X35 von Alsfeld über Stadtallendorf und Kirchhain nach Marburg ergänzt. Alle drei Linien verkehren von montags bis freitags stündlich sowie am Wochenende zweistündlich. Wie die Linie X39 stellt auch die Linie X33 eine verbundübergreifende Linie dar, die bis ins Gebiet des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) verkehrt.

Weitere Korridore, für die Expressbuslinien geprüft werden sollen, sind:

- Herbstein – Steinau/Wächtersbach,
- Weilburg – Butzbach
- Büdingen – Friedberg,
- Büdingen – Hanau,
- Usingen – Bad Nauheim – Friedberg
- Bad Homburg – Bad Vilbel
- Laubach – Gießen

Dort, wo die Nachfrage keine ganztägige Expressbuslinie rechtfertigt, soll geprüft werden, ob in der Hauptverkehrszeit einzelne beschleunigte Fahrten einen zusätzlichen Nutzen, insbesondere für Pendler, bringen.

5.2.1.2 Regionale Buslinien – Anpassung vorhandener Linien

Vor der Erstellung der Angebotskonzeption des RNVP wurden die regionalen Bestandslinien analysiert. Im Anschluss daran wurden Handlungsempfehlungen erarbeitet, um die Linien hinsichtlich folgender Ziele zu optimieren[50]:

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

Das Ergebnis dieser Untersuchungen in Bezug auf die das ZOV-Verbandsgebiet tangierenden regionalen Bestandslinien stellt sich wie folgt dar[51]:

[50] Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main - 2. Fortschreibung 2020-2030 – Entwurf, S. 242
[51] Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main - 2. Fortschreibung 2020-2030 – Entwurf, Stand 30.09.2019, Anlage 4 B

Angebotskonzept regionaler Busverkehr ZOV-Verbandsgebiet

	Linienanalyse						Einord-nung		Angebotsplanung								
	Kriterien "Regionalität"								Leistungsanpassung					Beschleuni-gungs-maßnahmen		Konzeptio-nelle Maßnahmen	
Linien-Nummer	Anzahl Aufgabenträgerorganisation	zentralörtliche Verbindungsfunktion*	Verknüpfungsfunktion SPNV	Linienlänge des Hauptweges	Anteil Schülerverkehr	Schienenersatz-/ergänzungsfunktion	i. S. HÖPNVG	i. S. RMV- Produktklassifizierung	Taktverdichtung	Ausweitung Betriebszeitraum	Optimierung paralleler Bedienung	Teilumwandlung in flexible Bedienungsformen	Leistungsreduktion	Einrichtung beschleunigter Verbindungen/ Fahrtzeitverkürzung	weitere Beschleunigungsmaßnahmen (Haltestellendichte, LSA Ansteuerung, Vorrang Sonderstreifen)	Linienweg	andere Maßnahmen
X27							V	EX		x					x	x	
X39							V	EX		x							
362						ja	R	RG			x						
363						ja	R	RG		x							
371							V	RG									
372						ja	V	RG		x	x						
373							L	SCH				x					x
374						ja	V	RG									
375						ja	V	RG		x	x						
376							L	SCH									x
377							R	RG		x							
378							L	L/S				x					
379							L	L/S				x					
390							V	RG					x				x
390 S							L	SCH				x					x
391							L	L/S				x					
393							L	L/S				x					
394							L	SCH									x
396							L	SCH				x					x
551							R	RG									
562						ja	R	RG						x			
563						ja	R	RG						x			
591							R	RG		X							
n96						ja	V	N			x					x	x

Legende:

	Standards für regionale Buslinien (gemäß RNVP-Kapitel 3.2.3) werden erfüllt
	Standards für regionale Buslinien (gemäß RNVP-Kapitel 3.2.3) werden nicht erfüllt
V	Verbundbus
R	Regionalbus
L	Lokalbus
EX	Expressbus
RG	Regiobus
L/S	Lokal-/Stadtbus
SCH	Schulbus
N	Nachtbus

Tabelle 5-1: Angebotskonzept regionaler Busverkehr. Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main - 2. Fortschreibung 2020-2030 – Entwurf), Stand 30.09.2019, Anlage 4 B (Auswahl Linien ZOV, angepasst)

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

Diese durch den Verbund vorgeschlagene Einordnung stellt eine Diskussionsgrundlage dar. Die endgültige Klassifizierung dieser Linien, wie auch der künftigen Linienbündelung, im Bereich des ZOV-Verbandsgebietes kann nur mittels einer Einzelbetrachtung erfolgen. Neben verkehrlichen Aspekten werden sicherlich auch die Ertragsfähigkeit und damit der sich ergebende Finanzmittelbedarf der Linien eine zentrale Rolle spielen. Abgesehen davon muss das sich ergebende Grundnetz der dann noch verbleibenden Regionallinien aber auch dem Aspekt der Mindestnetzdichte Genüge tun. Die Daseinsvorsorge wird nicht allein dadurch gewährleistet, dass der ÖPNV über ganze Landstriche hinweg nur aus Angeboten der Feinerschließung besteht und keine attraktiven „Rückgratlinien“ mehr vorhanden sind.

5.2.2 Maßnahmen im Bereich lokaler Busverkehre

Im Regionalplan Mittelhessen 2010[52] werden als Mindestbedienung im ÖPNV für jeden Ortsteil ab 200 Einwohnern drei Fahrtenpaare pro Werktag (zum Mittelzentrum und zurück) bei maximaler Fahrzeit von 45 Minuten mit dem ÖPNV gefordert. Weiterhin gelten Anforderungen des Regionalplan Südhessen 2010 an das Verkehrsangebot (siehe Kapitel 2.1.2).
Die Angebotskonzeption für das ZOV-Verbandsgebiet sieht ein Fahrtenangebot vor, welches in der Regel weit über diese Vorgabe hinausgeht.

Als Grundlage für die Ableitung von Maßnahmen im Bereich lokaler Busverkehre wird der Handlungsbedarf im Bereich der einzelnen Städte und Gemeinden in Kapitel 6 näher dargestellt.
Wie das Bestandsangebot am sinnvollsten an die definierten Vorgaben angeglichen werden kann, muss durch weitergehende, detaillierte Fachplanungen in Abstimmung mit allen Beteiligten und unter Berücksichtigung maßgeblicher Rahmenbedingungen, wie beispielsweise der Entwicklungen im Bereich der Schülerbeförderung, festgelegt werden. Für Planungen dieser Detailtiefe und in diesem Umfang ist der Nahverkehrsplan als Rahmenplan nicht das geeignete Instrument. Derartige Planungsleistungen können mit der Fortschreibung eines solchen

[52] Regionalplan Mittelhessen 2010 – Bekannt gemacht im Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr.9 am 28. Februar 2011, S. 118

Planwerkes nicht erbracht werden.
Neben dem Anpassungsbedarf beim Verkehrsangebot ist vor jeder Ausschreibung zu prüfen, ob und mit welchem finanziellen Zusatzaufwand die Verkehrsleistung mit alternativen Antriebsformen erbracht werden kann. Die (noch nicht erfolgte) nationale Umsetzung der EU-Clean-Vehicle-Directive ist zu berücksichtigen.

Zukünftig von den Kommunen geforderte Mehrleistungen, welche über die in diesem Nahverkehrsplan vorgegebene Angebotskonzeption hinausgehen, können erst dann umgesetzt werden, wenn eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung zwischen Aufgabenträger und Kommunen abgeschlossen wurde.

5.2.3 Maßnahmen im Bereich flexibler Angebotsformen

5.2.3.1 On-Demand-Verkehre

Der Verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main[53] stellt aufgrund der niedrigen Bevölkerungsdichte für den Vogelsbergkreis sowie Teile des Wetteraukreises und des Landkreises Gießen einen hohen Untersuchungsbedarf für alternative Bedienungsformen fest.
Schon heute werden Linien als Anruf-Linien-Taxi (ALT) bedient (siehe Kapitel 2.3.5). Diese verkehren im Bedarfslinienbetrieb, also nach Fahrplan und auf einem festen Linienweg. Eine Durchführung der Fahrten erfolgt allerdings nur, wenn vorher (derzeit noch auf telefonischem Weg) Fahrtwünsche angemeldet wurden und auch nur auf den nachgefragten Abschnitten der Linie.

Mit der Digitalisierung gibt es neue Möglichkeiten der Information und Buchung sowie der schnellen Berechnung von Routen. Der Aufwand für Disposition und Routing reduziert sich dadurch. Somit kommen als Alternativen zum Bedarfslinienverkehr auch folgende Betriebsformen in Betracht:

- **Richtungsbandbetrieb**, bei dem ein als Korridor entlang einer Achse (z.B. einer Bundesstraße) definiertes Gebiet bedient wird. Da die Achse die Hauptrichtung vorgibt, ist eine Bündelung von Fahrtwünschen möglich
- **Flächenbetrieb**, bei den Fahrten zwischen allen Punkten innerhalb einer als Verkehrsgebiet definierten Fläche (z.B. Gemeinde oder Landkreis) buchbar sind. Für den Fahrgast ist dieses System am komfortabelsten. Die Vielzahl der möglichen Relationen schränkt die Möglichkeit, mit einer Fahrt mehrere Fahrtwünsche abzudecken, aber ein

In Unterscheidung zum Taxi richten sich auch die genannten Bedienformen nach einem Fahrplan. Definierte Abfahrtzeiten sind Merkmal des ÖPNV und erleichtern die Zusammenfassung mehrerer Fahrtwünsche in einer Fahrt. Die flexible Routenführung beider Bedienformen ermöglicht es, neben der Abholung an festen Haltestellen auch eine Haustürbedienung anzubieten. Diese macht das Angebot auch für Bevölkerungsgruppen attraktiv, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, abseits von Haltestellen wohnen oder sich bei Dunkelheit auf der Straße unsicher fühlen. Als Bestandteil des ÖPNV sind flexible Angebotsformen vollständig in das Tarifsystem integriert. Daher kann lediglich ein Zuschlag für die Haustürbedienung erhoben werden.

[53] Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2. Fortschreibung 2020 – 2030. Entwurf, S.244

Flexible Angebotsformen können helfen, in dünn besiedelten Gebieten oder nachfrageschwachen Zeiten ein ÖPNV-Angebot aufrechtzuerhalten oder durch ein größeres Fahrtenangebot attraktiver zu machen. Da flexible Angebote den klassischen Linienverkehr oft nicht ersetzen können, sondern lediglich ergänzen, dürfen die finanziellen Auswirkungen nicht unterschätzt werden. Durch den Einsatz kleinerer Fahrzeuge sinken zwar die Fahrzeug- und Treibstoffkosten. Für den Schul- und Berufsverkehr bzw. für generell nachfragestarke Relationen müssen aber weiterhin große Busse vorgehalten werden. Zudem machen Personalkosten den größten Anteil an den Kosten für ÖPNV-Leistungen aus. Autonome Fahrzeuge sind derzeit noch nicht so weit entwickelt, dass ein fahrerloser Betrieb ohne vordefinierte Route und mit höherer Geschwindigkeit möglich wäre. Da nicht abgeschätzt werden kann, wann und zu welchem Preis solche Fahrzeuge letztendlich verfügbar sind, muss mittelfristig ein Personalbedarf eingerechnet werden.
Mit der geplanten Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist eine Lockerung der Regeln für Mietwagenunternehmen zu erwarten. Damit könnten auch private Akteure Fahrten außerhalb eines Fahrplans anbieten, bei denen nicht das ganze Fahrzeug sondern über eine App nur ein Platz für eine Fahrt gemietet wird (Ride-Pooling). Wie im ÖPNV könnten sich verschiedene Fahrgäste dann eine Fahrt teilen.

Das Auftreten neuer Akteure als Anbieter von „On-Demand Verkehren" bietet Chancen und Risiken. Einerseits besteht die Hoffnung, dass mit der zunehmenden Flexiblisierung der Verkehre die Verfügbarkeit steigt und die Zugangsbarrieren abnehmen. Andererseits konzentrieren sich private Unternehmen auf lukrative Geschäftsfelder. Dem ÖPNV könnten also auf rentablen Linien Fahrgäste und Einnahmen entzogen werden – bei einem gleichzeitigen Anstieg des Verkehrs auf der Straße. Für die Finanzierung der ÖPNV-Leistungen in Gebieten, die privaten Anbietern nicht attraktiv erscheinen, würden diese Mittel dann fehlen. Zudem besteht die Gefahr, dass private Ride-Pooling-Unternehmen versuchen mit „Kampfpreisen" eine Bereinigung des Marktes zu erwirken, um später eine Monopolstellung einzunehmen.

Damit On-Demand-Verkehre den ÖPNV sinnvoll ergänzen und nicht mit ihm konkurrieren, müssen sie planerisch, tariflich und auskunftstechnisch in das Gesamtsystem integriert werden. Private Anbieter müssen in Form von Kooperationen in das System eingebunden werden. Andernfalls sind die bestehenden Möglichkeiten zu nutzen, die Genehmigung konkurrenzierender Verkehre zu versagen. Innerhalb des Gesamtsystems sind Parallelverkehre zwischen vorhandenen ÖPNV-Linien und On-Demand-Verkehren zu vermeiden. So kann in der Buchungs-App festgelegt werden, dass Fahrten nur bis zum Umstiegspunkt zu einer ÖPNV-Linie möglich sind, wenn die Fahrzeit auf den Umstieg hin optimiert und der Anschluss gesichert werden kann. Schwach frequentierte Linienfahrten können zugunsten von On-Demand-Verkehren abbestellt werden. Eine belastbare Voraussage über die Nachfrage ist dafür aber aufgrund der Kapazitätsbeschränkung von Fahrzeugen im On-Demand-Verkehr unabdingbar.

5.2.3.2 Ergänzende Angebote

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

Insbesondere in den Gemeinden mit hohem Untersuchungsbedarf bezüglich des Einsatzes flexibler Bedienungsformen sind Anstrengungen zur Etablierung ergänzender Angebote – z.B. auf Basis von Gelegenheitsverkehren – zu untersuchen. Diese Verkehre sollen einerseits

eine ausreichende Mobilität innerhalb und zwischen den Gemeinden bzw. Gemeindeteilen sicherstellen und anderseits helfen, die Anbindung an die größeren Verkehrsachsen zu ermöglichen.

Beispiele von Ansätzen für bedarfsorientierte Verkehre mit Kleinbussen oder auch Modellprojekte, die eine Integration von Pkw-Fahrten vorsehen, bei denen Privatpersonen oder gewerbliche Anbieter ÖPNV-Kunden mitnehmen, um so die zeitliche und räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes zu verbessern, gibt es mittlerweile in mehreren Regionen.

Neben der Frage der Integration solcher ergänzenden Angebote in das bestehende ÖPNV-System und der Vorgabe adäquater Qualitätsstandards stellt sich auch die Frage nach den relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen, hier insbesondere nach dem PBefG. Vor allem bei privaten Mitfahrgelegenheiten, die als nicht-genehmigungspflichtige Verkehre gelten, dürfte die Vorgabe und Qualitätssicherung von „Standards“ nur in sehr begrenztem Rahmen umsetzbar sein.
Es sollte dennoch im Rahmen eines umfassenden Mobilitätsmanagements der Versuch unternommen werden, bestehende Möglichkeiten auszuschöpfen, um ein Mindestmaß von Mobilität im ländlichen Raum im Kontext des demografischen Wandels auch in Zukunft zu sichern.

Neuere, sich noch in der Versuchsphase befindliche Ansätze wie Mobilitätsportale zur Verknüpfung von ÖV und MIV, wie „Mobilfalt“ (NVV) oder „Garantiert Mobil“ (OREG, lokaler Aufgabenträger für den Odenwaldkreis), sind weiter zu beobachten, um gegebenenfalls Rückschlüsse für das Untersuchungsgebiet ziehen zu können.
Bei „Garantiert Mobil“ im Odenwaldkreis wird künftig das bestehende Grundangebot an ÖPNV-Fahrten, das sich an den Vorgaben des Nahverkehrsplans orientiert, mit Hilfe privater und gewerblicher Fahrten ergänzt werden.
Das „Mobilfalt“-Angebot umfasst hingegen einen durchgehenden Taktfahrplan mit täglichen Angeboten – möglichst jede Stunde von früh bis spät – für die Kommunen der Testregionen. Die Durchführung der Fahrten wird vom NVV koordiniert und – derzeit im Rahmen eines vom Land geförderten Modellvorhabens – finanziell unterstützt. Falls kein privater Fahrt-Anbieter zur Verfügung steht, gewährleistet der NVV die Beförderung mit dem Taxi, dem Mietwagen oder dem Bürgerbus.
Für Aussagen, ob die Ansätze als eine Option für die dauerhafte Ergänzung des Mobilitätsangebotes im ländlichen Raum geeignet sind, ist es zum jetzigen Zeitpunkt noch zu früh. Auch zu den tatsächlichen Systemkosten sowie zu den Chancen, die Systeme unabhängig von geförderten Modellvorhaben wirtschaftlich zu betreiben, sind noch keine gesicherten Aussagen möglich.

5.2.4 Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität

5.2.4.1 Was ist Nahmobilität?

Als Nahmobilität werden Wege verstanden, die kurze Distanzen umfassen oder in kurzer Zeit zurückgelegt werden. Dies sind zumeist Wege, die im Umfeld der Wohnung, des Arbeitsplatzes oder eines zum Zwecke von Besorgungen oder der Freizeit besuchten Ortes stattfinden. Diese kurzen Distanzen lassen sich am besten zu Fuß oder mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln, wie Fahrrad, Roller oder Skates zurücklegen. Trotzdem führen in Hessen „ein gutes Drittel der Autofahrten über eine Strecke, die maximal drei Kilometer beträgt“ und nur „etwa gut die Hälfte der Autowege entfällt auf Strecken von mehr als fünf Kilometern“ (Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht – Hessen, S.63). Gerade dieser Autoverkehr auf kurzen Strecken hat besonders schädliche Auswirkungen auf die Umwelt, da die Motoren und Katalysatoren nicht ihre Betriebstemperatur erreichen und der Verkehr insbesondere Wohngebiete und enge Ortslagen belastet. Nicht nur um Autofahrten auf kurzen Distanzen auf klimaneutrale und platzsparende Verkehrsarten zu verlagern, ist die Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs wichtig. Der Fuß- und Radverkehr bildet die Basismobilität für alle Altersgruppen – von Kindern bis zu Senioren. Durch unterstützende Technik (eBikes, eScooter, Rollator oder Rollstuhl) sowie bauliche Anpassungen (abgesenkte Bordsteine an Querungsstellen, taktile Elemente und Leitstreifen für Sehbehinderte) profitieren auch Menschen mit körperlichen Einschränkungen von besseren Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer. Das Land Hessen verfolgt daher eine Strategie für Nahmobilität und fördert Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs[54]

5.2.4.2 Nahmobilität und ÖPNV

Der ÖPNV spielt im Kontext mit Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität eine wichtige Rolle. Zum einen profitiert er, wenn Haltestellen besser zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Dies gilt insbesondere für barrierefrei ausgebaute Haltestellen, deren Zuwegung natürlich auch mit Rollstuhl oder Kinderwagen nutzbar sein muss. Mit der Gestaltung der Haltestellen und ihres Umfeldes sowie mit der Schaffung von Bike+Ride-Anlagen können die Aufgabenträger und Kommunen positiven Einfluss auf die Aufenthaltsqualität und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln nehmen.
Auf kurzen Distanzen können durch zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegte Wege aber auch ÖPNV-Fahrten ersetzt werden. Angesichts der Haltestellendichte und des Fahrtenangebotes im ländlichen Raum ist dieser Effekt aber vernachlässigbar, da die Ergänzungsfunktion überwiegt.

5.2.4.3 Mobilitätskonzepte basierend auf Pkw-Mitfahrmöglichkeiten

Ist im städtischen Raum ein Leben ohne eigenes Auto problemlos möglich, sind die Bedingungen dafür im ländlichen Raum oft ungünstig. So zeichnet sich die Siedlungsstruktur oft durch eine großflächig verteilte Wohnbebauung aus und es fehlt zudem an Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer. Es gibt kaum noch innerörtliche Einkaufsmöglichkeiten. Stattdessen gibt es nur in größeren Orten Einkaufsmärkte, die oft am Ortsausgang liegen. Für Menschen ohne Auto sind diese Einkaufsmöglichkeiten häufig schwer erreichbar und logistisch zu bewältigen.

[54] Mehr zu diesen Aktivitäten unter https://www.nahmobil-hessen.de

Da ein ÖPNV-Angebot oft nicht finanzierbar erscheint, gibt es in jüngerer Zeit neue Konzepte, die die Mitfahrt von Personen in Privat-Pkw organisieren oder erleichtern sollen. Da statistisch jeder Pkw nur mit 1,3 Personen besetzt ist, besteht hier ein Potential, um Pkw besser auszulasten.
Die einfachste Variante ist die „Mitfahrbank" – eine Sitzbank mit einem Schilderhalter, an dem der als Fahrtziel gewünschte Ort in der näheren Umgebung angezeigt wird. Die „Mitfahrbank" funktioniert dabei quasi als Hilfsmittel zum "Trampen". In anderen Varianten wird das Prinzip der Pkw-Mitnahme durch Apps oder stationäre Einrichtungen unterstützt, die zur Mitnahme gewillten Autonutzern den Fahrtwunsch anzeigt. In der Praxis funktionieren die auf Vermittlung von Pkw-Mitfahrmöglichkeiten basierenden Mobilitätskonzepte aber bisher nur bedingt. Sowohl auf Seiten der Anbieter als auch der Mitfahrer gibt es Hemmnisse, das Angebot zu nutzen. So möchten sich potentielle Nutzer nicht offenbaren, „kein eigenes Auto zu besitzen oder keine Mitfahrmöglichkeit durch Freunde oder Familie zu haben"[55]. Für andere mögliche Nutzer besteht kein Bedarf, da Mitfahrtgelegenheiten privat organisiert werden. Zudem ist beim Prinzip der Mitfahrbank keine zuverlässige Mitnahme und Rückfahrmöglichkeit gewährleistet und die Nutzung für Kinder und Jugendliche unter 16 Jahren – insbesondere abends – problematisch. Mitfahrerbänke sind daher kein Ersatz zu regelmäßigen den Busverkehr ergänzenden Angeboten, wie Anruf-Sammel- bzw. Anruf-Linien-Taxis oder Bürgerbussen. Die Einrichtung von Mitfahrbänken unmittelbar an Bushaltestellen wird wegen möglicher Kannibalisierung des ÖPNV abgelehnt.

5.2.4.4 Bürgerbusse

Eine Alternative zu privaten Mitfahrgelegenheiten sind Bürgerbusse. Organisiert über einen örtlichen Verein werden dabei nach einem Fahrplan Fahrten angeboten, die von ehrenamtlich tätigen Fahrern (aktive Rentner/innen) mit einem Kleinbus erbracht werden. Zur Deckung der Treibstoffkosten und Finanzierung von Reparaturen etc. werden von den Fahrgästen Spenden erbeten. Mittels Bürgerbussen lassen sich Fahrten anbieten, die speziell auf die örtlichen Bedürfnisse ausgerichtet sind und vom regulären ÖPNV nicht erbracht werden. Sie sind aber kein Ersatz für eine regelmäßige ÖPNV-Erschließung gemäß Anforderungsprofil. Dies können regelmäßige Fahrten zu Einkaufsstätten, aber auch abends und am Wochenende zu lokalen Veranstaltungen (Volksfesten etc.) sein. Es besteht grundsätzlich die Möglichkeit die Fahrzeuge, wenn sie nicht gebraucht werden für örtliche Vereine (z.B. Fahrten von Sportvereinen) zu nutzen. Das Land Hessen fördert derzeit im Rahmen der Offensive „Land hat Zukunft – Heimat Hessen" die Einrichtung von Bürgerbussen.

[55] KRAUSE, Karsten; Carolin RÖHRIG (2018): Mitfahrerbänke – Fragwürdige Mobilitätslösung für ländliche Ortschaften (= Planerin 3_18, S.52f)

5.3 HALTESTELLENINFRASTRUKTUR

Der Bau bzw. Ausbau von Haltestellen im Straßenpersonennahverkehr ist Aufgabe der Straßenbaulastträger. Innerorts sind dies in der Regel die Gemeinden. Das Thema Haltestellen fällt also sowohl finanziell als auch organisatorisch in die kommunale Verantwortung. Aufgrund der großen Zahl betroffenener Kommunen konnten im Rahmen dieses Nahverkehrsplans keine verbindlichen Zeitpläne für den Ausbau der Haltestelleninfrastruktur aufgestellt werden - daher kann im Folgenden nur das weitere Vorgehen zusammengefasst werden.

5.3.1 BARRIEREFREIER AUSBAU DER HALTESTELLEN

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen gehört zu den vordringlichen Aufgaben im ÖPNV (vgl Kapitel 4.1.1). Die Mängelanalyse (vgl. Kapitel 3.4) ergab einen erheblichen Ausbaubedarf. Ziel ist es dabei, bis 2022 zumindest die zentralen Haltestellen in jeder Gemeinde und jedem Ortsteil barrierefrei auszubauen. Um den Ausbau den Vorgaben entsprechend zu realisieren, muss im Vorfeld sorgfältig geplant und die Finanzierung der Baumaßnahmen gesichert werden. So sind oftmals, neben dem Ausbau der Haltestelle selbst, begleitende Baumaßnahmen notwendig, um die Haltestellenfläche und Zuwegung für das Manövrieren von Rollstühlen und Kinderwagen zu vergrößern, Querungsmöglichkeiten zu schaffen und die Fahrgeometrie für Busse so zu verbessern, dass ein dichtes Heranfahren an den Bordstein möglich ist. Diese Baumaßnahmen können am besten im Zusammenhang mit der Straßenerneuerung durchgeführt werden. Für die Einstellung von Mitteln bei den Straßenbaulastträgern sowie die Beantragung von Fördermitteln ist ein Investitionsprogramm Vorraussetzung.

Folgende Arbeitsschritte sind von den Kommunen in Zusammenarbeit mit dem ZOV bis zur Erstellung des Investitionsprogramms zu durchlaufen:

- **Bestandsaufnahme**: Erfassung der Gegebenheiten an den Haltestellen. Dieser Schritt wurde im Rahmen des Projektes BAIM bereits abgeschlossen
- **Kategorisierung**: Eingruppierung der erfassten Haltestellen in die Kategorien „nicht barrierefrei“, „teilweise barrierefrei“ (Bordhöhe +16 cm/Bodenindikatoren) und „vollständig barrierefrei“ (Bordhöhe 20-25 cm/Bodenindikatoren/Erfüllung aller Vorgaben der hessischen Förderrichtlinien von 2016)
- **Priorisierung**: Konzeption/Zeitplan des vollständigen barrierfreien Ausbaus der Haltestellen der Kategorien „nicht barrierefrei“ und „teilweise barrierefrei“. Erscheint ein Ausbau von nicht barrierefreien Haltestellen als nicht sinnvoll, da die Haltestellen nur eine geringe Fahrgastfrequenz aufweisen bzw. nicht ans Wegenetz angeschlossen sind, sind diese Ausnahmen konkret zu benennen und zu begründen (gem. PBefG §8 (3)). Ebenso ist zu begründen, wenn Haltestellen erst nach dem 1. Januar 2022 ausgebaut werden können
- **Investitionsprogramm**: Es ist ein konkreter Zeit- und Investitionsplan zum Ausbau aller Haltestellen, die gemäß Priorisierung ausgebaut werden sollen, zu erstellen

Bezüglich der Kategorisierung und Priorisierung erfolgte bereits eine Bewertung zu den Haltestellen, bei denen ein Ausbau nicht sinnvoll erscheint. Eine Auflistung mit jeweiliger Begründung ist als Anhang 7 dem Nahverkehrsplan beigefügt. Eine konkrete zeitliche Staffelung von zu erfolgenden Ausbaustufen aller Haltestellen im Verbandsgebiet kann nur in enger Abstimmung mit den Straßenbaulasträgern erfolgen. Die hierzu notwendige Abstimmung ist sehr komplex und würde den Rahmen dieses Nahverkehrsplans, welcher Rahmenplan und nicht Projektplan ist, sprengen. Bereits derzeit finden konkrete Abstimmungen zwischen

Kommunen, Verkehrsunternehmen und ZOV zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen statt. Diese bewährte Praxis soll beibehalten werden.

5.3.2 Einrichtung neuer Haltestellen zur Beseitigung von Erschließungslücken

Die Einrichtung neuer Haltestellen zur Abdeckung bestehender oder durch neue Siedlungsteile entstehende Erschließungslücken erfolgt durch die Gemeinden in Abstimmung mit dem ZOV.
Dabei sind die Gemeinden auch dafür zuständig, dass neue Baugebiete und Gewerbegebiete so erschlossen werden, dass sie vom Linienverkehr mit vertretbarem Zeitaufwand anfahrbar sind. Die Auswirkungen auf den Fahrplan sind auch bei neuen Halten an bestehenden Linienwegen zu berücksichtigen, da Fahrtzeitverlängerungen Auswirkungen auf Anschlussverknüfungen und den Fahrzeugbedarf haben können. Daher sind bei der Einrichtung neuer Haltestellen die Kosten und der Nutzen abzuwägen.
Konkrete Erschließungslücken in den Gemeinden werden im Rahmen des Kapitels 6 für jede Kommune des ZOV-Gebietes dargestellt.

5.3.3 Modernisierung des Haltestellenmobiliars

Haltestellen übernehmen die Funktion von Visitenkarten für den ÖPNV. Sie beeinflussen aber auch das Ortsbild. Gepflegte Haltestellen mit guter Aufenthaltsqualität sollten daher im Interesse der Gemeinden sein. Insbesondere beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen ist daher zu prüfen, ob das Haltestellenmobiliar bezüglich Wetterschutz, Sitzgelegenheit und Beleuchtung gemäß dem Anforderungsprofil (vgl. Kapitel 4.6.3) verbessert werden kann. Bei bestehendem Haltestellenmobiliar ist auf Sauberkeit und Schadensfreiheit zu achten. Schäden sind zeitnah zu beseitigen.

5.4 Maßnahmen aus dem Vorgängerplan

Wie bereits im Rahmen der Mängelanalyse (vgl. Kapitel 3.6) erläutert, werden im Vorgängerplan der hier vorgelegten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe eine Reihe von Maßnahmen beschrieben, die zum Teil bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht realisiert werden konnten.

Bei den Maßnahmen, die entweder das gesamte ZOV-Gebiet oder einen der drei Kreise betreffen, wurde geprüft, ob sie weiterverfolgt werden sollten oder ob aufgrund veränderter Rahmenbedingungen von einer Umsetzung abzusehen ist.
Die auch weiterhin zu verfolgenden Maßnahmen sind in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans aufzunehmen. Sie werden in nachfolgender Tabelle aufgelistet.

	Gegenstand / Bezeichnung der Maßnahme
Gesamtes ZOV-Gebiet	Errichtung von Anlagen zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an wichtigen Umsteigepunkten
	Erweiterung des ÖPNV-Angebotes für den regionalen Freizeit- und Tourismusmarkt
	Zielgruppenspezifische Kundenansprache
	Darstellung des ÖPNV als Bestandteil eines inter- und multimodalen Mobilitätsangebotes
	Bereitstellung von aktuellen Informationen für mobile Endgeräte
	Weiterentwicklung einer aktiven Social-Media-Strategie
Landkreis Gießen	Allendorf/Lumda: Ergänzung von fehlendem Fahrtenpaar bei Linie 371 (ehemals Linie 520) am Wochenende
	Biebertal: Ergänzung fehlender Fahrtenpaare nach Vetzberg
	Langgöns: Prüfung fehlender Fahrtenpaare an allen Verkehrstagen
	Rabenau: Ergänzung von fehlenden Fahrtenpaaren bei der Anbindung der Ortsteile am Samstag
Vogelsbergkreis	Homberg (Ohm): Prüfung der Ergänzung von Fahrtenpaaren bei der Anbindung von Maulbach an Homberg
	Lauterbach: Prüfung der Anbindung des Stadtteils Wernges. Prüfung der Einführung von Fahrten an Samstagen und Sonntagen
	Lautertal: Prüfung der Ergänzung von Fahrtenpaaren in die Ortsteile Eichelhain, Eichenrod, Engelrod, Hopfmannsfeld
	Lautertal: Verbesserungen Mo-Fr auf der Relation Eichelhain – Hörgenau
	Schlitz: Prüfung der Ergänzung von Fahrtenpaaren ins Mittelzentrum Lauterbach
	Schlitz: Prüfung des Verbindungsniveaus zwischen den Stadtteilen und der Stadt Schlitz
	Schaffung von Anschlussmöglichkeiten an die Linie MKK-95 über die ALT-Linie VB-50
	Schaffung von Anschlussmöglichkeiten an die Linie MKK-72
Wetteraukreis	Butzbach: Prüfung der Defizite auf den Verbindungen Hoch Weisel – Butzbach und Pohl Göns – Butzbach
	Wöllstadt: Prüfung der fehlenden Fahrtenpaare zwischen Ober-Wöllstadt und Nieder-Wöllstadt an Sonn- und Feiertagen

Tabelle 5-2: Maßnahmen aus dem ZOV-NVP 2014, die weiterverfolgt werden

5.5 Sonstige Maßnahmen

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

5.5.1 Dynamische Fahrgastinformation

Die Weitergabe von aktuellen Informationen zur Verkehrslage (Echtzeitdaten) wird von den Kunden heutzutage auch im öffentlichen Nahverkehr in zunehmendem Maße gefordert. Für die Entgegennahme und Weiterleitung der von den Unternehmen gelieferten Daten sorgt die verbundweite RMV-Datendrehscheibe (vDDS). Die vDDS führt Echtzeitdaten aus den im Verbundgebiet eingesetzten Systemen und Fahrzeugen in einem beim Verbund betriebenen Datenpool zusammen und stellt diese dann für die verschiedenen Dienste und Abnehmer bereit (Ansatz „Sammeln und Verteilen“).
Über die Datendrehscheibe verfügbare Echtzeitdaten können über eine ganze Reihe von Informationskanälen an die Kunden weitergegeben werden. Neben der Bereitstellung über die Online-Auskunft, die dank der wachsenden Verbreitung mobiler Endgeräte (z.B. Smartphones) immer häufiger während der Reise abgefragt wird, kommt hier weiterhin den stationären Informationsanlagen an den Stationen und Haltestellen eine bedeutende Rolle zu.

Anlagen zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) sollen insbesondere an den wichtigen Schnittstellen im System, an denen viele Fahrgäste umsteigen, für die Bereitstellung von Echtzeitinformationen sorgen, in dem die IST-Abfahrten angezeigt werden.

Organisatorisch noch nicht sichergestellt ist insbesondere im straßengebundenen Lokalverkehr die zeitnahe Informationsversorgung im Störungsfall, z.B. bei Fahrtausfall nach einem Unfall oder bei Eisglätte. Dies macht die Einrichtung und IT-Anbindung von durchgängig besetzten Leitstellen erforderlich. Auch die bessere Gewährleistung von Anschlüssen bei geringen Verspätungen konnte bislang, trotz existenter Echtzeitdaten, noch nicht optimiert werden.

5.5.2 Marketing

Wie bereits im Anforderungsprofil (Kapitel 4.7.2) beschrieben, können folgende Aspekte als Grundziele des Marketings im ÖPNV angesehen werden:

- Stammkunden halten
- Neukunden gewinnen
- Gelegenheitskunden zu Stammkunden machen
- Nichtkunden vom Nutzen des ÖPNV überzeugen

Ein wichtiger Baustein in den Ziel- und Handlungsfeldern des verbundweiten Marketings ist es beispielsweise, den regionalen Freizeit- und Touristikmarkt weiter zu erschließen. Damit sollen u.a. folgende Ziele verfolgt werden:

- Soweit finanziell möglich: Beseitigung von Angebotslücken durch Mehrfahrten

während der Schwachlastzeiten abends und an Wochenenden

- Stärkung vorhandener und Erschließung neuer Zielgruppen
- positiver Imagetransfer für den Verbund und seine lokalen Partner
- selbstverständliche Integration der RMV-Anbindungen bei Freizeit- und Tourismusanbietern und damit verbunden
- eine verstärkte Zusammenarbeit mit Partnern und Anbietern der Freizeit- und Touristikbranche

Anstatt wie bisher die regionale oder lokale Zuständigkeit klar erkennen zu lassen, sollen die Informations- und Marketingkommunikationsmedien zukünftig verstärkt eine zielgruppenspezifische Kundenansprache sowie eine Darstellung des ÖPNV als Bestandteil eines inter- und multimodalen Mobilitätsangebotes aus einem Guss ermöglichen. Aus diesem Grunde wurde beispielsweise das Internetangebot der VGO in das Internetportal des RMV integriert.

Für die Kundeninformation und Kommunikation besteht eine weitere Herausforderung darin, sich auf die im Wandel begriffenen Informations- und Kommunikationsgewohnheiten der Kunden einzustellen. Von hoher Bedeutung sind hier zum Beispiel die Bereitstellung aktueller Informationen für mobile Endgeräte sowie die Weiterentwicklung einer aktiven Social Media-Strategie auf Verbundebene.

5.5.3 Tarif und Vertrieb

Um die Anforderungen an einen einfachen Tarif und an den Vertrieb (siehe Kapitel 4.7) zu erfüllen, wurden vom RMV in den vergangenen Jahren verschiedene Maßnahmen ergriffen.

- Landesweit gültige Pauschalangebote für Schüler (Schülerticket Hessen) und Senioren (Seniorenticket Hessen)
- Einführung Zwischenpreisstufen
- Verbundweite JobTickets mit Mitnahmemöglichkeit inkl. Landesbediensteten-Ticket
- Test entfernungsabhängiger Tarif für Handytickets (RMV smart)
- Erweiterung des Handy-Ticketangebot auf Monats- und Jahreskarten
- Umstellung von Zeitkarten auf das eTicket Rhein-Main
- Einführung RheinMainCard als eine an zwei aufeinanderfolgenden Tagen gültige RMV-Netzkarte für die Zielgruppe Freizeitverkehr

Als nächster Schritt wird im Rahmen von RMVdie automatische Fahrpreisberechnung per „Check-In/assisted Be-Out“ als Erweiterung des elektronischen Fahrscheins (EFS) erprobt. Dabei wird durch die Anmeldung bei Fahrtantritt und Abmeldung bei Fahrtende der genaue Weg ermittelt und entfernungsabhängig berechnet.
Ziel des RMV ist es, in den kommenden Jahren verbundweit für alle Fahrgäste ein Elektronisches Fahrgeldmanagement-System mit automatischer Fahrpreisbildung zur Verfügung zu stellen.

Weiterhin soll die RMVApp zu einer multimodalen Plattform ausgebaut werden, auf der nicht nur RMV-Angebote, sondern über die Projekte RMVplus und Mobility Inside auch Sharing-Angebote anderer Anbieter angeboten werden.
Durch Integration des VDV-Barcode mobile+ wurde die Fälschungssicherheit bei der Nutzung elektronischer Fahrscheine auf dem Smartphone erhöht. Eine weitere Steigerung der Sicher-

heit soll durch eine Integration der RMVApp in das *verbundweite Hintergrundsystem für das eTicket RheinMain* erfolgen.

Neben der Ausdehnung des Elektronisches Fahrgeldmanagement-System gibt es Bemühungen, das Angebot der landesweit gültigen Jahreskarten auch auf kommunale Bedienstete auszudehnen sowie weitere Firmen als Job-Ticket-Kunden zu gewinnen.

Optimierungen sollen bei den personalbesetzten Vertriebsstellen durchgeführt werden. Hierbei ist zwischen zwei Ebenen von Vertriebsstellen zu unterscheiden:

- Vertriebstellen, die neben Verkauf auch Beratung und Service bieten (Level 1)
- Vertriebsstellen, die vorwiegend dem Verkauf von Zeitkarten dienen (Level 2)

Personalbesetzte Verkaufsstellen haben auch in Zeiten des elektronischen Ticketkaufs ihre Berechtigung. Ihre Anzahl und räumliche Verteilung ist aber zu überprüfen und zu optimieren. Level 1-Vertriebsstellen, die auch Beratungen anbieten, sollen hierbei eine größere Bedeutung haben. Die Bedeutung von Level 2-Vertriebsstellen wird dagegen sinken, wenn mehr Fahrkarten über das Internet oder die RMVApp gekauft werden.

6 ÖPNV IN DEN KOMMUNEN

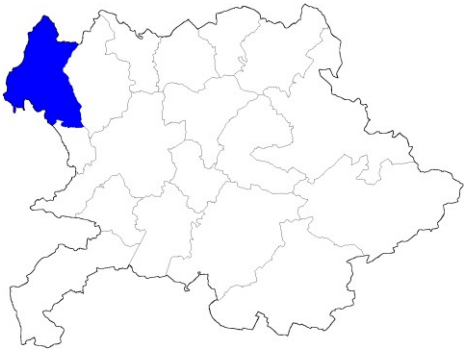
Im Kapitel „ÖPNV in den Kommunen“ wird auf Basis der Ergebnisse der Mängelanalyse (vgl. Anhang 5) für jede einzelne Kommune des ZOV-Gebietes die Verbindungsqualität bewertet. Dies geschieht, indem der Fahrplanstand des Jahres 2019 dem im Anforderungsprofil geforderten Angebotsniveau gegenübergestellt wird. Betrachtet wird hierbei sowohl die Anbindung des Kernortes bzw. der Kernstadt an das zugeordnete Zentrum der nächsthöheren Kategorie (Mittel- oder Oberzentrum) als auch die Anbindung der Stadt- bzw. Ortsteile an das Zentrum der betreffenden Kommune. Auf Basis dieser Analyse werden dann Maßnahmen zur Behebung der festgestellten Defizite vorgeschlagen, wobei sich deren Priorität insbesondere am jeweiligen Umfang der Unterdeckung an Fahrtenpaaren orientiert.
Weiterhin wird im Folgenden auch auf die räumliche Erschließung der Städte und Gemeinden in den drei Landkreisen des ZOV-Gebietes eingegangen. Hierbei wird auf die Ergebnisse der Analyse der Erschließungsqualität zurückgegriffen (vgl. Anhang 4), die ebenfalls im Rahmen der Mängelanalyse untersucht wurde. Siedlungsgebiete, die außerhalb der Einzugsbereiche der vorhandenen Haltestellen gelegen sind, werden identifiziert und mögliche Lösungen zur Behebung dieser Erschließungslücken genannt.

6.1 LANDKREIS GIEßEN

6.1.1 ALLENDORF/LUMDA

Durch die Regionalbuslinie 371 ist die Stadt Allendorf (Lumda) montags bis freitags gut an das nahe gelegene Oberzentrum Gießen angebunden. Fünf Fahrtenpaare zu wenig bestehen hingegen an Samstagen, an Sonn- und Feiertagen fehlt ein Fahrtenpaar. Mittelfristig ist auf dieser Relation somit ein Ausbau des Fahrtenangebotes zu prüfen. Aufgrund der sich in Planung befindlichen Reaktivierung der Lumdatalbahn ist perspektivisch jedoch ohnehin an allen Verkehrstagen mit einer verbesserten Anbindung Allendorfs an Gießen zu rechnen (vgl. Anlage 1).
Auch die drei Stadtteile Climbach, Nordeck und Winnen werden durch die Linie 371 erschlossen, wobei bezüglich der Anbindung dieser Orte an die Kernstadt an allen Verkehrstagen Defizite bestehen. Diese belaufen sich im Fall von Climbach auf ein Fahrtenpaar, von Nordeck und Winnen jedoch auf vier Fahrtenpaare. Am Wochenende ist für alle Relationen eine Unterdeckung von drei Fahrtenpaaren festzustellen. Um die Vorgaben des Anforderungsprofils zu erfüllen, ist eine verbesserte Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt zu prüfen.
Im Hinblick auf die räumliche Erschließung des Stadtgebietes besteht in Allendorf kein Handlungsbedarf. So wird bis auf einige Randbereiche das gesamte Siedlungsgebiet durch die vorhandenen Haltestellen erschlossen.

6.1.2 BIEBERTAL

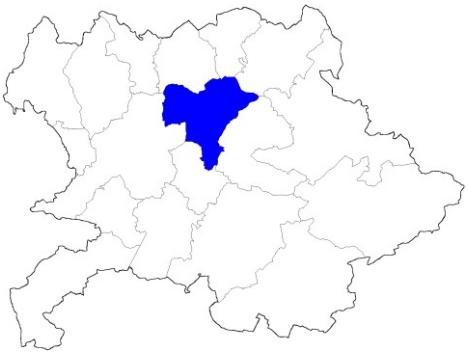


Das bestehende Fahrtenangebot der Linien GI-41 und GI-42 zwischen dem Hauptort Rodheim-Bieber und dem Oberzentrum Gießen ist sowohl montags bis freitags als auch an Samstagen ausreichend. Sonntags besteht eine Unterdeckung von zwei Fahrtenpaaren, die durch eine Aufstockung des vorhandenen ALT-Angebotes auf der Linie GI-44 behoben werden könnte.

Mit Ausnahme von Vetzberg (8 Fahrtenpaare) und Krumbach (1 Fahrtenpaar) weisen die Fahrtmöglichkeiten zwischen dem Kernort der Gemeinde und den Ortsteilen von Montag bis Freitag keine Defizite auf. An Samstagen wird im Hinblick auf die Anbindung aller Ortsteile das geforderte Angebot von 15 Fahrtenpaaren jedoch um fünf bis sechs Fahrtenpaare verfehlt. Sonntags besteht auf allen Relationen eine Unterdeckung von zwei Fahrtenpaaren. Bezüglich der Anbindung der Ortsteile an den Kernort Rodheim-Bieber ist somit insbesondere am Wochenende, für den Ortsteil Vetzberg auch von montags bis freitags, ein erheblicher Handlungsbedarf festzustellen, der zumindest teilweise durch eine Ausweitung des ALT-Angebotes auf der GI-44 behoben werden könnte.

Größere Erschließungsdefizite sind auf dem Gebiet der Gemeinde Biebertal nicht auszumachen. Lediglich die Randbereiche einiger Ortsteile, wie zum Beispiel der äußerste Nordwesten Frankenbachs oder der nördliche Ortsrand von Königsberg, liegen außerhalb der durch die vorhandenen Haltestellen erschlossenen Gebiete.

6.1.3 BUSECK



Die bestehende Verbindung zwischen dem Hauptort Großen-Buseck und dem Oberzentrum Gießen ist vor allem aufgrund des Angebotes auf der Vogelsbergbahn (RB45) an allen Verkehrstagen als sehr gut zu bezeichnen.

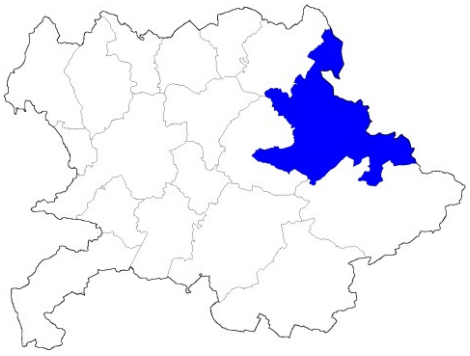
Die Verbindungen zwischen dem Hauptort und den Ortsteilen, die durch die lokale Buslinie GI-25 hergestellt werden, entsprechen allerdings nicht in allen Fällen dem vorgegebenen Angebotsniveau. So fehlt von Montag bis Freitag zwischen Alten-Buseck sowie Trohe und Großen-Buseck jeweils ein Fahrtenpaar. Samstags und an Sonn- und Feiertagen besteht bezüglich der Anbindung der Ortsteile Alten-Buseck, Beuern und Trohe eine Unterdeckung von drei Fahrtenpaaren, sodass auf der Linie GI-25 mittelfristig eine Aufstockung des Fahrtenangebotes am Wochenende angestrebt werden sollte. Der Ortsteil Oppenrod verfügt generell zwar über eine gute Anbindung nach Gießen und Reiskirchen, nicht jedoch in den Kernort Großen-Buseck. Dieser ist nur mit Umstieg und längeren Fahrtzeiten erreichbar. Maßnahmen zur Schaffung einer umsteigefreien Verbindung zwischen Oppenrod und Großen-Buseck sind zu prüfen.

Die räumliche Erschließung des Gemeindegebiets von Buseck wird größtenteils durch die vorhandenen Haltestellen sichergestellt. Größere unerschlossene Siedlungsbereiche existieren lediglich im Westen des Ortsteils Beuern sowie im Osten des Ortsteils Trohe. Diese liegen jedoch abseits der durch die betreffenden Buslinien befahrenen Straßen und können somit nur durch entsprechende Änderungen der Linienverläufe erschlossen werden.

6.1.4 FERNWALD

Der Kernort Steinbach ist sowohl montags bis freitags als auch sonntags durch die lokale Linie GI-22 in ausreichendem Maß an das Oberzentrum Gießen angebunden. Lediglich an Samstagen besteht ein Defizit von fünf Fahrtenpaaren, das es zu beheben gilt.
Ebenso wird die Verbindung zwischen dem Ortsteil Albach und dem Kernort Steinbach durch die Linie GI-22 bereits heute weitestgehend sichergestellt. An Samstagen fehlen allerdings auch auf dieser Relation fünf Fahrtenpaare. Für den Ortsteil Annerod bestehen durch das Angebot auf der Linie GI-21 relativ gute Verbindungen nach Gießen. Direktfahrten zwischen Annerod und Steinbach existieren hingegen bis auf drei ALT-Fahrten am Sonntag hingegen nicht, sodass hier Handlungsbedarf besteht.
Durch die vorhandenen Haltestellen ist die räumliche Erschließung der Siedlungsfläche der Gemeinde Fernwald, mit Ausnahme des östlichen Ortsrandes von Annerod sowie der Gewerbegebiete Ruhberg und Oppenröder Straße in Steinbach, gegeben.

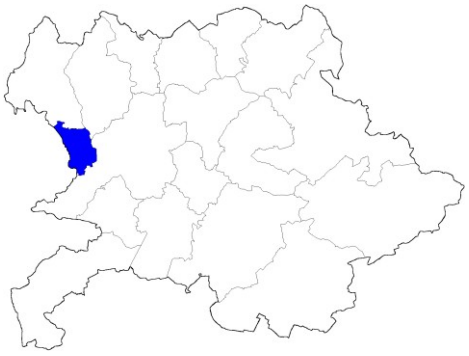
6.1.5 GRÜNBERG



Die Verbindung zwischen Grünberg und dem Oberzentrum Gießen ist an allen Verkehrstagen durch ein sehr gutes Angebot auf der Vogelsbergbahn sichergestellt. Bezüglich der Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt fällt insbesondere die fehlende Anbindung von Harbach auf (kein Angebot an allen Wochentagen). Dies lässt sich teilweise mit der den Tabellen zur Analyse der Verbindungsqualität zugrundeliegenden Methodik erklären. So werden hier entsprechend der Vorgaben ausschließlich Direktfahrten erfasst. Allerdings existieren teilweise Fahrtmöglichkeiten zwischen Harbach und Grünberg mit Umstieg in Reiskirchen oder Ettingshausen, ein durchgängig attraktives Angebot ist jedoch nicht vorhanden. Maßnahmen zur Schaffung einer Direktverbindung sind auf dieser Relation zu prüfen.
Weitere Defizite hinsichtlich der Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt sind von montags bis freitags nur für Reinhardshain festzustellen. Hier besteht eine Unterdeckung von zwei Fahrtenpaaren, die durch eine Aufstockung des Fahrtenangebotes auf der ALT-Linie GI-73 behoben werden könnte. Am Wochenende verfügen neben Harbach auch die Stadtteile Beltershain, Lumda, Queckborn, Reinhardshain, Stangenrod und Weitershain über eine nicht ausreichende Anbindung an die Kernstadt Grünberg. Auch die auf diesen Relationen bestehende Unterdeckung von einem bis drei Fahrtenpaaren könnte, mit Ausnahme des an Samstagen fehlenden Fahrtenpaares zwischen Queckborn und Grünberg, durch eine Ausweitung des Angebotes auf der ALT-Linie GI-73 behoben werden.
Die räumliche Erschließung aller Stadtteile Grünbergs ist durch die vorhandenen Haltestellen weitestgehend sichergestellt. Kleinere unerschlossene Gebiete sind lediglich am Rande der Siedlungsbereiche zu erkennen.

6.1.6 HEUCHELHEIM

Sowohl die Kerngemeinde Heuchelheim als auch der Ortsteil Kinzenbach sind über die eigenwirtschaftlich betriebene Linie GI-24 in einem weit über die Vorgaben des Anforderungsprofils hinausgehenden Maße an das benachbarte Oberzentrum Gießen angebunden. Selbiges gilt auch für die Anbindung Kinzenbachs an Heuchelheim.

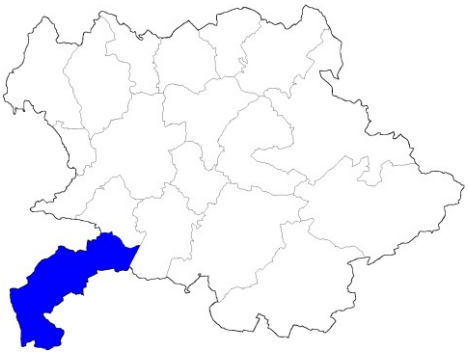


Der westliche Teil des Kernortes Heuchelheim profitiert zusätzlich von den Lokalbuslinien GI-41, GI-42 und GI-43 sowie vom Angebot der ALT-Linie GI-44.
Es lässt sich somit festhalten, dass bezüglich des Verkehrsangebotes in der Gemeinde Heuchelheim kein Handlungsbedarf zu erkennen ist.
Die räumliche Erschließung der Gemeinde Heuchelheim ist durch die vorhandenen Haltestellen größtenteils gegeben. Nicht erschlossen werden allerdings der östliche Teil des Wohngebietes „Auf der Bölz“ sowie die Gewerbeansiedlung im Süden des Kernortes („Am Zimmerplatz“). Eine Behebung dieser Erschließungslücken ist jedoch nur durch die Änderung der Linienverläufe bestehender Buslinien möglich.

6.1.7 HUNGEN

Die Anbindung der Kernstadt Hungen an das Oberzentrum Gießen ist durch das Angebot auf der Lahn-Kinzig-Bahn (RB46) an allen Verkehrstagen ausreichend.
Im Hinblick auf die Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt ist festzustellen, dass von montags bis freitags keine Defizite bestehen. Am Wochenende werden die Vorgaben auf einem Großteil der Relationen hingegen deutlich unterschritten. So verkehrt die Linie GI-60 nach erfolgter Einstellung des Wochenendbetriebes mangels Nachfrage lediglich montags bis freitags, was dazu führt, dass die Stadtteile Langd, Rabertshausen, Rodheim und Steinheim am Wochenende keine ÖPNV-Anbindung besitzen. Dies gilt auch für den Stadtteil Nonnenroth, der samstags, sonn- und feiertags nicht durch die Linie 363 bedient wird. Es sollte erneut eine Prüfung von Maßnahmen zur Schaffung eines Wochenendangebotes zwischen Hungen und den genannten Stadtteilen durchgeführt werden.
Die Stadtteile Bellersheim, Obbornhofen und Villingen (jeweils zwei Fahrtenpaare) sowie Utphe (ein Fahrtenpaar) weisen hinsichtlich der Anbindung an Hungen an Samstagen lediglich eine leichte Unterdeckung auf, die durch ein zusätzliches Fahrtenangebot auf der Linie 363 behoben werden könnte. An Sonntagen wird auf diesen Relationen das Soll erfüllt. Der an der Lahn-Kinzig- Bahn gelegene Stadtteil Trais-Horloff und Inheiden, das durch die Linie 363 erschlossen wird, sind am Wochenende in ausreichendem Maße an die Kernstadt angebunden.
Ein Großteil der Stadtteile Hungens wird durch die bestehenden Haltestellen räumlich erschlossen. Ausnahmen stellen lediglich der westliche Ortsrand von Bellersheim, das Gewerbegebiet im Osten Hungens im Bereich des Rewe Logistikzentrums und die Ferienhaussiedlung in Inheiden am Trais-Horloffer See dar. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf bezüglich der Einrichtung neuer Haltestellen ist somit nicht festzustellen.

6.1.8 LANGGÖNS



Der Hauptort Lang-Göns ist durch die Main-Weser-Bahn sehr gut an das Oberzentrum Gießen angebunden, sodass diesbezüglich kein Handlungsbedarf besteht.
Größere Defizite sind allerdings im Hinblick auf das innergemeindliche ÖPNV-Angebot vorhanden. So fehlen montags bis freitags, um die Vorgaben zu erfüllen, zwischen dem Kernort Lang-Göns und den Ortsteilen Dornholzhausen und Niederkleen acht Fahrtenpaare sowie den Ortsteilen Cleeberg und Oberkleen neun Fahrtenpaare. An Samstagen beläuft sich die Unterdeckung im Falle der vier genannten Ortsteile gar auf zehn, an Sonn- und Feiertagen auf drei Fahrtenpaare. Um die identifizierten Defizite zu beseitigen, sollte die Einrichtung zusätzlicher Fahrten auf der Linie GI-35 geprüft werden.
Anzumerken ist allerdings, dass die südlichen Ortsteile, insbesondere Espa, verstärkt nach Butzbach ausgerichtet sind. Eine Verbindung von Niederkleen, Oberkleen und Cleeberg nach Butzbach, die allerdings auch nicht den Mindestvorgaben entspricht, wird über die Linie FB-51 hergestellt. Espa ist über die Linien FB-54 und FB-58 an Butzbach angebunden. Montags bis freitags werden auf dieser Relation die Vorgaben erfüllt, am Wochenende fehlen jedoch vier Fahrtenpaare. Diese Angebotslücke könnte durch eine Ausweitung des Angebotes auf der Linie GI-58 geschlossen werden.
Bezüglich der räumlichen Erschließung sind im Gemeindegebiet von Langgöns keine größeren Ertschließungslücken festzustellen. Lediglich die Siedlungsränder einiger Ortsteile liegen nicht innerhalb der durch die vorhandenen Haltestellen erschlossenen Bereiche.

6.1.9 LAUBACH

Laubach ist über die Regionalbuslinie 372 an Lich und weiter an das Oberzentrum Gießen (ggf. mit Umstieg in Lich) angebunden. Derzeit wird eine Expressverbindung nach Gießen (Kreisverwaltung) geprüft, um die Fahrzeiten deutlich zu verringern. Das Angebot am Abend entspricht nicht dem Standard für ein Mittelzentrum im ländlichen Raum und sollte angepasst werden. Anpassungsbedarf steht auch zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der reaktivierten Horlofftalbahn an. Trotz eines verhältnismäßig recht umfangreichen Fahrtenangebotes weisen die innerstädtischen Verbindungen in Laubach einige Defizite auf. So verfügen lediglich die Stadtteile Wetterfeld, Lauter, Freienseen und Ruppertsburg über ein an allen Verkehrstagen den Anforderungen entsprechendes Angebotsniveau. So besteht montags bis freitags auf der Relation zwischen Laubach und den Stadtteilen Altenhain und Gonterskirchen eine Unterdeckung von drei Fahrtenpaaren und zwischen der Kernstadt und Röthges eine Unterdeckung von zwei Fahrtenpaaren. An Samstagen fehlen im Falle von Altenhain vier und von Ruppertsburg zwei Fahrtenpaare sowie zwischen Laubach und Gonterskirchen ein Fahrtenpaar zur Erreichung der Mindeststandards. An Sonn- und Feiertagen beläuft sich das Defizit hinsichtlich der Anbindung von Altenhain und Gonterskirchen auf zwei bzw. von Münster auf drei Fahrtenpaare. Maßnahmen zur Behebung der genannten Defizite sowie die Überprüfung der Erreichbarkeit des Rathauses in Lich (Gemeindeverwaltungsverband mit

Laubach) sollten mittelfristig geprüft werden. Die im Stadtgebiet von Laubach existierenden Haltestellen sorgen insgesamt für eine flächendeckende Erschließung aller Stadtteile. Ausnahmen stellen lediglich die Wochenendhaussiedlungen im Osten von Gonterskirchen sowie „Steinköppel" im Stadtteil Altenhain dar. In der Kernstadt wird das am westlichen Stadtrand gelegene Gewerbegebiet Laubach nur unzureichend erschlossen. Um dieses Defizit zu beheben sollte ein Ringverkehr (ALT o.ä.) für die Kernstadt Laubach geprüft werden. Auch die Erschließung des östlichen Stadtrandes könnte so verbessert werden. Ein solch innerörtliches Angebot wäre durch die Stadt Laubach sicherzustellen.

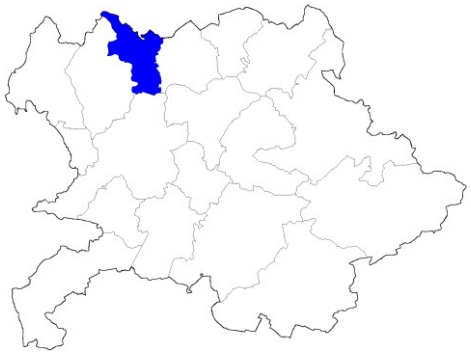
6.1.10 Lich

Die Verbindung von Lich zum Oberzentrum Gießen ist durch das Fahrtenangebot der Lahn-Kinzig-Bahn (RB46) sowie der Regionalbuslinie 375 an allen Verkehrstagen deutlich besser als in der Angebotskonzeption gefordert.
Auch die Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt sind mit Ausnahme des Samstags auf einem Niveau, das die Vorgaben zumindest erfüllt, teilweise sogar deutlich übersteigt. Auch an Samstagen weist lediglich die Verbindung von drei Stadtteilen eine Unterdeckung auf. Diese beläuft sich im Falle von Birklar und Muschenheim auf zwei, zwischen Lich und Eberstadt auf drei Fahrtenpaare. Durch die Schaffung eines zusätzlichen Angebotes an Samstagen könnte mittelfristig auch dieses geringfügige Defizit behoben werden, sodass dann das ÖPNV-Angebot auf dem Stadtgebiet von Lich auf allen Relationen die Anforderungen erfüllen würde.
Im Hinblick auf die räumliche Erschließung sind in der Stadt Lich ebenfalls kaum Defizite zu finden. Außerhalb der durch die vorhandenen Haltestellen erschlossenen Bereiche liegen lediglich das Kloster Arnsburg, der nördliche Siedlungsrand von Muschenheim und die Wochenendhaussiedlung auf der Albertshöhe im Stadtteil Nieder-Bessingen, sodass bezüglich der Anlage neuer Bushaltestellen kein Bedarf festzustellen ist. Die Einrichtung eines zusätzlichen Bahnhaltepunktes in Lich West ist aufgrund der Eingleisigkeit der Lahn-Kinzig-Bahn und den damit verbundenen betrieblichen Restriktionen absehbar nicht realisierbar.

6.1.11 Linden

Großen-Linden ist durch die Regionalbuslinien 378 und 379, welche als gegenläufige Ringlinien zwischen Linden und Gießen verkehren, die VLDW-Linie 310 und die Main-Weser-Bahn sehr gut an Gießen angebunden. Das im Anforderungsprofil geforderte Mindestangebot wird an allen Verkehrstagen deutlich überschritten.
Die Linien 378 und 379 verbinden auch die Kernstadt Großen-Linden mit dem Stadtteil Leihgestern, wobei die Relation in Richtung Großen-Linden durch die Linie 378 und in Richtung Leihgestern durch die Linie 379 bedient wird. Die Vorgaben des Anforderungsprofils erfüllt das Fahrtenangebot auf diesen Linien jedoch nicht. So besteht von montags bis freitags eine Unterdeckung von einem Fahrtenpaar, wohingegen samstags fünf und sonn- und feiertags drei Fahrtenpaare fehlen. Eine Ausweitung des Fahrtenangebotes auf den Linien 378 und 379, insbesondere am Wochenende, ist zu prüfen.
Bezüglich der räumlichen Erschließung des Stadtgebietes von Linden lässt sich feststellen, dass ein Großteil der Siedlungsfläche durch die vorhandenen Haltestellen erschlossen wird, jedoch an den Rändern beider Stadtteile noch Optimierungspotential vorhanden ist. So sollte in Großen-Linden zur besseren Erschließung des südöstlichen Teils des Gewerbegebietes „Lückebachtal“ die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Warabistraße geprüft werden. Um den Bewohnern der Wohngebiete in der südlichen Kernstadt einen besseren Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen, sollte zudem die Anlage einer Haltestelle in der Ludwig-Uhland- oder Herderstraße in Betracht gezogen werden. Im Stadtteil Leihgestern wird das neue Baugebiet „Nördlich Breiter Weg“ nur unzureichend durch den ÖPNV erschlossen. Hier könnte die Situation durch neue Haltestellen in der Großen-Lindener Straße im Bereich der Kreuzung mit den Straßen Breiter Weg bzw. Wilhemstraße sowie in der Gießener Straße im Bereich Abzweig Hahnstrauch verbessert werden. Darüber hinaus wäre im Süden Leihgesterns eine Optimierung der Erschließung der Wohnbebauung durch eine Verlegung der Linienführung der 378 bzw. 379 durch die Dresdener Straße und die Einrichtung einer dortigen Haltestelle möglich.

6.1.12 Lollar



Das Angebot zwischen Lollar und Gießen ist durch das Angebot auf der Main-Weser-Bahn und der regionalen Buslinie 371 an allen Verkehrstagen sehr gut. Verbesserungsbedarf ist diesbezüglich somit nicht festzustellen.
Die Verbindung zwischen den drei Stadtteilen und der Kernstadt Lollar, die durch die lokale Linie GI-51 hergestellt wird, erfüllt hingegen an allen Verkehrstagen die Vorgaben des Anforderungsprofils nicht.
So besteht montags bis freitags sowie sonn- und feiertags bezüglich der Anbindung von Odenhausen, Ruttershausen und Salzböden eine Unterdeckung von zwei, samstags gar von fünf Fahrtenpaaren. Eine Ausweitung des Fahrtenangebotes auf der Linie GI-51 ist deshalb mittelfristig zu prüfen.
Sowohl die Kernstadt Lollar als auch die drei Stadtteile werden größtenteils durch die vorhandenen Haltestellen räumlich erschlossen. In Lollar weist lediglich die Wohnbebauung im Nordosten der Stadt Erschließungslücken auf. Dieses Defizit könnte perspektivisch durch die

Anlage des neuen Haltepunktes „Lollar Nord“ im Zuge der Reaktivierung der Lumdatalbahn behoben werden. Im Stadtteil Ruttershausen wird das Wohngebiet „Am Hellenberg“ nicht optimal erschlossen. Um die Situation hier zu verbessern wäre jedoch entweder eine zusätzliche Haltestelle im Wohngebiet selbst oder die Einrichtung einer Haltestelle an der L 3093 notwendig. Voraussetzung für die letztere Option wäre allerdings eine Fußwegverbindung zwischen Wohngebiet und Landesstraße.

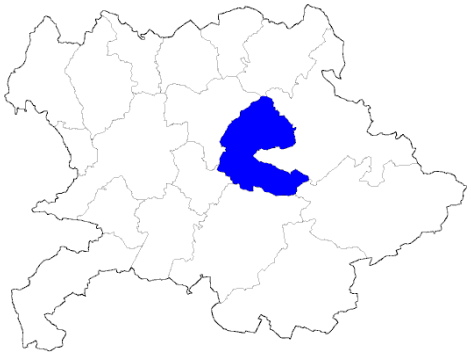
6.1.13 POHLHEIM

Watzenborn-Steinberg wird durch die Regionalbuslinien 375 und 377 und die Lahn-Kinzig-Bahn (RB46) an das Oberzentrum Gießen angebunden. Insgesamt weist das Angebot auf dieser Relation zwar an allen Verkehrstagen eine ausreichende Anzahl an Fahrtenpaaren auf, jedoch ist anzumerken, dass der Bahnhof Watzenborn-Steinberg am nordöstlichen Rand der Kernstadt gelegen ist und somit nur einen kleinen Teil der Siedlungsfläche erschließt. Wird deshalb ausschließlich das Angebot auf den beiden Regionalbuslinien berücksichtigt, besteht sonntags ein Defizit von vier Fahrtenpaaren, das es für eine bessere Anbindung der gesamten Kernstadt an Gießen zu beheben gilt.
Von Montag bis Freitag profitieren auch die Stadtteile Pohlheims vom Angebot auf den Regionalbuslinien, Garbenteich zusätzlich von der Anbindung an die RB46, sodass bezüglich der Anbindung an Watzenborn-Steinberg kein Defizit festzustellen ist. Auch an dieser Stelle ist wiederum auf die Lage des Bahnhofs in der Kernstadt zu verweisen. Ein Ausbau des Angebotes an Sonntagen auf der Linie 375 würde somit auch zu einer besseren Anbindung von Garbenteich an Watzenborn-Steinberg beitragen.
Am Wochenende verfügt lediglich der Stadtteil Garbenteich über ein sehr gutes ÖPNV-Angebot. Hausen weist samstags noch eine den Anforderungen entsprechende Anbindung an das Stadtzentrum auf, sonn- und feiertags fehlen auf der Linie 375 jedoch vier Fahrtenpaare. Dringend verbesserungswürdig sind die derzeit am Wochenende vorhandenen Fahrtmöglichkeiten von Dorf-Güll, Grüningen und Holzheim nach Watzenborn-Steinberg. So beläuft sich die Unterdeckung im Falle von Grüningen und Holzheim samstags auf neun und sonntags auf acht Fahrtenpaare. Zwischen dem Stadtteil Dorf-Güll und der Kernstadt existieren an Samstagen lediglich drei, an Sonn- und Feiertagen gar keine Direktfahrten. Nicht berücksichtigt sind Umsteigeverbindungen mit dem ALT GI-37 und der Linie 375, die das Fahrtenangebot der Linie 377 zwischen Dorf-Güll, Grüningen, Holzheim und Watzenborn-Steinberg am Wochenende vereinzelt ergänzen.
Die räumliche Erschließung der Stadtteile Garbenteich, Dorf-Güll, Holzheim, Grüningen und Hausen ist insgesamt als gut zu bezeichnen. Nur die äußersten Siedlungsränder liegen teilweise außerhalb der durch die vorhandenen Haltestellen erschlossenen Bereiche. Eine weitere Verbesserung der Situation ist durch die geplante Verschiebung des Haltepunktes Garbenteich und die Neueinrichtung des Haltepunktes Hausen an der Lahn-Kinzig-Bahn zu erwarten. Größere Erschließungslücken fallen hingegen in der Kernstadt auf. So könnte die Gewerbeansiedlung im Norden Watzenborn-Steinbergs durch eine neue Haltestelle an der L 3132 im Bereich des Abzweigs der Rudolf-Diesel-Straße besser erschlossen werden. Zu einer besseren Erschließung der Wohnbebauung in der südlichen Kernstadt könnte eine Haltestelle in der Grüninger Straße im Bereich des Abzweigs „Am Zollstock“ beitragen.

6.1.14 Rabenau

Von der Kerngemeinde Londorf aus existieren durch die Regionalbuslinie 371 montags bis freitags gute Verbindungen zum Oberzentrum Gießen, die deutlich über den Vorgaben liegen. Allerdings besteht auf dieser Relation samstags eine Unterdeckung von fünf und sonn- und feiertags von drei Fahrtenpaaren. Durch die geplante Reaktivierung der Lumdatalbahn könnte sich die Angebotssituation zwischen Londorf und Gießen jedoch perspektivisch deutlich verbessern. Auch die Anbindung der Ortsteile an das Gemeindezentrum wird durch die Linie 371 sichergestellt, wobei größtenteils die Anforderungen nicht vollständig erfüllt werden. Montags bis freitags besteht nur eine geringfügige Unterdeckung, die sich im Falle von Allertshausen und Odenhausen auf ein Fahrtenpaar und von Rüddingshausen auf zwei Fahrtenpaare beläuft. Samstags ist lediglich Kesselbach in ausreichendem Maße an Londorf angebunden. Bezüglich der anderen Stadtteile ergab die Analyse für Odenhausen ein Defizit von zwei, für Allertshausen und Geilshausen von drei und für Rüddingshausen von vier Fahrtenpaaren. An Sonn- und Feiertagen werden die Vorgaben für alle Ortsteile um zwei Fahrtenpaare, im Falle von Allertshausen gar um drei Fahrtenpaare verfehlt. Mittelfristig gilt es deshalb zu prüfen, wie sich durch eine Angebotsausweitung auf der Linie 371 das ÖPNV-Angebot in der Gemeinde Rabenau verbessern lässt.
Die räumliche Erschließung des Gemeindegebietes von Rabenau ist durch die vorhandenen Haltestellen weitestgehend gegeben. In Allertshausen könnte die derzeitige Situation durch eine zusätzliche Haltestelle im westlichen Teil des Ortes noch verbessert werden, in Geilshausen der nördliche Ortsrand durch eine Haltestelle an der Grünberger Straße im Bereich der Einmündung des Steinesweges. In der Kerngemeinde Londorf besteht ein Erschließungsdefizit im nordöstlichen Siedlungsbereich, das allerdings im Zuge der Reaktivierung der Lumdatalbahn behoben werden könnte. Eine bessere Erschließung des „Gewerbegebietes West“ in Londorf könnte durch die Einrichtung einer Haltestelle an der Gießener Straße im Bereich des Abzweigs „An der Mühle“ oder durch eine Verlegung des Linienwegs der 371 in die Lumdastraße und die dortige Anlage einer Haltestelle erreicht werden.

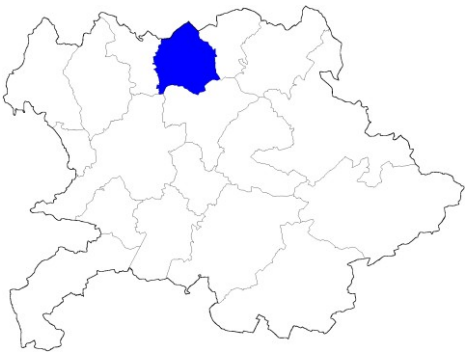
6.1.15 Reiskirchen



Für die Anbindung von Reiskirchen an das Oberzentrum Gießen ist über die Vogelsbergbahn (RB45) sowie über die lokale Buslinie GI-21 an allen Verkehrstagen in mehr als ausreichender Weise gesorgt.
Im Hinblick auf die Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt werden von montags bis samstags größtenteils die Vorgaben erfüllt. Einen Sonderfall stellt in diesem Zusammenhang Bersrod dar, das durch die Linie GI-25 lediglich über eine gute Direktverbindung nach Großen-Buseck verfügt. Von hier aus ist durch Umstieg auf die RB45 jedoch auch Reiskirchen erreichbar. An Sonn- und Feiertagen ergab die Analyse für die Stadtteile Bersrod und Burkhardsfelden eine Unterdeckung von einem bzw. für Ettingshausen, Hattenrod und Lindenstruth von zwei Fahrtenpaaren, die es mittelfristig zu beheben gilt.

Der kleinste Stadtteil Winnerod verfügt abgesehen vom Schülerverkehr an keinem der Verkehrstage über eine Direktverbindung nach Reiskirchen. Es besteht lediglich die Möglichkeit, von der Haltestelle „Abzweig Winnerod“ aus, die allerdings außerhalb des Ortes liegt und über keine direkte Fußweganbindung verfügt, mit GI-25 und RB45 über Großen-Buseck die Kernstadt zu erreichen. Da Winnerod jedoch weniger als 50 Einwohner zählt, ist zu prüfen, inwieweit der Bedarf einer besseren ÖPNV-Anbindung tatsächlich besteht.
Die Stadtteile Reiskirchens werden größtenteils durch die vorhandenen Haltestellen räumlich erschlossen. Für Ettingshausen und Lindenstruth gilt dies allerdings nur mit Einschränkungen. So sind im erstgenannten Stadtteil vor allem im südlichen Siedlungsbereich größere Erschließungslücken festzustellen. Die Behebung dieses Defizits könnte jedoch nur durch die Verlegung des Linienweges der 371 in die Münsterer Straße und die dortige Einrichtung einer Haltestelle erreicht werden. In Lindenstruth wird das Wohn- und Gewerbegebiet nördlich der Vogelsbergbahn nur unzureichend erschlossen. Hier könnte zur Verbesserung der Situation eine Verlängerung der Linie GI-21 geprüft werden. In der Kernstadt selbst sind am nördlichen und östlichen Siedlungsrand Erschließungslücken festzustellen. Im Osten würde sich eine zusätzliche Haltestelle an der Grünberger Straße im Bereich der Kreuzung mit der Carl-Benz- bzw. Bänningerstraße anbieten. Im Norden könnte eine wesentliche Verbesserung nur durch eine Verlegung des Linienweges der GI-21, beispielsweise über die Goethe-, Heinrich-Heine- und Jahnstraße erreicht werden.

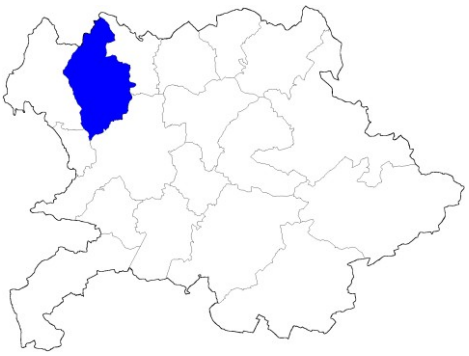
6.1.16 Staufenberg



Die derzeitige Anbindung der Stadt Staufenberg an das Oberzentrum Gießen, die durch die regionale Buslinie 371 sichergestellt wird, weist von montags bis samstags ein den Vorgaben entsprechendes Angebotsniveau auf. Lediglich an Sonn- und Feiertagen ist ein Defizit von drei Fahrtenpaaren festzustellen, das es mittelfristig zu beheben gilt.
Zwischen den drei Stadtteilen und der Kernstadt Staufenberg verkehrt ebenfalls die Linie 371, deren Fahrtenangebot auch hier zumindest von montags bis freitags den Anforderungen gerecht wird. Samstags fehlen für eine ausreichende Anbindung von Mainzlar und Treis jedoch fünf und von Daubringen sechs Fahrtenpaare. Sonntags besteht jeweils eine Unterdeckung von drei Fahrtenpaaren. Eine Ausweitung des Fahrtenangebotes auf der Linie 371 könnte somit erheblich zu einer Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Stadt Staufenberg und ihrer Stadtteile beitragen.
Auch wenn die vorhandenen Haltestellen den besiedelten Teil des Kernstadtgebietes von Staufenberg größtenteils erschließen, sind dennoch in allen Stadtteilen noch größere Erschließungslücken vorhanden. So fehlt in Daubringen im Bereich der südlichen Wohnbebauung eine Haltestelle. Um diese zu bedienen, wäre allerdings eine Verlängerung der Linie 371 notwendig. In Mainzlar wird der äußerste Nordosten des Siedlungsgebietes nicht vollständig erschlossen. Hier könnte eine zusätzliche Haltestelle in der Treiser Straße im Bereich der Einmündung der Gartenstraße die Situation verbessern. Auch das Industriegebiet „Pfingstwiesen“ liegt außerhalb der Einzugsbereiche der vorhandenen Haltestellen. Im Falle einer Wiederinbetriebnahme der Lumdatalbahn würde dieses Gebiet jedoch von der Nähe zum Bahnhof Mainzlar profitieren. In Treis besteht im Nordosten des Stadtteils ein größeres Erschließungsdefizit, weshalb die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Hauptstraße im Bereich des Abzweigs der Ringstraße in Betracht gezogen werden sollte. In der Kernstadt wird sowohl der Norden als auch der Südwesten der Siedlungsfläche nicht vollständig er-

schlossen. Um diese Defizite zu beheben, würde sich zum einen eine zusätzliche Haltestelle in der Mainzlarer Straße im Bereich der Einmündung der Bergstraße und zum anderen die Prüfung einer Verlegung des Linienweges der 371 über „An der Mooseburg“ und „Am Schiffenweg“ anbieten.

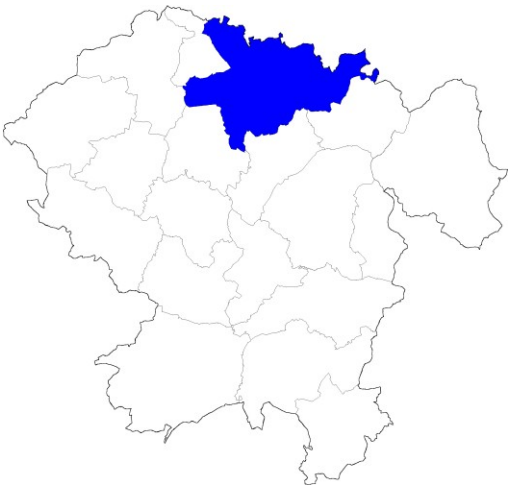
6.1.17 WETTENBERG



Die Gemeinde Wettenberg ist an allen Verkehrstagen über die Stadtbuslinien 800, 801 und 802 sehr gut an das benachbarte Oberzentrum Gießen angebunden.
Erheblicher Handlungsbedarf ist hingegen im Hinblick auf die Anbindung der Ortsteile Launsbach und Wißmar an den Kernort Krofdorf-Gleiberg festzustellen, die derzeit lediglich durch die wochentags sechs Fahrten des „Wettenberger Bussi“ (Linie GI-82) und einzelne Fahrten auf der Linie 800 sichergestellt wird. Es besteht somit montags bis freitags eine Unterdeckung von zehn, samstags von vierzehn und sonntags von sieben Fahrtenpaaren.
Die räumliche Erschließung der Gemeinde Wettenberg ist insgesamt als sehr gut zu bezeichnen. Nahezu die gesamte Siedlungsfläche wird durch die Einzugsbereiche der vorhandenen Haltestellen abgedeckt. Nicht optimal erschlossen werden lediglich das Gewerbegebiet „Augarten“ in Krofdorf-Gleiberg sowie der Sportplatz im Ortsteil Wißmar. Handlungsbedarf bezüglich der Einrichtung neuer Haltestellen ist auf dem Gebiet der Gemeinde Wettenberg somit nicht zu erkennen.

6.2 VOGELSBERGKREIS

6.2.1 ALSFELD

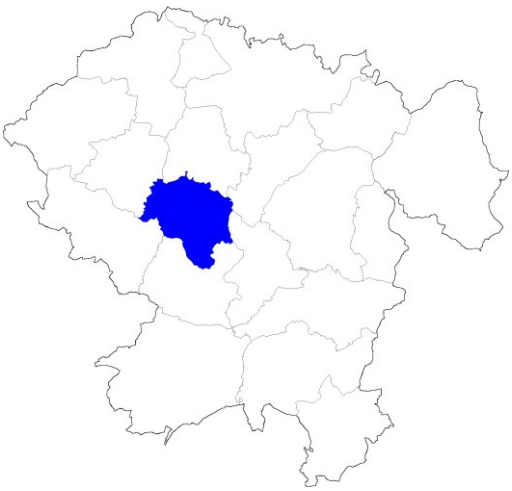


Die Kernstadt Alsfeld ist über die Vogelsbergbahn (RB45) an die Oberzentren Gießen und Fulda angebunden. Das bestehende Verkehrsangebot weist keine Unterdeckung auf und geht sogar an Sonntagen über das vorgegebene Angebotsniveau hinaus.
Die Anbindung sämtlicher Stadtteile an die Kernstadt ist vor allem durch die am Wochenende fehlenden ein bis zwei Fahrtenpaare gekennzeichnet und somit samstags und sonntags nicht ausreichend. Von Montag bis Freitag sind von dem defizitären Erschließungsangebot an die Kernstadt die Stadtteile Berfa, Elbenrod, Fischbach, Hattendorf, Liederbach und Lingelbach betroffen. Hier besteht jeweils eine Unterdeckung von zwei bis drei Fahrtenpaaren. Ein ausreichendes Angebot über alle Wochentage hinweg lässt sich bei keinem Stadtteil außer Eudorf erkennen, was wiederum die Notwendigkeit einer generellen Überplanung der Verbindung aller Stadtteile an den entsprechenden Verkehrstagen unterstreicht. Davon betroffen sind die in der Stadt Alsfeld verkehrenden lokalen Buslinien VB-12, VB-13 und VB-15 sowie die Regionalbuslinien 394 und 396. Die Linie VB-16 verkehrt im teilweisen Rufbuseinsatz ausreichend häufig.
Kleinere Erschließungsdefizite von Wohngebieten entstehen in der Stadt Alsfeld in den Stadtteilen Leusel, Liederbach, Lingelbach und Hattendorf. Hier muss ausgehend von der Siedlungsdichte der unerschlossenen Gebiete und der zukünftigen Siedlungsentwicklung diskutiert werden, inwieweit - sofern es der Linienverlauf zulässt - eine Anpassung der Haltestellenpositionen realisierbar ist. Große Erschließungsdefizite gibt es in den Industriegebieten von Altenburg und Alsfeld. Ob hier ein zusätzlicher Haltestellenbedarf besteht, ist im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements zusammen mit den Unternehmen zu klären.

6.2.2 ANTRIFTTAL

Die innergemeindliche Erschließung von Antrifttal sowie die Anbindung an das Mittelzentrum Alsfeld erfolgt über die lokale Linie VB-12. Die Bedienungshäufigkeit zwischen der Kerngemeinde und dem Mittelzentrum zeigt vor allem sonntags Schwächen, da hier nur zwei Drittel der geforderten Fahrten angeboten werden. An den übrigen Verkehrstagen entspricht das Angebot den Vorgaben bzw. verfehlt dieses an Samstagen um ein Fahrtenpaar.
Was die Anbindung sämtlicher Ortsteile von Antrifttal an die Kerngemeinde Ruhlkirchen betrifft, so zeigen sich am Wochenende dieselben Defizite wie zwischen Ruhlkirchen und Alsfeld, da das gesamte Fahrtenangebot im Antrifttal ausschließlich über die lokale Linie VB-12 abgewickelt wird. Folglich entspricht die Anzahl an Sonntagsfahrten hier ebenfalls nur zu zwei Dritteln der geforderten Anzahl an Fahrtenpaaren. Am Samstag liegt daher auch hier innergemeindlich ein leicht unter den Vorgaben liegendes Angebot vor. Die Verbindungsqualität der einzelnen Ortsteile in die Kerngemeinde stellt sich von Montag bis Freitag wie folgt dar: Der Ortsteil Ohmes ist mit nur knapp über der Hälfte der geforderten Fahrten nach Ruhlkirchen defizitär angebunden, für Bernsburg wird das vorgegebene Angebotsniveau mit einem Fahrtenpaar knapp unterschritten, die anderen Ortsteile sind entsprechend der Vorgaben ausreichend angebunden.
Kleinere räumliche Erschließungsdefizite von Wohngebieten gibt es vor allem in Bernsburg und Vockenrod. Ob hier eine Anpassung der Haltestellenlage angebracht ist, ist unter Einbeziehung der künftigen Siedlungsentwicklung zu diskutieren.

6.2.3 FELDATAL



Die lokale Linie VB-15 sichert die Anbindung der Kerngemeinde Groß-Felda an das Mittelzentrum Alsfeld, wenn auch mit einem durchgehenden Defizit von 2 Fahrtenpaaren über alle Verkehrstage hinweg.
Gleichzeitig bedient die Linie VB-15 mit dieser Qualität auch die verschiedenen Ortsteile in Feldatal. Hier entsteht jedoch für den Ortsteil Windhausen, dank der Verstärkung durch die lokale Linie VB-77, zumindest von Montag bis Freitag eine Anbindung, die weitestgehend den Vorgaben der Angebotskonzeption entspricht. Um die zwischen Groß-Felda und Alsfeld sowie zwischen den Ortsteilen und der Kerngemeinde an allen Verkehrstagen bestehende Unterdeckung von jeweils zwei Fahrtenpaaren zu beheben, ist mittelfristig eine Ausweitung des Angebotes auf der Linie VB-15 zu prüfen.
Die Erschließungslücken in der Kerngemeinde Groß-Felda selbst sowie in dem Ortsteil Ermenrod müssen vor dem Hintergrund zukünftiger Siedlungsentwicklung diskutiert werden, vor allem da sich die betroffenen Wohngebiete außerhalb des Linienkorridors befinden und daher ein gesondertes Erschließungskonzept benötigen.

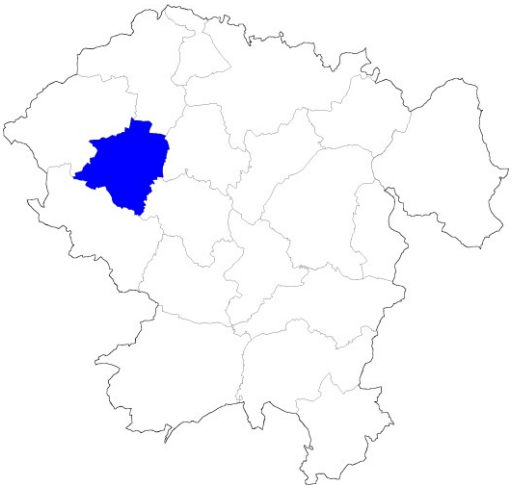
6.2.4 FREIENSTEINAU

Das bestehende Fahrtenangebot für die innergemeindliche Erschließung von Freiensteinau sowie die Anbindung an das Mittelzentrum Lauterbach auf den lokalen Linie VB-50, VB-51 und VB-52 liegt hinsichtlich der Anzahl der Fahrtenpaare unter den Anforderungen der vorgesehenen Mindestversorgung. Eine Ausnahme bildet hier der Ortsteil Holzmühl mit einer Fahrtenhäufigkeit nach Freiensteinau, die mit vierzehn Fahrtenpaaren eine doppelt so hohe Anzahl aufweist wie die übrigen Ortsteile und somit an allen Verkehrstagen ein ausreichendes Angebot im Hinblick auf die Anbindung an die Kerngemeinde sicherstellt.

Für den weiteren Übergang in Freiensteinau an das Mittelzentrum Lauterbach gelten aber für Holzmühl wie auch die übrigen Ortsteile dieselben Einschränkungen, die sich aus der Unterdeckung auf dieser Relation ergeben: Montag bis Freitag liegt die Fahrtenhäufigkeit rund ein Viertel unter den Mindestanforderungen. Die Zahl der für ein ausreichendes Angebot fehlenden Fahrtenpaare liegt hier wie auch samstags bei drei. Sonntags fehlen zwei Fahrtenpaare und reduzieren die geforderte Fahrtenhäufigkeit somit um ein Drittel gegenüber dem vorgegeben Angebotsniveau. Durch das allgemeine Angebotsdefizit in Freiensteinau und seinen Ortsteilen sowie das Alleinstellungsmerkmal von Holzmühl ist zu prüfen, inwieweit das ÖPNV-Angebot über das gesamte Gemeindegebiet harmonisiert und verbessert werden kann.

Räumlich sind die Siedlungsflächen gut erschlossen. In Nieder-Moos liegt die Haltestelle jedoch nicht optimal, so dass rund 15% der Einwohner nicht in dem 400 Meter Radius bedient werden können.

6.2.5 GEMÜNDEN (FELDA)



Das ÖPNV-Angebot innerhalb der Gemeinde Gemünden ähnelt bezüglich seiner Sicherstellung eines ausreichenden Angebots demjenigen der Nachbargemeinde Feldatal. Die lokale Linie VB-71 sichert die Anbindung der einzelnen Ortsteile außer Ehringshausen an die Kerngemeinde Nieder-Gemünden, wenn auch mit einem durchgehenden Defizit von zwei Fahrtenpaaren über alle Verkehrstage hinweg.

Lediglich der Ortsteil Burg-Gemünden wird von Montag bis Freitag entsprechend den Vorgaben erschlossen. Ehringshausen ist mit der RB45 an den SPNV angebunden und profitiert somit von demselben sehr guten Fahrtenangebot an die Mittelzentren Grünberg und Alsfeld wie die Kerngemeinde selbst.

Es bleibt vor dem Hintergrund zukünftiger Siedlungsentwicklung zu diskutieren, inwieweit das ÖPNV-Angebot in den Ortsteilen mit einem über alle Verkehrstage durchgehendem Defizit von zwei Fahrtenpaaren, was relativ gesehen je nach Verkehrstag einem Leistungsdefizit von rund 20%-30% entspricht, sich nicht stärker an der attraktiven Anbindung der Kernge-

meinde orientieren sollte. Aus Sicht der räumlichen Erschließung sind die Bedingungen dafür zumindest gegeben. So gibt es keinen Ortsteil, bei dem größere Siedlungsflächen bzw. ein hoher Anteil von Bewohnern nicht ausreichend mit Haltestellen versorgt sind.

6.2.6 GREBENAU

Die Kernstadt Grebenau ist über die regionale Linie 390 an das Mittelzentrum Alsfeld mit leichter Unterdeckung von einem Fahrtenpaar angebunden. Durch die geplante Umwandlung der Linie in eine Expressbuslinie zum Fahrplanjahr 2021, bei gleichzeitiger Einführung eines Stundentaktes, wird das Angebot auf dieser Relation allerdings noch einmal deutlich verbessert und somit auch das derzeit noch vorhandene geringfügige Defizit behoben. Auch zwischen der Kreisstadt Lauterbach und der Kernstadt ist über die lokale Linie VB-38 sowie eine Umsteigeverbindung mit der Linie 390 und der Vogelsbergbahn ein ausreichendes Fahrtenangebot vorhanden.
Dieses relativ hohe Angebotsniveau findet sich auch, zumindest von Montag bis Freitag, in der innergemeindlichen Anbindung wieder. Im Falle derjenigen Stadtteile, denen eine zusätzliche Anbindung über die Linie 390 fehlt, besteht jedoch montags bis freitags eine Unterdeckung von einem und am Wochenende von zwei Fahrtenpaaren, um ein ausreichendes Angebot sicherzustellen. Hier sind mittelfristig Maßnahmen zu prüfen, um das vorhandene Defizit zu beheben. Insgesamt kann aber das Angebot zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt einerseits sowie zwischen Kernstadt und Mittelzentrum andererseits als gut aufeinander abgestimmt und homogen bezüglich der Bedienungsstandards beschrieben werden.
Auch die Haltestellenabdeckung des Gemeindegebietes von Grebenau ist für die derzeitige Siedlungsstruktur kaum zu verbessern.

6.2.7 GREBENHAIN

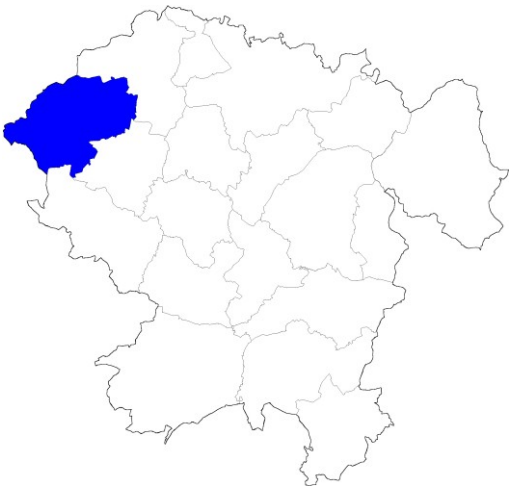
Das ÖPNV-Angebot innerhalb der Gemeinde Grebenhain weist am Wochenende im Angebot Defizite auf, wie sie in dieser Ausprägung auch in anderen Gemeinden (Gemünden, Feldatal) beschrieben wurden. Wie auch dort handelt es sich um ein durchgehendes Defizit von zwei Fahrtenpaaren samstags und sonntags, ausgenommen sind die Ortsteile Hartmannshain, Herchenhain und Ilbeshausen-Hochwaldhausen. Diese sind dank der regionalen Linie 391 im Winter und der Vulkan-Express-Linien VB-94 und VB-95 im Sommer, zumindest an Sonn- und Feiertagen, entsprechend den Vorgaben ausreichend angebunden.
Die Verbindungen zu diesen Ortsteilen sowie den Ortsteilen Bermuthshain und Volkartshain sind jedoch auch diejenigen Relationen zur Kerngemeinde Grebenhain, welche von Montag bis Freitag keine den Anforderungen entsprechende Anbindung bereitstellen. Die übrigen Ortsteile von Grebenhain sind Montag bis Freitag ausreichend an die Kerngemeinde angebunden.
Da größtenteils eine Unterdeckung von mehr als einem Fahrtenpaar auf den defizitären Relationen zwischen den Ortsteilen und der Kerngemeinde vorliegt, besteht hier die Notwendigkeit einer Überplanung, wobei vor allem auf der regionalen Linie 391 eine Angebotsverbesserung auch gleichzeitig eine positive Wirkung auf die Anbindung an das Mittelzentrum Lauterbach haben wird. Die entsprechende Relation bleibt mit zwei fehlenden Fahrtenpaaren samstags besonders hinter den vorgegebenen Anforderungen zurück.
Räumlich sind die Siedlungsflächen bis auf Oberwald gut erschlossen. Die dortigen Erschließungslücken betreffen sowohl die Klinik, wie auch einen nicht unerheblichen Anteil der dort lebenden Bevölkerung, welche weiter als 400 Meter Luftlinie zur Haltestelle Oberwald Parkplatz wohnen. Somit ist hier eine Haltestellenverlegung unter Berücksichtigung der bestehenden Linienwege und zugunsten eines erhöhten Fahrgastpotentials zu prüfen.

6.2.8 HERBSTEIN

Bei der ÖPNV-Anbindung der Stadt Herbstein an das Mittelzentrum Lauterbach liegt trotz des Einsatzes der regionalen Linie 391, welche an Wochenenden in der Sommerhälfte des Jahres durch die Vulkan-Express-Linien VB-90 und VB-91 teilweise ersetzt wird, mittelfristig zumindest am Samstag ein Handlungsbedarf vor, da die Anzahl der notwendigen Fahrtenpaare um zwei unterschritten wird.
Diese Unterdeckung findet sich auch bei den Verbindungen zwischen der Kernstadt Herbstein und den verschiedenen Stadtteilen wieder. Gesamtheitlich betrachtet müssen also sämtliche die Gemeinde Herbstein erschließenden Linien untersucht werden, inwieweit sie einen Beitrag zur Angebotsverbesserung liefern können. Diese sind neben den Linien 391 bzw. VB-90 und VB-91 die lokalen Linien VB-48 und VB-53. Im Zuge einer Priorisierung fallen beim Handlungsbedarf die Stadtteile

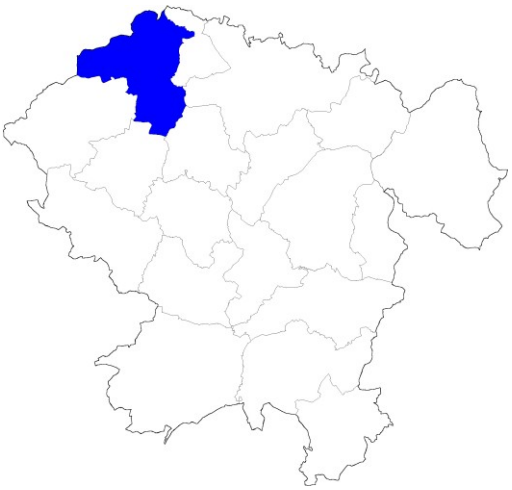
Schlechtenwegen und Steinfurt aufgrund ihres Defizits von drei Fahrtenpaaren zwischen Montag und Freitag besonders auf. Immerhin erfüllen mit Lanzenhain, Stockhausen und Schadges zwischen Montag und Freitag knapp die Hälfte der Stadtteile die Vorgaben des Anforderungsprofils.
Die in der Stadt Herbstein existierenden Haltestellen sorgen insgesamt für eine flächendeckende Erschließung. Erschließungslücken gibt es lediglich im Gebiet der Kernstadt selbst. Ob für das südliche Industriegebiet an der Bundestraße 275 ein zusätzlicher Haltestellenbedarf besteht, ist im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements zusammen mit den Unternehmen zu klären.

6.2.9 Homberg (Ohm)



Das bestehende Fahrtenangebot zwischen der Kernstadt Homberg (Ohm) und dem Mittelzentrum Alsfeld, welches durch die lokale Linie VB-13 und eine Umsteigeverbindung mit der Linie VB-71 und der Vogelsbergbahn abgedeckt wird, ist nicht in Gänze ausreichend. Da aber nur zwei Fahrtenpaare an Samstagen fehlen, besteht ein akuter Handlungsbedarf angesichts dieser geringen Unterdeckung jedoch nicht.
Die Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt Homberg (Ohm) zeigt wie bei anderen Kommunen (u.a. Feldatal, Gemünden, Grebenhain) das einheitliche Defizit von zwei Fahrtenpaaren über alle Verkehrstage hinweg auf der lokalen Linie VB-81. In denjenigen Stadtteilen, die ausschließlich über die Linie VB-81 erschlossen sind, besteht somit mittelfristig Handlungsbedarf. Dies sind: Deckenbach, Gontershausen, Haarhausen, Höingen, Schadenbach und Maulbach. Alle übrigen Stadtteile sind durch die lokalen Linien VB-13, VB-71 sowie MR-80 und MR-82 überwiegend entsprechend den Vorgaben im Anforderungsprofil angebunden, mit Ausnahme der Stadtteile Bleidenrod und Büßfeld. Hier muss mittelfristig am Wochenende mit dem Zusatz von zwei Fahrtenpaaren das Angebot überplant werden.
Die Anbindung von Maulbach an Homberg liegt montags bis freitags mit acht fehlenden Fahrtenpaaren deutlich unter den Anforderungen. Hier besteht Handlungsbedarf, wobei eine häufigere Anbindung an die lokale Linie VB-81 zusammen mit der räumlichen Überplanung der dortigen Haltestellenposition (wie im Folgenden beschrieben) ein deutlich besseres Gesamtkonzept für Maulbach bieten kann, als dies aktuell der Fall ist.
Bezüglich der räumlichen Erschließung weist das Wohngebiet im Norden der Kernstadt Homberg, östlich der Landestraße 3072, mit über 200 Bewohnern ein erschließungswürdiges Potential auf, zumal das Beheben der Erschließungslücke ohne Eingriff in den Linienverlauf vorgenommen werden kann. Hierzu wäre ein Verschiebung der Haltestelle Berliner Straße um rund 450 Meter nach Norden bis zur Höhe der Sudetenstraße nötig, wobei dank des relativ dichten Haltestellennetzes im Stadtgebiet keine neuen Erschließungslücken durch diese Haltestellenverschiebung entstehen würden. Darüber hinaus sind sämtliche Stadtteile durch das bestehende Haltestellennetz ausreichend erschlossen. Zusätzliches Fahrgastpotential besteht jedoch noch durch eine Optimierung der Haltestellenposition in Maulbach. Ein Standort weiter südöstlich an der Kreuzung Kirtorfer Straße / Niedergemünder Hohl orientiert sich besser an der aktuellen Siedlungsstruktur und bindet einen nicht unerheblichen Anteil der Bewohner besser an den ÖPNV an, ohne das für andere Bereiche in Maulbach eine Erschließungslücke entstehen würde.

6.2.10 KIRTORF



Die lokale Linie VB-13 sichert die Anbindung der Kernstadt Kirtorf an das Mittelzentrum Alsfeld, wenn auch sonntags mit einem Defizit von zwei Fahrtenpaaren sowie samstags mit einem kleineren Defizit von einem Fahrtenpaar. Relativ gesehen fehlt daher sonntags ein Drittel der geforderten Leistung und samstags ein Viertel der geforderten Fahrtenpaare.
Das bestehende Fahrtenangebot für die innerstädtische Erschließung von Kirtorf zeigt vor allem für die über die lokale Linie VB-12 erschlossenen Stadtteile (Arnshain, Gleimenhain, Wahlen) durch das Fehlen von zwei Fahrtenpaaren über alle Verkehrstage hinweg einen mittelfristigen Handlungsbedarf. Die übrigen, von der Linie VB-13 bedienten Stadtteile entsprechen zumindest von Montag bis Freitag den Vorgaben des Anforderungsprofils. Dort besteht nur am Wochenende, speziell sonntags durch das Fehlen von zwei Fahrtenpaaren, Handlungsbedarf. Auch diese Unterdeckung gilt es mittelfristig zu beheben.
Die räumlichen Erschließungslücken fallen flächenmäßig gering aus und stellen aufgrund der geringen Siedlungsdichte keine unmittelbar handlungsrelevante Tatsache dar.

6.2.11 LAUTERBACH

Die Kernstadt ist über die Vogelsbergbahn (RB45) an die Oberzentren Gießen und Fulda angebunden. Die Fahrtenhäufigkeit geht auf der Relation Lauterbach-Fulda leicht über die geforderten Standards hinaus, sonntags sogar deutlich mit einem Plus von fünf Fahrtenpaaren. Etwas schwächer ist die Anbindung an das Oberzentrum Gießen, welche durch ein Minus von zwei Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag sowie einem Minus von einem Fahrtenpaar samstags nicht den Mindestanforderungen genügt. Vor dem Hintergrund einer Anbindung an gleich zwei Oberzentren genießt die Kernstadt Lauterbach generell jedoch ein gutes ÖPNV-Angebot.
Auch innerhalb der Stadt Lauterbach setzt sich das relativ hohe Angebotsniveau fort. Hier verursachen lediglich die lokalen Linien VB-28 und VB-38 eine mittelfristig handlungsrelevante Unterdeckung der Stadtteile Wernges und Rudlos. Aufgrund des hohen Leistungsdefizites auf der Linie VB-38 besteht für Wernges mit nur sechs Fahrtenpaaren montags bis freitags ein höherer Überplanungsbedarf als für Rudlos. Im restlichen Gemeindegebiet sorgen die lokalen Linien VB-16, VB-21, VB-24, VB-65, VB-90 und VB-91 sowie die regionale Linie 391 von Montag bis Freitag für eine Einhaltung der in der im Anforderungsprofil geforderten Fahrtenhäufigkeit. Dies gilt an Wochenenden jedoch nur für die Stadtteile Blitzenrod und Frischborn, welche von der gebündelten Leistung mehrerer Linien profitieren. Die Stadtteile, welche nur von einzelnen lokalen Linien angefahren werden, sind am Wochenende geringfügig schlechter angebunden als es die Angebotsstandards fordern. In Reuters und Wallenrod wird als Gegenmaßnahme am Wochenende ein Rufbus ohne festen

Fahrplan eingesetzt.
Was die räumliche Abdeckung des gesamten Gebietes über das Haltestellennetz angeht, so zeigen sich in der Kernstadt Lauterbach dank eines ausgezeichneten Haltestellennetzes keine Erschließungslücken im Siedlungsbereich. Um auch den Industrieflächen im Norden der Kernstadt entlang der Bundesstraße 254 gerecht zu werden, ist ein Dialog mit den dort ansässigen Firmen zu empfehlen.

6.2.12 LAUTERTAL

Die lokale Linie VB-65 sorgt dafür, dass Hörgenau als Kern der Gemeinde Montag bis Freitag ausreichend oft mit dem Mittelzentrum Lauterbach verbunden wird. Für die Erfüllung der Vorgabe an den Wochenenden fehlen samstags drei Fahrtenpaare und sonntags zwei Fahrtenpaare. Das entspricht relativ betrachtet, verglichen mit den Vorgaben des Anforderungsprofils, einem Leistungsdefizit von rund einem Drittel, das es mittelfristig zu beheben gilt.
Dieses Defizit im Wochenendverkehr setzt sich auch auf den ebenfalls durch die lokale Linie VB-65 abgedeckten innergemeindlichen Verbindungen nach Eichelhain, Eichenrod, Engelrod und Hopfmannsfeld fort. Eine Ausnahme stellen lediglich die Ortsteile Meiches und Dirlammen dank der besseren Leistung der lokalen Linie VB-24 dar. Hier fehlt am Samstag und Sonntag jeweils nur ein Fahrtenpaar zur Erfüllung der Mindestvorgaben.
Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes zwischen Montag und Freitag müssen zeitnah für die Relation Eichelhain – Hörgenau geprüft werden, wo derzeit ein Defizit von neun Fahrtenpaaren besteht. Ansonsten bindet montags bis freitags die Linie VB-65 das ihr zugewiesene Gemeindegebiet (Eichenrod, Engelrod, Hopfmannsfeld) mit einem Defizit von drei Fahrtenpaaren an, was zumindest eine mittelfristige Überplanung erfordert. Darüber hinaus sorgt die Linie VB-24 für eine ausreichende Anbindung der Ortsteile Meiches und Dirlammen an die Kerngemeinde.
Die räumlichen Erschließungslücken fallen flächenmäßig gering aus und stellen aufgrund der geringen Siedlungsdichte keine unmittelbar handlungsrelevante Tatsache dar.

6.2.13 Mücke

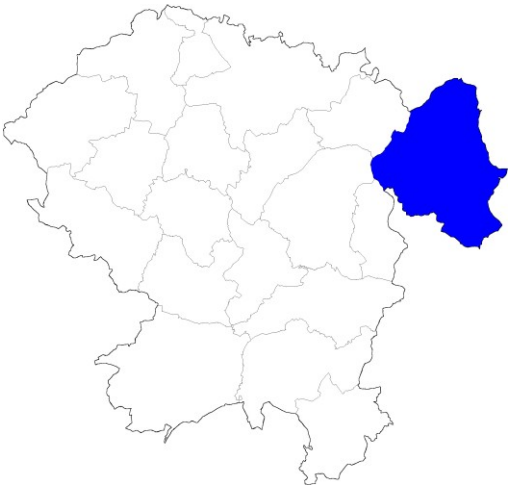
Das Fahrtenangebot von der Kerngemeinde Merlau/Flensungen über die Vogelsbergbahn nach Alsfeld und Gießen übertrifft an allen Verkehrstagen die Mindestvorgaben des Anforderungsprofils, für die .Relation Mücke Bahnhof (in Flensungen) - Gießen sogar deutlich.
Zusätzlich zur Vogelsbergbahn sichern die lokalen Linien VB-75, VB-76 und VB-78 die ÖPNV-Vernetzung innerhalb der Gemeinde Mücke zwischen den einzelnen Ortsteilen und der Kerngemeinde.
Die Verbindungsqualität auf diesen Linien kann jedoch aufgrund des einheitlichen Defizits von zwei Fahrtenpaaren über alle Verkehrstage hinweg nicht den Mindestanforderungen genügen. Hier zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei einigen anderen Gemeinden (z.B. Feldatal, Gemünden, Grebenhain). Allein die Ortsteile Merlau und Nieder-Ohmen, welche parallel von verschiedenen lokalen Linien angefahren werden (Merlau: VB-75, VB-76, VB-78, Nieder-Ohmen: VB-75, VB-78) erfüllen die Vorgaben des Anforderungsprofils weit über die Mindeststandards hinaus. Und zwar mit einem Plus von zehn Fahrtenpaaren in Merlau und einem Plus von 24 Fahrtenpaaren in Nieder-Ohmen, wobei im letzteren Fall mehr als die Hälfte der Fahrtenpaare auf die Vogelsbergbahn entfallen. Bei den innergemeindlichen Verbindungen besteht somit mit Ausnahme von Merlau und Nieder-Ohmen ein mittelfristiger Handlungsbedarf.
Aufgrund der heterogenen Siedlungsstruktur schafft es das bestehende Haltestellennetz nicht vollständig, das gesamte Gemeindegebiet abzudecken. Erschließungslücken tauchen daher an den Randlagen der Ortsteile in mittlerem Ausmaß auf. Hier muss die zukünftige Siedlungsentwicklung beobachtet werden, um langfristig größere Erschließungsdefizite zu vermeiden. Relativ gesehen geht aktuell im Ortsteil Ruppertenrod das höchste Fahrgastpotential aufgrund eines nicht optimalen Haltestellennetzes verloren. Ein nicht unerheblicher Anteil der Bewohner muss hier einen Weg von mehr als 400 Metern Luftlinie zur nächstgelegenen Haltestelle „Ruppertenrod Unterdorf“ in Kauf nehmen.

6.2.14 Romrod

Da der Bahnhof Zell-Romrod rund zwei Kilometer entfernt von der Kernstadt gelegen ist und diese somit nicht durch die Vogelsbergbahn (RB45) erschlossen wird, fließt in die Betrachtung der Verbindung von Romrod in das Mittelzentrum Alsfeld lediglich das Angebot auf der lokalen Linie VB-15 ein. Dieses erfüllt jedoch lediglich von montags bis freitags die Vorgaben des Anforderungsprofils. An Samstagen und Sonntagen besteht hingegen ein Mangel von jeweils zwei Fahrtenpaaren, den es mittelfristig zu beheben gilt.
Das ÖPNV-Angebot innerhalb der Stadt Romrod weist am Wochenende im Hinblick auf das Fahrtenangebot Defizite auf, wie sie in ähnlicher Ausprägung auch in anderen Kommunen (z.B. Ge-

münden und Feldatal) beschrieben werden. Wie auch dort handelt es sich hier um ein durchgehendes Defizit von zwei Fahrtenpaaren samstags und sonntags. Von Montag bis Freitag gibt es auf der lokalen Linie VB-15 durch das Fehlen von vier Fahrtenpaaren in Ober-Breidenbach und Strebendorf bzw. fünf Fahrtenpaaren in Zell einen erhöhten Optimierungsbedarf, da die Vorgaben dort weit unterschritten werden.
Was den Anschluss der Bewohner im gesamten Stadtgebiet betrifft, so tauchen Erschließungslücken vor allem an den Randlagen von Romrod und Zell in mittlerem Ausmaß auf. Vor allem in Romrod lohnt sich ein genauerer Blick auf die betroffene Siedlungsfläche, um hier die Möglichkeiten und den Bedarf einer besseren ÖPNV-Anbindung zu quantifizieren.

6.2.15 Schlitz



Die Anbindung der Kernstadt Schlitz an das Mittelzentrum Lauterbach wird über die Linie 393, z.T. auch über Umstiege zur Vogelsbergbahn, sichergestellt, allerdings nicht in ausreichendem Umfang. Zwischen Montag und Freitag sowie an Sonn- und Feiertagen fehlen hier vier Fahrtenpaare. Samstags liegt die Bedienhäufigkeit mit einem Minus von zehn Fahrtenpaaren weit unter den im Anforderungsprofil geforderten Standards. Auf dieser Relation ist somit ein erheblicher Handlungsbedarf festzustellen.
Für die Erfüllung der Vorgabe einer ausreichenden ÖPNV-Versorgung zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt fehlen bei etwas mehr als der Hälfte der Stadtteile auf der regionalen Linie 393 samstags drei Fahrtenpaare und sonntags zwei Fahrtenpaare. Das entspricht relativ betrachtet einem Leistungsdefizit von rund einem Drittel für die betroffenen Stadtteile (Bernshausen, Nieder-Stoll, Ober-Wegfurth, Queck, Rimbach, Sandlofs, Ützhausen, Unter-Schwarz und Unter-Wegfurth) verglichen mit den Vorgaben des Anforderungsprofils. Willofs wird am Wochenende von der regionalen Linie 393 überhaupt nicht angefahren. Die übrigen Stadtteile (Fraurombach, Hartershausen, Hemmen, Pfordt, Üllershausen) sind über die regionale Linie 591 am Wochenende ausreichend an die Kernstadt Schlitz angebunden. Hutzdorf ist sonntags über die Mindestanforderung hinaus mit einem Plus von fünf Fahrtenpaaren an Schlitz angebunden. Von Montag bis Freitag gestaltet sich die Bedienungshäufigkeit der einzelnen Stadtteile ähnlich heterogen wie am Wochenende. Lediglich die vier ausschließlich über die regionale Linie 591 an die Kernstadt angebundenen Stadtteile (Hartershausen, Hemmen, Pfordt, Üllershausen) sowie Hutzdorf verfügen montags bis freitags über ein Fahrtenangebot, das deutlich über den Mindestanforderungen liegt. Unterschiedlich hohen Handlungsbedarf verlangen von Montag bis Freitag die übrigen innergemeindlichen Relationen mit einem Defizit von sieben Fahrtenpaaren (Fraurombach), vier Fahrtenpaaren (Bernshausen, Unter-Schwarz), drei Fahrtenpaaren (Nieder-Stoll und Ützhausen) und zwei Fahrtenpaaren (Ober-Wegfurth, Queck, Rimbach, Sandlos und Unter-Wegfurth).
Die räumlichen Erschließungslücken fallen flächenmäßig relativ gering aus und stellen aufgrund der geringen Siedlungsdichte (die Kernstadt Schlitz ausgenommen) keinen unmittelbaren Handlungsbedarf dar. In Fraurombach lohnt sich ein genauerer Blick auf die betroffene Industriefläche, um hier die Möglichkeiten und den Bedarf einer besseren ÖPNV-Anbindung zu quantifizieren.

6.2.16 Schotten

Die Kernstadt Schotten ist auf direktem Weg montags bis freitags über die regionale Linie 372 an das Mittelzentrum Gießen angebunden. Hinzu kommen Umsteigeverbindungen, vor allem am Wochenende mit dieser Linie und der Lahn-Kinzig-Bahn (RB 46) in Lich. Weiterhin gibt es Verbindungen mit der regionalen Linie 362 (in den Sommermonaten werden Fahrten von der Vulkan-Express-Linie VB-93 übernommen) mit einem Umstieg in Nidda auf die Lahn-Kinzig-Bahn. Bei zehn vorgegebenen Fahrtenpaaren von montags bis freitags liegt Schotten mit 23 Fahrtenpaaren weit über dem geforderten Angebotsniveau. Auch an den Wochenenden weist die Kernstadt eine sehr gute Anbindung an das Mittelzentrum auf.
Bezüglich der Anbindung der umliegenden Stadtteile besteht hingegen ein defizitäres Fahrtenangebot. Zwölf der 14 Stadtteile sind an allen Wochentagen nicht den Vorgaben entsprechend angebunden und unterschreiten die Forderungen um zwei bis drei Fahrtenpaare. Berücksichtigt man, dass an Samstagen acht und an Sonntagen nur sechs Fahrtenpaare vorgegeben sind, wird hier ein dringender Handlungsbedarf gesehen. Lediglich Einartshausen und Reinrod erfüllen die geforderten Vorgaben.
Die Kernstadt Schotten weist am westlichen und östlichen Ortsrand leichte Defizite bei der Flächenabdeckung auf, die jedoch durch ergänzende Haltestellen entlang der B 455 ausgeglichen werden können. Die Stadtteile von Schotten zeigen bis auf wenige Ausnahmen an Randlagen eine ausreichende Flächenabdeckung auf. In Einartshausen, Breungeshain (Waldsiedlung) sowie Eichelsachsen (am Hirtzberg) kann die Unterdeckung durch das Ergänzen oder Versetzen einzelner Haltestellen auf den Busrouten verbessert werden. Ein größeres Abdeckungsdefizit lässt sich in Eschenrod entlang des Weidenmühlenwegs feststellen. Die Möglichkeiten zur Erschließung dieses Stadtteils bedürfen weiterer Prüfung.

6.2.17 Schwalmtal

Die Kerngemeinde Renzendorf ist durch die Buslinie VB-16 mit dem Mittelzentrum Alsfeld verbunden. Mit 13 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag liegt das aktuelle Verkehrsangebot wochentags über den Vorgaben des Anforderungsprofils. An Wochenenden fährt die lokale Linie VB-16 ohne festen Fahrplan als Rufbus und stellt damit ein ausreichendes Angebot dar.
Die Anbindung der Ortsteile von Schwalmtal zur Kerngemeinde Renzendorf ist ebenfalls gewährleistet. Die vorhandenen 13 Fahrtenpaare, die werktags angeboten werden, liegen deutlich über den Vorgaben. An Wochenenden wird die Anbindung zum Kernort ebenfalls durch einen Rufbus ausreichend erfüllt.
Die Orte der Gemeinde Schwalmtal sind räumlich grundsätzlich gut erschlossen. Bis auf wenige Randlagen sind keine großen Defizite in Wohn- und Industriegebieten festzustellen. Ge-

gebenenfalls muss geprüft werden, ob für das *kulturtherapeutische Dorf Melchiorsgrund*, westlich von Unter-Sorg, eine verbesserte Anbindung sinnvoll ist.

6.2.18 Ulrichstein

Die Kernstadt Ulrichstein ist über die lokale Buslinie VB-65 an die Mittelzentren Schotten und Lauterbach angebunden. An allen Wochentagen lassen sich Defizite von zwei Fahrtenpaaren im Verkehrsangebot feststellen, die Anbindung nach Lauterbach weist samstags sogar ein Defizit von drei Fahrtenpaaren auf. Handlungsbedarf ist in diesem Bereich mittelfristig erforderlich.
Die Stadtteile werden durch die Linien VB-15, VB-65, VB-76 und VB-78 an die Kernstadt angeschlossen. Auch bei der innergemeindlichen Erschließung lässt sich eine nicht ausreichende Anzahl von Fahrtenpaaren feststellen. Von den geforderten zehn Fahrtenpaaren wochentags, werden derzeit nur maximal acht angeboten. Bei den Stadtteilen Feldkrücken und Kölzenhain stellt sich das Defizit mit derzeit sieben von geforderten zehn Fahrtenpaaren noch ausgeprägter dar. Somit verfehlt das aktuelle Fahrtangebot die Vorgaben an Wochentagen um mindestens 20%, an den Wochenenden sogar um 25-30%, woraus sich ein mittelfristiger Handlungsbedarf ableiten lässt.
Ulrichstein weist im westlichen Teil der Stadt, rund um die Burgruine Schloßberg, Erschließungsdefizite auf. Eine zusätzliche Haltestelle am Linienweg der VB-76 in diesem Gebiet kann die vorhandene Unterdeckung weitestgehend ausgleichen. Die umliegenden Stadtteile sind bezüglich der Haltestellendichte größtenteils ausreichend erschlossen. Lediglich in Bobenhausen II weist der östliche Ortsrand sowie eine Siedlung südlich des Ortes eine Unterdeckung auf. Durch die Ergänzung einer weiteren Haltestellein diesem Bereich ist der Ausgleich dieses Defizits möglich.

6.2.19 Wartenberg

Die Kerngemeinde Angersbach ist über die Buslinie VB-26 sowie die Vogelsbergbahn (RB45) an das Mittelzentrum Lauterbach angebunden. Das bestehende Verkehrsangebot ist dreimal höher als vorgegeben und somit als sehr gut zu bezeichnen.
Die Anbindung des Ortsteils Landenhausen an Angersbach ist montags bis freitags über die lokale Buslinie VB-26 und die regionale Buslinie 393 gewährleistet. Hier liegt das bestehende Verkehrsangebot 50% über den Mindestvorgaben. An Samstagen und Sonntagen besteht jedoch durch ein Angebotsdefizit von je einem Fahrtenpaar ein mittelfristiger Handlungsbedarf.
Ein leichtes Erschließungsdefizit lässt sich im südwestlichen Wohngebiet von Angersbach feststellen. An dieser Stelle kann die Erschließung durch das Ergänzen einer Haltestelle noch optimiert werden. Zu berücksichtigen ist dabei die Siedlungsdichte, ebenso wie die zukünftige

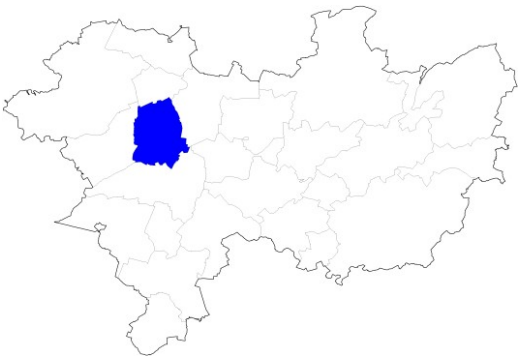
Siedlungsentwicklung. Das Industriegebiet im Süden der Kerngemeinde ist ebenfalls nicht ausreichend erschlossen. Ob hier ein zusätzlicher Bedarf an Haltestellen besteht, ist im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements zusammen mit den Unternehmen zu klären. Kleinere Defizite lassen sich auch im westlichen Teil von Landenhausen feststellen, die sich durch die Versetzung der westlichen Haltestelle „Feuerwehr“ beheben lassen. Zudem ist zu klären, ob eine Anbindung des Kreisjugendheims und Zeltlagers Wartenberg-Landenhausen notwendig ist.

6.3 WETTERAUKREIS

6.3.1 ALTENSTADT

Altenstadt verfügt von montags bis freitags durch das Angebot auf den lokalen Buslinien FB-40, FB-41 und FB-42 über gute Verbindungen nach Büdingen. Auch an Sonntagen werden auf dieser Relation die Vorgaben des Anforderungsprofils erfüllt. Lediglich an Samstagen ist ein Defizit von zwei Fahrtenpaaren festzustellen. Über die Niddertalbahn existiert zudem an allen Verkehrstagen auch eine sehr gute Anbindung an das Oberzentrum Frankfurt.
Die Innerortsverkehre übernehmen neben der RB34 auch die Buslinien FB-41, FB-42 und 563. Größtenteils werden alle Ortsteile in ausreichendem Maße an die Kerngemeinde angebunden. So besteht montags bis freitags lediglich zwischen Enzheim und Altenstadt eine Unterdeckung von zwei Fahrtenpaaren. An Samstagen fehlt im Falle von Enzheim, Heegheim und Rodenbach jeweils ein Fahrtenpaar, an Sonntagen beläuft sich das Defizit auf je zwei Fahrtenpaare. Durch die Ergänzung einzelner Fahrten im Fahrplan der FB-41 könnten auch im Hinblick auf die Anbindung der genannten Ortsteile die geforderten Angebotsstandards erreicht werden.
Bezüglich der räumlichen Erschließung bestehen in der Kerngemeinde insbesondere Defizite im nördlichen Siedlungsbereich. Um für das dort gelegene Wohngebiet eine bessere Anbindung an den ÖPNV zu schaffen, würde sich eine zusätzliche Haltestelle an der Stammheimer Straße im Bereich des Abweigs „An der Hollerstaude“ anbieten. Im Ortsteil Oberau wird die Wohnbebauung im Süden, insbesondere das sich in der Entstehung befindliche Neubaugebiet „Oberau-Süd“, nicht vollständig erschlossen. Hier ist die Einrichtung einer Haltestelle an der K 232 zu prüfen. Im Ortsteil Waldsiedlung ist die komplette östliche Hälfte des Siedlungsbereichs unerschlossen. Dies betrifft sowohl das dort gelegene Industriegebiet, als auch die sich südlich daran anschließende Wohnbebauung. Um die Erschließung in diesem Bereich zu verbessern, wäre allerdings die Verlegung des Linienverlaufs der FB-42 erforderlich.

6.3.2 BAD NAUHEIM



Durch die Lage an der Main-Weser-Bahn (G 30) vefügt Bad Nauheim an allen Verkehrstagen über eine sehr gute Anbindung an das Oberzentrum Frankfurt.
Das Stadtbusangebot, welches die Linien FB-11, FB-12, FB-14 und FB-15 umfasst, stellt die Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt an allen Verkehrstagen in einem in der Regel deutlich über die Vorgaben hinausgehenden Maße sicher. Lediglich die Anbindung von Schwalheim weist an Samstagen ein Defizit von zehn und an Sonn- und Feiertagen von fünf Fahrtenpaaren auf. Eine Ausweitung des Fahrtenangebotes der FB-14 am Wochenende sollte deshalb geprüft werden.
Auch im Hinblick auf die räumliche Erschließung ist die Situation in der Kurstadt und ihren Stadtteilen als sehr gut zu bezeichnen. Lediglich die Gewerbeansiedlung im äußersten Süden

der Kernstadt wird nicht durch die vorhandenen Haltestellen erschlossen. Angesicht der in diesem Bereich angesiedelten Betriebe besteht jedoch kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

6.3.3 BAD VILBEL

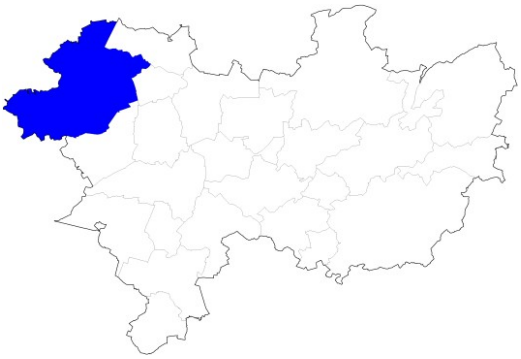
Mit den Zügen der Main-Weser-Bahn (G 30), der RB34, der S6 und der Frankfurter Stadtbuslinie 30 weist die Verbindung zwischen Bad Vilbel und dem benachbarten Oberzentrum Frankfurt ein äußerst breites Fahrtenangebot auf. Auch im Hinblick auf die Anbindung der einzelnen Stadtteile an die Kernstadt sind keinerlei Defizite festzustellen. In einem Großteil der Fälle geht das bestehende Angebot sogar deutlich über die Vorgaben des Anforderungsprofils hinaus. Im Rahmen der Angebotskonzeption des NVP sind daher für die Stadt Bad Vilbel keine das Fahrtenangebot betreffenden Maßnahmen erforderlich.
Was die räumliche Erschließung des Stadtgebietes betrifft, wird ein Großteil der Siedlungsfläche bereits durch die Einzugsbereiche der vorhandenen Haltestellen abgedeckt. Ein größeres Erschließungsdefizit lässt sich lediglich in der nördlichen Kernstadt indentifizieren. Hier entsteht der „Quellenpark“ mit zahlreichen neuen Wohneinheiten, sodass eine bessere Anbindung dieses Gebietes zu prüfen ist. Alle weiteren Erschließungslücken befinden sich an den äußeren Rändern der Siedlungsfläche, sodass sich hier kein unmittelbarer Handlungsbedarf festzustellen lässt.

6.3.4 BÜDINGEN

Die Verbindungsqualität zwischen Büdingen und dem Oberzentrum Frankfurt entspricht, wenn nicht ausschließlich Direktfahrten, sondern die tatsächlichen Fahrtmöglichkeiten mit RB46 und RE50 und Umstieg in Gelnhausen bei einer Fahrtzeit von deutlich weniger als zwei Stunden hinzugezählt werden, an allen Verkehrstagen den Vorgaben des Anforderungsprofils.
Im Hinblick auf die Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt sind nahezu in allen Fällen Defizite festzustellen, wobei die Unterdeckung in der Regel nur wenige Fahrtenpaare umfasst. Eine an allen Verkehrstagen ausreichende Bedienung weisen lediglich Büches und Düdelsheim auf. Erschließungsdefizite sind von Montag bis Freitag bezüglich der Anbindung von Aulendiebach und Rohrbach (vier Fahrtenpaare), Michelau, Rinderbügen und Wolferborn (drei Fahrtenpaare) sowie Dudenrod und Wolf (zwei Fahrtenpaare) festzustellen. An Samstagen wird in nahezu allen Fällen, mit Ausnahme von Büches und Düdelsheim, das geforderte Angebotsniveau um zwei Fahrtenpaare verfehlt. An Sonn- und Feiertagen beläuft sich die Unterdeckung zwischen Büdingen und Aulendiebach, Dudenrod, Michelau, Rohrbach, Wolf und Wolferborn auf zwei Fahrtenpaare sowie zwischen der Kernstadt und Diebach am Haag, Lorbach und Vonhausen auf ein Fahrtenpaar. Maßnahmen zur Behebung dieser Defizite sind mittelfristig zu prüfen.

Räumliche Erschließungsmängel sind in besonderem Maße in der Kernstadt festzustellen. So liegt hier der gesamte nördliche Siedlungsbereich außerhalb der Erschließungsradien der vorhandenen Haltestellen. Eine Verbesserung könnte hier allerdings nur durch die Einrichtung einer Haltestelle in der Vogelsbergstraße im Bereich Abzweig „Am Molkenborn“ und deren regelmäßige Andienung erreicht werden. Hierzu wäre allerdings die Verlegung bestehender Linienwege erforderlich. Auch das Gelände der ehemaligen Armstrong-Kaserne, auf dem ein Fachmarktzentrum geplant ist, wird nicht durch das in der Kernstadt bestehende Haltestellennetz erschlossen. Die Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Lorbacher Straße könnte hier die Situation verbessern und ist deshalb zu prüfen. Auch die südliche Kernstadt wird nicht flächendeckend erschlossen. Eine bessere Erschließung könnte hier jedoch vor allem durch eine regelmäßige Bedienung der Haltestelle „Thiergarten“ erreicht werden. Im Stadtteil Düdelsheim existieren lediglich zwei Haltestellen, sodass sowohl das gesamte südliche als auch das nordöstliche Siedlungsgebiet nicht ausreichend erschlossen werden. Zur Behebung letzterer Erschließungslücke ist die Einrichtung einer Haltestelle an der B 521 im Bereich des Abzweigs „Am Kraftenborn“ in Betracht zu ziehen. Der Süden von Düdelsheim lässt sich hingegen nur durch die Verlegung des Linienweges einer der bestehenden Linien erschließen. Diesbezügliche Maßnahmen sind zu prüfen.

6.3.5 BUTZBACH



Durch die Lage der Stadt Butzbach an der Main-Weser-Bahn besteht an allen Verkehrstagen eine sehr gute Anbindung an das Oberzentrum Frankfurt. Aufgrund der Tatsache, dass die RE-Linien 30 und 98/99 den Bahnhof Butzbach nicht bedienen ist allerdings oftmals ein Umstieg in Friedberg erforderlich.

Das Verkehrsangebot zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt entspricht von montags bis freitags in den meisten Fällen den Vorgaben des Anforderungsprofils. Ein erhebliches Defizit, welches es kurzfristig zu beheben gilt, ist allerdings im Falle von Pohl-Göns mit einer Unterdeckung von sieben Fahrtenpaaren festzustellen. Weiterhin fehlen zwischen Butzbach und Hoch-Weisel sowie Wiesental jeweils zwei Fahrtenpaare. An Samstagen ist das Angebot auf den meisten Relationen als sehr gut zu bezeichnen, allerdings bestehen im Hinblick auf die Anbindung von Pohl-Göns und Hoch-Weisel mit einer Unterdeckung von neun bzw. sieben Fahrtenpaaren erhebliche Mängel. Auch hier sind zeitnah Maßnahmen zu ergreifen. Das Fahrtenangebot zwischen Butzbach und Ebersgöns verfehlt die Vorgaben an Samstagen hingegen um lediglich zwei Fahrtenpaare. Dieses Defizit könnte durch ein ergänzendes Angebot auf der FB-51 behoben werden. An Sonntagen verfügt ein Großteil der Stadtteile über keine ausreichende Anbindung an die Kernstadt. So beläuft sich die Unterdeckung im Falle von Pohl-Göns auf sechs Fahrtenpaare, von Ebersgöns und Hoch-Weisel auf vier Fahrtenpaare sowie von Bodenrod, Fauerbach, Griedel, Hausen-Oes, Maibach, Münster und Wiesenbach auf zwei Fahrtenpaare. Maßnahmen zur Behebung dieser Defizite sind mittelfristig zu prüfen.

Die Kernstadt Butzbach wird durch die vorhandenen Haltestellen nahezu vollkommen räumlich erschlossen. Lediglich Teile der Industrieareale im Norden und Osten der Stadt liegen außerhalb der definierten Einzugsbereiche. In den Stadtteilen bestehen an den Rändern der Siedlungsbereiche oftmals kleinere Erschließungslücken, aus denen sich jedoch kein Handlungsbedarf ableiten lässt. In Griedel, wo der Norosten des Ortes unzureichend erschlossen wird, könnte allerdings durch eine Haltestelle in der Wetterstraße im Bereich der Einmün-

dung des Münzenberger Weges eine Verbesserung erreicht werden, weshalb eine entsprechende Maßnahme zu prüfen ist.

6.3.6 ECHZELL

Durch das Angebot auf der Horlofftalbahn (RB48) und der Buslinie FB-01 von montags bis freitags sowie den Linien FB-02 und FB-03 am Wochenende verfügt Echzell an allen Verkehrstagen über eine sehr gute Anbindung an das Mittelzentrum Friedberg, sodass diesbezüglich kein Handlungsbedarf festzustellen ist.
Von montags bis freitags sind durch das bestehende Busangebot auch alle Orsteile in ausreichendem Maße an die Kerngemeinde angebunden. An Samstagen wird im Falle von Bingenheim und Bisses das vorgegebene Angebotsniveau um lediglich ein Fahrtenpaar verfehlt, an Sonn- und Feiertagen beläut sich die Unterdeckung in beiden Fällen auf zwei Fahrtenpaare. Mittelfristig ist auch dieses geringfügige Defizit durch ein ergänzendes Angebot auf den Buslinien FB-01 bzw. FB-02 zu beheben.
Die räumliche Erschließung des Gemeindegebietes von Echzell ist durch die vorhandenen Haltestellen insgesamt gegeben. In der Kernstadt sowie im Ortsteil Bingenheim werden zwar die Siedlungsränder teilweise nicht vollständig erschlossen, ein unmittelbarrer Handlungsbedarf lässt sich hieraus jedoch nicht ableiten.

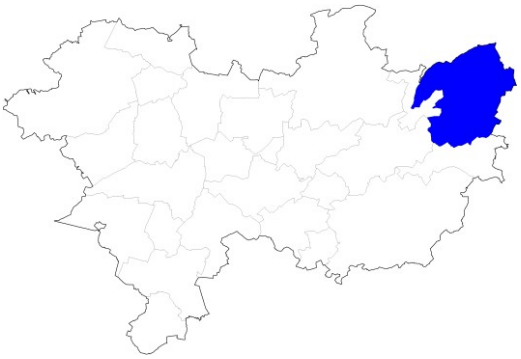
6.3.7 FLORSTADT

Das Fahrtengebot zwischen der Kernstadt Nieder-Florstadt und dem Mittelzentrum Friedberg wird durch die lokale Buslinie FB-01 abgedeckt. Es ist von montags bis freitags als sehr gut zu bezeichnen und enstpricht auch an Sonn- und Feiertagen den Vorgaben. Lediglich an Samstagen ist ein Defizit von zwei Fahrtenpaaren festzustellen.
Auch die Verbindung zwischen der Kernstadt und den Stadtteilen erreicht in den meisten Fällen das vorgegebene Angebotsniveau. Montags bis freitags fehlt lediglich ein Fahrtenpaar zwischen Nieder-Florstadt und Stammheim, während an Samstagen im Falle von Nieder-Mockstadt und Stammheim eine Unterdeckung von zwei Fahrtenpaaren besteht. An Sonn- und Feiertagen werden die Vorgaben für alle Stadtteile erfüllt. Um die noch vorhandenen, wenn auch nur geringfügigen Defizite zu beheben, ist die Einrichtung zusätzlicher Fahrten auf der FB-01 mittelfristig zu prüfen.
Das Stadtgebiet von Florstadt weist insgesamt eine gute räumliche Erschließung auf. Defizite bestehen diesbezüglich lediglich in der Kernstadt, wo der gesamte süwestliche Siedlungsbereich nicht erschlossen wird. Die Erschließung der in diesem Bereich gelegenen Wohnbebauung sowie des sich westlich daran anschließenden Gewerbegebietes wäre allerdings nur durch eine Verlegung des Linienverlaufs der FB-01 möglich und wäre somit mit einem sehr großen Aufwand verbunden. Mögliche Maßnahmen zur Behebung des Erschließungsdeifizits sind aber dennoch zu prüfen.

6.3.8 FRIEDBERG

Das Fahrtenangebot von Friedberg zum Oberzentrum Frankfurt ist durch den S-Bahn-Anschluss (S6) in Verbindung mit dem Gesamtangebot auf der Main-Weser-Bahn an allen Verkehrstagen auf einem sehr hohen Niveau.
Auch die Erreichbarkeit der Stadt Friedberg aus den Stadtteilen ist größtenteils als ausreichend anzusehen. Geringfügige Defizite bestehen lediglich auf der Relation zwischen Friedberg und Ossenheim, auf der samstags zwei Fahrtenpaare und an Sonn- und Feiertagen ein Fahrtenpaar fehlt. Samstags besteht darüber hinaus auch zwischen Friedberg und Ockstadt eine Unterdeckung von einem Fahrtenpaar. Durch die Ergänzung einzelner Wochenendfahrten auf den Linien FB-01 und FB-32 könnten auch die wenigen noch vorhandenen Defizite behoben werden.
Auch im Hinblick auf die räumliche Erschließung ist die Situation in der Stadt Friedberg als sehr gut zu bezeichnen. Nicht erschlossen wird allerdings das sich in Entstehung befindliche Wohngebiet „Steinernen Kreuzweg“ im Nordwesten der Kernstadt. Spätestens nach Fertigstellung der Bebauung sind Maßnahmen zur Erreichung einer besseren Anbindung zu prüfen. Abhängig von den weiteren das Gelände der derzeit leerstehenden „Ray Barracks“ im Süden Friedbergs betreffenden Planungen, ist auch hier eine Prüfung vorzunehmen, wie eine bessere Anbindung erreicht werden kann. Maßnahmen zur besseren Erschließung des im Nordosten der Kernstadt gelegenen Barbaraviertels wurden bereits ergriffen. In den Stadtteilen ist bezüglich der räumlichen Erschließung kein Handlungsbedarf festzustellen.

6.3.9 GEDERN



Die am östlichen Rand des Wetteraukreises gelegene Stadt Gedern wird innerstädtisch durch die Buslinien FB-23, FB-24, FB-80 und FB-85 erschlossen. Alle Stadtteile bis auf Steinberg weisen ein durchgehendes Defizit von zwei bis drei Fahrtenpaaren an allen Verkehrstagen auf. Steinberg, welches durch die Linie FB-80 und FB-82 bedient wird, erfüllt montags bis freitags die Vorgaben der Verbindungsqualität, jedoch ist auch hier am Wochenende eine Unterdeckung von einem Fahrtenpaar an Sonn- und Feiertagen und zwei Fahrtenpaaren an Samstagen zu erkennen. Insbesondere für die Orte Mittel-Seemen, Nieder-Seemen, Ober-Seemen und Wenings ist eine bessere Anbindung an die Kernstadt Gedern für die Zukunft zu prüfen, um das Defizit von 25 % bis 33% zu verringern.
Überörtlich ist die Anbindung von der Kernstadt Gedern zum günstig gelegenen Mittelzentrum Büdingen über die verschiedenen dort verkehrenden lokalen Buslinien als sehr gut zu bewerten. Die Forderungen auf dieser Relation werden erfüllt und werktags sogar übertroffen.
Die räumliche Erschließung der Stadt Gedern, welche dem ländlichen Raum zugeordnet ist, weist bis auf wenige Ausnahmen eine gute Haltestellendichte auf. Nicht erschlossen werden hier einige umliegende Aussiedlerhöfe von Wenings, wenige Häuser in Mittel-Seemen, Ober-Seemen und Wenings sowie ein Campingplatz und Badesee nordwestlich der Kernstadt

Gedern (vgl. Anhang 4.3.). In der Kernstadt ist die Erreichbarkeit der vorhandenen Haltestellen kritischer zu sehen. Zwar befinden sich in der Stadt selbst viele Haltestellen, jedoch sind Gebiete im Westen und ein erheblich großes Gebiet im Nordosten der Kernstadt Gedern nicht erschlossen. Hier sollte eine Prüfung bezüglich der Anlage weiterer Haltestellen durchgeführt werden.

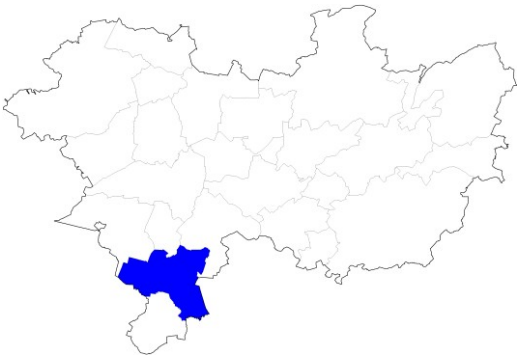
6.3.10 Glauburg

Die Gemeinde Glauburg liegt an eine Abzweigbahnhof, an dem sich die Bahnstrecken Niddertalbahn und Lahn-Kinzig-Bahn treffen. Durch das in dem Gemeindegebiet vorhandene Zugangebot der Niddertalbahn (RB34), liegt ein ausgesprochen gutes Angebot zwischen den Orten Stockheim und Glauberg vor. Jedoch muss hier erwähnt werden, dass die Bahnhöfe eher am Rand der Siedlungsgebiete liegen und die Linie FB-45, die ebenfalls die Ortsteile miteinander verbindet, nur an Schultagen fährt. Auch sind einige Wohngebiete östlich und südlich von Stockheim nicht erschlossen, weswegen eine Prüfung eines zusätzlichen Busangebotes mit neuen Haltestellen in Stochkeim vorgeschlagen wird.
Die Anbindung der Kerngemeinde Stockheim an die Stadt Büdingen als Mittelzentrum übertrifft die geforderte Verbindungsqualität an allen Verkehrstagen. Dies liegt vorwiegend an der Lahn-Kinzig-Bahn, aber auch an den lokalen Buslinien FB-21 und FB-22, welche die feinere Erschließung von Stockheim übernehmen. Weiterhin existieren Fahrtangebote in Tagesrandlagen auf der regionalen Linie 374

6.3.11 Hirzenhain

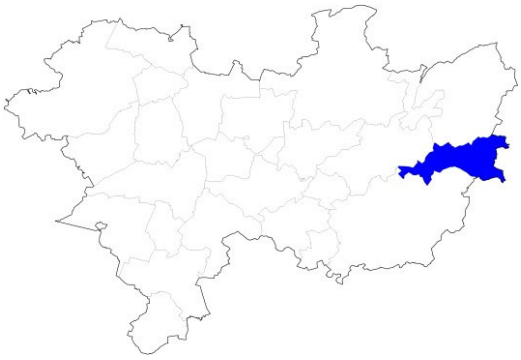
Die Gemeinde Hirzenhain umfasst zwei Ortsteile, die bis auf wenige Defizite sehr gut an die Kerngemeinde Hirzenhain angebunden sind. Diese sind am Wochenende auf der Relation zwischen Glashütten und Hirzenhain zu verzeichnen, wo die geforderten Fahrtenpaare samstags um 25 % und sonntags um knapp 17 % unterschritten werden. Die Verbindung zwischen dem zweiten Ortsteil Merkenfritz und der Kerngemeinde Hirzenhain ist als vortrefflich zu bezeichnen, da die geforderten Fahrtenpaare weit überschritten werden. Dies liegt an der B 275 als bedeutende Verbindungsachse, auf der die lokalen Buslinien FB-20, FB-21, FB-22, FB-80 und FB-85 sowie im Sommerhalbjahr die Linien VB-90 und VB-94 verkehren.
Die Anbindung von der Kerngemeinde zum nächstgelegenen Mittelzentrum Nidda ist mit der Relation nach Glashütten zu vergleichen, da hier der Linienweg der lokalen Linien FB-80 und FB-85 verläuft. Hier tritt dieselbe Unterdeckung von zwei Fahrtenpaaren an Samstagen und einem Fahrtenpaar an Sonntagen auf. Die Erschließung des Gemeindegebietes weist für die gegebene Topographie einen hohen Standard auf. Mehrere Siedlungsgebiete um Hirzenhain und Merkenfritz sind nicht erschlossen, jedoch dürften diese schwierig zu erreichen sein.

6.3.12 KARBEN



Die Stadt Karben befindet sich im südlichen Teil des Wetteraukreises in der Nähe zum Oberzentrum Frankfurt am Main. Aufgrund dieser Lage ist die Kernstadt Groß-Karben durch die montags bis freitags viertelstündlich verkehrende S 6 vortrefflich an das nächstgelegene Mittelzenrum Bad Vilbel wie auch an Frankfurt angeschlossen. Auch am Wochenende ist das geforderte Angebot durch die S 6 im Halbstundentakt mehr als ausreichend.
Im Stadtgebiet selbst herrscht bis auf den Stadtteil Kloppenheim eine sehr gute Verbindungsqualität, die in manchen Teilen weit über die geforderten Fahrten hinausgeht. Die Siedlungsflächen von Kloppenheim schließen sich unmittelbar an die Kernstadt Groß-Karben an, wodurch auch fußläufige Verbindungen entstehen, vor allem zum Bahnhof von Groß-Karben. Im Sinne der Einwohner ist eine regelmäßigere Busverbindung von Kloppenheim und Okarben nach Groß-Karben zu prüfen. Ebenso fehlen in Klein-Karben und Petterweil samstags etwa 15 % des angestrebten Angebotes. Diese Lücke ist durch Zusatzfahrten zu schließen.
Das Haltestellennetz erschließt die Stadt Karben sehr gut, sodass nur kleinere Bereiche im Norden von Petterweil und östlich zwischen Groß- und Klein-Karben nicht im Erschließungsbereich liegen. Angesichts der hohen Haltestellendichte sollte die Sinnhaftigkeit eines Stadtbusses geprüft werden.

6.3.13 KEFENROD

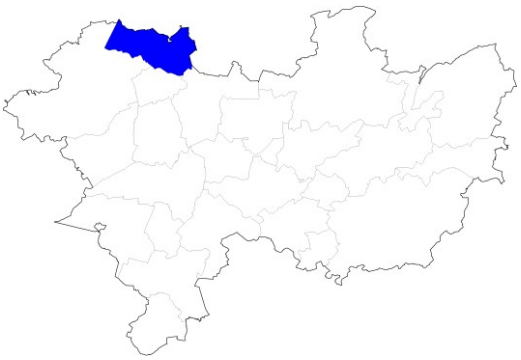


Kefenrod liegt als Gemeinde im östlichen Wetteraukreis und wird von den lokalen Linien FB-23 und FB-24 bedient. Im Hinblick auf die Anbindung der Ortsteile ergibt sich über das gesamte Gemeindegebiet an allen Verkehrstagen eine Unterdeckung von 25 % bis 33 %. In Helfersdorf liegt die Verbindunsqualität montags bis freitags sogar nur bei 50 % des geforderten Angebotes. Hier und im gesamten Gemeindegebiet besteht daher dringender Handlungsbedarf, um das Angebot zu verbessern.
Die Relation der Kerngemeinde Kefenrod zum Mittelzentrum Büdingen profitiert davon, dass beide lokalen Linien die Verbindung herstellen, wodurch an allen Verkehrstagen ein sehr gutes Angebot über das geforderte Maß hinaus besteht.
Die vorhandenen Haltestellen decken die Siedlungsstruktur Kefenrods gut ab. In Hitzkirchen könnte jedoch im nördlichen Siedlungsbereich eine Neueinrichtung geprüft werden.

6.3.14 Limeshain

Die Gemeinde Limeshain hat im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine Hochstufung in Kategorie 2 erhalten, wodurch sich einige Defizite im Hinblick auf das vorhandene Fahrtenangebot ergeben. Die größte Differenz zur geforderten Anzahl an Fahrten besteht samstags zwischen der Kerngemeinde Himbach und Hainchen sowie von Himbach zum Mittelzentrum Büdingen. Die Unterdeckung beträgt hier neun Fahrtenpaare und sollte durch zusätzliche Fahrten behoben werden. Auch sonntags fehlen 25 % der Fahrten auf diesen Relationen. Weiterhin herrscht ein Defizit zwischen Hainchen und Himbach montags bis freitags in Höhe von drei Fahrtenpaaren. Hier ist eine Ausweitung des Angebotes auf den lokalen Linien FB-42 und FB-43 zu prüfen. Hervorzuheben ist die überdurchschnittliche Verbindung zwischen Rommelhausen und der Kerngemeinde Himbach. Dieses Angebot wird über die Maße hinaus von der lokalen Linie FB-42 und der regionalen Linie 563 abgedeckt.
Die Haltestelle „Himbach Am Zentrum“, die von den meisten Fahrten bedient wird, liegt am westlichen Rand von Himbach. Auch werden Wohngebiete in der Mitte und im östlichen Bereich des Ortes nicht erschlossen. Für die Kerngemeinde sollten deshalb eine Umstrukturierung der Haltestellen und eine Änderung der Linienwege geprüft werden. Auch für den Ort Rommelhausen sollte im östlichen Bereich eine weitere Haltestelle in Betracht gezogen werden, da hier ein großes Gebiet unerschlossen ist. Auch im dritten Ortsteil Hainchen könnte eine Verlegung der Haltestellen zu einer verbesserten Erschließung führen. Weiterhin ist ein Teil der Waldsiedlung, welche sich auf dem Gemeindegebiet von Limeshain befindet, nicht angebunden (vgl. Kapitel 6.3.1).
Für das neue Gewerbegebiet im Süden von Limeshain besteht ebenfalls keine Anbindung. Hier ist die Einrichtung einer Haltestelle unter Berücksichtigung der weiteren Entwicklung des Gebietes zu prüfen.

6.3.15 Münzenberg



Im Stadtgebiet Münzenberg besteht montags bis freitags eine sehr gute Verkehrsbedienung durch die lokale Linie FB-52 und die regionale Linie 377, die mehr Fahrten als im Anforderungsprofil gefordert beinhaltet. Am Wochenende fehlen allerdings samstags zwei Fahrtenpaare im Falle von Münzenberg und Trais sowie sonntags im gesamten Stadtgebiet die Hälfte des geforderten Angebotes. Hier sollte der Verkehr dringend ausgeweitet werden.
Auf der Relation von der Kernstadt Gambach in das nächste Mittelzentrum Butzbach besteht ebenfalls eine Unterdeckung, am Wochenende sogar eine erhebliche von etwa 60 % zu wenig Verkehr. So fehlen samstags neun Fahrtenpaare und sonntags fünf Fahrtenpaare. Auf der Linie FB-52 sollten aus den genannten Gründen in nächster Zeit Maßnahmen zur Behebung dieses Defizites eingeleitet werden.
Im gesamten Stadtbereich ist die Erschließung durch die vorhandenen Haltestellen als gut zu bewerten. Lediglich ein kleiner Teil westlich der Münzenberger Burg sowie einige Aussiedlerhöfe im gesamten Stadtgebiet werden nicht erschlossen.

6.3.16 Nidda

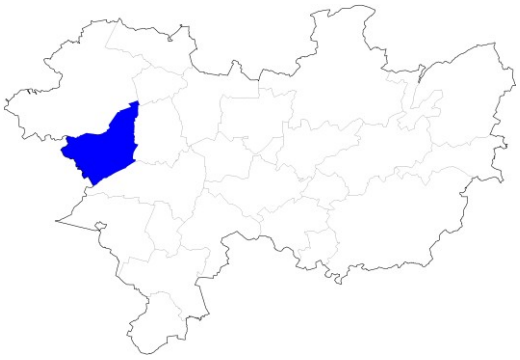
Die Stadt Nidda besteht aus 17 Stadtteilen und der Kernstadt Nidda, die hauptsächlich von den lokalen Linien FB-80, FB-81, FB-82, FB-83, FB-84, FB-85 und FB-86 erschlossen werden. Neben diesen Linien verkehrt auch die Regionalbuslinie 362 (in der Sommerhälfte werden Fahrten am Wochenende durch die Vulkan-Express-Linie VB-93 gefahren) durch das Stadtgebiet. Weiterhin bieten die Lahn-Kinzig-Bahn (RB46) und die Horlofftalbahn (RB48) ein überörtliches Angebot.
Da die Kernstadt Nidda selbst ein Mittelzentrum ist, wurde die Relation zum Oberzentrum Frankfurt untersucht. Hierfür besteht dank dem guten Zugangebot ein mehr als ausreichendes Angebot, welches fast doppelt so viele Fahrten enthält, als im Anforderungsprofil gefordert. Dadurch sind auch das Oberzentrum Gießen und die Kreisstadt Friedberg sehr gut zu erreichen. Im Stadtgebiet selbst gibt es montags bis freitags ein optimales Angebot, welches in den Stadtteilen Bad Salzhausen, Borsdorf und Ober-Widdersheim durch die SPNV-Anbindung dieser Orte die Vorgaben um das etwa Dreifache übersteigt. Auch am Wochenende ist das Angebot hier mehr als ausreichend. Das Angebot in den Stadtteilen Fauerbach, Geiß-Nidda, Harb, Michelnau, Ober-Lais, Schwickartshausen, Stornfels, Ulfa, Unter-Widdersheim und Wallernhausen ist am Wochenende hingegen als defizitär zu bezeichnen. Hier fehlen bis zu 33 % der Fahrten, wobei sich die Unterdeckung an Samstagen in der Regel auf zwei Fahrtenpaare und an Sonntagen auf ein Fahrtenpaar beläuft. Eine Überplanung der Wochenendfahrten der lokalen Linien FB-85 und FB-86 wird wegen der Vielzahl der betroffenen Stadtteile empfohlen. Ansonsten ist das Angebot im Stadtgebiet ausreichend.
Für die Flächengröße der Stadt Nidda besteht eine ausreichende Haltestellennetzabdeckung. Lediglich bei den Stadtteilen Kohden, Eichelsdorf, Unter-Schmitten und Ober-Schmitten lassen sich fernab der Straßen B 455 und L 3139 größere Erschließungslücken feststellen. Es ist zu prüfen, ob es hier Möglichkeiten einer besseren Anbindung gibt. Auch in der Kernstadt Nidda sind im südlichen und östlichen Siedlungsgebiet größere Lücken zu erkennen. Mehrere Aussiedlerhöfe im gesamten Stadtgebiet sind ebenfalls nicht erschlossen.

6.3.17 Niddatal

Die Stadt Niddatal besitzt in ihrer Kernstadt Assenheim eine Bahnanbindung an die Zugstrecke Friedberg – Hanau. Durch die RB49 wird somit das Grundangebot zum Mittelzentrum Friedberg an allen Verkehrstagen mehr als ausreichend abgedeckt. Weiterhin verkehren von Assenheim nach Friedberg die lokalen Linien FB-40, FB-70 und FB-72, allerdings vorwiegend von montags bis freitags. Da der Bahnhof Assenheim sehr weit nördlich der Kernstadt liegt, wäre hier zu prüfen, ob der Verkehr am Wochenende auf den lokalen Linien noch ausgeweitet werden kann, um für die Einwohner ein fußläufig bessser zu erreichendes Angebot zu schaffen.
Eine andere Situation ergibt sich in den Stadtteilen von Niddatal. Wegen der Verkehrslastrichtung sind Ilbenstadt und Kaichen nach den Vorgaben nur unzureichend an die Kernstadt Assenheim angebunden, sondern verfügen stattdessen über gute Verbindungen nach Nidderau

und/oder Nieder-Wöllstadt. Assenheim ist nur über Umstiege erreichbar. Es ist zu prüfen, ob die Einrichtung einer umstiegsfreien Verbindung sinnvoll wäre. Darüber hinaus sollten mehr Fahrtenpaare auf der Linie FB-72 eingerichtet werden, die derzeit bereits von Ilbenstadt nach Assenheim umsteigefrei verkehrt. Auch Bönstadt weist am Wochenende erhebliche Defizite auf. Denn hier fehlen samstags 27 % und sonntags sogar 63 % der geforderten Fahrten. Montags bis freitags ist der Stadtteil jedoch über das geforderte Angebotsniveau hinaus mit Assenheim verbunden.
Im Stadtgebiet sind neben der bereits erwähnten nördlichen Lage des Bahnhofs Assenheim auch noch Erschließungslücken vorhanden. Diese sind östlich und westlich in der Kernstadt Assenheim und im Stadtteil Ilbenstadt zu finden. Ob hier eine Verlegung der Haltestellen wegen der busunfreundlichen Straßenführung möglich ist, ist zu prüfen. So auch eine Anbindung des Hofgutes Wickstadt an den ÖPNV.

6.3.18 Ober-Mörlen



Die Gemeinde Ober-Mörlen ist über die Buslinie FB-35 an das Mittelzentrum Bad Nauheim angebunden. Während das Verkehrsangebot an Samstagen den Vorgaben entspricht, zeigen sich montags bis freitags sowie an Sonntagen leichte Defizite. Montag bis Freitag unterschreitet das Verkehrsangebot die Vorgaben um zwei Fahrtenpaare, sonntags fehlt ein Fahrtenpaar. Die Stadtteile Langenhain und Ziegenberg, die ebenfalls durch die Linie FB-35 erschlossen werden, weisen ein entsprechendes Defizit auf. Während montags bis freitags die Vorgaben um zwei Fahrtenpaare und an Sonn- und Feiertagen um ein Fahrtenpaar verfehlt werden, ist das Angebot an Samstagen ausreichend.
Langenhain-Ziegenberg ist von der Flächenabdeckung sehr gut erschlossen, im Norden und Süden von Ober-Mörlen liegen jedoch Gebiete außerhalb des erschlossenen Bereichs. Dabei handelt es sich jeweils um Industriegebiete sowie das Hofgut Hasselheck. Gemeinsam mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement der Unternehmen wäre zu prüfen, inwiefern ein Bedarf an zusätzlichen Haltestellen vorhanden ist. Maiberg weist im Westen der Siedlung ein leichtes Defizit auf, berücksichtigt man aber die Hanglage des Wohngebietes, stellt die aktuelle Situation einen ausreichenenden Kompromiss zwischen Erschließung und Wegbeschaffenheit dar.

6.3.19 Ortenberg

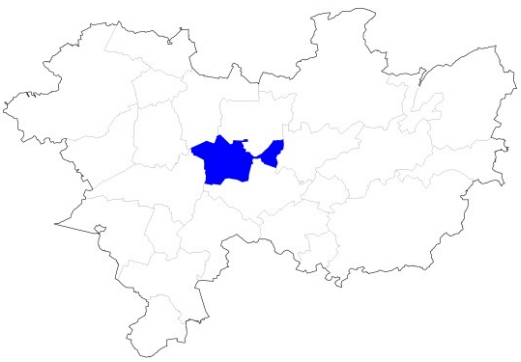
Die Stadt Ortenberg wird vorwiegend durch die lokalen Buslinien FB-20, FB-21, FB-22 erschlossen. Weitere Linien sind die Vulkan-Express-Linien VB-90 und VB-94, welche in den Sommermonaten Fahrten der FB-21 übernehmen, sowie die lokale Linie FB-03 in Selters. Im gesamten Stadtgebiet liegt, bis auf die Stadtteile Eckartsborn, Lißberg und Selters (montags bis freitags), ein erhebliches Defizit von 20 % bis 40 % an den geforderten Fahrten in die Kernstadt vor, was in der Regel einer Unterdeckung von zwei Fahrtenpaaren entspricht. Der höchste Anteil an fehlenden Fahrten ist montags bis

freitags in Höhe von 40 % (vier Fahrtenpaare) im Stadtteil Bleichenbach festzustellen. Um die Anzahl der geforderten Fahrtenpaare zu erreichen, besteht dringender Handlungsbedarf im Hinblick auf die Überplanung der Linien FB-20 und FB-21.
Eine entsprechende Unterdeckung herrscht auch bezüglich des Fahrtenangebotes von der Kernstadt Ortenberg zum Mittelzentrum Büdingen. Auch hier ist am Wochende die Linie FB-21, die die geforderte Anzahl an Fahrten nicht abdeckt, maßgeblich. Montags bis freitags besteht mit der Linie FB-22 sowie einer Umsteigeverbindung mit der FB-20 und der Lahn-Kinzig-Bahn ein ausreichendes Angebot.
Insgesamt ist die Stadt Ortenberg sehr gut räumlich erschlossen. Größere Erschließungslücken sind lediglich in den Stadtteilen Lißberg, Eckartsborn und Selters zu identifizieren. Diese dürften wegen den topographischen Gegebenheiten allerdings schwer zu beheben sein. Die Einrichtung von neuen Haltestellen in diesen Bereichen ist zu prüfen.

6.3.20 Ranstadt

Die Kerngemeinde Ranstadt ist durch eine Vielzahl von verschiedenen Fahrtmöglichkeiten (lokale Linien FB-81, FB-82, FB-85 sowie regionale Linie 374 und RB46) an das Mittelzentrum Nidda über alle Verkehrstage hinweg weit über die Mindestanforderungen hinaus angebunden. Von Montag bis Freitag beläuft sich die Anzahl der angebotenen Fahrtenpaare sogar auf mehr als das Dreifache der Mindestanforderungen.
Bezüglich der Anbindung der Ortsteile an die Kerngemeinde besteht im Falle von Bellmuth, Bobenhausen und Ober-Mockstadt mit 12 bzw. 13 Fahrtenpaaren ein Angebot, welches die Vorgaben des Anforderungsprofils leicht übertrifft, während die Anbindung von Dauernheim, die durch die Linien FB-03, FB-81 und FB-85 sichergestellt wird, diese mit 23 Fahrtenpaaren sogar deutlich überschreitet. Am Wochenende sind Defizite in der Fahrtenhäufigkeit der einzig alle Ortsteile bedienenden lokalen Linie FB-85, die sich sonntags auf ein Fahrtenpaar beschränken, samstags jedoch mit einem Minus von zwei Fahrtenpaaren einer mittelfristigen Überplanung bedürfen.
Räumlich sind die Ortsteile der Gemeinde Ranstadt bis auf kleinere Flächen um Ober-Mockstadt und Dauernheim gut erschlossen. In Ranstadt selbst wird jedoch mit dem bestehenden Haltestellennetz nicht das gesamte Ortsgebiet ausreichend versorgt. Die dortige Erschließungslücke betrifft vor allem ein Neubaugebiet im Westen. Hier ist eine zusätzliche Haltestelle unter Berücksichtigung des derzeitigen Linienweges und zugunsten eines nicht unerheblich erhöhten Fahrgastpotentials abzuwägen.

6.3.21 Reichelsheim



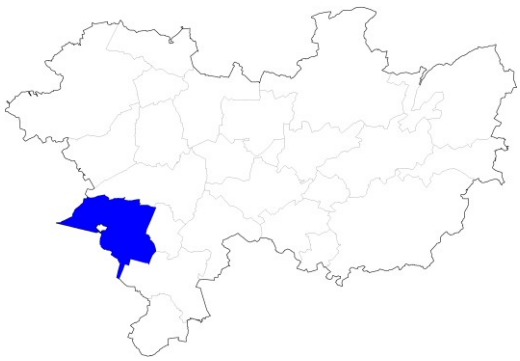
Die Kernstadt Reichelsheim ist, dank der Schienenanbindung über die RB48 wie auch der Bedienung durch die regionale Linie 362 und die lokale Linie FB-03, von Montag bis Freitag mehr als doppelt so häufig als im Anforderungsprofil gefordert an das Mittelzentrum Friedberg angebunden. In ähnlichem Ausmaß findet sich dieses Mehrangebot auch am Wochenende wieder.

Dieselbe hohe Bedienungsqualität wird den Einwohnern im gesamten Stadtgebiet auch montags bis freitags durch die hohe Anzahl an Fahrtenpaaren auf den lokalen Linien FB-02 und FB-03 sowie der Linie 362 und der Horlofftalbahn (RB48) zwischen den einzelnen Stadteilen und der Kernstadt geboten. Lediglich am Wochenende geht die Fahrtenhäufigkeit annähernd auf die Mindestanforderung an Fahrtenpaaren zurück, wobei Dorn-Assenheim samstags ein Defizit von zwei Fahrtenpaaren aufweist. Heuchelheim liegt am Wochenende über dem geforderten Angebotsniveau.
Kleinere räumliche Erschließungsdefizite von Wohngbieten gibt es nördlich von Beienheim und rund um Dorn-Assenheim. Hier muss ausgehend von der Siedlungsdichte der unerschlossenen Gebiete und der zukünftigen Siedlungsentwicklung abgewogen werden, inwieweit im Zuge des weiteren Siedlungswachstums das Haltestellennetz überplant werden muss.

6.3.22 Rockenberg

Die Gemeinde Rockenberg wird ausschließlich über die Buslinie FB-53 bedient, über die sie auch an das Mittelzentrum Bad Nauheim angebunden ist. Das aktuelle Fahrtangebot liegt an allen Wochentagen unter dem geforderten Angebotsniveau. Vor allem am Samstag ist erheblicher Handlungsbedarf festzustellen, wo lediglich zehn von 15 Fahrtenpaaren angeboten werden. Das beschriebene Defizit ist insbesondere auf die Hochstufung der Gemeinde in Kategorie 2 im Zuge der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans zurückzuführen.
Die Anbindung des Ortsteils Oppershofen wird ebenfalls über die FB-53 abgedeckt und lässt sich dementsprechend auch durch eine nicht ausreichende Anzahl von Fahrtenpaaren zur Kerngemeinde charakterisieren, wobei das Defizit mit fünf fehlenden Fahrtenpaaren vor allem an Samstagen besonders ausgeprägt ist. Das bestehende ÖPNV-Angebot in der Gemeinde Rockenberg zeigt demnach deutlichen Handlungsbedarf auf.
Die Flächenabdeckung durch die vorhandenen Haltestellen in der Gemeinde Rockenberg ist bis auf wenige Randlagen ausreichend. Eine Ausnahme jedoch bildet das Industriegebiet westlich von Oppershofen. An dieser Stelle ist mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement zu klären, ob ein zusätzlicher Haltestellenbedarf besteht.

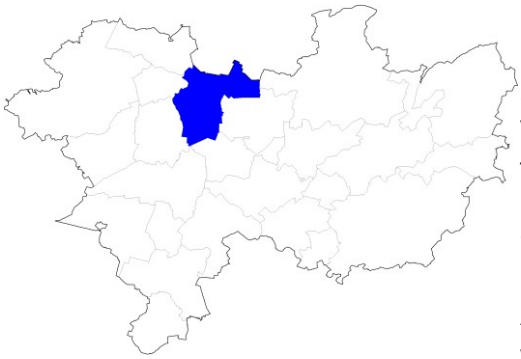
6.3.23 Rosbach v. d. Höhe



Die Kernstadt Rosbach v.d. Höhe ist über die Linie FB-33 sowie die Bahnlinie RB16 an das Mittelzentrum Friedberg angeschlossen. Durch den erweiterten Verkehr auf der RB16 liegt von montags bis freitags Rosbach mit 47 Fahrtenpaaren weit über den Vorgaben von 18 Fahrtenpaaren. An Wochenenden ist die Anbindung durch ähnlich gute Werte (35 an Samstagen und 27 an Sonn- und Feiertagen) gekennzeichnet.
Die Anbindungen der Ortsteile an die Kernstadt zeigen konträre Eigenschaften auf. Rodheim verfügt durch den Bahnhof über eine optimale Anbindung an die Kernstadt. Nieder-Rosbach hingegen verfehlt mit 17 Fahrtenpaaren mon-

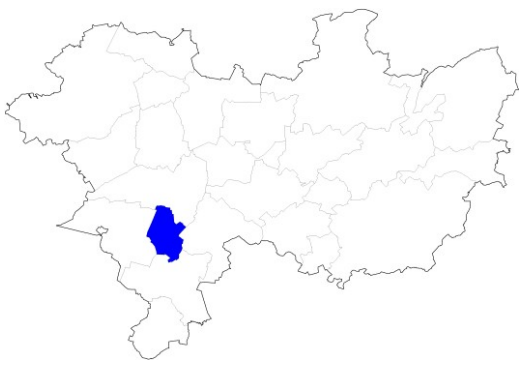
tags bis freitags die Vorgaben um ein Fahrtenpaar, samstags und sonntags wird jedoch das geforderte Angebotsniveau erreicht.
Sowohl Ober-Rosbach als auch Rodheim weisen leichte Defizite in der Flächenabdeckung der vorhandenen Haltestellen auf. So existiert im nördlichen Wohngebiet von Ober-Rosbach noch Optimierungsbedarf, dem über das Ergänzen einer Haltestelle nachgegangen werden sollte. Wird berücksichtigt, dass die Bushaltestellen in Rodheim tagsüber von der Linie FB-33 nicht bedient werden, da sonst ein Parallelverkehr zur RB16 entstehen würde, kann im Süden und Westen des Stadtteils ebenfalls von einer Unterdeckung gesprochen werden. Um ein besseres Angebot nach Ober-Rosbach zu schaffen, sind mittelfristig entsprechende Maßnahmen zu prüfen.

6.3.24 Wölfersheim



Die Kerngemeinde Wölfersheim ist über die Horlofftalbahn (RB47) sowie über die regionale Buslinie 363 an das Mittelzentrum Friedberg angebunden. Von Montag bis Freitag ist die Anbindung zum Mittelzentrum optimal, an Sonntagen ist die angebotene Anzahl an Fahrtenpaaren zumindest ausreichend. Samstags hingegen lässt sich ein Defizit von fünf Fahrtenpaaren feststellen, sodass die Vorgaben des Anforderungsprofils nur zu zwei Dritteln erfüllt werwerden.
Von Montag bis Freitag sind die Ortsteile Berstadt, Melbach und Wohnbach gut angebunden. Samstags ist jedoch eine Unterdeckung festzustellen, da von den 15 vorgegeben Fahrtenpaaren nur zehn tatsächlich angeboten werden. Sonntags sind die genannten Ortsteile in einem ausreichenden Maße an die Kerngemeinde angebunden. Die Anbindung von Södel an Wölfersheim weist hingegen ein großes Defizit auf. Von den wochentags vorgegebenen 18 Fahrtenpaaren existieren derzeit lediglich zwei. Am Wochenende ist der Stadtteil ähnlich defizitär angebunden. Die Problematik besteht darin, dass die Siedlungsgebiete Södel und Wölfersheim direkt aneinander grenzen. Durch ein besseres Angebot auf der Linie 363 würde ein Parallelverkehr zur RB47 entstehen. Allerdings liegt ein großes Gebiet im Süden von Södel mehr als 1 km entfernt vom Bahnhof Wölfersheim-Södel, was nicht den Erschließungsrichtlinien entspricht. Aus diesem Grund ist das Angebot als nicht ausreichend zu bewerten und es sollten planerische Maßnahmen ergriffen werden, um die Verbindungsqualität von Södel nach Wölfersheim zu steigern.
Die räumliche Erschließung der Gemeinde Wölfersheim kann, mit Hinblick auf die Verbindungsqualität in Södel sowie kleineren Randgebieten und Aussiedlerhöfen, als flächendeckend erschlossen betrachtet werden. Eine Haltestellenverlegung zu den Lebensmittelgeschäften westlich von Berstadt sollte geprüft werden.

6.3.25 Wöllstadt



Die Kerngemeinde Nieder-Wöllstadt ist über die S6 sowie die lokalen Buslinien FB-40, FB-70 und FB-71 sehr gut an Friedberg angebunden. Der regelmäßige Takt der S6 ermöglicht ein Fahrtenangebot, das weit über das geforderte Mindestmaß hinausgeht.
Die Anbindung an den Ortsteil Ober-Wöllstadt er-

füllt von Montag bis Freitag das vorgegebene Angebotsniveau. Am Wochenende zeigt die Bedienungshäufigkeit jedoch Schwächen. Samstags existieren vier Fahrtenpaare weniger als gefordert, an Sonntagen werden nur drei der vorgesehenen acht Fahrtenpaare angeboten.
Der nördliche Teil von Nieder-Wöllstadt weist leichte Defizite im Hinblick auf die räumliche Erschließung auf, wodurch neben Wohnbebauung auch ein Lebensmittelgeschäft nicht ausreichend erschlossen wird. An dieser Stelle ist zu prüfen, ob durch die Ergänzung einer Haltestelle die Flächenabdeckung optimiert werden kann. Ober-Wöllstadt ist, abgesehen von kleinen Randgebieten, ausreichend erschlossen.

7 LINIENBÜNDEL

7.1 ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Die Linienbündel bilden in ihrer Struktur die Grundlage wettbewerblicher Strategien im ÖPNV. Für die Bündelung einzelner Buslinien sind insbesondere verkehrliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu beachten.
Bei der Abgrenzung ist von folgenden wesentlichen Kriterien auszugehen:

- Verkehrliche und räumliche Verflechtung
- Betriebliche Rahmenbedingungen
- Gestaffelte Vergabe
- Größe der Linienbündel

7.1.1 VERKEHRLICHE UND RÄUMLICHE VERFLECHTUNG

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

7.1.2 BETRIEBLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Bestehende betriebliche Rahmenbedingungen bilden ein weiteres Kriterium für die Abgrenzung von Linienbündeln.
Auch in diesem Zusammenhang ist auf die räumlich zusammenhängende Struktur der Linien zu achten. Nur so lässt sich eine betriebliche Optimierung durch verbundene Produktion (Umlaufoptimierung), die entscheidend zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung beiträgt, gewährleisten.

Optimale betriebliche Voraussetzungen müssen aber nicht immer im Sinne des Aufgabenträgers sein. Gerade unter Bedingungen des Wettbewerbs ergeben sich häufig veränderte Rahmenbedingungen. So können für ein Unternehmen z.B. beim Verlust eines Bündels im Wettbewerb für ein verbleibendes benachbartes Bündel schlechtere betriebliche Rahmenbedingungen auftreten. Diese weitläufigen Vernetzungen zu beachten, kann jedoch nicht Aufgabe des Aufgabenträgers sein. Er hat vorrangig für die Schaffung fairer und verlässlicher Rahmenbedingungen innerhalb des Wettbewerbs zu sorgen.

7.1.3 Gestaffelte Vergabe

Die gleichzeitige Ausschreibung aller Linienbündel wird aus organisatorischen und wettbewerblichen Gründen (Mittelstandsförderung) als wenig sinnvoll angesehen. Von daher werden die Linienbündel jeweils sukzessive in jährlichen Abständen vergeben (zeitlich gestaffelte Vergabe).

7.1.4 Größe der Linienbündel

Zusätzlich zu den aufgezeigten Rahmenbedingungen bildet die Größe der einzelnen Linienbündel ein weiteres unabhängiges Kriterium.
Die einzelnen Lose sollten bei Ausschreibungen eine Größe besitzen, die auch kleineren und mittleren Verkehrsbetrieben eine Chance im Wettbewerb eröffnet (Mittelstandsförderung, Monopolvermeidung).
Zur Eignung von Losgrößen liegen Erfahrungen aus dem Gebiet des RMV vor[56]. Danach sollte der untere Bereich bei Ausschreibungen eine Grenze von jährlich ca. 350.000 Nwkm (Nutzwagenkilometern) nicht signifikant unterschreiten. Als Obergrenze werden ca. 900.000 Nwkm als sinnvoll angesehen.
Bei der Anzahl der benötigten Fahrzeuge ergibt sich eine Spanne von ca. 8 bis 20 Bussen.

[56] Basis: Der Busverkehr im Wettbewerb, KCW GmbH, 2007.

7.2 Linienbündel im Bestand

In den Landkreisen des ZOV-Verbandsgebietes wurden die folgenden lokalen Linienbündel abgegrenzt:

7.2.1 Linienbündel im Landkreis Gießen (ohne Stadtbus Gießen)

Linienbündel	Liniennummer	Linienführung	Konzession bis	neuer Betriebsstart im	zum Fahrplanjahr
Reiskirchen/ Fernwald	GI-21	Gießen - Annerod - Reiskir. - Lindenstruth / Ettingshausen	10.12.22	Dez. 22	2023
	GI-22	Gießen - Steinbach - Albach			
Biebertal/ Heuchelheim	GI-41	Gießen - Heuchelheim - Biebertal-Königsberg	09.12.23	Dez. 23	2024
	GI-42	Gießen - Heuchelheim - Biebertal - Niederweidbach			
	GI-43	(Gießen - Heuchelheim -) Biebertal - Weipoltshausen			
Wettenberg*	GI-81	Hohenahr - Biebertal - Wettenberg	09.12.23	Dez. 23	2024
Lollar/ Lumdatal	GI-51	Salzböden - Odenhausen - Lollar	09.12.23	Dez. 23	2024
	GI-52	Schulverkehr Lollar - Staufenberg - Lollar			
	GI-55	Allendorf - Rabenau			
Grünberg	GI-74	Grünberg - Seental - Laubach - Grünberg	14.12.24	Dez. 24	2025
	GI-77	Schulverkehr Grünberg - Weickartshain - Lardenbach			
	GI-78	Schulverkehr Grünberg - Lehnheim - Reinhardshain			
	GI-79	Schulverkehr Grünberg - Ettingshausen - Harbach			
Linden/ Langgöns	GI-32	Langgöns - Linden - Pohlheim	13.12.25	Dez. 25	2026
	GI-35	Großen-Linden - Hüttenberg / Langgöns - Kleebachtal			
Hungen/ Lich	GI-60	Hungen - Langd - Ulfa - Hungen	12.12.26	Dez. 26	2027
	GI-61	Wölfersheim - Hungen - Villingen			
	GI-62	Hungen - Lich - Eberstadt			
	GI-64	Lich - Grünberg			
Buseck/ Reiskirchen	GI-25	Gießen - Buseck - Reinhardshain	11.12.27	Dez. 27	2028
	GI-26	Schulverkehr Buseck			
	GI-27	Schulverkehr Großen Buseck - Oppenrod - Fernwald			
	GI-28	Schulverkehr Buseck/Reiskirchen			

* = Das Linienbündel Wettenberg wird ab 10.12.2023 aufgelöst und in das Linienbündel Biebertal/Heuchelheim integriert.

Tabelle 7-1: Laufzeiten der Linienbündel im Landkreis Gießen (ohne Stadtbus Gießen)

Zusätzlich bestehen auf folgenden Linien ALT-Verkehre:

- GI-21 Reiskirchen - Lindenstruth – Ettingshausen
- GI-35 Langgöns - Dornholzhausen - Niederkleen – Cleeberg
- GI-37 ALT Pohlheim
- GI-44 Gießen - Heuchelheim - Biebertal – Königsberg
- GI-63 Lich - Kloster Arnsburg – Bettenhausen
- GI-64 Lich - Ettingshausen – Grünberg
- GI-73 ALT Grünberg
- GI-74 Grünberg - Seental - Laubach – Grünberg
- 371 Allendorf - Londorf – Geilshausen
- 378 Rundverkehr Gießen -> Leihgestern -> Großen-Linden -> Gießen
- 379 Rundverkehr Gießen -> Großen-Linden -> Leihgestern -> Gießen

7.2.2 LINIENBÜNDEL IM VOGELSBERGKREIS

Linien-bündel	Linien-nummer	Linienführung	Konzes-sion bis	neuer Be-triebs-start im	zum Fahr-plan-jahr
Alsfeld Süd	VB-15 VB-16	Alsfeld - Romrod - Feldatal - Ulrichstein Alsfeld - Altenburg - Schwalmtal - Lauter-bach	10.12.22	Dez. 22	2023
Lauterbach lokal	VB-21 VB-22 VB-24 VB-26 VB-28	Lauterbach - Maar Schulverkehr Lauterbach Storndorf - Dirlammen - Frischborn - Lau-terbach Lauterbach - Wartenberg Lauterbach / Wartenberg - Herbstein	19.12.23	Dez. 23	2024
Alsfeld West	VB-11 VB-12 VB-13	Schulverkehr Romrod Alsfeld - Antrifttal - Neustadt Alsfeld - Kirtorf - Homberg	14.12.24	Dez. 24	2025
Vulkan-Express 1	VB-90 VB-91	Stockheim - Hartmannshain - Lauterbach - Schlitz (Schlitz -) Lauterbach - Herbstein - Hoherodskopf	27.10.24	Mai 25	2025
Vulkan-Express 2	VB-92 VB-93	Hungen - Laubach / Grünberg - Mücke - Hoherodskopf Nieder-Wöllstadt - Nidda - Schotten - Hoherodskopf	27.10.24	Mai 25	2025
Vulkan-Express 3	VB-94 VB-95	Stockheim - Gedern - Hoherodskopf Bad Orb - Birstein - Hartmannshain - Hoherodskopf	27.10.24	Mai 25	2025
Schotten/ Ulrichstein	VB-60 VB-61 VB-65	Schotten - Eichelsachsen - Hoherodskopf Schotten - Betzenrod - Stornfels - Schotten Lauterbach - Ulrichstein - Schotten	13.12.25	Dez. 25	2026

Linien-bündel	Linien-nummer	Linienführung	Konzes-sion bis	neuer Be-triebs-start im	zum Fahr-plan-jahr
Greben-hain/ Freienstein-au	VB-42	Meiches - Engelrod - Herbstein	12.12.26	Dez. 26	2027
	VB-50	Freiensteinau - Grebenhain			
	VB-51	Freiensteinau - Reinhards - Grebenhain			
	VB-52	Grebenhain - Freiensteinau - Grebenhain			
	VB-53	Grebenhain - Lautertal / Herbstein - Grebenhain			
	VB-54	Volkartshain - Herchenhain - Grebenhain			
	VB-55	Grebenhain - Crainfeld - Metzlos - Ban-nerod			
Homberg/ Mücke	VB-71	Ehringshausen - Nieder Gemünden - Hom-berg	12.12.26	Dez. 26	2027
	VB-75	Mücke - Atzenhain - Bernsfeld - Nieder-Ohmen			
	VB-76	Mücke - Lardenbach / Groß-Eichen - Ulrich-stein			
	VB-77	Helpershain - Feldatal - Mücke			
	VB-78	Ulrichstein - Nieder-Ohmen - Mücke			
	VB-79	Gilgbachtal / Mücke - Ober-Ohmen			
	VB-81	Höingen - Homberg - Nieder-Ofleiden			

Tabelle 7-2: Laufzeiten der Linienbündel im Vogelbergkreis

Zusätzlich bestehen auf folgenden Linien ALT-Verkehre:

- VB-12 Alsfeld - Antrifttal - Neustadt
- VB-13 Alsfeld - Kirtorf - Homberg
- VB-15 Alsfeld - Romrod - Feldatal - Ulrichstein
- VB-16 Alsfeld - Altenburg - Schwalmtal - Lauterbach
- VB-21 Lauterbach - Maar
- VB-24 Storndorf - Dirlammen - Frischborn - Lauterbach
- VB-26 Lauterbach - Wartenberg
- VB-28 Stockhausen - Lauterbach
- VB-38 Lauterbach - Wernges - Udenhausen - Grebenau
- VB-48 Herbstein - Blankenau / Grebenhain
- VB-50 Freiensteinau - Grebenhain
- VB-56 Grebenhain - Zahmen - Blankenau
- VB-60 Schotten - Hoherodskopf - Burkhards - Eichelsachsen
- VB-61 Schotten - Betzenrod - Einartshausen - Stornfels
- VB-65 Lauterbach - Ulrichstein - Schotten
- VB-71 Ehringshausen - Nieder Gemünden - Homberg
- VB-75 Flensungen - Atzenhain - Bernsfeld - Nieder-Ohmen
- VB-76 Mücke - Lardenbach / Groß-Eichen - Ulrichstein
- VB-78 Ulrichstein - Ober-Ohmen - Flensungen

- VB-81 Höingen - Homberg - Gontershausen - Nieder-Ofleiden
- 390 Alsfeld - Schwarz - Grebenau - Breitenbach
- 391 Lauterbach - Herbstein - Grebenhain - Volkartshain
- 393 Schlitz - Bad Salzschlirf - Lauterbach
- 394 Alsfeld - Berfa - Lingelbach
- 396 Alsfeld - Schrecksbach
- 591 Fulda - Schlitz

7.2.3 LINIENBÜNDEL IM WETTERAUKREIS

Linien-bündel	Linien-nummer	Linienführung	Kon-zession bis	neuer Be-triebs-start im	zum Fahr-plan-jahr
Nidda	FB-80	Nidda - Gedern	11.12.21	Dez. 21	2022
	FB-81	Nidda - Michelnau - Ranstadt (- Konradsdorf)			
	FB-82	Nidda - Bad Salzhausen - Ranstadt (- Konradsdorf)			
	FB-83	Nidda - Ober-/Unter-Widdersheim			
	FB-84	Nidda - Stornfels			
Büdingen/ Gedern	FB-20	Büdingen - Stockheim - Ortenberg - Wenings	10.12.22	Dez. 22	2023
	FB-22	Büdingen - Stockheim - Ortenberg - Gedern			
	FB-23	Büdingen - Kefenrod - Wenings - Gedern			
	FB-24	Büdingen - Kefenrod - Gedern			
Butzbach	FB-50	Stadtverkehr Butzbach	09.12.23	Dez. 23	2024
	FB-51	Butzbach - Cleeberg			
	FB-52	Butzbach - Lich			
	FB-53	Butzbach - Bad Nauheim			
	FB-54	Butzbach - Bodenrod			
	FB-55	Butzbach - Maibach			
	FB-56	Butzbach - Ostheim			
	FB-57	Butzbach - Beienheim			
Florstadt	FB-01	Friedberg - Florstadt - Echzell / Altenstadt	14.12.24	Dez. 24	2025
	FB-03	Friedberg - Reichelsheim - Ranstadt - Ortenberg			
Bad Nau-heim	FB-11	Bad Nauheim - Nieder-Mörlen (Stadtbus)	14.12.24	Dez. 24	2025
	FB-12	Bad Nauheim - Steinfurth (Stadtbus)			
	FB-14	Bad Nauheim - Schwalheim (Stadtbus)			
	FB-15	Bad Nauheim - Wisselsheim (Stadtbus)			
Altenstadt/ Büdingen	FB-40	Büdingen - Friedberg	13.12.25	Dez. 25	2026
	FB-41	Büdingen - Düdelsheim - Altenstadt			
	FB-42	Büdingen - Limeshain - Altenstadt			
	FB-43	Büdingen - Limeshain - Hammersbach			
	FB-44	Büdingen - Ronneburg			
	FB-45	Altenstadt - Lindheim - Stockheim - Kon-radsdorf			

Linien-bündel	Linien-nummer	Linienführung	Kon-zession bis	neuer Be-triebs-start im	zum Fahr-plan-jahr
Wöllstadt/ Karben	FB-70	Erbstadt - Wöllstadt - Friedberg - Bad Nau-heim	12.12.26	Dez. 26	2027
	FB-71	Kaichen - Wöllstadt - Friedberg			
	FB-72	Groß-Karben - Niddatal - Friedberg			
	FB-73	Groß-Karben - Petterweil (- Rosbach)			
	FB-74	Groß-Karben - Rendel (- Bad Vilbel)			
	FB-76	Groß-Karben - Okarben			
Friedberg	FB-10	Bad Nauheim - Wisselsheim - Friedberg	12.12.26	Dez. 26	2027
	FB-30	Stadtbus Friedberg			
	FB-31	Stadtbus Friedberg			
	FB-32	Friedberg - Ockstadt			
	FB-33	Friedberg - Rosbach (- Friedrichsdorf)			
	FB-34	Friedberg - Bad Nauheim			
	FB-35	Bad Nauheim - Ober-Mörlen (- Usingen)			
	FB-36	Rosbach - Ockstadt - Bad Nauheim			
Bad Vilbel	FB-60	Bad Vilbel - Heilsberg (Stadtbus)	31.12.27	Jan. 28	2028
	FB-61	Bad Vilbel - Niederberg (Stadtbus)			
	FB-62	Bad Vilbel - Gronau (Stadtbus)			
	FB-63	Bad Vilbel - Massenheim (Stadtbus)			
	FB-64	Bad Vilbel - Dortelweil (Stadtbus)			

Tabelle 7-3: Laufzeiten der Linienbündel im Wetteraukreis

Zusätzlich bestehen auf folgenden Linien ALT-Verkehre:

- FB-02 Reichelsheim - Blofeld - Bisses
- FB-04 Ranstadt - Ober-Mockstadt - Nieder-Mockstadt
- FB-21 Gedern - Hirzenhain - Ortenberg - Stockheim - Büdingen
- FB-23 Büdingen - Wolf - Wenings - Gedern
- FB-24 Büdingen - Kefenrod - Gedern
- FB-32 Friedberg - Ockstadt
- FB-41 Altenstadt - Düdelsheim - Büdingen
- FB-42 Altenstadt - Limeshain - Büdingen
- FB-44 Diebach - Büdingen
- FB-85 Nidda - Ranstadt - Hirzenhain - Gedern
- FB-86 Nidda - Unter-Widdersheim / Stornfels

sowie das AST Karben (FB-75)

7.3 Überprüfung des Zuschnitts der Linienbündel

Mit der im Kapitel „Planungen des RMV zum regionalen Busverkehr“ erläuterten „Lokalisierungsfrage“ ist bei der Überprüfung des Zuschnitts der Linienbündel im ZOV-Verbandsgebiet ein weiterer relevanter Punkt zu klären. Sollten die Abstimmungen zwischen Verbund und lokalem Aufgabenträger zu dem Ergebnis führen, dass derzeit in regionaler Zuständigkeit befindliche Linien in Zukunft in lokale Verantwortung übergehen, stellt sich in einem nächsten Schritt naturgemäß die Frage der Zuordnung dieser Linien zu den lokalen Linienbündeln.

In der Konsequenz bedeutet dies, dass abschließend über die künftigen lokalen Linienbündel erst entschieden werden kann, wenn geklärt ist, welche der durch den RMV im regionalen NVP benannten Linien auch weiterhin regional bleiben und welche dagegen in Zukunft der lokalen Aufgabenträgerschaft unterliegen sollen.

Im Hinblick auf die nicht vollendete Lokalisierung von Regionalbuslinien kann sich der Zuschnitt der Linienbündel somit während der Laufzeit dieses NVP ändern.

7.3.1 Linienbündel im Landkreis Gießen

Die Überprüfung der Linienbündel im Landkreis Gießen führte zu folgenden Ergebnissen:

- Für die Linie GI-81 des Bündels „Wettenberg“, die es nur auf ca. 52.000 Nwkm bringt, erscheint eine Zusammenlegung mit dem Bündel „Biebertal/Heuchelheim“ (Linien GI-41 – GI-44) als eine den verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien entsprechende Option. Dies wird zum 10.12.2023 umgesetzt
- Für das kleine Linienbündel „Linden/Langgöns“ (Linien GI-32 und GI-35) ergeben sich derzeit keine offensichtlichen Möglichkeiten für eine Zusammenlegung mit anderen Verkehren. Für die im gleichen Gebiet verkehrenden, nach Wetzlar hin ausgerichteten Verkehre der Linien 11, 310 und 311 liegt die Aufgabenträgerschaft nicht beim ZOV. Sollte es jedoch im Zuge der Lokalisierungsdiskussion zu einer Lokalisierung der RMV-Linien 378 und 379 kommen, könnte das hier vormals bestehende gemischte Bündel als dann rein lokales Bündel neu aufgelegt werden (ggf. noch erweitert um die RMV-Linie 376, Schulverkehr Pohlheim)
- Für die vom RMV als „Lokalbus“ eingestuften Linien 373 (Schulverkehr Laubach) und 376 (Schulverkehr Pohlheim) würden sich die lokalen Linienbündel Grünberg bzw. Linden/Langgöns anbieten
- Nachdem die Linie 371 vom RMV nicht als Lokalbuslinie eingestuft wurde, bestehen derzeit keine Überlegungen einer Zusammenlegung mit lokalen Linienbündeln

7.3.2 Linienbündel im Vogelsbergkreis

Der nicht abgeschlossene Prozess des RMV bezüglich der Umgestaltung von Regional- in Express-Buslinien lässt es im Moment nicht für sachgerecht erscheinen, den Zuschnitt der Linienbündel zu überprüfen. Während der Laufzeit dieses NVP kann daher Handlungs- und Entscheidungsbedarf erwachsen.

7.3.3 Linienbündel im Wetteraukreis

Die im Wetteraukreis gebildeten Linienbündel weisen im Gegensatz zu den beiden anderen Landkreisen z.T. Größen auf, bei denen die Gesamtleistung pro Jahr bereits über die empfoh-

lene Grenze von rund 900.000 Nwkm hinausgeht. Auf der anderen Seite stehen die Stadtverkehre (Bad Nauheim, Bad Vilbel) mit Kilometerleistungen, die sich eher im Bereich der empfohlenen Untergrenze bewegen.

Da die gebildeten Linienbündel die verkehrlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen jedoch gut wiederspiegeln, ergeben sich für den Wetteraukreis keine Änderungsvorschläge.

Auch aus Klärung der „Lokalisierungsfrage“ dürfte für den Kreis kein Handlungsbedarf zu erwarten sein, sollen doch die Linien 374 und 563 gemäß regionalem Nahverkehrsplan auch weiterhin der Zuständigkeit des RMV unterliegen. Auch die Linien 362 und 363 sind nicht als Lokalbuslinien eingestuft und verbleiben in der Zuständigkeit des RMV.

8 MAßNAHMENWIRKUNG

Bei der Untersuchung der Maßnahmenwirkung werden die in der Angebotskonzeption getroffenen Aussagen hinsichtlich ihrer verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Auswirkungen bewertet.

Die verkehrlichen Wirkungen der beschriebenen Maßnahmen werden mit Hilfe einer Abschätzung ihrer Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage untersucht. Sie soll die Nachfrageänderungen beschreiben, die mit der neuen Angebotskonzeption erzielt werden sollen. Außerdem hat sie Veränderungen in der Raumstruktur (insbesondere die Bevölkerungsentwicklung) zu berücksichtigen.

Die betriebswirtschaftlichen Wirkungen der Angebotskonzeption abzuschätzen ist die zweite zentrale Aufgabe der Untersuchung der Maßnahmenwirkung.
Hier stellt sich insbesondere die Frage, welchen Einfluss die im Nahverkehrsplan definierten Rahmenvorgaben auf die Entwicklung der Kosten bei der Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb haben und durch welche Entwicklungstrends diese überlagert werden.

Den Einstieg in die Betrachtung der verkehrlichen Wirkungen bildet die Prognose zur Entwicklung der Nachfrage im Bereich regionaler Verkehre, die für den Regionalen Nahverkehrsplan des Verbundes ausgearbeitet wurde.

8.1 Entwicklung der Nachfrage im Bereich regionaler Verkehre

Aussagen über die Entwicklung der Verkehrsnachfrage lassen sich anhand der im Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP)[57] dargestellten Prognose für das Jahr 2030 treffen. Auf Basis des *Modal-Split*[58]für das Jahr 2015 wurde die erwartete Nachfrage für die Gebietstypen Kernraum (Einzugsbereich S-Bahn), Oberzentren und den als „Region" bezeichneten ländlichen Raum errechnet.

Für diese Gebietstypen geht der RNVP von folgender Entwicklung aus:

- Fahrten innerhalb des Kernraums machen den größten Anteil aller im RMV zurückgelgter Wege aus: Drei von vier ÖPNV-Fahrten finden innerhalb des Kernraums statt. Bis 2030 geht der RNVP von einem Wachstum um 32,2% gegenüber 2015 aus. Hier ist auch von einem weiteren Anstieg des ÖV-Anteils (von 32,7% auf 37,2%) auszugehen
- Auch in Oberzentren ist mit einem leichten Zuwachs des ÖV-Anteils zu rechnen (von 27,8% auf 28,5%)
- Für Fahrten innerhalb der Region steigt die Anzahl der Fahrten zwar leicht (7%), die Prognose geht aber von einem um einen halben Prozentpunkt niedrigeren ÖV-Anteil aus (Absinken von 8,7% auf 8,2%)
- Die stärksten Zunahmen sind auf den bereits stark belasteten Relationen zwischen dem Kernraum und der Region zu erwarten, die vom Schienenverkehr bedient werden. Der RNVP geht daher von einem flächendeckenden Anstieg der Belastung im Schienennetz von 20% bei einem Gesamtanstieg der Verkehrsnachfrage um 30% bis zum Jahr 2030 aus

Die Nachfrageentwicklung für den Schienenverkehr zwischen 2015 und 2030 wird im RNVP wie in **Tabelle 8-1** dargestellt prognostiziert. Dabei wird von der Realisierung der im Zielkonzept 2030 geplanten Bauvorhaben ausgegangen.

Besonders auf der Main-Weser-Bahn ist mit einem starken Fahrgastzuwachs zu rechnen. Geplante Angebotsausweitungen sind aber vom Abschluss des viergleisigen Ausbaus bis Bad Vilbel bzw. Friedberg abhängig. Um den Zuwachs im Kernraum aufzunehmen, sind neben neuen S-Bahnangeboten auch ergänzende Angebote durch den Ausbau des Frankfurter Stadtbahnnetzes (U-Bahn und Straßenbahn) und die Verknüpfung mit dem S-Bahnnetz sinnvoll.

[57] Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main - 2. Fortschreibung 2020-2030 (Entwurf), S.220
[58] Anteile der Verkehrsträger an den zurückgelegten Wegen - der RNVP berücksichtigt hierbei nur den Öffentlichen Nahverkehr (ÖV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV)

Linie	Linien-weg	Ab-schnitt	Nachfrageentwicklung zwischen 2015 und 2030
16	Friedrichsdorf (Ts) – Friedberg (Hess)	Friedrichsdorf (Ts) – Friedberg (Hess)	Steigerung zwischen 0 und <2500 Fahrgäste
G30 S6	*Main-Weser-Bahn:* Kassel – Gießen – Frankfurt (M) Frankfurt – Friedberg	Frankfurt – Bad Vilbel	Steigerung über 20.000 Fahrgäste
		Bad Vilbel – Marburg	Steigerung zwischen 5000 und <10.000 Fahrgäste, Abschnittsweise auch über 10.000 bis <20.000 Fahrgäste
RB47	Friedberg (Hess) – Wölfersheim-Södel	Friedberg – Wölfersheim-Södel	Steigerung zwischen 0 und <2500 Fahrgäste
RB48	Friedberg (Hess) – Nidda	Friedberg – Nidda	Steigerung zwischen 0 und <2500 Fahrgäste
RB49	Friedberg (Hess) – Hanau	Friedberg – Hanau	Steigerung zwischen 0 und <2500 Fahrgäste
RB34	Frankfurt (M) – Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim	Frankfurt – Glauburg-Stockheim	Steigerung zwischen 2500 und <5000
RB45	Gießen – Fulda	Gießen – Großen-Buseck	Steigerung zwischen 2500 und <5000
		Großen-Buseck – Fulda	Steigerung zwischen 0 und <2500 Fahrgäste
RB46	Gießen – Gelnhausen	Gießen – Garbenteich	Steigerung zwischen 2500 und <5000
		Garbenteich - Gelnhausen	Steigerung zwischen 0 und <2500 Fahrgäste
G40	Siegen – Gießen – Frankfurt (M)	Frankfurt - Herborn	Steigerung zwischen 0 und <2500 Fahrgäste

Tabelle 8-1: Nachfrageprognose 2015 bis 2030 für Schienenlinien im ZOV-Gebiet (Quelle: Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main - 2. Fortschreibung 2020-2030 (Entwurf), Abbildung 92; S.225

8.2 Verkehrliche Auswirkungen – Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Bei der Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen wird davon ausgegangen, dass im Rahmen der Überplanung vor Ausschreibungen sowie im operativen Geschäft eine Optimierung des Angebotes vorgenommen wird, bei der z.B. folgende Aspekte zum Tragen kommen:

- Verbesserte Abstimmung der Leistungsangebote untereinander – unter Beachtung der Fahrgastnachfrage
- Verstärkter Einsatz flexibler Verkehrsangebote bei schwach nachgefragten Fahrten

Auf Basis der Rahmenbedingungen lässt sich für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage folgendes abschätzen:

- Aus der demographischen Entwicklung (Entwicklung der Einwohnerzahlen und der Altersstruktur, Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit, Entwicklung der Schülerzahlen, etc.) wird insbesondere für die ländlich geprägten Bereiche des Untersuchungsgebiets abseits der Hauptlinien eine im Trend sinkende Nachfrage resultieren. Insbesondere die aufgezeigte Entwicklung der Schülerzahlen wird mittelfristig deutliche Auswirkungen auf der Nachfrageseite haben
- Bezüglich der allgemeinen Entwicklung der Mobilitätsnachfrage wird von einem weiter wachsenden Verkehrsaufkommen ausgegangen. Verschiedene Faktoren sprechen jedoch dafür, dass von diesen Zuwächsen – insbesondere in der Region – der ÖPNV nicht in gleichem Maße profitieren wird wie andere Verkehrsträger
- Die geplanten Maßnahmen im Bereich Schiene werden mittelfristig nicht nur zu einer Erhöhung der Attraktivität der Bahn selbst, sondern auch der regionalen und lokalen Zubringerverkehre zur Schiene führen. In den Relationen zwischen Region und Ballungsraum ist eine weiter steigende Nachfrage zu erwarten
- Auch die von Verbundseite angeregten regionalen Schnellbuslinien könnten zu einer Attraktivitätssteigerung des Gesamtangebotes führen.
- Die geplante Erweiterung des Grundangebotes wird eine leicht positive Auswirkung auf die Nachfrageentwicklung haben. Im Zusammenspiel mit anderen Faktoren (Tarif, Anschlusssicherung) ist sie ein wichtiger Baustein, um neue Kundengruppen für den ÖPNV zu gewinnen
- Eine Modifizierung von Qualitätsanforderungen ist im neuen Anforderungsprofil nur in sehr begrenztem Umfang erfolgt, so dass an dieser Stelle keine nachfrageseitigen Wirkungen zu erwarten sind. Mittelfristig sind jedoch bei der Definition von Standards und Maßnahmen die steigenden Qualitätsanforderungen der Kunden zu beachten, um negative Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl zu verhindern
- Die Maßnahmen im Bereich Infrastruktur, z.B. zur Beseitigung identifizierter Erschließungslücken, werden sich positiv auf die Attraktivität des ÖPNV und damit auch die Nachfrage auswirken. Auch die sonstigen Maßnahmen, die z.B. bei einer Verbesserung der Fahrgastinformation ansetzen, sind dazu geeignet, die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen
- Aus der verbesserten Abstimmung der Leistungsangebote untereinander lassen sich durch die so entstehenden zusätzlichen Fahrtoptionen ebenfalls Zuwächse in einem gewissen Rahmen prognostizieren

Die aufgezeigten nachfragerelevanten Faktoren werden sich überlagern und in vielen Fällen auch gegenseitig beeinflussen. Große Bedeutung haben auch die zukünftigen politischen

Rahmenbedingungen für den ÖPNV und den MIV. Quantifizieren lassen sich viele der angeführten Punkte aber nicht, so dass keine verlässliche Aussagen zur Entwicklung der Gesamtnachfrage getroffen werden können.

8.3 Betriebswirtschaftliche Auswirkungen

8.3.1 Finanzielle Rahmenbedingungen

Maßgebliche Einflüsse für die Entwicklung der ÖPNV-Finanzierung sind die Bundes- und Landeszuschüsse, die Kostenentwicklung sowie die Erlösentwicklung. Für den Lokalverkehr hat die Entwicklung der Zuschüsse von Bund und Land zunächst nur mittelbar größere Bedeutung. Der Abschluss einer Folgevereinbarung zwischen dem Land Hessen und den Verbünden zur Finanzierung des ÖPNV ab 2022 steht an. Die Partizipation des lokalen Verkehrs ist noch nicht absehbar.
Die Kostenentwicklung wird über die Bestellmenge und die im nachfolgenden Kapitel beschriebenen Wirkungen bestimmt und ist von der Tendenz her eindeutig steigend.
Die Erlösentwicklung wird durch Faktoren wie den Modal Split, die demografische Entwicklung und die Preiselastizität bei Umsetzung weiterer Flatrate-Angeboten beeinflusst.

Angesichts der Rahmenbedingungen wird deutlich, dass ein weiterer Ausbau der Leistungen nur bei Inkaufnahme eines größeren Defizits möglich sein wird. Für die weitere Optimierung der Bestandsverkehre werden insgesamt nur wenige Ansatzpunkte gesehen.

8.3.2 Kostenentwicklung im Wettbewerb und Wirkungen von Anpassungen des Anforderungsprofils

Bei der Einführung des Wettbewerbes war klar, dass die stärksten Einspareffekte in der ersten Ausschreibungsrunde zu verzeichnen sein werden. Nach Hebung der “Wettbewerbsdividende” war perspektivisch wieder mit einer dynamischen Entwicklung zu rechnen. Anders als von den Experten prognostiziert, stellte sich der Anstieg der Kosten in der Realität jedoch früher und deutlicher ein.

Bei den Folgeausschreibungen verfügen die verbleibenden Bieter über mehr Erfahrung und die Wettbewerbsintensität ist tendenziell gesunken (Marktkonsolidierung, geringere Zahl an Wettbewerbern).
Doch nicht nur diese Effekte führen zu Kostensteigerungen bei Folgeausschreibungen. Auch die allgemeine Kostensteigerung, die z.B. bei der Anschaffung und Instandhaltung von Fahrzeugen und auch bei den Kosten für Infrastruktur, Steuern und Abgaben zum Tragen kommt, macht sich bemerkbar.
Als „Kostentreiber“ von besonderer Relevanz kommen die Personal- und Treibstoffkosten hinzu. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die massive Steigerung der Lohnkosten als Folge der letzen Tarifverhandlungen anzuführen.
Auch durch steigende (Qualitäts-) Anforderungen - z.B. durch Umweltstandards (wie der Umsetzung der EU-Clean-Vehicle-Directive), Anforderungen an die Barrierefreiheit, die Fahrgastinformation und den Komfort - steigen die Preise für die Verkehrsleistung.

Bei der Überplanung von Ausschreibungen wird die Aufgabenträgerorganisation ZOV-Verkehr auch künftig eine Optimierung der Busfahrpläne verfolgen, um die dynamische Defizitentwicklung nach Möglichkeit zu dämpfen.

8.3.3 INVESTITIONEN

Schließlich gilt es in diesem Zusammenhang auch die Kosten für Investitionen in ortsfeste Anlagen des ÖPNV, also insbesondere in die Neueinrichtung und den Ausbau von Haltestellen, zu berücksichtigen. Diese fallen in der Regel in den Aufgabenbereich der Kommunen, welchen innerorts die Rolle des Straßenbaulastträgers zukommt.

Die Städte und Gemeinden des Verbandsgebietes wurden deshalb im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans dazu aufgefordert, eine langfristige Abschätzung des Investitionsbedarfs für ÖPNV-Maßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich abzugeben.
Es sollten dabei sämtliche im Zeitraum von 2020 bis 2025 geplanten Fördermaßnahmen mit Angaben zu den (voraussichtlichen) Investitionskosten sowie zum (voraussichtlichen) Realisierungsjahr genannt werden.

Die Angaben der Kommunen wurden tabellarisch erfasst und sind in den Anhängen 8.1, 8.2 und 8.3, untergliedert in die drei Landkreise des ZOV-Gebietes, dokumentiert.

9 BEWERTUNG

Den Abschluss des Berichts zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe bildet die Bewertung.

Auf Basis der Ergebnisse der Analyse der Maßnahmenwirkung (Kapitel 8) gilt es bei diesem Arbeitsschritt, anhand der prognostizierten verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Wirkungen, die vorgeschlagenen Maßnahmen zu bewerten sowie grundlegende Festlegungen in Bezug auf die Umsetzung der Maßnahmen zu treffen.

Es werden Aussagen zu den Bestimmungsfaktoren für die Umsetzungszeitpunkte, zu den bei der Maßnahmenrealisierung zu beachtenden Prioritäten, zu den Möglichkeiten der Ausgestaltung sowie zu dem voraussichtlich bei der Verwirklichung der Planungen bestehenden Handlungsspielraum getroffen.

Zudem wird ein kurzer Überblick über das formelle Anhörungsverfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans gegeben.

9.1 FORMELLES ANHÖRUNGSVERFAHREN ZUR FORTSCHREIBUNG DES NAHVERKEHRSPLANS

Im Zeitraum vom 25. Februar bis 24. März 2020 fand zum Abschluss des Fortschreibungsprozesses das formelle Anhörungsverfahren gemäß § 14 (7) Hess. ÖPNVG i. V. m. § 8 (3) und § 14 PBefG statt. In dieser Zeit hatten die Anhörungsberechtigten noch einmal die Möglichkeit mit Hilfe eines Formulares, das dem Anschreiben zur Eröffnung des Verfahrens beilag, eine Stellungnahme mit direktem Bezug zum Text des Nahverkehrsplans abzugeben. Hierfür wurden den Anhörungsberechtigten der Entwurfsstand aller Kapitel und Anlagen über eine Interplattform zur Verfügung gestellt.

Wie bereits im Zuge der beiden Anhörungsrunden wurden auch beim formellen Anhörungsverfahren die eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen in tabellarischer Form zusammengefasst, den einzelnen Landkreisen zugeordnet und thematisch untergliedert. Stellungnahmen mit Bezug zum Schienenverkehr oder regionalen Buslinien wurden darüber hinaus an den RMV weitergeleitet. Im nächsten Arbeitsschritt wurden alle Eingaben geprüft und bewertet. In zahlreichen Fällen wurde eine Berücksichtigung oder zumindest aber eine detailliertere Einzelfallprüfung der geäußerten Änderungswünsche und Verbesserungsvorschläge zugesagt. Aus den Anregungen der Anhörungsberechtigten werden damit weitere konkrete Maßnahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV im ZOV-Verbandsgebiet resultieren, die es unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit, der Laufzeiten bestehender Verkehrsverträge und des verkehrlichen Nutzens, umzusetzen gilt.

Sämtliche Stellungnahmen wurden in den Anhang des Nahverkehrsplans aufgenommen (vgl. Anhang III). Den dort enthaltenen Übersichten können zu jeder einzelnen Eingabe die entsprechende Bewertung sowie die Entscheidung zum weiteren Umgang mit der jeweiligen Stellungnahme entnommen werden.

9.2 Umsetzung der Angebotskonzeption

Die Umsetzung der Angebotskonzeption, insbesondere die Realisierung der Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungs- und Bedienungsqualität im Sinne einer Grundversorgung wie sie in Kapitel 4.2 vorgestellt wurde, hat stets unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit zu erfolgen.

Die Ausgestaltung von im Wettbewerb vergebenen Linienverkehren lässt sich während der Laufzeiten der abgeschlossenen Verkehrsverträge im Regelfall nur innerhalb von vertraglich festgelegten Grenzen ändern.
Sind für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen umfassendere Änderungen erforderlich, so kann die Neukonzeption der Verkehre erst im Zuge der Neuvergabe des entsprechenden Linienbündels erfolgen. Die Realisierungszeitpunkte sind dann von den Laufzeiten der bestehenden Verkehrsverträge abhängig.

9.3 Prioritäten

Eine Priorisierung erfolgt aufgrund der Erfüllung von gesetzlichen Vorgaben sowie nach Maßnahmen, die die beste Wirkung versprechen. Folgende Prioritäten sind bei der Umsetzung des Angebotskonzepts zu beachten:

- Zur Erfüllung der in § 8 PBefG genannten Vorgaben hat der barrierefreie Ausbau der Haltestellen hohe Priorität. Hier ist verpflichtend eine Ausbauplanung zu erstellen und umzusetzen. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Straßenbaulastträger, also in der Regel bei den Kommunen.
- Priorität hat zudem die Beseitigung von in der Mängelananlyse dargelegten deutlichen Abweichungen vom Anforderungsprofil
- Im Zusammenhang mit der Realisierung von Verbesserungen im Schienennahverkehr ergeben sich Prioritäten beim Ausbau und der Anpassung des Straßenpersonennahverkehrs. So muss das Fahrtenangebot dem des SPNV angepasst werden, damit gute Umsteigebeziehungen entstehen. Auch beim (barrierefreien) Ausbau von Bahnhalten ergibt sich die Notwendigkeit, gleichzeitig auch die Infrastruktur für den Busverkehr anzupassen

9.4 Ausgestaltung der Beförderung

Sieht die Angebotskonzeption einen Ausbau des bestehenden Verkehrsangebotes vor, so kommen für die konkrete Ausgestaltung der Beförderung mehrere Alternativen in Betracht.
Die Auswahl der geeigneten Beförderungsart hat sich dabei an der Nachfrage zu orientieren:

- Für stärker nachgefragte Relationen sind Verbindungen im Buslinienverkehr mit den entsprechenden Kapazitäten unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit einzurichten
- Für schwächer nachgefragte Verbindungen, die vorrangig der Bereitstellung eines Grundangebotes im Sinne der Daseinsvorsorge dienen sollen, sind bevorzugt alternative Beförderungsformen wie AST- oder ALT-Verkehre vorzusehen

10 LITERATURVERZEICHNIS

10.1 VERWENDETE LITERATUR

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Verkehr in Zahlen

Blome, Maier (2002): Linienbündelung und Harmonisierung von Konzessions-Laufzeiten. In: Verkehr und Technik, Februar 2002

Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (2019): Barrierefreie Haltestellen - Informationsblatt für Nahverkehrspläne

Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (2019): Informationsblatt für Bushaltestellen, Regelungen für Förderanträge, Hinweise zur Aufstellung von Investitionsprogrammen

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

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2011): Regionalplan Mittelhessen 2010, 31. Januar 2011

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2010): Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010, 17. Dezember 2010

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

Institut für Verkehr und Raum (2008): Parallelverkehre im öffentlichen Personennahverkehr, Berichte, Band 5

KCW GmbH (2007): Der Busverkehr im Wettbewerb. Zwischenfazit nach zehn Jahren Ausschreibungen im RMV, MVV und HVV

Krause, Karsten; Carolin Röhrig (2018): Mitfahrerbänke – Fragwürdige Mobilitätslösung für ländliche Ortschaften (= Planerin 3_18, S.52f)

Kreisausschuss des Landkreises Gießen (2013): Schulentwicklungsplan für die allgemeinbildenden Schulen des Landkreises Gießen, Gießen, 2013

Kreisausschuss des Vogelsbergkreises (2011): Schulentwicklungsplan, Allgemein bildende Schulen, Lauterbach, 01.02.2011

Kreisausschuss des Wetteraukreises (2014): Schulentwicklungsplan, Allgemeinbildende Schulen, 9. Fortschreibung, Friedberg, Juli 2014

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (2014): Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main – Mai 2014

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (2019): Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main - 2. Fortschreibung 2020-2030 – Entwurf

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (1996): Stationsentwicklungsplan STEP

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4

ZOV-Verkehrsdezernat ÖPNV: Busse und Bahnen im ZOV-Verbandsgebiet. Eine Information des ZOV-Verkehrsdezernats ÖPNV. 2. überarbeitete Auflage, Mai 2007

VGO (2018): RMV-Fahrplanbücher 2019 (Ausgaben 6, 7 und 10)

10.2 Auswahl verwendeter Online-Quellen

www.arbeitsagentur.de

www.maps.google.de

https://www.miteinander-in-hessen.de/aktuelles/foerderprogramm-buergerbus/

www.mobilfalt.de

www.rmv.de

www.statistik-hessen.de

www.vgo.de

www.wikipedia.de

sowie in den Fußnoten angegebene Internetseiten

Anlagen und Anhänge

Anlage A: Schienenverkehr
- A-1 Zugangsstellen zum SPNV: Basisdaten
- A-2 Zugangsstellen zum SPNV: Verkehrsangebot
- A-3 Zugangsstellen zum SPNV: Intermodalität und Service

Anhang 1: Erste Beteiligungsrunde
Anhang 2: Zweite Beteiligungsrunde
Anhang 3: Formelles Anhörungsverfahren
Anhang 4: Erschließungslücken
- 4.1 Landkreis Gießen
- 4.2 Vogelsbergkreis
- 4.3 Wetteraukreis

Anhang 5: Verbindungsqualität
- 5.1 Landkreis Gießen
- 5.2 Vogelsbergkreis
- 5.3 Wetteraukreis

Anhang 6: Übersicht für die Einstufung der einzelnen Ortsteile
- 6.1 Landkreis Gießen
- 6.2 Vogelsbergkreis
- 6.3 Wetteraukreis

Anhang 7: Haltestellen ohne Ausbau-Priorität
- 7.1 Landkreis Gießen
- 7.2 Vogelsbergkreis
- 7.3 Wetteraukreis

Anhang 8: ÖPNV-Investitionsplanung
- 8.1 Landkreis Gießen
- 8.2 Vogelsbergkreis
- 8.3 Wetteraukreis