

# Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV)

*Fortschreibung 2014*

**Nahverkehrsplan für den Bereich des  
Zweckverbandes Oberhessische  
Versorgungsbetriebe (ZOV)  
*Fortschreibung 2014***

Erstellt im Auftrag und in Zusammenarbeit mit

**ZOV Verkehr**  
Hanauer Straße 15  
61169 Friedberg

durch



**Rhein-Main-Verkehrsverbund  
Servicegesellschaft mbH (rms GmbH)**  
Am Hauptbahnhof 6  
60329 Frankfurt am Main

Bearbeitet von:  
Andreas Köhler  
Matthias Auth



## Inhaltsverzeichnis

	Seite	
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>12</b>
1.1	Bedeutung des Nahverkehrsplans	12
1.2	Ansatz und Ziele der Fortschreibung	12
1.2.1	Allgemeine Ziele und Anforderungen	12
1.2.2	Besondere Zielstellung	13
1.3	Aufstellungs- und Beteiligungsverfahren	14
1.3.1	Lenkungskreis	14
1.3.2	Anhörungsverfahren	15
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme</b>	<b>18</b>
2.1	Rahmenbedingungen	19
2.1.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen	19
2.1.2	Allgemeine Rahmenpläne	21
2.1.3	Verkehrliche Fachplanungen	26
2.1.4	Weitere Fachplanungen und Leitfäden	27
2.2	Untersuchungsraum und Strukturdaten	29
2.2.1	Topographie und Naturraum	29
2.2.2	Raumstruktur und Mobilität	30
2.2.3	Strukturräumliche Gliederung	33
2.2.4	Bevölkerungsentwicklung	38
2.2.5	Beschäftigungsdaten und Pendlerbewegungen	43
2.2.6	Schulstandorte und Entwicklung der Schülerzahlen	55
2.2.7	Motorisierungsgrad der Bevölkerung	59
2.3	ÖPNV-Angebot	60
2.3.1	Schienenverkehr	60
2.3.2	Regionaler und lokaler Busverkehr	62
2.3.3	Stadt- und Ortsbussysteme	66
2.3.4	Flexible Angebotsformen	69
2.4	Nachfrage	70
2.5	Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen	73

2.5.1	Zugangsstellen zum SPNV	73
2.5.2	Zugangsstellen zum BPNV	73
2.6	Tarif	75
2.7	Vertrieb	77
2.8	Investitionen	79
2.9	Abgrenzung von Verkehrsgebieten	80
<b>3</b>	<b>Mängelanalyse</b>	<b>82</b>
3.1	Erschließungsqualität	82
3.2	Verbindungsqualität	84
3.2.1	Verbindungshäufigkeit	84
3.2.2	Reisezeitvergleich	85
3.2.3	Kostenvergleich ÖPNV/MIV	89
3.3	Parallelverkehr	93
3.4	Haltestellenausstattung	96
3.5	Stellungnahmen 1. Anhörungsrunde	101
3.6	Bilanzierung des Vorgängerplanes	103
<b>4</b>	<b>Anforderungsprofil</b>	<b>104</b>
4.1	Grundlegende Anforderungen	105
4.2	Anforderungen an das Liniennetz und den Verkehrsmiteinsatz	106
4.3	Anforderungen an die Erschließungsqualität	108
4.4	Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität	109
4.4.1	Grundangebot Montag bis Freitag	110
4.4.2	Grundangebot an Samstagen	110
4.4.3	Grundangebot an Sonn- und Feiertagen	111
4.5	Anforderungen an die Fahrzeuge	112
4.5.1	Mindeststandards für Busse	112
4.5.2	Anforderungen an AST- und ALT-Fahrzeuge	116
4.6	Anforderungen an das Fahrpersonal	117
4.6.1	Fahrpersonal für Busse	117
4.6.2	Fahrpersonal für flexible Verkehrsangebote	118
4.7	Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen	119

4.7.1	Grundsätzliche Anforderungen an die Ausgestaltung der Zugangsstellen zum ÖPNV	119
4.7.2	Anforderungen und Empfehlungen an eine Verkehrsstation im SPNV	119
4.7.3	Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen	121
4.8	Anforderungen an die Bereiche Tarif, Marketing und Vertrieb	122
4.8.1	Anforderungen an die Tarifgestaltung	122
4.8.2	Vorgaben zum Thema Marketing	123
4.8.3	Anforderungen an den Vertrieb	125
4.9	Anforderungen an die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	126
4.9.1	Angebotsraster	127
4.9.2	Direktes Fahrtenangebot / Umsteigeverbindungen	127
4.9.3	Zumutbare Wartezeiten von Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtschluss	127
4.9.4	Generelle Forderungen	128
<b>5</b>	<b>Entwicklung und Untersuchung von Szenarien</b>	<b>129</b>
5.1	Grundsätzliche Ausrichtung der Szenarien	129
5.2	Szenarioanalyse	129
5.3	„Stellschrauben“ bzw. Variablen	129
5.4	Vorschlagsszenarien	130
5.4.1	Szenario 1 „Status quo“	131
5.4.2	Szenario 2 „Mittelweg“	132
5.4.3	Szenario 3 „Ausschöpfen der Einsparmöglichkeiten“	134
5.5	Auswahl eines Vorzugsszenarios	135
<b>6</b>	<b>Angebotskonzeption</b>	<b>136</b>
6.1	Relevante Maßnahmen im Bereich der regionalen Verkehre gemäß RNVP	137
6.1.1	Maßnahmen im Bereich Schiene	137
6.1.2	Maßnahmen im Bereich regionaler Busverkehre	140
6.2	Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungs- und Bedienungsqualität	144
6.2.1	Maßnahmen im Bereich lokaler Busverkehre	144
6.2.2	Maßnahmen im Bereich flexibler Angebotsformen	144

6.2.3	Ergänzende Angebote	147
6.3	Maßnahmen zur Beseitigung identifizierter Erschließungslücken	149
6.4	Maßnahmen aus dem Vorgängerplan	152
6.5	Projekte im Bereich Infrastruktur	154
6.5.1	Große Infrastrukturmaßnahmen – Ausbau S6 im Rahmen des Leitprojektes Frankfurt RheinMain <sup>plus</sup>	154
6.5.2	Reaktivierung von Schienenstrecken	155
6.5.3	Maßnahmen im R-Bahn-Netz – Verlegung Pohlheim-Garbenteich und Neubau Pohlheim-Hausen (Linie 36)	156
6.5.4	Modernisierung von Stationen	156
6.5.5	Investitionsmaßnahmen auf kommunaler Ebene	157
6.6	Sonstige Maßnahmen	158
6.6.1	Dynamische Fahrgastinformation	158
6.6.2	Marketing	159
6.6.3	Tarifstrukturreform	160
6.6.4	Neukonzept Liniennummern	161
<b>7</b>	<b>ÖPNV in den Kommunen</b>	<b>164</b>
7.1	Landkreis Gießen	164
7.1.1	Allendorf/Lumda	164
7.1.2	Biebertal	164
7.1.3	Buseck	165
7.1.4	Fernwald	165
7.1.5	Grünberg	166
7.1.6	Heuchelheim	166
7.1.7	Hungen	167
7.1.8	Langgöns	167
7.1.9	Laubach	168
7.1.10	Lich	168
7.1.11	Linden	169
7.1.12	Lollar	169
7.1.13	Pohlheim	170
7.1.14	Rabenau	170

7.1.15	Reiskirchen	171
7.1.16	Staufenberg	171
7.1.17	Wettenberg	171
7.2	Vogelsbergkreis	172
7.2.1	Alsfeld	172
7.2.2	Antrifttal	172
7.2.3	Feldatal	173
7.2.4	Freiensteinau	173
7.2.5	Gemünden (Felda)	174
7.2.6	Grebenau	174
7.2.7	Grebenhain	175
7.2.8	Herbstein	175
7.2.9	Homberg (Ohm)	176
7.2.10	Kirtorf	176
7.2.11	Lauterbach	177
7.2.12	Lautertal	177
7.2.13	Mücke	178
7.2.14	Romrod	178
7.2.15	Schlitz	179
7.2.16	Schotten	179
7.2.17	Schwalmtal	180
7.2.18	Ulrichstein	180
7.2.19	Wartenberg	181
7.3	Wetteraukreis	182
7.3.1	Altenstadt	182
7.3.2	Bad Nauheim	182
7.3.3	Bad Vilbel	183
7.3.4	Büdingen	183
7.3.5	Butzbach	184
7.3.6	Echzell	184
7.3.7	Florstadt	185
7.3.8	Friedberg	185

7.3.9	Gedern	185
7.3.10	Glauburg	186
7.3.11	Hirzenhain	186
7.3.12	Karben	186
7.3.13	Kefenrod	187
7.3.14	Limeshain	187
7.3.15	Münzenberg	188
7.3.16	Nidda	188
7.3.17	Niddatal	189
7.3.18	Ober-Mörlen	189
7.3.19	Ortenberg	190
7.3.20	Ranstadt	190
7.3.21	Reichelsheim	191
7.3.22	Rockenberg	191
7.3.23	Rosbach v. d. H.	192
7.3.24	Wölfersheim	192
7.3.25	Wöllstadt	192
<b>8</b>	<b>Linienbündel</b>	<b>193</b>
8.1	Allgemeine Grundsätze	193
8.1.1	Verkehrliche und räumliche Verflechtung	193
8.1.2	Betriebliche Rahmenbedingungen	193
8.1.3	Gestaffelte Vergabe	194
8.1.4	Größe der Linienbündel	194
8.2	Linienbündel im Bestand	195
8.2.1	Linienbündel im Landkreis Gießen (ohne Stadtbus Gießen)	195
8.2.2	Linienbündel im Vogelsbergkreis	196
8.2.3	Linienbündel im Wetteraukreis	197
8.3	Überprüfung der Teilnetzabgrenzung	198
8.3.1	Linienbündel im Landkreis Gießen	198
8.3.2	Linienbündel im Vogelsbergkreis	199
8.3.3	Linienbündel im Wetteraukreis	200

<b>9</b>	<b>Maßnahmenwirkung</b>	<b>201</b>
9.1	Entwicklung der Nachfrage im Bereich regionaler Verkehre	202
9.2	Verkehrliche Auswirkungen – Entwicklung der Verkehrsnachfrage	204
9.3	Betriebswirtschaftliche Auswirkungen	206
9.3.1	Finanzielle Rahmenbedingungen	206
9.3.2	Kostenentwicklung im Wettbewerb und Wirkungen von Anpassungen des Anforderungsprofils	206
<b>10</b>	<b>Bewertung</b>	<b>208</b>
10.1	2. Anhörungsrunde zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans	209
10.2	Umsetzung der Angebotskonzeption	210
10.3	Prioritäten	210
10.4	Ausgestaltung der Beförderung	211
<b>11</b>	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>212</b>
11.1	Verwendete Literatur	212
11.2	Auswahl verwendeter Online-Quellen	213

## **Anlagen**

- Anlage 1: Schienenverkehr
- Anlage 2: Analyse und Empfehlungen: Stadt-Umland-Verkehre Gießen
- Anlage 3: Barrierefreiheit

## **Anhang**

- I: Stellungnahmen 1. Anhörungsrunde
- II: Stellungnahmen 2. Anhörungsrunde
- III: Zugangsstellen zum SPNV – Basisdaten
- IV: Investitionsplanung der Kommunen
- V: Einteilung Verkehrsgebiete
- VI a) - c): Erschließungslücken
- VII a) - e): Fahrtenangebot im Bestand
- VIII: Bilanzierung Vorgänger-NVP
- IX a) - e): Geplantes Fahrtenangebot

## **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 waren bei der Erstellung insbesondere auch die Inhalte der (zeitgleich erfolgten) Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplanes des RMV zu berücksichtigen.

### **1.2 Ansatz und Ziele der Fortschreibung**

#### **1.2.1 Allgemeine Ziele und Anforderungen**

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, steht stets im Spannungsfeld zwischen dem Wohl der Fahrgäste auf der einen Seite sowie der Verpflichtung zur Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit auf der anderen Seite.

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 zur Verfügung stehenden Mittel stehen die im Nahverkehrsplan angeführten Maßnahmen grundsätzlich unter Finanzierungsvorbehalt.

### 1.2.2 Besondere Zielstellung

Der Nahverkehrsplan wurde gemeinsam mit der Universitätsstadt Gießen erarbeitet. Ein wesentliches Ergebnis hiervon, die Analyse der Stadt-Umland-Verkehre, ist diesem Nahverkehrsplan beigelegt.

Ziel der weiteren Zusammenarbeit ist es, Synergien durch aufgabenträgerübergreifende Betrachtung der ÖPNV-Gesamtsituation zu erzielen.

Neben den zuständigkeitsrelevanten (aufgabenträgerspezifischen) Abhandlungen wurden gemeinsame Aussagen in folgenden Bereichen abgestimmt:

- Schienenverkehr,
- Optimierung Stadt-Umland-Verkehre
- Grundsätzen der Qualitätsanforderungen, insbes. auch Barrierefreiheit

Die zwischen den Aufgabenträgern abgestimmten Aussagen sind in den folgenden diesem Nahverkehrsplan als Anlagen beiliegenden Textteilen dokumentiert:

- **Anlage 1:** *Schienenverkehr*
- **Anlage 2:** *Analyse und Empfehlungen: Stadt-Umland-Verkehre Gießen*
- **Anlage 3:** *Barrierefreiheit*

Die begonnene Zusammenarbeit soll zukünftig durch gemeinsame Prüfung und Umsetzung von Projekten fortgesetzt werden. Ziel ist es, den Öffentlichen Personennahverkehr für Bürgerinnen und Bürger in Stadt und Landkreis Gießen auf effiziente und wirtschaftliche Weise zu optimieren.

## **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 der Verbände (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 den vier Sitzungen des Gremiums, die während der Arbeiten an der gemeinsamen Fortschreibung stattfanden, wurde über zentrale Themen der Nahverkehrsplanung diskutiert und die Beschlussfassung in den politischen Gremien im Sinne eines einvernehmlichen Vorgehens vorbereitet.

### **1.3.2 Anhörungsverfahren**

#### *1.3.2.1 Formale Vorgaben*

Das formale Anhörungsverfahren wird durch die Bestimmungen des § 14 Abs. 5 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes<sup>1</sup> wie folgt vorgegeben: „Zu dem Entwurf des Nahverkehrsplanes sind die am Verfahren nach den § 8 Abs. 3 und § 14 des Personenbeförderungsgesetzes Beteiligten, benachbarte Aufgabenträger und das Land anzuhören.“

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

- Behindertenbeauftragte/-beiräte
- Vorhandene VU (Verkehrsunternehmen)
- Kommunale Gebietskörperschaften (Gemeinden/Landkreise/kreisfreie Städte)
- 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 6), die im NVP-Entwurf zu dokumentieren sind.

#### *1.3.2.2 Abgrenzung von Teilräumen*

Für die im Rahmen des Anhörungsverfahrens stattfindenden Anhörungstermine (s.u.) wurde das Verbandsgebiet in Teilräume untergliedert. Dies diene nicht nur dem 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.

---

<sup>1</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert am 29. November 2012

Im ZOV-Verbandsgebiet wurden für das Anhörungsverfahren<sup>2</sup> folgende fünf Teilräume abgegrenzt:

- Teilraum Gießen West:
  - Biebertal, Buseck, Fernwald, (Gießen), Heuchelheim, Langgöns, Linden, Pohlheim, Staufenberg, Wetttenberg
- Teilraum Gießen Ost:
  - Allendorf, Grünberg, Hungen, Laubach, Lich, Lollar, Rabenau, Reiskirchen, Staufenberg
- 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

### 1.3.2.3 *Anhörungstermine*

Als Vorgehen wurde ein zweistufiges Verfahren gewählt, das eine frühzeitige Einbindung der Anhörungsberechtigten in den Planungsprozess zum Ziel hatte:

- Die Termine zur 1. Anhörungsrunde informierten die Anhörungsberechtigten über die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Mängelanalyse und dienten dazu, Anregungen und Änderungswünsche bereits im Vorfeld zu erfassen.
- Die Termine zur 2. Anhörungsrunde (formale Anhörung) erfolgten auf Basis des NVP-Entwurfes.

Die Termine zur 1. Anhörungsrunde fanden im November 2012 statt, zur 2. Anhörungsrunde wurde Ende Juni / Anfang Juli 2013 geladen.

Bei beiden Anhörungsrunden wurde sowohl dem Kreis der Anhörungsberechtigten als auch Dritten die Möglichkeit geboten, sich mündlich oder schriftlich zur Fortschreibung des NVP zu äußern.

Eingegangene Stellungnahmen und Anregungen wurden erfasst, geprüft und bewertet und bei positivem Prüfergebnis im Rahmen der NVP-Fortschreibung berücksichtigt.

---

<sup>2</sup> 2. Anhörungsrunde

tigt. Die Ergebnisse der Prüfung und Bewertung sind im Anhang des NVP dokumentiert (vgl. Anhang I und II).

## **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<sup>3</sup> sollen sich die Inhalte der Nahverkehrspläne an gesetzlichen, verkehrspolitischen und fachlichen Rahmenbedingungen orientieren.

Die wichtigsten Quellen, aus denen sich diese relevanten Rahmenbedingungen ergeben, sollen im Folgenden aufgezählt werden.

### 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“.

---

<sup>3</sup> 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<sup>4</sup> 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)

---

<sup>4</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert am 29. November 2012

## 2.1.2 Allgemeine Rahmenpläne

Zu den relevanten allgemeinen Rahmenplänen sind insbesondere der Landesentwicklungsplan<sup>5</sup> 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.<sup>6</sup>

Die Regionalpläne stellen die Festlegungen der Raumordnung für die Entwicklung der Planungsregionen unter Beachtung der Vorgaben des Landesentwicklungsplans dar.<sup>7</sup> 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 lagen den Arbeiten am NVP 2009-2013 zugrunde:

- Regionalplan Mittelhessen 2001 (Landkreis Gießen, Vogelsbergkreis)
- Regionalplan Südhessen 2000 (Wetteraukreis)

Mittlerweile wurden diese Regionalpläne fortgeschrieben. Für die Aufstellung des neuen Nahverkehrsplanes konnte daher auf den neuen Regionalplan Südhessen 2010<sup>8</sup> sowie den neuen Regionalplan Mittelhessen 2010<sup>9</sup> zurückgegriffen werden. Als Besonderheit zu vermerken ist, dass der Regionalplan Südhessen zugleich auch als Regionaler Flächennutzungsplan für das Gebiet des Ballungsraums Frankfurt / Rhein-Main fungiert.

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.

---

<sup>5</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg.) (2002): Landesentwicklungsplan Hessen 2000

<sup>6</sup> § 7 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) i. d. F. des Gesetzes zur Neuregelung des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom 06. Sept. 2002

<sup>7</sup> § 9 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) i. d. F. des Gesetzes zur Neuregelung des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom 06. Sept. 2002

<sup>8</sup> Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 – Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011

<sup>9</sup> Regionalplan Mittelhessen 2010 – Bekannt gemacht im Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr.9 am 28. Februar 2011

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 finden im NVP u.a. bei der Abgrenzung der Verkehrsgebiete Verwendung.

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.“

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

<p><b>G5-1</b> S. 98</p>	<p>Die Mobilität der Bevölkerung und der Transportbedarf der Wirtschaft sollen durch Erhaltungsinvestitionen und einen maßvollen Ausbau der südhessischen Verkehrsinfrastruktur sichergestellt werden. Die polyzentrische Struktur der Planungsregion bietet eine ideale Voraussetzung zur Minimierung des Verkehrsaufkommens durch eine ausgewogene Auslastung der verschiedenen Verkehrsmittel.</p> <p>Das Siedlungskonzept soll dem Prinzip der kurzen Wege Rechnung tragen und damit zur Verminderung des Verkehrsaufkommens beitragen. Das Verkehrssystem soll effizient, sozialverträglich und umweltschonend ausgestaltet werden.</p>
<p><b>G5-2</b> S. 98</p>	<p>Die vorhandenen Verkehrsmittel und Transportsysteme sollen so miteinander verbunden werden, dass zusammenhängende Transportketten mit hoher Leistungsfähigkeit und geringem Zeitaufwand eine Steigerung der Lebensqualität ermöglichen (intermodale, integrierte Konzepte). Die Bereitstellung technischer Hilfsmittel zur höchstmöglichen Ausnutzung der vorhandenen Verkehrswege (Telematik) hat Vorrang vor weiteren Flächen beanspruchenden Baumaßnahmen.</p>
<p><b>G5-3</b> S. 98</p>	<p>Spezielle Mobilitätsansprüche und Sicherheitsbedürfnisse von Frauen, Familien mit Kindern und Personengruppen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, sollen besonders berücksichtigt werden.</p>
<p><b>G5-4</b> S. 98</p>	<p>Der vom Rhein-Main-Verkehrsverbund [...] organisierte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll durch die Ausweitung und Verdichtung integraler Taktfahrpläne im Schienennah- und Busverkehr zunehmend attraktiver werden. Hierfür notwendige Bau- und betriebliche Maßnahmen haben Vorrang vor Investitionen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV).</p>
<p><b>G5-5</b> S. 98</p>	<p>Investitionen in den Erhalt und den Ausbau des Schienenverkehrs sollen gegenüber anderen Verkehrsträgern Vorrang haben.</p>

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

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

<p><b>7.1-1 (G)</b> S. 110</p>	<p>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.</p> <p>[...]</p> <p>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.</p>
<p><b>7.1-2 (G)</b> S. 110</p>	<p>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.</p>
<p><b>7.1-3 (G)</b> S. 110</p>	<p>Die Auswirkungen neuer Vorhaben auf Verkehrsaufkommen und Verkehrsmittelwahl sollen in die Beurteilung ihrer Raumverträglichkeit einbezogen werden.</p>
<p><b>7.1-4 (G)</b> S. 110</p>	<p>Die vom Verkehr verursachten Belastungen für Menschen und Umwelt sollen unter der Sicherstellung der bedarfsgerechten Mobilität durch vielfältige Maßnahmen abgebaut werden.</p>
<p><b>7.1.2-1 (G)</b> S. 118</p>	<p>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.</p>
<p><b>7.1.2-5 (G)</b> S. 118</p>	<p>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.</p>
<p><b>7.1.2-6 (G)</b> S. 118</p>	<p>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 Ei-</p>

	senbahnstrecken gebildet und dort, wo das Schienennetz Lücken aufweist, durch regionale Buslinien ergänzt werden.
<b>7.1.2-7 (G)</b> 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.
<b>7.1.2-8 (G)</b> 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.
<b>7.1.2-10 (G)</b> 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.
<b>7.1.2-11 (G)</b> 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.
<b>7.1.2-12 (G)</b> S. 119	In den Siedlungsgebieten soll erforderlichenfalls eine Verkehrsflächenbewirtschaftung zugunsten des ÖPNV stattfinden.

**Abb.:** 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. In Sinne eines integrierten Planungsansatzes ist hier auf eine enge Verzahnung zwischen ÖPNV-Planung und Raumplanung hinzuwirken – 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:

- Fortschreibung Regionaler Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) für den Zeitraum bis Ende 2019 (im Entwurf)
- Nahverkehrsplan 2009-2013 des ZOV
- Nahverkehrsplan 2005 der Universitätsstadt Gießen

Hinzu kommen noch die Nahverkehrspläne der angrenzenden Landkreise sowie der Regionale Nahverkehrsplan des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), der aktuell fortgeschrieben wird und in einer Entwurfsfassung vorliegt.

#### 2.1.3.1 Regionale Nahverkehrsplanung

Im Regionalen Nahverkehrsplan (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. 4 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes<sup>10</sup> sind „nach dem Gegenstromprinzip [...] lokale Nahverkehrspläne aus den regionalen Nahverkehrsplänen zu entwickeln, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben.“

Mit Beschluss vom 07. Juli 2009 hat der Aufsichtsrat des RMV die Geschäftsführung des Verbundes beauftragt, den Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) für den Zeitraum bis Ende 2019 fortzuschreiben und dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Der für den Zeitraum 2004 – 2009 aufgestellte RNVP, der als Planungsgrundlage für den NVP des Verbandsgebietes für die Jahre 2009-2013 diente, wurde im Sinne des § 14 Abs. 5 Satz 4 ÖPNVG<sup>11</sup> mit dem Ergebnis überprüft, dass er bis zur Verabschiedung des fortgeschriebenen RNVP seine Gültigkeit behält.

---

<sup>10</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert am 29. November 2012

<sup>11</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) in der Fassung vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert am 29. November 2012

Die Arbeiten am neuen Nahverkehrsplan des Verbundes verliefen in Teilen parallel mit der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplanes für das ZOV-Verbandsgebiet.

Eingang in das regionale Planwerk für die Landkreise Gießen, Vogelsberg und Wetterau fand daher nicht die endgültige Beschlussfassung des RNVP, sondern es konnte über weite Phasen lediglich die Entwurfsfassung zur Anhörung, die der RMV am 15.08.2013 v<sup>12</sup>orgelegt hat, Berücksichtigung finden. Diese Entwurfsfassung diente insbesondere als Grundlage für die Übernahme lokal bedeutsamer Inhalte.

Durch die enge Zusammenarbeit zwischen Verbund, lokalen Aufgabenträgern und Dienstleister war es jedoch möglich, den jeweils aktuellen Arbeitsstand auf der regionalen Ebene direkt in das lokale Planwerk einfließen zu lassen und z.B. die Ergebnisse der formalen Anhörung zum RNVP zu integrieren.

#### **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 – 8. Fortschreibung 2009

Die Schulentwicklungspläne enthalten wichtige Hinweise bezüglich der künftigen Entwicklung der Schulstandorte sowie der Schülerzahlen.

---

<sup>12</sup> Hinweis: Der RNVP-Entwurf vom 15. August 2013 wurde vom Aufsichtsrat des RMV am 21. November 2013 (unverändert) beschlossen.

Eine weitere wertvolle Unterstützung bei den Arbeiten am Nahverkehrsplan stellen der vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung sowie dem Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebene

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

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

## 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-Ballungsraumes 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 *Büdingen Wald* in das Verbandsgebiet. Gegenüber dem *Rhein-Main-Tiefland* liegt der *Büdingen Wald* um ca. 100 m höher.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> *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 sieben 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 man beispielsweise bei der Ausweisung einer neuen Siedlungsfläche die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr berücksichtigt.

Im Raumordnungsgesetz (ROG) vom 1.1.1998 heißt es, „die Siedlungstätigkeit ist räumlich zu konzentrieren und auf ein System leistungsfähiger *zentraler Orte* auszurichten“<sup>14</sup>. 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.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Raumordnungsgesetz (ROG) vom 1.11.1998

<sup>15</sup> *Busse und Bahnen im ZOV-Verbandsgebiet. Eine Information des ZOV-Verkehrsdezernats ÖPNV. 2. überarbeitete Auflage, Mai 2007*

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

Abb.: Zentrale Orte im Landkreis Gießen, Quelle: Regionalplan Mittelhessen 2010

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

Abb.: Zentrale Orte im Vogelsbergkreis, Quelle: Regionalplan Mittelhessen 2010

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

Abb.: 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,
- *Ordnungsraum*, der den Verdichtungsraum umgibt („Speckgürtel“) und überdurchschnittlich hohe Einwohnerzahlen aufweist und
- *Ländlicher Raum* mit relativ geringer Einwohnerdichte.

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

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

Abb.: Strukturräumliche Kategorien Landkreis Gießen, Quelle: Regionalplan Mittelhessen 2010

Vogelsbergkreis	Name des Zentrums	Struktur­räumliche Kategorie
	Alsfeld	Ländlicher Raum
	Lauterbach (Hessen)	Ländlicher Raum
	Antriftal	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	

Abb.: Struktur­räumliche Kategorien Vogelsbergkreis, Quelle: Regionalplan Mittelhessen 2010

Wetteraukreis	Name des Zentrums	Struktur­räumliche Kategorie
	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	

Abb.: Struktur­räumliche Kategorien Wetteraukreis, Quelle: Regionalplan Mittelhessen 2010

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.<sup>16</sup>

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.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Regionalplan Mittelhessen 2000, S. 14

<sup>17</sup> 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
<b>großräumige Fernverbindungsachsen</b>	Frankfurt am Main/Verdichtungsraum Rhein-Main - <b>Friedberg - Gießen</b> - Marburg - Kirchhain - Stadtallendorf - Kassel
	Frankfurt am Main/Verdichtungsraum Rhein-Main - <b>Friedberg - Gießen</b> - Wetzlar - Herborn - Dillenburg - Haiger - Siegen
	Frankfurt am Main/Verdichtungsraum Rhein-Main - <b>Friedberg - Gießen - Grünberg - Alsfeld</b> - Bad Hersfeld
	Koblenz - Diez - Limburg a.d. Lahn - Weilburg - Wetzlar - <b>Gießen - Grünberg - Alsfeld</b> - Bad Hersfeld

**Verbindungsachsen gemäß Regionalplan Südhessen 2010 (Wetteraukreis)**

<b>Regionalachsen</b>	Frankfurt - <b>Friedberg - Butzbach - Gießen</b>
	<b>Bad Vilbel</b> - Nidderau - <b>Büdingen</b>
	<b>Friedberg - Nidda</b>
	Gelnhausen - <b>Büdingen - Nidda - Gießen</b>

<b>Überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen</b>	Frankfurt - <b>Bad Vilbel - Friedberg - Bad Nauheim - Butzbach</b>
	Bad Homburg - <b>Friedberg</b>
	Hanau - Nidderau - <b>Friedberg</b>
	<b>Bad Vilbel</b> - Nidderau

**Verbindungsachsen gemäß Regionalplan Mittelhessen 2010 (Landkreis Gießen, Vogelsbergkreis)**

<b>Regionalachsen</b>	Frankfurt am Main/Verdichtungsraum Rhein-Main - <b>Gießen</b> - Marburg - Kirchhain - Stadtallendorf - Kassel (auch Fernverbindungsachse)
	Frankfurt am Main/Verdichtungsraum Rhein-Main - <b>Gießen</b> - Wetzlar - Herborn - Dillenburg - Haiger - Siegen/Burbach (auch Fernverbindungsachse)
	Frankfurt am Main/Verdichtungsraum Rhein-Main - <b>Gießen - Grünberg - Alsfeld</b> - Bad Hersfeld (auch Fernverbindungsachse)
	Koblenz - Diez - Limburg a. d. Lahn - Weilburg - Wetzlar - <b>Gießen - Grünberg - Alsfeld - Lauterbach (Hessen)</b> - Fulda/Bad Hersfeld (auch Fernverbindungsachse)
	Kassel - Neustadt (Hessen) - <b>Gemünden (Felda) - Gießen</b> (auch Fernverbindungsachse)
	<b>Gießen - Lich - Hungen - Nidda - Büdingen</b> - Gelnhausen

<b>Schrift:</b>	
Standard	Ort außerhalb des ZOV-Gebiets
<b>Fett</b>	Ort innerhalb des ZOV-Gebiets

**Abb.:** Verbindungsachsen, Quellen: Regionalplan Mittelhessen 2010, Regionalplan Südhessen 2010

### 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 (Platz 2 hinter Hamburg). Insbesondere der Verdichtungsraum Frankfurt/Rhein-Main, zu dem auch die Stadt Bad Vilbel zugerechnet wird, trägt zu diesem Ergebnis bei.

Der westliche Wetteraukreis gehört zum Ordnungsraum, die östlichen Gemeinden werden nebst Münzenberg und Rockenberg dem „ländlichen Raum“ zugeordnet.

Der Wetteraukreis weist in seiner strukturräumlichen Gliederung eine breite Vielfalt von eher ländlich strukturierten Kommunen im Ostkreis bis 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. 17.000 Einwohner) und Lauterbach (ca. 14.000 Einwohner), die als Mittelzentren ausgewiesen sind. Der Vo-

gelsbergkreis erfüllt in punkto Bevölkerungsdichte, Erwerbs- und Siedlungsstruktur alle Charakteristika eines ländlichen Raumes.<sup>18</sup>

## 2.2.4 Bevölkerungsentwicklung

### 2.2.4.1 *Entwicklung der Bevölkerung im Landkreis Gießen*

Im **Landkreis Gießen** lebten im Jahr 2011 rund 257.000 Einwohner, was einer Bevölkerungsdichte von etwa 300 Einwohnern je Quadratkilometer entspricht. Die mit Abstand größte Stadt des Kreises ist Gießen mit rund 78.500 Einwohnern. Die Stadt weist mit über 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer auch die höchste Einwohnerdichte auf.

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 2006 und 2011 hat sich die Bevölkerungszahl des Kreises kaum verändert. Es war lediglich ein Zuwachs um rund 0,7 % zu verzeichnen.

---

<sup>18</sup> *Busse und Bahnen im ZOV-Verbandsgebiet. Eine Information des ZOV-Verkehrsdezernats ÖPNV. 2. überarbeitete Auflage, Mai 2007*

Stadt/Gemeinde	Einwohner 2006	Einwohner 2011	Entwicklung 2006 - 2011		2010 Einwohner/ km <sup>2</sup>
			Differenz absolut	Differenz %	
Allendorf (Lumda)	4.119	4.051	-68	- 1,65	184
Biebertal	10.295	10.000	-295	- 2,87	228
Buseck	13.258	12.832	-426	- 3,21	333
Fernwald	6.634	6.615	-19	- 0,29	308
Gießen	73.773	78.584	4.811	+ 6,52	1.066
Grünberg	14.187	13.828	-359	- 2,53	156
Heuchelheim	7.537	7.580	43	+ 0,57	718
Hungen	12.835	12.544	-291	- 2,27	145
Langgöns	12.119	11.756	-363	- 3,00	226
Laubach	10.293	9.818	-475	- 4,61	102
Lich	13.451	13.280	-171	- 1,27	171
Linden	12.198	12.288	90	+ 0,74	539
Lollar	10.153	9.884	-269	- 2,65	453
Pohlheim	17.941	18.223	282	+ 1,57	477
Rabenau	5.366	5.135	-231	- 4,30	119
Reiskirchen	10.721	10.502	-219	- 2,04	232
Staufenberg	8.256	8.044	-212	- 2,57	288
Wettenberg	12.541	12.423	-118	- 0,94	288
<b>LK Gießen</b>	<b>255.677</b>	<b>257.387</b>	<b>1.710</b>	<b>+ 0,67</b>	<b>300</b>

Abb.: Bevölkerungsentwicklung Landkreis Gießen, Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt.

#### 2.2.4.2 Entwicklung der Bevölkerung im Vogelsbergkreis

Im Jahr 2011 lebten rund 108.000 Einwohner im **Vogelsbergkreis** – fast 7.000 weniger als noch im Jahr 2006. Diese Abnahme von rund 6 % der Gesamtbevölkerung verteilt sich dabei jedoch nicht gleichmäßig über die kreisangehörigen Gemeinden. Während beispielsweise die Gemeinde Wartenberg nur knapp 2,5 % seiner Einwohner verlor, nahm die Anzahl der Einwohner in Gemünden (Felda) um ca. 10 % ab.

Zwei Drittel der Orts- und Stadtteile im Vogelsbergkreis haben zwischen 200 und 800 Einwohner.

Mit 75 Einwohnern pro Quadratkilometer gehört der Vogelsbergkreis zu den dünn besiedelten Regionen des Landes. Abseits der größeren Siedlungen des Kreisgebietes wie Alsfeld und Lauterbach liegen die Werte teilweise sogar unter 50 EW/km<sup>2</sup>.

Stadt/Gemeinde	Einwohner 2006	Einwohner 2011	Entwicklung 2006 - 2011		2011 Einwohner/ km <sup>2</sup>
			Differenz absolut	Differenz %	
Alsfeld	17.346	16.222	-1.124	- 6,48	126
Antriftal	2.129	1.983	-146	- 6,86	75
Feldatal	2.853	2.572	-281	- 9,85	47
Freiensteinau	3.417	3.303	-114	- 3,34	50
Gemünden (Felda)	3.166	2.852	-314	- 9,92	53
Grebenau	2.705	2.520	-185	- 6,84	46
Grebenhain	5.171	4.831	-340	- 6,58	54
Herbstein	5.113	4.817	-296	-5,79	61
Homburg (Ohm)	7.870	7.619	-251	- 3,19	87
Kirtorf	3.497	3.255	-242	- 6,92	41
Lauterbach (Hessen)	14.367	13.708	-659	- 4,59	135
Lautertal (Vogelsberg)	2.577	2.424	-153	- 5,94	46
Mücke	10.111	9.362	-749	- 7,41	110
Romrod	3.027	2.839	-188	- 6,21	53
Schlitz	10.146	9.701	-445	- 4,39	68
Schotten	11.384	10.693	-691	- 6,07	81
Schwalmtal	3.105	2.874	-231	- 7,44	52
Ulrichstein	3.252	3.021	-231	- 7,10	46
Wartenberg	4.041	3.942	-99	- 2,45	101
<b>Vogelsbergkreis</b>	<b>115.277</b>	<b>108.538</b>	<b>-6.739</b>	<b>- 5,85</b>	<b>75</b>

Abb.: 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 271 Personen bewohnt. Eine hohe Bevölkerungsdichte weist das Gebiet insbesondere in den an Frankfurt angrenzenden südlichen Kreisgemeinden (Bad Vilbel) sowie in den Städten Friedberg und Bad Nauheim auf. 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 Beobachtungsperiode 2006 – 2011 an Einwohnern gewinnen konnten, nahm die Bevölkerung im Norden und Osten tendenziell eher ab.

Die Zahl der Kreisbewohner blieb zwischen 2006 und 2011 konstant bei einem Wert von rund 300.000.

Nahverkehrsplan für den  
Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe  
Fortschreibung 2014

Stadt/Gemeinde	Einwohner 2006	Einwohner 2011	Entwicklung 2006 - 2011		2011 Einwohner/ km <sup>2</sup>
			Differenz absolut	Differenz %	
Altenstadt	12.141	11.889	-252	- 2,08	397
Bad Nauheim	30.773	31.314	541	+ 1,76	958
Bad Vilbel	31.003	32.238	1.235	+ 3,98	1.239
Büdingen	21.429	21.201	-228	- 1,06	173
Butzbach	25.264	24.981	-283	- 1,12	234
Echzell	5.886	5.730	-156	- 2,65	153
Florstadt	8.798	8.660	-138	- 1,57	218
Friedberg (Hessen)	27.636	28.043	407	+ 1,47	557
Gedern	7.789	7.474	-315	- 4,04	100
Glauburg	3.203	3.084	-119	- 3,72	246
Hirzenhain	2.923	2.797	-126	- 4,31	176
Karben	21.647	21.892	245	+ 1,13	494
Kefenrod	2.972	2.809	-163	- 5,48	92
Limeshain	5.414	5.369	-45	- 0,83	429
Münzenberg	5.684	5.518	-166	- 2,92	175
Nidda	18.119	17.547	-572	- 3,16	149
Niddatal	9.132	9.196	64	+ 0,70	229
Ober-Mörlen	5.980	5.790	-190	- 3,18	154
Ortenberg	9.270	8.902	-368	- 3,68	165
Ranstadt	4.938	4.916	-22	- 0,45	143
Reichelsheim (Wetterau)	6.826	6.741	-85	- 1,25	246
Rockenberg	3.979	4.080	101	+ 2,54	255
Rosbach v.d. Höhe	11.832	12.357	525	+ 4,44	270
Wölfersheim	9.656	9.759	103	+ 1,07	227
Wöllstadt	6.254	6.142	-112	- 1,79	400
<b>Wetteraukreis</b>	<b>298.548</b>	<b>298.429</b>	<b>-119</b>	<b>- 0,04</b>	<b>271</b>

Abb.: 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 Einwohnerzahlen von Interesse.

In nachfolgender Tabelle ist die relative Bevölkerungsentwicklung (in %) auf Kreis-ebene ausgehend vom Basisjahr 2003 für die Prognosejahre 2010, 2015 und 2020 dargestellt.

Veränderung der Bevölkerung	LK Gießen	Vogelsbergkreis	Wetteraukreis	Vergleich: Hessen
2005 zu 2003 (%)	0,3	-0,8	0,6	0
2010 zu 2003 (%)	0,6	-2,8	1,4	-0,2
2015 zu 2003 (%)	0,6	-4,6	1,6	-0,7
2020 zu 2003 (%)	0	-6,5	1,2	-1,8

Abb.: Relative Bevölkerungsentwicklung 2003-2020 (%), Quelle: wegweiser-demographie.de (BertelsmannStiftung)

Die Prognosewerte zeigen unterschiedliche Entwicklungen der Bevölkerung in den drei Landkreisen auf:

Für den **Landkreis Gießen** wird bis hin zum Jahr 2015 noch von leichten Zuwächsen ausgegangen. Zwischen 2015 und 2020 wird dann eine Trendwende prognostiziert, so dass letztlich die Bevölkerung zum Ende des Prognosezeitraums gleich groß ist wie im Basisjahr 2003.

Der **Vogelsbergkreis** musste bereits in der zurückliegenden Dekade Bevölkerungseinbußen verzeichnen. Dieser Trend wird sich voraussichtlich auch in den kommenden Jahren weiter fortsetzen. Im Jahr 2020 wird der Kreis laut Prognose 6,5 % weniger Einwohner haben als im Ausgangsjahr 2003. Die Entwicklung der jüngsten Jahre zeigt bereits, dass diese Prognose bereits jetzt schon eingetreten ist (siehe 2.2.4.2).

Im **Wetteraukreis** wird der bisherige Anstieg der Bevölkerungszahlen auch in den folgenden Jahren weiter anhalten. Aber wie im Landkreis Gießen kommt es hier ebenfalls voraussichtlich im Zeitraum zwischen 2015 und 2020 zu einer langsamen Umkehr des positiven Trends. Über den gesamten Prognosezeitraum hinweg wird für den Kreis dennoch von einem Bevölkerungswachstum von 1,2 % ausgegangen.

## 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.

### 2.2.5.1 Berufstätige und Pendler im Landkreis Gießen

Kommune	Beschäftigte am Arbeitsort 30.06.2010	Beschäftigte am Wohnort 30.06.2010
Allendorf (Lumda)	400	1.489
Biebertal	1.312	3.604
Buseck	2.913	4.407
Fernwald	2.060	2.309
Gießen	43.738	21.877
Grünberg	2.709	4.787
Heuchelheim	3.638	2.483
Hungen	3.835	4.408
Langgöns	3.087	4.160
Laubach	2.020	3.254
Lich	3.220	4.572
Linden	3.836	4.076
Lollar	3.141	3.245
Pohlheim	2.714	5.764
Rabenau	424	1.913
Reiskirchen	2.473	3.806
Staufenberg	983	2.943
Wettenberg	3.174	4.010
<b>Landkreis Gießen</b>	<b>85.677</b>	<b>83.107</b>
<b>Reg.-Bez. Gießen</b>	<b>344.752</b>	<b>320.226</b>
<b>Hessen</b>	<b>2.185.899</b>	<b>2.058.509</b>

Abb.: Beschäftigte Landkreis Gießen, Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2011

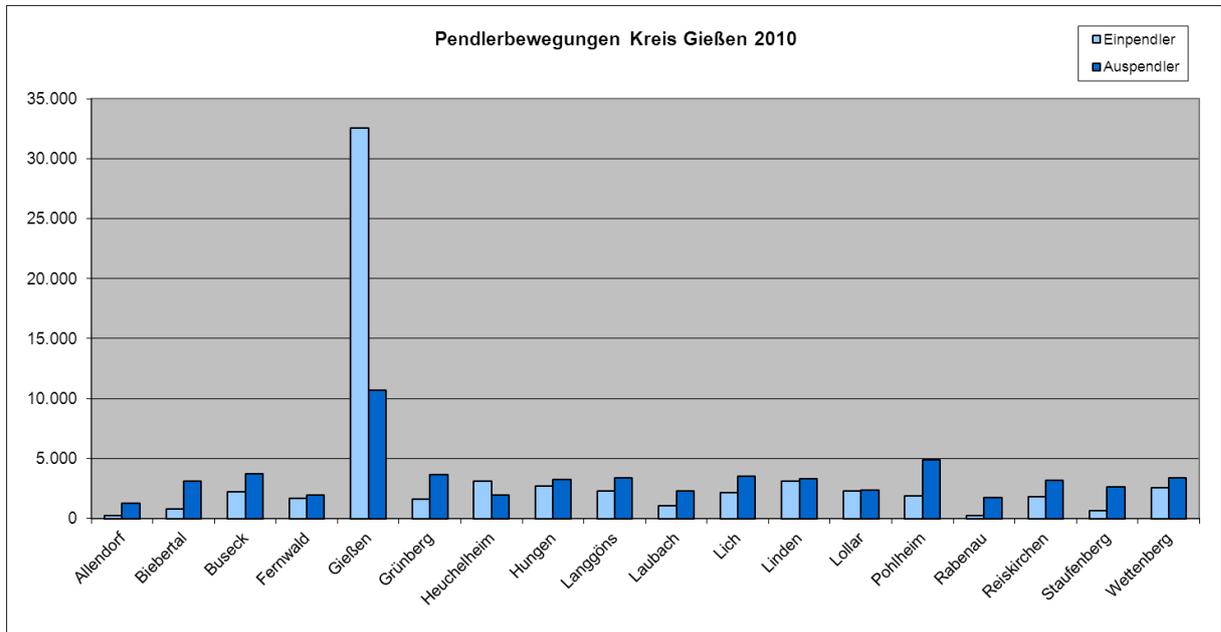
Die Übersicht über die Beschäftigten im Landkreis zeigt die hohe Dominanz der Universitätsstadt Gießen als Arbeitsort. Hier arbeiten fast 44.000 der insgesamt knapp 86.000 Beschäftigten, also über die Hälfte.

Kommune	Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler über die Gemeindegrenzen am 30.06.2003			Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler über die Gemeindegrenzen am 30.06.2010		
	Einpendler	Auspendler	Pendler-saldo	Einpendler	Auspendler	Pendler-saldo
Allendorf (Lumda)	201	1.252	-1.051	212	1.301	-1.089
Biebertal	655	3.031	-2.376	812	3.104	-2.292
Buseck	2.076	3.752	-1.676	2.206	3.700	-1.494
Fernwald	1.744	1.927	-183	1.706	1.955	-249
Gießen	31.818	9.987	21.831	32.565	10.704	21.861
Grünberg	1.531	3.389	-1.858	1.597	3.675	-2.078
Heuchelheim	2.897	1.970	927	3.138	1.983	1.155
Hungen	1.867	2.961	-1.094	2.675	3.248	-573
Langgöns	2.099	3.255	-1.156	2.290	3.363	-1.073
Laubach	802	2.185	-1.383	1.063	2.297	-1.234
Lich	1.800	3.224	-1.424	2.155	3.507	-1.352
Linden	3.044	3.242	-198	3.110	3.350	-240
Lollar	2.335	2.309	26	2.278	2.382	-104
Pohlheim	1.594	4.655	-3.061	1.860	4.910	-3.050
Rabenau	232	1.686	-1.454	255	1.744	-1.489
Reiskirchen	1.692	2.997	-1.305	1.822	3.155	-1.333
Staufenberg	593	2.521	-1.928	659	2.619	-1.960
Wettenberg	1.849	3.312	-1.463	2.539	3.375	-836
<b>Landkreis Gießen</b>	<b>58.829</b>	<b>57.655</b>	<b>1.174</b>	<b>62.942</b>	<b>60.372</b>	<b>2.570</b>
<b>Reg.-Bez. Gießen</b>	<b>200.482</b>	<b>229.098</b>	<b>-28.616</b>	<b>217.482</b>	<b>242.008</b>	<b>-24.526</b>
<b>Hessen</b>	<b>1.427.083</b>	<b>1.299.053</b>	<b>128.030</b>	<b>1.501.197</b>	<b>1.373.807</b>	<b>127.390</b>

Abb.: Ein- und Auspendler im Landkreis Gießen 2003 und 2010 im Vergleich. Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2004, 2011

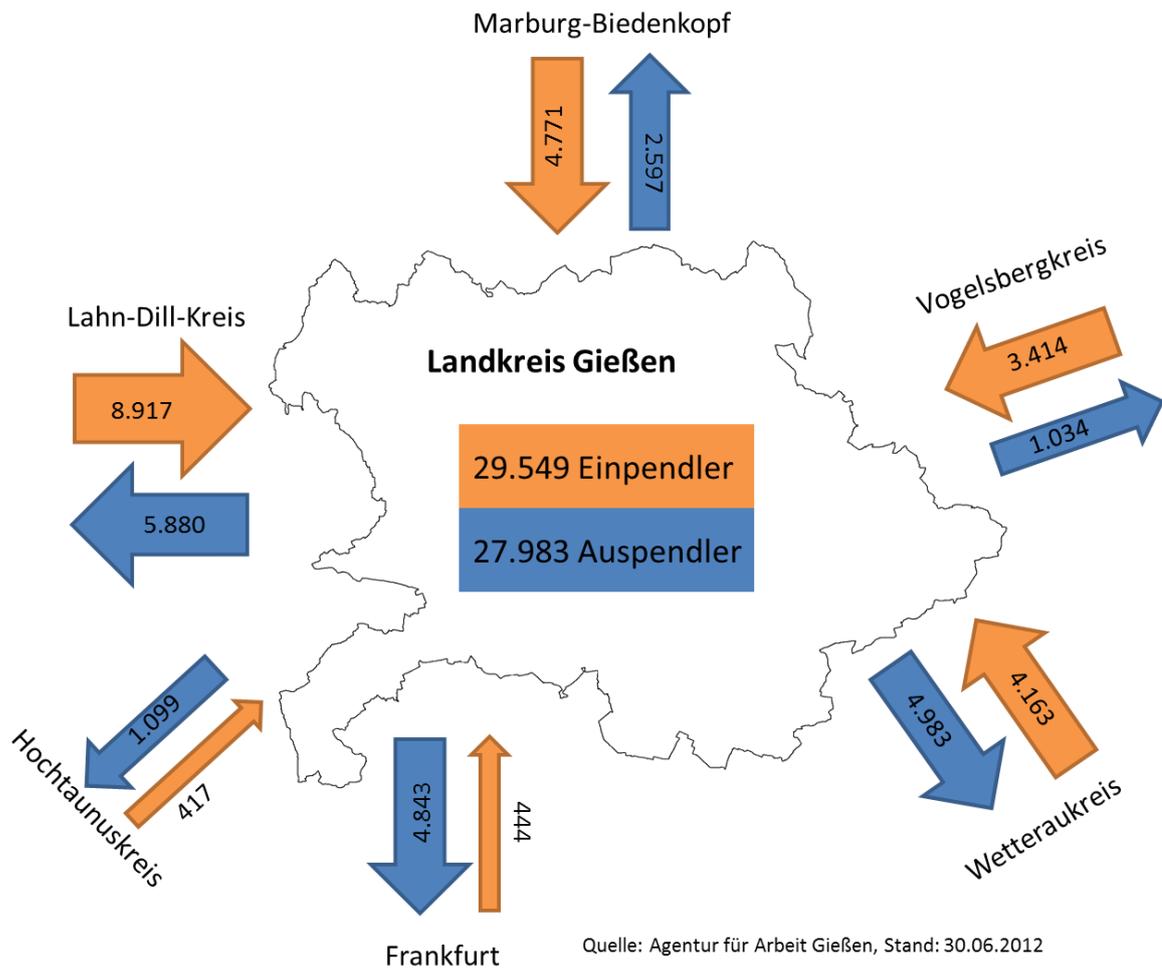
Mit über 32.000 Berufseinpendlern ist die Universitätsstadt Gießen das klar dominierende Ziel der Pendler. Die nächst größeren Pendlerziele Linden und Heuchelheim können nicht einmal 10 % dieser Summe an Einpendlern verbuchen.

Das Pendlersaldo hat sich im Zeitraum 2003 – 2010 etwas erhöht – von rund 1.200 auf rund 2.600, wobei sowohl die Zahl der Einpendler (ca. + 4.100) als auch die der Auspendler (ca. + 2.700) in Summe über alle Kommunen hinweg gestiegen ist. Konnten 2003 noch drei Kommunen – Gießen, Heuchelheim und Lollar – ein positives Pendlersaldo verzeichnen, verbleiben 2010 nur noch die Universitätsstadt und Heuchelheim im positiven Bereich.



**Abb.:** Pendlerbewegungen im Landkreis Gießen 2010. Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2011

Die kreisgrenzen-übergreifenden Pendlerströme weisen in Summe ein relativ ausgewogenes Verhältnis von Ein- zu Auspendlern auf. Starke Pendlerströme in beide Richtungen bzw. kommen nicht nur aus dem Lahn-Dill-Kreis, sondern auch aus den Landkreisen Wetterau und Marburg-Biedenkopf. Während aus dem Vogelsbergkreis deutlich mehr Berufstätige ein- als auspendeln, sieht die Verflechtung zu Frankfurt am Main ganz anders aus: Fast 5.000 Auspendlern aus dem Landkreis Gießen stehen nicht einmal 500 Einpendler aus Frankfurt gegenüber.



**Abb.:** Kreisgebietsübergreifende Pendlerströme Landkreis Gießen

2.2.5.2 *Berufstätige und Pendler im Vogelsbergkreis*

Kommune	Beschäftigte am Arbeitsort 30.06.2010	Beschäftigte am Wohnort 30.06.2010
Alsfeld	6.107	4.934
Antrifttal	127	691
Feldatal	212	878
Freiensteinau	434	1.210
Gemünden (Felda)	276	1.075
Grebenau	569	837
Grebenhain	1.444	1.746
Herbstein	1.151	1.685
Homberg (Ohm)	2.347	2.742
Kirtorf	280	1.165
Lauterbach (Hessen)	6.132	4.205
Lautertal (Vogelsberg)	281	973
Mücke	1.903	3.423
Romrod	439	890
Schlitz	1.746	3.265
Schotten	2.227	3.734
Schwalmtal	299	963
Ulrichstein	381	1.020
Wartenberg	537	1.364
<b>Vogelsbergkreis</b>	<b>26.892</b>	<b>36.800</b>
<b>Reg.-Bez. Gießen</b>	<b>344.752</b>	<b>320.226</b>
<b>Hessen</b>	<b>2.185.899</b>	<b>2.058.509</b>

Abb.: Beschäftigte Vogelsbergkreis, Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2011

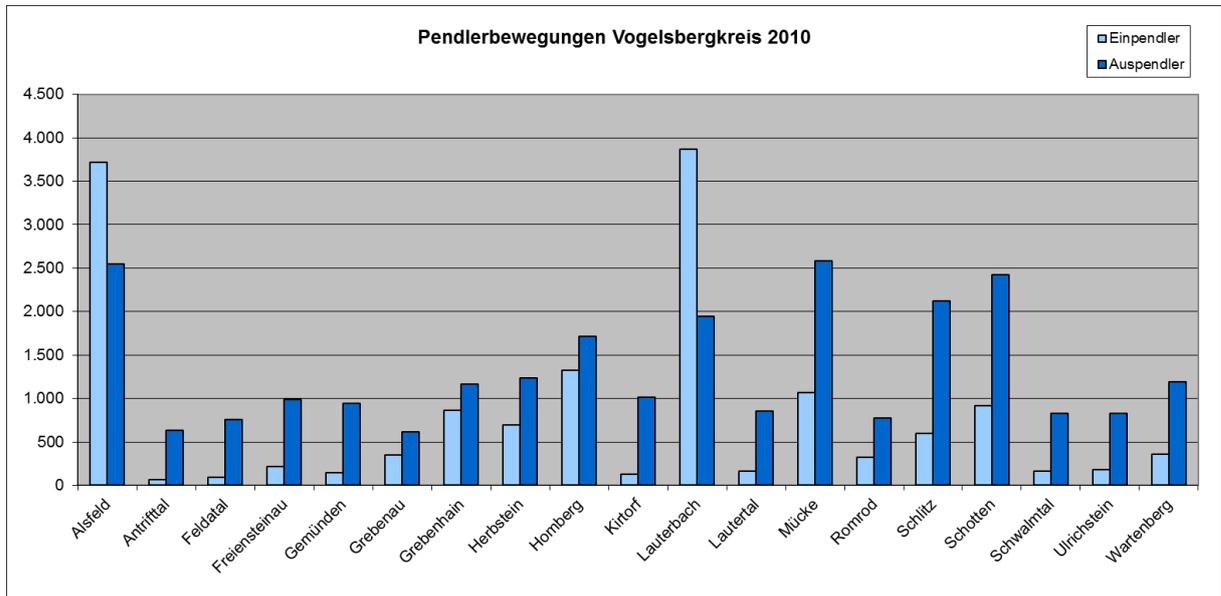
Wichtigste Arbeitsorte im Vogelsbergkreis sind die Städte Alsfeld und Lauterbach mit jeweils über 6.000 Arbeitsplätzen. Bei allen anderen Kommunen des Kreises übersteigt die Zahl der Beschäftigten am Wohnort die Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort – teilweise auch sehr deutlich.

Kommune	Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler über die Gemeindegrenzen am 30.06.2003			Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler über die Gemeindegrenzen am 30.06.2010		
	Einpendler	Auspendler	Pendler-saldo	Einpendler	Auspendler	Pendler-saldo
Alsfeld	3.475	2.305	1.170	3.721	2.548	1.173
Antrifttal	81	630	-549	68	632	-564
Feldatal	98	710	-612	93	759	-666
Freiensteinau	125	991	-866	215	991	-776
Gemünden (Felda)	153	915	-762	143	942	-799
Grebenau	308	627	-319	346	614	-268
Grebenhain	966	1.070	-104	862	1.164	-302
Herbstein	583	1.180	-597	699	1.233	-534
Homburg (Ohm)	1.353	1.435	-82	1.323	1.718	-395
Kirtorf	102	1.001	-899	129	1.014	-885
Lauterbach (Hessen)	3.934	1.664	2.270	3.870	1.943	1.927
Lautertal (Vogelsberg)	166	828	-662	162	854	-692
Mücke	1.021	2.513	-1.492	1.063	2.583	-1.520
Romrod	230	758	-528	324	775	-451
Schlitz	622	1.915	-1.293	602	2.121	-1.519
Schotten	884	2.351	-1.467	919	2.426	-1.507
Schwalmtal	189	838	-649	167	831	-664
Ulrichstein	189	870	-681	185	824	-639
Wartenberg	266	1.142	-876	362	1.189	-827
<b>Vogelsbergkreis</b>	<b>14.745</b>	<b>23.743</b>	<b>-8.998</b>	<b>15.253</b>	<b>25.161</b>	<b>-9.908</b>
<b>Reg.-Bez. Gießen</b>	<b>200.482</b>	<b>229.098</b>	<b>-28.616</b>	<b>217.482</b>	<b>242.008</b>	<b>-24.526</b>
<b>Hessen</b>	<b>1.427.083</b>	<b>1.299.053</b>	<b>128.030</b>	<b>1.501.197</b>	<b>1.373.807</b>	<b>127.390</b>

Abb.: Ein- und Auspendler im Vogelsbergkreis 2003 und 2010 im Vergleich. Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2004, 2011

So sind die beiden Mittelzentren Alsfeld und Lauterbach auch die wichtigsten Pendlerziele im Landkreis Gießen. Mit deutlichem Abstand folgen Gemeinden wie Homburg (Ohm), Mücke, Schotten und Grebenhain.

Nur Alsfeld und Lauterbach haben ein positives Saldo, das sich lediglich im Fall von Lauterbach zwischen 2003 und 2010 leicht verringert hat. Das kreisweite Pendlersaldo hat sich von knapp 9.000 im Jahr 2003 auf fast 10.000 im Jahr 2010 erhöht.



**Abb.:** Pendlerbewegungen im Vogelsbergkreis 2010. Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2011

Über die Kreisgrenzen hinweg betrachtet wird der Vogelsbergkreis durch einen deutlichen Auspendlerüberschuss charakterisiert: Die Statistik weist über 16.000 Auspendler bei nicht einmal 7.000 Einpendlern aus.

Die Berufstätigen aus dem Vogelsbergkreis pendeln dabei insbesondere in die Landkreise Gießen, Fulda, Wetterau und Marburg-Biedenkopf aus. Auch nach Frankfurt sind trotz der vergleichsweise großen Distanz noch etliche Pendler unterwegs.

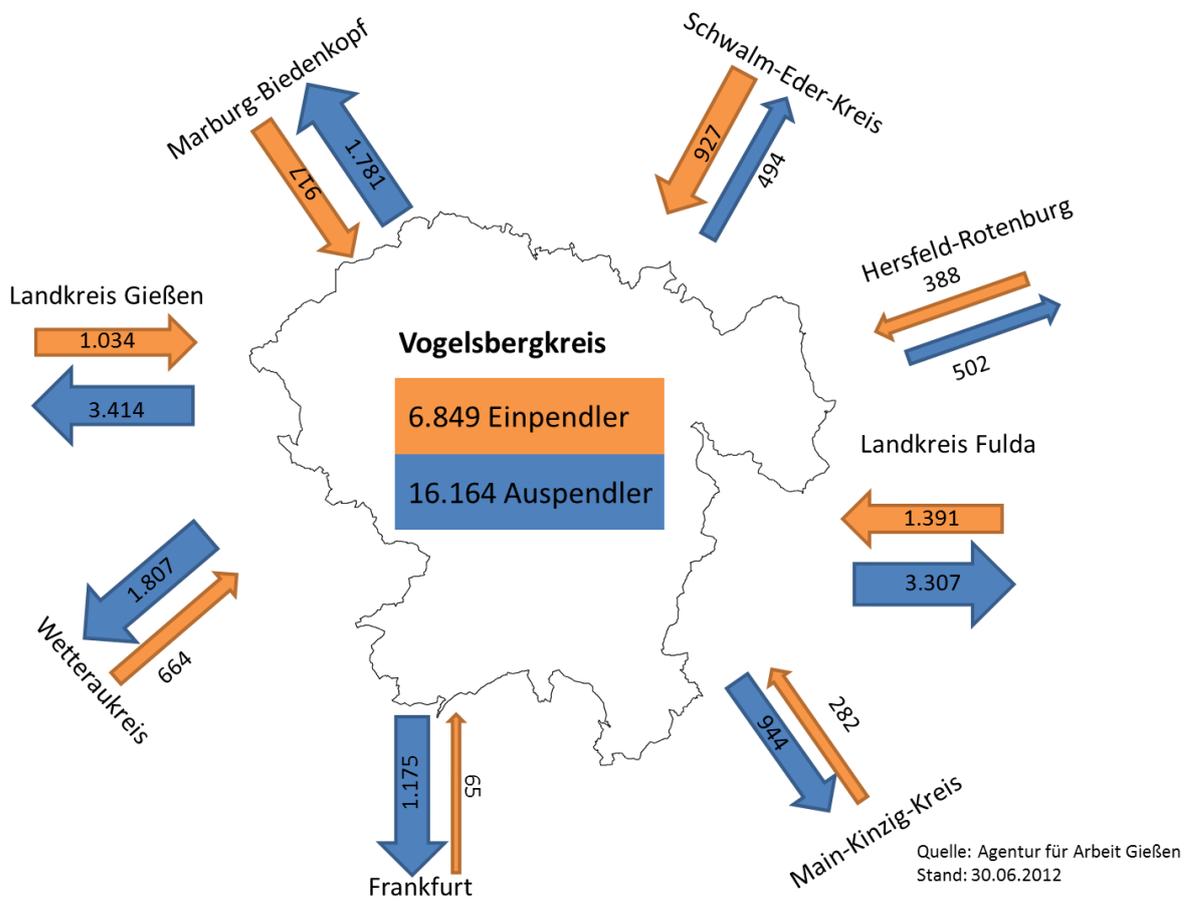


Abb.: Kreisgebietsübergreifende Pendlerströme Vogelsbergkreis

2.2.5.3 *Berufstätige und Pendler im Wetteraukreis*

Kommune	Beschäftigte am Arbeitsort 30.06.2010	Beschäftigte am Wohnort 30.06.2010
Altenstadt	2.579	4.228
Bad Nauheim	9.107	9.331
Bad Vilbel	9.155	11.407
Büdingen	5.202	7.110
Butzbach	5.437	8.123
Echzell	1.028	1.938
Florstadt	1.036	3.179
Friedberg (Hessen)	11.861	9.457
Gedern	1.383	2.552
Glauburg	476	1.035
Hirzenhain	427	945
Karben	6.752	7.750
Kefenrod	457	996
Limeshain	581	1.803
Münzenberg	614	2.002
Nidda	4.927	5.890
Niddatal	671	3.309
Ober-Mörlen	1.079	2.051
Ortenberg	1.372	2.905
Ranstadt	904	1.705
Reichelsheim (Wetterau)	725	2.379
Rockenberg	494	1.521
Rosbach v.d.Höhe	3.195	4.308
Wölfersheim	1.921	3.483
Wöllstadt	516	2.406
<b>Wetteraukreis</b>	<b>71.899</b>	<b>101.813</b>
<b>Reg.-Bez. Darmstadt</b>	<b>1.460.842</b>	<b>1.312.466</b>
<b>Hessen</b>	<b>2.185.899</b>	<b>2.058.509</b>

Abb.: Beschäftigte Wetteraukreis, Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2011

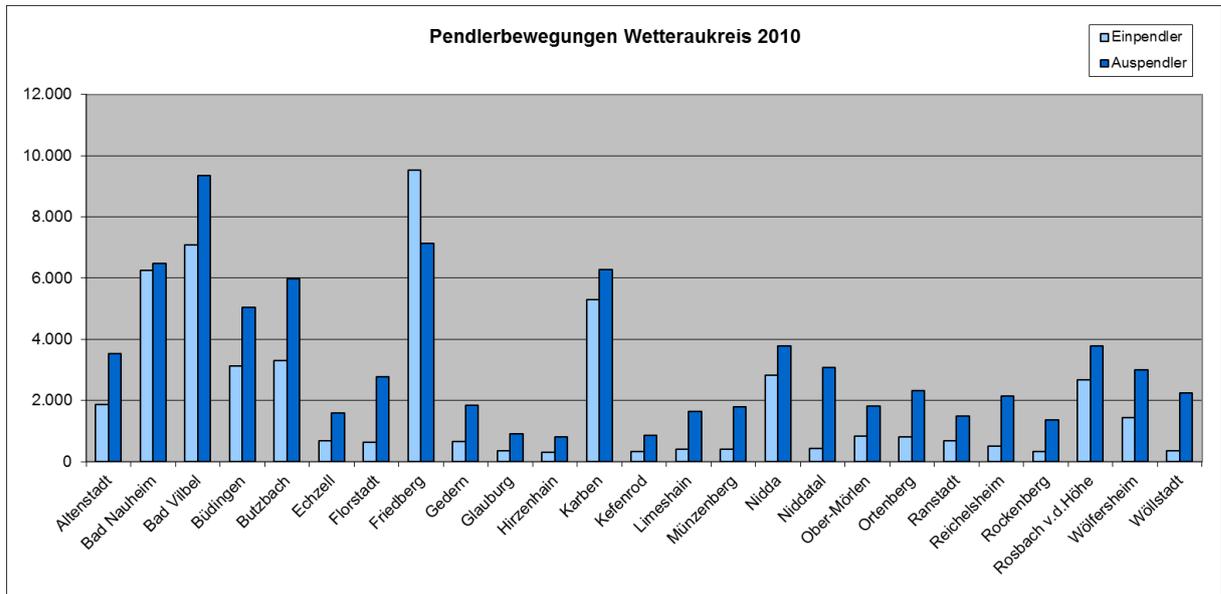
Im Wetteraukreis stehen den ca. 72.000 Beschäftigten am Arbeitsort, die 2010 registriert werden konnten, ca. 102.000 Beschäftigte am Wohnort gegenüber.

Kommune	Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler über die Gemeindegrenzen am 30.06.2003			Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Pendler über die Gemeindegrenzen am 30.06.2010		
	Einpendler	Auspendler	Pendler-saldo	Einpendler	Auspendler	Pendler-saldo
Altenstadt	1.463	3.424	-1.961	1.878	3.527	-1.649
Bad Nauheim	6.048	6.045	3	6.259	6.483	-224
Bad Vilbel	7.922	8.618	-696	7.089	9.341	-2.252
Büdingen	3.272	4.318	-1.046	3.123	5.031	-1.908
Butzbach	3.144	5.451	-2.307	3.291	5.977	-2.686
Echzell	460	1.589	-1.129	689	1.599	-910
Florstadt	598	2.751	-2.153	628	2.771	-2.143
Friedberg (Hessen)	8.993	6.641	2.352	9.528	7.124	2.404
Gedern	645	1.781	-1.136	663	1.832	-1.169
Glauburg	336	876	-540	358	917	-559
Hirzenhain	350	805	-455	295	813	-518
Karben	5.994	6.166	-172	5.288	6.286	-998
Kefenrod	176	896	-720	332	871	-539
Limeshain	329	1.639	-1.310	409	1.631	-1.222
Münzenberg	398	1.664	-1.266	400	1.788	-1.388
Nidda	2.400	3.407	-1.007	2.819	3.782	-963
Niddatal	460	2.985	-2.525	439	3.077	-2.638
Ober-Mörlen	751	1.707	-956	839	1.811	-972
Ortenberg	714	2.382	-1.668	799	2.332	-1.533
Ranstadt	856	1.401	-545	679	1.480	-801
Reichelsheim (Wetterau)	621	2.092	-1.471	503	2.157	-1.654
Rockenberg	281	1.250	-969	342	1.369	-1.027
Rosbach v.d.Höhe	3.132	3.394	-262	2.670	3.783	-1.113
Wölfersheim	820	2.787	-1.967	1.448	3.010	-1.562
Wöllstadt	270	2.177	-1.907	355	2.245	-1.890
<b>Wetteraukreis</b>	<b>50.433</b>	<b>76.246</b>	<b>-25.813</b>	<b>51.123</b>	<b>81.037</b>	<b>-29.914</b>
<b>Reg.-Bez. Darmstadt</b>	<b>982.103</b>	<b>827.655</b>	<b>154.448</b>	<b>1.019.286</b>	<b>870.910</b>	<b>148.376</b>
<b>Hessen</b>	<b>1.427.083</b>	<b>1.299.053</b>	<b>128.030</b>	<b>1.501.197</b>	<b>1.373.807</b>	<b>127.390</b>

Abb.: Ein- und Auspendler im Wetteraukreis 2003 und 2010 im Vergleich. Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2004, 2011

Auch die Übersicht über die Pendlerbewegungen belegt, dass im Wetteraukreis die Auspendler deutlich in der Überzahl sind: Mit fast -30.000 ist das Pendlersaldo deutlich negativ. Seit 2003 ist diese Zahl um ca. 4000 angewachsen.

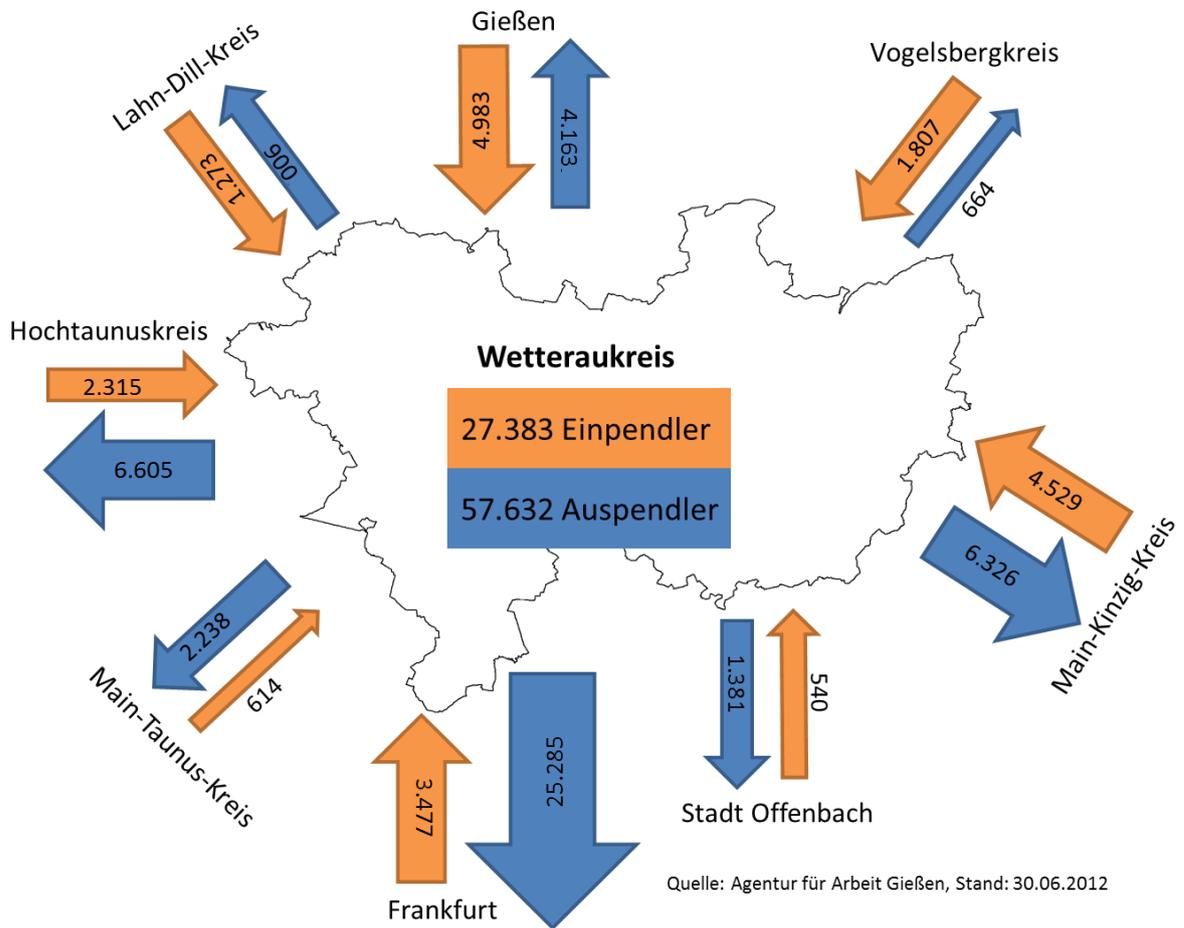
Ein positives Saldo kann lediglich noch Friedberg (+2.400) aufweisen, in Bad Nauheim ist das Saldo noch fast ausgeglichen, auch wenn es sich seit 2003 leicht in den negativen Bereich verschoben hat.



**Abb.:** Pendlerbewegungen im Wetteraukreis 2010. Quelle: Hessische Gemeindestatistik 2011

Ein Blick auf die über die Kreisgrenzen hinweg führenden Pendlerbewegungen weist den Wetteraukreis eindeutig als Gebiet mit Auspendler-Überschuss aus. Die einzelnen Verflechtungen zeigen, dass hierfür eindeutig die Lage zur Stadt Frankfurt am Main der ausschlaggebende Faktor ist. Über 25.000 der insgesamt rund 58.000 verlassen den Kreis in Richtung Frankfurt.

Erst mit sehr deutlichem Abstand folgen als Zielgebiete der Hochtaunuskreis, der Main-Kinzig-Kreis und der Landkreis Gießen. Aus den beiden letztgenannten Landkreisen stammen auch die meisten Einpendler, die der Weg zur Arbeit in den Wetteraukreis führt.



**Abb.:** Kreisgebietsübergreifende Pendlerströme Wetteraukreis

## 2.2.6 Schulstandorte und Entwicklung der Schülerzahlen

Gerade im ländlichen Raum macht die Beförderung von Schülern einen hohen Anteil an der Gesamtnachfrage im ÖPNV aus.

Schulstandorte und Schülerzahlen sowie deren künftige Entwicklung stellen damit wichtige Datengrundlagen für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs abseits der Ballungsräume dar.

Die nachfolgende Karte liefert einen Überblick über die Schulen des Verbandsgebietes differenziert nach Schultypen:

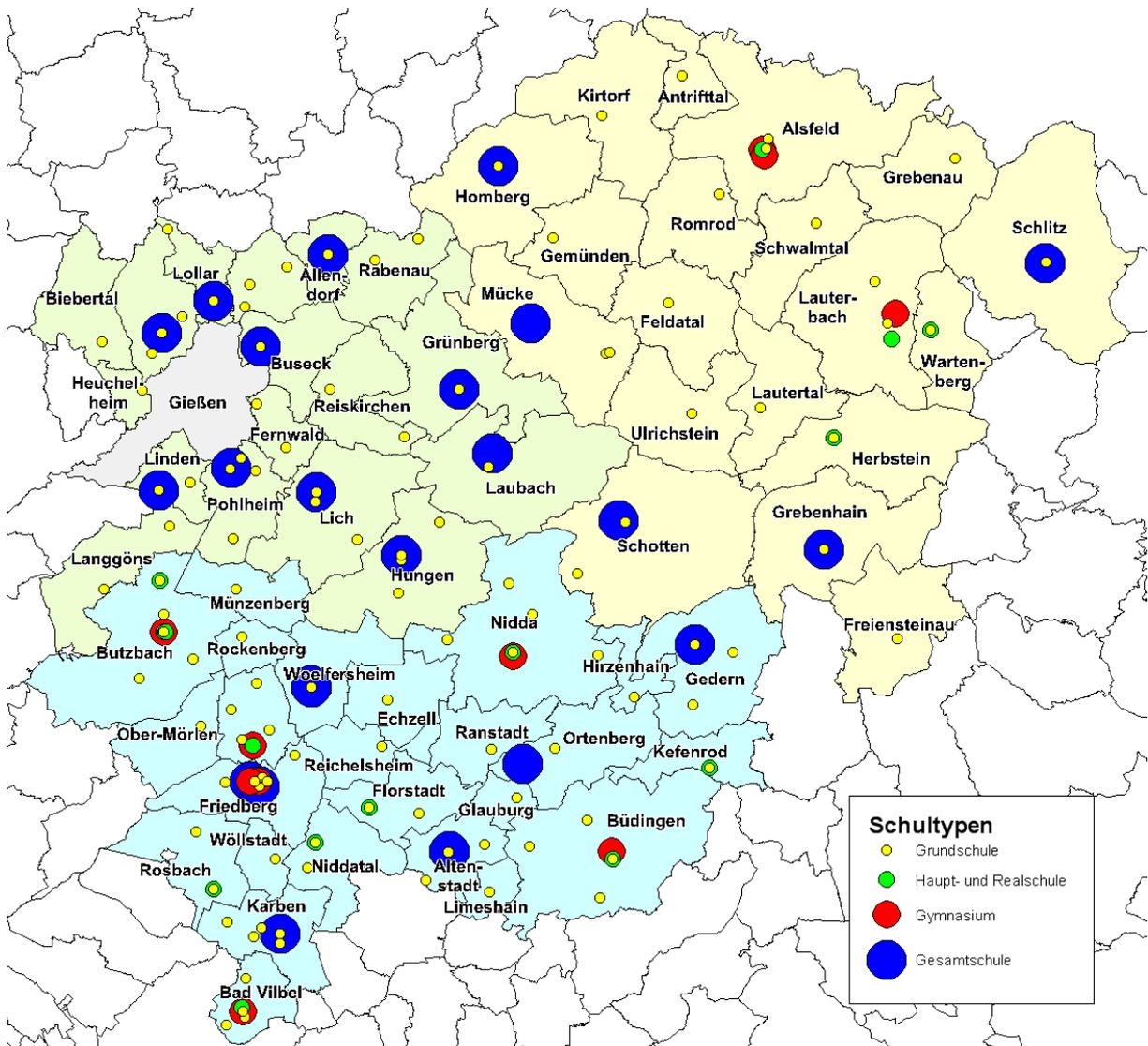
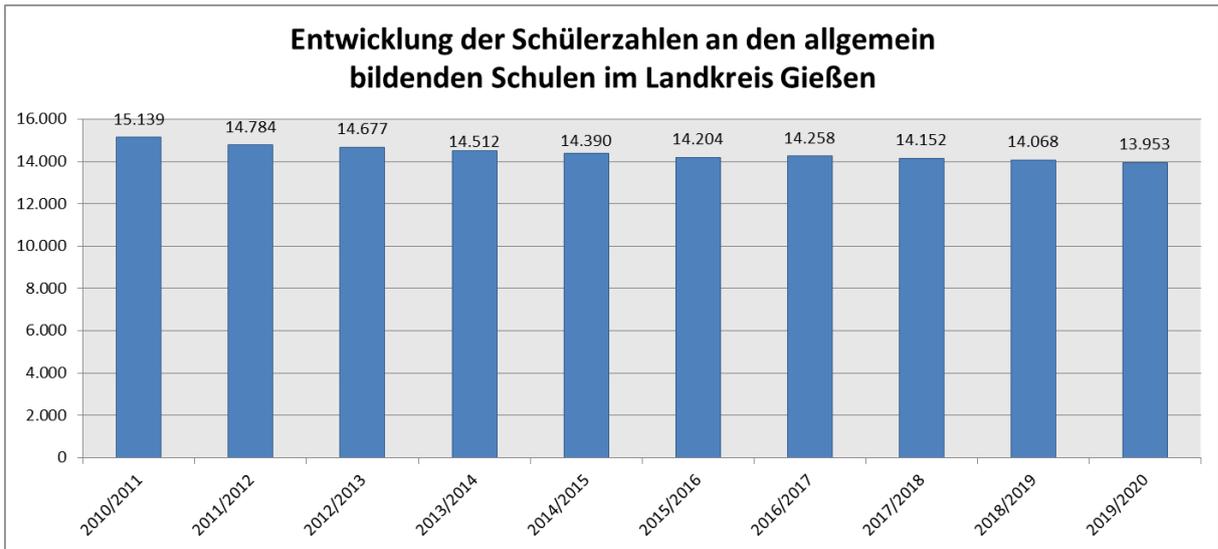


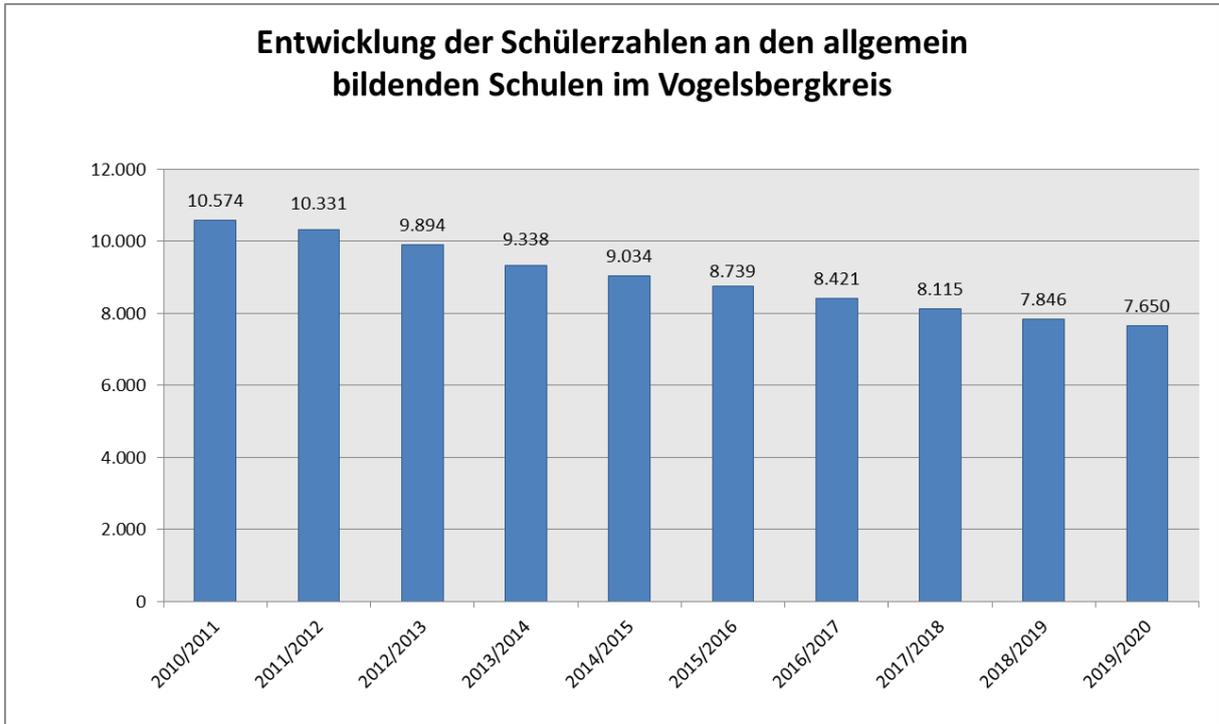
Abb.: Schulstandorte nach Schultypen

Für die Prognose der zukünftigen Entwicklung der Schülerzahlen liegt mit den Schulentwicklungsplänen für die drei Landkreise eine vergleichbare Datenbasis vor.

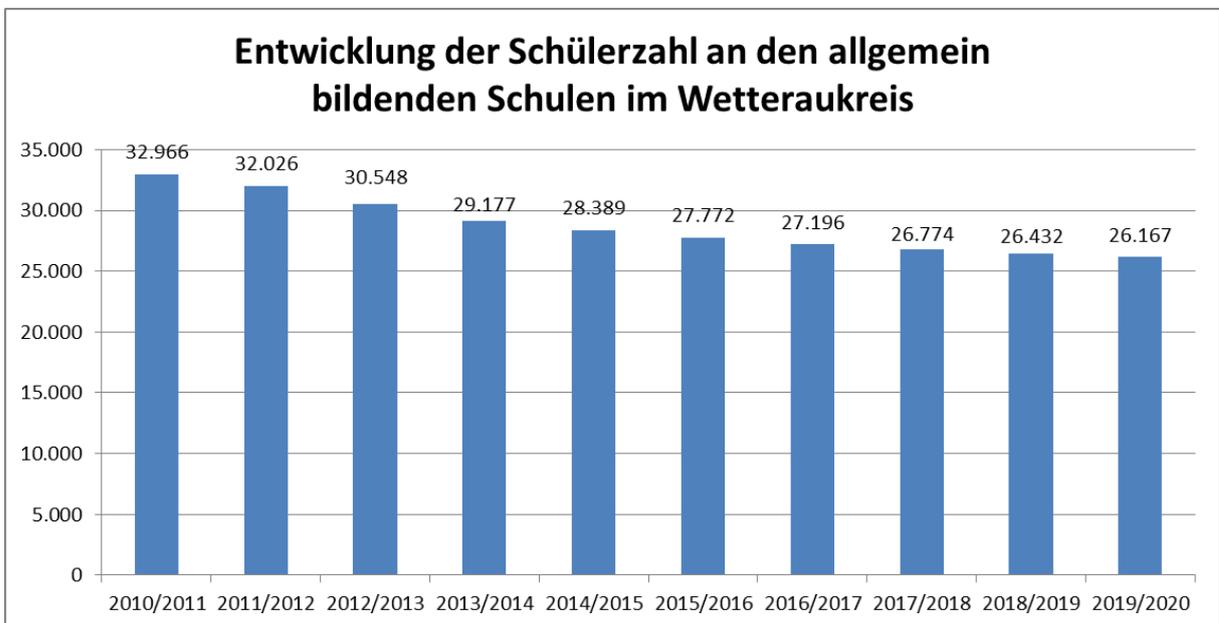
Nachfolgend werden für die Schuljahre 2010/2011 bis 2019/2020 die prognostizierten Entwicklungen der Schülerzahlen an den allgemein bildenden Schulen dargestellt.



**Abb.:** Entwicklung der Schülerzahlen an den allgemein bildenden Schulen im Landkreis Gießen, Quelle: Schulentwicklungsplan Landkreis Gießen 2013



**Abb.:** Entwicklung der Schülerzahlen an den allgemein bildenden Schulen im Vogelsbergkreis, Quelle: Schulentwicklungsplan Vogelsbergkreis 2011



**Abb.:** Entwicklung der Schülerzahlen an den allgemein bildenden Schulen im Wetteraukreis, Quelle: Schulentwicklungsplan Wetteraukreis 2009

Wie die Diagramme verdeutlichen, werden die Schülerzahlen in den kommenden Jahren in allen drei Kreisen des ZOV-Gebietes sinken, wenn auch im Vogelsberg deutlich stärker als in den beiden anderen Landkreisen.

Bei diesem allgemeinen Trend ist jedoch davon auszugehen, dass die Entwicklung auf Ebene der Schulstandorte z.T. stark unterschiedlich verlaufen wird. Insbesondere gilt dies für den Fall einer weiteren Konzentration von Schulstandorten. Wenn Schulstandorte geschlossen werden, wird dies in der Regel zu einem Ansteigen der Schülerzahlen an den benachbarten Standorten führen – und damit auch zu zusätzlichem Beförderungsbedarf.

Mit einem weiteren Ansteigen der Schülerzahlen ist auch in den Gemeinden zu rechnen, die in den kommenden Jahren nach wie vor deutliche Bevölkerungszuwächse zu erwarten haben. Diese Entwicklung ist insbesondere in den an den Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main angrenzenden Gemeinden und ihren Schulstandorten zu erwarten.

Von Bedeutung für die Entwicklung der Schülerzahlen an den verschiedenen Schulstandorten ist auch die freie Schulwahl, von der in zunehmendem Maße Gebrauch gemacht wird (Stichwort „Schultourismus“).

## 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 hauptsächlich der besser ausgebaute ÖPNV. In ländlichen Gebieten mit vergleichsweise schlechterem ÖPNV-Angebot ist die Abhängigkeit vom Auto entsprechend höher.<sup>19</sup>

Der Motorisierungsgrad gibt das Verhältnis an, in welchem der Fahrzeugbestand und die Bevölkerungsgröße in einem bestimmten Gebiet stehen. Er wird nachfolgend durch den Besatz an Pkw je 1.000 Einwohner auf Landkreisebene beschrieben.

Wie zu erwarten weisen die drei Landkreise des ZOV-Verbandsgebietes im Hinblick auf den Motorisierungsgrad der Bevölkerung deutliche Unterschiede auf.

Während der **Wetteraukreis** mit 579 Pkw auf 1.000 Einwohner etwas über dem Durchschnitt des Landes Hessen liegt (561 Pkw/1.000 EW), weist der Wert für den **Landkreis Gießen** lediglich 540 Pkw auf 1.000 Einwohner aus. Dies liegt, wie anhand der gesondert ausgegebenen Zahl von 418 Pkw auf 1.000 Einwohner deutlich wird, insbesondere an der Universitätsstadt Gießen<sup>20</sup>.

Erwartungsgemäß liegt der **Vogelsbergkreis** als eher ländlich geprägtes Gebiet mit 617 Pkw je 1.000 Einwohner deutlich vor den beiden anderen Kreisen.

### Motorisierungsgrad der Bevölkerung - Stand 01.01.2013

Kreis / Gebiet	Pkw auf 1000 Ein- wohner
----------------	--------------------------------

Universitätsstadt Gießen	418
Landkreis Gießen	540
Vogelsbergkreis	617
Wetteraukreis	579

Land Hessen	561
Frankfurt am Main	453
Main-Taunus-Kreis	757
Schwalm-Eder-Kreis	601

Abb.: Motorisierungsgrad, Quelle: www.kba.de (Kraftfahrtbundesamt)

---

<sup>19</sup> Quelle: www.statistik.baden-wuerttemberg.de

<sup>20</sup> Vergleichsweise niedriger Pkw-Besatz nicht nur bei Stadtbewohnern allgemein, sondern insbesondere auch bei Studenten.

## **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 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 im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen Rechnung getragen. Die Umsetzung zahlreicher kommunaler Maßnahmen wie z.B. der Neubau von Park+Ride-Anlagen, Fahrrad-Abstellanlagen sowie der Bau 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 in Verbindung mit attraktiven Tarifangeboten (Hessenticket) und geändertem Mobilitätsverhalten haben zu einer weiteren Steigerung der SPNV-Nutzer im 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 eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar.

## Schienenstrecken im Bestand

Oberhessen ist relativ gut durch Schienenstrecken erschlossen. Hierbei hat die Main-Weser-Bahn eine herausragende Bedeutung, insbesondere auch die darauf verkehrende S-Bahn-Linie 6, 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:

- Linie 30 (Main-Weser-Bahn) Kassel – Gießen – Frankfurt (M)
- Linie 40 (Sieg-Dill-Bahn) Siegen – Gießen – Frankfurt (M)
- Linie 33 Gießen - Friedberg (Hess) – Hanau

Linien auf Regionalbahnstrecken:

- Linie 16 Friedrichsdorf (Ts) – Friedberg (Hess)
- Linie 25 (Lahntalbahn) Gießen – Limburg(L) – Koblenz
- Linie 31 (Horloffthalbahn) Friedberg (Hess) – Wölfersheim-Södel
- Linie 32 (Horloffthalbahn) Friedberg (Hess) – Nidda
- Linie 34 (Niddertalbahn) Frankfurt (M) – Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim
- Linie 35 (Vogelsbergbahn) Gießen – Fulda
- Linie 36 (Lahn-Kinzig-Bahn) Gießen – Gelnhausen

S-Bahn-Linie:

- S6 Friedberg (Hess) – Frankfurt (M) Süd

*Eine detaillierte Beschreibung zum Bereich Schiene ist im allgemeinen, aufgabenträgerübergreifenden Teil des NVP enthalten. Dies gilt auch für die nachfolgenden Kapitel.*

### **2.3.2 Regionaler und lokaler Busverkehr**

Gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen<sup>21</sup> 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 ist im Verbandsgebiet damit ZOV-Verkehr als Aufgabenträger zuständig.

Nachfolgend werden die Linien des regionalen und lokalen Busverkehrs differenziert nach Landkreisen mit ihren Linienverläufen dargestellt.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert am 29. November 2012

<sup>22</sup> In den Tabellen sind auch die AST- Linien sowie die Linien des Stadtverkehrs enthalten, die in den nachfolgenden Kapiteln thematisiert werden.

Nahverkehrsplan für den  
Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe  
Fortschreibung 2014

Linien- nummer	Linienverlauf
<b>Lokal- und Regionalbusse</b>	
32	Langgöns - Linden - Pohlheim
35	Kleeachtal - Langgöns/Hüttenberg - Großen-Linden
ALT 35	Cleeberg - Niederkleen - Dornholzhausen - Langgöns
51	Lollar - Ruttershausen - Odenhausen - Salzböden
52	Schulverkehr Lollar - Staufenberg - Lollar
55	Allendorf - Rabenau
60	Hungen - Steinheim - Rodheim - Ulfa - Rabertshausen - Langd - Hungen
61	Wölfersheim - Hungen - Villingen
71	Grünberg Pfalzrain - Höfetränke - Bahnhof - Industriegebiet
72	Grünberg Schwimmbad - Ziegelberg - Höfetränke - Schulstraße
ALT 73	Reinhardshain/Weitershain - Grünberg
74	Grünberg - (Altenhain - ) Freienseen - Laubach - (Röthges - ) Lauter - Grünberg
77	Grünberg - Seental - Grünberg
78	Grünberg - Stangenrod - Weitershain / Reinhardshain
79	Göbelnrod - Harbach - Ettingshausen - Queckborn - Grünberg
81	Hohenahr - Biebental - Wettenberg
82	Wißmar - Launsbach - Krofdorf-Gleiberg
110	Gießen - Großen-Buseck - Reiskirchen - Lindenstruth (- Grünberg)
140	Reinhardshain - Bersrod - Buseck - Gießen
141	Großen-Buseck - Rödgen - Trohe - Alten-Buseck - Beuern - Winnerod
142	Fernwald - Oppenrod - Großen-Buseck
143	Schulverkehr Buseck / Reiskirchen
203	Cleeberg/Reiskirchen - Rechtenbach - Reiskirchen - Oberkleen - Cleeberg
220	Gießen - Steinbach - Albach
ALT 230	Lich - Kloster Arnsburg - Bettenhausen
231	Hungen - Langsdorf / Dorf-Güll - Eberstadt - Muschenheim - Lich
310	Gießen - Linden - Hüttenberg - Rechtenbach
311	Münchholzhausen - Niederkleen - Langgöns - Hüttenberg - Rechtenbach
363	Laubach - Hungen - Wölfersheim - Friedberg
372	Gießen - Pohlheim - Lich - Laubach - Schotten
373	Schulverkehr Laubach
375	Gießen - Pohlheim - Lich - Hungen
376	Schulverkehr Pohlheim
377	Gießen - Pohlheim - Eberstadt / Gambach
378	Gießen - Leihgestern - Großen-Linden - Gießen
379	Gießen - Großen-Linden - Leihgestern - Gießen
406	Frankenbach - Hohensolms - Erda
410	Gießen - Heuchelheim - Rodheim-Bieber - Königsberg
ALT 410/420	Gießen - Heuchelheim - Biebental
415	Wetzlar - Blasbach - Königsberg - Niederweidbach/Hohenahr
419	(Gießen - Heuchelheim - ) Biebental - Kirchvers - Weipoltshausen
420	Gießen - Biebental - Hohenahr - Bischoffen
520	Gießen - Lollar - Staufenberg - Rabenau - Grünberg
600	Queckborn - Ettingshausen - Annerod - Gießen
700	Lich - Ettingshausen - Grünberg
FB-100	Butzbach - Kirchgöns - Cleeberg
FB-200	Butzbach - Münzenberg - Lich
FB-401	Butzbach - Espa - Weiperfelden - Bodenrod
MR-86	Deckenbach - Roßberg - Dreihausen - Beltershausen - Cappel - Marburg
VB-76	Ulrichstein - Groß-Eichen/Lardenbach - Mücke
VB-92	Hungen - Laubach - Grünberg - Mücke - Ulrichstein - Hoherodskopf
<b>Stadtbusverkehr Gießen</b>	
24	Bahnhof/Mathematikum - Heuchelheim - Lahнау - Wetzlar Bahnhof/ZOB
800	Berliner Platz - Launsbach - Wißmar - Krofdorf-Gleiberg
801	Pistorstraße - Berliner Platz - Launsbach - Wißmar
802	Rathenaustraße - Berliner Platz - Krofdorf-Gleiberg

Abb.: Bestandslinien Busverkehr Landkreis Gießen, Fahrplanjahr 2013

Nahverkehrsplan für den  
Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe  
Fortschreibung 2014

Linien- nummer	Linienverlauf
<b>Lokal- und Regionalbusse</b>	
VB-10	Stadtbus Alsfeld: Krankenhaus - An der Au - Fulder Tor - An der Hessenhalle - Bahnhof
VB-11	Angenrod - Billertshausen - Zell - Romrod
VB-12	Alsfeld - Antrittal - Neustadt
VB-13	Alsfeld - Kirtorf - Homberg
VB-13 S	Schulverkehr Grundschule Kirtorf
VB-14	Alsfeld - Romrod
VB-15	Alsfeld - Romrod - Feldatal - Ulrichstein
VB-16	Lauterbach - Schwalmatal - Altenburg - Alsfeld
ALT VB-16	Lauterbach - Schwalmatal - Altenburg - Alsfeld
Rufbus VB-16	Lauterbach - Schwalmatal - Altenburg - Alsfeld
VB-19	Grebenau - Lingelbach - Alsfeld
VB-20	Stadtbus Lauterbach: Blitzenrod - Eisenbacher Tor - Nordbahnhof
VB-21	Lauterbach - Maar (- Wallenrod)
VB-21 S	Schulverkehr: Wallenrod - Reuters - Maar - Lauterbach - Angersbach
VB-24	Stomdorf - Allmenrod - Lauterbach
VB-26	Landenhausen - Angersbach - Lauterbach
VB-28	Rixfeld - Rudlos - Frischborn - Lauterbach
VB-38	Lauterbach - Wermges - Grebenau
VB-42	Meiches - Engelrod - Herbstein
ALT VB-48	Herbstein - Blankenau / Grebenhain
ALT VB-50	Freiensteinau - Grebenhain
VB-51	Freiensteinau - Reinhards - Freiensteinau - Grebenhain
VB-52	Grebenhain - Ober-Moos - Freiensteinau - Grebenhain
VB-53	Meiches / Rixfeld / Herbstein - Grebenhain
VB-54	Volkartshain - Herchenhain - Grebenhain
VB-55	Steigertal - Nieder-Moos - Grebenhain
ALT VB-56	Grebenhain - Zahmen - Blankenau
VB-60	Eichelsachsen - Burkhardts - Hoherodskopf - Schotten
VB-61	Stomfels - Betzenrod - Götzen - Schotten
VB-65	Lauterbach - Ulrichstein - Schotten
ALT VB-66	Groß-Felda - Ulrichstein
VB-71	Ehringshausen - Nieder-Gemünden - Homberg
VB-75	Mücke/Elpenrod - Atzenhain - Mücke - Ober-Ohmen
VB-76	Ulrichstein - Groß-Eichen/Lardenbach - Mücke
VB-77	Helpershain - Feldatal - Mücke
VB-78	Flensungen - Nieder-Ohmen - Unter-Seibertenrod
VB-79	Gilgbachtal/Mücke - Ober-Ohmen
VB-81	Höingen - Deckenbach - Homberg - Gontershausen - Nieder-Ofleiden
VB-90	(Altenstadt -) Stockheim - Hartmannshain - Herbstein - Lauterbach - Schlitz
VB-91	Lauterbach - Herbstein - Hoherodskopf
VB-92	Hungen - Laubach - Grünberg - Mücke - Ulrichstein - Hoherodskopf
VB-93	Nidda - Schotten - Hoherodskopf
VB-94	Büdingen/Altenstadt - Stockheim - Gedern - Hoherodskopf
VB-95	Wächtersbach - Grebenhain - Hoherodskopf
362	Schotten - Nidda - Friedberg
372	Gießen - Pohlheim - Lich - Laubach - Schotten
382	Kirchhain - Homberg - Gemünden - Nieder-Ohmen
391	Lauterbach - Grebenhain - Gedern
393	Schlitz - Bad Salzschlif - Lauterbach
395	Alsfeld - Grebenau - Breitenbach (- Bad Hersfeld)
396	Alsfeld - Schrecksbach - Treysa
474	Oberaula - Ottrau - Alsfeld
591	Fulda - Lüdermünd - Schlitz
SEV 35	(Fulda -) Alsfeld - Mücke - Grünberg - Gießen
AST 35	Fulda - Lauterbach - Schlitz
FB-22	(Sichenhausen -) Gedern - Ortenberg - Stockheim - Büdingen
MKK-72	Lichenroth - Radmühl - Birstein - Udenhain - Neuenschmidten
MKK-95	Schlüchtem - Freiensteinau - Bad Soden-Salmünster
MKK-98	Reinhards - Hintersteinau - Wallroth - Klosterhöfe - Schlüchtem

**Abb.:** Bestandslinien Busverkehr Vogelsbergkreis, Fahrplanjahr 2013

Nahverkehrsplan für den  
Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe  
Fortschreibung 2014

Linien- nummer	Linienverlauf
<b>Lokal- und Regionalbusse</b>	
FB-01	Echzell - Florstadt - Friedberg
FB-01 W	Stammheim - Leidhecken - Florstadt - Friedberg
FB-02	Rosbach - Ockstadt - Bad Nauheim
FB-03	Ortenberg - Ranstadt - Reichelsheim - Bauernheim - Friedberg
FB-04	Altenstadt/Ranstadt - Florstadt - Friedberg
FB-05	Erbstadt - Wöllstadt - Friedberg - Bad Nauheim
FB-06	Kaichen - Wöllstadt - Friedberg
FB-07	Groß-Karben - Niddatal - Friedberg
FB-08	Friedberg - Ockstadt - Friedberg
FB-09	Friedberg - Bad Nauheim
FB-10	Friedberg - Schwalheim - Bad Nauheim
FB-11	Bad Nauheim Usa-Wellenbad - Nieder-Mörlen
FB-12	Bad Nauheim Kaiserberg - Steinfurth - Wisselsheim - Rödgen - Bad Nauheim Bf
FB-14	Bad Nauheim Bodestraße - Schwalheim
FB-15	Bad Nauheim Bf - Rödgen - Wisselsheim - Steinfurth - Bad Nauheim Kaiserberg
FB-16	(Friedrichsdorf -) Nieder-Rosbach - Friedberg - Bad Nauheim - Ober-Mörlen (- Usingen)
FB-18	Nidda - Michelau - Schwickartshausen - Ranstadt (- Konradsdorf)
FB-20	Wenings - Ortenberg - Stockheim - Büdingen
FB-21	Nidda - Wallernhausen - Ober-Lais - Hirzenhain - Gedern
FB-22	Gedern - Ortenberg - Stockheim - Büdingen
FB-23	Büdingen - Wolf - Wenings - Gedern
FB-24	Büdingen - Kefenrod - Illnhausen - Gedern
FB-26	Rosbach - Karben - Bad Vilbel
FB-27	Nidda - Harb - Ulfa - Stornfels
FB-34	Nidda - Harb - Ober-/Unter-Widdersheim
FB-37	Nidda - Bad Salzhausen - Geiß-Nidda - Dauernheim - Ranstadt (- Konradsdorf)
FB-41	Altenstadt - Düdelsheim - Büdingen
FB-42	Altenstadt - Limeshain - Büdingen
FB-43	Hammersbach - Limeshain - Düdelsheim - Büdingen
FB-44	Ronneburg - Büdingen
FB-45	Altenstadt - Lindheim - Stockheim - Konradsdorf
FB-46	Stadtbus Büdingen
FB-60	Bad Vilbel Südbf - Zentralparkplatz - Heilsberg - Bad Vilbel Südbf
FB-61	Bad Vilbel Südbf - Zentralparkplatz - Niederberg - Bad Vilbel Südbf
FB-62	Bad Vilbel Südbf - Zentralparkplatz - Gronau - Bad Vilbel Südbf
FB-63	Bad Vilbel Südbf - Zentralparkplatz - Massenheim - Bad Vilbel Südbf
FB-64	Bad Vilbel Südbf - Zentralparkplatz - Nordbf - Dortelweil - Nordbf - Bad Vilbel Südbf
FB-71	Büdingen - Friedberg (- Bad Nauheim)
ALT FB-85	Nidda - Ranstadt - Hirzenhain - Gedern
ALT FB-86	Nidda - Unter-Widdersheim/Stornfels
FB-100	Butzbach - Kirchgöns - Cleeberg
FB-200	Butzbach - Münzenberg - Lich
FB-210	Butzbach - Münzenberg - Beienheim
FB-300	Butzbach - Bad Nauheim
FB-401	Butzbach - Espa - Weiperfelden - Bodenrod
FB-402	Butzbach - Hoch-Weisel - Münster - Maibach - Bodenrod
FB-500	Stadtverkehr Butzbach
30	Bad Vilbel - Friedberger Warte - Konstablerwache - Sachsenhausen
33	Petterweil - Ober Erlenbach - Ober Eschbach - Bad Homburg
60	Hungen - Steinheim - Rodheim - Rabertshausen - Langd - (Ulfa -) Hungen
61	Villingen - Hungen - Wölfersheim
65	Ober Erlenbach - Nieder-Erlenbach - Bad Vilbel
362	Schotten - Nidda - Friedberg
363	Laubach - Hungen - Wölfersheim - Friedberg
374	Nidda - Stockheim - Büdingen - Gelnhausen
377	Gießen - Pohlheim - Eberstadt / Gambach
391	Lauterbach - Grebenhain - Gedern
551	Bad Vilbel - Frankfurt - Offenbach
562	Hanau - Bruchköbel - Heldenbergen - Eichen
563	Hanau - Bruchköbel - Hammersbach - Altenstadt
n33	Frankfurt Friedberger Warte - Bad Vilbel - Karben
VB-61	Stornfels - Betzenrod - Götzen - Schotten
VB-90	(Altenstadt -) Stockheim - Hartmannshain - Herbstein - Lauterbach - Schlitz
VB-93	Nidda - Schotten - Hoherodskopf
VB-94	Büdingen/Altenstadt - Stockheim - Gedern - Hoherodskopf

**Abb.:** Bestandslinien  
Busverkehr Wetterau-  
kreis, Fahrplanjahr  
2013

### 2.3.3 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.

#### 2.3.3.1 Stadt- und Ortsbussysteme im Landkreis Gießen

##### Stadtbus Grünberg - De kleene Grimmicher

Linie	Linienführung/Richtung	Verkehrst- tage	Takt- frequenz	Anzahl Fahrtenpaare		Bedienungs- zeitraum
				Schulzeit	Ferien	
71	Pfalzrain - Höfetränke - Bahnhof - Industriegebiet	Mo-Fr	30	29	29	5:00-20:00
		Sa	30	14		8:00-15:00
		So + F	-	-		-
72	Schwimmbad - Ziegelberg - Höfetränke - Schulstraße	Mo-Fr	30	28	28	6:00-20:00
		Sa	30	14		8:00-15:00
		So + F	-	-		-

Übergänge zu den Linien: RB 35, 520, GI-700, GI-70, GI-73, GI-74

Wichtigste Verknüpfungspunkte: Grünberg Höfetränke, Grünberg Bahnhof

##### Wettenberger Bussi

Linie	Linienführung/Richtung	Verkehrst- tage	Takt- frequenz	Anzahl Fahrtenpaare		Bedienungs- zeitraum
				Schulzeit	Ferien	
82	Wißmar - Launsbach - Krofdorf-Gleiberg	Mo-Fr	60	7	7	8:30-16:30
		Sa	-	-		-
		So + F	-	-		-

Übergänge zu den Linien: 800, 801, 802

Wichtigster Verknüpfungspunkt: Launsbach Gewerbepark Ost

### 2.3.3.2 Stadt- und Ortsbussysteme im Vogelsbergkreis

#### Stadtverkehr Alsfeld

Linie	Linienführung/Richtung	Verkehrst- tage	Takt- frequenz	Anzahl Fahrtenpaare		Bedienungs- zeitraum
				Schulzeit	Ferien	
VB-10	Bahnhof - Krankenhaus - An der Au - Fulder Tor - An der Hessenhalle - Bahnhof	Mo-Fr	60	12*	12*	7:30-19:00
		Sa	60	7*		7:30-15:00
		So + F	-	-		-

Übergänge zu den Linien: RB 35, 395, 396, 464, VB-12, VB-13, VB-14, VB-15, VB-16, VB-19

Wichtigster Verknüpfungspunkt: Alsfeld Bahnhof

#### Stadtbus Lauterbach

Linie	Linienführung/Richtung	Verkehrst- tage	Takt- frequenz	Anzahl Fahrtenpaare		Bedienungs- zeitraum
				Schulzeit	Ferien	
VB-20	Blitzenrod - Busbahnhof - Eisenbacher Tor - Nordbahnhof - Auf dem Stück / Tanusstraße	Mo-Fr	30	28	28	5:00-20:30
		Sa	60	12		7:30-19:30
		So + F	120	5		10:30-19:30
VB-21	Maar - An der Gall - Nordbahnhof	Mo-Fr	60	22	15	5:30-20:30
		Sa*	120	6		8:30-20:30
		So + F*	-	4		9:00-20:30

Übergänge zu den Linien: RB 35, 391, 393

Wichtigste Verknüpfungspunkte: VB-24, VB-26, VB-27, VB-28, VB-38, VB-65, VB-90, VB-91  
Lauterbach Busbahnhof, Lauterbach Nordbahnhof

### 2.3.3.3 Stadt- und Ortsbussysteme im Wetteraukreis

#### StadtBus Bad Nauheim

Linie	Linienführung/Richtung	Verkehrst- tage	Takt- frequenz	Anzahl Fahrtenpaare		Bedienungs- zeitraum
				Schulzeit	Ferien	
FB-11	Usa-Wellenbad - Nieder-Mörlen	Mo-Fr	30	34	34	4:30-22:00
		Sa	30	16		8:30-19:00
		So + F	60	10		8:30-19:00
FB-12/FB-15	Kaiserberg - Steinfurth - Wisselsheim - Rödgen - Bahnhof	Mo-Fr	60	14	14	5:30-21:30
		Sa	60	8		8:30-18:30
		So + F	120	5		8:30-18:30
FB-14	Bodestraße - Schwalheim	Mo-Fr	60	13	13	5:00-20:00
		Sa	60	8		8:00-18:00
		So + F	120	6		8:00-18:00

Übergänge zu den Linien: RB 30/40, FB-05, FB-09, FB-10, FB-16, FB-300

Wichtigster Verknüpfungspunkt: Bad Nauheim Bahnhof

#### VILBUS Bad Vilbel

Linie	Linienführung/Richtung	Verkehrst- tage	Takt- frequenz	Anzahl Fahrtenpaare*		Bedienungs- zeitraum
				Schulzeit	Ferien	
FB-60	Südbahnhof - Zentralparkplatz - Heilsberg - Südbahnhof	Mo-Fr	30	31	29	5:30-20:00
		Sa	30	15		7:30-15:30
		So + F	-	-		-
FB-61	Südbahnhof - Zentralparkplatz - Niederberg - Südbahnhof	Mo-Fr	30	26	26	7:00-20:00
		Sa	30	15		8:00-15:30
		So + F	-	-		-
FB-62	Südbahnhof - Zentralparkplatz - Gronau - Südbahnhof	Mo-Fr	60	13	13	7:30-20:30
		Sa	60	8		7:00-15:00
		So + F	-	-		-
FB-63	Südbahnhof - Zentralparkplatz Massenheim - Südbahnhof	Mo-Fr	60	13	13	7:00-20:00
		Sa	60	8		8:00-15:30
		So + F	-	-		-
FB-64	Südbahnhof - Zentralparkplatz - Nordbahnhof - Dortelweil - Nordbahnhof - Südbahnhof	Mo-Fr	30	31	29	5:30-20:30
		Sa	30	15		7:30-15:30
		So + F	-	-		-

Übergänge zu den Linien: S6, RB 30, RB 34, 551, F-30, F-65, FB-26, n33

Wichtigste Verknüpfungspunkte: Bad Vilbel Südbahnhof, Bad Vilbel (Nord-)Bahnhof

\* Alle Linien verkehren nur in einer Richtung, demnach handelt es sich hier um die Anzahl an Fahrten und nicht um die Anzahl an Fahrtenpaaren

## Stadtbus Büdingen

Linie	Linienführung/Richtung	Verkehrst- tage	Takt- frequenz	Anzahl Fahrtenpaare		Bedienungs- zeitraum
				Schulzeit	Ferien	
FB-46	Mühltor - Bahnhof - Berliner Straße - Freibad	Mo-Fr	120	11*	5*	7:00-18:00
		Sa	120	3*		9:00-14:00
		So + F	-	-		-

Übergänge zu den Linien: RB 36, 374  
FB-22, FB-23, FB-24, FB-41, FB-42, FB-43, FB-44, VB-94

Wichtigster Verknüpfungspunkt: Büdingen Bahnhof

### 2.3.4 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 Linienerverkehrs in vielen Fällen im Werktagsverkehr<sup>23</sup> auch während der Hauptverkehrszeit zum Einsatz. Solche ALT-Linien existieren beispielsweise in Grünberg (Linie 73), Lich (Linie 230) und zwischen dem Kleebachtal und Langgöns (Linie 35). Bei anderen Linien wiederum werden Anruflinientaxis lediglich an den Sonn- und Feiertagen eingesetzt (Linien 220, 410/420).

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 Neben- und Schwachverkehrszeit sowie im gesamten Wochenendverkehr – durch flexible Fahrtenangebote ergänzt bzw. ersetzt. So zum Beispiel bei den Linien VB-16, VB-24 und VB-60. Beispiele für vollständig oder fast vollständig aus Bedarfsverkehren bestehende Verkehrsangebote im Vogelsbergkreis sind die Linien VB-48, VB-56 und VB-66 sowie der Schienenergänzungsverkehr auf dem AST Fulda - Wartenberg – Lauterbach – Schlitz.

Im Gegensatz zu den beiden anderen Landkreisen kommen flexible Bedienungsformen im **Wetteraukreis** derzeit ausschließlich im Spät- und Wochenendverkehr zum Einsatz. So zum Beispiel bei den Linien FB-05, FB-06, FB-07 und FB-26.

<sup>23</sup> Montag-Samstag, nicht an Feiertagen

## 2.4 Nachfrage

Die Nachfragestruktur eines Untersuchungsgebietes lässt sich gut anhand der Fahrtzwecke, die für die Verkehrsmittelnutzung ausschlaggebend sind, charakterisieren.

Aus den Ergebnissen der Verbunderhebung, die im RMV-Gebiet im Jahr 2010 durchgeführt wurde, liegen Daten zur Verkehrsmittelnutzung differenziert nach folgenden Fahrtzwecken vor:

- Arbeit, dienstliche Erledigung
- Einkauf
- Freizeit, Urlaub
- Private Erledigung
- Schule, Ausbildung

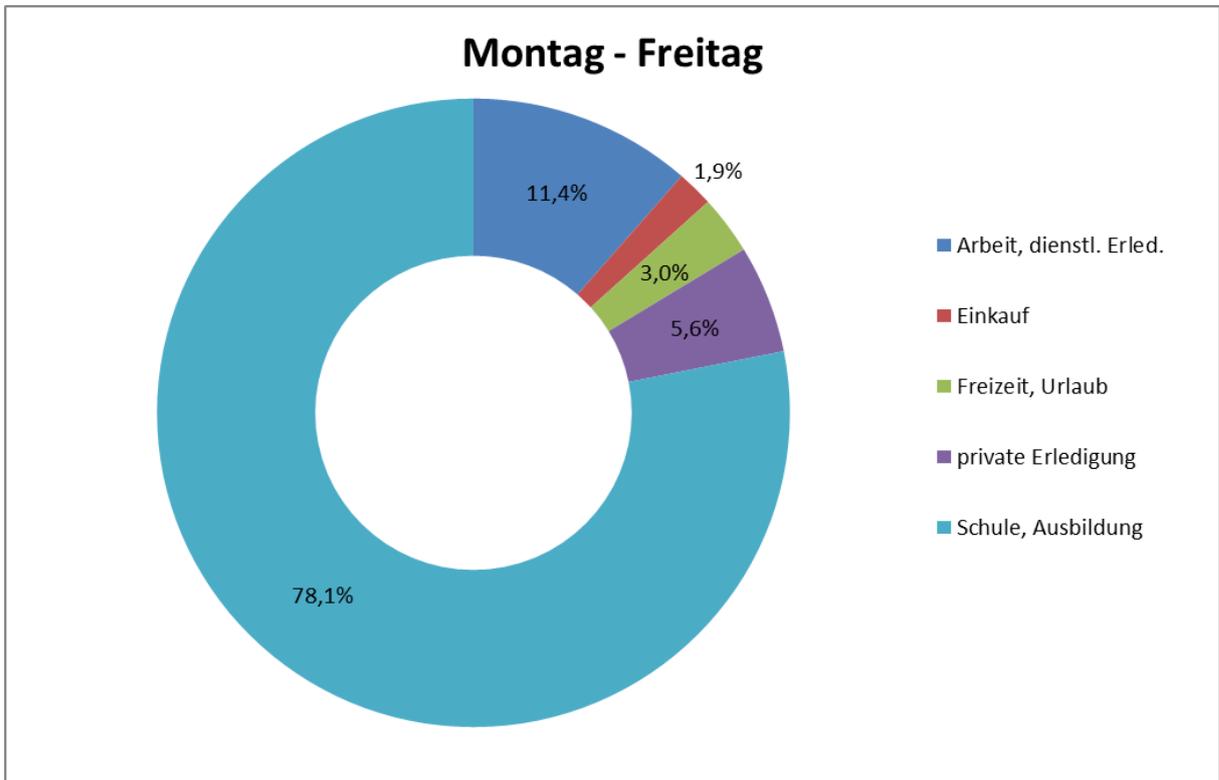
Insbesondere der Anteil des Fahrtzwecks „Schule, Ausbildung“, aber auch der Anteil des Fahrtzwecks „Arbeit, dienstliche Erledigung“ erlauben eine Einschätzung, ob und wann in einem Verkehrsgebiet mit stark ausgeprägten Nachfragespitzen zu rechnen ist.

Die nachfolgenden Grafiken stellen für die drei Landkreise des Untersuchungsgebietes die Verkehrsmittelnutzungen nach Fahrtzweck dar.

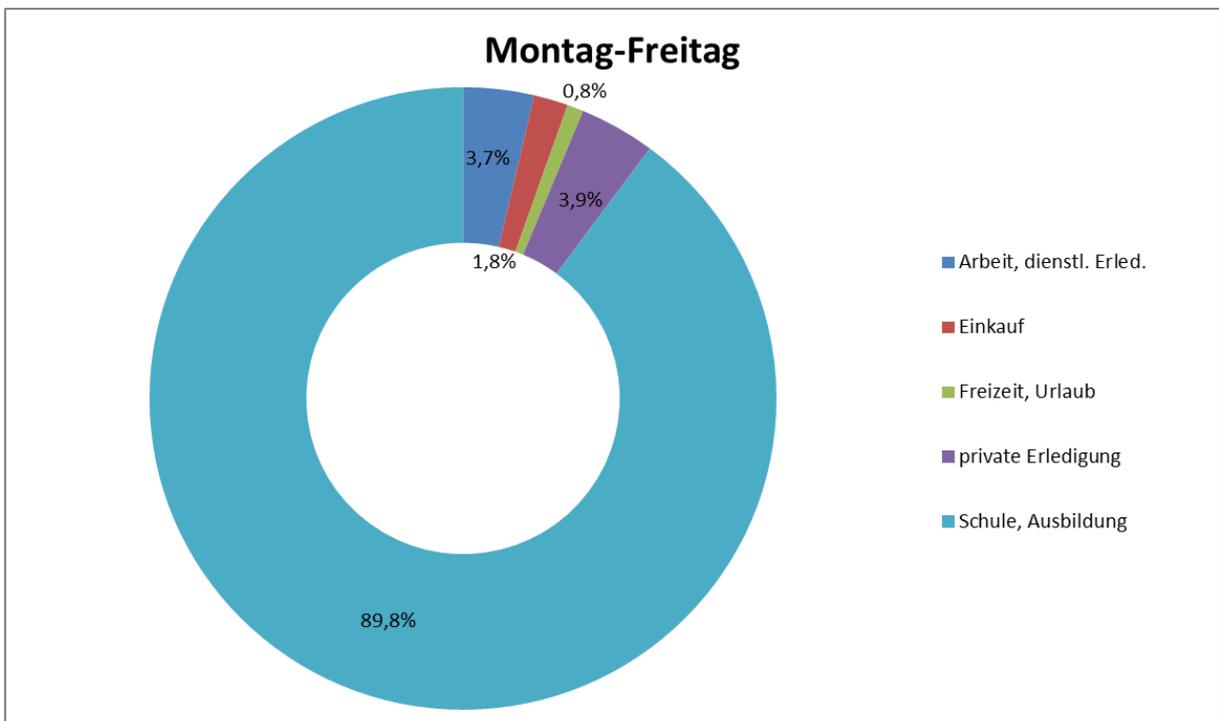
Der Anteil der Schülerbeförderung (bzw. „Schule, Ausbildung“) reicht dabei von 65 % im Wetteraukreis über 78 % im Landkreis Gießen bis hin zu annähernd 90 % im Vogelsbergkreis. Entsprechend gering sind die Anteile, die anderen Fahrtzwecken im Vogelsbergkreis zukommen.

Der Fahrtzweck „Arbeit, dienstliche Erledigungen“ ist im Wetteraukreis immerhin noch der Anlass für knapp 17 % der Fahrten, im Landkreis Gießen noch für etwas über 11 % des Aufkommens.

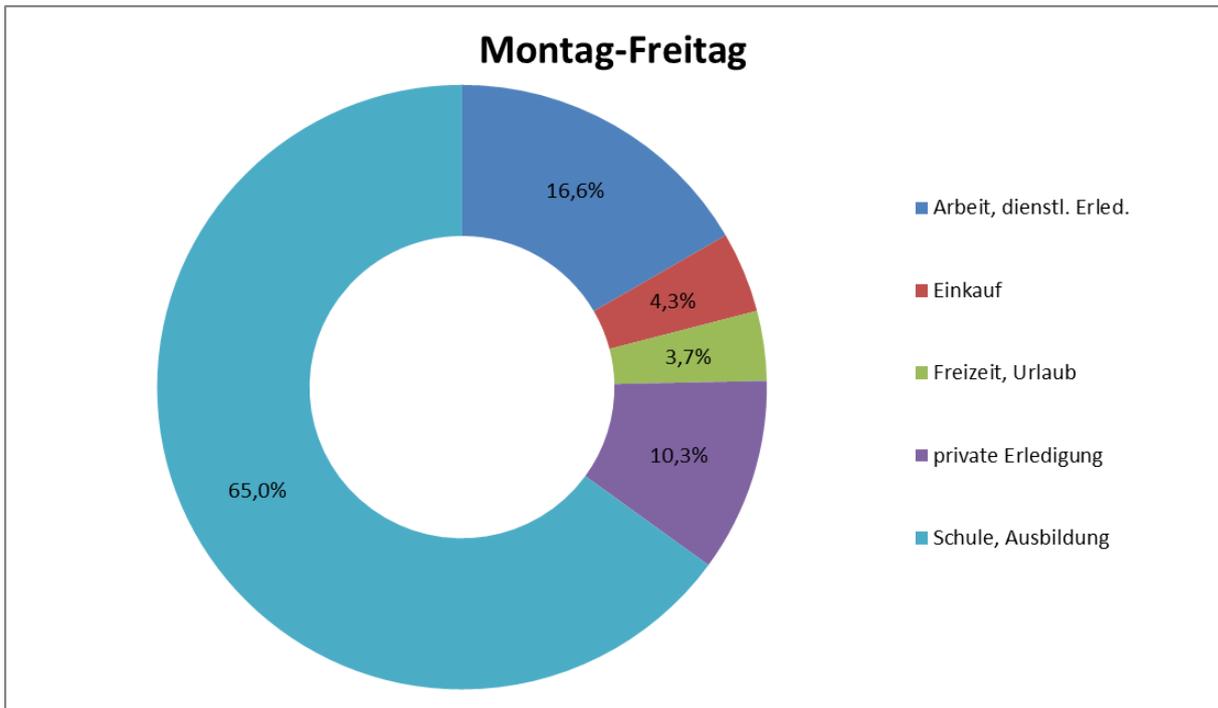
Die Fahrtzwecke „Einkauf“, „Freizeit, Urlaub“ und „Private Erledigung“ zusammengenommen machen im Wetteraukreis ca. 18 %, im Landkreis Gießen rund 10 % und im Vogelsbergkreis 6,5 % des Gesamtaufkommens aus.



**Abb.:** Verkehrsmittelnutzung nach Fahrtzweck Landkreis Gießen. Quelle: RMV-Verbunderhebung 2010



**Abb.:** Verkehrsmittelnutzung nach Fahrtzweck Vogelsbergkreis. Quelle: RMV-Verbunderhebung 2010



**Abb.:** Verkehrsmittelnutzung nach Fahrtzweck Wetteraukreis. Quelle: RMV-Verbunderhebung 2010

## **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 Vogelsbergbahn und die Lahn-Kinzig-Bahn.

Ein weiterer wichtiger Bahnhof befindet sich in Friedberg. Der Bahnhof Friedberg ist, wie der Gießener Bahnhof, ein wichtiger IC-Halt auf der Main-Weser-Bahn. In Friedberg enden bzw. beginnen die Horloffalbahn, die RMV-Linie 16, die S 6 sowie die RMV-Linie 33.

Für den Vogelsbergkreis besitzt der Bahnhof Alsfeld große Bedeutung. Wichtig ist zudem der Bahnhof der Kreisstadt Lauterbach.

Einen Überblick über einige Basisdaten sämtlicher Stationen des Untersuchungsgebietes wird in Anhang III gegeben. Zu den Basisdaten zählen beispielsweise Angabe zu der Bahnsteighöhe im Bestand, der planerischen maximalen Zuglänge und der Ein-, Aus- und Umsteigerzahlen gemäß der RMV Verbunderhebung aus dem Jahre 2010.

### **2.5.2 Zugangsstellen zum BPNV**

Im ZOV-Verbandsgebiet sind über 2.400 Bushaltestellen vorhanden. Die meisten dieser Haltestellen wurden im Rahmen des RMV-Haltestellenentwicklungsplans (HEP) mit einer neuen RMV-kompatiblen Beschilderung sowie mit neuen 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 angeeignet 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 Halte-

stellen muss auf die barrierefreie Gestaltung geachtet werden (vgl. Kapitel 4.7. „Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen“).

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

Das gesamte RMV-Gebiet ist in 60 A-Tarifgebiete untergliedert, die jeweils mit zwei Ziffern gekennzeichnet sind. Diese bilden die Basis der tariflichen Einteilung des Verbundraumes. Um den Interessen der Fahrgäste in den verschiedenen Regionen, insbesondere auf kurzen Strecken gerecht zu werden, sind die meisten A-Tarifgebiete zusätzlich in A0-Tarifgebiete unterteilt.<sup>24</sup>

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

Einzelfahrkarten		Preisstufe (räumlicher Geltungsbereich)							Übergangs- verkehr <sup>1</sup>	RMV-Übergangs- verkehr	Stadtpreisstufen		
		1	2	3	4	5	6	7			17	45	Tarifgebiet 3601 Gießen
Einzelfahrt	Erwachsene	1,80	2,25	2,70	4,25	7,60	11,00	14,20	14,20	6,00	2,20	2,60	2,60
	Erwachsene, mit BahnCard <sup>2</sup>					5,70	8,25	10,65	10,65	4,50			
	Kinder <sup>3</sup>	1,10	1,35	1,60	2,55	4,55	6,60	8,50	8,50	3,60	1,30	1,55	1,55
Kurzstrecke K1; 1.000 m	Erwachsene	1,20				3,40	4,95	6,40	6,40	2,70			
	Kinder <sup>3</sup>	0,70											
K4; 1.500 m	Erwachsene										1,55	1,60	
	Kinder <sup>3</sup>										0,95	0,95	
K2; 2.000 m auch tarifgrenzüberschreitend	Erwachsene											1,60	
	Kinder <sup>3</sup>											0,95	
Einzelzuschlag je Fahrt <sup>4</sup>	Erwachsene und Kinder <sup>3</sup>	1,50	1,50	1,50	2,00	3,50	5,00	6,50	6,50	3,50	1,50	1,50	1,50

**Abb.:** RMV-Preisliste, gültig ab 9. Dezember 2012.

Quelle: [http://www.rmv.de/linkableblob/Infomaterial\\_Kanal/6322-58714/data/rmv-preisliste\\_2013.pdf](http://www.rmv.de/linkableblob/Infomaterial_Kanal/6322-58714/data/rmv-preisliste_2013.pdf)

In den Städten und Gemeinden Grünberg, Laubach, Linden und Wettenberg bezahlen Kunden nicht den vollen RMV-Tarif. Hier werden vergünstigte Fahrpreise angeboten.<sup>25</sup>

Der Regionale Nahverkehrsplan des RMV<sup>26</sup> konstatiert Handlungsbedarf zur strukturellen Weiterentwicklung des Verbundtarifes. Defizite der bisherigen Tarifgestaltung (Flächenzonentarif) treten insbesondere dann auf, wenn Tarifgrenzen überschritten werden. Dann entstehen Preissprünge. Durch die vergleichsweise geringe Anzahl an Preisstufen im RMV machen sich Preissprünge insbesondere dann für den Kunden bemerkbar, wenn nur kurze Fahrten über die Tarifgrenze durchgeführt werden.

Die Struktur der Tarifgebiete, die sich an den Gebietskörperschaftsgrenzen ausrichtet, führt zudem dazu, dass Relationen mit annähernd gleicher Entfernung unterschiedlich bepreist werden beziehungsweise Relationen mit unterschiedlicher Entfernung gleiche Preise erhalten.

<sup>24</sup> [http://www.vgo.de/vgo/vgo.nsf/c/Service,Tarife\\_und\\_Bestimmungen,Tarife](http://www.vgo.de/vgo/vgo.nsf/c/Service,Tarife_und_Bestimmungen,Tarife)

<sup>25</sup> Details:

[http://www.vgo.de/vgo/downloads.nsf/c/doc8BAE97C6A572DE40C1257AC3002BF0B7/\\$FILE/Subventionierte%20Fahrpreise\\_VGO\\_GI\\_2013.pdf](http://www.vgo.de/vgo/downloads.nsf/c/doc8BAE97C6A572DE40C1257AC3002BF0B7/$FILE/Subventionierte%20Fahrpreise_VGO_GI_2013.pdf)

<sup>26</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 155

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

Mit Blick auf die bestehenden Defizite und den konstatierten Handlungsbedarf streben der RMV und seine lokalen Partner eine Reform der Tarifstruktur an (vgl. Kap. 6.8.3).

## 2.7 Vertrieb

Für den Fahrgast stellt sich in Bezug auf die ÖPNV-Nutzung nicht nur die Frage, wann die gewünschte Fahrt stattfindet und wo er zu- und aussteigen muss, sondern für ihn ist auch von Interesse, wo und wie er die für die Fahrt benötigten Auskünfte und entsprechende Fahrkarten erhält.

Im Vertrieb unterscheidet man verschiedene Vertriebskanäle mit jeweils besonderen Eigenschaften. So werden im ZOV-Verbandsgebiet die Verbundfahrkarten des RMV unter anderem auf folgenden Wegen vertrieben:

- Verkauf an Fahrkartenautomaten (nur an Bahnhöfen)
- Verkauf im Fahrzeug
- Verkauf in personalbedienten Verkaufsstellen

Welche Fahrkarten vertrieben werden, lässt sich gut anhand des nachfolgenden Überblicks über die Fahrgeldumsätze nach Regionen erkennen. Hier zeigt sich, analog zur Verkehrsmittelnutzung nach Fahrtzweck (s.o., Kapitel 2.4), erneut die hohe Bedeutung der Schülerbeförderung.

Genau wie bei der Nutzung der Verkehrsmittel spiegeln die Anteile der „CleverCards“ (Schülerjahreskarte) am Gesamtumsatz die Relevanz der Beförderung von Schülern in den drei Landkreisen des ZOV-Gebietes wider: Im Vogelsbergkreis ist der Anteil mit 84 % am höchsten, der Landkreis Gießen liegt mit 67 % in der Mitte und die Bedeutung im Wetteraukreis ist zwar ebenfalls noch hoch, aber mit 60 % nicht ganz so dominant.

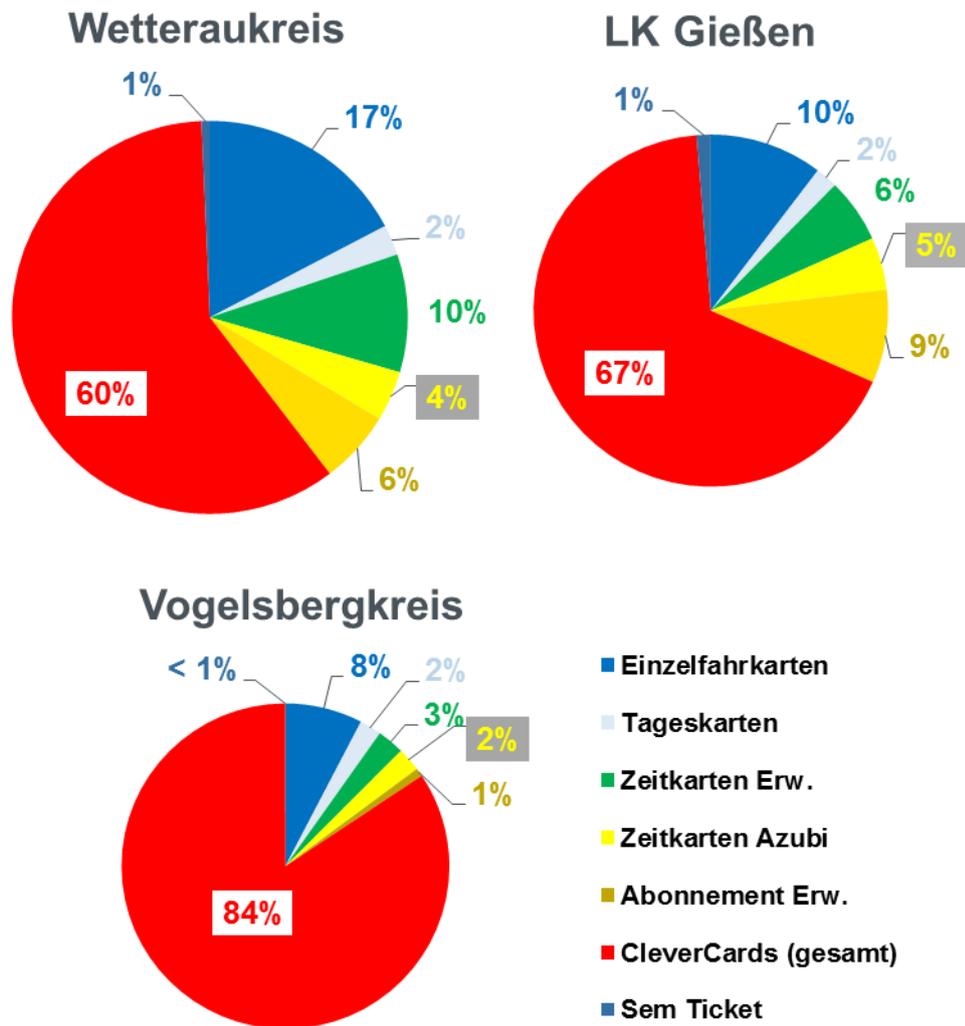


Abb.: Fahrgeldumsätze nach Regionen 2011, Quelle: VGO-Vertriebskonzept 2013, Stand 15.08.2013

## **2.8 Investitionen**

Aufzunehmen in die Bestandsaufnahme sind auch die Kosten für die Investitionen, die bereits in vorhandenen Ausbauprogrammen enthalten sind. Hierzu gehören insbesondere die Ausgaben für ortsfeste ÖPNV-Anlagen.

Die Kommunen des Verbandsgebietes wurden aufgefordert, eine langfristige Abschätzung des Investitionsbedarfs von ÖPNV-Maßnahmen für ihren Zuständigkeitsbereich abzugeben.

Es sollten dabei sämtliche für den Zeitraum ab 2014 geplanten Fördermaßnahmen mit Angaben zu den (voraussichtlichen) Investitionskosten sowie zum (voraussichtlichen) Realisierungsjahr genannt werden.

Die von den Kommunen gemachten Angaben wurden tabellarisch erfasst und sind im Anhang des Nahverkehrsplans dokumentiert (vgl. Anhang IV).

## 2.9 Abgrenzung von Verkehrsgebieten

Die Aufteilung des Untersuchungsgebietes in vergleichbare Verkehrsgebiete bildet eine wichtige Grundlage für die teilräumlich spezifizierten Anforderungsprofile, die es in Kapitel 4 (Anforderungsprofil) zu entwickeln gilt.

Basierend auf der Bestandsaufnahme sind auf Ortsteilebene vergleichbare Kategorien zu definieren, für die sich eine Aussage zur geforderten ÖPNV-Qualität treffen lässt.

Zu den jeweiligen Kategorien sind die Unterschiede zwischen städtisch verdichteten Teilräumen und dem ländlichen Raum herauszuarbeiten und zu berücksichtigen.

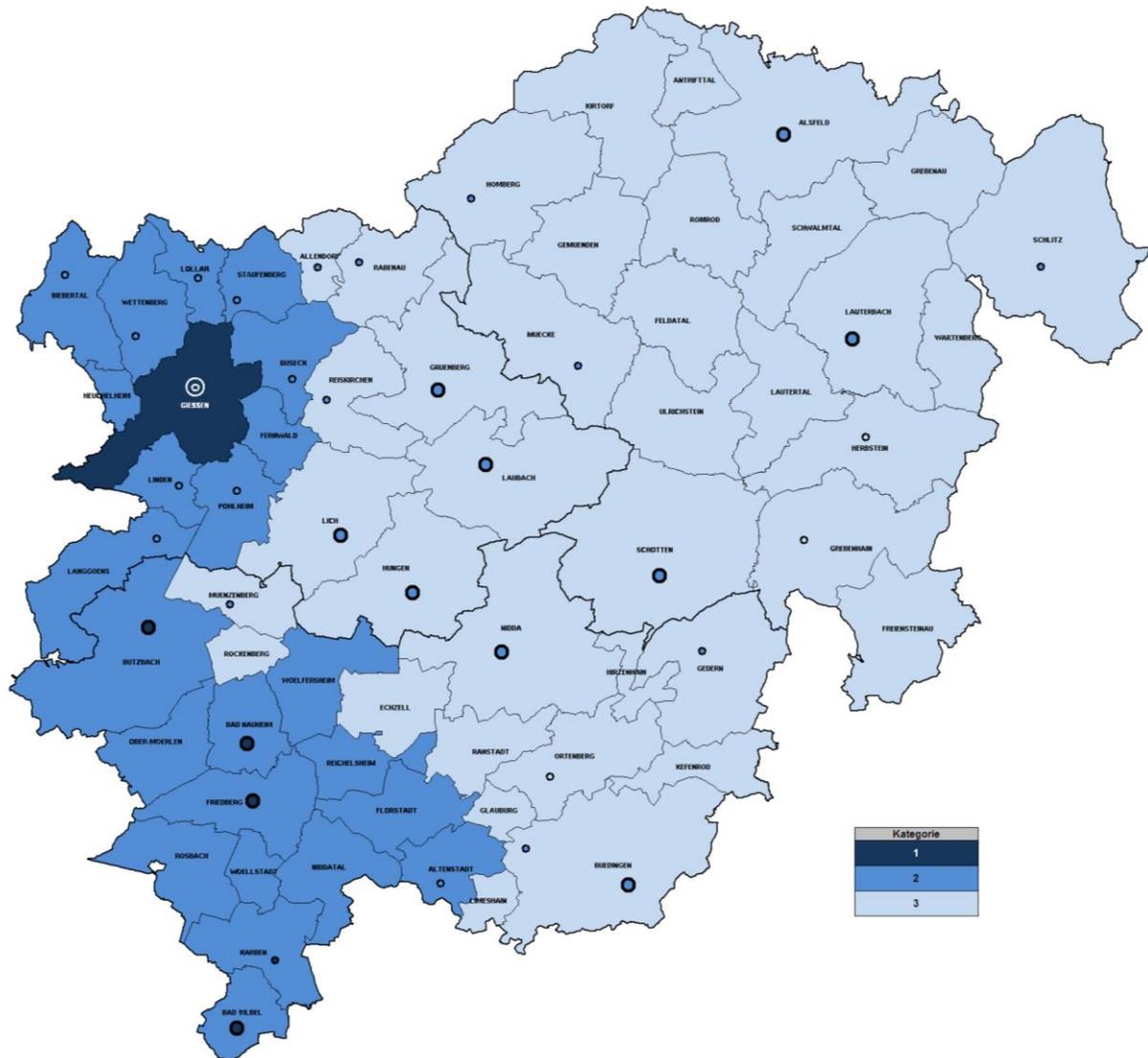
Das Untersuchungsgebiet ist grundsätzlich in drei Kategorien aufgeteilt. In einem ersten Schritt sind hierbei die Kommunen im Ganzen eingestuft worden. Die Einstufung orientiert sich stark an der strukturräumlichen Gliederung der Regionalpläne Mittel- und Südhessen (siehe Kapitel 2.2.3). So werden Kommunen des ländlichen Raums eher der Verkehrsgebiets-Kategorie 3 und Kommunen des Verdichtungsraums eher der Verkehrsgebiets-Kategorie 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 herangezogen 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 Verkehrsgebiets-Kategorien dargestellt. Eine detailliertere Übersicht für die Einstufung der einzelnen Ortsteile ist in Anhang V zu sehen.



**Abb.:** Verkehrsgebiete ZOV-Verbandsgebiet

### **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 Haltestellen-Einzugsbereiche 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 VI a) bis c) beinhalten die für sämtliche Gemeinden des Verbandsgebietes erstellten thematischen Karten.

Ebenfalls in Anhang VI a) bis c) enthalten sind die tabellarischen Aufzählungen sämtlicher aufgrund ihrer Ausdehnung und Lage als relevant anzusehenden Erschließungslücken.

Für die aufgezählten 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, wettbewerbsfähige 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 bestehende 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 Leichtigkeit und den Komfort des Reisens zwischen den Haltestellen des ÖPNV-Netzes.

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<sup>27</sup>.

Da die Analyse der Verbindungshäufigkeit als Basis für die Festlegung eines Mindeststandards für die Verkehrsbedienung im Sinne der Daseinsvorsorge dienen soll, wurden bei der Auswertung 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.

---

<sup>27</sup> Wenn das Ergebnis eine 5 hinter dem Komma aufwies, wurde der Wert aufgerundet. Bsp.: zwei Hin- und drei Rückfahrten = drei Fahrtenpaare

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 VII a) bis e) dem Nahverkehrsplan beigefügt worden.

Die Ergebnisse der Analyse für die ausgewerteten Relationen weisen eine hohe Bandbreite auf. Eine Bewertung der Verbindungshäufigkeit insgesamt ist daher kaum möglich und auch nicht zielführend. Vielmehr muss das Fahrtenangebot auf den Einzelrelationen hinsichtlich der Erfüllung der im Anforderungsprofil festzulegenden Mindestanforderungen (vgl. Kapitel 4.4) separat betrachtet werden.

### 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.<sup>28</sup> 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.

---

<sup>28</sup> Das nächste Mittelzentrum, in Landkreis Gießen i.d.R. Stadt Gießen, im Wetteraukreis auch häufig Frankfurt a.M.

Die Fahrzeiten im MIV wurden mit Hilfe eines internetbasierten Routenplaners ermittelt.<sup>29</sup> Der Routenplaner geht dabei von optimalen Verkehrsbedingungen aus. Insbesondere für Verbindungen in Richtung Ballungsraum 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 folgenden Abbildungen zu sehen.

STARTORT	STARHALTESTELLE/ STARTADRESSE	ZIELORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	DISTANZ MIV	FAHRZEIT IN MINUTEN		Faktor MIV/ÖPNV
					ÖPNV	MIV	
Allendorf, Stadt	Treiser Straße	Gießen, Stadt	Bahnhof	18,0 km	47	24	1,96
	Treiser Straße 32		Bahnhofstraße 92				
Biebertal	Rodheim-Bieber Fellingshäuser Straße	Gießen, Stadt	Bahnhof	9,0 km	20	13	1,54
	Fellingshäuser Straße 20		Bahnhofstraße 92				
Buseck	Großen-Buseck Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	9,9 km	9	17	0,53
	Bahnhofstraße 16		Bahnhofstraße 92				
Fernwald	Steinbach Hauptstraße	Gießen, Stadt	Bahnhof	10,2 km	25	15	1,67
	Hauptstraße 15		Bahnhofstraße 92				
Gießen, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	66,2 km	52	47	1,11
	Bahnhofstraße 92		Roßmarkt 1				
Grünberg, Stadt	Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	22,9 km	25	27	0,93
	Bahnhofstraße 30		Bahnhofstraße 92				
Heuchelheim	Haag	Gießen, Stadt	Bahnhof	3,7 km	21	9	2,33
	Kinzenbacher Straße 2		Bahnhofstraße 92				
Hungen, Stadt	Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	22,2 km	29	24	1,21
	Raiffeisenstraße 7		Bahnhofstraße 92				
Langgöns	Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	15,7 km	8	13	0,62
	Bahnhofstraße 6		Bahnhofstraße 92				
Laubach, Stadt	Busbahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	27,8 km	45	34	1,32
	August-Krieger-Straße 19		Bahnhofstraße 92				
Lich, Stadt	Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	15,6 km	17	21	0,81
	Bahnhofstraße 1		Bahnhofstraße 92				
Linden, Stadt	Großen-Linden Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	7,3 km	5	13	0,38
	Bahnhofstraße 110		Bahnhofstraße 92				
Lollar, Stadt	Lollar Bahnhof/Tankstelle	Gießen, Stadt	Bahnhof	8,4 km	9	13	0,69
	Gießener Straße 54		Bahnhofstraße 92				
Pohlheim, Stadt	Watzenborn-Steinberg A.d. Brücke	Gießen, Stadt	Bahnhof	7,8 km	21	14	1,50
	Gießener Straße 10		Bahnhofstraße 92				
Rabenu	Londorf Burggarten	Gießen, Stadt	Bahnhof	21,4 km	64	29	2,21
	Gießener Straße 30		Bahnhofstraße 92				
Reiskirchen	Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	12,7 km	14	16	0,88
	Grünberger Straße 40		Bahnhofstraße 92				
Staufenberg, Stadt	Mainzlarer Straße	Gießen, Stadt	Bahnhof	11,3 km	39	17	2,29
	Mainzlarer Straße 20		Bahnhofstraße 92				
Wettenberg	Krofdorf-Gleiberg Haupt-/Inselstraße	Gießen, Stadt	Bahnhof	6,5 km	24	12	2,00
	Hauptstraße 50		Bahnhofstraße 92				

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

Abb.: Reisezeitvergleich ÖPNV-MIV für den Landkreis Gießen

<sup>29</sup> Google.maps (www.maps.google.de)

Nahverkehrsplan für den  
Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe  
Fortschreibung 2014

STARTORT	STARTEHALTESTELLE/ STARTADRESSE	ZIELORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	DISTANZ MIV	FAHRZEIT IN MINUTEN		Faktor MIV/ÖPNV
					ÖPNV	MIV	
Alsfeld, Stadt	Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	51,2 km	56	38	1,47
	Alicestraße 24		Bahnhofstraße 92				
Antrifttal	Ruhlkirchen Alsfelder Straße	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	9,5 km	14	11	1,27
	Ruhlkirchen Alsfelder Straße 7		Alicestraße 24				
Feldatal	Groß-Felda Schulstraße	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	14,8 km	31	16	1,94
	Groß-Felda Schulstraße 30		Alicestraße 24				
Freiensteinau	Unterer Brückenweg	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	32,5 km	104	33	3,15
	Unterer Brückenweg 1		Lindenstraße 30				
Gemünden	Burg u. Ndr. Gemünden Bahnhof	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	23,2 km	22	27	0,81
	Bahnhofstraße 14		Alicestraße 24				
Grebenu, Stadt	Kreissparkasse	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	15,6 km	26	19	1,37
	Alsfelder Warte 14		Alicestraße 24				
Grebenhain	Sparkasse	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	20,3 km	34	22	1,55
	Hauptstraße 1		Lindenstraße 30				
Herbstein, Stadt	Hessenstraße	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	10,2 km	15	10	1,50
	Hessenstraße 50		Lindenstraße 30				
Homburg (Ohm), Stadt	Rathaus	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	24,5 km	43	26	1,65
	Frankfurter Straße 25		Alicestraße 24				
Kirtorf, Stadt	Alsfelder Straße	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	13,1 km	15	14	1,07
	Alsfelder Straße 5		Alicestraße 24				
Lauterbach, Stadt	Nordbahnhof	Fulda, Stadt	Bahnhof	24,3 km	26	27	0,96
	Bahnhofstraße 100		Am Bahnhof 2				
Lautertal (Vogelsberg)	Hörgenau	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	11,5 km	17	14	1,21
	Vogelsbergstraße 1		Lindenstraße 30				
Mücke	Mücke Flensungen Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	32,1 km	30	32	0,94
	Industrieweg 1		Bahnhofstraße 92				
Romrod, Stadt	Kirche	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	5,5 km	12	8	1,50
	Alter Talweg 5		Alicestraße 24				
Schlitz, Stadt	Herrngartenstraße	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	15,0 km	20	17	1,18
	Herrngartenstraße 8		Lindenstraße 30				
Schotten, Stadt	Vierstädtepark	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	28,2 km	43	33	1,30
	Vogelsbergstraße 160		Lindenstraße 30				
Schwalmtal	Renzendorf Mühlweg	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	7,4 km	18	10	1,80
	Renzendorf Hauptstraße 16		Alicestraße 24				
Ulrichstein, Stadt	Lindenplatz	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	19,2 km	27	22	1,23
	Marktstraße 37		Lindenstraße 30				
Wartenberg	Angersbach Bahnhof	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	4,0 km	9	5	1,80
	Bahnhofstraße 20		Lindenstraße 30				

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

Abb.: Reisezeitvergleich ÖPNV-MIV für den Vogelsbergkreis

Nahverkehrsplan für den  
Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe  
Fortschreibung 2014

STARTORT	STARTEHALTESTELLE/ STARTADRESSE	ZIELORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	Distanz MIV	FAHRZEIT IN MINUTEN		Faktor MIV/ÖPNV
					ÖPNV	MIV	
Altenstadt	Bahnhof	Büdingen, Stadt	Bahnhof	13,2 km	28	17	1,65
	Zum Bachstaden 22		Bahnhofstraße 50				
Bad Nauheim, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	43,0 km	37	34	1,09
	Bahnhofsallee 10		Roßmarkt 1				
Bad Vilbel, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	11,2 km	26	20	1,30
	Dieselstraße 20		Roßmarkt 1				
Büdingen, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	52,3 km	57	45	1,27
	Bahnhofstraße 50		Roßmarkt 1				
Butzbach, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	45,2 km	43	34	1,26
	Ludwigstraße 1		Roßmarkt 1				
Echzell	Bahnhof	Friedberg, Stadt	Bahnhof	13,5 km	21	18	1,17
	Bisseser Straße 30		Hanauer Straße 30				
Florstadt, Stadt	Nieder-Florstadt Messeplatz	Friedberg, Stadt	Bahnhof	8,2 km	16	10	1,60
	Nieder-Florstadt Messeplatz 9		Hanauer Straße 30				
Friedberg, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	36,8 km	33	32	1,03
	Hanauer Straße 30		Roßmarkt 1				
Gedern, Stadt	Altes Rathaus	Büdingen, Stadt	Bahnhof	19,7 km	44	23	1,91
	Am Rathaus 1		Bahnhofstraße 50				
Glauburg	Glauburg-Stockheim Bahnhof	Büdingen, Stadt	Bahnhof	10,1 km	10	13	0,77
	Glauburg-Stockheim Bahnhofstraße 51		Bahnhofstraße 50				
Hirzenhain	Nidderstraße	Nidda, Stadt	Bahnhof	13,4 km	31	14	2,21
	Nidderstraße 14		Bahnhofstraße 58				
Karben, Stadt	Groß-Karben Bürgerzentrum	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	18,8 km	38	23	1,65
	Industriestraße 1		Roßmarkt 1				
Kefenrod	Rathaus	Büdingen, Stadt	Bahnhof	13,0 km	27	14	1,93
	Hitzkirchener Straße 19		Bahnhofstraße 50				
Limeshain	Rommelhausen Himbacher Straße	Büdingen, Stadt	Bahnhof	13,3 km	19	18	1,06
	Rommelhausen Himbacher Straße 4		Bahnhofstraße 50				
Münzenberg, Stadt	Gambach Bahnhofstraße	Butzbach, Stadt	Bahnhof	5,9 km	16	8	2,00
	Gambach Bahnhofstraße 42		Ludwigstraße 1				
Nidda, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	64,7 km	74	55	1,35
	Bahnhofstraße 58		Roßmarkt 1				
Niddatal, Stadt	Assenheim Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	27,8 km	57	33	1,73
	Bahnhofstraße 32		Roßmarkt 1				
Ober-Mörlen	Schloß	Bad Nauheim, Stadt	Bahnhof	5,1 km	11	7	1,57
	Frankfurter Straße 44		Bahnhofsallee 10				
Ortenberg, Stadt	Marktplatz	Büdingen, Stadt	Bahnhof	11,1 km	37	13	2,85
	Wilhelm-Leuschner-Straße 6		Bahnhofstraße 50				
Ranstadt	Bahnhof	Nidda, Stadt	Bahnhof	7,7 km	6	8	0,75
	Bahnhofstraße 11		Bahnhofstraße 58				
Reichelsheim, Stadt	Bahnhof	Friedberg, Stadt	Bahnhof	12,4 km	15	14	1,07
	Bahnstraße 17		Hanauer Straße 30				
Rockenberg	Rathaus	Butzbach, Stadt	Bahnhof	6,3 km	16	11	1,45
	Obergasse 5		Ludwigstraße 1				
Rosbach, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	26,2 km	45	26	1,73
	Am Bahnhof 6		Roßmarkt 1				
Wölfersheim	Bahnhof	Friedberg, Stadt	Bahnhof	9,5 km	20	11	1,82
	Seestraße 1		Hanauer Straße 30				
Wöllstadt	Nieder-Wöllstadt Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	22,9 km	36	26	1,38
	Eisenbahnstraße 36		Roßmarkt 1				

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

Abb.: Reisezeitvergleich ÖPNV-MIV für den Wetteraukreis

Ob die ÖPNV-Reisezeiten im Vergleich zum MIV konkurrenzfähig sind, wird im Wesentlichen durch 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 Direktver-

bindungen 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.

### **3.2.3 Kostenvergleich ÖPNV/MIV**

Im vorangegangenen Kapitel 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<sup>30</sup> und der Fahrt zur Arbeit an 220 Tagen pro Jahr. Zudem wird bei der durchschnittlichen Berechnung davon ausgegangen, dass das neue Auto vier Jahre gefahren wird und in dieser Zeit 60.000 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.

---

<sup>30</sup> Seat Exeo ST 1.8 TSI Style

Nahverkehrsplan für den  
Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe  
Fortschreibung 2014

Die Kostenkomponenten werden für den verwendeten Fahrzeugtyp pauschal mit 0,58 € pro Kilometer festgelegt, wodurch sich bei längeren Relationen eine Verzerrung ergibt, da die nicht distanzabhängigen Kostenkomponenten dann zu stark berücksichtigt werden.

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

STARTORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	ZIELORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	DISTANZ MIV (in km)	Kosten			Faktor MIV/ÖPNV
					ÖPNV		MIV (in €)	
					Preisstufe	Jahreskarte in €		
Allendorf, Stadt	Treiser Straße Treiser Straße 32	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	18	4	1205,40	4.617,36	3,83
Biebertal	Rodheim-Bieber Fellingshäuser Straße Fellingshäuser Straße 20	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	9	2	617,40	2.308,68	3,74
Buseck	Großen-Buseck Bahnhof Bahnhofstraße 16	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	9,9	2	617,40	2.539,55	4,11
Fernwald	Steinbach Hauptstraße Hauptstraße 15	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	10,2	3	803,60	2.616,50	3,26
Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	Frankfurt, Stadt	Hauptwache Roßmarkt 1	66,2	7	2410,80	16.981,62	7,04
Grünberg, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 30	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	22,9	4	1205,40	5.874,31	4,87
Heuchelheim	Haag Kinzenbacher Straße 2	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	3,7	1	379,30	949,12	2,50
Hungen, Stadt	Bahnhof Raiffeisenstraße 7	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	22,2	4	1205,40	5.694,74	4,72
Langgöns	Bahnhof Bahnhofstraße 6	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	15,7	3	803,60	4.027,36	5,01
Laubach, Stadt	Busbahnhof August-Krieger-Straße 19	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	27,8	4	1205,40	7.131,26	5,92
Lich, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 1	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	15,6	3	803,60	4.001,71	4,98
Linden, Stadt	Großen-Linden Bahnhof Bahnhofstraße 110	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	7,3	2	617,40	1.872,60	3,03
Lollar, Stadt	Lollar Bahnhof/Tankstelle Gießener Straße 54	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	8,4	3	803,60	2.154,77	2,68
Pohlheim, Stadt	Watenborn-Steinberg A.d. Brücke Gießener Straße 10	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	7,8	2	617,40	2.000,86	3,24
Rabenau	Londorf Burggarten Gießener Straße 30	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	21,4	4	1205,40	5.489,53	4,55
Reiskirchen	Bahnhof Grünberger Straße 40	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	12,7	3	803,60	3.257,80	4,05
Staufenberg, Stadt	Mainzlarer Straße Mainzlarer Straße 20	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	11,3	3	803,60	2.898,68	3,61
Wettenberg	Krofdorf-Gleiberg Haupt-/Inselstraße Hauptstraße 50	Gießen, Stadt	Bahnhof Bahnhofstraße 92	6,5	2	617,40	1.667,38	2,70

Legende	kleiner 3
Faktor MIV/ÖPNV	zwischen 3 und 5
	größer 5

Abb.: Kostenvergleich ÖPNV-MIV für den Landkreis Gießen

Nahverkehrsplan für den  
Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe  
Fortschreibung 2014

STARTORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	ZIELORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	DISTANZ MIV (in km)	Kosten in €			Faktor MIV/ÖPNV
					ÖPNV		MIV (in €)	
					Preisstufe	Jahreskarte in €		
Alsfeld, Stadt	Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	51,2	5	1607,20	13.133,82	8,17
	Alicestraße 24		Bahnhofstraße 92					
Antrifttal	Ruhlkirchen Alsfelder Straße	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	9,5	3	803,60	2.436,94	3,03
	Ruhlkirchen Alsfelder Straße 7		Alicestraße 24					
Feldatal	Groß-Felda Schulstraße	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	14,8	3	803,60	3.796,50	4,72
	Groß-Felda Schulstraße 30		Alicestraße 24					
Freiensteinau	Unterer Brückenweg	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	32,5	4	1205,40	8.336,90	6,92
	Unterer Brückenweg 1		Lindenstraße 30					
Gemünden	Burg u. Ndr. Gemünden Bahnhof	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	23,2	3	803,60	5.951,26	7,41
	Bahnhofstraße 14		Alicestraße 24					
Grebenu, Stadt	Kreissparkasse	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	15,6	3	803,60	4.001,71	4,98
	Alsfelder Warte 14		Alicestraße 24					
Grebenhain	Sparkasse	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	20,3	4	1205,40	5.207,36	4,32
	Hauptstraße 1		Lindenstraße 30					
Herbstein, Stadt	Hessenstraße	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	10,2	3	803,60	2.616,50	3,26
	Hessenstraße 50		Lindenstraße 30					
Homburg (Ohm), Stadt	Rathaus	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	24,5	4	1205,40	6.284,74	5,21
	Frankfurter Straße 25		Alicestraße 24					
Kirtorf, Stadt	Alsfelder Straße	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	13,1	3	803,60	3.360,41	4,18
	Alsfelder Straße 5		Alicestraße 24					
Lauterbach, Stadt	Nordbahnhof	Fulda, Stadt	ZOB	24,3	4	1205,40	6.233,44	5,17
	Bahnhofstraße 100		Am Bahnhof 2					
Lautertal (Vogelsberg)	Hörgenau	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	11,5	3	803,60	2.949,98	3,67
	Vogelsbergstraße 1		Lindenstraße 30					
Mücke	Mücke Flensungen Bahnhof	Gießen, Stadt	Bahnhof	32,1	4	1205,40	8.234,29	6,83
	Industrieweg 1		Bahnhofstraße 92					
Romrod, Stadt	Kirche	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	5,5	2	617,40	1.410,86	2,29
	Alter Talweg 5		Alicestraße 24					
Schlitz, Stadt	Herrngartenstraße	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	15,0	3	803,60	3.847,80	4,79
	Herrngartenstraße 8		Lindenstraße 30					
Schotten, Stadt	Vierstädtepark	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	28,2	4	1205,40	7.233,86	6,00
	Vogelsbergstraße 160		Lindenstraße 30					
Schwalmtal	Renzendorf Mühlweg	Alsfeld, Stadt	Bahnhof	7,4	2	617,40	1.898,25	3,07
	Renzendorf Hauptstraße 16		Alicestraße 24					
Ulrichstein, Stadt	Lindenplatz	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	19,2	4	1205,40	4.925,18	4,09
	Marktstraße 37		Lindenstraße 30					
Wartenberg	Angersbach Bahnhof	Lauterbach, Stadt	Busbahnhof	4,0	1	390,00	1.026,08	2,63
	Bahnhofstraße 20		Lindenstraße 30					

Legende	kleiner 3
Faktor MIV/ÖPNV	zwischen 3 und 5
	größer 5

Abb.: Kostenvergleich ÖPNV-MIV für den Vogelsbergkreis

Nahverkehrsplan für den  
Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe  
Fortschreibung 2014

STARTORT	STARTHALTESTELLE/ STARTADRESSE	ZIELORT	ZIELHALTESTELLE/ ZIELADRESSE	Distanz MIV (in km)	Kosten in €			Faktor MIV/ÖPNV
					ÖPNV		MIV (in €)	
					Preisstufe	Jahreskarte in €		
Altenstadt	Bahnhof	Büdingen, Stadt	Bahnhof	13,2	3	803,60	3.386,06	4,21
	Zum Bachstaden 22		Bahnhofstraße 50					
Bad Nauheim, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	43,0	5	1607,20	11.030,36	6,86
	Bahnhofsallee 10		Roßmarkt 1					
Bad Vilbel, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	11,2	4	1205,40	2.873,02	2,38
	Dieselstraße 20		Roßmarkt 1					
Büdingen, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	52,3	5	1607,20	13.416,00	8,35
	Bahnhofstraße 50		Roßmarkt 1					
Butzbach, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	45,2	6	2009,00	11.594,70	5,77
	Ludwigstraße 1		Roßmarkt 1					
Echzell	Bahnhof	Friedberg, Stadt	Bahnhof	13,5	3	803,60	3.463,02	4,31
	Bisseser Straße 30		Hanauer Straße 30					
Florstadt, Stadt	Nieder-Florstadt Messeplatz	Friedberg, Stadt	Bahnhof	8,2	2	617,40	2.103,46	3,41
	Nieder-Florstadt Messeplatz 9		Hanauer Straße 30					
Friedberg, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	36,8	5	1607,20	9.439,94	5,87
	Hanauer Straße 30		Roßmarkt 1					
Gedern, Stadt	Altes Rathaus	Büdingen, Stadt	Bahnhof	19,7	4	1205,40	5.053,44	4,19
	Am Rathaus 1		Bahnhofstraße 50					
Glauburg	Glauburg-Stockheim Bahnhof	Büdingen, Stadt	Bahnhof	10,1	3	803,60	2.590,85	3,22
	Glauburg-Stockheim Bahnhofstraße 51		Bahnhofstraße 50					
Hirzenhain	Nidderstraße	Nidda, Stadt	Bahnhof	13,4	3	803,60	3.437,37	4,28
	Nidderstraße 14		Bahnhofstraße 58					
Karben, Stadt	Groß-Karben Bürgerzentrum	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	18,8	4	1205,40	4.822,58	4,00
	Industriestraße 1		Roßmarkt 1					
Kefenrod	Rathaus	Büdingen, Stadt	Bahnhof	13,0	3	803,60	3.334,76	4,15
	Hitzkirchener Straße 19		Bahnhofstraße 50					
Limeshain	Rommelhausen Himbacher Straße	Büdingen, Stadt	Bahnhof	13,3	3	803,60	3.411,72	4,25
	Rommelhausen Himbacher Straße 4		Bahnhofstraße 50					
Münzenberg, Stadt	Gambach Bahnhofstraße	Butzbach, Stadt	Bahnhof	5,9	2	617,40	1.513,47	2,45
	Gambach Bahnhofstraße 42		Ludwigstraße 1					
Nidda, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	64,7	6	2009,00	16.596,84	8,26
	Bahnhofstraße 58		Roßmarkt 1					
Niddatal, Stadt	Assenheim Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	27,8	4	1205,40	7.131,26	5,92
	Bahnhofstraße 32		Roßmarkt 1					
Ober-Mörlen	Schloß	Bad Nauheim, Stadt	Bahnhof	5,1	2	617,40	1.308,25	2,12
	Frankfurter Straße 44		Bahnhofsallee 10					
Ortenberg, Stadt	Marktplatz	Büdingen, Stadt	Bahnhof	11,1	3	803,60	2.847,37	3,54
	Wilhelm-Leuschner-Straße 6		Bahnhofstraße 50					
Ranstadt	Bahnhof	Nidda, Stadt	Bahnhof	7,7	2	617,40	1.975,20	3,20
	Bahnhofstraße 11		Bahnhofstraße 58					
Reichelsheim, Stadt	Bahnhof	Friedberg, Stadt	Bahnhof	12,4	2	617,40	3.180,85	5,15
	Bahnstraße 17		Hanauer Straße 30					
Rockenberg	Rathaus	Butzbach, Stadt	Bahnhof	6,3	2	617,40	1.616,08	2,62
	Obergasse 5		Ludwigstraße 1					
Rosbach, Stadt	Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	26,2	4	1205,40	6.720,82	5,58
	Am Bahnhof 6		Roßmarkt 1					
Wölfersheim	Bahnhof	Friedberg, Stadt	Bahnhof	9,5	3	803,60	2.436,94	3,03
	Seestraße 1		Hanauer Straße 30					
Wöllstadt	Nieder-Wöllstadt Bahnhof	Frankfurt, Stadt	Hauptwache	22,9	4	1205,40	5.874,31	4,87
	Eisenbahnstraße 36		Roßmarkt 1					

Legende Faktor MIV/ÖPNV	kleiner 3
	zwischen 3 und 5
	größer 5

Abb.: 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

Angesichts der angespannten finanziellen Situation der ÖPNV-Aufgabenträger ist es zwingend erforderlich, die zur Verfügung stehenden Mittel effizient einzusetzen. Parallelverkehre, d.h. das gleichzeitige Angebot einer Verbindung durch mehrere Verkehrsträger, Verkehrsunternehmen oder Linien<sup>31</sup>, sind aus diesem Grund möglichst zu vermeiden.

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

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

„Aus Fahrgastsicht ist ein Verkehrsangebot im ÖPNV nur dann als „parallel“ nutzbares Angebot erkennbar, wenn zumindest die wesentlichen Angebotskriterien vergleichbar sind. D.h. die Begrifflichkeit der „Parallelität“ wird aus den räumlichen / zeitlichen / funktionalen Zusammenhängen kommend in den Bereich der individuellen Produktwahrnehmung und Vergleichbarkeit erweitert.“<sup>32</sup>



**Abb.:** Kriterien für die „Parallelität“ von Verkehren

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

---

<sup>31</sup> Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Parallelverkehr>

<sup>32</sup> Berichte des Instituts für Verkehr und Raum, Band 5 (2008): Parallelverkehre im öffentlichen Personennahverkehr, S.4

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

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

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

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

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

Als Ergebnis der Analyse lässt sich festhalten, 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 zum größten Teil 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.

Im Zuge der Aufstellung des RNVP wurde ebenfalls eine Analyse der Parallelverkehre vorgenommen. Der Plan benennt folgende Korridore, die durch unterschiedliche Verkehrsmittel beziehungsweise Linien bedient werden<sup>33</sup>:

- Friedberg – Nidda: Linie 362 und Bahnlinie 32 (Horlofftalbahn)
- Gießen – Lich/Hungen: Linien 372/375 und Bahnlinie 36 (Lahn-Kinzig-Bahn)

---

<sup>33</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 138

### 3.4 Haltestellenausstattung

Auf Basis von durch die Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) zur Verfügung gestellten Grundlagendaten wurde im Rahmen der Ausarbeitung des NVP ZOV 2009 - 2013 die Ausstattung der Bushaltestellen des ZOV-Verbandsgebietes analysiert<sup>34</sup>.

Die Auswertung der Daten erfolgte dabei auf Ebene der Städte und Gemeinden, um den Vertretern der Kommunen, die für die Ausstattung der Haltestellen in ihrem Zuständigkeitsbereich verantwortlich sind, einen Vergleich mit anderen Kommunen zu ermöglichen und so gegebenenfalls bestehenden Handlungsbedarf aufzuzeigen.

Aus dem insgesamt zur Verfügung stehenden Datenmaterial wurden für die Darstellung im Nahverkehrsplan folgende Ausstattungsmerkmale ausgewählt:

- Gesamtzahl der Haltestellen einer Stadt/Gemeinde
- Anteil der Haltestellen, die innerorts liegen
- Anteil der Haltestellen, die über eine befestigte Aufstellfläche verfügen
- Anteil der Haltestellen, die mit einem Hochbord ausgestattet sind
- Anteil der Haltestellen, die über eine Beschilderung gemäß dem durch den RMV festgelegten Standard verfügen
- Anteil der Haltestellen, die mit einem Abfallbehälter ausgestattet sind
- Anteil der Haltestellen, an denen Sitzgelegenheiten für wartende Fahrgäste vorhanden sind
- Anteil der Haltestellen, an denen eine Wartehalle vorhanden ist

Die Anteile werden dabei jeweils als prozentualer Wert im Verhältnis zu der Gesamtzahl der Haltestellen einer Stadt/Gemeinde ausgedrückt.

Die Ergebnisse der Auswertung sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt.

---

<sup>34</sup> Die Darstellung beruht damit auf einer Haltestellenerfassung in den Jahren 2006 und 2007 mit Nachträgen in 2008. Sie lässt jedoch ungeachtet der zwischenzeitlich durchgeführten Modernisierungsmaßnahmen noch generelle Aussagen zur Bestandsausstattung sowie zum Entwicklungsbedarf zu.

Stadt/Gemeinde	Anzahl Haltestellen	Haltestellen innerorts	Haltestellen mit befestigter Aufstellfläche	Haltestellen mit Hochbord	Beschilderung gemäß RMV-Standard	Ausstattung mit Abfalleimer	Ausstattung mit Sitzgelegenheit	Ausstattung mit Wartehalle
Allendorf (Lumda)	22	86%	91%	0%	100%	100%	50%	50%
Biebertal	71	82%	90%	4%	100%	89%	28%	37%
Buseck	46	85%	98%	0%	100%	89%	41%	30%
Fernwald	17	76%	100%	24%	100%	100%	76%	71%
Grünberg	124	87%	97%	3%	100%	94%	32%	30%
Heuchelheim	27	93%	100%	15%	100%	96%	59%	44%
Hungen	67	88%	99%	0%	100%	78%	39%	31%
Langgöns	39	95%	100%	0%	97%	85%	38%	36%
Laubach	80	65%	86%	0%	100%	81%	41%	31%
Lich	71	85%	94%	4%	100%	85%	45%	38%
Linden	33	88%	100%	6%	100%	91%	55%	55%
Lollar	30	93%	100%	0%	100%	100%	63%	53%
Pohlheim	60	93%	98%	7%	100%	98%	33%	33%
Rabenau	26	100%	96%	15%	100%	96%	54%	54%
Reiskirchen	45	80%	93%	0%	100%	84%	38%	36%
Staufenberg	37	100%	95%	5%	100%	54%	41%	41%
Wettenberg	71	89%	96%	3%	100%	93%	34%	30%

Abb.: Ausstattungsmerkmale der Bushaltestellen im Landkreis Gießen

Stadt/Gemeinde	Anzahl Haltestellen	Haltestellen innerorts	Haltestellen mit befestigter Aufstellfläche	Haltestellen mit Hochbord	Beschilderung gemäß RMV-Standard	Ausstattung mit Abfallimer	Ausstattung mit Sitzgelegenheit	Ausstattung mit Wartehalle
Alsfeld	119	83%	87%	0%	97%	72%	45%	41%
Antrifttal	21	71%	95%	0%	90%	57%	38%	33%
Feldatal	24	75%	79%	0%	88%	75%	42%	42%
Freiensteinau	40	90%	95%	0%	95%	70%	38%	45%
Gemünden	30	87%	93%	0%	100%	67%	43%	40%
Grebenu	31	94%	94%	3%	90%	42%	45%	45%
Grebenhain	45	84%	96%	0%	98%	71%	76%	73%
Herbstein	38	71%	92%	0%	95%	71%	61%	58%
Homburg (Ohm)	54	80%	93%	0%	96%	59%	48%	46%
Kirtorf	23	83%	96%	0%	100%	74%	61%	61%
Lauterbach	120	89%	96%	0%	97%	78%	32%	28%
Lautertal	18	89%	100%	0%	100%	83%	72%	72%
Mücke	57	74%	88%	9%	95%	93%	46%	47%
Romrod	12	100%	100%	8%	100%	100%	42%	50%
Schlitz	61	84%	95%	0%	95%	89%	70%	66%
Schotten	76	61%	78%	0%	93%	67%	42%	29%
Schwalmtal	25	92%	96%	0%	96%	64%	32%	28%
Ulrichstein	29	79%	97%	0%	100%	62%	59%	55%
Wartenberg	16	88%	100%	0%	100%	50%	25%	31%

Abb.: Ausstattungsmerkmale der Bushaltestellen im Vogelsbergkreis

Stadt/Gemeinde	Anzahl Haltestellen	Haltestellen innerorts	Haltestellen mit befestigter Aufstellfläche	Haltestellen mit Hochbord	Beschilderung gemäß RMV-Standard	Ausstattung mit Abfallimer	Ausstattung mit Sitzgelegenheit	Ausstattung mit Warthalle
Altenstadt	37	84%	97%	16%	89%	70%	57%	54%
Bad Nauheim *) **)	156	97%	99%	3%	17%	62%	57%	49%
Bad Vilbel	93	98%	100%	45%	81%	84%	69%	60%
Büdingen	87	79%	94%	0%	90%	59%	43%	34%
Butzbach	129	91%	97%	85%	98%	59%	53%	47%
Echzell	22	91%	100%	0%	100%	50%	55%	55%
Florstadt	30	93%	93%	40%	100%	73%	50%	40%
Friedberg	90	94%	99%	33%	100%	56%	47%	42%
Gedern	31	90%	97%	3%	97%	32%	35%	32%
Glauburg	11	100%	100%	0%	100%	36%	36%	36%
Hirzenhain	9	78%	89%	56%	100%	78%	78%	89%
Karben	71	86%	100%	10%	85%	79%	41%	42%
Kefenrod	24	83%	100%	29%	100%	50%	50%	50%
Limeshain	13	85%	100%	15%	100%	92%	85%	85%
Münzenberg	24	92%	100%	29%	92%	75%	50%	38%
Nidda	93	97%	97%	17%	98%	59%	57%	42%
Niddatal	21	100%	100%	57%	90%	81%	43%	43%
Ober-Mörlen	14	86%	93%	0%	79%	71%	50%	57%
Ortenberg	54	85%	91%	4%	93%	52%	46%	41%
Ranstadt	18	89%	100%	6%	100%	67%	39%	44%
Reichelsheim	21	90%	95%	48%	100%	57%	48%	48%
Rockenberg	14	100%	100%	7%	100%	64%	43%	43%
Rosbach v.d. Höhe	24	92%	100%	8%	100%	58%	67%	58%
Wölfersheim	33	82%	94%	73%	97%	85%	61%	55%
Wöllstadt	12	100%	100%	0%	100%	75%	8%	17%

\*) Die Ausstattung der Haltestellen mit Hochbord ist in Bad Nauheim wesentlich höher als der angegebene Wert. Erfasst sind hier nur die Haltestellen, die über ein sog. "Kasseler Sonderbord" verfügen. In Bad Nauheim hat man sich jedoch aus Kostengründen in vielen Fällen für eine andere Hochbordvariante entschieden.

\*\*\*) Die in Bad Nauheim vorhandene Haltestellenbeschilderung ist deshalb nicht mit dem RMV-Standard konform, weil die Schilder bereits vor der Festlegung des Verbundstandards aufgestellt wurden. Das Design der Schilder wurde damals jedoch mit dem RMV abgestimmt.

**Abb.:** Ausstattungsmerkmale der Bushaltestellen im Wetteraukreis

Die Auswertung lässt erkennen, dass die Bushaltestellen der drei Landkreise im Hinblick auf einige der untersuchten Aspekte, wie beispielsweise die Ausstattung mit einer befestigten Wartefläche oder die Beschilderung gemäß den Standards des RMV, bereits sehr hohe Prozentwerte aufweisen und demzufolge in diesen Bereichen kaum noch Handlungsbedarf besteht.

Andere Aspekte wiederum – hier sei insbesondere der im Hinblick auf die Barrierefreiheit<sup>35</sup> wichtige Indikator der prozentualen Ausstattung der Haltestellen mit Hoch-

<sup>35</sup> Vgl. hierzu auch Anlage 3: Barrierefreiheit

borden genannt – machen deutlich, dass hier in weiten Teilen des Verbandsgebietes derzeit noch beträchtliche Defizite bestehen.

### 3.5      **Stellungnahmen 1. Anhörungsrunde**

Hinweise auf im ÖPNV-System der drei Landkreise bestehende Mängel liefern auch die Stellungnahmen, die von den Anhörungsberechtigten im Rahmen der 1. Anhörungsrunde zum NVP ZOV abgegeben wurden.

Für die 1. Anhörungsrunde wurden insgesamt 264 Einladungen an die gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG, §§ 8 Abs.3 und 14 Abs. 1) anhörungsberechtigten Stellen versandt.

Das ZOV-Verbandsgebiet wurde für die 1. Anhörungsrunde zunächst in sechs Teilbereiche aufgegliedert: Zwei Bereiche im Landkreis Gießen, ein Bereich im Vogelsbergkreis, drei Bereiche im Wetteraukreis.

In jedem der sechs Bereiche haben im November 2012 Anhörungstermine stattgefunden:

- Landkreis Gießen
  - Teilraum Gießen West: 12.11.2012
  - Teilraum Gießen Ost: 12.11.2012
- Vogelsbergkreis: 28.11.2012
- Wetteraukreis
  - Teilraum 1: 08.11.2012
  - Teilraum 2: 09.11.2012
  - Teilraum 3: 19.11.2012

Bei den Terminen wurden die bereits vorliegenden Ergebnisse der Arbeiten am Nahverkehrsplan 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 bei den sechs Terminen von den Anhörungsberechtigten abgegebenen mündlichen Stellungnahmen sowie die im Anschluss an die Termine beim ZOV-Verkehrsdezernat eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen wurden geprüft und bewertet, positiv bewertete Vorschläge und Anregungen wurden bei der Ausarbeitung der Angebotskonzeption nach Möglichkeit berücksichtigt.

Themen, zu denen die Anhörungsberechtigten häufiger Stellung genommen haben waren beispielsweise:

- Schülerbeförderung
- Fahrplandetails
- Anschlusssicherung
- Infrastruktur/Haltestellen
- Erschließungsqualität

- Schienenverkehr

Eine tabellarische Zusammenfassung sämtlicher Stellungnahmen sowie deren begründete Bewertung durch den Aufgabenträger wurde als Anhang I dem Nahverkehrsplan beigelegt.

### **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.

Die detaillierten Ergebnisse der Bilanzierung des Vorgängerplanes sind in Anhang VIII dem Nahverkehrsplan beigelegt. Als Fazit der Bilanzierung kann festgehalten werden, dass knapp zwei Drittel der Maßnahmen bereits (teilweise) umgesetzt wurden oder zu den kommenden Fahrplanwechseln 2014 und 2015 umgesetzt werden. Für den Großteil des restlichen Drittels wurde empfohlen, die Maßnahmen weiterzuverfolgen. Nur für einen geringen Anteil an Maßnahmen wurde aufgrund veränderter Rahmenbedingungen eine Abkehr von den ursprünglichen Planungen empfohlen.

Die Ergebnisse der Bilanzierung wurden bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes berücksichtigt und sind insbesondere in die Ausarbeitung der Angebotskonzeption (vgl. Kapitel 6) 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 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.

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.

## 4.2 Anforderungen an das Liniennetz und den Verkehrsmiteinsatz

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 Verkehrsmiteinsatz 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<sup>36</sup> 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.

---

<sup>36</sup> z.B. Landesentwicklungsplan Hessen 2000, Kap. 7.2; Regionalplan Mittelhessen 2010, Kap. 7

- 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.

### 4.3 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.<sup>37</sup> 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 Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)<sup>38</sup> – 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.<sup>39</sup> Eine Ausweisung neuer Siedlungs- und Gewerbeflächen abseits des bestehenden Netzes schafft demgegenüber weitere Zielkonflikte zwischen dem Erschließungs- und dem Wirtschaftlichkeitsgebot.

---

<sup>37</sup> HLSV (1995): Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen

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

<sup>39</sup> vgl. § 13 Hess. ÖPNV-Gesetz

#### 4.4 Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität

Gemäß § 4 Abs.1 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes<sup>40</sup> 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 dem „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<sup>41</sup> oder ALT<sup>42</sup>) 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 (Stadtbusverkehr Gießen) sind z.T. Taktverdichtungen (HVZ) und ausgeweitete Bedienungszeiträume vorzusehen.

---

<sup>40</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert am 29. November 2012

<sup>41</sup> Anruf-Sammel-Taxi

<sup>42</sup> Anruf-Linien-Taxi

#### 4.4.1 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
<b>1</b>	1/2 h-Takt	5:30 – 21:30 Uhr	<b>32</b>
<b>2</b>	1 h-Takt	6:00 – 21:00 Uhr	<b>16</b>
<b>3</b>	2 h-Takt	6:00 – 20:00 Uhr	<b>8</b>

Zum Vergleich: Die bisherige Fahrtenanzahl des Grundangebotes betrug 34 / 17 / 8.

#### 4.4.2 Grundangebot an Samstagen

Für die Bedienung an Samstagen ist folgendes Grundangebot vorzusehen:

Grundangebot Samstag			
Kategorie	Grundtakt	von – bis	Fahrtenpaare
<b>1</b>	1 h-Takt	6:00 – 20:00 Uhr	<b>18</b>
<b>2</b>	2 h-Takt	6:00 – 20:00 Uhr	<b>10</b>
<b>3</b>	2 h-Takt	8:00 – 18:00 Uhr	<b>6</b>

Zum Vergleich: Die bisherige Fahrtenanzahl des Grundangebotes betrug 20 / 13 / 7.

#### 4.4.3 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	8
2	nach Bedarf	nach Bedarf	6
3	nach Bedarf	nach Bedarf	4

Zum Vergleich: Die bisherige Fahrtenanzahl des Grundangebotes betrug 10 / 8 / 4.

## 4.5 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.<sup>43</sup>

### 4.5.1 Mindeststandards für Busse

Bei der Festlegung der Mindeststandards für Busse wird zwischen den Fahrzeugkategorien Regelfahrzeuge, Verstärkerfahrzeuge und Ersatzfahrzeuge unterschieden.

Grundsätzlich sind alle Busfahrten mit Fahrzeugen der Kategorie „Regelfahrzeuge“ durchzuführen.

Ausgenommen hiervon sind alle Fahrten, welche überwiegend zum Zwecke der Schülerbeförderung eingerichtet sind. Diese Fahrten sind im Fahrplan mit der Verkehrsbeschränkung „S“ gekennzeichnet. Hier dürfen Busse der Kategorie „Verstärkerfahrzeuge“ eingesetzt werden.

Zudem dürfen Busse der Kategorie „Verstärkerfahrzeuge“ an den Verkehrstagen Montag bis Freitag an Schultagen in folgenden Zeiträumen eingesetzt werden:

- beginnend mit Betriebsstart bis 8.30 Uhr und
- von 12 bis 14 Uhr

Dies gilt nicht für Fahrten, welche in den hessischen Ferien angeboten werden, d. h. Fahrten ohne Verkehrsbeschränkung „S“ oder mit der Verkehrsbeschränkung „F“.

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.

Die nachfolgenden Tabellen dokumentieren die erforderlichen Kriterien der Qualitätssicherung:

---

<sup>43</sup> Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse

Merkmal	Fahrzeugkategorie	Festlegung
Fahrzeugalter	Regelfahrzeuge	Maximales Alter: <b>10 Jahre</b>
	Verstärker- und Ersatzfahrzeuge	Maximales Alter: <b>14 Jahre</b>
	Busanhänger	Maximales Alter: <b>16 Jahre</b>

Merkmal	Fahrzeugkategorie	Festlegung
Fahrzeugtyp	Regelfahrzeuge	<b>Standard-Niederflur-Linienbus</b> mit Absenkvorrichtung (Kneeling)
		<u>Ausnahme:</u> In begründeten Ausnahmefällen, wenn die äußeren Bedingungen (lokale Besonderheiten wie z.B. Straßenverhältnisse) nichts anderes zulassen, dürfen nach Zustimmung durch den Aufgabenträger auch Fahrzeuge ohne Niederflurtechnik eingesetzt werden.
	Verstärker- und Ersatzfahrzeuge	<b>Standard-Linienbusse</b>

Merkmal	Fahrzeugkategorie	Festlegung
Ein- und Ausstieg	Regelfahrzeuge	Mindestens <b>mechanische Rampe</b> an Tür 2

Merkmal	Fahrzeugkategorie	Festlegung
Betriebliche Kommunikation	alle Fahrzeuge	<b>Kommunikationsmöglichkeiten</b> zwischen dem Fahrzeugführer und einer Betriebsleitstelle (eine Freisprecheinrichtung ist vorzuhalten).

Merkmal	Fahrzeugkategorie	Festlegung
Sicherheit	alle Fahrzeuge	<b>Wegfahrsperre</b> (Türsicherung)
	Regel- und Verstärkerfahrzeuge	<b>Anti-Blockier-System (ABS)</b> <b>Anti-Schlupf-Regelung (ASR)</b>

Merkmal	Fahrzeugkategorie	Festlegung
Sitzplätze / Sondernutzungs- fläche	alle Fahrzeuge	Ausgewiesene <b>Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste</b> in Türnähe. Ausgewiesene <b>Sondernutzungsfläche</b> (Stehperron) an Tür 2.
	Regelfahrzeuge	Für Rollstuhlfahrer ist im Bereich des Stehperrons eine <b>Rückenstütze</b> anzubringen.

Merkmal	Fahrzeugkategorie	Festlegung
Heizung/ Klimatisierung	Regelfahrzeuge	<b>Klimaanlage</b>
	Verstärker- und Ersatzfahrzeuge	<b>Heizung</b>

Merkmal	Fahrzeugkategorie	Festlegung
Abfallbehälter	alle Fahrzeuge	Mindestens ein <b>Abfallbehälter</b> in jedem Fahrzeug.

Merkmal	Fahrzeugkategorie	Festlegung
Fahrgastinformation im Fahrzeug	alle Fahrzeuge	<b>Akustische Haltestellenansagen</b>
	Regelfahrzeuge	<b>Optische Haltestellenanzeige</b>

Merkmal	Fahrzeugkategorie	Festlegung
Fahrgastinformation am Fahrzeug	Regelfahrzeuge	Beleuchtete <b>Matrixanzeige</b>
	Verstärker- und Ersatzfahrzeuge	<b>Linienbeschilderung</b> außen (Fahrziel, Linienbezeichnung) mindestens <b>nach BOKraft</b>

Merkmal	Fahrzeugkategorie	Festlegung
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

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 sowie die kontinuierliche Generierung und Lieferung von Echtzeitdaten an die RMV-Datendreh Scheibe zu gewährleisten. Letzteres gilt auch für Busse, die auf Linien eingesetzt werden, die zur Beauskunftung über elektronische Medien vorgesehen sind.

Zusätzlich sind für Regelfahrzeuge Kriterien festzulegen, die einen Wiedererkennungswert („corporate identity“) dokumentieren. Grundsätzlich wird eine Lackierung gemäß dem vom ZOV vorgegebenen Design gefordert<sup>44</sup>. In begründeten Ausnahmefällen darf ein neutral lackiertes Fahrzeug zum Einsatz kommen.

Die Anforderungen an die Fahrzeuge gelten grundsätzlich für sämtliche Fahrzeugvarianten („Gefäßgrößen“) wie beispielsweise

- Midibus,
- Solobus,
- 15m-Bus und
- Gelenkbus.

Der Einsatz von weiteren, bislang noch nicht im ZOV-Verbandsgebiet anzutreffenden Fahrzeugvarianten wird durch ZOV-Verkehr zu gegebener Zeit geprüft. 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.

Zu den Zielen des ZOV zählt mittelfristig auch der Einsatz von E-Mobilen im ÖPNV. Deshalb ist die technische Entwicklung und Wirtschaftlichkeit im Bereich der E-Busse aufmerksam zu verfolgen.

---

<sup>44</sup> Für die Stadt Gießen erfolgt ggf. die Vorgabe von Regularien für Außenwerbung.

#### 4.5.1.1 *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.

#### **4.5.2 Anforderungen an AST- und ALT-Fahrzeuge**

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

Um die Anzahl der potentiell für eine Ausweitung von flexiblen Verkehrsangeboten in Betracht kommenden Unternehmen nicht von vorneherein einzuschränken, wurde auf die Festlegung detaillierter Anforderungen an die AST- und ALT-Fahrzeuge bewusst verzichtet.

Neben den allgemeinen Anforderungen, die an die für die bei der Personenbeförderung zum Einsatz kommenden Fahrzeuge z.B. an die Sicherheit gestellt werden müssen, soll hier lediglich festgelegt werden, dass die als AST oder ALT zum Einsatz kommenden Fahrzeuge hinreichend gekennzeichnet werden müssen, um von den Fahrgästen als solche wahrgenommen werden zu können.

## **4.6 Anforderungen an das Fahrpersonal**

### **4.6.1 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:

#### **1. Allgemein:**

- Gültige Fahrerlaubnis und Personenbeförderungsschein
- Gute Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift

#### **2. Äußeres Erscheinungsbild:**

- Gepflegtes Erscheinungsbild
- Tragen der einheitlichen Dienstkleidung des VU
- Tragen eines Namensschildes

#### **3. Grundwissen:**

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

#### **4. Leistungserbringung:**

- Kundenorientiertes Verhalten
- Kundeninformation bei Störungen
- Hilfestellung bei mobilitätseingeschränkten Fahrgästen
- Fahreransage bei Ausfall bzw. Fehlen einer automatischen Haltestellenansage

#### **5. Fortbildung und Training**

- mindestens eine Nachschulung alle zwei Jahre
- Aktualisierung des Grundwissens

#### **4.6.2 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.

## **4.7 Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen**

### **4.7.1 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.

Neben den Anforderungen, die sich aus den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit<sup>45</sup> ergeben, sind weitere Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen mit dem Ziel zu stellen, die Qualität des Gesamtsystems ÖPNV zu verbessern und so die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Grundsätzlich gilt es, bei der Ausgestaltung von Stationen und Haltestellen folgende Punkte zu beachten<sup>46</sup>:

- Erreichbarkeit und Verknüpfung,
- funktionale und ansprechende Gestaltung,
- Sicherheit und Sauberkeit,
- Information und Kommunikation,
- Service und Betreuung,
- Umfeld der Haltestelle.

Bei der Definition spezifischerer Vorgaben erfolgt, vor dem Hintergrund der Zuständigkeiten, eine Beschränkung auf den Bereich der Bushaltestellen. Die nachfolgenden Anforderungen an Bahnhalttestellen sind nachrichtlich.

### **4.7.2 Anforderungen und Empfehlungen an eine Verkehrsstation im SPNV**

Für die Verkehrsstationen, d.h. die Zugangsstellen zum SPNV, sollen an dieser Stelle die durch den zuständigen regionalen Aufgabenträger RMV in der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplanes<sup>47</sup> formulierten Anforderungen und Empfehlungen dokumentiert werden:

---

<sup>45</sup> Vgl. hierzu auch Anlage 3: Barrierefreiheit

<sup>46</sup> Stationsentwicklungsplan STEP, 1996, S. 14; Gestaltungsrichtlinien des RMV

<sup>47</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 113

Verkehrsstation	Mindestausstattung	Empfehlung
Bahnsteig	Bahnsteigkante, rutschfester Belag, (taktiles Leitsystem bei Neuerrichtung), Beleuchtung	freihalten, Übersichtlichkeit gewährleisten, keine Versteckecken
Sitzmöglichkeiten	ausreichende Anzahl an Sitzplätzen	vandalismussicher ausführen, dennoch gerne aus Holz
Witterungsschutz	Fahrgastwarte mit seitlichen, transparenten Wänden, wenn sinnvoll transparente Rückseite	Punktemuster des RMV, abgestimmt mit Behinderten- und Vogelschutzverbänden
	Überdachung	geschlossene Dachflächen (Sonnenschutz, saubere Untersicht auch bei Bremsstaub/Laub)
	ausreichende Größe	auch Stehflächen zum Beispiel für Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer
		Beleuchtung, Warten bei Dunkelheit ist dann angenehmer
Abfalleimer	vandalismussicher ausführen	außerhalb der Fahrgastwarte (nicht in der Nähe der Sitzplätze (Geruchsbelästigung, Wespen, verschmutzter Bodenbelag))
Bahnhoftuhr	klassische DB-Uhr	
bahnseitige Beschilderung	Stationsnamensschild, Gleisbezeichnung, Richtungsschilder, Sicherheitshinweise	
übergeordnete Wegeleitung		Hinweise zu ZOB, örtlichen Zielen
Fahrgastinformation (statisch)	Fahrgastinformationsvitrine mit Tarif- und Vertriebsinformation, Schienennetzplan, Fahrplan der abfahrenden Züge	Liniennetzplan der lokalen und regionalen Busangebote, wenn vorhanden Info zur flexiblen Bedienungsform, Intermodalplan
Fahrgastinformation (dynamisch)	Lautsprecheransagen (bei durchfahrenden Zügen), Vorlesen der Verspätung auf Anforderung, Zwei-Sinne-Prinzip	Abrufen der IST-Abfahrtszeiten über mobile Endgeräte
	Dynamische Schriftanzeiger	akustische Abrufmöglichkeit der Information
Fahrkartenautomat	gemeinsamer DB-/Verbundautomat	elektronisches Fahrgeldmanagement (in Planung)

**Abb.:** Anforderungen und Empfehlungen an eine Verkehrsstation, Quelle: RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, Tab. 15, S. 113

#### **4.7.3 Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen**

Die Standards für Haltestellen sollen in Abhängigkeit von Bedienungshäufigkeit, Fahrgastaufkommen und Verknüpfungsfunktion definiert werden. Folgende Ausstattungsmerkmale sind anzustreben:

- Einheitlich gestalteter Aushangfahrplan
- Sicheres und sauberes Umfeld (Abfallbehälter und Aschenbecher)
- Ausgestaltung im Sinne von Fahrgästen mit Mobilitätsbeeinträchtigung
- Transparenter Wetterschutz
- Sitzgelegenheit
- Ausreichend dimensionierte Aufstellfläche
- Keine Behinderung durch den Individualverkehr

Darüber hinaus sind für zentrale Haltestellen und Verknüpfungspunkte die folgenden Ausstattungen empfohlen (anzustreben):

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

## **4.8 Anforderungen an die Bereiche Tarif, Marketing und Vertrieb**

### **4.8.1 Anforderungen an die Tarifgestaltung**

Zum Thema Tarif beinhaltet das Hessische ÖPNV-Gesetz<sup>48</sup> 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 Aufgabenträger wirken ZOV-Verkehr und die Stadt Gießen jedoch an der verbundweiten Tarifgestaltung mit. Derzeit laufen beispielsweise die Planungen für eine Tarifstrukturreform im RMV, in die auch die Lokalen Nahverkehrsorganisationen einbezogen werden.

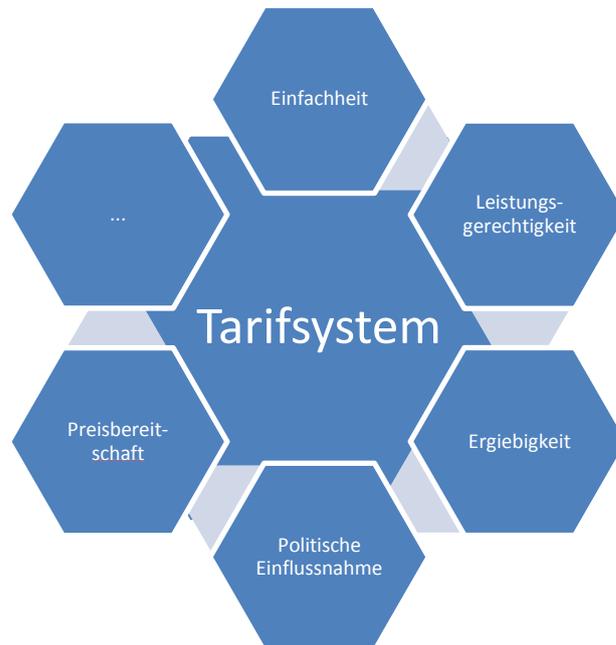
Die bei der Gestaltung des Tarifes zu beachtenden Anforderungen werden im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV wie folgt definiert<sup>49</sup>:

- 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.

---

<sup>48</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert am 29. November 2012

<sup>49</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 126



**Abb.:** Zielkonflikte bei der Tarifgestaltung, Quelle: RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, Abb. 61 (nachgebildet/verändert), S. 126

## 4.8.2 Vorgaben zum Thema Marketing

Die Ziele des Marketings sind, Stammkunden zu halten, Neukunden zu gewinnen, Gelegenheitskunden zu Stammkunden zu 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.

### 4.8.2.1 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 Werbepattform 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.

#### 4.8.2.2 *Liniennummern*

Derzeit gibt es in den im ZOV-Verbandsgebiet gültigen Fahrplänen keine einheitliche Darstellung der Liniennummern. Ziel sollte es von daher sein, dass ein für den Fahrgast eindeutiges Liniennummernsystem für das gesamte Verbandsgebiet umgesetzt wird (siehe auch Kapitel 6.6.4).

Die bereits begonnene Umstellung wird im Rahmen von Neuvergaben sukzessive durchgeführt.

#### 4.8.2.3 *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.

#### 4.8.2.4 *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.

### 4.8.3 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.

Daher soll der Vertrieb im ZOV-Verbandsgebiet sowie in der Stadt Gießen in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden, wobei die fortschreitende Umsetzung des eTickets einen hohen Stellenwert einnehmen wird. Dieses soll sowohl hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit als auch perspektivisch für die Wirtschaftlichkeit positive Effekte aufweisen.

Bereits begonnen wurde mit der Umsetzung der **VDV-Stufe 2**: bei einer Chipkarte nach VDV-Stufe 2 handelt es sich um eine Plastikkarte, auf der die Fahrtberechtigung als elektronischer Fahrschein im Chip gespeichert wird.

Als zweiter Realisierungsschritt wird die **VDV-Stufe 3** formuliert: Mit Einführung dieser Ausbaustufe werden die Nutzungsdaten der Kunden über ein Raumerfassungssystem in den Fahrzeugen gesammelt und nachträglich bepreist (Be-in/Be-out = BI-BO). Die automatisierte Fahrpreisermittlung leistet vor allem einen bedeutenden Beitrag zur Erfüllung des Vertriebsziels Nutzerfreundlichkeit.

Darüber hinaus bieten die technischen Weiterentwicklungen im Mobilfunkbereich und die Zunahme der Handy- und Internetnutzung Chancen, den Zugang für Kunden zum ÖPNV-System zu erleichtern, aber auch zu weiteren Effizienzsteigerungen im Vertrieb.

Derzeit wird das für das ZOV-Verbandsgebiet bestehende Vertriebskonzept evaluiert. Um die Qualität des personalbedienten Vertriebs zu steigern und dessen wirtschaftliche Effizienz zu verbessern, sind organisatorische und funktionale Änderungen bei den personalbedienten Vertriebsstellen erforderlich. Am Ziel des Erhalts einer Basisversorgung auch mit personalbedienten Vertriebsstellen wird festgehalten.

#### **4.9 Anforderungen an die Beförderung von Schülerinnen und Schülern**

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

#### 4.9.1 Angebotsraster

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

##### Schülerbeförderung (ZOV)

Anzahl der Anfahrten	maximal zwei
Anzahl der Abfahrten	bis maximal drei

#### 4.9.2 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.

#### 4.9.3 Zumutbare Wartezeiten von 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.

#### **4.9.4 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 so weit 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.

## **5 Entwicklung und Untersuchung von Szenarien**

### **5.1 Grundsätzliche Ausrichtung der Szenarien**

Die Szenariotechnik ist eine Methode, die auf der Ausarbeitung und Analyse möglicher Entwicklungen der Zukunft beruht.

Szenarien dienen

- der Vorbereitung von Entscheidungen,
- der Orientierung hinsichtlich zukünftiger Entwicklungen,
- der Strategieentwicklung und -überprüfung sowie
- dem frühzeitigen Erkennen von Veränderungsmöglichkeiten durch Sensibilisierung für die Zukunft.

### **5.2 Szenarioanalyse**

Im Rahmen der Szenarioanalyse werden die Auswirkungen einzelner veränderlicher Variablen auf ein bestimmtes Feld analysiert.

Die Grundidee der Szenarioanalyse liegt darin, Faktoren (das so genannte Gestaltungsfeld) zu identifizieren, welche die Zukunft des Untersuchungsgegenstandes (das Szenariofeld) beeinflussen.

Anschließend werden die Entwicklung bzw. die Entwicklungsmöglichkeiten dieser Faktoren prognostiziert, um aus den möglichen Entwicklungslinien der Faktoren kombinatorisch Zukunftsszenarien zu erstellen.

### **5.3 „Stellschrauben“ bzw. Variablen**

Bei der Konkretisierung der Szenarien können eine Reihe von „Stellschrauben“ herangezogen werden, d.h. Variablen, deren Ausgestaltungen im Rahmen der Nahverkehrsplanung differenziert werden können und die darüber hinaus Einfluss auf die kostenseitige Entwicklung haben.

Als mögliche „Stellschrauben“ wurden neben dem Leistungsniveau (z.B. ausgedrückt als Betriebsleistung in Nutzwagenkilometern) unter anderem identifiziert:

- Eine Anpassung der Bedienungszeiträume,
- eine an die Nachfrage angepasste Erbringung der Verkehrsleistung (Regelverkehr oder flexible Bedienung bei niedriger Nachfrage) sowie
- die Modifizierung von Qualitätsanforderungen (z.B. Fahrzeugstandards).

## 5.4 Vorschlagsszenarien

Für das Grundangebot im ZOV-Verbandsgebiet wurden als Diskussionsgrundlage drei Varianten ausgearbeitet:

- Eine Variante, die sich am **Status quo** orientiert.
- Eine Variante, die eher einen „**Mittelweg**“ zwischen Bestandssicherung und umfassenden Sparmaßnahmen beschreibt.
- Eine Variante, bei der eine maximale **Ausschöpfung der Einsparmöglichkeiten** angestrebt wird.

### Zeithorizont und Betrachtung der Szenario-Wirkung

Als Prognosezeitraum wird bei den Untersuchungen der Zeitraum 2014 bis 2019 zugrunde gelegt.

Als die wesentlichen Szenario-Wirkungen sind zu untersuchen:

- **Finanzielle Wirkungen:** Wie würde sich eine Umsetzung des Szenarios auf die Entwicklung des Bedarfs an finanziellen Mitteln für den ÖPNV auswirken?
- **Nachfrageseitige Wirkungen:** Welche Auswirkungen auf die Höhe der Fahrgastnachfrage wären abzusehen, wenn das jeweilige Szenario umgesetzt wird? Und welche Konsequenzen hätte dies vermutlich auf der Einnahmeseite?

#### 5.4.1 Szenario 1 „Status quo“



### Szenario 1: *Status quo*

Grundannahme von Szenario 1 ist eine Beibehaltung des Status quo in Bezug auf das Fahrtenangebot. D.h. es wird davon ausgegangen, dass das Leistungsniveau (Volumen an Nutzwagenkilometern) auch in den kommenden Jahren beibehalten werden kann.

Vom Ansatz her wird bei diesem auf Kontinuität ausgerichteten Szenario auch nicht von einer umfassenderen Anpassung der weiteren zur Verfügung stehenden Variablen („Stellschrauben“) ausgegangen.

Als finanzielle Konsequenz aus der Beibehaltung des Leistungsvolumens des Bestandsangebotes ergäbe sich in Zukunft ein deutlicher Mehrbedarf an finanziellen Mitteln. Dieser Mehrbedarf resultiert insbesondere aus den Kostensteigerungen für Verkehrsleistungen (Personalkosten, Kraftstoffkosten, Anschaffungskosten für Fahrzeuge etc.), die sich im Zuge der Neuvergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb in deutlich höheren Vertragspreisen niederschlagen.

Auf Basis des Prognosejahres 2012 wurde bereits der Kostentrend prognostiziert und im Rahmen der 1. Anhörung zur Planfortschreibung aufgezeigt. Die seit diesem Prognosezeitpunkt durchgeführten Vergabeverfahren haben nun die 2012 getroffenen Annahmen vollumfänglich bestätigt.

Diesem deutlichen Mehrbedarf an finanziellen Mitteln steht auf Seiten der Nachfrageentwicklung voraussichtlich eine Stagnation der Fahrgastzahlen gegenüber. Aufgrund der Entwicklung der Rahmenbedingungen in Teilbereichen des Untersuchungsgebietes – hier ist insbesondere der Rückgang der Schülerzahlen anzuführen – wird es trotz der Beibehaltung des Angebotsniveaus gebietsweise auch zu Rückgängen der Nachfrage und somit auch der Einnahmen kommen.

#### 5.4.2 Szenario 2 „Mittelweg“



### Szenario 2: *Mittelweg*

Die Grundannahme dieses zwischen dem Status quo und der Ausschöpfung der Einsparmöglichkeiten angesiedelten mittleren Szenarios ist, dass für den ÖPNV in den kommenden Jahren finanzielle Mittel in etwa auf der Höhe des heutigen Niveaus zur Verfügung stehen.

Um die zu erwartenden Kostensteigerungen zu dämpfen, muss daher bei dieser Variante eine Anpassung des Bestandssystems erfolgen. Hier gilt es, das bestehende Angebot effizient zu modifizieren, „umzustricken“ und – bei entsprechend schwacher Nachfrage – in Teilen auch abzubestellen.

Basis für die detailliertere Ausarbeitung dieses Szenarios sind zunächst die modifizierten Vorgaben zum Grundangebot, die eine leichte Reduzierung der Anzahl der im Sinne der Mindestbedienung zur Daseinsvorsorge vorzuhaltenden Fahrten(paare) vorsehen. Allerdings kommt dies nur in Betracht bei nicht nachgefragten Angeboten. Darüber hinaus wird die leichte Anpassung des Grundangebotes aller Voraussicht nach nicht ausreichen, um den zu erwartenden Kostenanstieg wirkungsvoll zu dämpfen.

Aus diesem Grund sind bei der konkreten Ausgestaltung des Szenarios „Mittelweg“ über die Angebotsseite hinaus die verfügbaren „Stellschrauben“ mit dem Ziel einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit zu „drehen“.

Zu diesen „Stellschrauben“ gehören beispielsweise:

- Die konsequente Flexibilisierung von „Randlagen“, d.h. die Umstellung von Regelverkehren mit Bussen auf bedarfsgesteuerte Verkehre im Früh-, Spät- und Wochenendverkehr oder auch die
- Modifizierung von Qualitätsanforderungen (z.B. Fahrzeuganforderungen, maximal zulässiges Fahrzeugalter) mit dem Ziel, den Verkehrsunternehmen im Rahmen des Vergabewettbewerbs günstigere Angebote zu ermöglichen.
- Auch das Ausnutzen der seit Anfang 2013 gesetzlich möglichen Laufzeit der Verkehrsverträge von 10 Jahren kann einen Beitrag zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit führen.

Per Definition bewirkt das Szenario auf der finanziellen Seite einen in etwa auf gleichem Niveau bleibenden Mittelbedarf. In Abhängigkeit vom Umfang der realisierbaren Angebotsanpassungen, der Ausnutzung von kostenrelevanten „Stellschrauben“ und der tatsächlichen künftigen Kostenentwicklung für Verkehrsleistungen wird sich

in der Praxis zeigen, welchen Beitrag eine Umsetzung des Szenarios zur Dämpfung der Kostensteigerung letztlich leisten kann.

Als nachfrageseitige Wirkung des Szenarios sind Rückgänge der Fahrgastzahlen zu erwarten – sowohl durch den Abbau von Fahrten in Randlagen als auch durch die geringere Akzeptanz flexibler Angebote im Fall von entsprechenden Umstellungen. Dadurch jedoch, dass sich Abbau und Flexibilisierung auf schwach nachgefragte Bestandteile des Angebotes konzentrieren, wird dieser Rückgang jedoch nur vergleichsweise schwach ausfallen. Auch die nachfrageseitigen Wirkungen einer kostenoptimierten Anpassung der Qualitätsstandards dürften keine größeren diesbezüglichen Effekte nach sich ziehen.

### 5.4.3 Szenario 3 „Ausschöpfen der Einsparmöglichkeiten“



#### Szenario 3:

#### *Ausschöpfen der Einsparmöglichkeiten*

Ziel der Entwicklung von Szenario 3 war es, die Effekte einer maximalen Ausnutzung vorhandener Einsparpotentiale aufzuzeigen. D.h. hier wäre das Leistungsniveau nochmals über das Maß hinaus zu reduzieren, das Szenario 2 vorsieht.

Im Rahmen der Diskussion zu diesem Entwicklungsszenario wurden jedoch schnell die Grenzen eines Ausschöpfens der Einsparmöglichkeiten deutlich:

- Der ÖPNV muss seine Aufgaben im Rahmen der Daseinsvorsorge und der Schülerbeförderung auch weiterhin erfüllen.
- Das Potential für eine Flexibilisierung der schulrelevanten Verkehre ist begrenzt; auch die in diesem Bereich erzielbaren Einsparungen.
- Alternative Angebote (Bürgerbus, etc.) können den ÖPNV in der Fläche zwar unter Umständen ergänzen, ihn jedoch nicht ersetzen.
- Die bestehenden Standards und Angebote wurden bereits unter Beachtung von Effizienzkriterien entwickelt, sie lassen daher für weitere verträgliche Einsparungen kaum Spielräume.

Da die Aufgabe der Daseinsvorsorge auch künftig erfüllt werden muss und massive Eingriffe im Bereich der Schülerbeförderung als nicht umsetzbar anzusehen sind, wurde beschlossen, dieses Szenario im Zuge der Ausarbeitung des NVP nicht weiterzuverfolgen.

## **5.5 Auswahl eines Vorzugsszenarios**

Als Ergebnis der Untersuchung der Szenarien und ihrer Diskussion in den Gremien (z.B. im projektbegleitenden Lenkungskreis) war die Empfehlung für ein Vorzugs-Szenario abzugeben.

Dieses Vorzugs-Szenario ist dann im Zuge des weiteren NVP-Aufstellungsprozesses zur Angebotskonzeption weiterzuentwickeln.

Nachdem nach der grundlegenden Diskussion über die Szenarien lediglich die Varianten 1 und 2 als Optionen verblieben und eine Umsetzung des ersten Szenarios „Status quo“ wie aufgezeigt mit hohen Kostensteigerungen verbunden wäre, sprach sich der Lenkungskreis dafür aus, Variante 2, den „Mittelweg“, als Vorzugsszenario zu wählen und bei der Angebotskonzeption zu berücksichtigen.

Aufgrund der jüngsten Marktpreisentwicklung ist gleichwohl mit höherem Aufwand zu rechnen.

## 6 Angebotskonzeption

Auf der Basis der Mängelanalyse in Verbindung mit dem Anforderungsprofil und der Entwicklung und Untersuchung von Szenarien wurde die Angebotskonzeption ausgearbeitet. Die Angebotskonzeption beschreibt, welche Änderungen notwendig sind um dem Anforderungsprofil entsprechen zu können.

Den inhaltlichen Schwerpunkt der Angebotskonzeption stellen die umfassenden Planungen zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung, wie sie durch die Definition von Mindestanforderungen (vgl. Kapitel 4.4) konkret festgelegt wurde, dar.

Weiterer Bestandteil der Angebotskonzeption sind die Maßnahmen zur Beseitigung identifizierter Erschließungslücken, bei denen eine Reihe von Vorschlägen für Standorte, an denen die Neueinrichtung von Bushaltestellen geprüft werden sollte, ausgearbeitet wurde.

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.

Darüber hinaus beschreibt die Angebotskonzeption noch eine Reihe von Maßnahmen, welche die Entwicklung des Nahverkehrs im ZOV-Verbandsgebiet in den kommenden Jahren mit prägen werden.

Die Beschreibung weiterer geplanter Maßnahmen kann sich dabei nicht auf die Projekte, für die ZOV-Verkehr als lokaler Aufgabenträger die maßgebliche Verantwortung trägt, beschränken. Vielmehr muss sie auch die für das Verbandsgebiet relevanten Planungen anderer Aufgabenträger – insbesondere die des RMV im Bereich des Schienenverkehrs – umfassen.

## **6.1 Relevante Maßnahmen im Bereich der regionalen Verkehre gemäß RNVP**

### **6.1.1 Maßnahmen im Bereich Schiene**

Das derzeitige SPNV-Angebot im ZOV-Verbandsgebiet weist ausweislich der RMV-Verbunderhebung 2010 eine steigende und in der Prognose in aller Regel mindestens gleichbleibende Nachfrage auf und ist daher nicht nur grundsätzlich zu erhalten, sondern bei gegebenem Bedarf bzw. ausreichendem Nachfragepotential zu ergänzen. Die Region Oberhessen benötigt nicht nur eine attraktive und konkurrenzfähige Schienenanbindung an das Rhein-Main-Gebiet, sondern auch dauerhaft die in ihrer Erschließungsfunktion wichtigen Tangentialverbindungen (Rückgratfunktion der Vogelsberg- und Lahn-Kinzig-Bahn).

#### *6.1.1.1 Linie S6 – Zielzustand S-Bahn 2019*

Folgende Änderungen betreffen das Verbandsgebiet<sup>50</sup>:

- Eine geänderte Linienführung bei den Linien S3/4, S5 und S6 (in Folge Ausbau S6, 1.Stufe) ermöglicht neue verbesserte Anschlüsse und die Optimierung der Kapazitäten.
- Mit dem Ausbau der S6 zwischen Frankfurt West und Friedberg (Ausbau S6, 2.Stufe) ist es möglich, die Linie S6 in der Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt bis Friedberg fahren zu lassen.

#### *Geänderte Linienführungen<sup>51</sup> (S6)*

Bereits bald nach der Betriebsaufnahme der ausgeschriebenen und vergebenen S-Bahn-Leistungen wird mit dem Beginn der Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel einschließlich Errichtung der neuen S-Bahn-Station Frankfurt-Ginnheim gerechnet (S6-Ausbau, 1.Stufe). Dies wird verschiedene Verbesserungen im Angebot ermöglichen.

Um auch nach Einrichten des Haltes Ginnheim günstige Umsteigezeiten im ITF-Knoten Friedberg zu erhalten, wird die Taktlage der Linie in Fahrtrichtung Friedberg um 5 Minuten vorverlegt; in Fahrtrichtung Frankfurt wird die gegenüber heute 5 Minuten spätere Lage der S6 zugeordnet. Damit entsteht eine Nord-Süd-Durchmesserlinie von Friedberg nach Langen bzw. von Groß-Karben nach Darmstadt (in den Fahrplänen der heutigen S3 und S4). Die Fahrtenhäufigkeit in den Nebenverkehrszeiten zwischen Bad Vilbel und Frankfurt verbessert sich, so dass die Anschlüsse zum

---

<sup>50</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 165

<sup>51</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 165

U-Bahn-Netz in Ginnheim, in Eschersheim und (nach Verlängerung der U5) am Frankfurter Berg optimiert werden und eine neue Netzqualität entsteht.

Die geplanten Verdichtungen zum 30-Minuten-Takt als Grundangebot und 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit werden bei gegebener Nachfrage von ZOV-Verkehr grundsätzlich begrüßt.

#### 6.1.1.2 *R-Bahn – RE-Netz („Hessen-Express“)*<sup>52</sup>

Im Zuge des demografischen Wandels wird mit einer zunehmenden Konzentration der Arbeitsplätze und Wohnstätten in den großen Zentren gerechnet. Eine Folge davon ist die Zunahme der Verkehrsnachfrage auf den Verbindungsachsen zwischen diesen Städten. Dies macht eine Stärkung der schnellen Verkehre über längere Distanzen zur Verbindung der wichtigsten Zentren notwendig.

Der RMV plant deshalb, den schnellen Expressverkehr (RE) zwischen den Oberzentren und Metropolkernen zu stärken.

Dieses beschleunigte RE-Netz soll als eigenes Produkt wahrgenommen werden und sich von anderen Produkten der gleichen Relation unterscheiden.

Dazu soll das Produkt auch einen eigenen Namen bekommen, zum Beispiel „Hessen-Express“ (HE). Die Züge sollen ein eigenes Außen- und Innendesign erhalten.

Das Netz soll sowohl die Zentren Hessens verbinden als auch die Oberzentren in unmittelbarer Nachbarschaft einbeziehen. Daher erstreckt sich das Hessen-Express-Netz bis nach Kassel, Siegen, Mainz und Mannheim.

Die mittlere Reisegeschwindigkeit soll über dem Standard derzeitiger RE-Verbindungen im Bereich zwischen 70 und 100 km/h liegen. Die Züge halten grundsätzlich nur an den Hauptbahnhöfen der Oberzentren, an wichtigen Knotenbahnhöfen und an aufkommensstarken Halten.

Die Züge sollen grundsätzlich im Stundentakt verkehren. Im Allgemeinen kann die bestehende Infrastruktur genutzt werden.

---

<sup>52</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 171

Vorgesehen sind u.a. folgende Linien:

- HE 3: Kassel – Marburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt (entwickelt aus der Linie 30)
- HE 4: Siegen – Wetzlar – Gießen – Friedberg – Frankfurt (entwickelt aus der Linie 40)
- HE 5: Kassel – Bebra – Fulda – Gelnhausen – Hanau – Frankfurt (entwickelt aus der Linie 50)

Bei dem beschriebenen Konzept handelt es sich um einen Ausblick für den Zeitraum nach 2019.

#### 6.1.1.3 *Taktangebot Main-Weser-Bahn*

Das Taktangebot auf der Main-Weser-Bahn ist nach Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen zu optimieren und zu verbessern. Hierzu zählen zusätzliche Halte an den aufkommensstarken Verknüpfungsstellen Butzbach und Bad Nauheim. Auch die nördlich von Gießen gelegenen Haltestellen benötigen nach der geplanten Optimierung des Betriebskonzeptes nicht nur genügend Halte, sondern auch eine ausreichende Anzahl von Direktverbindungen nach Frankfurt.

Der geplante schnelle Expressverkehr („Hessen-Express“, vgl. Kapitel 6.1.1.2) ist ein interessanter Ansatz, da die Konkurrenzfähigkeit der Schiene auf langen Strecken gestärkt wird. Für Oberhessen sind nicht nur die Halte Gießen und Friedberg von Bedeutung, sondern auch Fulda und Gelnhausen, da hier die Zubringerstrecken 35 (von Lauterbach) und 36 (von Büdingen) anknüpfen. Die Entwicklung des Angebots aus Bestandsverkehren darf jedoch nicht zu einer grundlegenden Verschlechterung für die nichtberücksichtigten aufkommensstarke RE-Halte führen.

#### 6.1.1.4 *Maßnahmen im Bereich Wetterau*

Mit Realisierung der S-Bahn-Verlängerung von Friedrichsdorf nach Usingen, der Anbindung des Bad Homburger Bahnhofs an die Regionaltangente West sowie an die verlängerte U-Bahn-Linie 2 scheint die Prüfung der Vorteilhaftigkeit einer Durchbindung der Regionalbahnlinie 16 von Friedberg über Friedrichsdorf hinaus zu dem dann sehr bedeutenden Verknüpfungspunkt Bad Homburg Bahnhof geboten.

Die Anzahl der Direktverbindungen der Horloffalbahn nach Frankfurt sollte nach Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen auf der Main-Weser-Bahn nachfrageorientiert erhöht werden. Dies schließt auch die Realisierung des Flügelungskonzeptes mit der Linie 31 ein, um nicht nur Nidda, sondern auch Wölfersheim attraktiv an Friedberg und Frankfurt anzubinden.

#### 6.1.1.5 *Maßnahmen zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit*

Während die im RNVP<sup>53</sup> verankerten Bedienungsstandards (Grundtakt, Betriebszeit) im Allgemeinen erfüllt sind, weisen die Wetterauer Regionalbahnstrecken 31, 32, 34 und 36 keine standardgerechten Reisegeschwindigkeiten auf. Es wird daher eine Untersuchung angeregt, ob mit angemessenem Aufwand eine Verbesserung dieses Qualitätsaspektes möglich ist.

Zu prüfen wäre beispielsweise, ob eine abschnittsweise Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der Horlofftalbahn realisiert werden kann.

### 6.1.2 **Maßnahmen im Bereich regionaler Busverkehre**

#### 6.1.2.1 *Zielkonzept für den straßengebundenen ÖPNV*

*Regionale Buslinien – Direktverbindungen zwischen nachfragestarken Orten mit kurzen Reisezeiten*

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

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

Auf folgenden, das Untersuchungsgebiet tangierenden nachfragestarken Relationen konnte gutachterlich ein Bedarf an schnellen Busverbindungen festgestellt werden<sup>54</sup>:

- Bad Homburg – Groß Karben – Nidderau
- Bad Vilbel – Offenbach
- Alsfeld - Stadtallendorf (alternativ auch nach Marburg, ggf. über Homberg (Ohm))

Als fehlend stuft der ZOV darüber hinaus die Verbindung Bad Homburg – Bad Vilbel (mit Verlängerung Richtung Offenbach) ein.

Der RNVP sieht die weitere Prüfung zur Einrichtung von Schnellbusverkehren auf diesen Achsen im Rahmen der Optimierung vorhandener Linien sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten vor.

---

<sup>53</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, Tabelle 5, S. 89

<sup>54</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 175

#### 6.1.2.2 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<sup>55</sup>:

- 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<sup>56</sup>:

---

<sup>55</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 176

<sup>56</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, Anhang 4 B, S. 8 ff

**Angebotskonzept regionaler Busverkehr ZOV-Verbandsgebiet**

Linien-Nr.	Linienanalyse						Angebotsplanung							Einordnung		
	Anzahl Aufgabenträgerorganisation	zentral-örtliche Verbindungsfunktion	Verknüpfungsfunktion SPNV	Linienlänge des Hauptweges	Anteil Schülerverkehr	Schienersatz-/ergänzungsfunktion	Abbestellung nachfrageschwacher Fahrten bzw. Fahrtabschnitte	Taktausdünnung	Abbau paralleler Bedienung	Einrichtung beschleunigter Verbindungen / Fahrtzeitverkürzung	Teilumwandlung in flexible Bedienungsformen	Stärkung regionale Netzwirkung	Stärkung Flächenschließung / Ausrichtung Schüler- / Freizeitverkehr	Verbundbus	Regionalbus	Lokalbus
362					ja	x		x			x			x		
363					ja	x				x					x	
372					ja	x		x			x			x		
373												x				x
374					ja	x				x				x		
375					ja	x		x			x			x		
376												x				x
377						x						x		x		
378						x						x				x
379						x						x				x
382						x	x					x		x		
391						x						x				x
393						x						x				x
395 (390)									x	x	x			x		
396						x				x	x			x		
520 (371)											x			x		
551						x	x		x		x				x	
562					ja	x		x	x	x		x		x		
563						x		x	x	x		x		x		
591						x				x		x		x		
VB-19 (394)						x						x				x
VB-90*												x				x
VB-91*												x				x
VB-92*												x				x
VB-93*												x				x
VB-94*												x				x
VB-95*												x				x

**Abb.:** Angebotskonzept regionaler Busverkehr. RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, Anlage 4 B, S. 8 ff. (Auswahl Linien ZOV, angepasst)

**Legende:**

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

\* = Die Vulkan-Express-Linien wurden bereits 2013 lokalisiert.

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

## **6.2 Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungs- und Bedienungsqualität**

### **6.2.1 Maßnahmen im Bereich lokaler Busverkehre**

Im Regionalplan Mittelhessen 2010<sup>57</sup> 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. 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 wurden aufbauend auf der Mängelanalyse die Tabellen des Bestandsangebots (vgl. Anhang VII) um bereits geplante Veränderungen des ÖPNV-Angebotes ergänzt. Auf diese Weise lässt sich erkennen (vgl. Anhang IX a) bis e)), bei welchen Verbindungen die Mindestvorgabe an Fahrten gemäß Anforderungsprofil auch zukünftig nicht erreicht wird.

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 Planungsleistung können mit der Fortschreibung eines solchen Planwerkes nicht erbracht werden.

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.

### **6.2.2 Maßnahmen im Bereich flexibler Angebotsformen**

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

---

<sup>57</sup> Regionalplan Mittelhessen 2010 – Bekannt gemacht im Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr.9 am 28. Februar 2011, S. 118

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

Ungeachtet der bereits umfangreich im ZOV-Gebiet, insbesondere in der Vogelsbergregion, eingerichteten Bedarfsverkehre ergeben sich nach dieser Analyse noch einige zu untersuchende Gebiete.

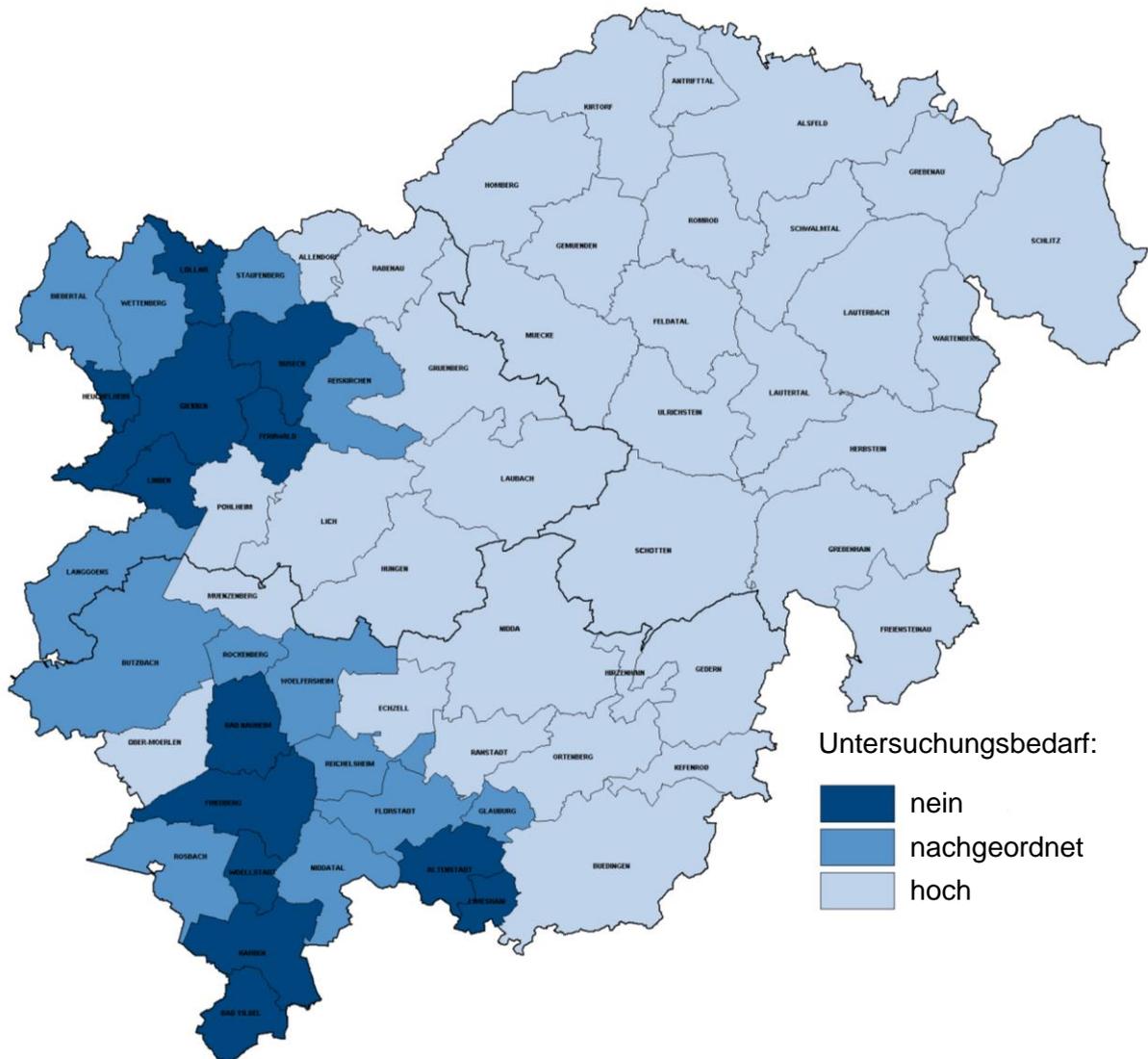
Gemäß der Raumstrukturanalyse werden zwei Gruppen von Gemeinden unterschieden, für die ein Untersuchungsbedarf hinsichtlich der Einführung bzw. Ausweitung von flexiblen Bedienungsformen unterstellt werden kann<sup>58</sup>:

- Gemeinden / Regionen mit einer Bevölkerungsdichte von bis zu 200 EW/km<sup>2</sup>. Für diese Gemeinden wird angenommen, dass ein hoher Untersuchungsbedarf besteht.
- Gemeinden / Regionen mit einer Bevölkerungsdichte von bis zu 300 EW/km<sup>2</sup>. Für diese Gemeinden wird angenommen, dass ein nachgeordneter Untersuchungsbedarf besteht. Dabei ist eine Detailbetrachtung unter Beachtung der Siedlungsstruktur erforderlich, um festzustellen, ob außerhalb der dichter besiedelten und damit nachfragestärkeren Regionen auch größere nachfrage-schwache Bereiche existieren.

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

---

<sup>58</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 177



**Abb.:** Regionen im ZOV-Gebiet mit Untersuchungsbedarf für den Einsatz flexibler Bedienungsformen, Quelle (verändert durch Umlegung der Verkehrszellen auf Gemeinden): RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, Abb. 79, S. 178.

### 6.2.3 Ergänzende Angebote

Neben den flexiblen Bedienungsformen, die in Form von durch Unternehmer betriebenen Bedarfsverkehren (also „klassische“ AST-Verkehre, vgl. Kapitel 2.3.4) angeboten werden, gibt es noch vielfältige Ansätze für alternative Bedienungsformen, die in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage das herkömmliche Linienangebot sinnvoll ergänzen oder auch ersetzen können.<sup>59</sup>

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 eine ausreichende Mobilität innerhalb und zwischen den Gemeinden bzw. Gemeindeteilen sicherstellen und andererseits 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 ergänzender Angebote in das bestehende ÖPNV-System und der Vorgabe adäquater Qualitätsstandards stellt sich auch die Frage nach den relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen, hier insbesondere nach dem PBefG. Vor allem bei privaten Mitfahrgelegenheiten, die als nicht-genehmigungspflichtige Verkehre gelten, dürfte die Vorgabe und Qualitätssicherung von „Standards“ nur in sehr begrenztem Rahmen umsetzbar sein.<sup>60</sup>

Es sollte dennoch im Rahmen eines umfassenden Mobilitätsmanagements der Versuch unternommen werden, bestehende Möglichkeiten auszuschöpfen, um eines 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 soll künftig das bestehende Grundangebot an ÖPNV-Fahrten, das sich an den Vorgaben des Nahverkehrsplans orientiert, mit Hilfe privater und gewerblicher Fahrten ergänzt werden.

Das neue „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 –

---

<sup>59</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 179

<sup>60</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 180

derzeit im Rahmen eines vom Land geförderten Modellvorhabens – finanziell unterstützt. Falls kein Fahrt-Anbieter zur Verfügung steht, gewährleistet der NVV die Organisation der Beförderung mit dem Taxi, dem Mietwagen oder dem Bürgerbus.<sup>61</sup>

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.

---

<sup>61</sup> [www.mobilfalt.de](http://www.mobilfalt.de)

### 6.3 Maßnahmen zur Beseitigung identifizierter Erschließungslücken

Die aus der Mängelanalyse (vgl. Kapitel 3.1) vorliegenden Hinweise auf bestehende Erschließungslücken wurden im Rahmen der Planungen zur Angebotskonzeption dahingehend untersucht, ob sich durch die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen oder die Verlegung bestehender Haltestellen die bislang nicht erschlossenen Bereiche an den ÖPNV anbinden lassen.

Ob die Neueinrichtung oder Verlegung einer Haltestelle zur Beseitigung bestehender Erschließungslücken zu befürworten ist, wurde insbesondere anhand der beiden folgenden Aspekte beurteilt:

- Fahrgastpotential, welches in dem nicht erschlossenen Bereich zu vermuten ist (Lage und Größe der nicht erschlossenen Siedlungsfläche, Art und Dichte der dort vorhandenen Bebauung).
- Ausmaß der notwendigen Anpassungen des bestehenden ÖPNV-Angebotes, die bei der Einrichtung eines zusätzlichen Haltes erforderlich wären.

Ein wichtiger Punkt im Zusammenhang mit dem zweiten genannten Aspekt ist beispielsweise die Frage, ob sich der neue Halt entlang eines derzeit befahrenen ÖPNV-Linienweges einrichten lässt oder nicht.

Wären für die Bedienung einer Haltestelle Umwegfahrten oder im Extremfall gar Stichfahrten erforderlich, so sind solche Maßnahmen nur bei einem hohen potentiellen Nutzen zu befürworten.

In diesen Fällen sind die Möglichkeiten, die für die Anfahrt der Haltestelle benötigte Zeit in die bestehenden Fahrzeugumläufe zu integrieren, zu prüfen.

Falls die Andienung der Haltestelle zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen führen würde, so ist die Maßnahme in der Regel aufgrund des dadurch entstehenden hohen finanziellen Aufwandes als nicht vertretbar abzulehnen.

Beim Neubau oder der Modifikation von Haltestellen, bei erforderlicher Anpassung der Infrastruktur infolge des Einsatzes von Buszügen sowie beim Neubau oder der Modifikation von LSA sind auch Abstimmungen mit Hessen Mobil herbeizuführen, sofern diese Maßnahmen an klassifizierten Straßen erfolgen.

Als Ergebnis der durchgeführten Untersuchung wurden einige Standorte identifiziert, bei denen für die Neueinrichtung oder der Verlegung einer Haltestelle bei vertretbarem Aufwand von einem hohen potentiellen Nutzen ausgegangen werden kann.

An diesen Standorten, die in den nachfolgenden Tabellen aufgelistet sind, sollte die Einrichtung oder die Verlegung einer Haltestelle in Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger vorrangig geprüft werden.

Stadt/Gemeinde	Stadt-/Ortsteil	Lage an der Straße	nächste einmündende Straße
Hungen	Hungen	Schottener Straße	Rewestraße
Laubach	Laubach	Gießener Straße	Fußweg von Philipp-Reis-Straße
Laubach	Laubach	Steinweg	Am Eselspfad
Laubach	Laubach	Schottener Straße	Im Katzensgraben
Pohlheim	Watzenborn-Steinberg	L 3132	Rudolf-Diesel-Straße
Pohlheim	Watzenborn-Steinberg	Zur Mühle	Am Erlenhof
Reiskirchen	Reiskirchen	Grünberger Straße	Bänningerstraße
Reiskirchen	Lindenstruth	Greizer Straße	Beethovenstraße
Reiskirchen	Burkhardsfelden	Wasserstraße	Bergstraße
Reiskirchen	Ettingshausen	Münsterer Straße	Zum Hardtwald

**Abb.:** Vorschläge Neueinrichtung von Bushaltestellen im Landkreis Gießen

Stadt/Gemeinde	Stadt-/Ortsteil	Lage an der Straße	nächste einmündende Straße
Alsfeld	Alsfeld	Ernst-Diegel-Str.	Am Bornfeld
Alsfeld	Eudorf	Verlegung der Haltestelle "Ortsmitte" nach Norden	
Alsfeld	Lingelbach	Verlegung der Haltestelle "Königstraße" in den Ortskern	
Feldatal	Groß-Felda	Pfingstweide	An der Stückwiese
Freiensteinau	Freiensteinau	Steinauer Straße	Im Mühlfeld
Herbstein	Herbstein	Hessenstraße	Eisenbahnstraße
Homburg (Ohm)	Homburg (Ohm)	Berliner Straße	Niederkleiner Weg
Mücke	Nieder-Ohmen	Merlauer Straße	Siedlungsstraße
Schlitz	Schlitz	Salzschlirfer Straße	An den Feldwiesen
Schlitz	Hutzdorf	Bahnhofstraße	Kiefernweg
Schotten	Einhartshausen	Gonterskirchener Straße	Krummwiesenstraße
Wartenberg	Angersbach	Landenhäuser Straße	Am Sportplatz

**Abb.:** Vorschläge Neueinrichtung / Verlegung von Bushaltestellen im Vogelsbergkreis

Stadt/Gemeinde	Stadt-/Ortsteil	Lage an der Straße	nächste einmündende Straße
Altenstadt	Altenstadt	Stammheimer Straße	Am Pfarrain
Büdingen	Düdelshelm	Hauptstraße	Wilhelm-Leuschner-Straße
Büdingen	Lohrbach	Herrnhuter Straße	Am Hellerberg
Friedberg	Friedberg	Gebrüder-Lang-Straße	Untere Liebfrauenstraße
Gedern	Gedern	Frankfurter Straße	Am Schmittenberg
Gedern	Wenings	Amthofstraße	Außerhalb
Glauburg	Stockheim	Glauberger Straße	Waldstraße
Glauburg	Stockheim	Vogelsbergstraße	Lerchenweg
Limeshain	Rommelhausen	Himbacher Straße	Werner-von-Braun-Straße
Nidda	Unter-Schmitt	Schottener Straße	Am Sportheim
Niddatal	Assenheim	Mühlweg	Wetterstraße

**Abb.:** Vorschläge Neueinrichtung von Bushaltestellen im Wetteraukreis

Details zu den einzelnen Vorschlägen können Anhang VI a) bis c) entnommen werden. Des Weiteren findet man dort die Bewertungen aller Erschließungslücken, die im Rahmen der Mängelanalyse festgestellt wurden. Bei dem Großteil der festgestellten Lücken würde der Aufwand der Erschließung in keinem vertretbaren Verhältnis zum erwarteten Potenzial stehen.

#### **6.4 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	
<b>gesamtes ZOV- Gebiet</b>	Modernisierung der Infrastruktur an allen Bahnhöfen und Haltepunkten
	Einrichtung von Informationsanlagen (z.B. Lautsprechern) an allen Bahnhöfen und Haltepunkten
	An allen Bahnhöfen und Haltepunkten ist eine einheitliche Bahnsteighöhe, die einen höhengleichen Einstieg in moderne Nahverkehrsfahrzeuge ermöglicht, zu realisieren
	Einrichtung P+R-Parkplätze an einigen Bahnhöfen
	Einrichtung überdachter Fahrrad-Abstellanlagen an sämtlichen Bahnhaltepunkten
	Prüfung, ob das Angebot in Schwachlastzeiten (abends, nachts, an Wochenenden und Feiertagen) bedarfsgerecht verbessert werden kann
	Sukzessive Umstellung des Fahrzeugparks auf Niederflurfahrzeuge
	Barrierefreie Ausstattung der Haltestelleninfrastruktur
<b>Landkreis Gießen</b>	Zusammenlegung der Stadt- und Regionalbuslinien am Bahnhof Gießen
	Neubau Haltepunkt Hausen und Verlegung Haltepunkt Garbenteich
<b>Vogelsbergkreis</b>	Modernisierung der Haltepunkte und der Infrastruktur auf der Vogelsbergbahn (RMV-Linie 35)
	Verbesserung Zuführung zum Vulkanexpress durch die Vogelsbergbahn am Wochenende (insbesondere an Sonn- und Feiertagen setzen die Züge erst relativ spät ein)
	Grundkonzeption: Kreisweite Anbindung jeder Gemeinde durch Hauptlinien im Zwei-Stunden-Takt an die Mittelzentren und die RE-Halte
	Neukonzeption Flexible Bedienungsformen
	Aufwertung der Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale von Haltestellen, barrierefreier Ausbau
	Schaffung Anschlussmöglichkeiten an die Linie MKK-95 über die AST-Linie VB-50
	Schaffung Anschlussmöglichkeiten an die Linie MKK-72
<b>Wetteraukreis</b>	Modernisierung aller Haltepunkte entlang der Horloffalbahn (RMV-Linien 31/32)
	Modernisierung Lahn-Kinzig-Bahn (RMV-Linie 36)
	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.
	Durchführung intensiver Modernisierungsmaßnahmen auf den Nebenstrecken im Wetteraukreis
	Weiterführende Maßnahmen zur Busbeschleunigung
	Bahnhofsumgestaltungen: Modernisierung, Verbesserung der Bahnhofsumfelder (z.B. Bahnhof Friedberg)
	Umgestaltung von Haltestellen zu fahrgastfreundlichen und barrierefreien Ein- und Aussteigestellen
	Ausstattung zentraler Haltestellen mit elektronischer Fahrgastinformation

Abb.: Weiterzuverfolgende Maßnahmen aus dem Vorgängerplan

## 6.5 Projekte im Bereich Infrastruktur

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

### 6.5.1 Große Infrastrukturmaßnahmen – Ausbau S6 im Rahmen des Leitprojektes Frankfurt RheinMain<sup>plus</sup>

Im Schienenverkehr ist von einer deutlich steigenden Nachfrage auszugehen, insbesondere im Bereich des S-Bahn-Netzes und auf den Hauptachsen, wo neben dem Nahverkehr auch Personenfern- und Güterverkehre mit steigender Tendenz Fahrplantrassen nachfragen. Um die notwendige Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur langfristig zu sichern, ist ein Ausbau der Infrastruktur insbesondere auf den Zulaufstrecken und im Bereich des bundesweit bedeutenden Bahnknotens Frankfurt dringend erforderlich. Die dafür notwendigen Maßnahmen werden im Leitprojekt Frankfurt RheinMain<sup>plus</sup> zusammengefasst und miteinander koordiniert. Eines der Teilprojekte ist der S-Bahn-Ausbau Frankfurt (Main) West – Bad Vilbel – Friedberg, es dient der Entmischung der Verkehre auf einer wichtigen Zulaufstrecke.<sup>62</sup>

#### *S-Bahn-Ausbau Frankfurt (Main) West – Bad Vilbel – Friedberg<sup>63</sup>*

Auf der hochbelasteten Main-Weser-Bahn teilen sich Fern-, Güter-, Regional- und S-Bahn-Verkehr zwei Gleise. Wegen der unterschiedlichen Geschwindigkeiten behindern sie sich gegenseitig. Die an jeder Station haltenden S-Bahnen werden derzeit erzwungenermaßen planmäßig von durchfahrenden Zügen überholt, weshalb das Angebot dem Anspruch einer S-Bahn nicht gerecht wird. Die Fahrzeiten sind länger als eigentlich nötig, und die langsameren Züge sind weniger gut nachgefragt als die schnelleren.

Der viergleisige Ausbau zwischen Frankfurt und Friedberg ist in zwei Abschnitte Frankfurt West – Bad Vilbel und Bad Vilbel – Friedberg unterteilt.

ZOV-Verkehr unterstützt die dringend gebotene Ausbaumaßnahme auf der Main-Weser-Bahn, die sowohl für das S-Bahn-Netz, als auch für die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs in Mittelhessen erforderlich ist.

In der weiteren Rationalisierung der Leit- und Sicherheitstechnik im Wetterauer Netz wird die Möglichkeit gesehen, die Wirtschaftlichkeit bei der Betriebsdurchführung zu verbessern.

---

<sup>62</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 194

<sup>63</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 196

## 6.5.2 Reaktivierung von Schienenstrecken

Im Hinblick auf zukünftig zu untersuchende Projekte besteht kommunalseitig unverändertes Interesse an einer Reaktivierung der stillgelegten SPNV-Streckenabschnitte (Friedberg –) Wölfersheim-Södel – Hungen (Horloffalbahn) und (Gießen –) Lollar – Londorf (Lumdatabahn). Diese Strecken sollten, sofern die derzeit durchgeführten Voruntersuchungen zu einem positiven Ergebnis führen und die Schienenwürdigkeit gemäß dem RNVP<sup>64</sup> erfüllt ist, einer tiefergreifenden Betrachtung zugeführt werden.

Der RNVP spricht von einer Schienenwürdigkeit von Verkehren, sofern eine durchschnittliche Nachfrage von mindestens 1.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer Betriebslänge pro Werktag auf der Strecke erreicht wird. Sofern einer Strecke eine wichtige Verbindungsfunktion zukommt, sie Netzanschlüsse sicherstellt oder sie einen besonderen Charakter (z.B. Tourismusverkehr) aufweist, liegt die Grenze zur Schienenwürdigkeit bei einer durchschnittlichen Nachfrage von mindestens 500 Reisenden-Kilometern je Kilometer Betriebslänge pro Werktag.

Die genannten Werte dienen zur Orientierung. Es ist in jedem Einzelfall zu prüfen, ob die Umstellung wirtschaftlich und verkehrlich tatsächlich vorteilhaft ist.

---

<sup>64</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 87

### **6.5.3 Maßnahmen im R-Bahn-Netz – Verlegung Pohlheim-Garbenteich und Neubau Pohlheim-Hausen (Linie 36)**

Der bestehende Pohlheimer Haltepunkt Garbenteich soll zur besseren Erschließung der Ortslagen durch zwei neue Haltepunkte ersetzt werden: Pohlheim-Garbenteich und Pohlheim-Hausen. Der Nutzen ist geringfügig größer als die Kosten. Die Maßnahme sollte weiterverfolgt werden.<sup>65</sup>

### **6.5.4 Modernisierung von Stationen**

Auch wenn bislang zahlreiche Projekte die Bahnhofsinfrastruktur betreffend durchgeführt oder zumindest vertraglich vereinbart werden konnten, werden die Laufzeiten des RNVP sowie des lokalen NVP für das ZOV-Verbandsgebiet noch nicht ausreichen, um die angestrebten Mindeststandards (vgl. Kapitel 4.7.2) an den Stationen Oberhessens flächendeckend zu realisieren. Seitens des ZOV erfolgt auch weiterhin die Begleitung und Unterstützung während der Planungsphasen. Dies gilt insbesondere für kommunalseitig durchzuführende bzw. zu finanzierende Maßnahmen.

Von besonderer Relevanz für die Weiterentwicklung der beiden Horlofftalbahn-Äste (Linien 31 und 32) ist die Umgestaltung (Gleise) und Modernisierung (Bahnsteige) im Abzweigbahnhof Beienheim.

Ausdrücklich begrüßt werden auch die im RNVP skizzierten Maßnahmen zur Revitalisierung von Empfangsgebäuden. In diesem Zusammenhang wird angeregt, die Begleitung des Erwerbs und Erhalts von Bahnhofsgebäuden seitens der Aufgabenträger und der jeweiligen Kommune, insbesondere im Kontext von (Umfeld-) Gestaltungsmaßnahmen, nach Möglichkeit stärker zu berücksichtigen.

Aussagen zur künftigen Gestaltung der Stationen im Untersuchungsgebiet lassen sich aus dem Rahmenplan Stationen (StaR\*) des RMV gewinnen.

---

<sup>65</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 207

### 6.5.5 Investitionsmaßnahmen auf kommunaler Ebene

Investitionsmaßnahmen auf kommunaler Ebene betreffen insbesondere die Haltestelleninfrastruktur.

Hier wird in den kommenden Jahren voraussichtlich insbesondere das Thema barrierefreie Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur eine Rolle spielen. Vor dem Hintergrund der Forderung einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 in der Novelle des PBefG<sup>66</sup> (vgl. Anlage 3: Barrierefreiheit) und den Zeiträumen, die für geförderte Umbaumaßnahmen einkalkuliert werden müssen, sind bereits während der Laufzeit dieses Planes alle erforderlichen Umbaumaßnahmen zu benennen.

Hier ist zu klären, ob das Land Hessen von den im Gesetz vorgesehenen Ausnahmetatbeständen Gebrauch machen wird<sup>67</sup>. Zudem bleibt abzuwarten, wie die relevanten Institutionen (Land, Genehmigungsbehörden, regionaler Aufgabenträger) den im Gesetz nicht weiter präzisierten Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ auslegen.

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

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

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

---

<sup>66</sup> Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung vom 12.10.2012, § 8 Abs. 3

<sup>67</sup> Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung vom 12.10.2012, § 62 Abs. 2: „Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“

## 6.6 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.

### 6.6.1 Dynamische Fahrgastinformation

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

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

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

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

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

Potentielle Standorte für solche Anlagen im Verbandsgebiet sind insbesondere Haltestellen mit maßgeblicher Verknüpfungsfunktion zwischen Bus und Schiene: Alsfeld, Altenstadt, Bad Vilbel, Bad Vilbel Süd, Büdingen, Butzbach, Friedberg, Gießen, Gießen Oswaldsgarten, Glauburg-Stockheim, Grünberg, Hungen, Groß-Karben, Lauterbach, Lich, Großen-Linden, Mücke-Flensungen, Nidda, Wölfersheim-Södel und Nieder-Wöllstadt.

## 6.6.2 Marketing

Wie bereits im Anforderungsprofil (Kap. 4.8.2) beschrieben, können folgende Aspekte als Grundziele des Marketings im ÖPNV angesehen werden:

- Stammkunden halten,
- Neukunden gewinnen,
- Gelegenheitskunden zu Stammkunden machen sowie
- 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<sup>68</sup>. Damit sollen unter anderem diese 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 Touristikern 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.<sup>69</sup>

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.<sup>70</sup>

---

<sup>68</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 40

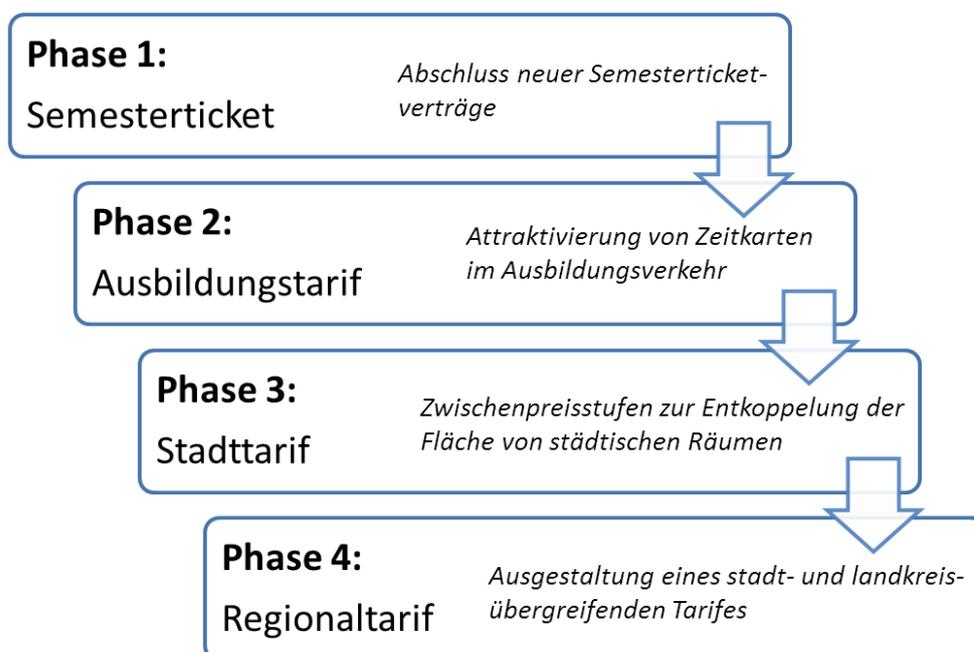
<sup>69</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 159

<sup>70</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 159

### 6.6.3 Tarifstrukturreform

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

Um bestehende Defizite verringern und den erforderlichen Finanzierungsbeitrag leisten zu können, muss der Tarif in seiner Gestaltung flexibel und in der Anwendung handhabbar sein. Der RMV und seine lokalen Partner befassen sich daher derzeit mit einer Tarifstrukturreform. Hierbei ist es Ziel, die heutigen starren Strukturen aufzubrechen, wobei die Auswirkungen für die Kunden möglichst kontrollierbar zu halten und die zu erwartenden Verwerfungen abzumildern sind. Aufgrund dessen wird die Tarifstrukturreform in Stufen durchgeführt. Hierdurch soll ebenfalls gewährleistet werden, dass das Risiko auf der Einnahmenseite soweit wie möglich begrenzt wird<sup>71</sup>.



**Abb.:** Schrittweise Veränderung der Tarifstruktur im RMV, Quelle: RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, Abb. 107 (nachgebildet), S. 225.

Phase 1 wurde mit der Neugestaltung und dem Abschluss der SemesterTicketverträge bereits im Jahr 2010 umgesetzt. Des Weiteren startete ab dem Schuljahr 2011/12 Phase 2 mit einer Pilotanwendung zur Attraktivierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr und eine Umsetzung von Phase 3 begann im Dezember 2012.<sup>72</sup>

---

<sup>71</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 224

<sup>72</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 225

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

ZOV-Verkehr wird sich als Verbundpartner weiterhin aktiv in die Planungen zur konkreten Ausgestaltung der Tarifstruktur einbringen und dabei die Interessen für das Verbandsgebiet vertreten<sup>73</sup>.

#### 6.6.4 Neukonzept Liniennummern

Das Neukonzept sieht eine Vereinheitlichung der zur Anwendung kommenden Systematik für die Bezeichnung der lokalen Linien vor und orientiert sich dabei an dem bereits im Vogelsbergkreis umgesetzten System, bestehend aus vorangestelltem Kreiskürzel „VB“ und einer zweistelligen Liniennummer.

Dementsprechend sollen künftig auch alle lokalen Linien im Landkreis Gießen sowie im Wetteraukreis mit einem den Landkreis bezeichnenden Kürzel und einer zweistelligen Nummer versehen werden.

Für den **Landkreis Gießen** sind beginnend ab Dezember 2013 folgende neuen Liniennummern geplant:

---

<sup>73</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 226

Nahverkehrsplan für den  
Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe  
Fortschreibung 2014

---

heute	neu	Fpl.jahr
32	Gl-32	Dez 17
35	Gl-31	Dez 17
140	Gl-25	Dez 17
141	Gl-26	Dez 17
142	Gl-27	Dez 17
143	Gl-28	Dez 17
110	Gl-21	Dez 13
220	Gl-22	Dez 13
600	entfällt	Dez 13
55	Gl-50	Dez 17
51	Gl-51	Dez 17
52	Gl-52	Dez 17
60	Gl-60	Dez 17
61	Gl-61	Dez 17
700	Gl-64	Dez 14
231	Gl-62	Dez 14
230	Gl-63	Dez 14
71	Gl-71	Dez 16
72	Gl-72	Dez 16
73	Gl-73	Dez 16
74	Gl-74	Dez 16
77	Gl-77	Dez 16
78	Gl-78	Dez 16
79	Gl-79	Dez 16
81	Gl-81	Dez 16
82	Gl-82	Dez 16
410	Gl-41	Dez 13
420	Gl-42	Dez 13
419	Gl-43	Dez 13
410/420	Gl-44	Dez 13

**Abb.:** Neukonzept Liniennummern Landkreis Gießen

Im Bereich des **Wetteraukreises** sollen künftig folgende Linienbezeichnungen zum Einsatz kommen:

# Nahverkehrsplan für den Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe Fortschreibung 2014

---

heute	neu	Fpl.jahr
FB-01	FB-01	Dez 14
-	FB-02	Dez 14
FB-03	FB-03	Dez 14
FB-04	FB-04	Dez 14
FB-20	FB-21	Dez 14
FB-24	FB-24	Dez 14
FB-22	FB-22	Dez 14
FB-23	FB-23	Dez 14
FB-08	FB-33	Dez 14
FB-16	FB-34/35/36	Dez 14
FB-09	FB-31/32	Dez 14
FB-10	FB-10	Dez 14
FB-02	FB-37	Dez 14
FB-71	FB-40	Dez 16
FB-41	FB-41	Dez 16
FB-42	FB-42	Dez 16
FB-43	FB-43	Dez 16
FB-44	FB-44	Dez 16
FB-45	FB-45	Dez 16
FB-46	FB-46	-
FB-500 Stadtbus	FB-50	Dez 13
FB-100	FB-51	Dez 13
FB-200	FB-52	Dez 13
FB-300	FB-53	Dez 13
FB-401	FB-54	Dez 13
FB-402	FB-55	Dez 13
FB-500 Ostheim	FB-56	Dez 13
FB-210	FB-57	Dez 13
-	FB-58	Dez 13
FB-05	FB-70	Dez 16
FB-06	FB-71	Dez 16
FB-07	FB-72	Dez 16
FB-26	FB-73	Dez 16
FB-21	FB-80	Dez 13
FB-18	FB-81	Dez 13
FB-37	FB-82	Dez 13
FB-34	FB-83	Dez 13
FB-27	FB-84	Dez 13
ALT Nidda Ost	FB-85	Dez 11
ALT Nidda West	FB-86	Dez 11
FB-11	FB-11	-
FB-12	FB-12	-
FB-14	FB-14	-
FB-15	FB-15	-
FB-60	FB-60	-
FB-61	FB-61	-
FB-62	FB-62	-
FB-63	FB-63	-
FB-64	FB-64	-

**FB-xx** nicht in Verantwortung von ZOV-Verkehr

**Abb.:** Neukonzept Liniennummern Wetteraukreis

## 7 ÖPNV in den Kommunen

### 7.1 Landkreis Gießen

#### 7.1.1 Allendorf/Lumda

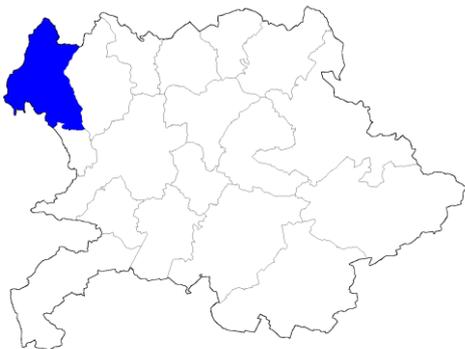


Durch die Regionalbuslinie 520 ist die Stadt Allendorf (Lumda) zwischen Montag und Samstag optimal an das nahe Oberzentrum Gießen angebunden. Ein Fahrtenpaar zu wenig besteht auf dieser Relation hingegen an den Sonn- und Feiertagen.

Auch die drei Stadtteile Climbach, Nordeck und Winnen werden im Verkehr Montag bis Freitag bereits heute über die Linie 520 ausreichend mit ÖPNV versorgt.

Defizite treten jedoch an den Wocheneden auf. Sowohl an den Samstagen als auch an den Sonn- und Feiertagen fehlt hier jeweils ein Fahrtenpaar. Angesichts dieser nur geringfügigen Unterdeckung ist jedoch kein akuter Handlungsbedarf abzuleiten.

#### 7.1.2 Biebertal



Das bestehende Fahrtenangebot zwischen dem Hauptort Rodheim-Bieber und dem Oberzentrum Gießen ist an allen Verkehrstagen ausreichend.

Bis auf die Ausnahme von Vetzberg weisen die Fahrmöglichkeiten zwischen dem Gemeindekern Rodheim-Bieber und den Ortsteilen keine Defizite auf. Im Verkehr Montag bis Freitag besteht bei Vetzberg ein Defizit von 3 Fahrtenpaaren. An dieser Stelle könnte mittel-

fristig über den Ausbau des Fahrtenangebots nachgedacht werden. Für die anderen Ortsteile besteht jedoch mit Blick auf die Mindestvorgabe kein Handlungsbedarf.

### 7.1.3 Buseck



Die bestehende Verbindung zwischen dem Hauptort Großen-Buseck und der Stadt Gießen ist – was nicht zuletzt am Angebot der Vogelsbergbahn liegt – als sehr gut zu bezeichnen.

Auch die Verbindungen zwischen dem Hauptort und den Ortsteilen sind auf einem der Vorgabe entsprechenden Angebotsniveau.

Eine Ausnahme bildet lediglich die Bedienung an Sonn- und Feiertagen, wo auf allen Relationen aus den Ortsteilen zur Erfüllung der Mindestvorgabe jeweils ein Fahrtenpaar fehlt.

Ein unmittelbarer Handlungsbedarf besteht angesichts dieses geringen Defizits jedoch nicht.

### 7.1.4 Fernwald



Der Ortsteil Steinbach ist sehr gut an das Oberzentrum Gießen angebunden.

Ebenso wird die Verbindung zwischen den Ortsteilen Albach und Steinbach durch die Linie GI-22 bereits heute sichergestellt, sieht man von einem fehlenden Paar Fahrten an Sonn- und Feiertagen ab.

Für Annerod bestehen durch die Linie GI-21 relativ gute Verbindungen nach Gießen. Das Angebot direkter Verbindungen zwischen Annerod und Steinbach wird verbessert.

### 7.1.5 Grünberg



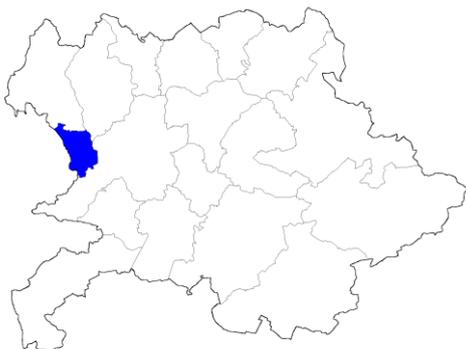
Die Verbindung zwischen Grünberg und Gießen ist über die Vogelsbergbahn sichergestellt.

Scheinbare Defizite auf den innerstädtischen Relationen wie auf der Verbindung Harbach – Grünberg (0 Fahrten an allen Tagen) lassen sich durch die Methodik der Angebotstabellen begründen. Da nur Direktfahrten in den Tabellen erfasst wurden, ist das ausgesprochen gute Angebot, welches sich bei Umstieg in

Ettingshausen ergibt, nicht wiedergegeben. Es wäre geradezu widersinnig hier einen Parallelverkehr zu dem bestehenden Angebot einzurichten.

Eine leichte Unterdeckung des Angebotes muss für die Stadtteile Reinhardshain (Mo-Fr -2, Sa -1), Stangenrod (Mo-Fr -1) und Weitershain (Mo-Fr -1) festgehalten werden, ohne dass daraus unmittelbarer Handlungsbedarf abgeleitet werden kann.

### 7.1.6 Heuchelheim



Sowohl die Kerngemeinde Heuchelheim als auch der Ortsteil Kinzenbach sind über die Linie 24 (in der Zuständigkeit der Stadt Gießen) an das benachbarte Oberzentrum angebunden.

Der westliche Teil von Heuchelheim profitiert zusätzlich von den Lokalbuslinien GI-410, GI-419 und GI-420

Die Vorgaben werden vom Bestandsangebot bereits deutlich übertroffen. Es besteht daher kein Handlungsbedarf.

### 7.1.7 Hungen



Die Anbindung der Kernstadt Hungen an das Oberzentrum Gießen ist an allen Verkehrstagen ausreichend.

Die Stadtteile sind ebenfalls mit einem ausreichenden Verkehrsangebot ausgestattet.

Nicht mit den Vorgaben zur Mindestbedienung in Einklang steht lediglich die fehlende Andienung des Stadtteils Nonnenroth an den Wochenenden. Es könnte mittelfristig geprüft werden, wie sich auch hier die Grundversorgung bereitstellen lässt.

### 7.1.8 Langgöns



Der Hauptort Langgöns ist durch die Main-Weser-Bahn sehr gut an das Oberzentrum Gießen angebunden

Das in Langgöns vorhandene innergemeindliche ÖPNV-Angebot ist an Schultagen durchaus zufrieden stellend.

Die südlichen Ortsteile sind nach Butzbach ausgerichtet und verfügen dank der Linie 35 (Niederkleen – Oberkleen - Cleeburg) sowie

der Linie FB-401 (Espa) über eine Grundversorgung, die allerdings nicht den Vorgaben entspricht.

Mit Ausnahme von Espa fehlen auf allen Relationen Montag-Freitag sechs Fahrtenpaare, an Samstagen fünf Fahrtenpaare und an Sonn- und Feiertagen ein Fahrtenpaar.

In Espa wiederum fehlen an den Sonn- und Feiertagen die geforderten vier Fahrtenpaare komplett.

Für die innergemeindlichen Verbindungen sollte geprüft werden, durch welche Maßnahmen sich mittelfristig eine Erfüllung der Vorgaben erreichen lässt.

### 7.1.9 Laubach



Da Grünberg und Laubach sich aus raumplanerischer Sicht funktional ergänzen, wird bei der verkehrlichen Bewertung die Verbindung zwischen den beiden Städten gemeinsam mit der Relation Laubach – Gießen betrachtet.

Die Verbindung zwischen Laubach und Gießen ist an allen Verkehrstagen mehr als ausreichend, um der geforderten Mindestvorgabe zu entsprechen.

Die innerstädtischen Verbindungen in Laubach weisen einige geringfügige Defizite auf. So z.B. die Anbindung von Altenhain, Gonterskirchen und Röhthges. Da sich die Defizite unter der Woche sowie an Sonntagen auf maximal ein Fahrtenpaar, samstags auf maximal zwei Fahrtenpaare belaufen, sind hier allenfalls mittelfristig Maßnahmen zu prüfen.

### 7.1.10 Lich



Die Verbindung von Lich zum Oberzentrum Gießen ist an allen Verkehrstagen deutlich besser als in der Angebotskonzeption gefordert.

Auch die Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt sind mit Ausnahme des Verkehrstags Sonn- und Feiertag auf einem Niveau, das den Vorgaben entspricht.

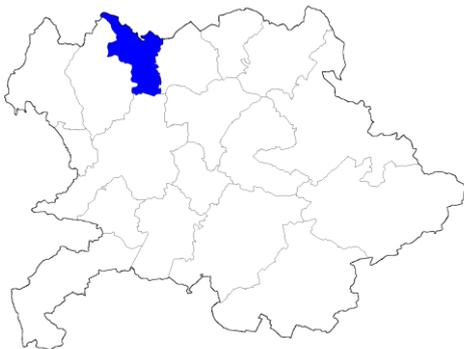
An den Sonn- und Feiertagen fehlt in Nieder- und Ober-Bessingen ein Fahrtenpaar. Birklar, Eberstadt und Muschenheim, die alle drei über die Linie FB-200 angebunden werden, fehlen die vier geforderten Fahrtenpaare derzeit komplett. Hier sollte mittelfristig nach Möglichkeiten gesucht werden, auch sonntags ein Grundangebot bereitzustellen.

### 7.1.11 Linden



Großen-Linden ist durch die Regionalbuslinien 378 und 379, welche im gegenläufigen Rundverkehr zwischen Linden und Gießen verkehren, die Linie 310 und die Main-Weser-Bahn sehr gut an Gießen angebunden. Die Linien 378 und 379 sorgen auch für ein mehr als ausreichendes Angebot zwischen Großen-Linden und dem Stadtteil Leihgestern, so dass auch mit Blick auf die innerstädtischen Verbindungen kein Handlungsbedarf besteht.

### 7.1.12 Lollar



Das Angebot zwischen Lollar und Gießen ist an allen Verkehrstagen sehr gut.

Die Verbindung zwischen den drei Stadtteilen und dem Zentrum Lollar entspricht am Verkehrstag Montag-Freitag mit 16 Fahrtenpaaren exakt der Vorgabe.

Anders stellt sich die Situation am Wochenende dar.

Hier verfehlt das über die Linie 51 bereitgestellte Angebot an den Samstagen die Mindestvorgabe um drei Fahrtenpaare und an den Sonn- und Feiertagen um jeweils zwei Fahrtenpaare. Mittelfristig sollte hier geprüft werden, ob das Angebot auf die Mindestvorgabe aufgestockt werden kann.

### 7.1.13 Pohlheim



Watzenborn-Steinberg ist mit Regionalbus und Bahn sehr gut an das Oberzentrum Gießen angebunden.

Die Stadtteile Garbenteich und Hausen profitieren von den Regionalbuslinien und weisen ein ausreichendes Fahrtenangebot auf. Nur an den Sonn- und Feiertagen fehlen für die Anbindung von Hausen zwei Fahrtenpaare.

Verbesserungswürdig sind hingegen die derzeit vorhandenen Fahrtmöglichkeiten von Dorf-Güll, Grüningen und Holzheim an Wochenenden. Die geringen Abweichungen montags bis freitags von zwei bzw. drei Fahrtenpaaren werden als akzeptabel angesehen.

Aufbauend auf den Ergebnissen einer Bürgerbefragung wird von Seiten der Stadt eine weitere Verbesserung des Angebotes angeregt. Wünschenswert ist aus Sicht der Bürger insbesondere eine Ausdehnung der Angebote in den Abendstunden sowie an den Wochenenden.

### 7.1.14 Rabenau



Von der Kerngemeinde Londorf aus bestehen gute Verbindungen zum Oberzentrum Gießen. Montag-Freitag liegt das Angebot deutlich über der Vorgabe, an den Samstagen wird sie exakt erfüllt und lediglich an den Sonn- und Feiertagen ist ein Fahrtenpaar zu wenig vorhanden.

Die ebenfalls über die Linie 520 abgedeckten innergemeindlichen Verbindungen sind an den Werktagen in ausreichender Zahl im Bestand. Lücken zwischen einem und drei Fahrtenpaaren bestehen bei der Anbindung von vier Ortsteilen hingegen am Samstag. Die Sonntage werden mit Ausnahme von Allertshausen (Defizit: ein Fahrtenpaar) ebenfalls bereits in ausreichendem Umfang abgedeckt.

Ein akuter Handlungsbedarf ist angesichts der vorhandenen Defizite nicht festzustellen. Von Seiten der Kommune wird jedoch in der Stellungnahme zur 2. Anhörung gefordert, die Fahrtenpaare am Samstag und Sonntag auf die Mindestvorgabe auszuweiten, um ein besseres Fahrtenangebot für die Menschen zu erlangen.

### 7.1.15 Reiskirchen



Für die Anbindung der Kerngemeinde Reiskirchen an das Oberzentrum Gießen ist über die Vogelsbergbahn sowie über die Buslinie GI-21 in mehr als ausreichender Weise gesorgt.

Auch das Angebot zwischen der Kerngemeinde Reiskirchen und den sieben Ortsteilen erfüllt bereits nach aktuellem Stand über alle Verkehrstage hinweg die Mindestvorgabe. Für Reiskirchen besteht daher kein Handlungsbedarf.

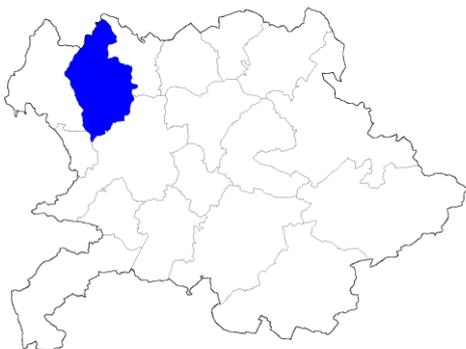
### 7.1.16 Staufenberg



Die derzeitige verkehrliche Anbindung der Stadt Staufenberg sowie ihrer Ortsteile weist lediglich an Sonn- und Feiertagen ein nicht den Vorgaben entsprechendes Angebotsniveau auf.

An diesem Verkehrstag besteht sowohl für die Anbindung des Zentrums der Kommune an die Stadt Gießen sowie für die Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt ein Defizit von jeweils einem Fahrtenpaar. Akuter Handlungsbedarf wird dadurch jedoch nicht begründet.

### 7.1.17 Wettenberg



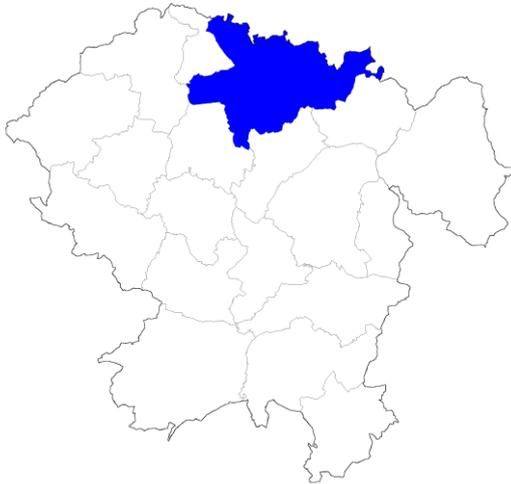
Durch die Linien 800/801/802 ist Wettenberg sehr gut an Gießen angebunden.

In Verbindung mit Linie GI-81 und dem Wettenberger Bussi (GI-82) ist auch die innerörtliche Bedienung zwischen Krofdorf-Gleiberg und Launsbach als gut bis sehr gut zu bezeichnen.

Lediglich die Verbindung zwischen dem Ortsteil Wißmar und dem Sitz der Verwaltung in Krofdorf-Gleiberg lässt mit Blick auf die definierte Mindestvorgabe zu wünschen übrig. Hier fehlen Montag-Freitag sechs, an Samstagen neun und an den Sonn- und Feiertagen fünf Fahrtenpaare. Es sollten mittelfristig Maßnahmen in Erwägung gezogen werden.

## 7.2 Vogelsbergkreis

### 7.2.1 Alsfeld



Die Kernstadt Alsfeld ist über die Vogelsbergbahn an die Oberzentren Gießen und Fulda angebunden. Das bestehende Verkehrsangebot ist ausreichend.

Auch die Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt entspricht an allen Verkehrstagen den Mindestvorgaben, so dass in Alsfeld kein Handlungsbedarf zu konstatieren ist.

### 7.2.2 Antrifftal



Die innergemeindliche Erschließung von Antrifftal sowie die Anbindung an das Zentrum Alsfeld erfolgt über die Linie VB-12.

Mit Ausnahme der Anbindung von Ohmes an den Verkehrstagen Montag-Freitag wird die Vorgabe erfüllt.

Auf der Relation Ohmes-Ruhlkirchen ist mittelfristig die Einrichtung eines weiteren Fahrtenpaares zu prüfen, um ggf. auch dieses Defizit noch zu beseitigen.

### 7.2.3 Feldatal



Die Ortsteile der Gemeinde Feldatal werden von den beiden Linien VB-15 und VB-66 über die gesamte Woche hinweg ausreichend häufig an den Gemeindekern Groß-Felda angebunden.

Die Linie VB-15 sorgt auch für eine adäquate Verbindung aus Groß-Felda nach Alsfeld.

### 7.2.4 Freiensteinau



Das bestehende Fahrtenangebot auf der Linie VB-50 reicht nicht ganz aus, um die vorgesehene Mindestversorgung zu gewährleisten.

Lediglich das auch über die Linie MKK-95 angebundene Holzmühl wird ausreichend versorgt.

Auf den restlichen Relationen besteht Montag-Freitag sowie Sonn- und Feiertags eine Unterdeckung von jeweils einem Fahrtenpaar, im Verkehr an Samstagen eine Unterdeckung von zwei Fahrtenpaaren.

Aufgrund des geringen Defizits besteht zwar kein akuter Handlungsbedarf, perspektivisch ist jedoch eine Schließung der bestehenden Lücken zu prüfen.

### 7.2.5 Gemünden (Felda)



Das Fahrtenangebot vom Hauptort Nieder-Gemünden nach Alsfeld ist an allen Verkehrstagen über die Vogelsbergbahn gut.

Die Gemeinde Gemünden (Felda) profitiert vom Bahnanschluss. Über die Bahnhöfe Burg- und Nieder-Gemünden und Ehringshausen bestehen Fahrtmöglichkeiten sowohl nach Alsfeld, Lauterbach und Fulda als auch in die Gegenrichtung nach Grünberg und Gießen.

Die Ortsteilerschließung erfolgt über die Linie VB-71, in Burg-Gemünden auch über die Linie 382, und weist keine Lücken im Angebot auf.

### 7.2.6 Grebenau



Die Anbindung der Kerngemeinde Grebenau an das Mittelzentrum Alsfeld ist an den Verkehrstagen Montag bis Freitag ausreichend.

Für die alternative Anbindung an die Stadt Lauterbach, die ebenfalls mit erfasst wurde, werden hingegen deutlich weniger Fahrtenpaare – insbesondere in der Wochenendbedienung – angeboten.

Die Andienung der Ortsteile erfolgt über die Linien VB-19, VB-38 und 395 (390). Hier bestanden zum Analysezeitpunkt noch Defizite, allerdings befand sich die Linie VB-38 damals

noch in Überplanung.

Auch für die Ortsteile Bieben und Reimenrod (VB-19) sind gegebenenfalls Maßnahmen zu prüfen

### 7.2.7 Grebenhain



Die Ortsteile von Grebenhain sind über die Linien VB-48, VB-50 und 391 an das Unterzentrum angebunden. Mit Ausnahme einiger weniger Verbindungen wird die Mindestvorgabe hier nicht erfüllt. Da jedoch zumeist nur eine Unterdeckung von einem Fahrtenpaar vorliegt, besteht hier lediglich perspektivisch Handlungsbedarf.

Das Fahrtenangebot zwischen der Kerngemeinde Grebenhain und dem zugeordneten Mittelzentrum Lauterbach wird durch die Linie 391 abgedeckt und reicht aus, um die Vorgabe zu erfüllen.

### 7.2.8 Herbstein



Das Verkehrsangebot für die Stadt Herbstein und dessen Stadtteile ist von Montag bis Freitag gut. Lediglich die Orte Altenschlirf, Schlechtenwegen und Steinfurt weisen ein Fahrtenpaar weniger auf als nach der Angebotskonzeption vorzusehen ist.

Hier ist mittelfristig zu prüfen, ob diese Defizite z.B. über die Einrichtung zusätzlicher AST-Fahrtenpaare beseitigt werden können.

Im Samstags- sowie im Sonn- und Feiertagsverkehr bestehen keine Defizite.

Die Stadt Herbstein selbst verfügt aufgrund der Linie 391 über eine ausreichende Anzahl an Fahrtenpaaren, die Fahrgäste die Fahrt ins Zentrum Lauterbach ermöglichen.

### 7.2.9 Homberg (Ohm)



Das bestehende Fahrtenangebot zwischen dem Hauptort Homberg (Ohm) und dem Mittelzentrum Alsfeld ist nicht in Gänze ausreichend.

Ein Fahrtenpaar fehlt Montag-Freitag, zwei Fahrtenpaare an den Wochenenden. Akuter Handlungsbedarf besteht angesichts dieser geringen Unterdeckung jedoch nicht.

Die ausreichende Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt Homberg (Ohm) wird über alle Verkehrstage hinweg bereits heute sichergestellt, wozu die Linien VB-13, VB-71, VB-81 und 382 beitragen.

Fehlende Fahrtenpaare sind lediglich bei der Anbindung von Maulbach an Homberg zu verzeichnen. Hier könnte künftig die Einrichtung von vier zusätzlichen Fahrten je Richtung für Abhilfe sorgen.

Per Stellungnahme hat der Magistrat der Stadt den Wunsch nach einer Verbesserung der Nahverkehrsanbindung an die Stadt Marburg kundgetan. Der Bedarf wird anhand der arbeits- und wohnpolitischen Situation der Stadt Homberg (Ohm) begründet.

### 7.2.10 Kirtorf



Kirtorf kann über die beiden Linien VB-12 und VB-13 bereits heute als ausreichend versorgt gelten.

Hier besteht kein Handlungsbedarf.

### 7.2.11 Lauterbach



Die Kernstadt ist über die Vogelsbergbahn an die Oberzentren Gießen und Fulda angebunden.

Das bestehende Verkehrsangebot ist von Montag bis Freitag ausreichend – von einem Fahrtenpaar zu wenig nach Gießen abgesehen, am Wochenende sogar gut.

Die Vorgaben an die Verbindung Kernstadt-Stadtteile werden fast durchgängig erfüllt.

Die einzige Ausnahme stellt der Stadtteil Wernges dar, wo Montag-Freitag zwei Fahrtenpaare fehlen und weder an Samstagen noch an Sonn- und Feiertagen Verbindungen angeboten werden. Perspektivisch (bzw. bei der derzeitigen Überplanung der VB-38) ist zu prüfen, ob und wie sich an dieser Stelle Abhilfe schaffen lässt.

Wegen der nur geringen Nachfrage wird derzeit zudem die Konzeption des Lauterbacher Stadtbussystems überprüft.

### 7.2.12 Lautertal



Die Linie VB-65 sorgt dafür, dass Hörgenau als Kern der Gemeinde Montag-Freitag und an Sonn- und Feiertagen ausreichend oft mit dem Mittelzentrum Lauterbach verbunden wird. Für die Erfüllung der Vorgabe an den Samstagen fehlt allerdings ein Fahrtenpaar.

Dieses Defizit im Samstagsverkehr besteht auch auf den innergemeindlichen Verbindungen, die durch die Linie VB-65 abgedeckt werden (Eichelhain, Eichenrod, Engelrod, Hopfmansfeld). Ausreichend angedient werden hingegen die Ortsteile Dirlammen und Meiches, wofür die Linie VB-24 sorgt.

Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes zwischen Montag und Freitag könnten lediglich für die Relation Eichelhain – Hörgenau geprüft werden, wo derzeit ein Defizit von sechs Fahrtenpaaren besteht.

### 7.2.13 Mücke



Das Fahrtenangebot vom Hauptort Flensungen/Merlau nach Alsfeld ist an allen Verkehrstagen über die Vogelsbergbahn sehr gut. Auch Gießen ist über die Vogelsbergbahn gut erreichbar.

Ein zweiter Bahnhaltepunkt befindet sich im Ortsteil Nieder-Ohmen.

Zusätzlich zur Vogelsbergbahn sorgen auch die Linien VB-75, VB-76 und VB-78 dafür, dass Mücke über ein ausreichendes Verkehrsangebot verfügt. Auch bei den innergemeindlichen Verbindungen besteht kein Handlungsbedarf.

### 7.2.14 Romrod



Die Verbindungen von der Kernstadt Romrod nach Alsfeld erreichen nur am Wochenende nicht die Vorgaben.

Aus den Stadtteilen wird Romrod auf der Linie VB-14/15 an allen Verkehrstagen ausreichend häufig angefahren, so dass hier kein Handlungsbedarf zu konstatieren ist.

### 7.2.15 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 Samstag fehlen hier fünf Fahrtenpaare, an Sonn- und Feiertagen zwei Fahrtenpaare.

Bei den Verbindungen zwischen den Statteilen und der Stadt Schlitz wird das geforderte Verbindungsniveau in vielen Fällen nicht erreicht, wenn auch häufig nur ein oder zwei Fahrtenpaare zur Erfüllung der Vorgabe fehlen.

Der Verkehr Montag – Freitag weist nur für den Stadtteil Fraurombach ein Defizit von mehr als zwei Fahrtenpaaren auf. An den Wochenenden ist es hingegen die Anbindung von Willofs, die stärker defizitär ist. In diesen Fällen sollten perspektivisch Maßnahmen geprüft und mittelfristig umgesetzt werden.

### 7.2.16 Schotten



Mit den Linien 372, 362 und (i.d.R.) Umstiegen auf die Bahnlinie 36 bestehen Fahrtmöglichkeiten nach Gießen sowie in Richtung Rhein-Main-Gebiet.

Hier fehlen nur an Samstagen drei Fahrtenpaare, um der Vorgabe vollständig zu entsprechen.

Die Anbindung der Stadtteile ist an den Verkehrstagen Montag bis Freitag in fast allen Fällen ausreichend.

Lediglich die Stadtteile Betzenrod und Götzen verfügen über sieben anstatt der vorzusehenden acht Fahrtenpaare, woraus allerdings kein akuter Handlungsbedarf abzuleiten ist.

An den Wochenenden werden die Mindestvorgaben auf allen innerstädtischen Relationen erfüllt.

### 7.2.17 Schwalmtal



Das Fahrtenangebot vom Hauptort Rensendorf nach Alsfeld und Lauterbach ist an allen Verkehrstagen über die Linie VB-16 gut.

Auch die innergemeindliche Anbindung der Ortsteile an die Kerngemeinde, die ebenfalls über Linie VB-16 erfolgt, ist über sämtliche Verkehrstage hinweg ausreichend.

Mit Blick auf die Mindestbedienung besteht für die Gemeinde Schwalmtal demnach kein Handlungsbedarf.

### 7.2.18 Ulrichstein



Von der Kernstadt Ulrichstein bestehen von Montag bis Freitag ausreichende Verbindungen nach Lauterbach und Schotten. Auch am Wochenende sind keine Angebotslücken vorhanden.

Bei den Fahrmöglichkeiten von den Stadtteilen in den Hauptort bestehen zwischen Montag und Freitag Defizite zu den Vorgaben in drei Fällen. Bobenhausen II und Wohnfeld haben zwei Fahrtenpaare, Kölzenhain ein Fahrtenpaar zu wenig. An Samstagen fehlt eine Fahrmöglichkeit von/nach Rebgeshain.

Da bei allen weiteren Relationen jedoch die Vorgaben erfüllt werden, besteht kein akuter Handlungsbedarf.

### 7.2.19 Wartenberg



Das Verkehrsangebot vom Verwaltungssitz Angersbach in die Kreisstadt Lauterbach über die Vogelsbergbahn und die Linie VB-26 Lauterbach – Wartenberg ist an allen Tagen gut.

Auch vom Ortsteil Landenhausen nach Angersbach bestehen an den Werktagen Montag bis Freitag gute Verbindungen.

Da hier auch bei reduziertem Angebot an den Wochenenden die Mindestvorgabe noch eingehalten werden kann, besteht insgesamt in Wartenberg kein Handlungsbedarf.

### 7.3 Wetteraukreis

#### 7.3.1 Altenstadt



Altenstadt hat montags bis freitags gute Verbindungen nach Büdingen und über die Niddertalbahn sehr gute Verbindungen zum Oberzentrum Frankfurt.

Die Innerortsverkehre übernehmen neben der Bahn auch die Buslinien FB-41, FB-42 und FB-71.

Das montags bis samstags bestehende Defizit auf der Relation Enzheim – Altenstadt beläuft sich nur auf eine Fahrt je Richtung. Das Angebot für Enzheim wird daher als ausreichend angesehen, weitere Defizite wurden nicht festgestellt.

#### 7.3.2 Bad Nauheim



Durch die Lage an der Main-Weser-Bahn sowie durch das Stadtbusangebot ist sowohl für die Verbindung von Bad Nauheim nach Frankfurt als auch für die Anbindung der Stadtteile an die Kurstadt an allen Verkehrstagen ein ausreichendes bis gutes Angebot vorhanden.

Mit Blick auf die ausreichende Verkehrsbedien-  
ung sind in Bad Nauheim daher keine Maß-  
nahmen erforderlich.

### 7.3.3 Bad Vilbel



Sowohl das Fahrtenangebot von Bad Vilbel zum Oberzentrum Frankfurt als auch die Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt Bad Vilbel sind sehr gut.

Im Rahmen der Angebotskonzeption des NVP sind daher für die Stadt keine das Fahrtenangebot betreffenden Maßnahmen erforderlich.

Da sich die Nachtbuslinie Frankfurt – Bad Vilbel – Karben bereits nach kurzer Beobachtungsfrist bewährt habe, wünscht die Stadt gemäß Stellungnahme vom 27.08.2013, dass dieses Angebot im Nahverkehrsplan verankert wird. Die Weiterführung des Angebotes bedarf der Mitfinanzierung durch Bad Vilbel. Die Linie wird künftig in regionaler Verantwortung liegen.

### 7.3.4 Büdingen



Die Verbindungsqualität von Büdingen zum Oberzentrum Frankfurt ist – werden nicht ausschließlich Direktfahrten, sondern die tatsächlichen Fahrtmöglichkeiten mit Umstieg (bei einer Fahrtzeit von deutlich unter 2 Stunden) hinzugezählt – als ausreichend zu bezeichnen.

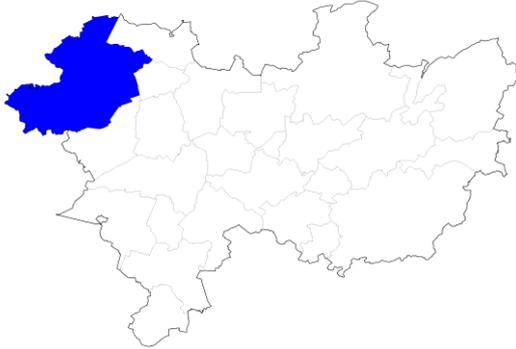
grundsätzlich ausreichend.

Die Verbindungen von den Stadtteilen nach Büdingen sind (mit Ausnahme von Aulendiebach und Rohrbach) montags bis freitags

Darüber hinaus weist der Verkehr an Samstagen auf mehreren innerstädtischen Relationen größere Defizite von drei Fahrtenpaaren auf (Dudenrod, Michelau, Rinderbügen, Wolf, Wolferborn).

An den Sonn- und Feiertagen werden etliche innerstädtische Relationen nicht mehr bedient (Aulendiebach, Dudenrod, Michelau, Rinderbügen, Rohrbach, Wolf, Wolferborn). Hier sollte mittelfristig geprüft werden, wie auch für diese Stadtteile ein adäquates Angebot an den Wochenenden geschaffen werden kann.

### 7.3.5 Butzbach



Das Verkehrsangebot von den Stadtteilen in die Kernstadt Butzbach ist an allen Verkehrstagen auf fast allen Relationen ausreichend.

Ausnahmen bilden lediglich die Relationen Hoch Weisel – Butzbach (Defizit: ein Fahrtenpaar) und Pohl Göns – Butzbach (Defizit: drei Fahrtenpaare). Zwischen Hoch Weisel und Butzbach fehlen auch an den Samstagen zwei Fahrtenpaare.

Für diese Relationen könnten mittelfristig Maßnahmen geprüft werden. Aufgrund des insgesamt guten ÖPNV-Angebotes besteht jedoch kein akuter Handlungsbedarf.

### 7.3.6 Echzell



Die Kerngemeinde Echzell sowie der Ortsteil Gettenau verfügen insbesondere durch die Horlofftalbahn über ein gutes ÖPNV-Angebot.

Hinzu kommen für alle Ortsteile die lokale Buslinie FB-01 und die Regionalbuslinie 362.

Für die Verkehrstage Montag bis Freitag besteht damit jeweils eine ausreichende Verkehrsbedienug.

Gleiches gilt an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen für die beiden Ortsteile Echzell und Gettenau.

Um das Defizit an Wochenenden für die Verbindung zwischen Echzell und den Ortsteilen Bingenheim und Bisses der Vorgabe entsprechend abzubauen, sollte mittelfristig die Einrichtung von jeweils drei zusätzlichen Fahrtenpaaren geprüft werden.

### 7.3.7 Florstadt



Das Angebot zwischen Friedberg und Nieder-Florstadt ist an allen Verkehrstagen ausreichend.

Hierfür sorgen die beiden Linien FB-01 und FB-04, über die auch eine ausreichende Anzahl an Fahrtenpaaren für die Relation Ortsteil – Kernort vorgehalten werden.

Eine Nachbesserung des Angebots ist demnach hier nicht notwendig, es sind daher keine zusätzlichen Fahrten geplant.

### 7.3.8 Friedberg



Das Fahrtenangebot von Friedberg zum Oberzentrum Frankfurt ist durch den S-Bahn-Anschluss in Verbindung mit dem Gesamtangebot auf der Main-Weser-Bahn auf einem sehr hohen Niveau.

An sämtlichen Verkehrstagen ist die Erreichbarkeit der Stadt Friedberg aus allen Stadtteilen als grundsätzlich ausreichend anzusehen.

Auch für den Stadtteil Bauernheim, der im Vergleich am wenigsten häufig angedient wird, liegt das Fahrtenangebot noch deutlich über dem als Mindestvorgabe definierten Wert.

### 7.3.9 Gedern



Im Verkehr Montag bis Freitag an Ferientagen ist das Angebot zwischen Gedern und dem zugeordneten Mittelzentrum Büdingen sehr gut. Es besteht allerdings Verbesserungsbedarf an Wochenenden nach Büdingen und zu den Stadtteilen.

### 7.3.10 Glauburg



Sowohl die Verbindungen von Stockheim nach Büdingen, als auch von Glauburg nach Stockheim sind an allen Verkehrstagen deutlich besser als in der Vorgabe angegeben.

Es besteht daher im Hinblick auf die Mindestvorgabe für die Verkehrsbedienung kein Handlungsbedarf.

### 7.3.11 Hirzenhain



Das Angebot an Fahrten zwischen Montag und Freitag ist bei allen zu betrachtenden Relationen ausreichend.

Gleiches gilt auch für die Verbindungen an den Wochenenden. Auch hier sorgen die Linien FB-21 (FB-80), FB-22 und FB-85 für eine ausreichende ÖPNV-Versorgung.

### 7.3.12 Karben

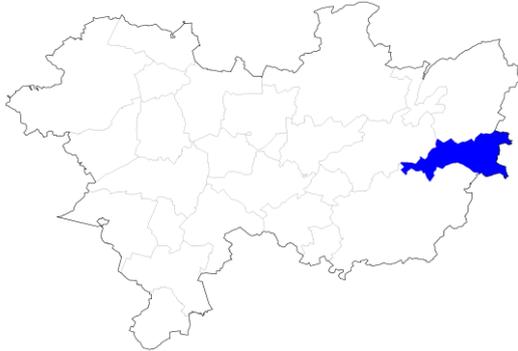


Das Bestandsangebot zwischen Groß-Karben und Bad Vilbel bzw. zwischen Karben und Frankfurt am Main ist voll und ganz ausreichend.

Auch das Angebot zwischen der Kernstadt und den Stadtteilen von Karben ist in fast allen Fällen deutlich höher, als es die definierten Anforderungen vorsehen.

Die scheinbar mangelhafte Anbindung von Kloppenheim an Groß-Karben ist zu relativieren, da die Haltestelle Groß-Karben Bahnhof sich in zumutbarer Entfernung von Kloppenheim befindet. Mit Blick auf die Mindestbedienung besteht für Karben daher kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

### 7.3.13 Kefenrod



Montag bis Freitag bestehen sowohl zwischen Kefenrod und Büdingen als auch zwischen Kefenrod und den Ortsteilen ausreichende Verbindungen. Lediglich die Anzahl der Fahrten nach Helfersdorf liegt unter dem vorgegebenen Niveau (Defizit: vier Fahrtenpaare).

Im Wochenendverkehr bestehen bei sämtlichen innergemeindlichen Verbindungen deutliche Defizite zur Vorgabe. So fehlen nach

Bindsachsen, Burgbracht und Hitzkirchen jeweils drei Fahrtenpaare an den Samstagen, Helfersdorf ist an diesem Verkehrstag gar nicht angeboten. Noch kritischer stellt sich die Situation an den Sonn- und Feiertagen dar. Weder die FB-23 noch die FB-24 verkehren dann, so dass auf keiner der geforderten Relationen Fahrten angeboten werden.

Hier sollte mittelfristig geprüft werden, ob sich eine entsprechende Grundversorgung auch für die Bedienung an den Wochenenden bereitstellen ließe.

### 7.3.14 Limeshain



Limeshain wird über die Linien FB-42, FB-43 sowie die Linie 563 mit ÖPNV versorgt.

Ein Angebotsniveau unter der definierten Mindestvorgabe findet sich bei der Gemeinde Limeshain auf keiner der vorzuhaltenden Relationen.

Hier besteht daher kein Handlungsbedarf.

### 7.3.15 Münzenberg



Die heutige Verkehrsbedienung der Stadt Münzenberg mit allen Stadtteilen entspricht montags bis freitags dem definierten Grundangebot.

An Samstagen und Sonn- und Feiertagen sind jedoch die stadtübergreifenden Verkehre, die Kunden aus Gambach die Fahrt ins zugeordnete Mittelzentrum Butzbach ermöglichen, nicht in ausreichendem Umfang vorhanden.

Auf dieser Relation fehlen an Samstagen vier Fahrtenpaare, an den Sonn- und Feiertagen besteht gar kein Angebot (Defizit: sechs Fahrtenpaare).

Auch auf den innerstädtischen Relationen besteht an den Sonn- und Feiertagen weder über die Linie FB-200 noch über die Linie FB-377 ein Angebot.

Wie durch die Einrichtung der hier jeweils fehlenden vier Fahrtenpaare die Mindestvorgabe künftig erfüllt werden könnte, sollte mittelfristig geprüft werden.

### 7.3.16 Nidda



Die Kernstadt Nidda ist in ausreichendem Umfang an das Oberzentrum Frankfurt am Main angebunden.

Verbindungen bestehen über die Bahnlinie 32 sowie über die Buslinie 362 jeweils mit Umstieg auf die Bahnlinie 50.

Was die innerstädtischen Verbindungen betrifft, so sind auch hier ungeachtet der hohen

Zahl an zu versorgenden Stadtteile an keinem der untersuchten Verkehrstage Defizite bei der ÖPNV-Versorgung zu konstatieren.

### 7.3.17 Niddatal



Mit Blick auf die Mindestvorgabe ist die Anbindung von Assenheim an das Mittelzentrum Friedberg bereits heute in Ordnung.

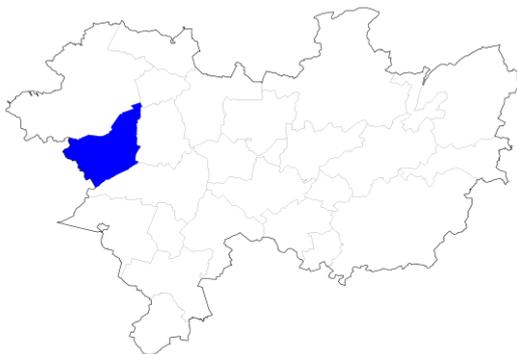
Gleiches gilt auch für die innerstädtische Relation Bönstadt – Assenheim.

Im Verkehr zwischen Montag und Samstag werden allerdings die Verbindungen nach Ilbenstadt und Kaichen nicht in ausreichendem Umfang abgedeckt.

Von Montag bis Freitag fehlt nach Ilbenstadt nur ein Fahrtenpaar. Maßnahmen zu prüfen wären hier eher beim Angebot an Samstagen, wo derzeit nur zwei der geforderten zehn Fahrtenpaare angeboten werden.

Da bei den innerstädtischen Relationen nur Direktverbindungen Beachtung fanden, werden Montag bis Freitag sowie an Samstagen keine Fahrtangebote zwischen Kaichen und Assenheim angegeben. Aufgrund der guten Anbindung, über die Kaichen an Nidderau und Nieder-Wöllstadt verfügt und die bestehende Möglichkeit, Assenheim über Umstieg zu erreichen, besteht hier trotz der ausgewiesenen hohen Defizite kein akuter Handlungsbedarf.

### 7.3.18 Ober-Mörlen



Für Ober-Mörlen und die beiden Ortsteile Langenhain und Ziegenberg besteht sowohl im Werktagsverkehr Montag bis Freitag als auch im Verkehr an Samstagen und Sonn- und Feiertagen eine ausreichende Anzahl an Fahrtenpaaren.

Eine Ausweitung der Versorgung dieser Gemeinde ist daher vor dem Hintergrund der Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung nicht erforderlich.

### 7.3.19 Ortenberg



Die Verbindungen von Ortenberg nach Büdingen sind bei einem Umstieg am Bahnhof Stockheim von der Linie FB-22 zur RMV-Linie 36 von Montag bis Freitag in ausreichender Anzahl vorhanden. Auch über die Linie FB-20 werden zwei Fahrtenpaare angeboten.

Die innerstädtischen Relationen werden an den Verkehrstagen Montag bis Freitag durchgehend in ausreichendem Maße abgedeckt.

An den Wochenenden besteht Verbesserungsbedarf nach Büdingen und zu den Stadtteilen.

### 7.3.20 Ranstadt



Aus Ranstadt selbst ist – nicht zuletzt über die RMV-Linie 36 (Lahn-Kinzig-Bahn) – das nächste Zentrum Nidda mit dem ÖPNV gut zu erreichen.

Auch das Angebot, das die Ortsteile der Gemeinde mit Ranstadt verbindet, erfüllt die Anforderungen an sämtlichen Verkehrstagen. Hier besteht daher kein Handlungsbedarf.

### 7.3.21 Reichelsheim



Mit der Möglichkeit einer Nutzung der Horloffthalbahn sowie der Buslinien 362 und FB-03 ist die Stadt Reichelsheim an allen Verkehrstagen ausreichend an das Mittelzentrum Friedberg angebunden.

Die Stadtteile sind insgesamt auch gut versorgt. Zwischen Dorn-Assenheim und Reichelsheim fehlen sowohl Montag-Freitag als auch an Samstagen zwei Fahrtenpaare.

Ein geringfügiges Defizit von einem Fahrtenpaar, das ebenfalls keinen unmittelbaren Handlungsbedarf begründet, besteht an den Wochenenden zwischen Heuchelheim und Reichelsheim.

Angesichts der hohen Auspendlerquote wird von Seiten der Stadt eindringlich darum gebeten, das derzeitige Fahrtenangebot der Linie FB-03 zumindest auf heutigem Niveau beizubehalten.

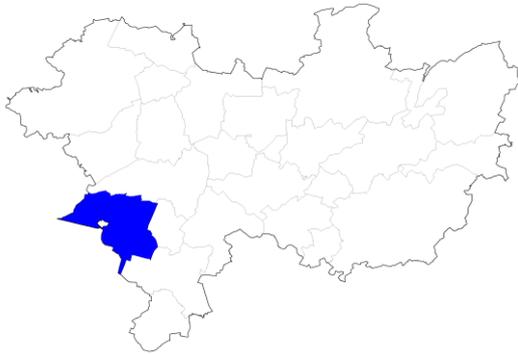
### 7.3.22 Rockenberg



Das bestehende Angebot ist an allen Verkehrstagen bereits heute an den definierten Mindestanforderungen für die Verkehrsbedienung gemessen ausreichend.

Es besteht von daher an dieser Stelle kein Änderungsbedarf.

### 7.3.23 Rosbach v. d. H.



Die Linie FB-16 bindet Ober-Rosbach optimal an Friedberg an. Zusätzlich besteht ein gutes Angebot über die Schienenstrecke RMV-16.

Das Angebot für Rosbach ist auch ohne Änderungen als ausreichend zu bezeichnen – auch wenn einige Verbindungen aus Rodheim zum Marktplatz in Ober-Rosbach einen Umstieg zwischen der Buslinie FB-16 und der Bahnlinie RMV-16 notwendig machen.

### 7.3.24 Wölfersheim



Das Angebot sowohl für die Relation Wölfersheim – Friedberg als auch für die Verbindungen zwischen den Ortsteilen und Wölfersheim entspricht fast durchgängig dem geforderten Angebotsniveau.

Die Ausnahme bildet die Relation zwischen Södel Mittelwiesenweg und Wölfersheim Bahnhof/Rathaus, auf der Montag-Freitag sieben Fahrtenpaare fehlen. Aufgrund der vergleichsweise geringen Distanz zwischen den beiden zusammenhängenden Ortsteilen begründet sich hierdurch jedoch kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

### 7.3.25 Wöllstadt



Von Montag bis Freitag kann sowohl das zugeordnete Zentrum Friedberg als auch der Sitz der Gemeindeverwaltung Nieder-Wöllstadt als in ausreichendem Maße mit ÖPNV versorgt gelten. Auch das Samstagsangebot entspricht durchgängig den Vorgaben.

Anders stellt sich die Situation an den Sonn- und Feiertagen dar: hier fehlen zwischen Ober-Wöllstadt und Nieder-Wöllstadt drei Fahrtenpaare. Maßnahmen könnten mittelfristig in Erwägung gezogen werden.

## **8 Linienbündel**

### **8.1 Allgemeine Grundsätze**

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

Bei der Abgrenzung ist von folgenden wesentlichen Kriterien auszugehen:

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

#### **8.1.1 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.

#### **8.1.2 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.<sup>74</sup>

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.

---

<sup>74</sup> Blome, H. u. Maier, D.: Linienbündelung und Harmonisierung von Konzessions-Laufzeiten. In: Verkehr und Technik, Februar 2002.

### **8.1.3 Gestaffelte Vergabe**

Die gleichzeitige Ausschreibung aller Linienbündel ist aus organisatorischen und wettbewerblichen Gründen (Mittelstandsförderung) als wenig sinnvoll anzusehen. Von daher sollten die Linienbündel jeweils sukzessive in jährlichen Abständen vergeben werden (zeitlich gestaffelte Vergabe). Hierzu ist die Schaffung eines „Ausschreibungsfahrplans“ sinnvoll, der Linienbündel und Ausschreibungszeitraum definiert und somit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen eine langfristige Planungssicherheit gewährleistet.

### **8.1.4 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<sup>75</sup>. 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.

---

<sup>75</sup> Basis: Der Busverkehr im Wettbewerb, KCW GmbH, 2007.

## 8.2 Linienbündel im Bestand

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

### 8.2.1 Linienbündel im Landkreis Gießen (ohne Stadtbus Gießen)

#### Linienbündel im Landkreis Gießen

Linienbündel	aktuelle Linien- nummer	ehemalige Linien- nummer	Linienführung	Vergabe im	zum Fahrplan- jahr	
LGI Südost (regional)	372	730	Gießen - Laubach - Schotten	Dez. 19	2020	
	373	731	Schulverkehr Laubach			
	375	630	Gießen - Pohlheim - Lich - Hungen			
	376	631	Schulverkehr Pohlheim			
	377	620	Gießen - Pohlheim - Eberstadt / Gambach			
Reiskirchen / Fernwald	GI-21	110 + 600	Gießen - Annerod - Reiskir. - Lindenstruth / Ettingsh.	Dez. 22	2023	
	GI-22	220	Gießen - Steinbach - Altbach			
Biebertal / Heuchelheim	GI-41	410	Gießen - Heuchelheim - Biebertal-Königsberg	Dez. 23	2024	
	GI-42	420	Gießen - Heuchelheim - Biebertal - Niederweidbach			
	GI-43	419	(Gießen - Heuchelheim -) Biebertal - Weipoltsh.			
	GI-44	410/420	AST-/ALT-Verkehr zu den Linien GI-41 und GI-42			
Lich	231	201/230	Hungen - Lich - Eberstadt	Dez. 14	2015	
	700		Lich - Grünberg			
ab Neuvergabe zu Lich	230 ALT		Lich - Kloster Arnsburg - Bettenhausen	Dez. 14	2015	
Grünberg	71	tw. 120 L	Stadtbus Grünberg	Dez. 16	2017	
	72		Stadtbus Grünberg			
	73		ALT Grünberg			
	74		Grünberg - Seental - Laubach - Grünberg			
	74 ALT		ALT Laubach			
	77		70			Schulverkehr Grünberg - Weickartshain - Lardenb.
	78		70			Schulverkehr Grünberg - Lehnheim - Reinhardshain
79	70	Schulverkehr Grünberg - Ettingshausen - Harbach				
Wettenberg	81		Hohenahr - Biebertal - Wettenberg	Dez. 16	2017	
	82		Wißmar - Launsbach - Krofdorf-Gleiberg			
Linden / Langgöns	32	tw. 31	Pohlheim - Großen-Linden - Langgöns	Dez. 17	2018	
	35	tw. 31	Cleeberg - Oberkleen - Großen-Linden / Langgöns			
LGI Großen-Linden (regional)	378	33	Langgöns - Linden - Pohlheim	Dez. 16	2017	
	379	34	Großen-Linden - Hüttenb. / Langgöns - Kleebachtal			
keine Zuordnung	378 AST		AST Gießen - Leihgest. - Großen-Linden - Gießen	Dez. 16	2017	
	379 AST		AST Gießen - Großen-Linden - Leihgest. - Gießen			
Hungen / Lich	60		Hungen - Langd - Ulfa - Hungen	Dez. 17	2018	
	61	721	Wölfersheim - Hungen - Villingen			
LGI Wetterau (regional)	362	5155	Schotten - Nidda - Häuserhof - Friedberg	Dez. 17	2018	
	363	720	Friedberg - Wölfersheim - Hungen - Laubach			
Buseck / Reiskirchen	140		Gießen - Buseck - Reinhardshain	Dez. 17	2018	
	141		Schulverkehr Buseck			
	142		Schulverkehr Großen Buseck - Oppenrod - Fernw.			
	143		Schulverkehr Buseck/Reiskirchen			
Lollar / Lumdatal	51		Salzböden - Odenhausen - Lollar - (Gießen)	Dez. 17	2018	
	52		Schulverkehr Lollar - Staufenberg - Lollar			
	55		Allendorf - Rabenau			
LGI Lumdatal (regional)	520	tw. 120 R	Gießen - Lollar - Staufenberg - Londorf - Grünberg	Dez. 17	2018	

Abb.: Linienbündel im Landkreis Gießen – Bestand 2013

## 8.2.2 Linienbündel im Vogelsbergkreis

### Linienbündel im Vogelsbergkreis

Linienbündel	aktuelle Linien- nummer	ehemalige Linien- nummer	Linienführung	Vergabe im	zum Fahrplan- jahr
keine Zuordnung	AST-35 ALT 393 ALT 591		AST Fulda - Lauterbach - Schlitz ALT Lauterbach - Bad Salzschlirf - Schlitz - Unterw. ALT Schlitz - Fulda	Dez. 20	2021
LMR-Südost (regional)	382		Kirchhain - Homberg - Burg- und Nieder-Gemünden	Dez 17	2018
VBK Lauterbach 2 (regional)	391 393 591	5151 5173 5057	Lauterbach - Gedern Lauterbach - Bad Salzschlirf - Schlitz - Unterwegf. Schlitz - Fulda	Dez. 20	2021
VBK Alsfeld Nordost (regional)	390 390S 394 396	395 VB-19	Alsfeld - Grebenau - Hattenrode - Bad Hersfeld Alsfeld - Grebenau Alsfeld - Lingelbach (- Grebenau) Alsfeld - Schrecksbach - Treysa	Dez. 21	2022
keine Zuordnung	VB-38 ALT 390 ALT 394 ALT 396	ALT 395 ALT VB-19	ALT Lauterbach - Wernges - Udenh. - Grebenau ALT Alsfeld - Grebenau - Breitenbach ALT Alsfeld - Berfa - Lingelbach - Grebenau ALT Alsfeld - Schrecksbach	Dez. 21	2022
Alsfeld Süd	VB-15 VB-16 VB-66	VB-14 tw.	Alsfeld - Romrod - Feldatal - Ulrichstein Alsfeld - Altenburg - Schwalmatal - Lauterbach ALT Ulrichstein - Feldatal	Dez. 22	2023
Lauterbach lokal	VB-20 VB-21 VB-24 VB-26 VB-28	VB-20 bis VB-29 ohne VB-25	Stadtbus Lauterbach Lauterbach - Maar - Reuters - Wallenrod Lauterbach - Frischborn - Lautertal - Stomdorf Lauterbach - Wartenberg Lauterbach - Wartenberg - Stockhausen - Rixfeld	Dez. 15	2016
Vulkan-Express	VB-90 VB-91 VB-92 VB-93 VB-94 VB-95	FB-93 FB-94	Stockheim - Lauterbach - Schlitz Lauterbach - Herbstein - Hoherodskopf Hungen - Laubach - Ulrichstein - Hoherodskopf Nidda - Schotten - Hoherodskopf (Altstadt -) Büdingen - Stockh. - Ged. - Hoherodsk. Wächtersbach - Grebenhain - Hoherodskopf	Mai 15	2015
Alsfeld West	VB-10 VB-11 VB-12 VB-13		Stadtverkehr Alsfeld Schulverkehr Romrod Alsfeld - Antriftal - Neustadt Alsfeld - Kirtorf - Homberg	Dez. 16	2017
Grebenhain / Freiensteinau	VB-42 VB-45 VB-48 VB-50 VB-51 VB-52 VB-53 VB-54 VB-55 VB-56		Meiches - Engelrod - Herbstein ALT Lauterbach - Herbstein - Grebenhain ALT Herbstein - Blankenau / Grebenhain Freiensteinau - Grebenhain Freiensteinau - Reinhards - Grebenhain Grebenhain - Freiensteinau - Grebenhain Grebenhain - Lautertal / Herbstein - Grebenhain Volkartshain - Herchenhain - Grebenhain Grebenhain - Crainfeld - Metzlos - Bannerod ALT Grebenhain - Zahmen - Blankenau	Dez. 16	2017
Schotten / Ulrichstein	VB-60 VB-61 VB-65	tw. 5153	Schotten - Eichelsachsen - Hoherodskopf Schotten - Betzenrod - Stormfels - Schotten Lauterbach - Ulrichstein - Schotten	Dez. 16	2017
Homberg / Mücke	VB-71 VB-75 VB-76 VB-77 VB-78 VB-79 VB-81	tw. 5154 VB-81/82	Ehringshausen - Nieder Gemünden - Homberg Mücke - Atzenhain - Bernsfeld - Nieder-Ohmen Mücke - Lardenbach / Groß-Eichen - Ulrichstein Helpershain - Feldatal - Mücke Ulrichstein - Nieder-Ohmen - Mücke Gilgbachtal / Mücke - Ober-Ohmen Höingen - Homberg - Nieder-Offleiden	Dez. 17	2018

Abb.: Linienbündel im Vogelsbergkreis – Bestand 2013

## 8.2.3 Linienbündel im Wetteraukreis

### Linienbündel im Wetteraukreis

Linienbündel	aktuelle Linien- nummer	ehemalige Linien- nummer	Linienführung	Vergabe im	zum Fahrplan- jahr
Nidda	FB-80 FB-81 FB-82 FB-83 FB-84 FB-85 FB-86	FB-21 FB-18 FB-37 FB-34 FB-27	Nidda - Gedern Nidda - Michelau - Ranstadt (- Konradsdorf) Nidda - Bad Salzhausen - Ranstadt (- Konradsdorf) Nidda - Ober-/Unter-Widdersheim Nidda - Stormfels ALT Nidda Ost ALT Nidda West	Dez. 21	2022
Butzbach	FB-50 FB-51 FB-52 FB-53 FB-54 FB-55 FB-56 FB-57 FB-58	FB-500 FB-100 FB-200 FB-300 FB-401 FB-402 FB-500 FB-210	Stadtverkehr Butzbach Butzbach - Cleeberg Butzbach - Lich Butzbach - Bad Nauheim Butzbach - Bodenrod Butzbach - Maibach Butzbach - Ostheim Butzbach - Beienheim ALT-Verkehr zu den Linien FB-54 und FB-55	Dez. 23	2024
F-Ost Einzellinie (regional)	551	940	Bad Vilbel - Frankfurt - Offenbach	Dez. 14	2015
künftig zu F-Ost	n33		Nachtbus Frankfurt -> Bad Vilbel -> Karben	Dez. 14	2015
Florstadt	FB-01 FB-03 FB-04		Friedberg - Florstadt - Echzell Friedberg - Reichelsheim - Ranstadt - Ortenberg Friedberg - Florstadt - Altstadt / Ranstadt	Dez. 14	2015
Friedberg	FB-02 FB-08 FB-09 FB-10 FB-16	5944,5952	Rosbach - Ockstadt - Bad Nauheim Friedberg - Ockstadt - Friedberg Friedberg - Bad Nauheim Friedberg - Schwalheim - Bad Nauheim Usingen - Bad Nauheim - Friedberg - Friedrichsdorf	Dez. 14	2015
Kleinbus-Teil der FB-16	FB-16	FB-91	Friedberg - Rosbach - Friedrichsdorf (Abendverkehr)	Dez. 14	2015
Bad Nauheim	FB-11 FB-12 FB-14 FB-15		Bad Nauheim - Nieder-Mörlen (Stadtbus) Bad Nauheim - Steinfurth (Stadtbus) Bad Nauheim - Schwalheim (Stadtbus) Bad Nauheim - Wisselsheim (Stadtbus)	Dez. 14	2015
Büdingen / Gedern	FB-20 FB-22 FB-23 FB-24		Büdingen - Stockheim - Ortenberg - Wenings Büdingen - Limeshain - Ortenberg - Gedern Büdingen - Kefenrod - Wenings - Gedern Büdingen - Kefenrod - Gedern	Dez. 14	2015
Bad Vilbel	FB-60 FB-61 FB-62 FB-63 FB-64		Bad Vilbel - Heilsberg (Stadtbus) Bad Vilbel - Niederberg (Stadtbus) Bad Vilbel - Gronau (Stadtbus) Bad Vilbel - Massenheim (Stadtbus) Bad Vilbel - Dortelweil (Stadtbus)	Jun. 18	2018
keine Zuordnung	FB-46		Stadtbus Büdingen (Testbetrieb)		
Altstadt / Büdingen	FB-41 FB-42 FB-43 FB-44 FB-45 FB-71	5150	Büdingen - Düdelshain - Altstadt Büdingen - Limeshain - Altstadt Büdingen - Limeshain - Hammersbach Büdingen - Ronneburg Altstadt - Lindheim - Stockheim - Konradsdorf Büdingen - Friedberg	Dez. 16	2017
Wöllstadt / Karben	FB-05 FB-06 FB-07 FB-26		Erbstadt - Wöllstadt - Friedberg - Bad Nauheim Kaichen - Wöllstadt - Friedberg Groß-Karben - Niddatal - Friedberg Bad Vilbel - Karben - Rosbach	Dez. 16	2017
WTK Einzellinie (regional)	374	610	Nidda - Büdingen - Gelnhausen	Dez. 17	2018

Abb.: Linienbündel im Wetteraukreis – Bestand 2013

### 8.3 Überprüfung der Teilnetzabgrenzung

Durch veränderte Rahmenvorgaben müssen die ursprünglich für das Untersuchungsgebiet abgegrenzten Linienbündel einer Umstrukturierung unterzogen werden. Denn durch die unterschiedliche Vorgehensweise bei der Vergabe von lokalen und regionalen Buslinien ist eine Auflösung von „gemischten“ Bündeln<sup>76</sup> erfolgt.

Mit der im Kapitel „Planungen des RMV zum regionalen Busverkehr“ erläuterten „Lokalisierungsfrage“ ist im Vorfeld einer Festlegung des künftigen 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.

#### 8.3.1 Linienbündel im Landkreis Gießen

Mit Blick auf die weitere Entwicklung der Linienbündel im **Landkreis Gießen** sind folgende Ansatzpunkte zu überprüfen:

- Angesichts der räumlichen Verflechtung der Linien wäre eine Zusammenführung der Bündel „Reiskirchen / Fernwald“ (GI-21, GI-22) mit dem Bündel „Buseck / Reiskirchen“ (140, 141, 142, 143) zu prüfen. Damit wären die den Korridor entlang der Vogelsbergbahn zwischen Buseck/Fernwald und Grünberg bedienenden Linien alle in einem Linienbündel integriert.
- Aufgrund seiner geringen Größe von rund 190.000 Nwkm pro Jahr ist das aus den Linien 231 und 700 bestehende Linienbündel „Lich“ als nicht optimal zu bezeichnen. Hier kann eine Zusammenlegung mit den Linien 60 und 61 des Bündels „Hungen / Lich“ angedacht werden, um insgesamt zu einer wirtschaftlicheren Bündelgröße zu gelangen.
- Für die Linien 81 und 82 des Bündels „Wettenberg“, die es nur auf ca. 120.000 Nwkm bringen, erscheint eine Zusammenlegung mit dem Bündel „Biebertal / Heuchelheim“ (Linien GI-41 – GI-44) als eine den verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien entsprechende Option. Das neue Bündel würde knapp 550.000 Nwkm im Busbereich umfassen.
- Für das kleine Linienbündel „Linden / Langgöns“ (Linien 32 und 35) ergeben sich derzeit keine offensichtlichen Möglichkeiten für eine Zusammenlegung mit anderen Verkehren. Für die im gleichen Gebiet verkehrenden, nach Wetzlar

---

<sup>76</sup> Linienbündel, die sowohl regionale als auch lokale Linien enthalten

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 378/379 kommen, könnte das hier vormals bestehende gemischte Bündel als dann rein lokales Bündel neu aufgelegt werden (ggf. noch erweitert um die Linie 376, Schulverkehr Pohlheim).

- Nachdem die Linie 520 (bzw. 371) der Kategorie „Verbundbus“ zugeordnet wurde und von daher keine Überlegungen einer Lokalisierung bestehen, verbleibt für die nur knapp 160.000 Buskilometer des Bündels „Lollar / Lumdatal“ die Option der Zusammenlegung mit verbleibenden Regionalbuslinien im Kreis Gießen.
- 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.

### 8.3.2 Linienbündel im Vogelsbergkreis

Die Überprüfung der Linienbündel im **Vogelsbergkreis** führte zu folgenden Ergebnissen:

- Denkbar wäre beispielsweise die Zusammenlegung eines Teils des Linienbündels „Alsfeld Süd“ (Linien VB-15, VB-16) mit dem Bündel „Alsfeld West“ (Linien VB-10, VB-11, VB-12, VB-13).
- Des Weiteren kann die Zusammenführung der Bündel „Lauterbach lokal“ und „Grebenhain / Freiensteinau“, deren Linien im Bereich um Herbstein herum z.T. gleiche Linienabschnitte – wenn auch mit unterschiedlicher Funktion – bedienen (z.B. VB-24 – VB-42), in Betracht gezogen werden.
- Für die Linien des Vulkan-Express, die seit Anfang 2013 in lokaler Verantwortung stehen, erscheint, da es sich um ein saisonales, auf den Freizeitverkehr ausgerichtetes Angebot handelt, eine Zusammenlegung mit anderen Bündeln nicht zweckmäßig.
- Eine Zuordnung der Linie VB-19 (394) könnte sich Richtung Linienbündel Alsfeld Süd oder West anbieten.

### 8.3.3 Linienbündel im Wetteraukreis

Die im **Wetteraukreis** gebildeten Teilnetze weisen im Gegensatz zu den beiden anderen Landkreisen z.T. Größen auf, bei denen die Gesamtleistung pro Jahr bereits über die empfohlene 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 widerspiegeln, 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 551 gemäß regionalem Nahverkehrsplan auch weiterhin der Zuständigkeit des RMV unterliegen. Auch die Linien 362 und 363 sind nicht als Lokalbuslinien eingestuft und verbleiben, zumindest vorerst, in der Zuständigkeit des RMV.

## **9 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.

## 9.1 Entwicklung der Nachfrage im Bereich regionaler Verkehre

Aussagen über die Entwicklung der Verkehrsnachfrage lassen sich anhand der im Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans<sup>77</sup> dargestellten Prognose für das Jahr 2020 treffen. Bei dieser Prognose wird zwischen den Gebietstypen Kernraum und Region unterschieden.

Für diese Gebietstypen wird im RNVP aggregiert für das gesamte Verbundgebiet folgendes Bild gezeichnet:

- Im Kernraum ist davon auszugehen, dass die Anzahl der Personenfahrten bis 2020 stark wächst (im ÖV: +8%).
- In der Region ist dagegen mit einem Rückgang der Nachfrage zu rechnen (im ÖV: - 8%).
- Auf den wichtigen Schienenachsen, die zur Verbindung von Kernraum und Region dienen (und zu denen auch die Main-Weser-Bahn gerechnet wird<sup>78</sup>), ist mit einer Steigerung der Nachfrage zu rechnen, die überproportional dem ÖV zufällt (+12%).

Der Kernraum wird im RNVP im Wesentlichen als der durch das S-Bahn-Netz abgedeckte Raum bezeichnet.

Für das ZOV-Gebiet bedeutet dies, dass der Korridor von Frankfurt aus bis nach Friedberg zum Kernraum gezählt wird und somit in diesem Bereich ein entsprechender Zuwachs an Personenfahrten im ÖV zu erwarten ist.

Für den restlichen Teil des ZOV-Gebiets hingegen müsste entsprechend der Prognose des RNVP mit einem Rückgang der Nachfrage gerechnet werden.

Besonders gekennzeichnet im RNVP ist die Verbindung zwischen Friedberg und Gießen, die als solche dem Gebietstyp „Region“ zugeordnet ist. Diese Verbindung wird als wichtige Schienenachse angesehen, auf der mit einer deutlichen Steigerung der Nachfrage zu rechnen sei.

---

<sup>77</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 162

<sup>78</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 91, Abbildung 46

Für die Entwicklung der Regionalbahnen im Untersuchungsgebiet wird im RNVP zur Nachfrageentwicklung zwischen 2010 und 2020 folgendes prognostiziert<sup>79</sup>:

Linie	Linienweg	Abschnitt	Nachfrageentwicklung zwischen 2010 und 2020
16	Friedrichsdorf (Ts) – Friedberg (Hess)	Friedberg - Rodheim	weitgehend konstante Nachfrage
30	Kassel – Gießen – Frankfurt (M)	Frankfurt - Gießen	deutlich steigende Nachfrage
		Gießen - Marburg	weitgehend konstante Nachfrage
31	Friedberg (Hess) – Wölfersheim-Södel	Friedberg - Beienheim	deutlich steigende Nachfrage
		Beienheim - Wölfersheim-Södel	weitgehend konstante Nachfrage
32	Friedberg (Hess) – Nidda	Friedberg - Echzell	deutlich steigende Nachfrage
		Echzell - Nidda	weitgehend konstante Nachfrage
33	Friedberg (Hess) – Hanau	Friedberg - Hanau	weitgehend konstante Nachfrage
34	Frankfurt (M) – Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim	Frankfurt - Bad Vilbel	deutlich steigende Nachfrage
		Bad Vilbel - Glauburg-Stockheim	weitgehend konstante Nachfrage
35	Gießen – Fulda	Gießen - Gießen Licher Straße	deutlich steigende Nachfrage
		Gießen Licher Straße - Großen-Buseck	weitgehend konstante Nachfrage
		Großen-Buseck - Lehnheim	sinkende Nachfrage
		Lehnheim - Fulda	weitgehend konstante Nachfrage
36	Gießen – Gelnhausen	Gießen - Gelnhausen	weitgehend konstante Nachfrage
40	Siegen – Gießen – Frankfurt (M)	Frankfurt - Herborn	deutlich steigende Nachfrage
S6	Friedberg (Hess) – Frankfurt (M) Süd	Frankfurt - Friedberg	deutlich steigende Nachfrage

Legende: deutlich steigende Nachfrage → >+400 Reisende pro Werktag und >+5%  
sinkende Nachfrage → <-200 Reisende pro Werktag und <-5%

**Abb.:** Nachfrageentwicklung Regionalbahnen. Quelle: RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 164, Abbildung 74

<sup>79</sup> RNVP-Gesamtbericht (Entwurf), Stand 15.08.2013, S. 164, Abbildung 74

## 9.2 Verkehrliche Auswirkungen – Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Bei der Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen wird davon ausgegangen, dass über die in der Angebotskonzeption beschriebene leichte Reduzierung des Grundangebotes um einzelne Fahrtenpaare hinaus 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 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. Eine leicht steigende Nachfrage im Gesamtsystem ist daher zu erwarten.
- Auch die von Verbundseite angeregten regionalen Schnellbuslinien könnten zu einer Attraktivitätssteigerung des Gesamtangebotes führen – allerdings nur, wenn diese Angebote optimal auf die lokalen Verkehre abgestimmt werden.
- Die geplante leichte Reduzierung des Grundangebotes wird nur sehr geringe Auswirkungen auf die Nachfrageentwicklung haben wenn es gelingt, den moderaten Abbau auf die nur sehr schwach nachgefragten Leistungsbestandteile zu konzentrieren.

- 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. Quantifizieren lassen sich viele der angeführten Punkte ebenfalls nicht, so dass es im Ergebnis schwierig ist, fundierte Aussagen zur Entwicklung der Gesamtnachfrage zu treffen.

Über sämtliche Faktoren betrachtet kann jedoch wohl in Summe doch festgehalten werden, dass mit einer insgesamt zumindest leicht sinkenden Nachfrage in den kommenden Jahren zu rechnen ist.

### **9.3 Betriebswirtschaftliche Auswirkungen**

#### **9.3.1 Finanzielle Rahmenbedingungen**

Maßgebliche Einflüsse für die Entwicklung der ÖPNV-Finanzierung sind die Bundes- und Landeszuschüsse, die Kostenentwicklung sowie die Erlösentwicklung.

Bei ungeklärter Entwicklung der Bundeszuschüsse ist von sinkenden Zuwendungen durch das Land auszugehen.

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 beeinflusst. Als Konsequenz für den ZOV ist aufgrund rückläufiger Fahrgastzahlen im Lokalverkehr mit dem Rückgang von Einnahmen zu rechnen.

Angesichts der Rahmenbedingungen wird deutlich, dass ein weiterer Ausbau der Leistungen nur schwer möglich sein wird. In den kommenden Jahren muss daher die Optimierung der Bestandsverkehre im Vordergrund stehen.

#### **9.3.2 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. Die Einsparquoten schmelzen naturgemäß bei den Folgeausschreibungen. Anders als von den Experten prognostiziert stellte sich der Anstieg der Kosten in der Realität jedoch früher und deutlicher ein.

Gründe für günstige Angebote in der ersten Ausschreibungsrunde können die hohe Wettbewerbsintensität und die fehlende Erfahrung gewesen sein.

Diese Effekte treten bei Folgeausschreibungen i.d.R. nicht mehr auf, da die verbleibenden Bieter über mehr Erfahrung verfügen und die Wettbewerbsintensität gesunken ist (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.

Auch durch steigende (Qualitäts-) Anforderungen – z.B. durch Umweltstandards, Anforderungen an die Barrierefreiheit, die Fahrgastinformation und den Komfort - steigen die Preise für die Nutzwagenkilometerleistung.

Bei der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplanes wurde versucht, dieser für Aufgabenträger kritischen Kostenentwicklung im ÖPNV nach Möglichkeit entgegenzuwirken. Hier wurde insbesondere davon abgesehen, die bestehenden Standards für die Erbringung der Verkehrsleistung anzuheben. Stattdessen wurden punktuell – z.B. in Bezug auf das maximal zulässige Fahrzeugalter bei Verstärker- und Ersatzfahrzeugen – Lockerungen vorgenommen.

Darüber hinaus wurde über eine Reduzierung des Grundangebotes um einzelne Fahrtenpaare für die Zukunft die Möglichkeit geschaffen, zumindest in begrenztem Umfang Leistungsvolumen einzusparen.

Absehbar ist jedoch, dass weitere Anstrengungen z.B. bei der Überplanung von Ausschreibungen, der Optimierung der Busfahrpläne und auch der weitergehenden Umstellung auf Bedarfsverkehre erforderlich sein werden, um die Defizitentwicklung erfolgreich zu dämpfen.

## **10 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 9) 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 die 2. Anhörungsrunde zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans gegeben.

## **10.1 2. Anhörungsrunde zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans**

Im Zeitraum Ende Juni / Anfang Juli 2013 fanden folgende Anhörungstermine statt:

- Landkreis Gießen
  - Teilraum Gießen Ost: 26.06.2013
  - Teilraum Gießen West: 26.06.2013
- Vogelsbergkreis: 04.07.2013
- Wetteraukreis
  - Teilraum Wetterau West: 01.07.2013
  - Teilraum Wetterau Ost: 03.07.2013

Im Rahmen dieser 2. Anhörungsrunde wurden den Anhörungsberechtigten die vorliegenden Ergebnisse der Arbeiten am Anforderungsprofil, an der Szenario-Entwicklung und der Angebotskonzeption vorgestellt und erläutert.

Den Anhörungsberechtigten wurde erneut die Möglichkeit gegeben, mündlich oder schriftlich zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stellung zu nehmen.

Wie bereits bei der 1. Anhörungsrunde wurden die abgegebenen mündlichen Stellungnahmen sowie die eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen in tabellarischer Form zusammengefasst.

Die Stellungnahmen wurden durch ZOV-Verkehr bewertet. In vielen Fällen wurde eine weitere Prüfung und Berücksichtigung der geäußerten Vorschläge zugesagt. Aus den Anregungen der Anhörungsberechtigten werden damit weitere konkrete Maßnahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV im ZOV-Verbandsgebiet resultieren.

Sämtliche Stellungnahmen wurden in den Anhang des Nahverkehrsplans aufgenommen (vgl. Anhang II). Den dort enthaltenen Übersichten können die Vorschläge für weitere Maßnahmen entnommen werden.

## **10.2 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 4.4 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 daher von den Laufzeiten der bestehenden Verkehrsverträge abhängig.

## **10.3 Prioritäten**

Bei der Umsetzung der geplanten Maßnahmen ist den Belangen der verschiedenen Nutzergruppen eine unterschiedliche Priorität beizumessen:

- Die Bedürfnisse der Ausbildungspendler (insbesondere der Schüler) genießen die höchste Priorität.
- Die Belange der Berufspendler stehen an zweiter Stelle.
- Die Interessen weiterer Nutzergruppen (z.B. Nutzer im Freizeit- oder Besorgungsverkehr) sind im Vergleich zu den beiden vorgenannten Nutzergruppen als nachrangig anzusehen.

#### **10.4      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 nicht nur an den festgelegten Prioritäten, sondern insbesondere auch an der Nachfrage zu orientieren:

- Für stärker nachgefragte Relationen sind Verbindungen im Linienverkehr 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.

## **11 Literaturverzeichnis**

### **11.1 Verwendete Literatur**

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

*Carl, Canzler (2011):* Innovativer Landverkehr – Subjektförderung durch Mobilitäts-gutscheine

*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.

*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 (2009):* Schulentwicklungsplan, Allgemein bildende Schulen, 8. Fortschreibung, Friedberg, Mai 2009.

*Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH:* Fortschreibung Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, Gesamtbericht (Entwurf), Stand: 15.08.2013.

*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.

## **11.2 Auswahl verwendeter Online-Quellen**

[www.arbeitsagentur.de](http://www.arbeitsagentur.de)

[www.maps.google.de](http://www.maps.google.de)

[www.mobilfalt.de](http://www.mobilfalt.de)

[www.rmv.de](http://www.rmv.de)

[www.statistik.baden-wuerttemberg.de](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de)

[www.statistik-hessen.de](http://www.statistik-hessen.de)

[www.vgo.de](http://www.vgo.de)

[www.wikipedia.de](http://www.wikipedia.de)