



plan:mobil

VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG

VERKEHRLÖSUNGEN

Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau

gültig ab 01.01.2016



Auftraggeber:

Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH
Kreis Groß-Gerau

Jahnstraße 1,
64521 Groß-Gerau

Bearbeitung durch:

plan:mobil
Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung
Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 7 08 41 02, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dr.-Ing. Timo Barwisch, Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Dipl.-Ing. Anja Witzel M.Sc.

In Kooperation mit:

VERKEHRSLÖSUNGEN - Blees Eberhardt Saary Partnerschaft -
Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner

Untere Mühlstraße 31, 64291 Darmstadt

Prof. Dr.-Ing. Volker Blees, Dipl.-Geogr. Hannah Eberhardt, M. Eng. Katharina Löffelmann,
Dipl.-Geogr. Hélène Pretsch

Impressum

Herausgeber:	Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau (LNVG) Jahnstraße 1, 64521 Groß-Gerau Telefon: 06152-9395-0 Telefax: 06152-9395-29 E-Mail: info@LNVG-GG.de Internet: www.LNVG-GG.de
Planungsteam:	Christian Sommer, LNVG Angelika Reinhardt, LNVG Ralf Keipinger, LNVG Jens Untermann, LNVG Stefan Wasmuth, LNVG
Planungspartnerin:	Franziska Knaack, Kreis Groß-Gerau, Regionalentwicklung und Mobilität
Weitere Projektpartner:	VKT, Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH, Frankfurt am Main Hochschule Darmstadt
Druck:	JD Druck GmbH, Lauterbach

Beschlussfassung Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau 2016 ff:

Verbandsversammlung des Zweckverbandes Riedwerke Kreis Groß-Gerau

15. Dezember 2015

Inhaltsverzeichnis

Seite

Darstellungsverzeichnis	7
Abkürzungsverzeichnis.....	10
1. Anlass und Ziel.....	13
2. Bearbeitung und Prozess	14
3. Rahmenbedingungen.....	16
3.1 Gesetzliche Vorgaben	16
3.2 Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Konzepte.....	19
4. Umsetzung Nahverkehrsplan 2006 -2015	21
5. Analyse des Mobilitätsangebotes	23
5.1 Gliederung des Mobilitätsangebotes	23
5.2 Analyse des ÖPNV-Angebotes und des Liniennetzes	24
5.2.1 Organisationsstruktur.....	25
5.2.2 SPNV-Angebot.....	25
5.2.3 ÖPNV-Angebot	27
5.2.4 Fahrgastnachfrage und Leistungsvolumen im Busverkehr.....	31
5.3 Analyse Mobilitätsangebote mit Relevanz für die Verknüpfung zum ÖPNV	31
5.3.1 ÖPNV und Fahrrad.....	32
5.3.2 ÖPNV und Pkw	37
5.3.3 Mobilitätsmanagement.....	38
6. Struktur des Untersuchungsraumes	39
6.1 Raumstruktur und Siedlungsentwicklung	39
6.2 Bevölkerung	44
6.3 Mobilitätsverhalten	47
6.4 Arbeitsplätze und Berufsverkehr	48
6.5 Bildungseinrichtungen und Ausbildungsverkehr	50
6.6 Freizeiteinrichtungen und Freizeitverkehr.....	51
6.7 Einkaufen und Versorgung.....	51
6.8 Entwicklung der Netzhierarchie	53
7. Anforderungsprofil	58
7.1 Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Kreis Groß-Gerau.....	59

7.1.1	Künftige Rolle und Funktion des ÖPNV	60
7.1.2	ÖPNV-Nachfrage	60
7.1.3	ÖPNV und Siedlungsstruktur	61
7.1.4	ÖPNV und Barrierefreiheit	61
7.1.5	ÖPNV und Wirtschaftlichkeit	63
7.1.6	ÖPNV und Umwelt	64
7.1.7	ÖPNV-Organisation	64
7.1.8	ÖPNV-Angebot und Infrastruktur	64
7.1.9	ÖPNV und weitere Mobilitätsangebote	66
7.1.10	Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen	66
7.1.11	ÖPNV und der Faktor Mensch	67
7.2	Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes	68
7.2.1	Qualitätsstandards im Überblick	70
7.2.2	Verkehrszeiten	70
7.2.3	Erschließung	73
7.2.4	Netzhierarchie und Bedienungsstandards	74
7.2.5	Verbindung / Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	78
7.2.6	Qualitätsstandards Haltestellen und Fahrzeuge	82
7.2.7	Vertrieb und Tarif	91
7.2.8	Betriebsablauf/Störungs- und Verkehrsmanagement	93
7.2.9	Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards	95
7.2.10	Marketing, Fahrgastinformation und Kommunikation	96
7.2.11	Schulverkehre	97
7.2.12	Sharing-Angebote	100
7.2.13	Mobilitätsmanagement	100
7.2.14	Umweltstandards	102
8.	Bewertung des Mobilitätsangebotes im Kreis Groß-Gerau	103
8.1	ÖPNV-Angebot und Liniennetz	103
8.2	Bewertung der Verkehrsbedienung	103
8.2.1	Methodik	103
8.2.2	Steckbriefe Korridore	105
8.2.2.1	Hauptverbindungen mit direkter Anbindung an den Flughafen Frankfurt	105

8.2.2.2	Hauptverbindungen ohne direkte Anbindung an den Flughafen Frankfurt.....	111
8.2.2.3	Nebenverbindungen	124
8.2.3	Steckbriefe Erschließung.....	144
8.2.4	Schulverkehr	167
8.3	Bewertung intermodaler Verkehrsangebote	169
8.4	Bewertung der Haltestellen und Fahrzeuge.....	169
9.	Prognose der Mobilitätsangebote.....	171
9.1	Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen	171
9.1.1	Zukünftige Bevölkerungsentwicklung.....	171
9.1.2	Entwicklung des Arbeitsmarktes	174
9.1.3	Entwicklung der Schülerzahlen	174
9.1.4	Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur.....	174
9.1.5	Entwicklung im Bereich Freizeit und Tourismus	175
9.2	Entwicklung der Motorisierung und des Verkehrsverhaltens	175
9.3	Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2025 (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen im öffentlichen Verkehr)	177
10.	Maßnahmenkonzeption	179
10.1	Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	180
10.1.1	SPNV-Angebot und Infrastruktur.....	180
10.1.1.1	Maßnahmen im R-Bahn-Netz/RE-Netz	181
10.1.1.2	SPNV-Infrastrukturmaßnahmen.....	183
10.1.2	Tarifsystem und -angebot	183
10.1.3	Weitere Vorgaben aus übergeordneten Planungen	184
10.1.4	Organisation und Abstimmung	185
10.2	Handlungsfeld Netz und Fahrplan	186
10.2.1	Linienübersicht.....	189
10.2.2	Bereich Raunheim/Kelsterbach	197
10.2.3	Bereich Bischofsheim / Ginsheim-Gustavsburg.....	207
10.2.4	Bereich Nauheim / Trebur	214
10.2.5	Bereich Büttelborn / Groß-Gerau	223
10.2.6	Bereich Mörfelden-Walldorf.....	231
10.2.7	Bereich Biebesheim / Gernsheim / Riedstadt / Stockstadt	237

10.3	Handlungsfeld ÖPNV und Fahrrad.....	252
10.3.1	Fahrradparken: B+R-Anlagen an SPNV-/ÖPNV-Halten	252
10.3.2	Fahrradmitnahme im ÖPNV	260
10.3.3	Fahrradverleihsystem an SPNV-/ÖPNV-Halten.....	260
10.4	Handlungsfeld intermodale und Sharing-Angebote.....	263
10.4.1	Regionale Mobilitätskarte (eTicket RheinMain)	263
10.4.2	Carsharing.....	264
10.4.3	Nutzung von Mitfahrsystemen.....	265
10.4.4	Einbindung der Elektromobilität und von alternativen Antrieben	265
10.5	Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb	266
10.6	Handlungsfeld Barrierefreiheit	272
10.6.1	Bahnstationen	272
10.6.2	Haltestellen	276
10.6.3	Fahrzeuge.....	279
10.6.4	Kommunikation.....	279
10.7	Handlungsfeld Umwelt	280
10.8	Handlungsfeld Kommunikation, Marketing, Vertrieb und Fahrgastinformation	281
10.9	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement	284
10.9.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	285
10.9.2	Schulisches Mobilitätsmanagement	287
10.9.3	Mobilitätsmanagement für Neubürger	288
10.9.4	Mobilitätsmanagement für Veranstaltungen	289
10.10	Handlungsfeld Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle	290
10.11	Weitere Handlungsfelder.....	291
10.11.1	Handlungsleitlinien für nachhaltige Mobilität in der Planung verankern	291
10.11.2	Handlungsfeld Fahrpersonal.....	292
11.	Wirkung und Bewertung der Maßnahmenkonzeption	293
11.1	Verkehrliche Wirkungen	293
11.2	Finanzielle Wirkungen der Maßnahmenkonzeption.....	296
11.2.1	Abschätzung der Veränderungen der Betriebsleistung und des finanziellen Aufwandes im ÖPNV	296
11.2.2	Abschätzung der erforderlichen Betriebskostenzuschüsse	299
11.2.3	Abschätzung der Investitionskosten	299

11.3	Gesamtbewertung der Maßnahmenkonzeption.....	300
11.4	Potentiale zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und zur Einführung alternativer Finanzierungsformen.....	301
12.	Linienbündelungskonzept	303
13.	Hinweise an Städte und Gemeinden.....	306
14.	Beteiligungsverfahren	307
15.	Fazit	311

Anlagen

Anlage 1: Umsetzung NVP 2006-2015

Anlage 2: Technische Informationen zu B+R-Anlagentypen

Anlage 3: Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau

Anlage 4: Barrierefreiheit an Bushaltestellen – technische Standards

Anlage 5: Konzept für einen zukunftsfähigen ÖPNV bei der Schülerbeförderung im Kreis Groß-Gerau

Anlage 6: Haltestellen in Städten und Gemeinden des Kreises Groß-Gerau

Anlage 7: Aufwand und Kosten für ein Fahrradverleihsystem

Anlage 8: Synopse

Digitaler Anhang

Anhang 1: Kartenband

Anhang 2: Regelausbaupläne

Anhang 3: Haltestellenpläne und Haltestellentabellen

Anhang 4: B+R Anlagen an SPNV-Halten

Anhang 5: Darstellung Ein- und Auspendler

Anhang 6: Antworten aus der Befragung der Städte und Gemeinden

Darstellungsverzeichnis

Karten (befinden sich zusätzlich im digitalen Anhang):	Seite
Karte 1: Das Liniennetz im Status quo – Fahrplanangebot 2015	24
Karte 2: Flächenentwicklung im Kreis Groß-Gerau auf Grundlage der Angaben der Kommunen	43
Karte 3: Einwohnerzahl und Bevölkerungsstruktur im Kreis Groß-Gerau	46
Karte 4: Pendlerrelationen	49
Karte 5: Raumstrukturanalyse	52
Karte 6: Zusammenführung der Analysen	55
Karte 7: Netzhierarchie	57
Karte 8: Erschließungsradien der Haltestellen und Erschließungsdefizite	144
Karte 9: Linienbezogene Bewertung der Schulverkehre bzgl. der geforderten Standards	168
Karte 10: Liniennetz Angebotskonzept Grundnetz	187
Karte 11: Linien zur Schülerbeförderung	188
Karte 12: B+R – Bestand und Potenziale	257
Karte 13: Potenziale für Fahrradverleihsysteme	262
Karte 14: Potenziale für Betriebliches Mobilitätsmanagement	286

Abbildungen:	Seite
Abb. 1: Auszug Titelbild der Broschüre „RMV A bis Z“	12
Abb. 2: Integration InVek in den NVP	14
Abb. 3: Multimodalität und Intermodalität	32
Abb. 4: Modelle für Abstellanlagen	35
Abb. 5: B+R-Anlage an der Bushaltestelle Schusterwörthstraße (Riedstadt-Leeheim)	37
Abb. 6: Entwicklung der Bevölkerungszahlen der Städte und Gemeinden im Kreis Groß-Gerau (Stand 31.12.2011)	44
Abb. 7: Bevölkerung des Kreises Groß-Gerau nach Altersgruppen	45
Abb. 8: Modal Split in hochverdichteten Kreisen für alle Wege, für Wege bis fünf Kilometer Länge und getrennt nach Wegezwecken	48
Abb. 9: Mobilitätskette im ÖPNV.	63
Abb. 10: Grundversorgung und qualitativer Ausbau	69
Abb. 11: Übersicht Verkehrszeiten Grunddaseinsvorsorge	71
Abb. 12: Übersicht Verkehrszeiten Qualitativer Ausbau	73
Abb. 13: Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2025 im Kreis Groß-Gerau	178
Abb. 14: mobile B+R-Anlage	258
Abb. 15: Projektstand bei der Modernisierung von Stationen	272
Abb. 16: Hinweise der ad-hoc-AG der BfG ÖPNV zur Prioritätenbildung	277

Tabellen:	Seite
Tabelle 1: Nicht realisierte linienbezogene Maßnahmen aus dem NVP 2006-2015	21
Tabelle 2: Umgesetzte Maßnahmen, die nicht im NVP 2006-2015 enthalten sind	22
Tabelle 3: Übersicht Linien in den Bündeln/Verkehrsräumen	28
Tabelle 4: Nachfrage und Nutzwagenkilometer	31
Tabelle 5: Einzugsbereiche von ÖV-Halten je nach gewähltem Verkehrsmittel.....	33
Tabelle 6: Fahrradstellplätze an SPNV-Halten im Kreisgebiet (ohne Rüsselsheim)	36
Tabelle 7: P+R-Anlagen an SPNV-Halten im Kreisgebiet.....	38
Tabelle 8: Maximaler Wohnflächenbedarf bis 2020, Anbindung an den ÖPNV/an die Fahrradinfrastruktur.....	40
Tabelle 9: Geplante Gewerbeflächen mit Erschließung an den ÖPNV und die Fahrradinfrastruktur.....	41
Tabelle 10: Einwohnerentwicklung im Kreis Groß-Gerau	45
Tabelle 11: Schulen mit Anzahl der Schüler auf weiterführenden Schulen im Kreis Groß-Gerau.	50
Tabelle 12: Definition der Netzkategorien	56
Tabelle 13: Definition der Verkehrszeiten Grunddaseinsvorsorge.....	72
Tabelle 14: Definition der Verkehrszeiten Qualitativer Ausbau	73
Tabelle 15: Erschließung und Definition der Haltestelleneinzugsbereiche.....	74
Tabelle 16: Netzhierarchie Kreis Groß-Gerau.....	75
Tabelle 17: Bedienungsqualität im SPNV.....	76
Tabelle 18: Standards Bedienungsqualität im Kreis Groß-Gerau	77
Tabelle 19: Anforderungen an die Erreichbarkeit, Reisezeit und Umsteigehäufigkeit im Kreis Groß-Gerau	78
Tabelle 20: Definition von Verknüpfungspunkten	80
Tabelle 21: Intermodale Verknüpfung.....	82
Tabelle 22: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen	85
Tabelle 23: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge.....	87
Tabelle 24: Vertriebsstandards.....	92
Tabelle 25: Tarifstandards.....	93
Tabelle 26: Standards Betriebsablauf und Verkehrsmanagement.....	94
Tabelle 27: Standards Fahrpersonal.....	95
Tabelle 28: Ansätze zur Weiterentwicklung der Aspekte Fahrgastinformation etc.	96
Tabelle 29: Standards für den integrierten Schulverkehr	98
Tabelle 30: Anforderungen an das Mobilitätsmanagement	101
Tabelle 31: Umweltstandards.....	102
Tabelle 32: Emissionsklassen der Fahrzeuge im lokalen Verkehr, Stand August 2015.....	170
Tabelle 33: Bevölkerungsprognose für den Kreis Groß-Gerau (Angaben in 1.000 Personen)	172
Tabelle 34: Bevölkerungsprognose für die Städte und Gemeinden im Kreis Groß-Gerau, Entwicklung 2015 – 2025 ohne Wanderungsbewegung	173
Tabelle 35: Bedarf und Planungsstand von Maßnahmen im relevanten Straßennetz	175
Tabelle 36: Linien der Grunddaseinsvorsorge im Kreis Groß-Gerau mit Bedienungsangebot.....	189
Tabelle 37: Linien des qualitativen Ausbaus im Kreis Groß-Gerau mit Bedienungsangebot.....	195
Tabelle 38: B+R an SPNV-Halten	252
Tabelle 39: B+R-Potentiale an Bushaltestellen (Ortsteilebene)	254

Tabelle 40: SPNV-Halte im Kreisgebiet – Stand der Modernisierungsmaßnahmen	273
Tabelle 41: Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals.....	292
Tabelle 42: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption lokale Busverkehre	293
Tabelle 43: Prognostizierte Angebots- und Nachfrageentwicklung bis 2018.....	295
Tabelle 44: Prognostizierte Angebots- und Nachfrageentwicklung bis 2022.....	295
Tabelle 45: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption lokale Busverkehre	296
Tabelle 46: Prognose Gesamtaufwand lokaler Verkehr 2016 und 2018	297
Tabelle 47: Prognose Gesamtaufwand ÖPNV 2016.....	298
Tabelle 48: Prognose Gesamtaufwand ÖPNV 2018.....	298
Tabelle 49: Linienbündelung.....	304
Tabelle 50: Liste der Anhörungsberechtigten	307

Abkürzungsverzeichnis

ADFC:	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AST:	Anrufsammeltaxi
B+R:	Bike and Ride
Bf.:	Bahnhof
BGBL:	Bundesgesetzblatt
BGG:	Behindertengleichstellungsgesetz
BMM:	Betriebliches Mobilitätsmanagement
BOKraft:	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BVWP:	Bundesverkehrswegeplan
DADINA:	Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation
DFI:	Dynamische Fahrgastinformation
EW:	Einwohner
FGSV:	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GG:	Groß-Gerau
Ha:	Hektar
Hbf.:	Hauptbahnhof
HessÖPNVG:	Hessisches ÖPNV-Gesetz
HMWVL:	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung
HVZ:	Hauptverkehrszeit
InVek:	Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept
ivm GmbH:	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain
K+R:	Kiss and Ride (Kurzzeitparkplätze)
LBF:	Linienbeförderungsfälle
LGG:	Landkreis Groß-Gerau
LHO:	Landesverband Hessischer Omnibusunternehmen e.V.
LNO:	Lokale Nahverkehrsorganisation
LNVG:	Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau
LSA:	Lichtsignalanlage
MiD:	Mobilität in Deutschland (Studie)
MIV:	motorisierter Individualverkehr
MM:	Mobilitätsmanagement
MVG:	Mainzer Verkehrsgesellschaft

NaVZ:	Nachtverkehrszeit
Nutz-Wkm:	Nutzwagenkilometer
NVP:	Nahverkehrsplan
ÖPNV:	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV:	Öffentlicher Verkehr
P+R:	Park and Ride
PBefG:	Personenbeförderungsgesetz
PKW:	Personenkraftwagen
RegFNP:	Regionaler Flächennutzungsplan
RMV:	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
RNVP:	Regionaler Nahverkehrsplan
RBL:	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE:	RegionalExpress
S-Bahn:	Schnellbahn
SPNV:	Schienenpersonennahverkehr
StVO:	Straßenverkehrsordnung
StVZO:	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ:	Schwachverkehrszeit
T30 / T60 / T120:	Dreißigminutentakt / Stundentakt / Zweistundentakt
TU:	Technische Universität
TVZ:	Tagesverkehrszeit
VMZ:	Verkehrsmanagementzentrale
VU:	Verkehrsunternehmen

Vorbemerkungen zum Sprachgebrauch

- Zur Vereinfachung und besseren Lesbarkeit wird in diesem Nahverkehrsplan auf sprachliche Doppelnennungen in männlicher und weiblicher Form verzichtet. Die verwendeten Begrifflichkeiten und Bezeichnungen sind entsprechend als geschlechtsneutral zu verstehen und sowohl in männlicher als auch in weiblicher Form gültig.
- Die verwendeten Fachbegriffe leiten sich aus Richtlinien und Leitfäden ab und stehen im Einklang mit der gängigen Sprachregelung innerhalb des ÖPNV. Bestimmte englischsprachige Begriffe, wie z.B. Bike+Ride (B+R), CleverCard, eTicket oder Carsharing, sind seit Jahren verbundweit besetzt und werden entsprechend im Nahverkehrsplan verwendet. Informationen zu diesen Begriffen sind unter anderem auch der Broschüre „RMV von A bis Z“ zu entnehmen.
(http://www.rmv.de/de/Fahrgastinfos/Weitere_Infos/RMV_von_A_bis_Z/)

- **Abb. 1: Auszug Titelbild der Broschüre „RMV A bis Z“**



1. Anlass und Ziel

Der aktuelle Nahverkehrsplan (NVP) Kreis Groß-Gerau wurde 2007 auf Basis der damals gültigen Gesetzgebung beschlossen. Das Angebots- und Maßnahmenkonzept des NVP wurde in den vergangenen Jahren sukzessive umgesetzt. Überlagert wurde diese Umsetzung durch den zwischenzeitlich vorangehenden Wettbewerb im ÖPNV und den daraus resultierenden Handlungsempfehlungen des Landes sowie den sich verändernden finanziellen Rahmenbedingungen. Der aktuelle NVP ist in seiner Gültigkeit bis einschließlich 2015 verlängert worden.

Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans besteht die Notwendigkeit, den ÖPNV in ein integriertes Mobilitätskonzept im Kreisgebiet einzubetten. Die Grundlage hierfür liefert das 2014 beschlossene Integrierte Verkehrsentwicklungskonzept (InVek) des Kreises Groß-Gerau. Ein wesentliches Element hierbei ist das Leitbild der Verkehrsentwicklung und die daraus resultierenden Handlungsempfehlungen. Die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes soll stufenweise nach Prüfung der jeweils vorliegenden gesetzlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen und mit den zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen erfolgen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Fortschreibung liegt in der verkehrlichen und wirtschaftlichen Konsolidierung des ÖPNV-Systems, damit das Verkehrsangebot langfristig abgesichert werden kann. Das aktuelle ÖPNV-Angebot bildet somit die Grundlage für eine verkehrsplanerische und gesamtwirtschaftliche Bilanzierung auf Basis der im Anforderungsprofil gesetzten Standards. Die aus der Bilanzierung abzuleitenden Aussagen determinieren die qualitativen und quantitativen Anpassungen der Angebotskonzeption.

Ein maßgebliches Modul des Anforderungsprofils stellt die Schülerbeförderung dar. Die Sicherung einer leistungsfähigen Schülerbeförderung muss im Rahmen eines wirtschaftlich zukunftsfähigen ÖPNV erfolgen können.

Vor dem Hintergrund knapper finanzieller Mittel spielt der Wettbewerb auch im Kreisgebiet eine maßgebliche Rolle. Bereits beschlossene Linienbündel und Qualitätsstandards werden im NVP im Rahmen verkehrsplanerischer Maßnahmen und gesamtwirtschaftlicher Betrachtungen verankert. Gleichzeitig gewinnen die Punkte Fahrgastinformation und Anschlusssicherung sowie Haltestellenqualität und Barrierefreiheit erheblich an Bedeutung für die Qualität des Angebotes. Der NVP definiert im Rahmen des Anforderungsprofils, inwieweit entsprechende Infrastruktur (z.B. Haltestellen, Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL), Fahrgastinformation) den Linienbetreibern diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt wird. Darüber hinaus werden notwendige Infrastrukturprojekte im Kreisgebiet aufgezeigt.

Als Ergänzung bzw. als Ersatz des kreisweiten Busangebotes in den Schwachverkehrszeiten werden optional flexible, nachfragegesteuerte Angebote geprüft und etwaige Handlungsempfehlungen aufgezeigt.

2. Bearbeitung und Prozess

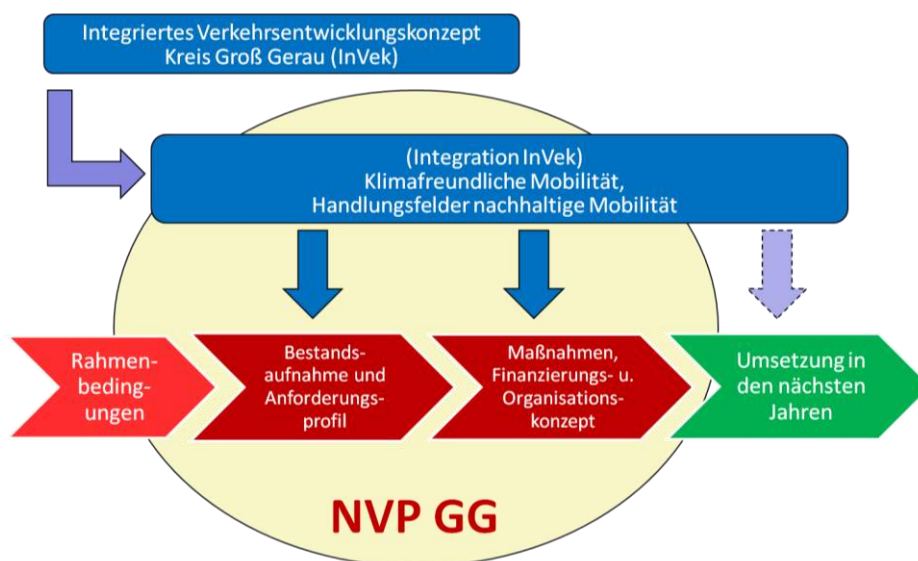
Die Fortschreibung des NVP orientiert sich am „Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen vom Mai 1995 sowie an den Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen vom Oktober 2002.

Der Bearbeitungsablauf zur Erstellung des Nahverkehrsplans 2016 ff. folgt den Empfehlungen des einschlägigen Leitfadens mit den folgenden inhaltlichen Bearbeitungsschritten:

- Evaluation der Umsetzung des NVP 2006-2015
- Weiterentwicklung des Anforderungsprofils
- Analyse der Raumstruktur und Nachfragepotenziale
- Analyse des ÖPNV-Angebots und der ÖPNV-Nachfrage
- Konzeption des künftigen Angebots und Formulierung von Maßnahmen
- Beurteilung der Maßnahmenwirkung, Abschätzung von Kosten und Erlösen
- Formulieren von Aussagen zu Wettbewerb und Qualität im ÖPNV

Im Jahr 2014 wurde das Integrierte Verkehrsentwicklungskonzept (InVek) beschlossen. Das InVek zeigt Handlungsoptionen für eine klimafreundliche und nachhaltige Verkehrsentwicklung im Kreis Groß-Gerau auf. Diesen Aspekten des nachhaltigen Verkehrs wird auch in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine hohe Bedeutung zugesprochen, indem der NVP die Inhalte des InVek aufgreift und zu einem Mobilitätsplan weiterentwickelt. Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht die Integration des InVek in den Nahverkehrsplan.

■ **Abb. 2: Integration InVek in den NVP**



Die Bearbeitung erfolgt durch die von der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau (LNVG) beauftragten Büros plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung sowie Verkehrslösungen Blees Eberhardt Saary Partnerschaft in enger Abstimmung mit der LNVG. Sie wurde im Dezember 2014 begonnen und wird Ende 2015 fachlich-inhaltlich abgeschlossen.

Die Bearbeitung wird begleitet durch den Nahverkehrsbeirat. In diesem Gremium sind die Städte und Gemeinden des Kreises, die benachbarten Kreise bzw. die zuständigen Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO), die RMV GmbH, weitere Institutionen, z.B. Polizei, Fahrgastbeirat, Regionalverband, sowie verschiedene Abteilungen des Kreises Groß-Gerau vertreten. Der Nahverkehrsbeirat trifft während der Fortschreibung des Nahverkehrsplans mehrmals zusammen, um den aktuellen Bearbeitungsstand zu besprechen. Hinweise und Anregungen der Teilnehmenden werden für die weitere Bearbeitung aufgenommen. Darüber hinaus wurden die Städte und Gemeinden des Kreises Groß-Gerau zu Beginn der Fortschreibung des Nahverkehrsplans über eine Befragung beteiligt. Diese Fragebögen dienen der Abfrage der vorhandenen Strukturdaten und der Mitteilung von relevanten Unterlagen, Informationen, Hinweisen und Anregungen der Beteiligten an die Gutachter.

3. Rahmenbedingungen

Dem öffentlichen Nahverkehr im Kreis Groß-Gerau wird eine hohe Bedeutung zugeschrieben. Dies zeigt sich auch in den bereits 1996 beschlossenen „Verkehrspolitischen Grundsätzen und Zielen für den ÖPNV im Kreis Groß-Gerau“. Als Ziele werden genannt: Ausrichtung des ÖPNV-Angebots am Bedarf, Integraler Taktverkehr, sichere und attraktive Bahnhöfe, Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes, die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV, verbesserte Erschließung von Wohngebieten an den ÖPNV, Reisezeitbeschleunigung, Kundenorientierung, Qualitätssicherung im Schülerverkehr sowie flexible Bedienformen. Dieses inzwischen neunzehn Jahre alte Konzept hat heute in der Praxis zwar nur noch eine geringe Bedeutung – allerdings sind einige der dort genannten Entwicklungsziele sichtbar vorangetrieben worden.

Im Kreis Groß-Gerau sind zwei Aufgabenträger im ÖPNV tätig: die LNVG für den Teil des Kreisgebiets außerhalb des Stadtgebietes von Rüsselsheim sowie die Stadt Rüsselsheim für das Stadtgebiet.

Für das Gebiet der LNVG (ohne Stadt Rüsselsheim) wird der Nahverkehrsplan von 2006-2015 nun fortgeschrieben.

3.1 Gesetzliche Vorgaben

Einen rechtlichen Rahmen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Groß-Gerau bilden:

EU-Verordnung 1370/2007

Grundlegend ist die seit 03.12.2009 gültige Verordnung (EG) 1370/ 2007. Sie enthält neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe.

Die Verordnung gilt unmittelbar und setzt sich gegen nationale Rechtsnormen durch.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

In der zum 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wird in § 8 Abs. 3 als Zielsetzung des ÖPNV eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen definiert:

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauf-

tragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen (...).“

Der Nahverkehrsplan dient somit als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Die Regelungen zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung der Aufgabenträger des ÖPNV bleiben den Ländern vorbehalten.

In der Novellierung des PBefG wird der grundsätzliche Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre beibehalten und die Befugnisse der zuständigen Behörden zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung festgelegt. Mit der Vorabkennzeichnung, in der der Aufgabenträger die Verkehrsleistung bestimmt, beginnt eine dreimonatige Antragsfrist für eigenwirtschaftliche Verkehre. Liegen nach dieser Frist keine oder keine genehmigungsfähigen Anträge für eigenwirtschaftliche Verkehre vor, ist der Weg für die Vergabe eines Verkehrsvertrags frei. Im PBefG ist neben den Genehmigungserfordernissen für Linienverkehrsleistungen auch die Berücksichtigung der Nahverkehrspläne festgesetzt.

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Neben dem PBefG und dem ÖPNVG sind im BGG Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt.

Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) vom 01. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

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

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

- „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Hessisches ÖPNV-Gesetz

Aus § 7 Abs. 2 i.V. § 14 Abs. 2 HessÖPNVG ergibt sich, dass die lokalen Nahverkehrspläne durch den lokalen Aufgabenträger aufzustellen und zu beschließen sind.

Das HessÖPNVG fordert die Beachtung der Ziele der Raumordnung sowie die Berücksichtigung der Grundsätze der Raumordnung. Bedeutsame Grundsätze der Raumordnung gemäß § 2 Abs. 2 Raumordnungsgesetz¹ sind insbesondere:

- Gewährleistung der Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen,

¹ Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) geändert worden ist.

- Schaffung der räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem,
- Verbesserung der Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen,
- Gestaltung der Raumstrukturen so, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird.

Ferner formuliert das HessÖPNVG in §§ 3 und 4 eine Reihe von Zielen und Anforderungen an den ÖPNV, denen ein NVP entsprechen muss, darunter

- Stärkung des ÖPNV als Teil eines Gesamtverkehrssystems zur Befriedigung der Mobilitätsnachfrage,
- leistungsfähige und effiziente Gestaltung des ÖPNV,
- ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge,
- regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Fahrscheinverkaufssystem sowie ausreichende Kapazitäten als wichtigste Leistungsmerkmale des ÖPNV,
- Verknüpfung der verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme,
- Weiterentwicklung der Umweltverträglichkeit als besondere Stärke des ÖPNV,
- besondere Beachtung der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs,
- überschaubare und allgemein verständliche Tarifstruktur.

Das HessÖPNVG formuliert in § 14 (4) Mindestinhalte an einen NVP:

- Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur und eine Bewertung
- Das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung (Bedienungs- und Verbindungsstandards, Beförderungs- und Erschließungsqualität)
- Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu anderen Verkehrsträgern
- Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV
- Ein Verkehrsentwicklungsprogramm
- Anforderungen an Fahrzeuge und sonstige Verkehrsinfrastruktur
- Finanzierungskonzept (inkl. Kostenabschätzung geplanter Projekte, Investitionsprogramm, Organisationskonzept)

Schließlich fordert das HessÖPNVG die Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit.

3.2 Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Konzepte

Die generelle Zielsetzung, einen verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsplan zu schaffen, erfordert die Abstimmung der Nahverkehrsplanung im Kreis Groß-Gerau mit der Planung und Entwicklung anderer Verkehrsträger sowie mit der ÖPNV-Planung in den benachbarten Kreisen und auf regionaler Ebene. Außerdem baut der neue NVP auf dem „alten“ NVP 2006-2015 auf. Nachfolgend werden die relevanten Rahmenpläne und Planungsprojekte kurz dargestellt.

Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau

An die Stelle des 2007 beschlossenen Nahverkehrsplans 2006-2011 (Verlängerung bis 2015) tritt nun die vorliegende 4. Fortschreibung. Die Maßnahmen des NVPs 2006-2015 sind in den letzten Jahren weitgehend umgesetzt worden (Umsetzungsbilanz siehe Kapitel 4).

Regionaler Nahverkehrsplan des RMV (2013)

Der aktuelle Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) des RMV wurde im November 2013 in den zuständigen Gremien des RMV beschlossen. Er ist ein langfristiges Gesamtkonzept für den ÖPNV im Rhein-Main-Gebiet, auf welches auch der Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau aufbaut. Der RNVP beschreibt konkrete Maßnahmen zur Sicherstellung der Mobilität im Bereich Infrastruktur und Leistungsangebot, auch wie diese finanziert und organisiert werden können. Maßnahmen und Handlungsansätze betreffen u. a. die Modernisierung von Stationen, die Herstellung der Barrierefreiheit, den Ausbau von Park+Ride und Bike+Ride in einem regionalen Kontext, den Aufbau einer verbundweiten „Datendrehscheibe“, die dynamische Fahrgastinformation, die Weiterentwicklung von Qualitätsmesssystemen, die Tarifstrukturreform, die Einführung des Elektronischen Fahrgeldmanagements sowie die Kundeninformation und -kommunikation.

Lokale Nahverkehrspläne

Der Kreis Groß-Gerau grenzt in Hessen an die Landkreise Main-Taunus, Offenbach, Darmstadt-Dieburg und Bergstraße sowie an die kreisfreien Städte Frankfurt am Main und Wiesbaden. Westlich des Rheins befinden sich die rheinland-pfälzischen Landkreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen sowie die kreisfreie Stadt Mainz. In den Nahverkehrsplänen dieser Aufgabenträger werden Aussagen getroffen bzw. Maßnahmen definiert, auch für Linien, die das Groß-Gerauer Kreisgebiet berühren. Insbesondere ist der Nahverkehrsplan der Sonderstatusstadt Rüsselsheim durch seine Lage im Kreis Groß-Gerau zu nennen.

Regionalplan Südhessen und Regionaler Flächennutzungsplan (2011)

Regionalplan und Flächennutzungsplan des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain (wozu die Städte und Gemeinden im Norden des Kreises zählen) setzen verbindlich den Rahmen der räumlichen Entwicklung in der gesamten Region. Maßgebende Grundzüge der Planung aus Sicht des ÖPNV sind der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes und die Orientierung der Siedlungsentwicklung an den leistungsfähigen Nahverkehrsachsen. Ferner gilt der Grundsatz, dass das Verkehrssystem so gestaltet werden soll, dass Oberzentren die Funktion von Verknüpfungspunkten großräumiger und regionaler Verkehrssysteme erfüllen können und aus den Städten und Gemeinden in ihrem Verflechtungsbereich mit dem ÖPNV in der Regel in einer Stunde erreichbar sind.

Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept für den Kreis Groß-Gerau (2013)

Das Integrierte Verkehrsentwicklungskonzept (InVek) sieht eine Vielzahl von Handlungsansätzen zur Verbesserung des Fußgängerverkehrs, des Radverkehrs und des regionalen und lokalen ÖPNV vor. Auch für die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger gibt das InVek Handlungsempfehlungen. Diese Handlungsempfehlungen dienen als Grundlage zur Fortschreibung des Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau.

Masterplan AirportCity

Es gibt eine gemeinsame Arbeitsgruppe „Masterplan Airport City“. Zu den Buslinien, die direkt oder indirekt den Flughafen bzw. die „Airport City“ andienen, sollen die Ergebnisse des sich in Bearbeitung befindlichen Masterplans zu gegebener Zeit in das ÖPNV-Konzept und in die Angebotsplanung der LNVG Groß-Gerau einfließen.

4. Umsetzung Nahverkehrsplan 2006 -2015

Der Nahverkehrsplan 2006-2015 enthält in seiner Angebotskonzeption zahlreiche Maßnahmen zur zeitlichen Verknüpfung sowie linienbezogene, infrastrukturelle und sonstige Maßnahmen. Insgesamt kann ein sehr hoher Realisierungsgrad der im NVP 2006-2015 beschlossenen Maßnahmen festgestellt werden. Eine Übersicht über den Umsetzungsgrad der beschlossenen Maßnahmen findet sich in der Tabelle in Anlage 1.

Wesentliche Veränderungen sind die Umstrukturierung des Busangebotes im Zulauf auf die Kreisstadt Groß-Gerau sowie die Umstrukturierung im Bereich Kelsterbach, Rüsselsheim, Mörfelden-Walldorf und Flughafen. Auch die Neuordnung und Beschleunigung des Busangebots im Bereich Trebur, Astheim, Rüsselsheim sowie im Bereich Gernsheim – Biebesheim mit Verbesserung der Erschließung und Verdichtung des Angebots sind zu nennen.

Bei der Entwicklung des Angebotskonzepts 2011 wurde verstärkt auf Punkt-zu-Punkt-Verbindungen zwischen verschiedenen Relationen mit hohem Fahrgastaufkommen geachtet. Durch die Durchbindung von Linien wurden neue Direktverbindungen geschaffen. Maßnahmen zur Anschlusssicherung sollen einen reibungslosen Umstieg gestalten.

Während der Umsetzung des Nahverkehrsplans wurde auch die Nummerierung der Buslinien in ein einheitliches zweistelliges Nummernschema überführt.

Aus den folgenden Tabellen sind nicht-realisierte Maßnahmen aus dem NVP 2006-2015 in weiter zu verfolgende Maßnahmen bzw. nicht weiter zu verfolgende Maßnahmen abzulesen. Desweiteren werden umgesetzte Maßnahmen dargestellt, welche nicht im NVP 2006-2015 definiert wurden.

■ **Tabelle 1: Nicht realisierte linienbezogene Maßnahmen aus dem NVP 2006-2015**

Weiter zu verfolgende Maßnahme	Begründung
Linie 24 Anschlusspriorität in Rüsselsheim Bahnhof Südseite Richtung Mainz	Fahrplanlagen der Relation Mainz stehen der Relation Frankfurt gegenüber
Verbesserte Erschließung Gernsheim Kernstadt, Nibelungenviertel über Linie 44	Ab Fahrplan 2016 vorgesehen
K 62 - Verlängerung und Angebotsausweitung am Wochenende bis Riedsee und Kornsand - Führung als Freizeitlinie inkl. Marketing für Kühkopf	Bisher keine Infrastruktur vorhanden Ab Fahrplan 2016 vorgesehen bis Riedsee
Verlängerung der Linie 60 von Mainz kommend über Ginsheim hinaus nach Bauschheim und weiter Richtung Rüsselsheim ZOB	Vorbehaltlich der Finanzierung
Erschließung des Neubaugebiets Länger Weg mit den Linien 73 und 74	Fehlende Infrastruktur, Planung für 2016
Andienung Campingplatz Mörfelden	fehlende Infrastruktur (Planung für Zufahrt Gewerbegebietserweiterung)

Nicht weiter zu verfolgende Maßnahme	Begründung
Andienung Gewerbegebiet Nauheim über Linie 61	Keine Notwendigkeit, da Gewerbegebiet nicht entwickelt.
a) Einrichtung einer Linie mit Hauptfunktion im Schülerverkehr mit Andienung der Bertha-von-Suttner-Schule in Mörfelden-Walldorf b) Übernahme der Bedienung im Schülerverkehr aus Mörfelden von Linie 77	a) Integration der Fahrten in Linie 65 b) Schülerverkehr in Linie 752
Anbindung Allmendfeld im Schülerverkehr mit Linie K59	Anbindung wurde in Linie K60 integriert
Anbindung Kelsterbach Langer Weg mit Linie 72	Geänderte Planung
Wegfall Ginsheim – Rüsselsheim auf der Linie 72 mit Aufnahme der Linie 6/60 (Teilmaßnahme)	Integration der Linie 975 in Linie 72, ist erfolgt, Linie 6/60 wurde nicht realisiert, deshalb weiterhin Ginsheim in Linie 72
Neue Linienenden in DA Hbf. und Terminal 1 auf der Linie 751	Linienende Terminal 1 wurde umgesetzt, Aufgabenträger haben in der Stadt Darmstadt anders priorisiert
n61/n81	Wegfall auf S8/S) Achse mit Aufnahme des Nachtverkehrs S8; teilweise in Linie 751/752 integriert

■ **Tabelle 2: Umgesetzte Maßnahmen, die nicht im NVP 2006-2015 enthalten sind**

Neue Linie 66	Erschließung Neubaugebiet Grüner Weg
Neue Linie 67	Verbindung Mörfelden-Walldorf – CargoCity Süd im Berufsverkehr
Neue Linie 78	Raunheim Bf – AirparkLogistic – Kelsterbach Bf; fakultativer Verkehr in Kombination mit Linie 79
Neue Linie AST 49	Allmendfeld – Gernsheim; fakultativer Verkehr
Neue Linie AST 69	Walldorf Forsthaus – Bahnhof – Karree; Umstrukturierung Bedienung Walldorf /Flughafen
Neue Linie K 60	Pfungstadt – Hahn (– Allmendfeld) – Gernsheim; Umstrukturierung im Zuge Eröffnung Pfungstadtbahn
Neue Linien 751 und 752	Umstrukturierung Bedienung Mörfelden-Walldorf /Flughafen, Integration von Linien 77 und 5514 in durchgängiges Konzept
Linie 74	Beibehaltung der Endstelle Niederhölle als fakultative Leistung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die im NVP 2006 – 2015 formulierten Angebotsmaßnahmen zu einem bemerkenswert hohen Grad umgesetzt wurden. Die Infrastrukturmaßnahmen an den Stationen und Verknüpfungspunkten konnten aufgrund des Umfangs und der finanziellen Rahmenbedingungen nur sukzessive realisiert werden. Die Bewertung der abgeschlossenen Maßnahmen sowie der noch nicht umgesetzten Projekte erfolgt im Rahmen der Bestandsaufnahme unter Berücksichtigung notwendiger Anpassungen an die gesetzlichen Erfordernisse zum barrierefreien Ausbau.

5. Analyse des Mobilitätsangebotes

Seit 1995 wurden drei Nahverkehrspläne auf den Weg gebracht, deren Maßnahmenrealisierungen zu einer gestiegenen Attraktivität im Busbereich, weg vom betrieblich und nachfrageorientierten Fahrplan hin zum angebotsorientierten Fahrplanangebot, geführt haben. Zielsetzung dabei war die Entwicklung eines Grundangebotes im Sinne der Daseinsvorsorge für eine gleichberechtigte Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger an der Mobilität. Vor diesem Hintergrund wurde das ÖPNV-Angebot gemäß definierter Qualitätskriterien stetig erweitert und die Netzwirkung des Systems optimiert, zumal im Zuge der Gründung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes auch der integrale Taktfahrplan im SPNV-Angebot deutlich verbessert wurde. Mit dem ÖPNV-System sind alle wichtigen Ziele für Bildung, Versorgung, Freizeit und Kultur sowie die Arbeitsplatzschwerpunkte mit einem bis in die späten Abendstunden und am Wochenende vertakteten ÖPNV-Angebot erreichbar.

5.1 Gliederung des Mobilitätsangebotes

Das ÖPNV-Netz im Kreis Groß-Gerau wird gebildet von den Angeboten auf der Schiene (Schienenpersonennahverkehr, SPNV) und den straßengebundenen ÖPNV-Angeboten. Nach § 3 Hess. ÖPNVG ist dabei eine Unterscheidung in regionalen und lokalen Verkehr vorzunehmen. Der SPNV ist vollständig dem regionalen Verkehr zuzuordnen. Der regionale Busverkehr im Untersuchungsgebiet schließt Verbindungslücken des SPNV und stellt möglichst direkte Verbindungen zu den Nachbarkreisen her, während der lokale Busverkehr lokale Bedürfnisse, wie Verbindungen zu den Mittelzentren des Kreises, Erschließungsfunktionen und Schülerbeförderung, wahrnimmt.

Der ÖPNV wird ergänzt durch weitere Mobilitätsangebote. Das in größeren deutschen Städten verbreitete Modell des Auto-Teilens (Carsharing) ist jedoch in kleineren Städten und Gemeinden bisher eher selten zu finden. Im Kreis Groß-Gerau sind ausschließlich Fahrzeuge von Flinkster und Book-n-drive in der Nähe des Rüsselsheimer Bahnhofs stationiert. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, über Web-Plattformen wie autonetzer.de oder tamyca.de private Autos auszuleihen. Eine Ausweitung der gewerblichen Carsharing-Angebote ist in den kommenden Jahren abzusehen.

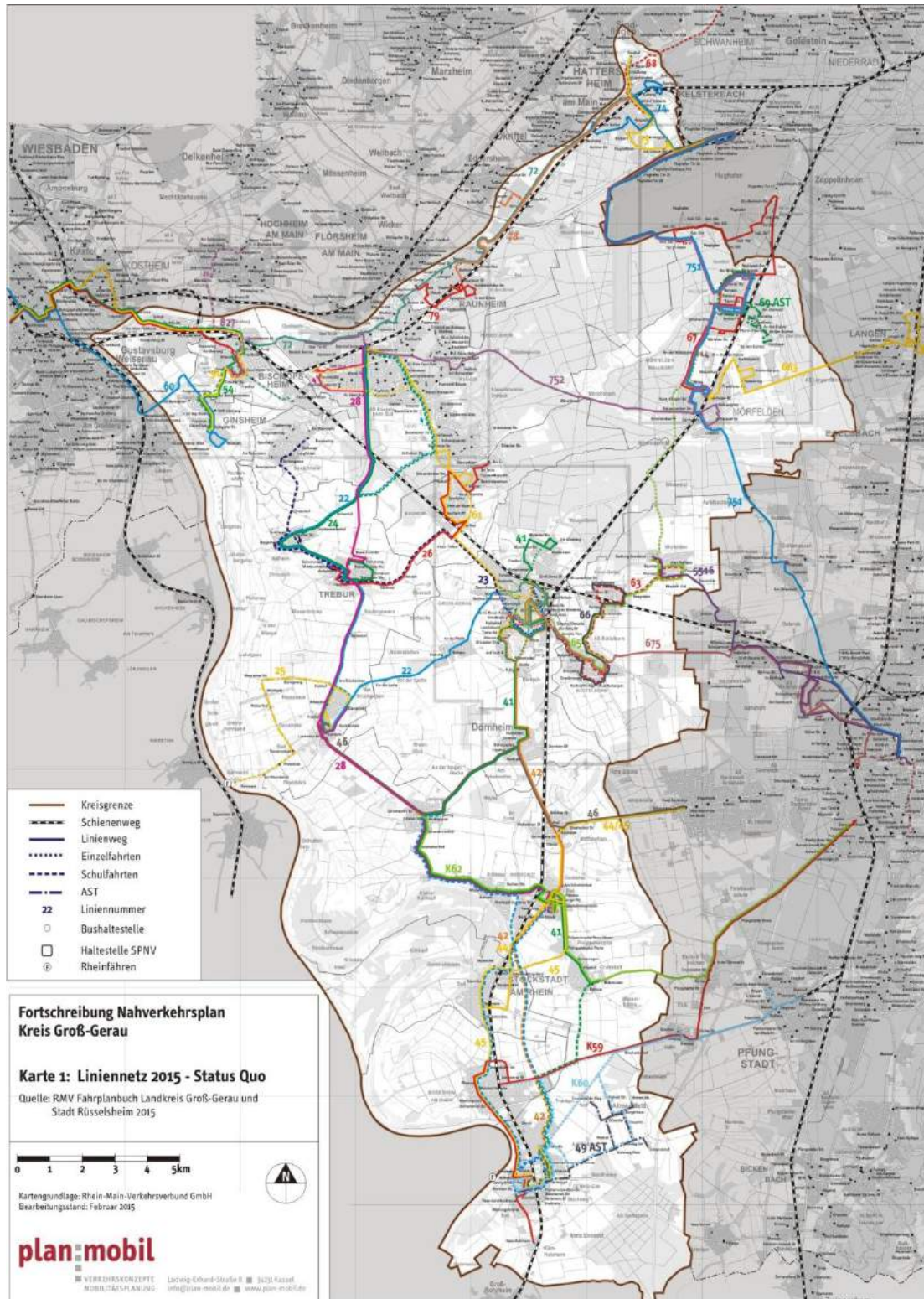
Die inter-/multimodale Vernetzung hat für den ÖPNV eine wichtige Bedeutung. Dabei erhöht sich das Ansehen von Fahrrädern und Pedelecs als Zubringer zu Haltestellen oder als Verkehrsmittel zur direkten Verbindung von Orten. Die Anzahl von Bike-and-Ride (B+R) sowie Park-and-Ride (P+R) Anlagen wächst stetig.

Ein weiteres Verkehrsmittel, welches zur Überquerung des Rheins genutzt wird, sind die Rheinfähren „Stadt Gernsheim“ und „Landskrone“. Sie legen täglich im 20-30 Minutentakt ab und sind für Passagiere mit und ohne Auto/Fahrrad freigegeben.

5.2 Analyse des ÖPNV-Angebotes und des Liniennetzes

Als Grundlage für die ÖPNV-Analyse dient das Fahrplanangebot im Januar 2015.

■ Karte 1: Das Liniennetz im Status quo – Fahrplanangebot 2015



Der ÖPNV erschließt das Untersuchungsgebiet flächendeckend. Er stellt Verbindungen zu den relevanten Zielen innerhalb des Kreises Groß-Gerau und umliegender Ziele sicher. Dabei ergänzen sich die unterschiedlichen Verkehrssysteme mit den jeweiligen spezifischen Verkehrsaufgaben zu einem Gesamtsystem, das auf die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet ist.

5.2.1 Organisationsstruktur

Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV im Nahverkehrsraum Kreis Groß-Gerau mit seinen 13 kreisangehörigen Städten und Gemeinden (ohne Sonderstatusstadt Rüsselsheim) ist gemäß § 5 (1) Hess. ÖPNVG der Kreis Groß-Gerau. Diese Aufgabe hat der Kreis dem Zweckverband Riedwerke Kreis Groß-Gerau übertragen. Die LNVG nimmt als 100-prozentiges Tochterunternehmen der Riedwerke die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft wahr und führt Bestellungen gemeinwirtschaftlicher Verkehre durch Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 aus.

In der direkten Zuständigkeit der LNVG befinden sich 26 Buslinien, die in fünf Linienbündel² aufgeteilt sind. Darüber hinaus bestehen vertragliche Regelungen mit Aufgabenträgerorganisationen der benachbarten Gebietskörperschaften zu weiteren fünf Buslinien. Das Verkehrsangebot in den Mainspitzgemeinden (Ginsheim-Gustavsburg und Bischofheim) mit vier Buslinien liegt in der Betreiberschaft der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) und ist auf das Oberzentrum Mainz ausgerichtet.

In der Zuständigkeit des RMV liegen vier regionale Buslinien (663, 675, 751, 752) sowie das SPNV-Angebot. Im Kreisgebiet verkehren drei S-Bahn-Linien (S7, S8 und S9) sowie drei RegionalExpress-/Regionalbahn-Linien (RMV-Linien 70, 75 und 80).

5.2.2 SPNV-Angebot

Die Siedlungsachsen verlaufen vorwiegend entlang der Schienenstrecken. Lediglich die Gebiete im Westen entlang des Rheins – Trebur mit seinen Ortsteilen sowie Leeheim und Crumstadt (beide zu Riedstadt), Ginsheim (zu Ginsheim-Gustavsburg) sowie Vororte von Rüsselsheim – liegen außerhalb der Schienenstränge.

Von Nord nach Süd ist der Landkreis an die Riedbahn angeschlossen. Hier verkehren RegionalExpress-Züge der RMV-Linie 70 zwischen Frankfurt und Mannheim sowie die S-Bahnlinie S7 zwischen Frankfurt und Riedstadt-Goddelau. Von Nordwest nach Ost durchquert die RMV-Linie 75 (Wiesbaden-Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg) den Kreis. Im Norden entlang des Mains verkehren der RegionalExpress der RMV-Linie 80 auf der Strecke (Saarbrücken/Koblenz-) Mainz-Frankfurt sowie die S-Bahn-Linien S8 und S9 (Wiesbaden-Mainz/Mainz-Kastel-Frankfurt-Offenbach-Hanau). Dabei fährt die S8 über Mainz Hauptbahnhof und Ginsheim-Gustavsburg (Bahnhof Mainz-Gustavsburg), die S9 hingegen wechselt von Mainz-Kastel kommend bei Bischofsheim auf die südliche Mainseite.

Auf dem Korridor Wiesbaden Hbf. – Mainz Hbf. (S8) / Mainz-Kastel (S9) – Flughafen – Frankfurt Hbf. – Offenbach Marktplatz – Hanau Hbf. verkehren die S-Bahnen jeweils in einem Halbstundentakt, sodass

² zukünftig

sich ein Verkehrsangebot im 15-Minutentakt von 04.00 Uhr bis 24.00 Uhr ergibt. Zwischen 24.00 Uhr und 04.00 Uhr besteht mindestens ein 60-Minutentaktangebot. Zusätzliche Verstärkerzüge verkehren zudem werktags zur Hauptverkehrszeit in den Morgen- und Spätnachmittagsstunden zwischen Kels-terbach und Frankfurt Hauptbahnhof. In Frankfurt Stadion besteht im Halbstundentakt (S9) ein Anschluss an die S7 nach Groß-Gerau mit einer Umsteigezeit in beiden Richtungen von ca. 10 Minuten.

Der RegionalExpress von Koblenz über Mainz nach Frankfurt und der RegionalExpress von Saarbrücken über Mainz nach Frankfurt fahren montags bis freitags von 6 bis 22 Uhr jeweils im Zweistunden-takt. Dabei hält der Saarbrücken-RegionalExpress in Rüsselsheim, der Koblenzer zusätzlich in Mainz-Bischofsheim. Die beiden Zweistundentakte sind unabhängig voneinander und ergeben keinen ge-meinsamen Stundentakt.

Die RMV-Linie 75 verkehrt stündlich zwischen 05:30 Uhr (Sonntag: 06:30 Uhr) und Mitternacht. Zusätz-lich verkehren von Montag bis Freitag in den Morgen- und Nachmittagsstunden zur Hauptverkehrszeit Verstärkerfahrten, so dass zu diesen Zeiten ein Halbstundentakt besteht. Sieht man von den Verstär-kerfahrten ab, halten die Züge nicht am Bahnhof Gustavsburg. Aufgrund der hohen Nachfrage wird ganztägig ein 30-Minuten-Takt mit Halt an allen Bahnhöfen im Kreisgebiet angestrebt.

Die S7 mit den im Kreis liegenden Haltepunkten Walldorf, Mörfelden, Groß-Gerau-Dornberg, Groß-Gerau-Dornheim, Riedstadt-Wolfskehlen und Riedstadt-Goddellau verkehrt täglich von 04:30 Uhr (Sonntag: 05:30 Uhr) bis Mitternacht; bis 21:30 Uhr in einem ungefähren Halbstundentakt, danach im Stundentakt. Die S-Bahnzüge enden in Frankfurt Hbf (hoch) und können mangels infrastruktureller Voraussetzungen nicht in die Tunnelstammstrecke der S-Bahn geführt werden. Grundsätzlich steht die Leistungsproduktion auf der Riedbahn unter dem Eindruck der knappen Trassenkapazitäten. Eine nachhaltige Änderung ist nur bei Realisierung der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar zu erwar-ten.

Die RegionalExpresszüge auf der Riedbahn (RMV-Linie70) verkehren von Montag bis Samstag stünd-lich von 05.00 bis 01.00 Uhr, sonntags zweistündlich. Neben den Systemhalten Gernsheim, Biebesheim, Stockstadt, Riedstadt-Goddellau und Groß-Gerau Dornberg wird alle zwei Stunden außer-dem in Mörfelden und Walldorf gehalten. Mangels Halt am Bahnhof Stadion müssen Fahrgäste mit Ziel Flughafen am Bahnhof Frankfurt Niederrad umsteigen, wofür Fahrkarten mit Gültigkeit im Tarif-gebiet Frankfurt erforderlich sind.

Zwar kreuzen sich Riedbahn und RB 75 in Groß-Gerau, jedoch besteht hier keine Umsteigemöglichkeit. Umsteigen ist lediglich mit der Überbrückung der knapp 2 km langen Strecke zwischen den Bahnhöfen Groß-Gerau und Groß-Gerau-Dornberg möglich. Die beiden Kurven von der Riedbahn nach Ost und West auf die Rhein-Main-Bahn werden vom Personenverkehr fahrplanmäßig nicht genutzt. Andere Ost-West-Verbindungen auf der Schiene bestehen seit dem Rückbau des Riedbahn-Nebenasts nicht. Die Erreichbarkeit mit dem Schienenverkehr von Zielen, die an der jeweils anderen Bahnstrecke lie-gen, ist daher nur über Umwegfahrten gegeben. Alternativ kann die Strecke zwischen den beiden Groß-Gerauer Bahnhöfen mit verschiedenen Buslinien zurückgelegt werden. Dabei kann in der Regel wegen der Taktlagen jeweils nur die übernächste Zuglage erreicht werden.

Innerhalb des Kreises besteht keine Anbindung an den Fernverkehr. Die folgenden benachbarten Fernverkehrsbahnhöfe können über die bestehenden ÖPNV-Angebote in kurzer Zeit erreicht werden: Frankfurt Hauptbahnhof, Frankfurt Flughafen Fernbahnhof, Mainz Hauptbahnhof, Darmstadt Haupt-bahnhof sowie Mannheim Hauptbahnhof.

5.2.3 ÖPNV-Angebot

Fast das ganze Kreisgebiet ist flächendeckend an den ÖPNV angebunden. Auffällig ist, dass nicht alle SPNV-Haltepunkte durch Busse erschlossen sind, so dass die Bahnhöfe in Stockstadt, Biebesheim (Haltestelle östlich des Bahnhofs vorhanden), Wolfskehlen, Dornheim und Gustavsburg keine ÖPNV-Verknüpfungspunkte sind.

Im Kreisgebiet fahren die Buslinien im Stundentakt, der in den Bereichen mit starker Nachfrage werktags zu einem 30-Minuten-Takt und stetig im Rahmen der Nachfrageentwicklung erweitert wird. In Bereichen schwacher Nachfrage geht die Entwicklung hin zu AnrufSammelTaxi (AST) oder Kleinbusverkehr als Ergänzung zum herkömmlichen Fahrzeugeinsatz. Die Entwicklung zu einem qualitativ hochwertigen Verkehrsangebot sowie die finanzielle Sicherung des Angebotes wird begleitet durch die Vergabe der Leistungen im Wettbewerb.

Das Kreisgebiet ist in fünf Verkehrsräume untergliedert. Aus diesen Verkehrsräumen leiten sich u.a. auch die Linienbündel, die in der Verantwortung der LNVG liegen, ab. In Tabelle 3 sind die Linien in einem Verkehrsraum sowie deren Bedienungsangebot dargestellt.

Nord:

Im Verkehrsraum Nord liegen die Städte Raunheim und Kelsterbach sowie die Gemeinde Bischofsheim. Erschlossen werden zudem Teile von Ginsheim sowie die außerhalb des Kreisgebietes liegende Sonderstatusstadt Rüsselsheim und der Frankfurter Flughafen. Die Hauptlast der Erschließung trägt die Buslinie 72, die von Ost nach West den gesamten Verkehrsraum im Stundentakt durchquert. Zwischen Bischofsheim und Raunheim ist das Angebot zum 30-Minuten-Takt verdichtet. Neben dem Flughafen, zählen das Opelwerk in Rüsselsheim sowie das Gewerbegebiet AirparkLogistic zu bedeutenden Zielen in diesem Verkehrsraum.

Mainspitze:

Die meisten Buslinien in Bischofsheim und Ginsheim-Gustavsburg liegen im Zuständigkeitsbereich der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) und verkehren im Verkehrsraum Mainspitze im 20-30 Minuten-Takt von und nach Mainz. Zentraler Verknüpfungspunkt zur S-Bahn ist der Bahnhof Bischofsheim. Der Bahnhof Gustavsburg ist hingegen nicht in das Busangebot integriert.

Süd:

Im Verkehrsraum Süd liegen die Städte Groß-Gerau, Gernsheim und Riedstadt, die Gemeinden Biebesheim und Stockstadt, sowie außerhalb des Kreisgebietes das Oberzentrum Stadt Darmstadt. Diese Orte werden mit verschiedenen Buslinien, die jeweils im T60 verkehren, miteinander verbunden. Der Korridor Griesheim – Goddelau – Stockstadt – Gernsheim (z.T. parallel zur Schiene) wird mit der Linie 45 im Halbstundentakt (Sa/So: T60) bedient. Im Zulauf auf die Stadt Darmstadt sind die Buslinien in Griesheim am Platz Bar le Duc mit der Straßenbahnlinie 9 verknüpft. Der Bereich Allmendfeld wird über ein AST im Stundentakt an Gernsheim angebunden. Ab Dezember 2015 stehen in diesem Verkehrsraum Änderungen an (vgl. Maßnahmenkonzept). Diese Änderungen betreffen auch die Linien der DADINA (K59, K60, K62). Die Linien K59 und K62 stellen heute die Direktverbindung aus dem südlichen Kreisgebiet nach Darmstadt sicher. Die Linie K60 ist am Bahnhof Pfungstadt mit der Pfungstadtbahn von/nach Darmstadt verknüpft.

Ost:

Im Verkehrsraum Ost liegen die Städte Groß-Gerau, Mörfelden-Walldorf (und Rüsselsheim), die Gemeinden Büttelborn und Nauheim sowie außerhalb des Kreisgebietes der Frankfurter Flughafen und das Oberzentrum Darmstadt. Neben dem Flughafen zählen das Gewerbegebiet in Mörfelden und die Kreisstadt Groß-Gerau mit entsprechenden Verwaltungseinrichtungen zu bedeutenden Zielen in diesem Verkehrsraum.

Neben den Linien der LNVG verkehren in diesem Verkehrsraum vier regionale Linien im teilweise überlagerndem Stundentakt (Wochenende: keine Bedienung bis T60) in der Verantwortung des RMV und eine Linie in der Verantwortung der DADINA im Stundentakt (Wochenende: T 120). Die Linien der LNVG verkehren im Stundentakt, nur der Korridor (Büttelborn-) Groß-Gerau – Nauheim – Rüsselsheim wird im Halbstundentakt bedient (Wochenende: T60).

West:

Im Verkehrsraum West liegen die Städte Groß-Gerau und Rüsselsheim sowie, die Gemeinden Trebur und Nauheim. Der Korridor Rüsselsheim – Trebur – Groß-Gerau wird mit der Linie 22 im Stundentakt bedient. Dieses Fahrtenangebot wird im Abschnitt Rüsselsheim – Trebur über die Linien 24 (T 60) und Linie 28 (einzelne Fahrten) verdichtet. Im Abschnitt Geinsheim – Wallerstädten – Groß-Gerau verkehrt die Linie 22 werktäglich im 30-Minuten-Takt.

■ **Tabelle 3: Übersicht Linien in den Bündeln/Verkehrsräumen**

Bündel	Linie	Bedienungsangebot Mo-Fr/Sa/So	Linienführung
LGG Nord	72	T30 / T30 / T60 (T60/T60/T120)	(Ginsheim) – Bischofsheim – Rüsselsheim – Raunheim – (Kelsterbach – Flughafen Terminal 1)
	73	T60 / T60 / T120	Kelsterbach Friedhof – Ffm Flughafen Terminal 1
	74	T60 / T60 / T120	Kelsterbach Sportpark – Rathaus – Niederhölle
	75 ³	S / - / T120	Kelsterbach Friedhof – Sportpark – Rathaus – Niederhölle
	78	T60 / - / -	Raunheim Bahnhof – AirparkLogistic – Kelsterbach Bahnhof
	79	T60 / T60 / -	Raunheim West – In den Birken – Bahnhof
	827	S / - / -	Bischofsheim – Hochheim
Main spitze	54	T20 / T30 / T30	Ginsheim – Bischofsheim – Gustavsburg – Kostheim – Mainz-Kastel – Mainz-Lerchenberg
	55	T20 / T30 / -	Bischofsheim – Gustavsburg – Kostheim – Mz Kastel – Mainz – Flinthen
	60	T20 / T30 / T30	Ginsheim – Weisenau – Mainz – Mombach
	91	Nachtverkehr	Ginsheim – Bischofsheim – Gustavsburg – Kostheim – Mainz Kastel – Mainz – Flinthen

³ Überlagerung zum T60 innerhalb der Stadt Kelsterbach und zum Flughafen

Bündel	Linie	Bedienungsangebot Mo-Fr/Sa/So	Linienführung
LGG Süd	41	T60 / T60 / T60	Groß-Gerau - Dornheim - Leeheim - Erfelden - Goddelau – Crumstadt
	42	T60 / - / -	Groß-Gerau Bahnhof – Marktplatz – Bhf. Dornberg - Dornheim – Wolfskehlen – Goddelau – (Gernsheim)
	44	T60(HVZ) / - / -	Griesheim – Wolfskehlen – Goddelau - Stockstadt
	45	T30 / T60 / T60	Griesheim – Wolfskehlen - Goddelau – Stockstadt – Biebesheim - Gernsheim
	46	T60 / T60 / T60	Griesheim – Wolfskehlen – Dornheim – Leeheim - Geinsheim
	48	S / - / -	Leeheim – Erfelden – Gernsheim//Goddelau – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim
	AST 49	T60/ T120/ T120	Allmendorf – Gernsheim Neuordnung der Linien ab Dezember 2015 (vgl. Maßnahmenkonzept)
LGG Ost	61	T30 / T60 / T60	Groß-Gerau – Nauheim – Rüsselsheim Bf Südseite
	63	S / T60 / T120	Worfelden – Kl.-Gerau – Büttelborn – Groß-Gerau (Prälat-Diehl-Schule bzw. Martin-Buber-Schule)
	65	T60 / - / -	(Mörfelden –) Worfelden – Klein-Gerau – Büttelborn - Groß-Gerau
	66	T60 / - / -	Klein-Gerau – Büttelborn – GG Dornberg Bf. Ostseite
	67	T60 / - / -	Mörfelden – Frankfurt Flughafen CargoCity Süd
	AST 69	T60 / T60 / T60	Walldorf Forsthaus – Bahnhof - Karree
LGG West	22	T30 / T30 / T60 (T30/T60/T60)	Groß-Gerau – Wallerstädten – Geinsheim – Trebur – Astheim – Rüsselsheim Bhf. Südseite
	23	S / - / -	Groß-Gerau – Trebur – Astheim – Bauschheim
	24	T60 / - / -	Trebur Oderstraße – Astheim – Rüsselsheim Bhf. Südseite
	25	S+AST / AST / AST	Kornsand – Hessenaue – Geinsheim
	26	S + AST / - / -	Nauheim – Trebur
	28	EZ / - / -	Rüsselsheim – Trebur – Geinsheim – Goddelau
Da-dina	K59	T60 / T120 / -	Klein-Rohrheim – Gernsheim – Biebesheim – Hahn – Eschollbrücken – Darmstadt
	K60	T120 / - / -	Gernsheim – Hahn – Pfungstadt
	K62	T60 / T60 / T120	Darmstadt – Eschollbrücken – Crumstadt – Goddelau – Erfelden – Leeheim Neuordnung der Linien K59, K60 und K62 ab Dezember 2015 (vgl. Maßnahmenkonzept)

Bün- del	Linie	Bedienungsan- gebot Mo-Fr/Sa/So	Linienführung
	5516	T60 / T60 / T120	Darmstadt – Weiterstadt – Braunshardt - Worfelden
RMV	663	T60/T60/-	(Neu-Isenburg -) Langen – Mörfelden
	675	T60/T60/-	Darmstadt – Weiterstadt – Büttelborn – Groß-Gerau
	751	T60/T60/T120	Darmstadt – Gräfenhausen – Mörfelden-Walldorf - Flughafen Terminal 1
	752	T60/T60/T120	Rüsselsheim – Mörfelden-Walldorf – Flughafen Terminal1
traffiQ	68	Schulfahrten	Kelsterbach Gesamtschule – Frankfurt

Flexible Bedienformen:

Die Fahrten des AnrufSammelTaxi (AST) im Kreisgebiet decken Mobilitätsbedürfnisse bei geringer Nachfrage bei Bedarf ab. Die AST haben direkte Anschlussmöglichkeiten von bzw. an Busse oder den Schienenverkehr. Eine Fahrt mit dem AST muss rechtzeitig telefonisch angemeldet werden: Auf den Linien 25 und 26 ist dies 45 Minuten vor fahrplanmäßiger Abfahrt, auf den Linien AST49 und AST69 eine halbe Stunde. Fahrkarten des RMV werden anerkannt; ein Zuschlag für die Nutzung des AST wird nicht verlangt.

Nachtverkehr:

Die Orte, die an der Strecke der S8/S9 liegen (Gustavsburg, Bischofsheim, Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach) sind über den Schienenverkehr an Frankfurt und Mainz/Wiesbaden nachtdurchgängig angebunden. Darüber hinaus sind Gustavsburg, Bischofsheim und Ginsheim am Wochenende sowie vor Feiertagen zwischen 0.00 Uhr und Aufnahme des Tagbetriebs der Linie 54 über die Linie 91 an Mainz angebunden. In der Mainspitze wird unter der Woche ein Nachtverkehr bis etwa 1.30 Uhr angeboten. Vom Flughafen Frankfurt besteht samstagnachts eine Verbindung mit der 752 nach Walldorf und Mörfelden um 3:40 Uhr. Eine nächtliche Verbindung vom Flughafen über Mörfelden-Walldorf nach bzw. von Darmstadt besteht am Freitag in der Ankunft bis 1:30 Uhr, am Samstag und Sonntag bis ca. 0:30 Uhr.

Wolfskehlen, Goddelau (beide zu Riedstadt), Stockstadt, Biebesheim und Gernsheim sind mit Umstieg in Griesheim Platz Bar-le-Duc mit nächtlichen Fahrten der Linie 45 von/nach Darmstadt angebunden. Bei den nachts verkehrenden Bussen bestehen Anschlussmöglichkeiten vom bzw. zum Schienenverkehr (S-Bahn, RegionalBahn, Straßenbahn).

Ausbildungsverkehr:

Der Schülerverkehr im Kreisgebiet ist weitgehend in den regulären Linienverkehr integriert. Zu den Morgenstunden sind die Busse daher gerade durch Schülerinnen und Schüler sehr stark ausgelastet. In bestimmten Relationen müssen mehrere Fahrzeuge zeitgleich verkehren, um die Nachfrage befriedigen zu können. Vor diesem Hintergrund werden erhebliche Fahrzeugkapazitäten in Form von Gelenkbussen vorgehalten. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit sind die An- und Abfahrten zu den Ausbildungseinrichtungen zeitlich gestaffelt.

Rheinfähren:

Der Rhein ist an zwei Stellen aus dem/zum Kreis Groß-Gerau mit Fähren überquerbar. Die Fähre zwischen Gernsheim und Eich verkehrt täglich von ca. 5.30 Uhr (sonntags ab ca. 7.00 Uhr) bis ca. 21.30 Uhr im Halbstundentakt.

Die Rheinfähre zwischen Nierstein und Trebur-Kornsand verkehrt zwischen 9.00 und 19.00 Uhr im 20-Minutentakt sowie von 6.00 bis 9.00 Uhr und von 19.00 bis 21.30 Uhr im Halbstundentakt.

Beide Fähren sind nicht im RMV-Tarif integriert.

5.2.4 Fahrgastnachfrage und Leistungsvolumen im Busverkehr

Die nachfragestärkste Linie im Kreis Groß-Gerau mit rund 3.400 Linienbeförderungsfällen an Schultagen ist die Linie 72, welche die Städte und Gemeinden Bischofsheim, Rüsselsheim, Raunheim, Kelsterbach und den Frankfurter Flughafen miteinander verbindet. Darüber hinaus sind die Linien 22 (Groß-Gerau – Trebur – Rüsselsheim) und 41 (Groß-Gerau – Dornheim – Leeheim – Goddelau – Crumstadt) mit jeweils mehr als 2.500 Linienbeförderungsfällen pro Schultag starke Linien im Kreis Groß-Gerau. Die meisten Linien im Kreis Groß-Gerau haben einen bedeutenden Anteil Ausbildungsverkehr zu verzeichnen. In der Tabelle 4 sind Nachfrage und Leistungsvolumen pro Linienbündel dargestellt.

■ **Tabelle 4: Nachfrage und Nutzwagenkilometer**

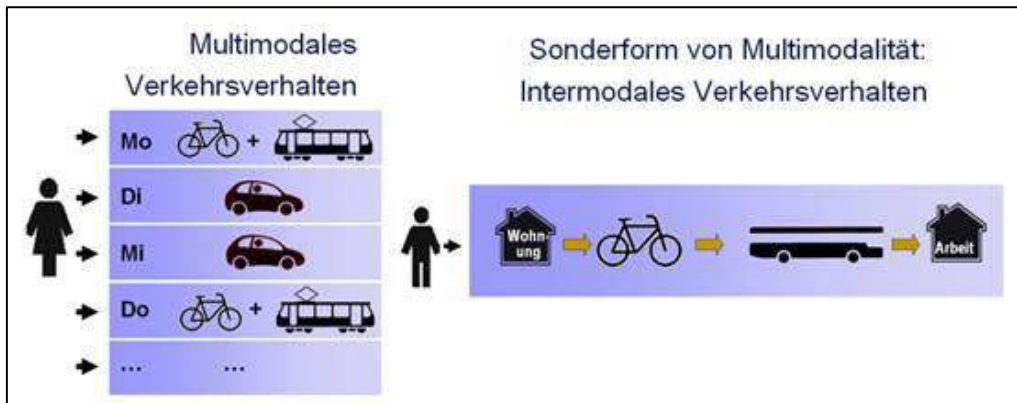
Linienbündel	Nutz-Wkm (gesamt)	Nachfrage pro Schultag (LBF)
LGG Nord	756	5.100
LGG Süd	1.151	7.650
LGG Ost	677	4.450
LGG West	742	4.300
Summe	3.326	21.500

5.3 Analyse Mobilitätsangebote mit Relevanz für die Verknüpfung zum ÖPNV

Für die Zukunft der Mobilität wird so genannten inter- und multimodalen Angeboten ein besonderer Stellenwert zugesprochen. Unter Intermodalität bzw. intermodalem Verkehrsverhalten ist zu verstehen, dass eine Person auf einem Weg unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Bekannte Beispiele sind Bike-and-Ride oder Park-and-Ride (vgl. Kap. 5.3.1 und 5.3.2), bei denen eine Wegetappe mit dem Fahrrad oder Auto zurückgelegt wird und eine Etappe mit dem ÖPNV. Prinzipiell spielt der ÖPNV bei intermodalen Wegekettensystemen eine große Rolle, gerade auch für längere Wegestrecken.

Intermodalität ist ein Sonderfall der so genannten Multimodalität. Mit Multimodalität wird bezeichnet, dass eine Person im Laufe eines überschaubaren Zeitraums, z.B. einer Woche, unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Angebote wie Fahrradverleihsysteme und Car-Sharing können zur Förderung multimodalen Verhaltens beitragen. Abb. 3 veranschaulicht die Begriffe Multimodalität und Intermodalität.

■ Abb. 3: Multimodalität und Intermodalität



Quelle: TU Dresden, Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten, Dresden 2010

5.3.1 ÖPNV und Fahrrad

Die Verknüpfung von Fahrrad und Öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) erfreut sich bundesweit und im Kreisgebiet wachsender Beliebtheit. Dabei werden die Vorteile der höheren Beförderungsgeschwindigkeit und die Überwindung größerer Entfernungen (ÖV) kombiniert mit der Flexibilität des Rades für den Weg von der bzw. zur Haltestelle. Die Voraussetzungen im Kreisgebiet sind sehr gut, bedingt durch die flache Topografie und ein gut ausgebautes Radroutennetz. Daher sollte die Verknüpfung von Rad und ÖV als wichtiger Baustein einer zukunftsfähigen Mobilitätsgestaltung mitgedacht werden. Hier bestehen hervorragende Potentiale, Synergien von Verkehrsträgern zu kombinieren und im Sinne einer neuen Mobilitätsoption auch Neukunden für den ÖV zu gewinnen.

Die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV kann auf verschiedene Arten erfolgen:

1. **Vortransport:** Mit dem (eigenen) Fahrrad zu einer ÖPNV-Haltestelle fahren, es dort abstellen und die Fahrt mit dem ÖV fortsetzen. Hierfür sind sichere Abstellanlagen am Einstiegsort erforderlich.
2. **Nachtransport:** Mit dem ÖV die erste Wegstrecke zurücklegen und an der Zielhaltestelle das dort abgestellte, eigene (Zweit-)Rad für die Weiterfahrt nutzen, z.B. für den „letzten Kilometer“ zur Arbeit. Hierfür sind Abstellanlagen am Zielort erforderlich.
3. **Fahrradmitnahme:** Mit dem eigenen Fahrrad zu einer ÖPNV-Haltestelle fahren, das Rad im ÖPNV mitnehmen, um damit an der Zielhaltestelle weiter zu fahren. Hierfür ist die Fahrradmitnahmeoption Voraussetzung.
4. **Fahrradverleihsysteme:** Der Einsatz von Leihrädern ist eine Sonderform und findet im Vor- und Nachtransport statt, erfahrungsgemäß mit dem Schwerpunkt auf dem Nachtransport. Es bedarf eines Leihradangebotes.

zu 1 und 2: Vor- und Nachtransport werden auch als Bike-and-Ride (B+R) bezeichnet.

zu 3: Die **Fahrradmitnahme im ÖPNV** ist im RMV generell kostenlos. Im Schienenverkehr (RMV) ist die Fahrradmitnahme ganztägig möglich. Die Fahrradmitnahme in Bussen ist unterschiedlich geregelt: Grundsätzlich dürfen bis zu zwei Räder im Bus mitgenommen werden, mit Einschränkungen.

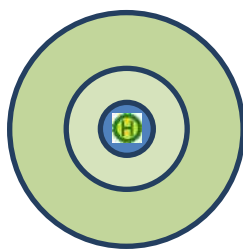
gen z.B. auf die Mitnahme außerhalb der Hauptverkehrszeit (Rüsselsheim) oder bei Linien, die schwerpunktmäßig der Schülerbeförderung dienen (vgl. Kap 10.3.2).

zu 4: Die Möglichkeit, am Zielbahnhof mit einem **Leihfahrrad** den Weg fortzusetzen, gibt es im Kreis Groß-Gerau derzeit nur in Rüsselsheim. Weitere Leihmöglichkeiten bei Fahrradhändlern sind zumeist abseits von Bahnhöfen und eignen sich nicht für intermodale (Alltags-)Wegeketten mit Bus oder Bahn.

Die **zentralen Qualitäten** von B+R sind:

- **Erweiterung des ÖV-Einzugsbereiches:** Während ein Fußgänger in 10 min. etwa 700 m weit läuft, kann das Rad 2,5 km zurücklegen. Das Rad vergrößert damit gegenüber dem Fußgänger den Einzugsbereich von Haltestellen um das 13-fache, elektrisch unterstützten Räder (Pedelects) sogar um das 36-fache (Tabelle 5). Es kann davon ausgegangen werden, dass sich das Einzugsgebiet um einen SPNV-Halt auf einen Radius von bis zu 5 km erweitern lässt, konsequente Förderung des Radverkehrs vorausgesetzt. Die Erreichbarkeit von Bahnhöfen mit dem Fahrrad ist für weite Teile des Kreises gut. Bis auf Ortsteile von Trebur ist von allen Kommunen ein Bahnhof mit dem Fahrrad innerhalb von 20 Minuten bzw. 5 km zu erreichen.

■ **Tabelle 5: Einzugsbereiche von ÖV-Halten je nach gewähltem Verkehrsmittel**



Verkehrsmittel	Fuß	Rad	Pedelec
Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h)	4	15	25
Zurückgelegte Entfernung in 10 min. (km)	0,7	2,5	4,2
Einzugsgebiet (km ²)	1,5	20	55

- **ÖV-Ergänzung in Zeiten und Räumen ohne Angebot:** Das Rad kann wichtige Zubringerfunktionen in Räumen übernehmen, die durch den ÖPNV wirtschaftlich nicht zu bedienen sind. Weiterhin kann das Rad die ganz individuelle Anschlusssicherheit auch in der Schwachlastzeit darstellen.
- **Direktverbindungen nutzen/Umsteigen minimieren:** Mit dem Rad besteht die Option, alternativ zur nächstgelegenen Haltestelle eine weiter entfernte Haltestelle anzufahren, um dort ggf. geradlinigere und dadurch schnellere Buslinien zu nutzen. Weiterhin können durch die Nutzung des Rades Zeitverluste beim Umsteigen minimiert werden. Zeitaufwändige Zubringer oder solche mit schlechter Anschlusssicherheit können umgangen werden. Umgekehrt bietet die flächenhafte Erschließung durch das Verkehrsmittel Rad insbesondere in dünner besiedelten Räumen die Möglichkeit, Buslinien mit einer begrenzten Anzahl von Haltestellen möglichst direkt zu führen.
- **Flächeneffizienz:** Der öffentliche Raum im Umfeld von Haltepunkten ist ein knappes Gut, auf dem es viele Ansprüche umzusetzen gilt. Zum Abstellen benötigt ein Rad nur etwa ein Zehntel des Platzes, den ein Auto benötigt.

- **Städtebauliches Element:** B+R-Anlagen helfen, die sonst ggf. „wild“ abgestellten Räder kompakt zu bündeln, womit z.B. die Zuwege zu Haltestellen und die Wartebereiche freigehalten werden können. Gut gestaltete B+R-Anlagen können zudem weitere Funktionen übernehmen, z.B. als „Poller“ das Abstellen von Autos im Haltestellenbereich verhindern.
- **Natürlicher Partner des Öffentlichen Verkehrs:** Das Rad und der ÖV ergänzen sich aufgrund ihrer Systemeigenschaften hervorragend. In Kombination stärken sie ihre Position als Alternative zum Pkw und sollten daher gemeinsam vermarktet werden. Ein gutes B+R-Angebot kann zudem helfen, den Druck bei der Fahrradmitnahme zu verringern.

Die **B+R-Anlage** ist die wichtigste Schnittstelle zwischen dem Rad und dem ÖV. Attraktiv gestaltete und gut platzierte Anlagen werden meist sehr gut nachgefragt. Als Grundanforderungen für qualitativ hochwertige B+R-Anlagen sind basierend auf den aktuellen Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2012), der technischen Richtlinie TR 6102 und den Empfehlungen des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) zu nennen:

- **Richtiger Standort:** Diesbezüglich gilt die Devise „möglichst zielnah“, d.h. in die Nähe der Haltestelle, ohne dabei den direkten Zugang zu verstellen. Da bei ungünstiger Positionierung der Anlage „inoffizielle“ Stellplätze genutzt werden, sollten B+R-Anlagen näher am Bahnsteig positioniert sein als P+R-Stellplätze. Besitzt ein Halt mehrere Zugänge oder Richtungshaltestellen, ist über den Bau mehrerer kleiner Anlagen nachzudenken; kann nur eine realisiert werden, sollte sie in der Nähe der morgendlichen Hauptlastrichtung errichtet werden. Vorteilhaft sind ein Standort mit sozialer Kontrolle (z.B. in der Nähe eines Geschäftes) und künftige Erweiterungsoptionen.
- **Diebstahlschutz:** Mit den gängigen Schlössern soll das Anschließen des Rahmens und eines Laufrades möglich sein. Die Anschließbarkeit des Rahmens ist in Hessen Voraussetzung für die GVFG-Förderung der Anlage.
- **Witterungsschutz:** An B+R-Anlagen stehen Räder meist viele Stunden (insbesondere bei den Zielgruppen Berufspendler und Schüler). Daher sollte ab zehn Stellplätzen die Anlage standardmäßig überdacht sein, auch weil dies Voraussetzung für die GVFG-Förderung ist. Bei kleineren Anlagen kann die Mitnutzung anderer Überdachungen (z.B. Wartebereich) geprüft werden. Im Sinne der sozialen Kontrolle sollten transparente Elemente Verwendung finden.
- **Stand- und Nutzungssicherheit:** Das Rad darf nicht selbstständig aus seiner Parkposition herausrollen oder umkippen. Hilfreich ist hier ein befestigter Untergrund (Pflaster, Asphalt). Für Nutzer und Passanten darf von der Anlage keine Verletzungsgefahr ausgehen.
- **Ausreichende Abstände:** Für ein leichtes Ein- und Ausparken sind zwischen den parkenden Rädern Seitenabstände von 70 cm bei Tiefeinstellung bzw. 50 cm bei wechselnder Hoch-/Tiefeinstellung zu beachten.
- **Beleuchtung:** Um eine ganzjährige Nutzung der B+R-Anlage zu ermöglichen, ist im Hinblick auf Berufspendler und Schüler in der dunklen Jahreszeit zumindest für große Anlagen eine eigene Beleuchtung vorzusehen. Bei kleinen Anlagen genügt die indirekte Straßenbeleuchtung.

■ Tabelle 6: Fahrradstellplätze an SPNV-Halten im Kreisgebiet (ohne Rüsselsheim)

SPNV-Halt	Fahrrad-boxen ¹	B+R-Plätze überdacht	B+R-Plätze nicht überdacht	Diebstahl-sicher?	Auslastung in %
Biebesheim			20	nein	75
Bischofsheim	14	80	20	ja	145
Gernsheim		80		ja	28
Groß-Gerau		183		nein	24
Groß-Gerau-Dornberg	28	140		ja	81
Groß-Gerau-Dornheim	5	43		ja	52
Gustavsburg			55	nein	36
Kelsterbach		149	52	ja	79
Klein-Gerau		10		ja	80
Mörfelden	15	130		ja	73
Nauheim	7	134		ja	45
Raunheim		128	34	ja	73
Riedstadt-Goddellau		72	12	überwiegend	71
Riedstadt-Wolfskehlen		30		ja	57
Stockstadt (Rhein)		48		nein	42
Walldorf	48 ⁵	206		ja	80

Quelle: Kreis Groß-Gerau, Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität (siehe auch Tabelle B+R-Anlagen im digitalen Anhang)

Fahrradboxen¹ bieten höhere Sicherheit vor Diebstahl und Vandalismus sowie guten Witterungsschutz. Dies ist v.a. für das Abstellen hochwertiger Räder (incl. Pedelecs) wichtig. Im Kreisgebiet wurden aufgrund der langen Standzeiten der Räder an den für Pendler wichtigen Bahnhöfen (z.B. Bischofsheim, Mörfelden) Boxen aufgestellt. Die Vermietung wird über die Stadtverwaltungen organisiert. Für die personalisierte Nutzung von Fahrradboxen wird i.d.R. eine monatliche Gebühr in der Größenordnung von 5-10 Euro erhoben. Die Nachfrage ist sehr unterschiedlich: Während in Dornberg alle Plätze belegt sind, werden die Boxen in Nauheim kaum angenommen (siehe weitere Details in der Tabelle B+R-Anlagen an SPNV-Halten im digitalen Anhang).

Fahrradparkhäuser² konzentrieren das Abstellen von Rädern und bieten neben einem umfangreichen Witterungsschutz meist zusätzliche radbezogene Serviceangebote (z.B. Reparaturset, Luftpumpstation, Radschlauchautomat usw.). Der Zugang sollte mit dem eTicket RheinMain (RMV-Mobilitätskarte) möglich sein. Im Kreisgebiet wurde im ehemaligen Empfangsgebäude von Walldorf ein solches Radparkhaus neu eingerichtet.

An zahlreichen **Bushaltestellen** sind im Landkreis Groß-Gerau in den letzten Jahren B+R-Anlagen aufgestellt worden, mit einem Grundangebot von zwei bis vier Stellplätzen. Um die bislang noch nicht so bekannte Schnittstellenfunktion zwischen Rad und Bus zu verdeutlichen, wurde die B+R-Anlage je

⁵ Davon 40 Stellplätze in der Bike+Safe-Anlage (Fahrradgarage).

nach Standort teilweise im RMV-Blau ausgeführt und mit einem speziellen Informationsschild ausgestattet (Abb. 5). Die mit B+R versehenen Bushaltestellen sind Anlage 3 zu entnehmen (Stand August 2015).

■ **Abb. 5: B+R-Anlage an der Bushaltestelle Schusterwörthstraße (Riedstadt-Leeheim)**



5.3.2 ÖPNV und Pkw

Die Kombination von ÖPNV und Pkw wird üblicherweise folgendermaßen praktiziert:

- Mit dem (eigenen) Pkw als Zubringer zum Schienenverkehr: Hierfür sind Park+Ride-Plätze (P+R) angebracht.
- Mit einem Mietauto bzw. Carsharing-Auto im Nachlauf zum Schienenverkehr: Hierfür müssen Mietwagen bzw. Carsharing-Autos am Bahnhof vorhanden sein.
- Bringen bzw. Holen von anderen Personen (eigene Kinder oder andere Verwandte, Besuch) mit dem Auto zum bzw. vom Schienenverkehr: Hierfür sind Kurzzeitparkplätze, sog. Kiss+Ride-Plätze (K+R), sinnvoll.

In der jüngeren Vergangenheit wurde die Anzahl der P+R-Plätze deutlich ausgebaut. Diese gehören inzwischen zum Standard nicht nur an modernisierten Bahnhöfen. Üblicherweise sind sie kostenlos. Werden Kosten erhoben, sind sie moderat (z.B. 21,50 €/Monat in Rüsselsheim). In vielen Städten und Gemeinden werden die P+R-Plätze sehr gut angenommen und sind häufig gut ausgelastet.

■ **Tabelle 7: P+R-Anlagen an SPNV-Halten im Kreisgebiet**

Bahnhof	Pkw-Stellplätze	Bahnhof	Pkw-Stellplätze
Biebesheim	ja	Klein-Gerau	20
Bischofsheim	180	Mörfelden	11+161
Gernsheim	54	Nauheim	25+16
Groß-Gerau	27+9+20	Raunheim	138
Groß-Gerau Dornheim	10	Riedstadt-Goddelau	39+95
Groß-Gerau-Dornberg	70+143	Riedstadt-Wolfskehlen	ja
Gustavsburg	9	Stockstadt (Rhein)	23
Kelsterbach	59	Walldorf	130

P+R-Stellplätze im Kreis Groß-Gerau nach ivm GmbH/HMWVL 2013. Die Angaben wurden nicht überprüft; Abweichungen zum tatsächlichen Bestand sind daher möglich. Wo bekannt, wurden die Angaben ergänzt. Wegen Wartung der Webseite konnte der Stand von 2013 nicht überprüft werden.

Kiss+Ride-Plätze sind selten als solche ausgewiesen, meist wird zum Absetzen von Mitfahrern „wild“ gehalten.

Von den deutschlandweit über ein Dutzend großen Carsharing-Anbietern sind im Kreis Groß-Gerau lediglich drei vertreten: Flinkster von der Deutschen Bahn und book-n-drive, die im Kreisgebiet zusammenarbeiten und gemeinsam eine Carsharing-Station in Rüsselsheim am Bahnhof betreiben, sowie CarUnity von der Opel AG. Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV werden dadurch angesprochen, dass die Anmeldung für Inhaber einer BahnCard kostenlos ist. RMV-Zeitkarteninhaber erhalten bei der Anmeldung bei book-n-drive einen einmaligen Kundenvorteil. In anderen Kommunen können Carsharing-Interessenten nur auf die Angebote von Privatleuten zurückgreifen, die ihr Fahrzeug über Internetplattformen wie www.tamya.de oder www.autonetzer.de zum Verleih anbieten.

5.3.3 Mobilitätsmanagement

Der Kreis Groß-Gerau engagiert sich seit 2011 im Betrieblichen Mobilitätsmanagement als einer der Träger des Programms „Süd Hessen effizient mobil“. Im Rahmen dieses Programms erhalten interessierte Unternehmen und öffentliche Verwaltungen systematische und kompetente Unterstützung bei der Erarbeitung eines eigenen Mobilitätskonzeptes. Hierfür werden die Rahmenbedingungen der Mobilität am jeweiligen Standort sowie das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter analysiert und es werden spezifische Maßnahmen, wie etwa die Einführung eines JobTickets, die Verbesserung der Fahrradabstellsituation oder die gezielte Information der Mitarbeiter über verschiedene Mobilitätsangebote, entwickelt. In das Programm Süd Hessen effizient mobil waren bislang acht Unternehmen und Verwaltungen aus dem Kreis Groß-Gerau einbezogen, darunter auch die Kreisverwaltung.

6. Struktur des Untersuchungsraumes

Der Kreis Groß-Gerau liegt im Süden des Ballungsraumes Rhein-Main und somit in einem der wirtschaftsstärksten Räume Deutschlands. Der Main bildet die nördliche, der Rhein die westliche Grenze. Der Rhein kann nur an wenigen Stellen überquert werden, um nach Rheinland-Pfalz zu gelangen, welches sich auf der gegenüberliegenden Seite des Flusses befindet. Die einzige Brücke für den Kfz (und damit Bus-ÖPNV) befindet sich bei Mainz. Auf einer Fläche von 453 km² leben in den 14 Städten und Gemeinden des Kreises Groß-Gerau rund 257.000 Menschen.

Als Quellen für die Untersuchung der Raumstrukturanalyse werden neben der Befragung der Kommunen weitere Daten des Kreises Groß-Gerau sowie externe Quellen wie Pendlerverflechtungen von der Agentur für Arbeit herangezogen. Wesentliche Teile wurden bereits im InVek erarbeitet und erscheinen in aktualisierter Form in diesem Kapitel.

6.1 Raumstruktur und Siedlungsentwicklung

Hauptsiedlungsgebiete sind die Städte und Gemeinden im Norden – alleine in den vier nördlichen Kommunen Kelsterbach, Raunheim, Mörfelden-Walldorf und Rüsselsheim leben die Hälfte der Einwohner des Kreises. Frankfurt als angrenzende Metropole hat auch in den Kreis Groß-Gerau hinein Bedeutung: Es ist Finanz-, Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstleistungszentrum und größte Luftverkehrsdrehscheibe Deutschlands. Auch zu Darmstadt, Wiesbaden und Mainz bestehen wichtige Verflechtungen. Diese Großstädte haben mit ihrer oberzentralen Bedeutung auch eine Versorgungsfunktion für den Kreis Groß-Gerau, da der Kreis selbst mit Rüsselsheim nur ein Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums und mit Groß-Gerau und Mörfelden-Walldorf zwei Mittelzentren hat.

Der Regionale Flächennutzungsplan (RegFNP) und der Regionalplan streben eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung an. Für den schienengebundenen Verkehr sollen attraktive Angebote geschaffen werden. In verdichteten Räumen sollen die verkehrsbedingten Emissionen und der Flächenverbrauch gemindert werden. Hintergrund sind auch die hohen Folgekosten von Siedlungserweiterungen, wenn diese nicht an den ÖPNV angebunden sind. Der RegFNP führt hierzu aus: *„Unter Berücksichtigung der Verkehrserschließung, insbesondere durch den Umweltverbund (ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr) und der Auslastung von Versorgungseinrichtungen ist eine optimierte räumliche Zuordnung von Wohnen, Arbeiten, Erholen und Gemeinbedarfseinrichtungen sowie die Versorgung mit Dienstleistungen anzustreben. Dabei sollen bereits auf der Ebene der Bauleitplanung Verkehrskonzepte unter besonderer Berücksichtigung des Umweltverbundes entwickelt und umgesetzt werden.“* (RegFNP, S. 9)

Laut RegFNP 2010 soll „das Verkehrsangebot in Mittelzentren so gestaltet werden, dass sie Verknüpfungspunkte des regionalen Verkehrs mit dem Nahverkehr sind und sie aus ihrem Mittelbereich bei mehrfacher Hin- und Rückfahrgelegenheit innerhalb einer Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.“

Bei neuen Gewerbe- und Siedlungsflächen ist eine ÖPNV-Anbindung – idealerweise an den Schienenverkehr – notwendig, um die Nutzung des ÖPNV zu fördern. Wo die Flächen nicht durch vorhandene ÖV-Angebote erschlossen bzw. angebunden sind, müssen neue ÖV-Angebote geschaffen werden, wenn nicht die Bewohner bzw. Nutzer dieser Flächen ausschließlich auf den Individualverkehr ange-

wiesen sein sollen. Durch solche neuen ÖV-Erschließungen entstehen häufig zusätzliche Aufwände investiver (z.B. Bau neuer Haltestellen) und konsumtiver Art. Umgekehrt gilt für neue Siedlungs- und Gewerbeflächen abseits von bestehenden ÖPNV-Angeboten, dass die ÖV-Erschließung dort aufwendig ist, da u.a. der Fahrplan neu erstellt und Bushaltestellen gebaut werden müssen. Für die im Regionalplan/RegFNP genannten Wohn- und Gewerbeflächen werden nachfolgend die vorhandene ÖV-Erschließung und - wo vorhanden - die Radverkehrserschließung betrachtet (siehe nachfolgende Tabellen). Durch das Siedlungsbeschränkungsgebiet, bedingt durch den Flughafen und dessen weiteren Ausbau, sind im Vergleich zu Städten und Gemeinden in anderen Kreisen nur relativ kleine Flächen als Vorranggebiet für Wohnnutzung ausgewiesen (RegFNP S.35, 53). Durch den Strukturwandel hin zu mehr Dienstleistungen wird der gewerbliche Flächenbedarf laut Regionalplan/RegFNP bis 2020 nur noch geringfügig steigen.

■ **Tabelle 8: Maximaler Wohnflächenbedarf bis 2020, Anbindung an den ÖPNV/an die Fahrradinfrastruktur**

Kommune	Fläche in ha	Hinweis zur ÖV-Erschließung
Biebesheim	14	Flächen am Nord- und Südrand der bestehenden Wohnbebauung, in mittlerer Entfernung zu Bushaltestellen, Bahnhof vorhanden. Südliche Fläche direkt an überregionalen Radrouten. Nördliche Fläche an überörtlicher Radroute.
Büttelborn	17	Flächenbedarf nicht im Kartenteil des Regionalplans verzeichnet, daher keine Aussage möglich.
Gernsheim	26	westliche und nördliche Fläche in unmittelbarer Nähe zu Bushaltestelle bzw. Bahnhof. Östliche Fläche teilweise in unmittelbarer Nähe zu Bushaltestelle, teilweise in mittlerer Entfernung. Alle an überörtlichen Radrouten.
Ginsheim-Gustavsburg	10	Fläche in Ginsheim in mittlerer Entfernung zu Buslinie (z.T. ohne Halt, ggf. Handlungsbedarf) und an überörtlicher Radroute.
Groß-Gerau	34	Flächen in Dornheim nahe dem Bahnhof bzw. in der Nähe einer Buslinie (ohne Haltestelle, ggf. Handlungsbedarf), an überörtlicher Radroute. Flächen in Wallerstädten in mittlerer Entfernung zu Bushaltestelle. Fläche auf dem ehemaligen Südzuckergelände (Mischnutzung vorgesehen) liegt nahe von Buslinien (nicht immer an einer Haltestelle, ggf. Einrichtung sinnvoll), Bahnhof und überörtliche Radroute vorhanden.
Kelsterbach	19	Flächen zentrumsnah mit Nahversorgung und Nähe zu Bushaltestelle, Bahnhof und überörtliche Radrouten vorhanden.
Mörfelden-Walldorf	10	Flächen in Mörfelden in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof. Flächen im Südosten von Walldorf mit AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Bahnhof und überörtliche Radroute vorhanden.
Riedstadt	53	Fläche in Crumstadt in direkter bis mittlerer Entfernung zu Bushaltestelle, überörtliche Radroute vorhanden. Fläche in Goddelau in max. mittlerer Entfernung zu Bushaltestelle, direkt an überörtlicher Radroute, Bahnhof vorhanden. Fläche in Erfelden nahe Bushaltestelle, Bahnhof und überörtliche Radrouten vorhanden.

Kommune	Fläche in ha	Hinweis zur ÖV-Erschließung
		den. Fläche in Leeheim nahe Bushaltestelle und überörtlicher Radroute.
Rüsselsheim	27	Flächen in Königstädten bereits realisiert und angebunden, regionale Radroute vorhanden. Flächen in Bauschheim im Westen mit Bushaltestelle, im Osten ohne (Handlungsbedarf), überörtliche Radroute vorhanden.
Stockstadt	13	Fläche an Buslinie (ohne Halt, ggf. Einrichtung sinnvoll), Bahnhof und überörtliche Radrouten vorhanden.
Trebur	24	Flächenbedarf nicht im Kartenteil des Regionalplans verzeichnet, daher keine Aussage möglich.

Quelle: genannt als Vorranggebiet im RegFNP 2010, S.32; Regionalplan, S.32, sowie jeweiliger Kartenteil; HMWVL/ivm 2013). Bei den nicht genannten Kommunen liegt der Bedarf bei null

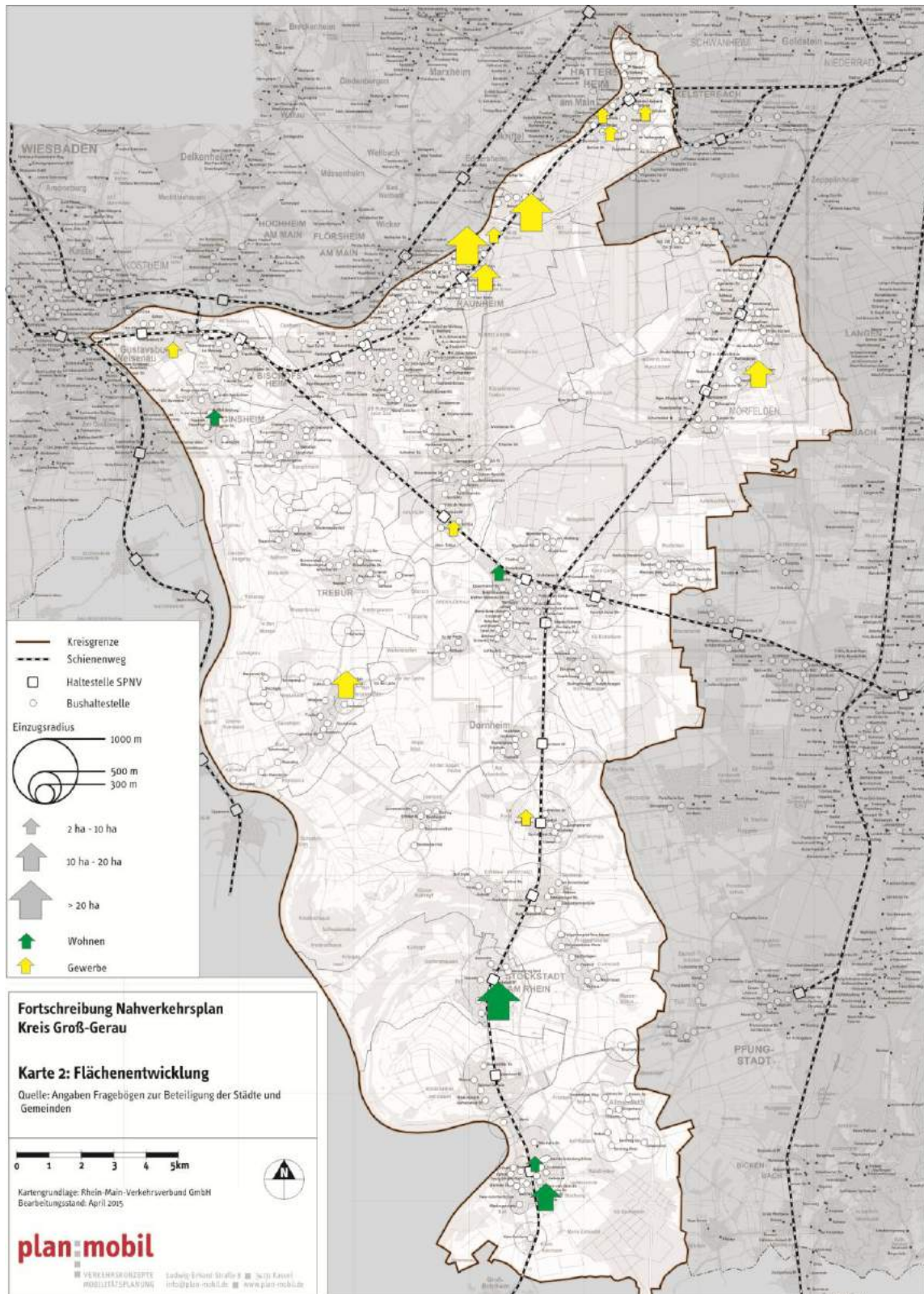
■ **Tabelle 9: Geplante Gewerbeflächen mit Erschließung an den ÖPNV und die Fahrradinfrastruktur**

Kommune	Fläche in ha	Hinweis zur ÖV-Erschließung
Biebesheim	38	Nördliche Fläche nahe dem Bahnhof. Östliche Fläche an Buslinie (ohne Haltestelle, Handlungsbedarf). Überörtliche Radroute jeweils vorhanden.
Bischofsheim	13	Fläche mit Busanbindung nach Bischofsheim. Überörtliche Radroute entlang L3482 vorhanden bzw. vorgesehen.
Büttelborn	23	Fläche in der Nähe einer Bushaltestelle, am Ostrand in mittlerer bis weiter Entfernung (ggf. Linienverlegung und Einrichtung einer Bushaltestelle sinnvoll).
Gernsheim	30	Fläche nahe mehreren Buslinien, aber ohne Haltestelle (Einrichtung einer oder mehrerer Bushaltestellen sinnvoll), überörtliche Radrouten vorhanden.
Ginsheim-Gustavsburg	7	Zwei Flächen in Gustavsburg: Fläche an der L3040 mit mittlerer Entfernung zum Bahnhof und an überörtlicher Radroute. Fläche an A671 mit Busanbindung in kurzer Entfernung. Verbesserungen in der ÖV-Erschließung nach Bau der Bahnunterführung sinnvoll und vorgesehen.
Groß-Gerau	37	Fläche auf dem ehemaligen Südzuckergelände nahe von Buslinien (nicht immer an einer Haltestelle, Einrichtung ggf. sinnvoll), Bahnhof und überörtliche Radroute vorhanden. Flächen nördlich der A67 in größerer Entfernung zu Bushaltestelle (östliche Fläche, Handlungsbedarf) bzw. nahe Bushaltestelle (westliche Fläche). Fläche östlich des Bahnhofs Dornheim nahe Bushaltestelle und Bahnhof.
Kelsterbach	69	AirparkLogistic (ehemals Mönchhofsgelände) mit Bussen angebunden, zusätzlicher Bahnhof (S-Bahn-Halt) laut RegFNP vorgesehen, aber derzeit noch keine konkrete Planung. Überörtliche Radroute nach Kelsterbach und auf die rechte Mainseite vorhanden. Weitere Gewerbeflächen mit Bushaltestelle.

Kommune	Fläche in ha	Hinweis zur ÖV-Erschließung
Mörfelden-Walldorf	11	Gewerbegebiet Mörfelden-Ost mit Bushaltestelle, z.T. an Buslinie (ohne Halt, Einrichtung sinnvoll)
Nauheim	6	Fläche an Buslinie (z.T. ohne Halt, ggf. Einrichtung sinnvoll), Bahnhof und überörtliche Radroute vorhanden.
Raunheim	120	Entwicklungsflächen in Raunheim: AirgateOne(ehemals Stadttor), AirportGarden (ehemals Resart-Ihm) sowie AirparkLogistic (ehemals Mönchhofgelände) Gewerbegebiet AirparkLogistic mit Bussen angebunden, zusätzlicher Bahnhof (S-Bahn-Halt) laut RegFNP vorgesehen, aber derzeit noch keine konkrete Planung. Flächen im Osten der Stadt z.T. nahe dem Bahnhof und ohne Bushaltestelle, z.T. mit Bushaltestelle und überörtlicher Radroute.
Riedstadt	16	Flächenbedarf nicht im Kartenteil des Regionalplans verzeichnet, daher keine Aussage möglich.
Rüsselsheim	28	Flächen in Innenstadt mit Bushaltestellen, Bahnhof und überörtliche Radroute vorhanden. Fläche in Bauschheim nahe der Bahnlinie (ohne Halt) und ohne Bushaltestelle (Handlungsbedarf!), überörtliche Radroute vorhanden.
Stockstadt	15	Fläche an Buslinie (z.T. ohne Halt, ggf. Einrichtung sinnvoll), Bahnhof vorhanden und überörtliche Radroute vorhanden.
Trebur	25	Fläche in Trebur an Bushaltestelle, überörtliche Radroute vorhanden. Fläche in Geinsheim nahe Buslinien (z.T. ohne Halt, ggf. Einrichtung sinnvoll), überörtliche Radroute vorhanden.

Quelle: RegFNP 2010, S.40; Regionalplan, S.40 sowie jeweiliger Kartenteil; HMWVL/ivm 2013

■ Karte 2: Flächenentwicklung im Kreis Groß-Gerau auf Grundlage der Angaben der Kommunen

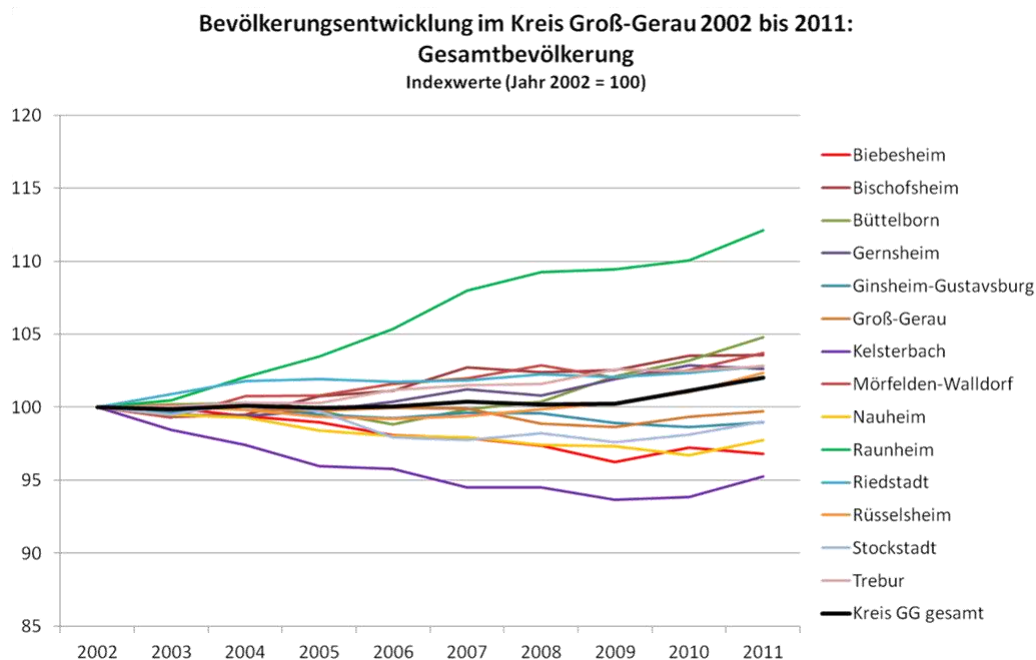


6.2 Bevölkerung

Für die Beurteilung der zukünftigen Verkehrsnachfrage im ÖPNV bildet die räumliche Verteilung der Wohnbevölkerung im Untersuchungsgebiet eine wesentliche Grundlage. Die zurückliegende Entwicklung der Bevölkerung gibt wichtige Hinweise auf die erforderliche Weiterentwicklung des ÖPNV.

Im Kreis Groß-Gerau lag die Bevölkerungszahl zwischen 2002 und 2009 relativ konstant bei etwa 252.000 Einwohnern. Erst zwischen 2009 und 2011 gab es einen Bevölkerungszuwachs um 5.000 Personen (2%) auf 259.000. Größte Städte sind die Sonderstatusstadt Rüsselsheim (knapp ein Viertel der Gesamteinwohnerzahl des Kreises), Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau.

■ **Abb. 6: Entwicklung der Bevölkerungszahlen der Städte und Gemeinden im Kreis Groß-Gerau (Stand 31.12.2011)**

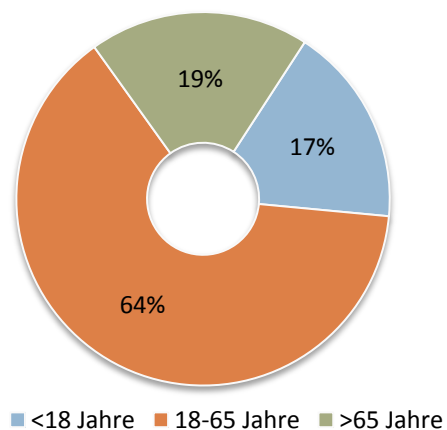


■ **Tabelle 10: Einwohnerentwicklung im Kreis Groß-Gerau**

Kommune	2009	2011	2013
Biebesheim	6.458	6.420	6.321
Bischofsheim	12.519	12.662	12.662
Büttelborn	13.329	13.916	14.023
Gernsheim	9.550	9.721	9.903
Ginsheim-Gustavsburg	16.084	15.988	15.957
Groß-Gerau	23.299	23.502	24.076
Kelsterbach	13.488	13.593	14.310
Mörfelden-Walldorf	34.142	34.430	32.988
Nauheim	10.126	10.160	10.265
Raunheim	14.764	15.125	16.863
Riedstadt	21.460	21.575	22.115
Rüsselsheim	59.604	61.074	60.929
Stockstadt	5.694	5.739	5.800
Trebur	13.082	13.238	13.083
Kreis GG	252.572	257.143	259.295

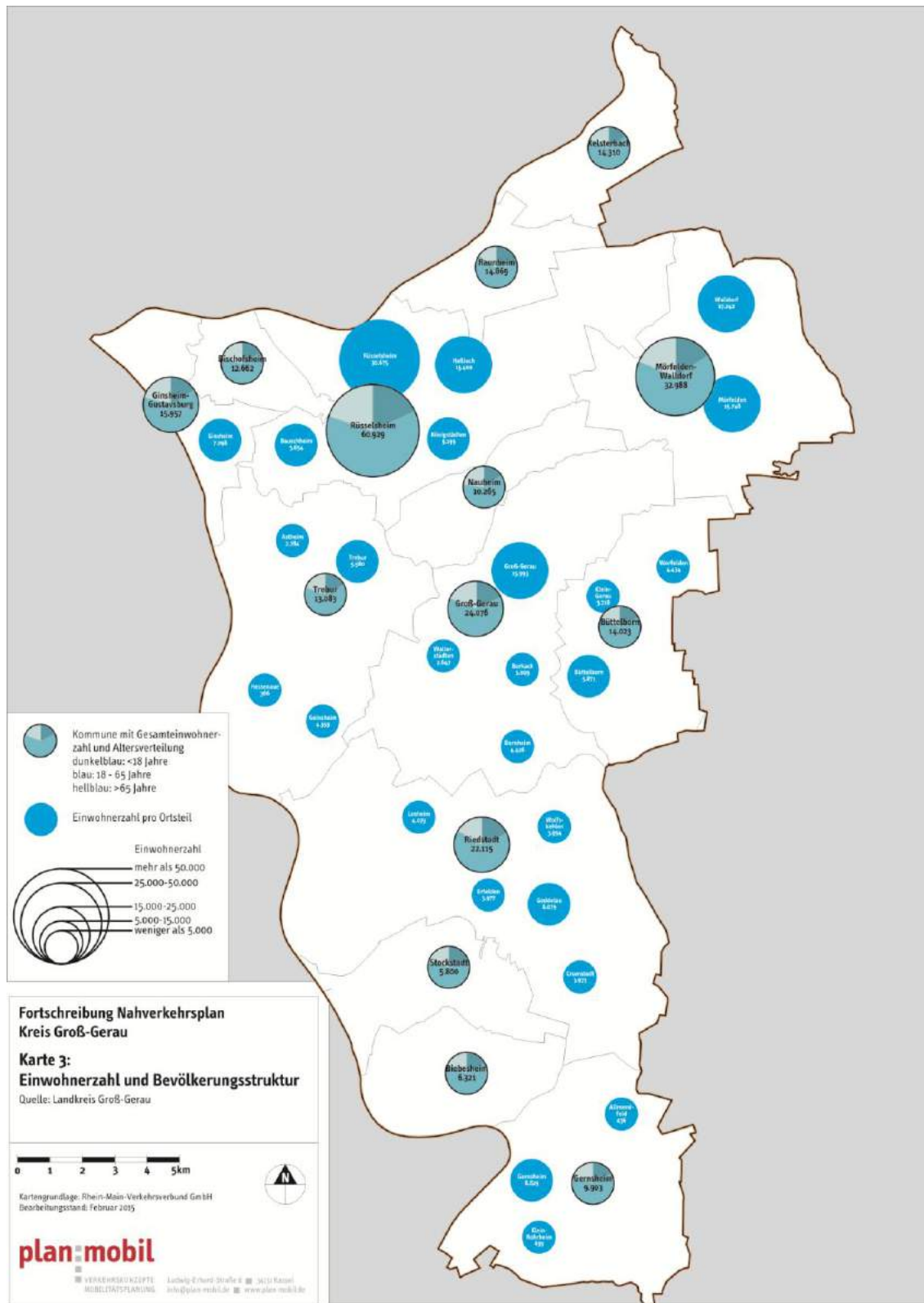
■ **Abb. 7: Bevölkerung des Kreises Groß-Gerau nach Altersgruppen**

Bevölkerung nach Altersgruppen



Aus der Karte 3 werden zudem auch die Einwohnerzahlen der Orts- bzw. Stadtteile ersichtlich. Auch ist dort die Altersverteilung innerhalb jeder einzelnen Kommune abzulesen.

■ Karte 3: Einwohnerzahl und Bevölkerungsstruktur im Kreis Groß-Gerau



Die Bevölkerung des gesamten Kreises teilt sich auf die Altersgruppen wie in Abb. 7 dargestellt auf. Für den ÖPNV sind die Bevölkerungsgruppen der unter 18-jährigen sowie die Personen über 65 Jahre von besonderer Bedeutung, da diese ihre Mobilitätsbedürfnisse häufig nicht über den motorisierten Indivi-

dualverkehr befriedigen können. Im Kreis Groß-Gerau ist der demographische Wandel bisher kaum zu spüren. Die Altersstruktur hat sich in den letzten zehn Jahren kaum verändert.

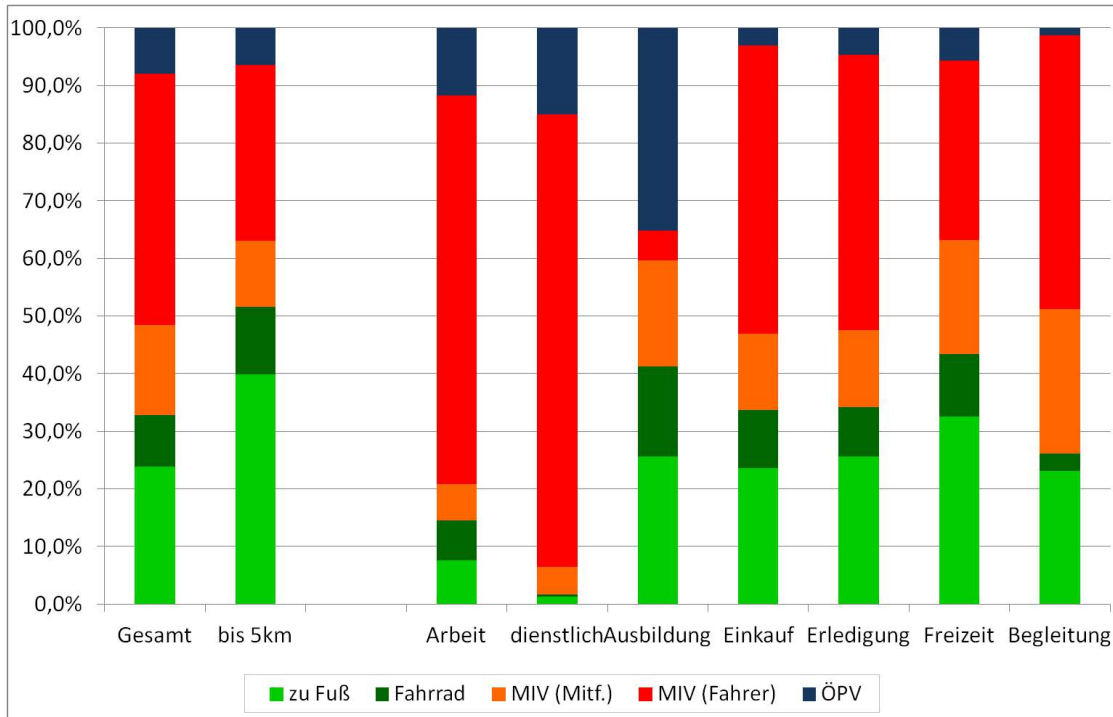
6.3 Mobilitätsverhalten

Der Modal Split gibt an, welchen Anteil die verschiedenen Verkehrsmittel an der Gesamtheit der zurückgelegten Wege in einem bestimmten Gebiet haben. Die Daten wurden in der Studie „Mobilität in Deutschland (MiD)“ aus dem Jahr 2008 erhoben. In diesem Rahmen wurden bundesweit 25.000 Haushalte und in regionalen Schwerpunkten zusätzliche Haushalte befragt. Erhoben wurde bspw. Fahrrad- und Autobesitz, Wege, Wegezwecke, Verkehrsmittelwahl u.v.m.

Kreisgenaue Daten wurden nicht erhoben; für den Kreis Groß-Gerau ist eine Angabe des Modal Split allerdings hilfsweise anhand des Kreistyps möglich: Das Bundesamt für Bau-, Stadt- und Raumforschung stuft den Kreis Groß-Gerau als hochverdichteten Kreis in einem Agglomerationsraum ein (an dieser Stelle wird angemerkt, dass der Kreis Groß-Gerau einer Zweiteilung unterliegt: Der Norden des Kreises ist deutlich verdichteter als der Südkreis). Knapp 60 Prozent der Wege werden in hessischen Kreisen dieses Typs mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt, also hauptsächlich dem Pkw (vgl. Abb. 8). Fast ein Viertel der Wege sind Fußwege, den Rest teilen sich mit 8 bzw. 9% der öffentliche Verkehr und das Fahrrad. Für Wege zur Arbeit und dienstliche Wege ist der MIV-Anteil, aber auch der ÖV-Anteil überdurchschnittlich hoch. Über die Hälfte der Wege bis fünf Kilometer Länge werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt – allerdings hat der Pkw (Fahrer und Mitfahrer) auch an diesen kurzen Wegen noch einen Anteil von über 40%.

Im Vergleich zu Hessen insgesamt sind in hochverdichteten Kreisen wie dem Kreis Groß-Gerau der Fahrrad- und MIV-Anteil etwas höher, der ÖV-Anteil um fünf Prozentpunkte geringer. Aufgrund der guten Voraussetzungen für das Radfahren (Topografie, Infrastruktur, „Fahrradfreundlichkeit“) liegt der Radverkehrsanteil im Kreis Groß-Gerau vermutlich über dem Durchschnittswert für hochverdichtete Kreise.

■ **Abb. 8: Modal Split in hochverdichteten Kreisen für alle Wege, für Wege bis fünf Kilometer Länge und getrennt nach Wegezwecken**



Quelle: BMVBS 2010, eigene Auswertung. Mitf. = Mitfahrer

6.4 Arbeitsplätze und Berufsverkehr

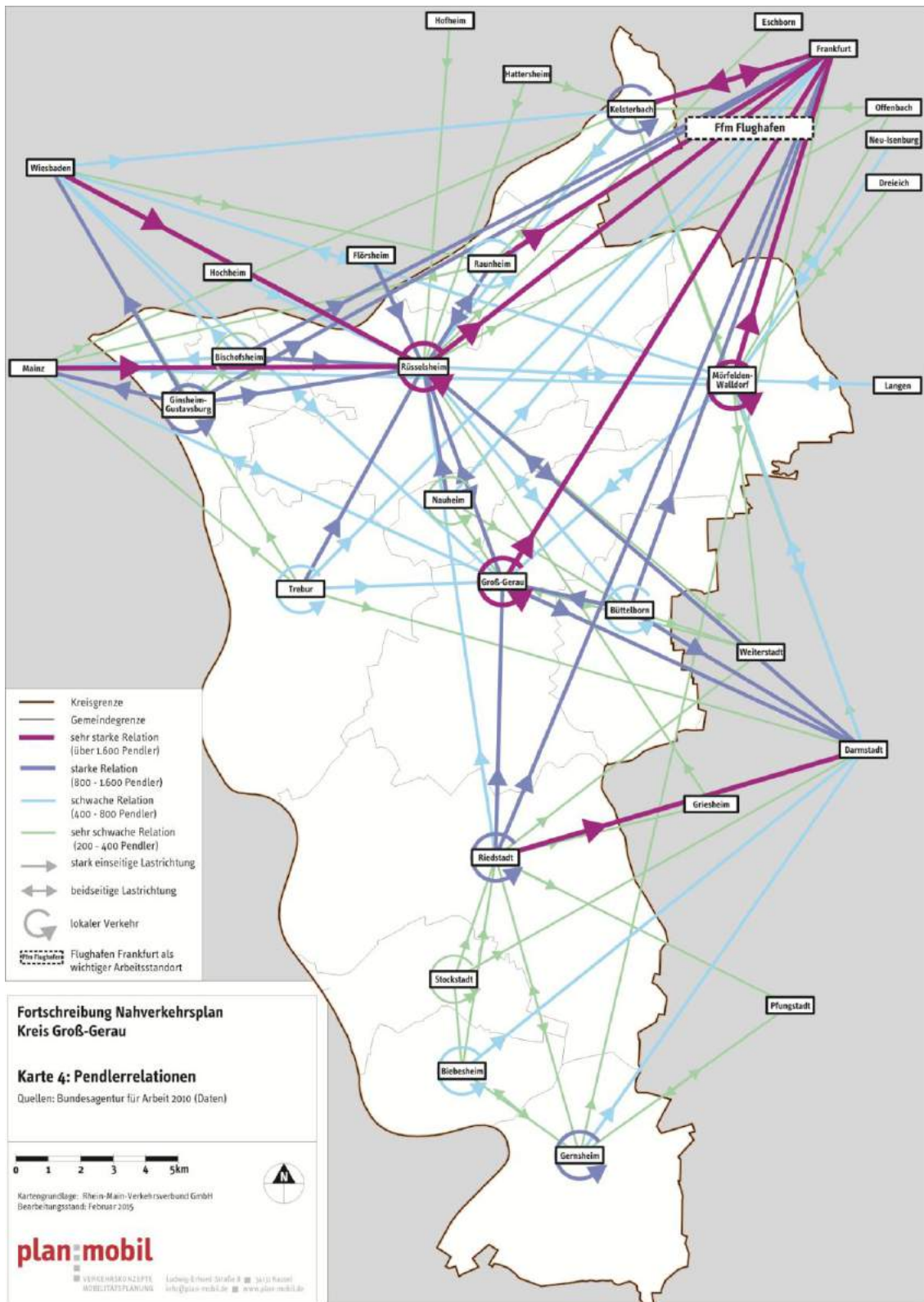
Im Kreis Groß-Gerau sind 93.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Erstwohnsitz gemeldet. Von diesen pendeln knapp 80% aus ihrem Wohnort zu ihrem Arbeitsplatz.

Im Norden des Kreises Groß-Gerau bestehen insbesondere starke Pendlerverflechtungen von/nach Frankfurt, aber auch von/nach Wiesbaden und Mainz. Im Süden und Osten des Kreises bestehen hauptsächlich Pendlerverflechtungen nach Darmstadt.

Auffällig ist, dass zwar deutlich mehr Berufstätige aus dem Kreis Groß-Gerau auspendeln als umgekehrt, ansonsten jedoch die Bilanz recht ausgeglichen ist: Lässt man den Arbeitsplatzstandort Frankfurt außer Acht, ist die Zahl der Einpendler aus den Nachbarkreisen (und den Städten Offenbach und Darmstadt) mit 28.000 sogar höher als die Zahl der Auspendler mit knapp 24.000. Dies ist insofern bemerkenswert, als üblicherweise Großstädte einen Arbeitsplatzüberschuss aufweisen. Die Pendelbilanz zwischen dem Kreis Groß-Gerau und Mainz, Wiesbaden und Offenbach hingegen ist fast ausgeglichen.

Innerhalb des Kreises zeigt sich in Rüsselsheim ein deutlicher Arbeitsplatzschwerpunkt mit starken Pendlerströmen aus den umliegenden Kommunen. Auch die Stadt Groß-Gerau verzeichnet Pendlergewinne. Ansonsten sind Kelsterbach, Mörfelden-Walldorf und Riedstadt größere Arbeitsplatzstandorte. Nahezu in jeder Kommune des Kreises bestehen bedeutende ortsgebundene Pendlerverflechtungen. Alle Pendlerverflechtungen innerhalb des Kreises und zu Städten außerhalb des Kreises sind der Karte 4 sowie dem digitalen Anhang zu entnehmen.

■ Karte 4: Pendlerrelationen



6.5 Bildungseinrichtungen und Ausbildungsverkehr

Der Schülerverkehr nimmt eine bedeutende Stellung in der Gestaltung des ÖPNV-Angebots ein, dabei sind insbesondere Schulpendler zu den weiterführenden Schulen zu berücksichtigen. Die weiterführenden Schulen, die im Kreis Groß-Gerau liegen mit den entsprechenden Schülerzahlen für das Schuljahr 2012/2013 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

■ **Tabelle 11: Schulen mit Anzahl der Schüler auf weiterführenden Schulen im Kreis Groß-Gerau**

Gymnasien	Ort	Anzahl Schüler 12/13
Neues Gymnasium	Rüsselsheim	610
Gymnasium Gernsheim	Gernsheim	1.462
Prälat-Diehl-Schule	Groß-Gerau	1.394
Max-Planck-Schule	Rüsselsheim	2.393
Immanuel-Kant-Schule	Rüsselsheim	1.275
Luise-Büchner-Schule	Groß-Gerau	738
Gustav-Heinemann-Schule	Rüsselsheim	541
Summe Gymnasien		8.413
Haupt- und Realschulen	Ort	Anzahl Schüler 12/13
Johannes-Gutenberg-Schule	Gernsheim	496
Mittelpunktschule	Trebur	665
Friedrich-Ebert-Schule	Rüsselsheim	420
Gerhart-Hauptmann-Schule	Rüsselsheim	670
Parkschule	Rüsselsheim	k.A.
Obermayr Europa-Schule	Rüsselsheim	k.A.
Summe Haupt- und Realschulen		2.322
Gesamtschulen	Ort	Anzahl Schüler 12/13
IGS Mainspitze	Ginsheim-Gustavsburg	678
Martin-Buber-Schule	Groß-Gerau	1.198
Bertha-von-Suttner-Schule	Mörfelden-Walldorf	1.579
Anne-Frank-Schule	Raunheim	563
Martin-Niemöller-Schule	Riedstadt	1.072
IGS Alexander-von-Humboldt-Sch.	Rüsselsheim	764
IGS Kelsterbach	Kelsterbach	706
Summe Gesamtschulen		6.560
Förderschulen	Ort	Anzahl Schüler 12/13
Schillerschule	Gernsheim	99
Georg-August-Zinn-Schule	Ginsheim-Gustavsburg	75
Goetheschule	Groß-Gerau	151
Astrid-Lindgren-Schule	Groß-Gerau	201
Karl-Kroloppe-Schule	Kelsterbach	56
Summe Förderschulen		526
Berufliche Schulen	Ort	Anzahl Schüler 12/13
Berufliche Schulen Groß-Gerau	Groß-Gerau	2.950
Werner-Heisenberg-Schule	Rüsselsheim	2.635
Summe Berufliche Schulen		5.585

6.6 Freizeiteinrichtungen und Freizeitverkehr

Mit rund einem Drittel aller Wege ist der Freizeitverkehr ein bedeutender Wegezweck. Die Bandbreite von Freizeitaktivitäten ist groß: private Besuche, Teilnahme an Sport- und Kulturveranstaltungen, Spaziergänge und der Besuch von gastronomischen Einrichtungen werden als Freizeitziele zusammengefasst. Entsprechend heterogen sind die Freizeitziele auch in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

Neben den Sportstätten, z.B. Schwimmbäder, sind insbesondere Ziele der Naherholung oder Sehenswürdigkeiten/Aktivitäten für den ÖPNV planbare Ziele. Im Kreis Groß-Gerau sind dies unter anderem: Europareservat Kühkopf-Knoblochsaue, Mönchhofkapelle, Festung in Rüsselsheim, Tiergarten, Ostpark in Rüsselsheim, Vogelpark Biebesheim.

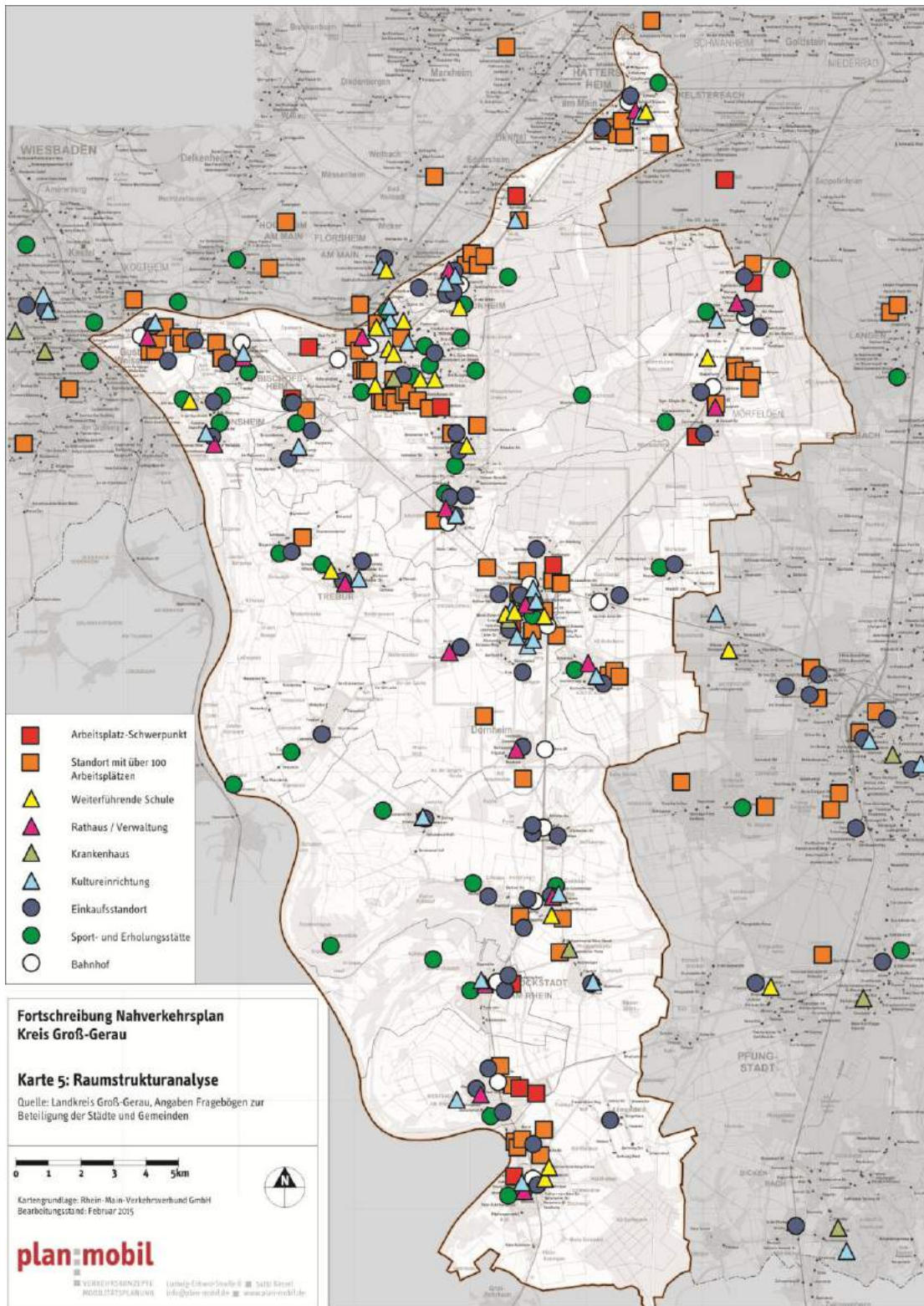
6.7 Einkaufen und Versorgung

In nahezu allen Städten und Gemeinden des Kreises Groß Gerau sind Einzelhandelseinrichtungen vorhanden. Vergleichsweise große Einzelhandelskonzentrationen befinden sich in Groß-Gerau, Riedstadt und Raunheim. Insbesondere für die im Norden des Kreises lebenden Menschen befinden sich viele weitere Einzelhandelsstandorte in Form von Einkaufszentren oder in den Innenstädten der nahegelegenen Oberzentren außerhalb des Kreises.

Die gesundheitliche Versorgung mit Ärzten und Apotheken ist mindestens in jedem Zentrum einer Kommune. Kliniken befinden sich in den Städten Rüsselsheim, Groß-Gerau und Riedstadt mit rund 1000 Betten. Weitere Krankenhäuser befinden sich in den nahegelegenen Großstädten Darmstadt und Mainz.

In jeder Kommune befinden sich Einrichtungen der Verwaltung wie Rathäuser. Darüber hinaus sind weitere Behörden wie die Agentur für Arbeit insbesondere in der Kreisstadt Groß-Gerau vorzufinden.

■ **Karte 5: Raumstrukturanalyse**



6.8 Entwicklung der Netzhierarchie

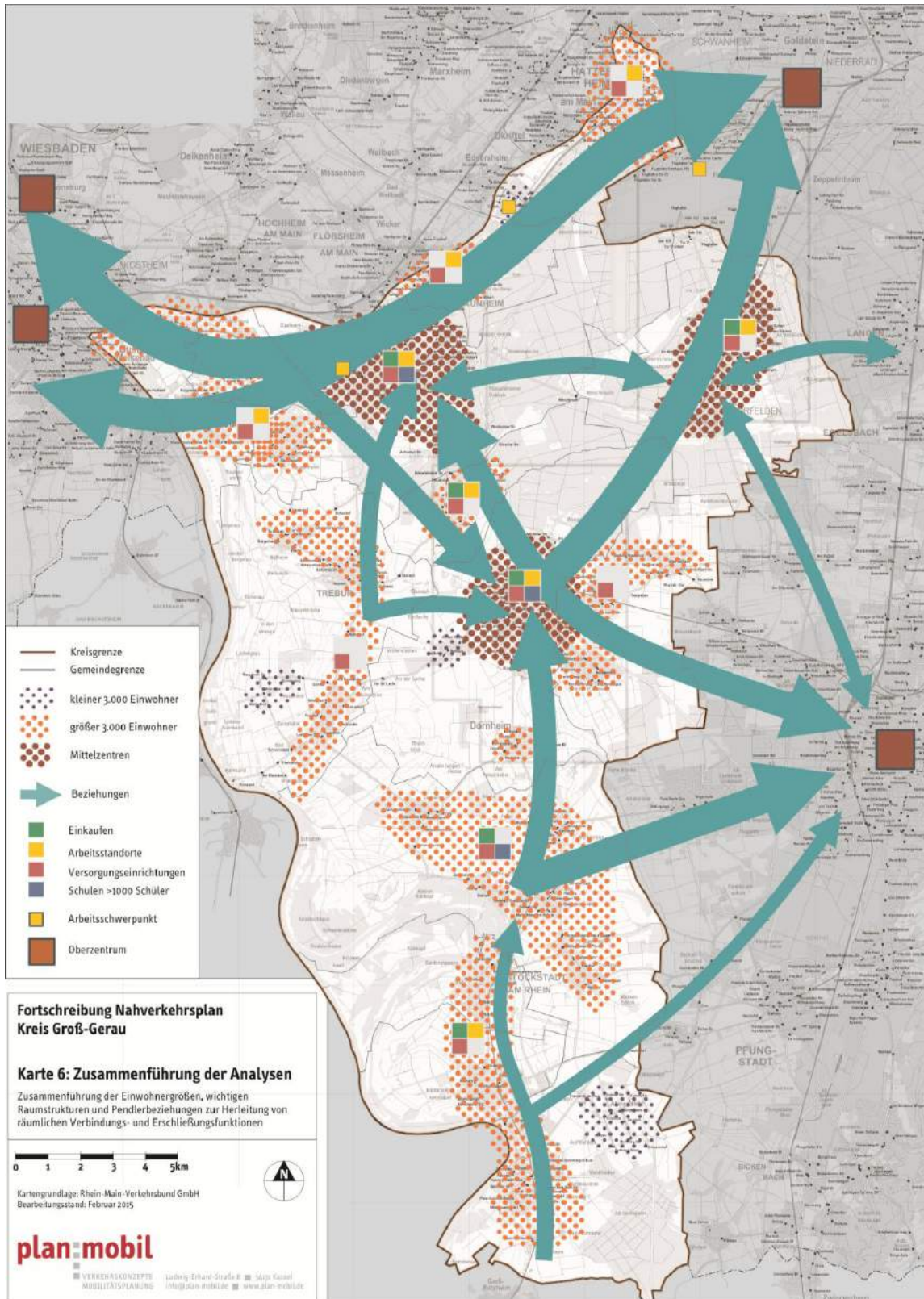
Zur Entwicklung einer Netzhierarchie wird eine Raumstrukturanalyse vorangestellt. Hierbei werden Einwohnerstruktur, Pendler sowie Versorgungs-, Schul-, Arbeits- und Freizeitstandorte berücksichtigt.

- Karte 3: Bevölkerungsanteile: Auf kommunaler Ebene wird die räumliche Verteilung der Bevölkerung nach Altersgruppen dargestellt. Die Einwohnerzahl der Kommunen und ihrer einzelnen Ortsteile gibt erste Anzeichen für die Mobilitätsnachfrage im Kreis Groß-Gerau.
- Karte 4: Pendlerbeziehungen: Hier werden die Pendlerrelation zwischen zwei Orten mit mehr als 200 Pendlern (Hin- und Rückrichtung) dargestellt. Zusätzlich wird die Lastrichtung (mehr als 200 Pendler Differenz zwischen Hin- und Rückrichtung) gekennzeichnet. Die Pendlerangaben beziehen sich immer auf die gesamte Kommune. Daher werden die Gemeindegrenzen dargestellt. Innerhalb einer Gemeinde findet zudem Binnenpendlerverkehr statt, welcher in den gleichen Kategorien dargestellt wird. Im digitalen Anhang befindet sich eine Tabelle aus der alle Pendlerdaten auf den verschiedenen Relationen hervorgehen. Mit der Bündelung von Pendlerbeziehungen auf bereits bestehende Verkehrskorridore des Schienennetzes werden weitere wichtige Verbindungen für die Entwicklung eines Busnetzes ersichtlich.
- Karte 5: Raumstruktur: In dieser Karte werden alle wichtigen Einrichtungen von den weiterführenden Schulen über Krankenhäuser und Einkaufsstandorten bis zu Arbeitsplatzstandorten im Kreis abgebildet. Dabei wird deutlich, dass es Standorte gibt, die bisher nicht über die Schiene angebunden sind, zum Beispiel das Gewerbegebiet AirparkLogistic oder der Flughafen Frankfurt aus südlicher Richtung.
- Karte 6: Zusammenfassung der Analysen: Aus der Zusammenführung der vorliegenden Analysen zu Einwohnern, Raumstruktur und Pendlerbeziehungen ergeben sich für die Entwicklung der Netzhierarchie wichtige Erkenntnisse:
 - Die Oberzentren Frankfurt, Mainz, Wiesbaden und Darmstadt haben für den Kreis Groß-Gerau eine starke Anziehungskraft aufgrund von Freizeit-, Arbeits- und Versorgungsfunktionen. Dabei bestehen Beziehungen insbesondere vom Südkreis nach Darmstadt, vom Nordkreis nach Frankfurt und zusätzliche aus dem westlichen Kreisgebiet nach Mainz und Wiesbaden. Innerhalb des Kreises richten sich die Beziehungen insbesondere auf die Sonderstatusstadt Rüsselsheim sowie die Mittelzentren Groß-Gerau und Mörfelden-Walldorf.
 - Alle Siedlungsgebiete sind durch ihre Einwohnerzahl einer bestimmten Erschließungskategorie zugeordnet.
 - Durch die Raumstrukturanalyse sind wichtige Standorte, die genauere Aussagen über zukünftige Verbindungen bringen können hervorgehoben. Hierbei handelt es sich insbesondere um
 - Arbeitsplatzschwerpunkte, die zum Teil nicht von der Schiene bedient werden (z.B. AirparkLogistic) oder wie der Flughafen solch große Nachfrage haben, dass Parallelverkehr (im Norden zur S8/S9) notwendig wird beziehungsweise eine Verbindung zur Erschließung des Flughafens aus südlicher Richtung

- Ansammlungen von Arbeitsstätten mit mehr als 100 Mitarbeitern werden zu einem Arbeitsstandort pro Siedlungsgeflecht zusammengefasst
- bedeutende Versorgungseinrichtungen wie Krankenhäuser oder Verwaltungseinrichtungen
- Einkaufsstandorte
- weiterführende Schulen mit mehr als 1.000 Schülern, da insbesondere bei großen Schulen die Schülerbeförderung von Bedeutung ist. Durch die freie Schulwahl in Hessen ist es jedoch nicht möglich klare Grenzen des Einzugsgebiets einer Schule zu ziehen. Nach dem Prinzip der nächstgelegenen Schule können jedoch Verbindungen der Schülerbeförderung abgeleitet werden.

Diese Raumstrukturen werden jeweils pro Siedlungsgeflecht verortet. Ein Siedlungsgeflecht kann aus mehreren Städten und/oder Gemeinden bestehen und wurde aufgrund bestehender Beziehungen zusammengefasst.

■ Karte 6: Zusammenführung der Analysen

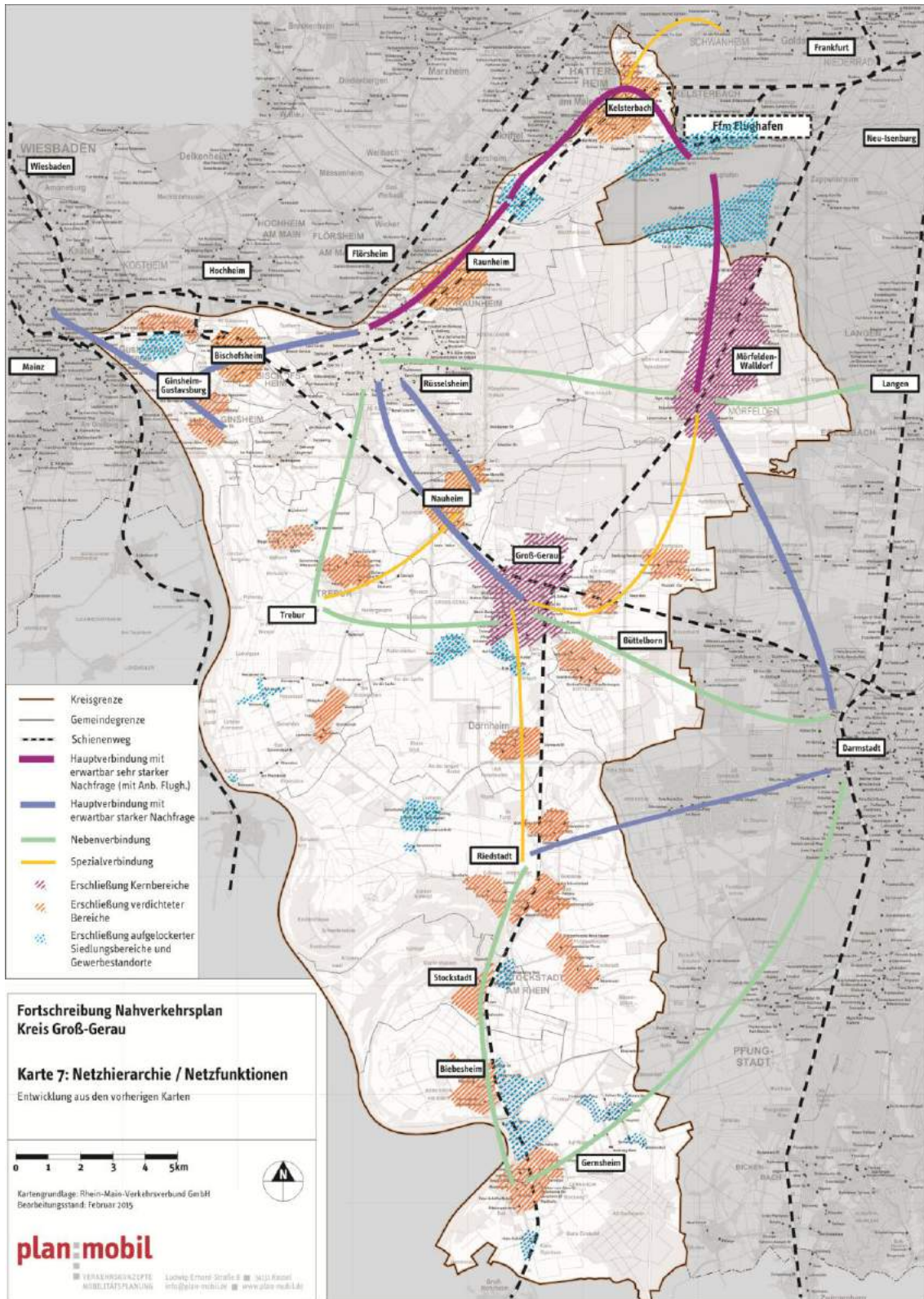


- Karte 7: Netzhierarchie: Im nächsten Schritt werden aus den gewonnenen Erkenntnissen Verbindungen in verschiedenen Kategorien abgeleitet. Diese Netzhierarchisierung dient als Grundlage zur Ausgestaltung von Standards im Anforderungsprofil. Die Verbindungen unterteilen sich auf Grundlage der vorangestellten Analyse in folgende Kategorien:

■ **Tabelle 12: Definition der Netzkategorien**

Netzkategorie	Charakterisierung
Hauptverbindungen mit Anbindung an den Flughafen Frankfurt Main	• Relationen zwischen bedeutenden Orten sowie zum/vom Standort Flughafen Frankfurt Main, mit ausgeprägter Quelle-/Zielbeziehung • Direkte Verbindungen → Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors nur auf direktem Linienweg übernommen → bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden • Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial
Hauptverbindungen ohne Anbindung an den Flughafen Frankfurt Main	• Relationen zwischen Orten mit bedeutender Quelle-/Zielbeziehung • Verbindungen können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen • Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial
Nebenverbindungen	• Gemeindeübergreifende Verbindungen mit Erschließungsfunktion • Verbindungen mit moderatem Nachfragepotenzial bzw. moderater Quelle-/Zielbeziehung
Spezialverbindungen	• Verbindungen begründet durch zeitliche und/oder örtliche Sondernachfrage (bspw. Schulverkehre sowie Arbeits-, Schicht- oder Werkverkehre)
Erschließung Kernbereich	• Verdichteter, multifunktionaler Kern innerhalb der Mittelzentren (hohe Wohn-, Bebauungs- und Arbeitsplatzdichte) mit vielfältigen Quelle-/Zielbeziehungen in der Binnenbeziehung
Erschließung verdichteter Bereich	• Städtische Gebiete mit geschlossener, verdichteter Bebauung; Innenstadt sowie angrenzende Wohn- und Gewerbegebiete mit moderaten Binnenverkehr
Erschließung aufgelockerter Siedlungsbereiche und Gewerbebestände	• Siedlungsränder, Siedlungsflächen und Ortsteile mit eingeschränkten Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen • Solitär liegende Gewerbegebiete

■ Karte 7: Netzhierarchie



7. Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil nimmt bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine elementare Bedeutung ein. An dieser Stelle wird die gewünschte Struktur des ÖPNV und weiterer Mobilitätsangebote als Ziel-Zustand nach Art und Umfang festgelegt (Soll-Zustand). Dazu werden **Mindeststandards** definiert, die sowohl in den Schul- als auch in den Ferienzeiten im Sinne der **Grunddaseinsvorsorge** einzuhalten sind. Diese Festlegung wird benötigt als **Messlatte für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrsangebots** (Fahrplanstand 2014/2015) sowie als Grundlage für die Entwicklung der Angebotskonzeption.

Darüber hinaus werden in den folgenden tabellarischen Darstellungen **erweiterte Standards** aufgeführt, die **als qualitativer Ausbau** des ÖPNV zu verstehen sind und somit über die zu erbringende Grunddaseinsvorsorge hinausgehen können. Die hier verankerten Aussagen zeigen angestrebte, wünschenswerte Zustände auf, die jedoch vor dem Hintergrund zeitlicher, finanzieller und personell limitierender Faktoren nicht in der Laufzeit des Nahverkehrsplans realisiert werden können.

Der Aufgabenträger ist bei der Definition des Soll-Zustandes des ÖPNV nicht vollkommen frei, sondern muss verschiedene **Rahmenvorgaben beachten**. Dazu zählen u.a. die Vorgaben zur Raumstruktur und zum regionalen Bahnnetz. Bedeutung bei der Bewertung haben dabei insbesondere die Vorgaben zur zentralörtlichen Gliederung, den regionalen Entwicklungsachsen, zur Erreichbarkeit von Zentren sowie zur Haltestellenausstattung und zu den Fahrzeugstandards gemäß RMV. Darüber hinaus sind rechtliche Festlegungen aus dem hessischen ÖPNV-Gesetz, dem Personenbeförderungsgesetz sowie dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen zu berücksichtigen.

Neben den übergeordneten Vorgaben und rechtlichen Rahmenbedingungen sind die Leitlinien für einen attraktiven und klimafreundlichen ÖPNV im Kreis Groß-Gerau (beschlossen im Rahmen des **Integrierten Verkehrsentwicklungskonzepts** aus dem Jahr 2014) in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und somit auch im Anforderungsprofil verbindlich zu berücksichtigen. Diese **Leitlinien ergänzen die seither gültigen verkehrspolitischen Zielsetzungen** des Kreises Groß-Gerau.

In diesem Grundsatzpapier wird auf die Bedeutung des ÖPNV für eine Verringerung der Verkehrsemissionen, der umweltverträglicheren Abwicklung des Verkehrs sowie für die Sicherung der Erreichbarkeit und der Wettbewerbsfähigkeit der Region hingewiesen.

Inwieweit die im Rahmen der hier durchgeführten Analyse festgestellten qualitativen und quantitativen Abweichungen von den definierten Qualitätsstandards einen Handlungsbedarf begründen, muss aufgrund konkreter Rahmenbedingungen und Prioritäten sowie unter **Berücksichtigung finanzieller und wirtschaftlicher Aspekte** entschieden werden.

Im Folgenden werden die Ziele und Beurteilungsmerkmale des Anforderungsprofils nach Themenfeldern geordnet dargestellt. Die Grundlage bilden dabei die im Nahverkehrsplan 2006-2015 benannten Themenfelder und formulierten Standards. Es werden jedoch auch neue Themenfelder aufgenommen, bestehende Standards werden überprüft, weiterentwickelt und gegebenenfalls neu abgeleitet.

Das Anforderungsprofil untergliedert sich in zwei Hauptteile. Im ersten Teil (7.1 ff.) wird das Leitbild definiert, im zweiten Teil (7.2 ff.) erfolgt die Darstellung der Qualitätsstandards.

7.1 Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Kreis Groß-Gerau

Mobilität ist unverzichtbare Voraussetzung für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft sowie für deren Entwicklung. Zugleich hat der mit der Mobilität einhergehende Verkehr negative Folgen für die natürliche Umwelt und für die Lebensqualität, und er erzeugt hohe Kosten.

Die Gestaltung und die künftige Weiterentwicklung des Mobilitätssystems im Kreis Groß-Gerau richten sich nach dem Leitbild einer nachhaltigen Weiterentwicklung. Unter dem Mobilitätssystem werden dabei integriert und zuständigkeitsübergreifend alle Infrastrukturen, Dienste und Angebote für die Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Bussen und Bahnen sowie mit Kraftfahrzeugen einschließlich ihrer Verknüpfungen untereinander verstanden. Für die Gestaltung und Entwicklung dieses Systems sind alle Nachhaltigkeitsdimensionen – soziale, ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit – angesprochen:

- Das Ziel der sozialen Nachhaltigkeit soll bei der Weiterentwicklung des Mobilitätssystems durch die Orientierung an den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bewohner und Besucher des Kreises verfolgt werden. Das Mobilitätssystem soll es Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Bedürfnissen ermöglichen, am sozialen und wirtschaftlichen Leben im Kreis Groß-Gerau teilzuhaben. Besonders zu berücksichtigen sind dabei die Aspekte der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit.
- Das Ziel der ökologischen Nachhaltigkeit soll mittels Verringerung der Umweltbelastungen des Verkehrs auf zwei Ebenen verfolgt werden: durch Verlagerung möglichst großer Anteile des Verkehrsaufkommens von weniger nachhaltigen Mobilitätsformen, wie etwa dem Kfz-Verkehr auf Fuß, Fahrrad, Busse und Bahnen und deren Verknüpfungsmöglichkeiten sowie durch die Reduzierung der negativen Umweltwirkungen des motorisierten Verkehrs, also beispielsweise seiner Lärm- und Abgasemissionen.
- Das Ziel der ökonomischen Nachhaltigkeit beinhaltet eine wirtschaftliche Ausgestaltung des Mobilitätssystems, die Orientierung des Ressourceneinsatzes an der Mobilitätsnachfrage und eine dauerhafte Sicherung der Finanzierung des Mobilitätssystems, insbesondere des Öffentlichen Verkehrs. Dabei sind auch neue Formen der Nutzer- bzw. der Nutznießerfinanzierung einzubeziehen.

Dabei sind diese drei Ziele untereinander nicht immer konfliktfrei. Es muss daher in Einzelfällen geklärt werden, welches Ziel vorrangig erreicht werden soll.

Gestaltungsleitbild ist ein multimodales Mobilitätssystem, das die einfache Nutzung des jeweils geeigneten Verkehrsmittels bzw. von Kombinationen verschiedener Verkehrsmittel erleichtert und unterstützt. Hierfür werden die verschiedenen Verkehrsmittel auf den Ebenen Infrastruktur, Information und Werbung sowie Buchung und Bezahlung nahtlos miteinander verknüpft.

Neben der Gestaltung und Weiterentwicklung des eigentlichen Mobilitätssystems ist es erforderlich, die Entwicklung einer nachhaltigeren Mobilitätskultur bei Einwohnern und Besuchern zu unterstützen und hierfür die Instrumente des Marketings, des Mobilitätsmanagements sowie auch der Verkehrsüberwachung zu nutzen.

Zur Gestaltung und Entwicklung eines nachhaltigeren Mobilitätssystems ist eine kontinuierliche Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure über räumliche und sachliche Zuständigkeitsgrenzen hinweg erforderlich.

7.1.1 Künftige Rolle und Funktion des ÖPNV

Der ÖPNV ist integraler Bestandteil des Mobilitätssystems im Kreis Groß-Gerau. Er trägt wesentlich dazu bei, die **Standortqualität** zu sichern und zu verbessern sowie die **Mobilitätsbedürfnisse** der Menschen in der Region zu befriedigen.

Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten. Der ÖPNV soll konsequent in seiner Attraktivität gepflegt und verbessert werden. Die Weiterentwicklung des klassischen ÖPNV als Teil eines multimodalen Gesamtangebots im Kreis Groß-Gerau ist fortzuführen.

Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit für die Fahrgäste (Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen, eingesetzte Fahrzeuge, Tarif- und Vertriebssystem sowie leicht verständliche und transparente Informationen). Die Tarifstruktur soll konsequent auf eine soziale, ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit ausgerichtet werden.

7.1.2 ÖPNV-Nachfrage

Die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems im oben genannten Sinne erfordert eine Steigerung des Anteils des ÖPNV und weiterer umweltfreundlicher und effizienter Verkehrsmittel wie Rad- und Fußverkehr an der Verkehrsleistung: Der Anteil der Wege und der Verkehrsleistung, die im Kreis Groß-Gerau mit diesen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, soll im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) steigen.

Folgende Aspekte sind bedeutend für die Nachfrageentwicklung im ÖPNV des Kreises Groß-Gerau:

- Die Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV,
- das Hinzugewinnen von Fahrgästen zu allen Tageszeiten und vor allem außerhalb der Verkehrsspitzen (in den Verkehrsspitzenzeiten sind die eingesetzten Fahrzeuge vielerorts schon gut ausgelastet und die Kapazitäten sind begrenzt),
- Attraktivität des gesamten Mobilitätsangebots durch abgestimmtes Ineinanderwirken der unterschiedlichen Verkehrsmittel und Verkehrsträger,
- Berücksichtigung der demographischen Veränderungen und der Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen Kundengruppen,
- das aktuelle und zukünftige Bevölkerungswachstum in der Rhein-Main-Region, begründet durch Wanderungsgewinne.

7.1.3 ÖPNV und Siedlungsstruktur

Die Attraktivität und die Marktfähigkeit des ÖPNV werden wesentlich von der Siedlungsstruktur sowie von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bestimmt. Damit der ÖPNV die ihm zugedachte Rolle und Funktion erfüllen kann, sind Siedlungs- und ÖPNV-Planung eng miteinander zu verzahnen und die wechselseitigen Wirkungen sind bei jeglichen Planungen – einschließlich der Schulentwicklungsplanung und vergleichbaren raumbedeutsamen Planungen – zu ermitteln.

Neue Siedlungsflächen und Gewerbegebiete sollen im Einzugsbereich von Haltestellen leistungsfähiger ÖPNV-Achsen ausgewiesen werden. Die Nahverkehrsplanung fördert eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und profitiert auch von ihr.

7.1.4 ÖPNV und Barrierefreiheit

Das Ziel der Erreichung der Barrierefreiheit im ÖPNV⁶ ist in Zusammenarbeit aller relevanten Akteure (u. a. Landkreis, Gemeinden/Städte, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreter) zu erreichen. Mit dem hier vorliegenden Nahverkehrsplan sind dazu die wesentlichen Grundlagen zu erarbeiten, konkrete Ziele für den Geltungszeitraum des NVP zu formulieren sowie einen längerfristigen Ausblick für die Frist des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 1. Januar 2022 zu geben.

Aufgrund der Novellierung des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) muss das Themenfeld Barrierefreiheit im ÖPNV eine deutlich zentralere Rolle einnehmen, als dieses in den vorangegangenen Nahverkehrsplänen der Fall war. Vor diesem Hintergrund erfolgt an dieser Stelle eine Übersicht über die gesetzlichen Grundlagen. Anschließend erfolgt die Ableitung der Qualitätsstandards für die Haltestellen und Fahrzeuge, wo das Thema Barrierefreiheit eine zentrale Rolle spielt.

Gesetzliche Grundlagen

Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)⁷ vom 1. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten.

„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Im BGG wird der Begriff „Barrierefreiheit“ in folgender Form definiert (§ 4 BGG):

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

6 Novellierung des PBefG vom 19. Dezember 2012, § 8 Abs. 3 Satz 3: vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022.

7 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002.

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer sowie der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schweren Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)⁸. Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der bis 31.12.2012 gültigen Fassung beinhaltet in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ folgende Regelung:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes, welche am 01.01.2013 in Kraft trat, präzisiert in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Alterung der Gesellschaft und der damit einhergehenden steigenden Anzahl hochbetagter und/oder funktional eingeschränkter Menschen ist die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV und seiner Anlagen im gesamtgesellschaftlichen Kontext von zunehmender Bedeutung. Der Nahverkehrsplan übernimmt dabei die zentrale Steuerungsfunktion. Er muss zur konsequenten Wahrnehmung dieser Funktion aufzeigen

- wie und in welchen Zeiträumen die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit, als Ausnahme, (noch) nicht erreicht werden kann.

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird für die Benutzer mit Mobilitätseinschränkung nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist (siehe nachfolgende Abbildung).

⁸ Siehe: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

■ **Abb. 9: Mobilitätskette im ÖPNV⁹**



7.1.5 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit

Ziel ist eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Hinblick auf den erforderlichen Finanzierungsbedarf. Wesentliche Strategien sind:

- Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten.
- Investitionen sind konsequent zur Weiterentwicklung des ÖPNV und nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem zu tätigen.
- Es wird ein regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen vollzogen. Die Ergebnisse dienen der gezielten Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote.
- Zur Steigerung der ÖPNV-Marktausschöpfung auch außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen.
- Planbarkeit auf Grundlage solider Finanzierungsinstrumente.

9 eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

- Aufgreifen der Aspekte der Nutzer- bzw. Nutznießerfinanzierung auch in Teilbereichen bzw. bezogen auf Einzelaspekte des ÖPNV.

7.1.6 ÖPNV und Umwelt

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent die umweltpolitischen Zielsetzungen des Kreises Groß-Gerau unterstützen, insbesondere die **Reduktion des CO₂-Ausstoßes und der Schadstoffbelastungen**. Hierzu ist der wichtigste Ansatzpunkt die Förderung des ÖPNV und weiterer effizienter Verkehrsmittel wie Fuß- und Radverkehr, die Verknüpfung von Verkehrsmitteln sowie Informations- und Beratungsleistungen. Neben dieser Reduzierung durch eine Abnahme des MIV sind, zur Stärkung des Vorbildcharakters und weiteren Akzeptanz des ÖPNV als umweltfreundliches Verkehrsmittel, die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV schrittweise, soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar, durch umweltfreundliche Antriebstechniken (z.B. auch E-Mobilität) nachhaltig zu vermindern. Dies ist durch technische Maßnahmen in der bestehenden Fahrzeugflotte, durch die Anschaffung von Neufahrzeugen mit neuestem EEV-Standard und möglichst emissionsarmen Leistungsmerkmalen und Antriebstechniken sowie weiterer Maßnahmen (z. B. durch Einsatz emissionsarmer Reifen und Schulung des Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten) zu erreichen.

Es ist zudem erforderlich, regelmäßig bzw. kontinuierlich im Rahmen eines Controllings zu überprüfen, ob und in welchem Maße die gesteckten Ziele erreicht werden.

7.1.7 ÖPNV-Organisation

Um die Qualität und Attraktivität des Produktes ÖPNV zu sichern und zu verbessern, arbeiten alle Akteure im ÖPNV – Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden, Straßenbulasträger, Straßenverkehrsbehörden sowie Planungsbehörden – kooperativ und in effizienten Strukturen zusammen. Weiterhin werden alle bei der Planung des ÖPNV und bei der Erstellung des ÖPNV-Angebots erforderlichen Prozesse hinsichtlich Zuständigkeiten und Prozessschritten einschließlich der Kommunikation klar definiert; die Prozesse werden weiterentwickelt, wenn sie sich in der Praxis nicht bewähren oder wenn sich Potenziale zu ihrer Verbesserung zeigen. Handlungsleitlinien für eine nachhaltige Mobilität werden in der Planung verankert.

7.1.8 ÖPNV-Angebot und Infrastruktur

Der Schienenpersonenverkehr bildet das Rückgrat des ÖPNV im Kreisgebiet. Buslinien nehmen die Aufgabe der flächenhaften Erschließung sowie – in wichtigen, nicht im Schienenverkehr bedienten Relationen – der Verbindung wahr; dabei sind Erschließungs- und Verbindungsfunktionen so weit als möglich zu entflechten. Die Erschließungsfunktion kann unter gewissen Umständen auch durch intermodale Angebote wie Bike+Ride abgedeckt werden. Schienen- und Busangebote sind so aufeinander abzustimmen, dass in den Haupt-Nachfragerelationen bzw. -zeiten zuverlässige Umsteigeverbindungen mit kurzen Gesamtreisezeiten gewährleistet werden. Das Angebot der Grund-Daseinsvorsorge ist so zu bemessen, dass der überwiegende Teil der Mobilitätsnachfrage auf Arbeits-, Ausbildungs-, Ver-

sorgungs-, Einkaufs- und Freizeitwegen mit dem ÖPNV in angemessener Qualität befriedigt werden kann; örtliche und teilsäumliche Besonderheiten (z.B. besondere Arbeitszeiten) sind dabei zu berücksichtigen. Um das Leitbild zu realisieren, werden für die nächsten Jahre folgende Handlungsfelder definiert:

- Pflege und Weiterentwicklung bestehender **Bedienungsqualitäten** unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte.
- **Marktgerechte Weiterentwicklung des BusMobilitätssystems** mit stärkerer Ausprägung und Etablierung von transparenten und vermarktaren Hauptachsen, dabei auch Prüfung der Einrichtung neuer Bedienungsprodukte im Regionalverkehr auf den Hauptnachfrageachsen mit definierten Produktmerkmalen (z. B. Bedienungsqualität, Haltestellen- und Fahrzeugausstattung). Dabei ist eine schnelle und direkte Linienführung anzustreben.
- Konsequente Weiterführung der Planungen und Maßnahmen zur **Beschleunigung des ÖPNV** und Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen zur Verkürzung der Reisezeiten, der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität.
- Verbesserung und Ausbau der **Umsteigeverknüpfungen** zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV an ausgewählten Verknüpfungspunkten im Kreis Groß-Gerau (SPNV, Regionalverkehr, Stadtbuss) mittels Maßnahmen in der Fahrplanung, Anschlusssicherungsmaßnahmen im Fahrplan und im Betrieb, kurzer und leicht verständlicher Fußwegführung bei Verknüpfungspunkten, dynamischer Fahrgastinformation, attraktiver baulicher Gestaltung etc.
- Verbesserung und Ausbau der Verknüpfungen **zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV und anderen Verkehrsmitteln** mittels Einrichtung von Bike+Ride und Park+Ride-Anlagen, Sicherung und Ausbau des Angebots der Fahrradmitnahme, sowie Unterstützung von weiteren Maßnahmen, die nicht allein in der Kompetenz der LNVG stehen (z.B. Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen oder Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge an Bahnhöfen).
- Gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für **mobilitätseingeschränkte Personen** durch die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit.
- Gezielte Verbesserung der **Fahrzeugqualität** und **Haltestellenausstattung** bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation.
- Berücksichtigung der **Belange des ÖPNV bei allen verkehrs-, regional- und stadtplanerischen Entwicklungen und Veränderungen**, insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit relevanter Ziele sowie der Wirtschaftlichkeit des Betriebsablaufs, z. B. bei der Umgestaltung von Straßen/ -abschnitten oder bei der Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.
- Prüfung der **Bedienung von Stadt- und Gemeindeerweiterungsgebieten und Gewerbeentwicklungsgebieten** (dabei auch Überprüfung der bestmöglichen Bedienungsform im Schienen- und Busverkehr für eine möglichst hochwertige ÖPNV-Qualität in diesen Gebieten).
- **Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit** durch geeignete Maßnahmen, z. B. durch Ausbau der Videoüberwachung und Einrichtung von Notrufsäulen an Brennpunkthaltestellen.
- Prüfung von langfristigen **Entwicklungsvorhaben im Schienenpersonenverkehr** und entsprechender Ausrichtung des straßengebundenen ÖPNV.

- Stärkere Berücksichtigung der **Fahrgast- und Fahrpersonalperspektive**. Aufnahme entsprechenden Belange auch im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans.

7.1.9 ÖPNV und weitere Mobilitätsangebote

Der ÖPNV trägt gemeinsam mit weiteren Verkehrsangeboten zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Landkreis Groß-Gerau bei. Beide ergänzen sich dabei in ihren Stärken. Bereits heute sind die maßgeblichen Grundlagen für die multimodale Verknüpfung der Verkehrsträger im Kreis Groß-Gerau vorhanden. Weitere Verkehrsangebote umfassen insbesondere

- Intermodale Angebote: Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel durch Park+Ride, Bike+Ride, Fahrradmitnahme im ÖPNV etc. Hier sind die Schnittstellen so zu gestalten, dass ein reibungsloser Übergang möglich ist.
- Sharing-Systeme: Fahrradverleihsysteme, Carsharing-Angebote, flexible Mitfahrgelegenheiten und Weitere. Diese Systeme sollten insbesondere an den nachfragestarken Haltestellen des ÖPNV eingerichtet werden.
- Einbindung von alternativen Antriebsformen. Alternative Antriebsformen für Busse sowie Ladestationen für Elektrofahrzeuge (Pedelects, E-Bikes, E-Autos) an SPNV-Haltestellen sind hinsichtlich ihrer sozialen, ökologischen und ökonomischen Nachhaltigkeit zu prüfen.

7.1.10 Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen

Der ÖPNV ist ein Partner der Menschen in der Region, der sie bei der Realisierung ihrer Mobilitätsbedürfnisse unterstützt. Hierbei sind Informationen über das Angebot und den Zugang essenziell. Um einen nahtlosen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf einer Strecke zu gewährleisten und um flexibel das jeweils geeignetste Verkehrsmittel auswählen zu können, sind die Informationsangebote verkehrsmittelübergreifend zu gestalten.

- Verbesserung der **Fahrgastinformationen**, insbesondere an Haltestellen sowie in Fahrzeugen, zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld. Als Informationsmedien sind alle Kanäle (Aushänge, Ansagen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet) in einem einheitlichen Erscheinungsbild zu nutzen. Ein kooperatives Vorgehen mit dem RMV ist anzustreben.
- Stärkung des **zielgruppenorientierten Marketings** durch leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen (Mobilitätsmanagement) in Abstimmung mit dem RMV.
- Nutzung einer verkehrsmittelübergreifenden Informationsplattform, über die auch Echtzeit-Informationen und Informationen zu Sonderverkehren bzw. Umleitungen u.ä. verbreitet werden.

- Weiterführung und Ausbau der Mobilitätskarte (eTicket RheinMain) in Zusammenarbeit mit dem RMV zur durchgängigen Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote.
- Mobilitätsmanagement: Verankerung von gezielten Angeboten für Unternehmen (inkl. öffentliche Verwaltungen), Schulen und neu Hinzugezogene, zwecks Analyse der Mobilitätsnachfrage und darauf aufbauend Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.

7.1.11 ÖPNV und der Faktor Mensch

Der ÖPNV lebt durch die Menschen, die ihn planen, betreiben und nutzen. Trotz weitreichender Standards und Reglementierungen im ÖPNV, lassen sich nicht sämtliche im Alltag auftretende Situationen und Eventualitäten im Vorfeld regeln. Vielmehr müssen gegenseitige Rücksichtnahme und Hilfsbereitschaft, aber auch kleine Ausnahmeregelungen dazu beitragen, dass der ÖPNV als Produkt von Menschen für Menschen wahrgenommen wird und entsprechend gerne genutzt wird.

Der „Faktor Mensch“ ist vor allem für die Fahrgäste in Form des Fahrpersonals stets erlebbar. Auch wenn die Aufgabe des Fahrers bzw. der Fahrerin in erster Linie darin besteht, den Bus sicher durch den Straßenverkehr zu steuern und die Fahrgäste zuverlässig an ihr Ziel zu bringen, so bietet sich im Fahrzeugs stets auch die Chance für etwas persönlichen Service, beispielsweise durch kurze Wegbeschreibungen an Ausstiegshaltestellen etc.. Die stete Präsenz des Fahrpersonals trägt nicht zuletzt auch zu einem hohen Sicherheitsgefühl der Fahrgäste bei.

Der respektvolle Umgang zwischen Fahrgästen und Personal und das „gewisse Augenmaß“ im ÖPNV-Alltag aller Beteiligten sind förderlich für das Gesamtprodukt ÖPNV. Erst auf dieser Basis können die Busfahrerinnen und -fahrer durch Service und Freundlichkeit dazu beitragen, dass das Berufsbild des Berufskraftfahrers wieder ein positiveres Image erlangt.

7.2 Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

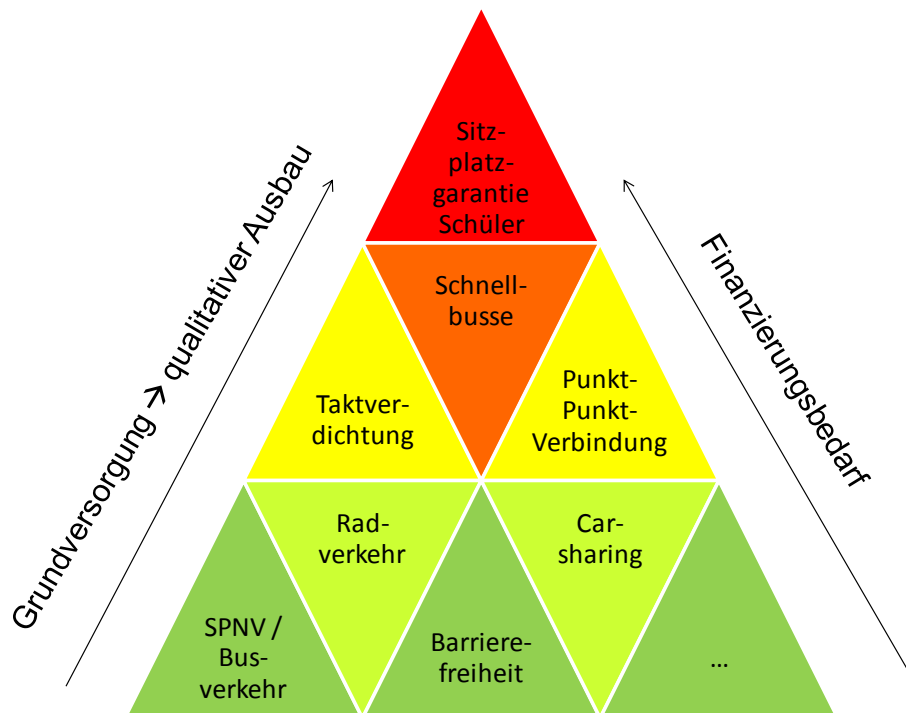
Nach § 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) ist der öffentliche Personennahverkehr Teil des GesamtMobilitätssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten

Ziel der Aufgabenträger ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des ÖPNV ist leistungsfähig und effizient zu gestalten. Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.

Der Nahverkehrsplan soll dazu beitragen, das erreichte Angebotsniveau des ÖPNV im Kreis Groß-Gerau zu erhalten, zu pflegen und auszubauen. Eine wesentliche Zielrichtung des Nahverkehrsplans ist es daher, die Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot konkret festzulegen. Anhand dieser „Qualitätsstandards“ soll das ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet im Bestand und in der Weiterentwicklung gemessen und bewertet werden.

Die Qualitätsstandards sind für alle im Kreis Groß-Gerau in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Entwicklung.

■ Abb. 10: Grundversorgung und qualitativer Ausbau¹⁰



Qualitätsstandards Grunddaseinsvorsorge und Qualitativer Ausbau

Innerhalb der einzelnen Qualitätsstandards wird zwischen Standards der „Grunddaseinsvorsorge“ und des „Qualitativen Ausbaus“ differenziert. Die vorangestellte Abb. 10 verdeutlicht dabei durch die Farbgebung das Spannungsverhältnis zwischen Grunddaseinsvorsorge (grün) und prinzipiell wünschenswertem qualitativen Ausbau. Folgende Überlegungen liegen diesem Ansatz zu Grunde:

Grunddaseinsvorsorge:

- ... ist der maßgebliche Standard für die Umsetzung des NVP,
- stellt die behutsame Weiterentwicklung des Status quo dar und
- berücksichtigt die gesetzlichen Grundlagen.
- Der Finanzierungsbedarf des zukünftigen Angebots orientiert sich an der heutigen Solidarfinanzierung im Kreis Groß-Gerau und soll hiervon nicht wesentlich abweichen.

Qualitativer Ausbau:

- ... zeigt Wege einer qualitativen, wünschenswerten Weiterentwicklung des ÖPNV auf,
- beschreibt einen mittelfristigen Entwicklungshorizont, da strukturelle Rahmenbedingungen eine zeitnahe Umsetzung wünschenswerter Aspekte verhindern,
- bildet den Orientierungsrahmen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans in den Folgejahren. Dies soll den Aufwand für Entscheidungs- und Abstimmungsprozesse in zukünftigen Zeiträumen minimieren („schlanke Verfahren“).

¹⁰ Die in den einzelnen Dreiecken der Pyramide dargestellten Inhalte stehen beispielhaft für zahlreiche Qualitätsstandards des Anforderungsprofils

7.2.1 Qualitätsstandards im Überblick

Die Qualitätsstandards konkretisieren die Vorstellungen der Aufgabenträger von einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Die Verkehrsunternehmen sind aufgerufen, sich bei der Ausgestaltung ihrer Verkehre an diesen Kriterien zu orientieren und alle Möglichkeiten zu nutzen, um deren Umsetzung zu erreichen.

Im Rahmen der Analyse des Nahverkehrsplans wird das bestehende ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum untersucht und bewertet. Im Mittelpunkt der Bewertung steht die Qualität des Bedienungsangebotes aus Sicht des Nutzers. Es werden in erster Linie die Qualitätsmerkmale berücksichtigt, die von Seiten der Fahrgäste an das ÖPNV-Angebot gestellt werden:

- Verkehrszeiten
- Erschließung
- Netzhierarchie und Bedienungsstandards
- Verbindung/Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- Qualitätsstandards Haltestellen und Fahrzeuge
- Vertrieb und Tarif
- Betriebsablauf/Verkehrsmanagement
- Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards
- Marketing, Fahrgastinformation und Kommunikation
- Schulverkehre
- Sharing-Angebote
- Mobilitätsmanagement
- Umweltstandards

7.2.2 Verkehrszeiten

Der definierte Betriebszeitraum sowie die einzelnen Betriebszeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen

- die typischen Nutzerstrukturen (z. B. Beruf, Ausbildung, Einkauf, Freizeit) für bestimmte Zeiteabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- die Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im MIV und im ÖV.

Betriebs-/ Verkehrszeiten (Grunddaseinsvorsorge)

Der SPNV hat eine übergeordnete Bedeutung für die Nahverkehrsplanung im Kreis Groß-Gerau. Deshalb stellt die 15/30/60-Minuten-Taktfamilie die Vorgabe für die Verknüpfung mit den übrigen ÖPNV-Angeboten dar. Die definierten Verkehrszeiten mit den jeweiligen Betriebszeiträumen berücksichtigen

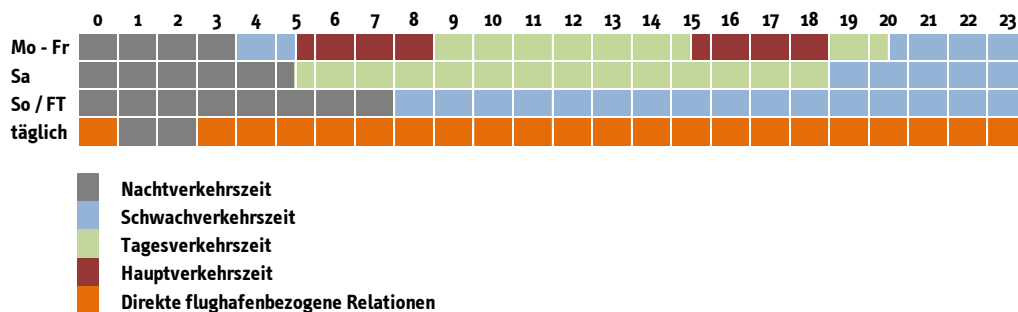
die jeweils charakteristischen Nutzerstrukturen (z. B. Berufs-, Ausbildungs-, Versorgungs- oder Freizeitverkehr) für bestimmte Zeitabschnitte, die vorhandenen Ladenöffnungszeiten sowie die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im Gesamtverkehr (MIV und öffentlicher Verkehr (ÖV)).

Ein Angebot in den Nachtverkehrszeiten ist zumindest in den nachfragestärkeren Nächten Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und ggf. in den Nächten vor Feiertagen auf Hauptrelationen vorzuhalten.

Eine Übersicht über die Verkehrszeiten ist der Abb. 11 und der Tabelle 13 zu entnehmen. Die dargestellten Verkehrszeiten (Grunddaseinsvorsorge) orientieren sich dabei an folgenden Aspekten:

- Orientierung am Nahverkehrsplan 2006-2015; keine Verkürzung der Hauptaufkommenszeiten.
- Früherer Beginn der Schwachverkehrszeit (SVZ I) am Morgen und Ausdehnung der Hauptverkehrszeit (HVZ I) vor 6:00 Uhr aufgrund veränderter/flexiblerer Arbeits- und Schichtzeiten.
- Ausweitung der HVZ II aufgrund verlängerter Ladenöffnungszeiten, verändertem Freizeitverhalten und flexiblerer Arbeitszeiten.
- Ausweitung der Schwachverkehrszeit Montag bis Samstag aufgrund einer stärkeren Orientierung am SPNV-Angebot.
- Die über den Tag kontinuierlich stattfindende Fluggastnachfrage, Besucherverkehre und Schichtzeiten der Arbeitnehmer/innen sorgen für eine fortwährende ÖPNV-Nachfrage in Richtung des Frankfurter Flughafens, woraus sich die Notwendigkeit nach einer gesonderten Verkehrszeit für direkte, flughafenbezogene Relationen ergibt.

■ **Abb. 11: Übersicht Verkehrszeiten Grunddaseinsvorsorge**



■ **Tabelle 13: Definition der Verkehrszeiten Grunddaseinsvorsorge**

	Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Grunddaseinsvorsorge	Mo-Fr	Hauptverkehrszeit I	HVZ I	05:30 - 09:00 Uhr
		Hauptverkehrszeit II	HVZ II	15:30 - 19:00 Uhr
		Tagesverkehrszeit I	TVZ I	09:00 - 15:30 Uhr
		Tagesverkehrszeit II	TVZ II	19:00 - 20:30 Uhr
		Schwachverkehrszeit I	SVZ I	04:00 - 05:30 Uhr
		Schwachverkehrszeit II	SVZ II	20:30 - 24:00 Uhr
	Sa	Nachtverkehrszeit	NaVZ	-
		Tagesverkehrszeit	TVZ	05:30 - 19:00 Uhr
		Schwachverkehrszeit	SVZ	19:00 - 24:00 Uhr
	So und Feiertag	Schwachverkehrszeit	SVZ	08:00 - 24:00 Uhr
	Direkte flughafenbezogene Relationen			Täglich 03:00 - 01:00 Uhr

Die Betriebs- und Verkehrszeiten sind als Rahmen zu verstehen, der im Einzelfall bspw. auch die Berücksichtigung von Schichtzeiten ermöglicht. Grundsätzlich ist das Bedienungsangebot in der abendlichen Schwachverkehrszeit montags bis samstags auch auf den Bedarf der Beschäftigten im Einzelhandels-gewerbe auszurichten. Bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen an die Verkehrszeiten (z. B. Gewerbestandorte, Kliniken) ist eine flexible Handhabung bei der Definition der Verkehrszeiten zu gewährleisten. In Schwachverkehrszeiten kann dies auch durch alternative Bedienformen, wie z. B. Anruf-Sammel-Taxis erfolgen. Es ist ein Fahrtenangebots zwischen 00:00 Uhr und 4:30 Uhr an den Wochenendnächten und auf zu diesen Zeiten nachgefragten Relationen einzurichten. Dies gilt insbesondere für Linien mit direktem Bezug zu den Oberzentren.

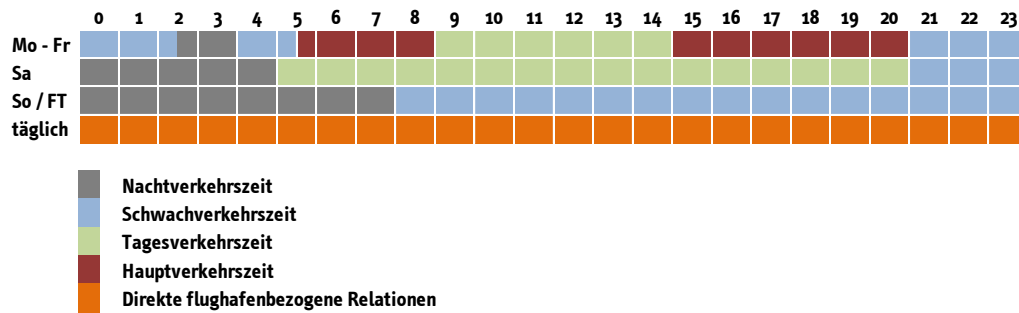
Bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späterer Schulbeginn) sind die Zeitfenster entsprechend anzupassen.

Betriebs-/ Verkehrszeiten (Qualitativer Ausbau)

Eine Übersicht über die Verkehrszeiten ist der Abb. 12 und Tabelle 14 zu entnehmen. Die dargestellten Verkehrszeiten (Qualitativer Ausbau) orientieren sich dabei an folgenden Aspekten:

- Ausweitung der Hauptverkehrszeiten I und II aufgrund stärker Flexibilisierung der Arbeitszeiten, stärkere Berücksichtigung von Schichtarbeitszeiten etc.,
- veränderte Ladenöffnungszeiten und Gewährleistung von Rückfahrtmöglichkeit auch für Arbeitnehmer die Servicetätigkeiten nach eigentlichem Betriebsschluss durchführen,
- Ausweitung der Schwachverkehrszeit II vor dem Hintergrund einer konsequenten Berücksichtigung der Verkehrszeiten des SPNV. Ausweitung der Verkehrszeiten vor dem Hintergrund einer optimierten Verknüpfung und kreisweite Anschlusssicherung,
- Flughafen benötigt 24-stündige Bedienung.

■ Abb. 12: Übersicht Verkehrszeiten Qualitativer Ausbau



■ Tabelle 14: Definition der Verkehrszeiten Qualitativer Ausbau

	Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Qualitativer Ausbau	Mo-Fr	Hauptverkehrszeit I	HVZ I	05:30 - 09:00 Uhr
		Hauptverkehrszeit II	HVZ II	15:00 - 21:00 Uhr
		Tagesverkehrszeit	TVZ	09:00 - 15:00 Uhr
		Schwachverkehrszeit I	SVZ I	04:00 - 05:30 Uhr
		Schwachverkehrszeit II	SVZ II	21:00 - 02:30 Uhr
		Nachtverkehrszeit	NaVZ	-
	Sa	Tagesverkehrszeit	TVZ	05:00 - 21:00 Uhr
		Schwachverkehrszeit	SVZ	21:00 - 24:00 Uhr
	So und Feiertag	Schwachverkehrszeit	SVZ	08:00 - 24:00 Uhr
	Direkte flughafenbezogene Relationen			Täglich 00:00 - 24:00 Uhr

7.2.3 Erschließung

Für die Bewertung der Erschließungswirkung ist die räumliche Erschließungsqualität der ÖPNV-Haltestellen ausschlaggebend. Als Grundlage werden dabei in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV¹¹ sowie an die Festlegungen gemäß Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau 2006-2015 die in Tabelle 15 dargestellten Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen. Erweitert wird der Ansatz durch die Aussagen des Integrierten Verkehrsentwicklungskonzeptes zur intermodalen Verknüpfung, welche hier in die Grundsätze zur Erschließung einfließen (vgl. Tabelle 15).

11 VDV – Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000.

■ **Tabelle 15: Erschließung und Definition der Haltestelleneinzugsbereiche**

	Kategorie	Standards / Messgrößen
Grunddaseinsvorsorge	Grundsätze	Eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung im Kreis Groß-Gerau wird durch Buslinien mit Erschließungsfunktion sowie abhängig von räumlichen Gegebenheiten und Betriebszeiten durch die intermodale Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel erreicht. Dort wo Siedlungsbereiche unter wirtschaftlichen oder verkehrlichen Gesichtspunkten nicht erschlossen werden können ist • die Einrichtung von qualitätsvollen B+R-Anlagen an geeigneten Haltestellen vorzusehen, • die Einrichtung von qualitätsvollen Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen vorzusehen, • ggfs. die Erschließung der Siedlungsbereiche durch AST-Verkehre oder vergleichbare flexible Angebotsformen vorzunehmen.
	Räumliche Erschließung mit dem ÖPNV ¹²	Erschließung der Siedlungsbereiche durch Haltestellen in einem Einzugsbereich von maximal: • 300 m: bei Bushaltestellen in integrierten Lagen • 500 m: bei Bushaltestellen in nicht integrierten Lagen und Orten • 1.000 m: bei Stationen des SPNV
	Erschließungsschwerpunkte	alle Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Einkaufs-/Erledigungsstandorte
Qualitativer Ausbau	Grundsätze	<i>siehe Grunddaseinsvorsorge, zusätzlich:</i> • die Einrichtung von P+R-, B+R-Anlagen sowie eines Fahrradverleihsystems an geeigneten Haltestellen/Bahnhöfen vorzusehen,
	Räumliche Erschließung	<i>siehe Grunddaseinsvorsorge</i>
	Erschließungsschwerpunkte	<i>siehe Grunddaseinsvorsorge</i>

7.2.4 Netzhierarchie und Bedienungsstandards

Unter Bedienungsqualität wird die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer verstanden. Dabei sind vor allem die Kriterien Angebotshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung.

Für den Kreis Groß-Gerau wurde in einem ersten Schritt, aufbauend auf der Raumstrukturanalyse, der Betrachtung der Pendlerrelationen, der Bevölkerungsverteilung und weiteren Schritten, die Netzhierarchie im ÖPNV abgeleitet (vgl. Tabelle 16). Hierfür werden in einem zweiten Schritt entsprechende Standards für die Bedienung der Relationen entwickelt (vgl. Tabelle 18). Neben der Differenzierung

¹² Bei der Bewertung der Erschließungsqualität sind in Abhängigkeit der topographischen Bedingungen (z. B. starke Steigungsstrecken zwischen Wohnvierteln und der nächstgelegenen Haltestelle) oder in Hinblick auf Elemente mit starker Barrierewirkung im Einzelfall auch geringere Richtwerte für den Haltestelleneinzugsbereich zu berücksichtigen.

nach der abgeleiteten Bedeutung eines Korridors muss für die Bedienungssystematik auch nach Tagesverkehr (Haupt- und Tagesverkehrszeit) sowie nach Spät- und Wochenendverkehr (Schwachverkehrszeit) unterschieden werden. Zusätzlich ist das Bedienungsangebot des SPNV als „Taktgeber des ÖPNV“ zu berücksichtigen.

Die aus der Raumstrukturanalyse abgeleiteten Netzfunktionen (vgl. Kapitel 6.8) unterteilen sich wie folgt:

■ **Tabelle 16: Netzhierarchie Kreis Groß-Gerau**

Netzkategorie	Charakterisierung
Hauptverbindungen mit direkter Anbindung des Flughafens Frankfurt Main	- Relationen zwischen bedeutenden Orten sowie zum/vom Sonderstandort Flughafen Frankfurt Main, mit ausgeprägter Quelle-/Zielbeziehung - Direkte Verbindungen → Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors nur auf direktem Linienweg übernommen → bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden - Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial
Hauptverbindungen ohne direkte Anbindung des Flughafens Frankfurt Main	- Relationen zwischen Orten mit bedeutender Quelle-/Zielbeziehung - Verbindungen können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen - Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial
Nebenverbindungen	- Gemeindeübergreifende Verbindungen mit Erschließungsfunktion - Verbindungen mit moderatem Nachfragepotenzial bzw. moderater Quelle-/Zielbeziehung
Spezialverbindungen	Verbindungen begründet durch zeitliche und/oder örtliche Sondernachfrage (bspw. Schulverkehre sowie Arbeits-, Schicht- oder Werkverkehre)
Erschließung Kernbereich	Verdichteter, multifunktionaler Kern innerhalb der Mittelzentren (hohe Wohn-, Bebauungs- und Arbeitsplatzdichte) mit vielfältigen Quelle-/Zielbeziehungen in der Binnenbeziehung
Erschließung verdichteter Bereich	Städtische Gebiete mit geschlossener, verdichteter Bebauung; Innenstadt sowie angrenzende Wohn- und Gewerbegebiete mit moderaten Binnenverkehr
Erschließung aufgelockerter Siedlungsbereiche und Gewerbebestände	- Siedlungsränder, Siedlungsflächen und Ortsteile, abseits der verbindenden Korridore mit eingeschränkten Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen - Solitär liegende Gewerbegebiete

Als Standard für die Bedienungsqualität werden Mindesttaktzeiten definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung handelt. Insoweit fließt bei der späteren Bewertung der Bedienungsqualität im Zusammenhang mit der Netzhierarchie das SPNV-Angebot mit ein. Die Bedienungsqualität im SPNV stellt sich wie folgt dar:

■ **Tabelle 17: Bedienungsqualität im SPNV**

Netzkategorie	HVZ	TVZ	SVZ	NaVZ
S-Bahn Kernraum mit Flughafen	T 30	T 30	T 30	T 60
S-Bahn Kernraum ohne Flughafen	T 30	T 30	T 30 / T 60	Bedarf
RB und RE Verbindungen im Kernraum	T 30	T 30	T 60	Bedarf
RB und RE Verbindungen Kernraum-Region	T 60	T 60	T 60	Bedarf

Hierauf aufbauend erfolgt die Darstellung der Standards der Bedienungsqualität im Kreis Groß-Gerau in Tabelle 18. Die nachfolgenden Standards sind als vorzuhaltendes Angebot zu verstehen, welches sich sowohl aus dem Fahrplanangebot einer einzelnen Linie als auch durch das **Angebot sich überlagernder Linien** (auch abschnittsweise) ergeben kann. Dies ist insbesondere für den qualitativen Ausbau und das Taktangebot T 15 bedeutend.

Hinweis: Die dargestellte Verkehrsbedienung erfolgt auf Grundlage der Qualitätsstandards, wie sie im Kapitel 7.2.4 durch den Kreis Groß-Gerau definiert worden sind. Zu berücksichtigen bleibt, dass die Definition des Leistungsangebotes für die regionalen Linien auf Grundlage des Regionalen Nahverkehrsplans erfolgt. Im Rahmen des Gegenstromprinzips werden so Anregungen gegeben, die bei der Erstellung weiterer Planungen im SPNV einbezogen werden sollen und ggf. Berücksichtigung finden.

■ **Tabelle 18: Standards Bedienungsqualität im Kreis Groß-Gerau**

	Netzkategorie	HVZ	TVZ	SVZ	NaVZ
Grunddaseinsvorsorge	Hauptverbindungen mit direkter Anbindung des Flughafens Frankfurt Main	T 30	T 30	T 30	1 - 2 Fahrten
	Hauptverbindungen ohne direkte Anbindung des Flughafens Frankfurt Main	T 30	T 30	T 60	bedarfsgerechte Bedienung
	Nebenverbindungen	T 60	T 60	bedarfsge- rechte Bedienung	bedarfsgerechte Bedienung
	Spezialverbindungen	Aufgrund der besonderen örtlichen und zeitlichen Nachfrageverhältnisse Verdichtung zur Hauptnachfragezeit bis T 15. In allen anderen Zeiten keine bzw. bedarfsgerechte Bedienung in Form flexibler Bedienformen.			
	Erschließung Kernbereich	T 30	T 30	T 30	bedarfsgerechte Bedienung
	Erschließung verdichteter Bereich	T 30	T 30	T 60	bedarfsgerechte Bedienung
	Erschließung aufgelockerter Siedlungsbereiche und Gewerbestandorte	T 60	T 60	bedarfsge- rechte Bedienung	bedarfsgerechte Bedienung
Qualitativer Ausbau	Hauptverbindungen mit direkter Anbindung des Flughafens Frankfurt Main	T 15	T 15	T 30	T60
	Hauptverbindungen ohne direkte Anbindung des Flughafens Frankfurt Main	T 15	T 30	T 60	2 Fahrten
	Nebenverbindungen	T 30	T 30	T 60	1 - 2 Fahrten
	Spezialverbindungen	Aufgrund der besonderen örtlichen und zeitlichen Nachfrageverhältnisse Verdichtung zur Hauptnachfragezeit bis T 15. In allen anderen Zeiten keine bzw. bedarfsgerechte Bedienung in Form flexibler Bedienformen.			
	Erschließung Kernbereich	T 15	T 15	T 30	1 - 2 Fahrten
	Erschließung verdichteter Bereich	T 30	T 30	T 60	bedarfsgerechte Bedienung
	Erschließung aufgelockerter Siedlungsbereiche und Gewerbestandorte	T 60	T 60	bedarfsge- rechte Bedienung	bedarfsgerechte Bedienung
Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt; bedarfsgerecht = nachfrageorientiertes Angebot mit einzelnen Fahrten (auch AST); HVZ = Hauptverkehrszeit; TVZ = Tagesverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit; NaVZ = Nachtverkehrszeit. Die Bedienungsqualität (Mindesttaktzeiten) orientiert sich an der vorherrschenden Taktfamilie des SPNV, d.h. der 30-Minuten-Takt, bzw. 60-Minuten-Takt dient als Grundlage für die Anforderungen in untergeordneten Hierarchiestufen. Generell: In schwächer nachgefragten Zeiten und Räumen kann eine Bedienung mit bedarfsgesteuerten Angeboten vorgesehen werden, wenn die entsprechenden verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen dies ermöglichen und damit eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung möglich ist. Bestehende Angebote mit bedarfsgesteuerten Verkehren können bei entsprechender Nachfrage in Linienverkehre umgewandelt werden.					

Die Anforderungen im Schulverkehr führen i. d. R. zu zusätzlichen Fahrtenangeboten, die das vorhandene Taktangebot verdichten. Ziel ist ein streng vertaktetes Fahrplanangebot im 30- oder 60-Minuten-Takt in der Grunddaseinsvorsorge (bzw. 15, 30 oder 60-Minuten-Takt im qualitativen Ausbau) mit taggedurchgängig einheitlichen Ankunfts- bzw. Abfahrtsminuten zu jeder Stunde, von denen nur in Ausnahmefällen, z. B. wegen Schulanfangs- oder Schulschlusszeiten, Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln oder aufgrund spezieller Fahrgastwünsche (z. B. zu den Ladenschlusszeiten), abgewichen werden darf. Diese Abweichungen sind jedoch im Einzelfall für bestimmte Linien und Fahrten zu prüfen, wenn dadurch für die Mehrzahl der betroffenen Fahrgäste eine Verbesserung des Gesamtangebots verbunden ist. Dies gilt insbesondere dort wo sich verschiedene Schienenprodukte überlagern oder nicht „sauber“ vertaktet sind.

In einzelnen Netzabschnitten kann die parallele Bedienung mehrerer Linien, insbesondere von SPNV-Linien und Bus-Linien zu einem höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der dargestellten Bedienungsstandards erforderlich wäre. Dies ist nicht zwangsläufig als Indiz für eine Überbedienung zu werten, sondern vielmehr wird dabei den Aspekten

- Vermeiden des Brechens von Linien kurz vor dem Erreichen wichtiger Ziele sowie von Verknüpfungspunkten,
- parallele Bedienung aus Kapazitätsgründen sowie
- Erschließung und Bedienung von Bereichen ohne SPNV-Haltepunkt

Beachtung geschenkt.

Prinzipiell führen Parallelverkehre jedoch zu Effizienzverlusten im Gesamtsystem, daher sollte der Betrieb von Parallelverkehr vermieden werden bzw. zwischen den Aufgabenträgern eng abgestimmt werden oder fahrplanseitig entzerrt werden.

7.2.5 Verbindung / Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Lange Fahrtzeiten und viele Umsteigevorgänge vermindern die Attraktivität des ÖPNV. Die Fahrtzeiten und die Zahl der Umsteigevorgänge sind deshalb so gering wie möglich zu halten. Im Nahverkehrsplan werden Grenzwerte definiert, innerhalb derer ein Fahrgast die Ziele erreichen soll.

■ **Tabelle 19: Anforderungen an die Erreichbarkeit, Reisezeit und Umsteigehäufigkeit im Kreis Groß-Gerau**

	Kategorie	Standards / Messgrößen
Grunddaseinsvorsorge	Erreichbarkeit	• Umsteigefreie Anbindung aller Orte mindestens an das zugehörige Unterzentrum bzw. umsteigefreie Anbindung der Ortsteile an den Hauptort einer Gemeinde • Erreichbarkeit mindestens der nächstgelegenen Mittelzentren von den Gemeinden innerhalb von 45 Minuten • Anbindung aller Mittel-/Unterzentren an die nächstgelegenen Oberzentren Mainz, Wiesbaden, Frankfurt und Darmstadt in der HVZ und TVZ • Erreichbarkeit mindestens der zentralen Orte im Spätverkehr

	Kategorie	Standards / Messgrößen	
		- Erreichbarkeit der Arbeitsplatz- und Einkaufsschwerpunkte sowie der überörtlich bedeutsamen Ziele auch außerhalb der HVZ, abhängig von den Nachfragezeiten der Einrichtungen auch in der SVZ (z. B. Krankenhäuser) - Erreichbarkeit eines SPNV-Halts aus allen Siedlungsbereichen innerhalb von 30 Minuten mit dem Fahrrad und/oder Bus. Das Taktangebot bleibt dabei unberücksichtigt.	
	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	Hauptverbindungen mit direkter Anbindung des Flughafen Frankfurt Main	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 1,5 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 20 Minuten
		Hauptverbindungen ohne direkte Anbindung des Flughafen Frankfurt Main	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 1,8 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten
		Nebenverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 2,0 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten
		Spezialverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 2,0 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten
		Erschließungs-, Verflechtungs- und Zubringernetz	maximale Reisezeitdifferenz von 20 Minuten
	Umsteigehäufigkeit	Maximal ein Umsteigevorgang zur Erreichung der zentralen Orte im Landkreis Groß-Gerau	
Qualitativer Ausbau	Erreichbarkeit	<i>siehe Grunddaseinsvorsorge, zusätzlich</i> Aus allen Siedlungsbereichen Erreichbarkeit mindestens eines SPNV-Haltepunkts innerhalb von 20 Minuten mit einem ausleihbaren Pedelec und/oder Bus. Das Taktangebot bleibt davon unberücksichtigt.	
	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	Hauptverbindungen mit direkter Anbindung des Flughafen Frankfurt Main	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 1,3 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 15 Minuten
		Hauptverbindungen ohne direkte Anbindung des Flughafen Frankfurt Main	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 1,5 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 20 Minuten
		Nebenverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 1,8 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 30 Minuten
		Spezialverbindungen	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von maximal 1,8 bzw. eine maximale Reisezeitdifferenz von 20 Minuten
		Erschließungs-, Verflechtungs- und Zubringernetz	maximale Reisezeitdifferenz von 15 Minuten
	Umsteigehäufigkeit	Maximal ein Umsteigevorgang zur Erreichung aller Ziele im Landkreis Groß-Gerau	

Anschlüsse an Verknüpfungspunkten

Bei Umsteigeverbindungen sind an den Verknüpfungspunkten (insbesondere in bzw. aus Richtung Frankfurt, Darmstadt, Mainz und Wiesbaden und den benachbarten Verkehrsräumen) Bus-Zug-Anschlüsse mit möglichst geringen Wartezeiten (im Regelfall zwischen 4 und 10 Minuten) zu gewährleisten. Ferner sind Verknüpfungspunkte so auszustatten, dass ein zügiges Umsteigen ohne große Fußwege möglich ist. Bei Taktfolgen von 30 Minuten und länger auf beiden anschlussrelevanten Linien ist an den Verknüpfungspunkten auf den Hauptumsteigerelationen eine betriebliche Anschlusssicherung vorzusehen, sofern die Fahrplangestaltung dies ohne weitere wesentliche Qualitätseinbußen für den übrigen Fahrweg zulässt.

Die Verknüpfungspunkte werden entsprechend ihrer Funktion wie folgt festgelegt und stellen somit die bestimmenden Ausgangspunkte für alle folgenden Überlegungen zur Netz- und Fahrplangestaltung dar:

■ **Tabelle 20: Definition von Verknüpfungspunkten**

Kategorie	Beschreibung	Im Bestand
Verknüpfungspunkt	Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen von SPNV und Bus bzw. Bus-Bus-Verknüpfung	• Biebesheim Bahnhof • Bischofsheim Bahnhof • Darmstadt-Eberstadt Bahnhof^{f3} • Darmstadt Hauptbahnhof^{f3} • Darmstadt Wartehalle¹³ • Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof¹³ • Gernsheim Bahnhof • Griesheim Platz Bar-le-Duc¹³ • Groß-Gerau Bahnhof • Groß-Gerau Dornberg Bahnhof • Groß-Gerau Marktplatz • Kelsterbach Bhf. mit Südseite und Rathaus • Mainz Hauptbahnhof^{f12} • Mainz Kastel Bahnhof^{f12} • Mörfelden Bahnhof • Nauheim Bahnhof • Pfungstadt Bahnhof^{f13} • Raunheim Bahnhof mit Südseite • Raunheim West • Riedstadt-Goddelau Bahnhof • Rüsselsheim Bahnhof mit Bahnhof Südseite • Rüsselsheim Marktplatz • Walldorf Bahnhof

¹³ Verknüpfungspunkt außerhalb des Kreisgebiets

Die Fahrpläne der Buslinien sind auf die Zugankunfts- und Zugabfahrtszeiten abzustimmen. Integrale Taktfahrpläne sind vorbehaltlich der Bedürfnisse spezieller Nutzergruppen einzuführen bzw. zu erreichen. Wichtige Schulverkehrsverbindungen werden auf die Schulanfangs- und Endzeiten ausgerichtet, die abhängig vom üblichen 50 Minuten-Raster (Schulstunde 45 Minuten plus 5 Minuten Pause) verkehren und somit nur bedingt mit dem Schema eines Taktfahrplans, z. B. Stundentakt, kompatibel sind. Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z. B. regelmäßige Behinderungen und Störungen des Busverkehrs auf bestimmten Relationen durch MIV) sowie an Verknüpfungspunkten mit längeren Umsteigewegen ist ein Zuschlag von ca. 5 Minuten zulässig.

Die Lage der Bahnhöfe im Kreisgebiet, der nicht immer auf volle 30 Minuten saubere Takt der sich ergänzenden SPNV-Angebote, die Raum- und Straßeninfrastruktur (die zu großen Teilen den Linienverlauf der Busse bestimmen und damit tlw. auch das Anfahren verschiedener Bahnhöfe im Streckenverlauf erzwingen), die Berücksichtigung von Hin- und Rückrichtung und noch weitere Aspekte führen dazu, dass nicht alle theoretisch möglichen Verknüpfungen zwischen Bus und Schiene mit befriedigenden Umsteige- und Wartezeiten ausgebildet werden können. Ein weiterer zu berücksichtigender und erschwerender Punkt, bezogen auf die Festlegung von Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten, sind die einzelnen Haltestellenspezifika in Hinblick auf Lage, räumliche Ausgestaltung und Topographie. Im Sinne der Barrierefreiheit sind Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten möglichst an der gleichen Haltestelle vorzusehen. Ggf. ist bei der Fahrplangestaltung eine längere Wegezeit von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu beachten und die Umsteigezeiten sind entsprechend auszuweiten.

Maßgeblich für die Verknüpfungsfunktion ist die Hauptlastrichtung bzw. die Hauptumsteigerelation. Da verschiedene Linien an mehrere Verknüpfungspunkte gebunden sind, können definierte Umsteigezeiten nicht an allen Verknüpfungspunkten eingehalten werden. Aus dieser Begründung heraus wird an dieser Stelle auf allgemeingültige Standards zu den Umsteigezeiten verzichtet. Demgegenüber werden im Rahmen der linienscharfen Betrachtung, innerhalb der Maßnahmenentwicklung, im Sinne eines integralen Taktfahrplans, konkrete Verknüpfungszeiten festgelegt. Diese berücksichtigen die oben dargelegten Aspekte und greifen den Regelfall von 4 bis 10 Minuten (siehe oben) für Warte- und Umsteigezeiten auf.

Zur Verbesserung der Situation an den Verknüpfungspunkten und zur Ausweitung des Verknüpfungsaspekts auf weitere Mobilitätsangebote, im Sinne der Inter- und Multimodalität und damit einer verbesserten Anschlusssituation, sind folgende ergänzende Einrichtungen an den Verknüpfungspunkten vorzusehen.

■ **Tabelle 21: Intermodale Verknüpfung**

Grunddaseinsvorsorge	Schnittstellen und intermodale Verknüpfungen	• Qualitätsvolle B+R-Anlagen (diebstahl- und vandalismussicher, überdacht, direkte und kurze Zuwegung zur Haltestelle) in ausreichender Anzahl einrichten • P+R-Anlagen in ausreichender Qualität und Anzahl erhalten und ggf. einrichten • Fahrradmitnahme im SPNV ausbauen und im ÖPNV erhalten
Qualitativer Ausbau	Schnittstellen und intermodale Verknüpfungen	• Ladestationen für Pedelecs / E-Bikes an B+R-Anlagen • Fahrradverleihstationen an allen nachfragestarken Haltestellen

Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Mobilitätsgarantie

Für den Fahrgast ist entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist.

Im Bereich des RMV gibt es eine Mobilitätsgarantie für Inhaberinnen und Inhaber persönlicher Jahreskarten. Dabei wird bei Verspätungen im Regionalverkehr von mehr als 20 Minuten oder wenn aufgrund einer Verspätung (als Verspätung gelten Fahrplanabweichungen von mehr als 5 Minuten) im Regionalverkehr ein Anschlussverkehrsmittel verpasst wird und sich dadurch die gesamte Reisezeit um 20 Minuten verlängert¹⁴, die Weiterfahrt im Fernverkehr oder die alternative Taxinutzung gewährt. Darüber hinaus existiert für den Kreis Groß-Gerau eine 10-Minuten-Garantie¹⁵, die die Erstattung des Fahrpreises bei einer entsprechenden Verspätung garantiert.

Die Themen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit erhalten eine besondere Bedeutung für abseits der Hauptkorridore gelegene Raumeinheiten, aufgrund des zeitlich und örtlich begrenzten Angebots im Busverkehr. In Anlehnung hieran sollte im Zuge des qualitativen Ausbaus die Einführung einer zeitlich und räumlich begrenzten Anschlussgarantie, mit bspw. Taxibeförderung als Rückfallebene, für den Kreis Groß-Gerau geprüft werden.

7.2.6 Qualitätsstandards Haltestellen und Fahrzeuge

Die Beförderungsqualität des ÖPNV wird in großem Maße durch die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge definiert. Darüber hinaus sind diese Aspekte eng mit der Kundenzufriedenheit gekoppelt. Das äußere Erscheinungsbild der Haltestellen und Fahrzeuge, Zustand und Komfort bestimmen neben

¹⁴ Zusätzlich darf keine andere Möglichkeit bestehen, mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln das Reiseziel pünktlich zu erreichen.

¹⁵ Die 10-Minuten-Garantie gilt im Kreis Groß-Gerau in den Tarifgebieten 37 und 38 für Busse inklusive der Regionalbusse des RMV, nicht für S-Bahnen und Regionalzüge.

der Lage und der Erreichbarkeit der Haltestellen in hohem Maße die Entscheidung des Kunden, den öffentlichen Verkehr zu nutzen.

Bushaltestellen, Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte

Die Haltestelle dient dem ÖPNV-Nutzer als Zugangsstelle zum Mobilitätssystem und ist somit das „Aushängeschild“ für den ÖPNV.

Zielsetzung ist es, die Haltestellenqualität im Kreis Groß-Gerau weiterzuentwickeln. Dazu gehören insbesondere die Verbesserung der Information an den Haltestellen, die Ergänzung von Wind- und Regenschutz sowie von Sitzgelegenheiten und die verbesserte Nutzbarkeit der Haltestellen durch mobilitätseingeschränkte Personen.

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV und beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz prinzipiell die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei Aus- und Neubau von öffentlichen Verkehrsanlagen sind diese weitgehend barrierefrei und behindertenfreundlich zu gestalten. Laut PBefG ist bis 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen.

Folgende Aspekte sind für mobilitätseingeschränkte Personen bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung, um die Nutzbarkeit der Haltestellen zu optimieren:

- Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege
- Kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion
- Kontrastierende, taktile und akustische Leit- und Orientierungssystem für blinde und seh- und hörbehinderte Personen
- Orientierungshilfen für Menschen mit Lernschwierigkeiten
- Erhöhung des Einstiegsbereichs, um Reststufenhöhen beziehungsweise Neigungswinkel von Rampen möglichst gering zu halten
- Sitzgelegenheiten, auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet
- Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzer
- Ausreichende und blendfreie Beleuchtung
- Geeignete akustische und visuelle Fahrgastinformation
- Richtungshaltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen an verkehrsreichen Straßen sollten, soweit möglich, Querungshilfen angelegt sein.

Für die Darstellung der Standards werden die **Bushaltestellen** in folgende Kategorien gegliedert. Diese Gliederung orientiert sich einerseits am Kategorisierungsschema, wie es im verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main dargestellt ist und wie es seit 1999 im Kreis Groß-Gerau etabliert ist:

Kat. A: Zentrale Umsteigehaltestelle (Anzahl der Haltestellenpositionen im Kreis Groß-Gerau: 0)

- Zentrale Verknüpfung im Liniennetz: Bus-Bus oder/und Bus-Strab
- Lage am Fernbahnhof und Nahverkehrsbahnhof (RE, RB) der Bahn
- Hohe Anzahl Umsteiger
- Sehr hohes Fahrgastaufkommen
- In städtischen Gebieten, zentrale Lage

Kat. B: Stations-Haltestelle (Anzahl der Haltestellenpositionen: 15)

- Viele Umsteigeverbindungen Bahn-Bus
- Lage an Nahverkehrsbahnhof (RE, RB) oder S-Bahnstation
- Hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen
- In städtischen und ländlichen Gebieten

Kat. C: Umsteige-Haltestelle (Anzahl der Haltestellenpositionen: 50)

- Mittlere Anzahl Umsteigeverbindungen Bus-Bus oder Bus-Strab
- Lage an S-Bahnstation
- Hohes/mittleres Fahrgastaufkommen
- In städtischen und ländlichen Gebieten
- Stadtkern, Stadtteilzentrum, Gemeindezentrum

Kat. D: Haltestelle (Anzahl der Haltestellenpositionen: 382)

- Geringe Anzahl Umsteigeverbindungen Bus-Bus oder Bus-Strab
- Geringe Anzahl Umsteiger
- Mittleres Fahrgastaufkommen
- Alle Lagen in städtischen und ländlichen Gebieten

Kat. E: Haltepunkt (Anzahl der Haltestellenpositionen: 103)

- Bushaltestelle
- Keine Umsteigebeziehungen
- Geringes Fahrgastaufkommen
- In ländlichen Gebieten, Lage: Stadtrand, Ortsteil, außerhalb Siedlungen

Kat. F: AST-Haltepunkt (Anzahl der Haltestellenpositionen: 17)

- Haltepunkt für AnrufSammelTaxi-Betrieb
- Kein "klassischer" Linienbetrieb

- In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage
- In städtischen und ländlichen Gebieten

Aufgrund der Übersichtlichkeit und der Komplexität des Themas erfolgt bei der Darstellung der Ausstattungsstandards im Folgenden keine Aufteilung nach Grunddaseinsvorsorge und qualitativem Ausbau. Vielmehr fließt die Darstellung durch eine entsprechende Symbolik (wie im Folgenden dargestellt) auf einer zusammenfassenden Betrachtungsebene ein:

Erläuterung:

- erforderliche Ausstattung (im Kreis Groß-Gerau bei Neu- und Umbau)
- anzustrebende Ausstattung (im Kreis Groß-Gerau bei Neu- und Umbau)
- 1 im Einzelfall zu prüfen
- nicht erforderliche Ausstattung
- * Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung“

■ **Tabelle 22: Ausstattungsstandards für Bushaltestellen**

Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D	E	F
<i>Komfort, Kundenservice und Sauberkeit</i>						
Witterungsschutz ¹⁶ für relevante Einstiegsrichtungen	■	■	○	○	○*	-
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle	■	■	■	■	○	○
Sitzgelegenheit ¹⁵	■	■	■	■	○*	-*
Abfallbehälter	■	■	■	■	○	-
<i>Fahrgastinformation</i>						
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs, falls erforderlich	■	■	○	-	-	-
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs zu Zielen im Umfeld (z. B. P+R, B+R, öffentliche Einrichtungen)	■	■	○	-	-	-
Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig oder an einem zentralen Punkt ¹⁷	■	■	○	-	-	-
umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (Fahrplan, Tarifinformationen, schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan)	■	■	○	○	-	-
Standard-Informationen an jedem Bussteig (Fahrplan, Tarifinformationen)	■	■	■	■	■	■

16 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

17 Soweit die technischen Voraussetzungen bei den Verkehrsunternehmen vorhanden sind (Betriebsleitsystem).

Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D	E	F
behindertengerechte Gestaltung/ Barrierefreiheit (unter Berücksichtigung des neuen PBefG)						
barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle	■	■	■	■	○*	_*
Bushaltestellen in der Regelausbildung als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen, Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit	■	■	■	■	○*	-
Niederflurgerechter Hochbord	■	■	■	■	_*	-
Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen)	■	■	■	■	_*	_*
visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten	■	■	■	■	○	_*
gut erkennbare und lesbare Fahrgastinformationen	■	■	■	■	■	■
akustische Fahrgastinformation	■	■	○*	○*	_*	_*
kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Möblierung	■	■	■	■	■	■
Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	■	■	○	-	-	-
ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der Tür an der fahrzeugseitigen Mehrzweckfläche mit mind. 1,50 x 1,50 m unter Beachtung der Auskragung der Rampe)	■	■	■	■	_*	_*
Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)	■	■	■	■	-	-
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	■	■	■	■	○	○
Ausstattung inter- und multimodale Verknüpfung						
Park-and-ride-Stellplätze	■	■	○	-	-	-
Carsharing-Stellplätze	■	■	○	-	-	-
Kurzzeitparkzonen	■	■	○	○ ¹	○ ¹	○ ¹
Fahrradabstellanlagen (qualitätsvoll, diebstahlsicher)	■	■	■	■	○	○
Fahrradboxen	■	■	○	-	-	-
Lademöglichkeiten Elektrofahrzeug	■	■	○	-	-	-
Lademöglichkeiten Elektroauto	■	○	-	-	-	-

Bei der Neueinrichtung einer Haltestelle können zunächst in einer Testphase (max. zwei Jahre) die Standards der Kategorie E angewendet werden. Danach sind jedoch das tatsächliche Fahrgastaufkommen zu erfassen und die entsprechenden Ausstattungsmerkmale zu ergänzen.

	Kategorie	Standards / Messgrößen
	Nutzungssicherheit	• Haltestangen und/oder Haltegriffe gangseitig • Fensterschutzstange im Bereich des Stehperrons • Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/Kinderwagen im Bereich des • Stehperrons/Sondernutzungsfläche • Türöffnungstasten außen abschaltbar • Absperrung des Raumes zwischen Fahrer und dem ersten Türflügel über Federpendel oder vergleichbare technische Lösungen • Innenraumbeleuchtung getrennt zuschaltbar für den vorderen und den hinteren Fahrzeugbereich (Verhindern der Blendwirkung). Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (z. B. Spots oder Trittstufenleuchten)
	Fahrgastinformation im Fahrzeug	• Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage (digital) • Optische (elektronische) Haltestellenanzeige • Bordmikrofon für Ansagen • Haltewunschanzeige, akustische Bestätigung des Haltewunsches an den Fahrgast und den Fahrer
	Fahrgastinformation am Fahrzeug	• Linienbeschilderung außen¹⁹ • Frei programmierbar und alphanumerisch als elektronische Vollmatrixanzeige; den besonderen Belangen von sehbehinderten Fahrgästen muss Rechnung getragen werden, insbesondere bei Schriftgröße, Kontrast, Reflexionsfreiheit • Anbringung von Gestaltungselementen des Corporate Design der LNVG mit Bogenelementen und des RMV und damit verbundenen Schriften am Heckbereich des Fahrzeuges

¹⁹ Linienanzeige vorne, rechts, hinten, links; Fahrtziel- und Verlauf vorne und rechts

	Kategorie	Standards / Messgrößen
	Fahrgastkomfort / Barrierefreier Bus	• Podestloser Boden, mindestens zwischen Tür 1 und 2 • Mindestsitzabstand von 71 Zentimetern (Grundleistung), 68 Zentimeter (in Spitzenleistung zulässig) • Mehrzweckflächen für Rollstuhlfahrer mit absoluter Mindestfläche 900 x 1.830 mm (mit zugeordnetem Sitz oder Stehlehne für Begleitperson und gepolsterter Trennwand bzw. Anlehnplatte) mit niveaugleichem, kurzem Zugang zu einer Tür mit Mindestbreite 1.300 mm; im Bereich der Mehrzweckflächen sind zusätzlich Rückhaltesysteme für Rollatoren vorzusehen (Bus im Bereich der Tür 2), mindestens ein Sicherheitsgurt für Rollstuhlfahrer • Ausgewiesene Sondernutzungsfläche gegenüber Tür 2 für mindestens 2 Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder oder Ähnliches • Rückenstütze im Bereich des Stehperrons • kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnern (besonders Haltegriffe und -stangen, Anforderungstaster, Podeste, Sitzflächen) • Heizung und Klimaanlage, getrennt regelbar für Fahrgastbereich und Fahrer • Ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste • Min. ein fest installierter Abfallbehälter pro Fahrzeug • ausreichende Durchsichtigkeit der Scheiben im Bereich zwischen Tür 1 und Tür 2 zur Gewährleistung eines unbeeinträchtigten Blickes aus dem Fahrzeug (barrierefreie Orientierbarkeit für Sehbehinderte) • Rufeinrichtungen (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an/bei Tür 2 sowie im Wageninneren im Bereich der Sondernutzungsfläche • Alle Tasten müssen sich farblich von ihrer Umgebung absetzen und deutlich erkennbar sein • Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/ Kinderwagen/ Gepäck o.ä. (z.B. Gurte)
	Umwelt- und Leistungsstandards	• Angemessene Motorleistung zur Erfüllung der betrieblichen Vorgaben (abhängig von der Topografie) • Einhaltung von EURO-Normen (aktuell EURO-6- oder EEV-Norm bei Neufahrzeugen) und Einhaltung von Emissionsgrenzwerten (aktuell bei Staubpartikeln (PM10) von mindestens 0,02 g/kWh und bei Stickoxiden von mindestens 3,5 g/kWh) zur Verminderung des Schadstoffausstoßes • Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche

	Kategorie	Standards / Messgrößen
	Vertrieb und Kommunikation	• Vorhandensein eines Fahrkartenverkaufsgerätes • Chipkartenlesegerät gemäß Vorgabe durch den RMV • Informationsmaterialien und Möglichkeiten zu deren Bereitstellung • Für Marketingzwecke ist in den Fahrzeugen jeweils min. ein Dispenser im Format DIN A5 anzubringen
	Betriebstechnik	• Kommunikationsmöglichkeit zwischen dem Fahrzeugführer und der Verkehrsmanagementzentrale der LNVG sowie der Betriebsleitung des Auftragnehmers muss jederzeit gewährleistet sein (letzteres über Betriebsfunk oder gleichwertige Alternative; Voraussetzung: stabile Netzabdeckung); kann auch über das Verkehrs-Managementsystem der LNVG laufen • Schnittstelle nach VDV 300 (IBIS-Wagenbus) und Einbauraum für Fahrzeugkomponenten des Verkehrs-Managementsystems in erreichbarer Nähe des Fahrerarbeitsplatzes. Verkabelung des Fahrzeuges nach den technischen Voraussetzungen des Verkehrs-Managementsystems • Lautsprecheranlage im Innenraum mit Bordmikrofon (ELA nach BOKraft); Ausführung als 2 -Kanal-Anlage mit zusätzlichem Eingang für akustische Haltestellenansage) • Lautsprecheranlage im Innenraum mit Bordmikrofon • Einbauraum mit IBIS-Verkabelung für Gerät zur Steuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) ist vorzusehen
Qualitativer Ausbau	Fahrzeugalter und -typ	<i>siehe Grunddaseinsvorsorge</i>
	Ein- und Ausstieg	<i>siehe Grunddaseinsvorsorge</i>
	Nutzungssicherheit	<i>siehe Grunddaseinsvorsorge</i>
	Fahrgastinformation im Fahrzeug	<i>siehe Grunddaseinsvorsorge</i>
	Fahrgastinformation am Fahrzeug	• Außenlautsprecher an Bussen zur optionalen (temporären) Fahrgastinformation an Haltestellen
	Fahrgastkomfort / barrierefreier Bus	• mindestens 30% der Sitzplätze im Bus mit stufen- und podestfreiem Zugang von einer Tür mit niveaugleichem Ein- und Ausstieg • bei Gelenkbussen zusätzliche Fläche für Rollatoren an Tür 3
	Umwelt- und Leistungsstandards	• Einsatz von alternativen Antriebstechnologien: bspw. Erdgas-, Elektro- oder Hybridfahrzeuge
	Vertrieb und Kommunikation	<i>siehe Grunddaseinsvorsorge</i>
	Betriebstechnik	<i>siehe Grunddaseinsvorsorge</i>

7.2.7 Vertrieb und Tarif

In den kommenden Jahren wird nur noch der Bartarif, d.h. die Einzelfahrkarten und Tageskarten auf Papier ausgegeben werden. Alle Zeitkarten (Wochenkarte und aufwärts) sind ausschließlich über das Medium Chipkarte erhältlich (Ausnahme: für Übergangstarife wird es auf absehbare Zeit keine eTickets geben). In diesem Zusammenhang ermöglicht die weitere Verbreitung des Elektronischen Fahrgeldmanagements in Verbindung mit den internetbasierten Vertriebskanälen RMV-TicketShop und RMV-HandyTicket eine Konzentration des personenbedienten Vertriebs. Einhergehen soll diese Optimierung mit einer qualitativen Steigerung des personenbedienten Vertriebs. Mit der Einführung der drei Service Levels ist eine stärkere Profilierung der Vertriebsstellen vorgesehen:

- Service Level 1 Mobilitätszentralen (umfassender Verkauf, Beratung und Service)
- Service Level 2 Agenturen bzw. MobilitätsInfos (vorwiegend Verkauf und Beratung)
- Service Level 3 Private Vertriebspartner (vorwiegend Verkauf)

Weiterhin ist eine Optimierung der Anzahl und der räumlichen Verteilung der Vertriebsstellen beabsichtigt. Die Bedeutung der Mobilitätszentralen und MobilitätsInfos wird steigen und die Anzahl der heutigen Vorverkaufsstellen sich deutlich reduzieren. Neben dem personenbedienten Vertrieb sind die Fahrkartenautomaten an den Bahnhöfen und an weiteren nachfragestarken Standorten Teil einer einheitlichen Vertriebsarchitektur.

Mit der Entwicklung der elektronischen Infrastruktur können die Ziele, u.a. einer verbesserten Kundenbeziehung, der Reduzierung von Betrug/Fälschungen, der Minimierung von Bargeld, der Imageverbesserung, der Attraktivierung des Leistungsangebotes und der Optimierung des Tarif, zielorientiert erreicht werden. Bereits heute bietet das Medium Chipkarte die Option, weitere Dienstleistungen, wie z.B. Fahrradverleihsystem, Carsharing bis hin zur Parkraumbewirtschaftung, in eine intermodale Verkehrsmittelnutzung zu integrieren.

Die LNVG wird in naher Zukunft die Zeitkarten ausschließlich über Chipkarten ausgeben. Vor diesem Hintergrund wird derzeit ein Vertriebskonzept erarbeitet, damit der Vertrieb im Kreisgebiet künftig kundengerecht und effizient gestaltet werden kann. Das vertriebliche Entwicklungskonzept der LNVG wird auf die Zielsetzungen des RMV ausgerichtet und soll als Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes beschlossen werden.

■ **Tabelle 24: Vertriebsstandards**

Grunddaseinsvorsorge	• Nutzerfreundlicher und einfacher Vertrieb von Fahrkarten und Fahrplänen • Weiterentwickelte Verkaufsstellen an zentralen Orten und mit kompetenten privaten Partnern • Einführung elektronischer, kundenfreundlicher Fahrkarten • Beibehaltung der Möglichkeit des Fahrkartenverkaufs als Rückfallebene (Einzelfahrkarten, Tagesfahrkarten) in den Bussen durch den Fahrer • Prüfung neuer vertrieblicher Möglichkeiten
Qualitativer Ausbau	• Einrichtung von mindestens einer Vertriebsstelle in Orten über 1.000 Einwohner • Mit der regionalen Mobilitätskarte des RMV wird die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel (Fahrradverleihsysteme, Carsharing, Fahrradparkhaus etc.) über einen gemeinsamen elektronischen Zugang ermöglicht. • Sämtliche nutzungsrelevanten Fahrgastinformationen müssen sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Fahrgast dargereicht werden („Zwei-Sinne-Prinzip“). Diese betrifft auch den Zugang zu Fahrtberechtigungen. Vor diesem Hintergrund sind auch Internetangebote barrierefrei auszugestalten etc.

Voraussetzung für ein attraktives ÖPNV-Angebot ist ein verkehrsmittel- und verkehrsunternehmer-übergreifender einheitlicher Verbundtarif. Im Gebiet des Kreises Groß-Gerau gilt der RMV-Verbundtarif. Die Tarifstruktur orientiert sich an Grenzen der Gebietskörperschaften. Daher ist der Einfluss der Verkehrsströme und Verkehrsbedürfnisse auf die Tarifstruktur nur begrenzt möglich. Dies führt dazu, dass Kunden die Tarifgestaltung nicht immer als gerecht empfinden. Der Kreis Groß-Gerau unterteilt sich in die Tarifgebiete 37 (Nordkreis) und 38 (Südkreis).

Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbünden sind für den Kreis Groß-Gerau aufgrund seiner Lage ebenfalls von Bedeutung.

Der Kreis Groß-Gerau wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten auf die Sicherstellung eines verständlichen und nachvollziehbaren Tarifsystems hin.

■ **Tabelle 25: Tarifstandards**

Grunddaseinsvorsorge	• Es gilt der Verbundtarif • Sicherstellung eines verständlichen und allgemein nachvollziehbaren Tarifsystems • Mobilitätskarte (Nutzung von ÖPNV und Sharing-Systemen mit einer Karte)
Qualitativer Ausbau	• Zugaben für spezielle Zielgruppen (z.B. Vergünstigungen für kulturelle Veranstaltungen) • Rabattierung/Sondertarife jenseits des NVPs (beispielsweise über Sozialämter) • Tarifgestaltung in Abhängigkeit von Entfernung, RMV-Tarifstruktureform ist hierfür jedoch Voraussetzung • Abo-Karten gelten beispielsweise als Eintrittskarte für regionale Veranstaltungen

7.2.8 Betriebsablauf/Störungs- und Verkehrsmanagement

Die Aufgabenträger wirken auf die Straßenbaulastträger hin, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht. Umleitungen wegen Baustellen und Veranstaltungen sind im Vorfeld mit den Unternehmen und Aufgabenträgern abzustimmen, um die Behinderungen für den ÖPNV zu minimieren.

Die LNVG betreibt ein Verkehrsmanagementsystem (VMS) zur laufenden Überwachung und Steuerung der Betriebsdurchführung. Ziel ist neben der automatischen Pünktlichkeitserfassung ein unternehmensübergreifendes Störfallmanagement innerhalb des Landkreises Groß-Gerau und der Betrieb dynamischer Fahrgastinformations-Anzeigen an wichtigen Haltestellen im Liniennetz und die Datenversorgung der Auskunftssysteme über die RMV_Datendrehscheibe. Kern des VMS ist eine Verkehrsmanagementzentrale (VMZ), die weiträumig und unternehmensübergreifend die betrieblichen Vorgänge erfasst und im Bedarfsfall steuernd und koordinierend eingreift. Die LNVG stellt über das VMS die Datenversorgung des Fahrzeuges sicher. Diese erfolgt über GSM/GPRS oder USB und beinhaltet Abruf und Lieferung der betrieblich und vertriebslich relevanten Daten.

Die Beschleunigung des ÖPNV ist z. B. durch separate ÖPNV-Trassen und/oder Beschleunigung an Lichtsignalanlagen weiter zu verfolgen. Hierzu gehört auch die leistungsfähige Gestaltung der ÖPNV-Knotenpunkte in den Kernstädten der zentralen Orte im Kreis Groß-Gerau.

■ **Tabelle 26: Standards Betriebsablauf und Verkehrsmanagement**

	Kategorie	Standards / Messgrößen
Grunddaseinsvorsorge	Koordinierung	Zentrale Koordination des Betriebsablaufs für den gesamten Landkreis mit Hilfe eines vom Aufgabenträger organisierten Betriebsleitsystems. Die LNVG ist die hierfür vom Kreis mit der Organisation beauftragte Gesellschaft. In den Zuständigkeitsraum einbrechende Verkehre sind grundsätzlich einzubeziehen, soweit sie nicht Bestandteile eines an anderer Stelle koordinierten Gesamtnetzes sind. Planbare Maßnahmen sind in Abstimmung mit der VMZ linienübergreifend zu koordinieren. Zentrales Medium des Verkehrsmanagements ist das VMS der LNVG, mit dem Kernelement der Verkehrsmanagementzentrale. • Das Verkehrsunternehmen hat die VMZ der LNVG unverzüglich von Betriebsstörungen, ihre Ursachen und die verkehrlichen Auswirkungen zu unterrichten • Die Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeugführer, Verkehrsunternehmen und VMZ ist durch das Verkehrsunternehmen jederzeit zu gewährleisten. • Das Verkehrsunternehmen hat während der gesamten Betriebszeiten der Linienverkehre seine telefonische Erreichbarkeit sicherzustellen. Hierzu ist der VMZ eine dauerhaft erreichbare Telefonnummer zu nennen. Diese Telefonnummer kann von der LNVG als Kontaktadresse des Verkehrsunternehmens bei Betriebsstörungen veröffentlicht werden. • Zentrale Datenversorgung der Fahrzeuge und der Auskunftssysteme über das VMS
	Beschleunigung	Beschleunigung des ÖPNV, z.B. durch separate ÖPNV-Trassen, Bevorrechtigung an LSA, Beseitigung von Bahnübergängen
	Linienverknüpfung	• Zeitliche und räumliche Optimierung der Verknüpfung • Anschlusssicherung mittels geeigneter Maßnahmen
	Siedlungsentwicklung, kommunale Verkehrsplanung	Berücksichtigung der Belange des ÖPNV in den Planungen der Städte und Gemeinden bei der • Ausweisung neuer Siedlungsgebiete • Einrichtung von Einbahnstraßen • Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
Qualitativer Ausbau		• Perspektivisch wird das VMS um Funktionen der (verkehrsmittel- und unternehmensübergreifenden) Anschlusssicherung, insbesondere hinsichtlich der Einbindung des SPNV, erweitert. • Die LNVG beabsichtigt, dem Verkehrsunternehmen die Möglichkeit einzuräumen, mittels Internetzugriffs in Echtzeit ihn betreffende Daten des Betriebstages in der VMZ für seine von ihm bedienten Linien einzusehen.

7.2.9 Anforderungen an das Fahrpersonal und soziale Standards

Aufgrund des direkten Kontakts mit den Fahrgästen nimmt das Fahrpersonal eine zentrale Rolle im ÖPNV-System ein. Die Außenwirksamkeit des Verhaltens, der Hilfsbereitschaft, des Fahrverhaltens etc. sind ähnlich bedeutend einzuschätzen, wie die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge. Zur Gewährleistung eines möglichst hohen Servicestandards im Kreis Groß-Gerau werden neben der Auferlegung von Anforderungen, in der Form von Pflichten, auch eine adäquate Bezahlung des Personals und positive Arbeitsbedingungen als maßgeblich erachtet.

■ **Tabelle 27: Standards Fahrpersonal**

	Anforderungen an das Fahrpersonal	Anforderungen an die VU
Grunddienstvorsorge	• Tragen eines Namensschildes, auf dem der Name des Verkehrsunternehmens und der Name des Fahrers als Ansprechpartner für den Kunden erkennbar ist • Beherrschen der deutschen Sprache • Kennen und Anwenden Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RMV • Die rechtlichen Vorgaben (BOKraft, PBefG, StVO, StVZO) kennen und anwenden • Richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung nennen und verkaufen können • Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen, sowie Kenntnis über sämtliche Verknüpfungspunkte) • Die Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher bedienen können sowie • Sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten • Tragen einer vorgegebenen Dienstkleidung • Über die tariflichen Übergangsgebiete des RMV und über seine verbundweiten Sonderangebote (z.B. Kombitickets) jederzeit richtig Auskunft geben können, • Über Ortskenntnisse im Bereich des Linienverlaufs verfügen (Kenntnis wichtiger öffentlicher Einrichtungen, wie z.B. Sportanlagen, öffentliche Verwaltung, Museen, Schulen), Auskünfte zu den Anschlussmöglichkeiten geben können. • Haltestellen, insbesondere solche, die barrierefrei ausgebaut sind, so anfahren, dass kein vermeidbarer Spalt entsteht • Auf korrekte Ansage und Anzeige der nächsten Haltestelle achten	• Die Verkehrsunternehmen dürfen das tarifvertraglich vereinbarte Niveau für das private Omnibusgewerbe des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer e.V. (LHO) in der jeweils gültigen Fassung nicht unterschreiten. Dieses definiert sich aus den Vorgaben der §§ 2 und 3 sowie dem allgemeinen Anhang zu § 3 des LHO Lohntarifvertrages ohne Beachtung betriebsinterner Zulagen aus den betriebsspezifischen Anlagen 1 bis 5 zu § 3. Die Verkehrsunternehmen werden bei Beauftragung von Subunternehmen (im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger) für deren beschäftigtes Personal die gleichen vertraglichen Bedingungen nach Absatz 1 mit den Subunternehmen vereinbaren und auf die Einhaltung derselben achten • regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals (Mobilitätsberatung) • Schulung der Fahrer zum korrekten Anfahren barrierefreier Haltestellen etc. • Anreizsystem zur Vergütung guter Fahrerleistung schaffen
		Anforderungen an die Kommunen
		• Einrichtung von sanitären Anlagen an Linienendpunkten

7.2.10 Marketing, Fahrgastinformation und Kommunikation

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebotes sind kontinuierlich durch Öffentlichkeitsarbeit der Aufgabenträger und Marketingmaßnahmen zu bewerben. Dabei sind in Kooperation mit weiteren Partnern, insbesondere mit dem RMV, übergreifende Marketingmaßnahmen für bestimmte Zielgruppen zu entwickeln.

Als eine Marketingmaßnahme ist die regionale Mobilitätskarte (eTicket RheinMain) in Kooperation mit dem RMV weiterzuentwickeln. Perspektivisch sollen Kunden mit einer Mobilitätskarte mit dieser zugreifen können auf weitere Mobilitätsangebote in der Region, die nicht in direkter Zuständigkeit der ÖPNV-Aufgabenträger liegen, wie Carsharing, Fahrradparken am Bahnhof, Fahrradverleihsysteme usw.. Diese Angebote sollen dann ohne eine zusätzliche Anmeldung verfügbar sein.

Bei ungeplanten Störungen im Betriebsablauf sind möglichst kurzfristig umfassende, verständliche und unternehmensübergreifende Informationen über Art und voraussichtliche Dauer der Störung sowie ggf. über Reisealternativen an die Fahrgäste weiterzugeben. Diese Informationen sollen auch für Fahrgäste nutzbar sein, die sich vor Beginn ihrer Reise über den aktuellen Ist-Fahrplan informieren möchten (z. B. im Internet, Information per SMS etc.) oder Echtzeitauslastungen einsehen möchten (z.B. P+R-Parkplatzauslastung).

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen führen Nachfrageermittlungen durch oder veranlassen diese, um umgesetzte Maßnahmen im ÖPNV im Sinne einer Erfolgskontrolle bewerten zu können.

Für eine umfassende Information bestehender und potenzieller Fahrgäste ist das Angebot an Informationsstellen, Mobilitätszentralen und der dynamischen Fahrgastinformation weiter auszubauen.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sind die Fahrplankarten um den Hinweis der barrierefrei ausgestatteten Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte zu ergänzen. Die Schriftgröße und Darstellungsform der Fahrgastinformationen ist auf eine gute Lesbarkeit und Verständlichkeit zu überprüfen. Die dynamische Fahrgastinformation ist mit visuellen Anzeigen und akustischen Ansagen auszustatten („Zwei-Sinne-Prinzip“).

Zur individuellen Planung sind detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen durch kompetente Mobilitätsberatung in einer Kundenzentrale, telefonisch (auch abrufbar über SMS) oder das Internet als Serviceleistung zu erbringen.

Die Aufgabenträger prüfen regelmäßig die Einhaltung von Qualitätsstandards im ÖPNV mittels Qualitätskontrollen oder lassen diese über den Verkehrsverbund ausführen. Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht.

■ **Tabelle 28: Ansätze zur Weiterentwicklung der Aspekte Fahrgastinformation etc.**

Qualitativer Ausbau	• Barrierefreier Zugang zu Informationen auch über das Internet • Abfahrtsmonitore des ÖPNV in zentralen Gebäuden des Kreis Groß-Gerau • Unterstützung bei der Datenversorgung für Informations-App mit automatisierten Informationen; im Sinne der Barrierefreiheit auch mit akustischer Ansage • Nutzung der Mobilitätskarte für alle Mobilitätsangebote in der Region

7.2.11 Schulverkehre

Die LNVG hat im Vorfeld in Kooperation mit der Hochschule Darmstadt ein **Konzept für einen zukunftsfähigen ÖPNV bei der Schülerbeförderung im Kreis Groß-Gerau**²⁰ erarbeiten lassen. Die folgenden Abschnitte fassen die zentralen Ergebnisse zusammen, die gesamte Untersuchung ist der Anlage zum Nahverkehrsplan zu entnehmen.

Schulverkehre haben eine besondere Bedeutung für den ÖPNV. Der Schülerverkehr ist insgesamt für hohe Anteile des Fahrgastaufkommens verantwortlich und hat dadurch auch eine hohe Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Aus unterschiedlichen Gründen ist der Schulverkehr jedoch nicht immer in gewohnter Qualität und Quantität zu gewährleisten. Die folgenden Punkte fassen die zu beobachtenden, problematischen Entwicklungen zusammen:

- Veränderungen der Schullandschaft, Ganztagsunterricht, Schulfusionen und besondere Bildungsangebote von Schulen führen zu (zeitlich) veränderten Schülerströmen mit tendenziell ausweiteten Einzugsbereichen und erschwelter Bündelungsfähigkeit, weiteren Wegen, gesteigertem Beförderungsaufwand.
- In Folge des generellen Preisanstiegs (Kraftstoffe, Löhne und Gehälter, Fahrzeugpreise, eingekaufte Leistungen) nimmt der Aufwand für die Durchführung des ÖPNV und des Schülerverkehrs im Besonderen tendenziell zu, zumindest dann, wenn eine hohe Angebotsqualität, z. B. durch eine moderne Fahrzeugflotte, geboten und der ÖPNV nicht „auf Verschleiß“ gefahren wird.
- Die quantitativen und qualitativen Anforderungen an die Schülerbeförderung nehmen von Seiten der Schulen, der Elternschaft und der Gesellschaft allgemein fortwährend zu. Die Ansprüche steigen auch aufgrund selbstgezahlter Schülertickets (freie Schulwahl).
- Zunehmende spezifische Anforderungen der Schülerbeförderung und auch der Beförderungen in anderen Fahrtzwecken, vor allem Pendlerverkehre und Freizeitverkehre, führen zu einer schwieriger werdenden Integrationsfähigkeit der einzelnen Fahrtzwecke. Zu lösen ist dies fast ausschließlich durch Zusatzangebote und gesteigertem Aufwand.
- Das daraus resultierende Missverhältnis zwischen Aufwand und Erträgen wird zukünftig größer und kann durch den Aufgabenträger und Träger der Schülerbeförderung aufgrund der eigenen Finanzsituation und der der Kommunen zunehmend nicht mehr kompensiert werden.

Eine stärkere Reglementierung des Schulverkehrs durch definierte Qualitätsstandards bietet das Potenzial, die dargestellten Probleme zu entschärfen. Folgenden Aspekten wird eine besonders hohe Bedeutung beigemessen:

- Bedienungsangebot
- Schulzeitstaffelung
- Warte- und Umsteigezeiten
- Reisezeit
- Sitzplatzanspruch

²⁰ Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann, Dipl.-Ing. (TU) Mark-Simon Krause 2015: Konzept für einen zukunftsfähigen ÖPNV bei der Schülerbeförderung im Kreis Groß-Gerau. (Siehe Anlage 5)

- Fahrtenhäufigkeit
- Erschließung
- CleverCard kreisweit²¹

Im verbundweiten Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes wird die Aussage getroffen, dass die Festlegung von Standards für die Schülerbeförderung in der Hand der lokalen Nahverkehrsorganisationen liegt und in den lokalen Nahverkehrsplänen festgeschrieben werden sollen. Im Folgenden werden Standards für den Schulverkehr im Kreis Groß-Gerau dargestellt, wobei zum Bedienungsangebot im Kreis Groß-Gerau vorangestellt werden muss, dass die Andienung der Haltestellen für den Schülerverkehr aus dem Regelbetrieb heraus erfolgt. Der Schülerverkehr ist nach Möglichkeit nahezu ausschließlich innerhalb des Regellinienverkehrs auf den zentralen Achsen und Hauptlinien abzuwickeln. Grundsätzlich sind Sonderfahrten/-kurse weitestgehend zu vermeiden. Im unverzichtbaren Ausnahmefall kann auf lokale Ergänzungslinien zurückgegriffen werden. Notwendige Verstärkerfahrten auf nachfragestarken Abschnitten sollten in den Regelbetrieb integriert werden, um dadurch ggf. den Takt auf einen 15min/ 30min-Takt zu verdichten.

■ **Tabelle 29: Standards für den integrierten Schulverkehr**

	Kategorie	Standards / Messgrößen
Grunddaseinsvorsorge	Entfernung, ab der eine Beförderung im ÖPNV stattfinden soll	• Grundschulen ab 2 km Schulweg • Weiterführende Schulen ab 3 km Schulweg
	Maximale Entfernung zwischen Schule und Haltestelle	• Der Fußweg zwischen Haltestelle und Schultor sollte generell nicht länger als 500 m sein • Bei Gymnasien und Berufsschulen bis zu 800 m
	Maximale Entfernung zwischen Wohnung und Haltestelle	• Grundschulen bis zu 500 m • Weiterführende Schulen bis zu 500 m • Bei Bahnstationen bis zu 1.000 m
	Maximale Dauer des gesamten Schulwegs innerhalb des Kreisgebiets (Hin- u. Rückweg)	• Grundschulen: nicht mehr als eine Stunde • Weiterführende Schulen: nicht mehr als zwei Stunden
	Maximale Zeit, die zwischen Busankunft und Unterrichtsbeginn bzw. -ende vergehen darf	• Grundschulen: nicht mehr als 30 Minuten • Weiterführende Schulen: nicht mehr als 30 Minuten (Schulbeginn) • Weiterführende Schulen: nicht mehr als 45 Minuten (Schulende)
	Startzeit des Schulwegs	• Grundschulen: nicht vor 07:00 Uhr • Weiterführende Schulen: nicht vor 06:30 Uhr

²¹ Nutzung bietet die Möglichkeit, neue Fahrtenoptionen für den Schülerverkehr zu entwickeln.

	Kategorie	Standards / Messgrößen
	Zahl der maximalen Umsteigevorgänge	- Grundschulen: Umsteigen nicht zulässig - Weiterführende Schulen: maximal zwei Umsteigevorgänge - Wartezeit an den Umsteigepunkten soll den Zeitraum von <u>max. 15-20 min</u> nicht überschreiten
	Sitzplatzgarantie	Keine Sitzplatzgarantie
	Schulstunden zu/nach denen eine Beförderung im ÖPNV sicherzustellen	- Grundschulen: 4 Fahrten (eine Hinfahrt, drei Rückfahrten) - Weiterführende Schulen: 5 Fahrten (zwei Hinfahrten, drei Rückfahrten)
Qualitativer Ausbau	Entfernung, ab der eine Beförderung im ÖPNV stattfinden soll	- Grundschulen ab 2 km Schulweg - Weiterführende Schulen ab 2 km Schulweg
	Maximale Entfernung zwischen Schule und Haltestelle	Der Fußweg zwischen Haltestelle und Schultor sollte nicht länger als 200 m sein
	Maximale Entfernung zwischen Wohnung und Haltestelle	- Grundschulen bis zu 300 m - Weiterführende Schulen bis zu 500 m
	Maximale Zeit, die zwischen Busankunft und Unterrichtsbeginn bzw. -ende vergehen darf	- Grundschulen: nicht mehr als 15 Minuten - Weiterführende Schulen: nicht mehr als 30 Minuten
	Zahl der maximalen Umsteigevorgänge	- Grundschulen: Umsteigen nicht zulässig - Weiterführende Schulen: maximal ein Umsteigevorgang
	Sitzplatzgarantie	- Sitzplatzgarantie für Grundschüler - und/oder auch für alle weiterführenden Schulen
	Schulstunden zu/nach denen eine Beförderung im ÖPNV sicherzustellen	- Grundschulen: 6 Fahrten (zwei Hinfahrten, vier Rückfahrten) - Weiterführende Schulen: acht Fahrten (drei Hinfahrten, fünf Rückfahrten)
	<u>Schulzeitstaffelung:</u> Grundsätzlich sind die Unterrichtszeiten an die Erfordernisse des ÖPNV anzupassen, da dessen Fahrplangestaltung an den übergeordneten Strukturen im RMV ausgerichtet ist. Dabei ist auch eine Staffelung der Unterrichtszeiten zwischen den verschiedenen Schulstandorten anzustreben, um die Nachfrage in der Hauptverkehrszeit zu verteilen. Ein für den Schulbeginn zumutbares Zeitfenster liegt zwischen 7:30 und 8:30 Uhr. Um über die Schulzeitenstaffelung zugleich auch eine optimierte Verbindung taktorientiert zu erreichen, ist ein gezielter Abstimmungsprozess zwischen allen Beteiligten notwendig. Durch die Entzerrung von Anfangszeiten können im ÖPNV Kosten eingespart werden. Ein Teil dieser Kosten könnte wiederum als Anreiz für die Schulen für Veränderungen zur Verfügung gestellt werden.	

Weitergehende Aspekte zur besseren Verzahnung von Schule und Mobilität werden in den Punkten

- Kommunikation,
- schulpolitische Entscheidungen/ Entwicklungen,

- Mobilitätsbildung an Schulen,
- Organisation,
- Informationsbereitstellung,
- Eltern als Mitfahrende sowie
- im Qualitätsmanagement gesehen²²

Eine besondere Bedeutung hat die integrative Weiterentwicklung der Unterrichtszeiten bei Änderungsbedarfen seitens der Schulen. Hier ist eine frühzeitige Abstimmung zwischen Schule und ÖPNV-Aufgabenträger unabdingbar. Dabei sind die pädagogischen Belange mit denen der Schülerbeförderung im Linienverkehr in angemessener Weise in Einklang zu bringen.

7.2.12 Sharing-Angebote

Sharing-Angebote ergänzen den ÖPNV, der aufgrund vorgegebener Linienwege und Fahrtzeiten nicht überall und zu jeder Zeit Mobilitätsbedürfnisse befriedigen kann. Der ÖPNV wird durch Sharing-Systeme (Carsharing, Fahrradverleihsysteme) und Mitfahrgelegenheiten ergänzt. Die Aufgabenträgerschaft liegt hier nicht bei der LNVG. Sofern diese eingerichtet werden, sollten sie regional durchgängig gestaltet sein (bezüglich Tarif, Marketing, Anbindung an den ÖPNV, ...). Fahrradverleihsysteme sollten Stationen an allen SPNV-Halten und wichtigen ÖPNV-Halten sowie an wichtigen Einkaufs- und Arbeitsplatzstandorten haben. Carsharing-Stationen sollten in eine Mobilitätsstation integriert werden (Voraussetzung hierfür ist ein hochwertiger ÖPNV-Anschluss) und an Unternehmens-/ Verwaltungsstandorten als Angebot für Dienstwege. Sinnvollerweise ist die Einführung von Sharing-Angeboten mit einem Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Verwaltungseinrichtungen sowie ggf. Schulen zu koppeln.

7.2.13 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Im Gegensatz zur klassischen Verkehrsplanung liegt der Fokus nicht auf dem Angebot, sondern auf der Nachfrage und den Bedürfnissen der Menschen. Mobilitätsmanagement ist zielgruppenspezifisch und oft standortbezogen ausgelegt und adressiert sich direkt an die „verkehrserzeugenden Einrichtungen“, wie z.B. Unternehmen, Verwaltungen, Schulen usw.. Es erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure und arbeitet integriert mit Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.

²² Vgl. hierzu Anlage 5: Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann, Dipl.-Ing. (TU) Mark-Simon Krause 2015: Konzept für einen zukunftsfähigen ÖPNV bei der Schülerbeförderung im Kreis Groß-Gerau, S. 7 ff.

■ **Tabelle 30: Anforderungen an das Mobilitätsmanagement**

	Kategorie	Standards
Grunddaseinsvorsorge	allgemein	Es gibt eine zuständige Stelle, die das Mobilitätsmanagement für verschiedene Zielgruppen koordiniert.
	MM für Unternehmen und Verwaltungen	- Ein Netzwerk von Unternehmen, RMV und weiteren Akteuren zum Thema „Unternehmen und Mobilität“ wird etabliert. - Alle im Kreis sich ansiedelnden Unternehmen werden über das Angebot eines Mobilitätsmanagements informiert. Alle Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zugreifen.
	MM für Schulen	- Zwischen Schulen und LNVG findet eine frühzeitige Abstimmung des ÖPNV-Angebots zu Beginn des neuen Schuljahres statt. - Ein Netzwerk zwischen Schulen, Aufgabenträgern, RMV und weiteren Akteuren zum Thema „Schule und Mobilität“ wird etabliert. - Alle öffentlichen Schulen im Kreis können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zurückgreifen.
	MM für Neubürger	- Neubürger werden über das vorhandene Mobilitätsangebot informiert. - Zusammenarbeit mit dem RMV und weiteren Akteuren.
Qualitativer Ausbau	MM für Schulen	Auch private Schulen im Kreis können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zurückgreifen.
	MM für Neubürger	Neubürger erhalten eine kostenlose Monatskarte für den Landkreis Groß-Gerau.

7.2.14 Umweltstandards

Die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV sind schrittweise, soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar, dauerhaft zu vermindern. Die Lärm- und Schadstoffemissionen im ÖPNV sollen bis zum Jahr 2020 deutlich gesenkt werden. Ziel ist die Verringerung des Ausstoßes von Feinstaub und Stickoxiden sowie beim CO₂-Ausstoß eine Konstanz der Emissionswerte, mittelfristig eine Verringerung der CO₂-Emissionswerte. Die beiden wesentlichen Ansatzpunkte dafür sind die Weiterentwicklung einer umweltfreundlichen Fahrzeugflotte sowie die Steigerung des Nutzeranteils im ÖPNV am gesamten Verkehrsgeschehen.

■ **Tabelle 31: Umweltstandards**

	Standards
Grunddaseinsvorsorge	• Einhaltung der Emissionsgrenzwerte entsprechend der zum Zulassungszeitpunkt gültigen Euro-Norm, mindestens jedoch entsprechend Euro 5; für 5% der Fahrplankilometerleistung eines Linienbündels dürfen auch nach dem 4. Betriebsjahr Busse mit Emissionen entsprechend Euro 4 eingesetzt werden. • Einhaltung des Partikel-Grenzwertes von 0,02 g/kWh im ESC-Prüfzyklus. • Fahrgeräusch maximal 80 dB(A) gemäß DIN ISO 362 und DIN ISO 5130. • Während der ersten 4 Jahre der Bündellaufzeit gilt für 70% der Fahrplankilometerleistung eines Bus-Linienbündels und nach dem 4. Jahr der Bündellaufzeit für 80% der Fahrplankilometerleistung eines Linienbündels zusätzlich: Einhaltung der Emissionswerte der Euro 5-Norm. • Eine Verbesserung der Emissionsbilanz im Busverkehr bezogen auf die Fahrgastzahlen: Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV und somit eine Steigerung der Fahrgastzahlen für eine spürbare Senkung der Lärm- und Schadstoffemissionen bezogen auf die beförderten Fahrgäste. • Schulung des kompletten Fahrpersonals für ein immissionsarmes Fahrverhalten • Jährliches Monitoring der Zielerreichung
Qualitativer Ausbau	• die Senkung des CO₂- und Feinstaub-Ausstoßes sowie der Lärmemissionen der bestehenden Fahrzeugflotte durch technische Maßnahmen (z. B. wie Förderung der Elektro-Mobilität).

8. Bewertung des Mobilitätsangebotes im Kreis Groß-Gerau

8.1 ÖPNV-Angebot und Liniennetz

Charakteristisch für die Liniennetzstruktur im Untersuchungsraum ist die Ausrichtung des Verkehrs auf die Kreisstadt Groß-Gerau, die Stadt Rüsselsheim und den Flughafen Frankfurt. Daneben bestehen intensive Verkehrsbeziehungen zu den Oberzentren (Frankfurt, Mainz, Darmstadt) in den benachbarten Verkehrsräumen. Bis auf die Gemeinde Trebur sind alle Kommunen direkt an das SPNV-Netz angebunden. An den Verknüpfungspunkten sind die Verkehre zum Teil mit Optimierungsbedarf aufeinander abgestimmt und ermöglichen ein „Fahren im System“.

Der ÖPNV im Kreis Groß-Gerau ist weitestgehend durch einen regelmäßigen Taktverkehr auch am Wochenende gekennzeichnet. Jedoch weisen mehrere Buslinien Fahrten auf, die an Schultagen und Ferientagen unterschiedliche Abfahrtszeiten haben, um schulischen Anforderungen gerecht zu werden oder die wechselnde Verkehrsbelastung zu berücksichtigen. Dadurch wird der Fahrplan für Berufspendler und andere Fahrgäste unübersichtlich.

8.2 Bewertung der Verkehrsbedienung

8.2.1 Methodik

Der Netzhierarchie (Karte 7) folgend werden die bestehenden Verbindungen innerhalb der formulierten Korridore mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot auf dessen momentane Qualität abgeglichen und unter Zugrundelegung der formulierten Standards (Kapitel 7) bewertet. Es werden Bahn- und Busverbindungen untersucht, die sich zwischen mehreren Orten auf dem jeweiligen Korridor bewegen. Schulfahrten werden in diesem korridorbezogenen Analyseschritt nicht geprüft. Die Bewertung der Verkehrsbedienung erfolgt auf der Grundlage der für den Kreis Groß-Gerau definierten Standards. Diese Wertung zeigt Defizite aus Sicht des Kreises Groß-Gerau auf, welche auch regionale Linien betreffen können. Das Leistungsangebot der regionalen Linien erfolgt auf Grundlage des RNVP.

In den Korridorsteckbriefen werden die Korridore auf das vorhandene Linienangebot, dessen Vertaktung, Reisezeit und Verknüpfung überprüft.

Das Linienangebot zeigt die vorhanden Linien und die von ihnen angefahrenen Orte auf. Dabei wird nur auf Orte / Siedlungsbereiche eingegangen, spezifische Haltestellen werden nicht genannt.

Die Vertaktung der bestehenden Linien wird in Tabellenform dargestellt und verdeutlicht die Einhaltung des Bedienungsstandards. Die Bedienungszeiten werden in Werktagen (Montag bis Freitag), Samstagen, Sonntagen sowie in die jeweiligen Verkehrszeiten Hauptverkehrszeiten (HVZ), Tagesverkehrszeit (TVZ), Schwachverkehrszeit (SVZ), Nachtverkehrszeit (NaVZ) differenziert und entsprechend der in Tabelle 13 angegebenen Verkehrszeiten der Grunddaseinsvorsorge betrachtet. Aufgrund der unterschiedlichen Bedienungszeiten und Erschließungsarten wird zwischen der Bedienung durch Bus und Bahn unterschieden. Die Farbigekeit der Tabellenfelder zwischen den Orten verdeutlicht, ob das jeweilige Angebot den Bedienungsstandards entspricht (grün) oder Mängel bestehen (rot).

Die Reisezeit zeigt die Fahrtdauer zwischen den Stationen und auf der Gesamtstrecke auf. Es wird differenziert zwischen Fahrten der Bahn, der Busse und des MIV. Um die Verhältnisse der Fahrtdauer von ÖPNV und MIV vergleichen zu können, werden diese in Relation gestellt. Liegt die Differenz unter dem geforderten Standard der Grunddaseinsvorsorge, ist diese Verbindung grün markiert. Fahrtzeiten, die über dem Standard liegen, sind rot hervorgehoben. Die angegebenen Reisezeiten sind dem RMV-Fahrplanbuch Nr.15 entnommen. Die Fahrtzeiten für den MIV wurden mit dem Routenplaner von Google Maps ohne Verkehr errechnet.

Neben den Verbindungen auf den Korridoren werden die Verknüpfungen zu lokalen Linien und Linien anderer Korridore betrachtet. Dabei stehen die Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn im Vordergrund. Verbindungen mit einem * haben neben den angegebenen Zeiten, Ankunfts- und Abfahrtszeiten, die nicht in dem jeweiligen Takt liegen. Diese Abweichungen sind in den Fußnoten vermerkt.

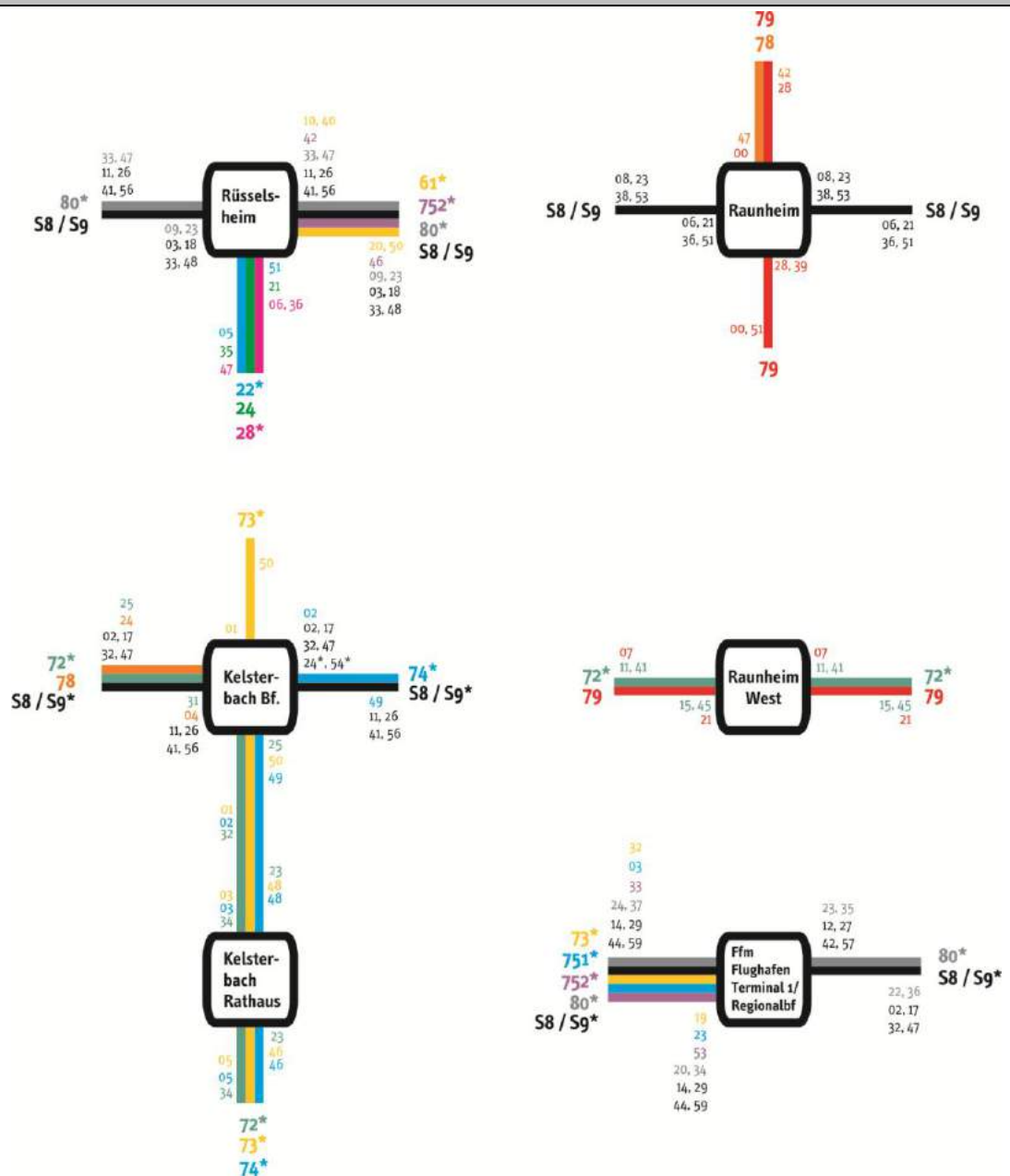
Aus Netzhierarchie und Anforderungsprofil ergeben sich auch für die Erschließungsbereiche differenzierte Standards, die in Steckbriefen auf Stadt- bzw. Gemeindeebene untersucht werden. Der Standard für die Erschließungsqualität wird ausschließlich für Haltestellen, die sich außerhalb der Korridore befinden, angewendet und bewertet, indem der Einzugsbereich der Haltestelle durch farbliche Markierung anzeigt, ob der Standard jeweils in HVZ, TVZ und SVZ erfüllt wird (grün) oder Defizite (rot) festzustellen sind. Darüber hinaus sind den Karten Erschließungsdefizite in Wohn- und Gewerbegebieten zu entnehmen.

Hinweis: Die im Folgenden dargestellte Bewertung der Verkehrsbedienungs erfolgt auf Grundlage der Qualitätsstandards, wie sie im Kapitel 7.2.4 durch den Kreis Groß-Gerau definiert worden sind. Die Bewertung der ÖPNV-Korridore kann (auch) Defizite im Leistungsangebot des SPNV, aus Sicht des Kreises Groß-Gerau, aufzeigen. Zu berücksichtigen bleibt, dass die Definition des Leistungsangebotes für die regionalen Linien auf Grundlage des Regionalen Nahverkehrsplans erfolgt. Im Rahmen des Gegenstromprinzips sollen durch die Beschreibung der Defizite Anregungen gegeben werden, die bei der Erstellung weiterer Planungen im SPNV einbezogen werden sollen und ggf. Berücksichtigung finden.

Reisezeit in Minuten

	Rüsselsheim	Raunheim	Mönchhof	Kelsterbach	Ffm Flughafen	Summe
Schiene	3		5		3	11
Bus	11		7	8	12	38
MIV	11		6	9	7	33
Reisezeitverhältnis Schiene/MIV	0,27		0,33		0,43	0,34
Reisezeitverhältnis Bus/MIV	1		1,17	0,89	1,71	1,19

Verknüpfung



Verknüpfung

Rüsselsheim

- RE 80 in Tagesrandzeiten bis 8 Uhr und ab 19 Uhr unregelmäßig. Richtung Mainz auch zu Stoßzeiten kein klares Taktschema
- Linie 22: Unregelmäßigkeiten an den Tagesrandzeiten
- Linie 28: nicht im Takt liegende Abfahrtszeiten der ersten und letzten Fahrt
- Linie 61: unregelmäßige Abfahrt- und Ankunftszeiten zu den Stoßzeiten morgens und mittags und an den Tagesrandbereichen
- Linie 752 Unregelmäßigkeiten mittags und zu den Abendfahrten

Raunheim West

- Linie 72: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten

Ffm Flughafen Terminal 1

- RE 80: in Tagesrandzeiten bis 8 Uhr und ab 19 Uhr unregelmäßig. Richtung Mainz auch zu Stoßzeiten kein klares Taktschema
- S8 / S9: zu den Stoßzeiten Zusatzfahrten ab / bis Flughafen oder bis Kelsterbach
- Linie 73: die ersten beiden Fahrten zum Flughafen nicht im Takt. Eine Fahrt um 7.22 nach Kelsterbach nicht im Takt
- Linie 751: Fahrten zu Tagesrandzeiten und mittags nicht im Takt
- Linie 752: Fahrten zu Tagesrandzeiten und mittags nicht im Takt

Bewertung des Angebots

Angebot und Vertaktung:

- Die Bewertung des Verkehrsangebots im Korridor Rüsselsheim – Ffm Flughafen, als einer der nachfragestärksten Korridore im Kreis Groß-Gerau, zeigt, dass sowohl die Anzahl der angebotenen Fahrtmöglichkeiten wie auch der Takt die geforderten Standards für die Netzkategorie Hauptverbindung mit direkter Anbindung des Flughafens Frankfurt erfüllt.
- Die geforderten Standards werden bereits durch das SPNV-Angebot realisiert.
- Das ergänzende Busangebot erfüllt ebenfalls separat die geforderten Standards in der HVZ und TVZ. Die Mängel in der SVZ, NaVZ und am Wochenende werden durch das SPNV-Angebot kompensiert.
- Bei der durchgeführten Punkt-zu-Punkt-Betrachtung ist auffällig, dass die Linien 72 u. 78 im Abschnitt Kelsterbach – AirparkLogistic (in dieser Richtung) zeitgleich verkehren.

Reisezeit:

- Die Reisezeit und das Reisezeitverhältnis sind im gesamten Korridor positiv zu bewerten. Das Defizit zwischen Kelsterbach und Ffm Flughafen wird durch das SPNV-Angebot kompensiert.

Verknüpfung:

Folgende Auffälligkeiten sind (gemäß der relevanten Beziehungen bei der Verknüpfung festzuhalten:

- Rüsselsheim: S8/S9 von Mainz auf Linie 752 - Anschluss um zwei Minuten verpasst
Linie 752 auf RE 80 - Anschluss wird um eine Minute verpasst
- Raunheim: S8/S9 von Mainz auf Linie 79 - gleichzeitige Ankunft und Abfahrt

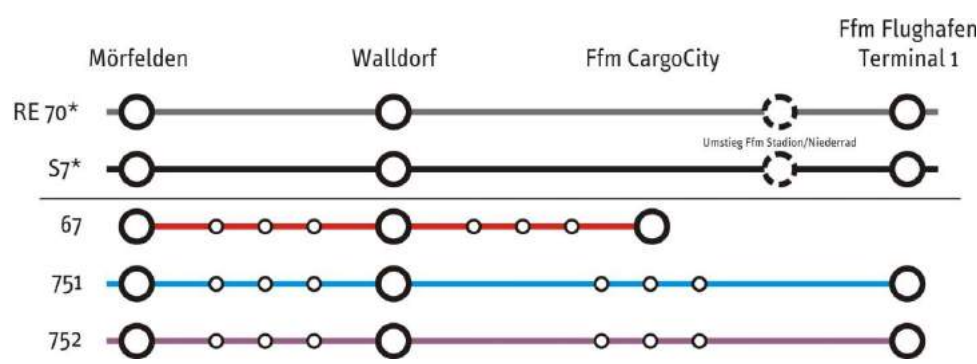
Handlungsbedarf

- Harmonisierung Fahrplan Linie 72 und 78 oder alternativ Aufteilung der Linie 78 in zwei separate Linien
- Anpassung Fahrplan Linie 752 → Verknüpfung in Rüsselsheim mit SPNV
- Anpassung Fahrplan Linie 79 → Verknüpfung in Raunheim mit S8 / S9

Korridor Mörfelden-Walldorf – Ffm Flughafen

Dieser Korridor verbindet den Siedlungsbereich Mörfelden-Walldorfs mit dem wichtigsten Arbeitsplatzschwerpunkt der Region, dem Flughafen Frankfurt Main. Die Bedeutsamkeit dieses Korridors spiegelt sich auch in der hohen Taktdichte des ÖPNV-Angebots zwischen Montag und Freitag wider. Neben dem Schienenangebot aus RE70 und S7, die in Verbindung zum Flughafen ein Umsteigen auf die S8/S9 erfordern, sind die Orte durch die Linien 751/752 verbunden, welche aus anderen Korridoren kommen. Die CargoCity wird durch die Linie 67 erschlossen. Der Standort CargoCity ist nicht direkt mit dem SPNV angebunden. Die Linien 751 und 752 bedienen den Bereich Ffm CargoCity nicht direkt.

Korridorbestimmendes Angebot



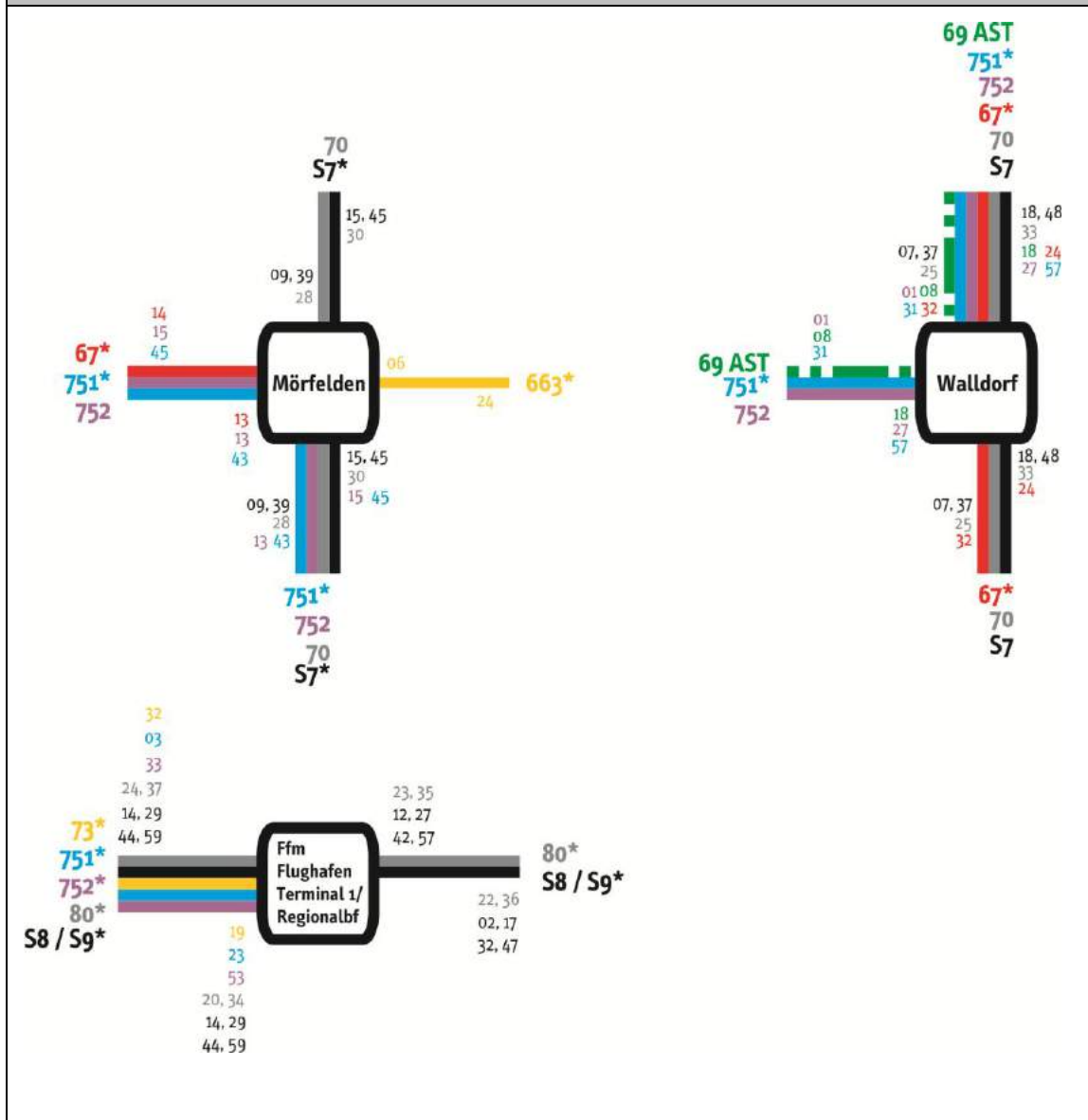
Taktangebot

		Mörfelden	Walldorf	Ffm CargoCity	Ffm Flughafen
Mo-Fr	HVZ	Schiene ☐ Bus ☐	T30+ ☐ T30+ ☐	T30+ ☐ T30+ ☐	T30 ☐ T30 ☐
	TVZ	Schiene ☐ Bus ☐	T30+ ☐ T30+ ☐	T30+ ☐ T30+ ☐	T30 ☐ T30 ☐
	SVZ	Schiene ☐ Bus ☐	T30+ ☐ SVZ I T30+ / SVZ II T60+ ☐	T30+ ☐ SVZ I T30+ / SVZ II T60+ ☐	T30+ ☐ SVZ I T30+ / SVZ II T60+ ☐
	NaVZ	Schiene ☐ Bus ☐	2 EF ☐ 2 EF ☐	2 EF ☐ 2 EF* ☐	2 EF ☐ 2 EF ☐
Sa	TVZ	Schiene ☐ Bus ☐	T30+ ☐ T30+ ☐	T30 ☐ T30+ ☐	T30 ☐ T30 ☐
	SVZ	Schiene ☐ Bus ☐	T60+ ☐ T60 ☐	T60 ☐ T60+ ☐	T60 ☐ T60 ☐
So	SVZ	Schiene ☐ Bus ☐	T30+ ☐ T60 ☐	T30+ ☐ T60 ☐	T60 ☐ T60 ☐

Reisezeit in Minuten

	Mörfelden	Walldorf	Ffm CargoCity	Ffm Flughafen	Summe
Schiene	3		24		27
Bus*	10	10	16		36
MIV	8	9	5		22
Reisezeitverhältnis Schiene/MIV	0,4		1,7		1,0
Reisezeitverhältnis Bus/MIV	1,3	1,1	3,2		1,9

Verknüpfung



Verknüpfung

Mörfelden

- S7: Zwischenzeitlich Abweichungen vom Takt um bis zu 9 min
- RE 70: T120. Abweichungen zu den Tagesrandzeiten
- Linie 67: Kein durchgängiges Angebot. Um 16.44 Uhr, 17.44 Uhr und 18.44 Uhr Fahrten (Ankunft um .43)
- Linie 663: Unregelmäßiges Angebot: Abfahrten bis 07.53 Uhr und ab 15.23 mit anderer / unregelmäßiger Taktung. Ankünfte um 21.04 Uhr und 22.04 Uhr nicht im Takt, Zusatz-Ankünfte um 06.36 Uhr und 07.36 Uhr
- Linie 751/752: Fahrten zu den Tagesrandzeiten und mittags nicht im Takt

Walldorf

- S7: Zwischenzeitlich Abweichungen vom Takt um bis zu 9 min
- RE 70: T120. Abweichungen zu den Tagesrandzeiten
- Linie 67: Kein durchgängiges Angebot. In Richtung Ffm Fahrten um 16.54, 17.54 und 18.54 Uhr. In Richtung Mörfelden Fahrten um 06.02, 07.02, 08.02 Uhr und 22.42 Uhr
- Linie 751/752: Fahrten zu den Tagesrandzeiten und mittags nicht im Takt

Ffm Flughafen Terminal 1

- RE 80: zu den Tagesrandzeiten bis 8 Uhr und ab 19 Uhr unregelmäßig. Richtung Mainz auch zu den Stoßzeiten kein klares Taktschema
- S8 / S9: zu den Stoßzeiten Zusatzfahrten ab / bis Flughafen oder bis Kelsterbach
- Linie 73: die ersten beiden Fahrten zum Flughafen nicht im Takt. Eine Fahrt um 7.22 nach Kelsterbach nicht im Takt
- Linie 751/752: Fahrten zu Tagesrandzeiten und mittags nicht im Takt

Bewertung des Angebots

Angebot und Vertaktung:

- Die Bewertung des Verkehrsangebots im Korridor Mörfelden-Walldorf - Ffm Flughafen zeigt, dass sowohl die Anzahl der angebotenen Fahrtmöglichkeiten wie auch der Takt mit der Ausnahme am Sa in der SVZ die geforderten Standards für die Netzkategorie Hauptverbindung mit direkter Anbindung des Flughafens Frankfurt erfüllt.
- Die geforderten Standards werden bereits durch das SPNV-Angebot realisiert.
- Die Fahrtmöglichkeit über das Schienenangebot (inkl. Umstieg) ist schneller als das Busangebot. Das Hemmnis zur Nutzung dieses Angebots mit dem RE 70 liegt in der Überschreitung des Tarifgebiets (kein Halt Ffm Stadion, nur Ffm Niederrad).
- Das ergänzende Busangebot erfüllt ebenfalls separat die geforderten Standards von Montag bis Freitag. Es bestehen Mängel am Wochenende, die zum Teil durch das SPNV-Angebot kompensiert werden.

Reisezeit:

- Standards werden weitestgehend erfüllt. Ein Prüfbedarf für etwaige Busbeschleunigungen ergibt sich für den Abschnitt zwischen CargoCity und Flughafen.

Verknüpfung:

- Aufgrund des unsauberen Taktes aus dem kombinierten Angebot der S7/RE70 können zu unterschiedlichen Zeiten an den entsprechenden Haltestellen keine optimalen Anschlüsse mit dem Busangebot gewährleistet werden. Aufgrund ihrer besonderen Bedeutung sind folgende defizitären Verknüpfungen hervorzuheben:
 - Walldorf: RE 70 auf Linie 751/752 - Anschluss wird verpasst / sehr lange Wartezeiten
 - Mörfelden: Der Bahnhof Mörfelden besitzt im Status quo generell keine gute Verknüpfungsmöglichkeit zwischen S70/RE70 und Linien 751/752.

Handlungsbedarf

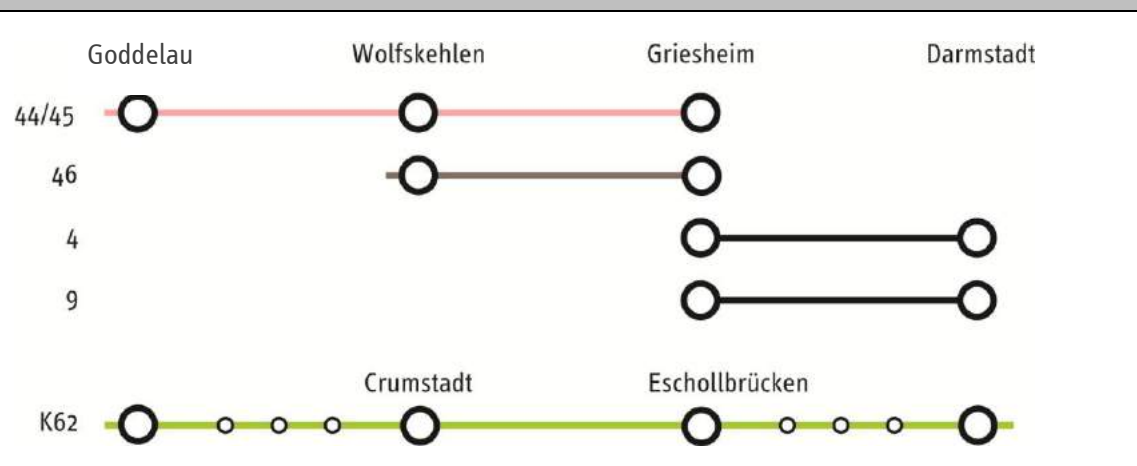
- Anpassung des Fahrplans der Linie 752 für eine verbesserte (konsequente) Verknüpfungssituation mit dem SPNV in Mörfelden Bhf und/oder Walldorf Bhf.
- Einrichtung eines zusätzlichen Angebots in der SVZ am Samstag zur Realisierung des geforderten 30-Minuten-Taktes.
- Beschleunigung der Busverbindung zwischen CargoCity und Flughafen.

8.2.2.2 Hauptverbindungen ohne direkte Anbindung an den Flughafen Frankfurt

Korridor Riedstadt – Darmstadt

Der Korridor Riedstadt – Darmstadt ist auf Basis der Raumstrukturanalyse und entsprechender Pendlerbeziehungen als Netzkategorie Hauptverbindung ohne direkte Anbindung an den Flughafen klassifiziert. Der Korridor verbindet die Stadt Riedstadt über einen Umstieg zwischen Bus und Straßenbahn in Griesheim mit dem Oberzentrum Darmstadt. Zur Straßenbahnhaltestelle Platz Bar-le-Duc verkehren die Linien 45 (von/nach Gernsheim über Stockstadt und Biebesheim) und 46 (von/nach Trebur-Geinsheim über Leeheim und Dornheim). Die Endpunkte des Korridors Riedstadt und Darmstadt verfügen über Bahnhöfe, wodurch eine Anbindung an den SPNV besteht.

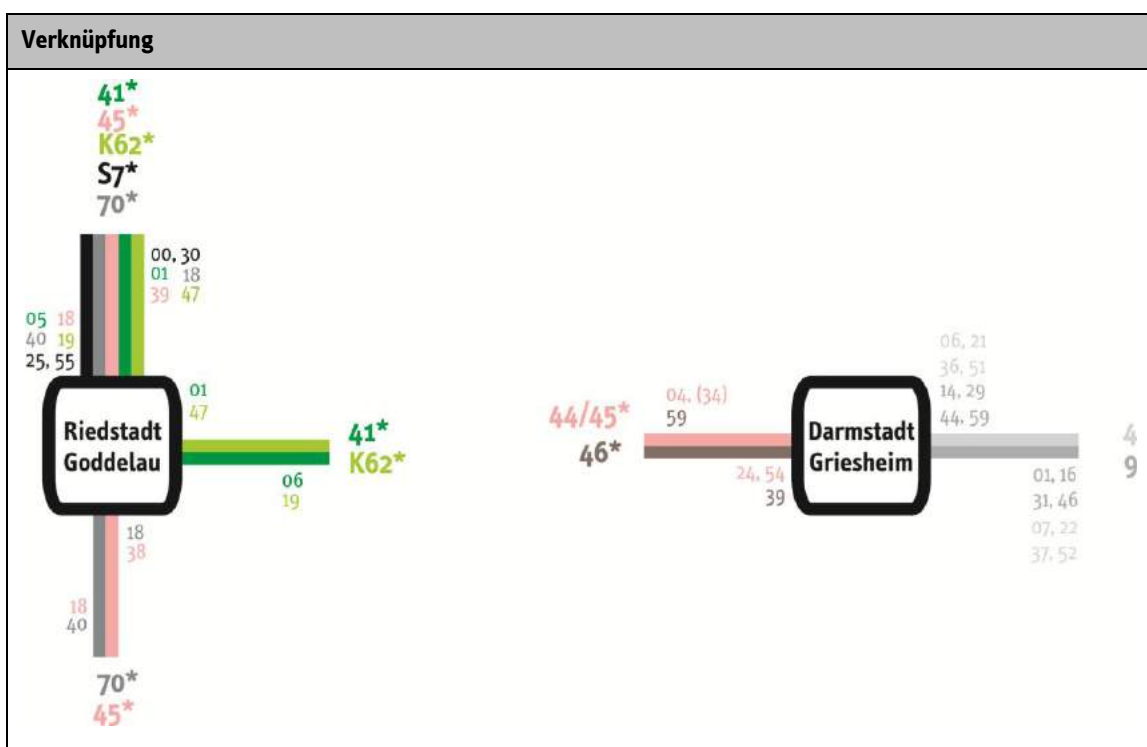
Korridorbestimmendes Angebot



Taktangebot									
R i e d s t a d t			G r i e s h e i m			D a r m s t a d t			
Mo-Fr	HVZ	ÖPNV	☐	T 30	☐	T 15+	☐		
	TVZ	ÖPNV	☐	T 60+	☐	T 15+	☐		
	SVZ	ÖPNV	☐	T 60	☐	T 30	☐		
	NaVZ	ÖPNV	☐	-	☐	3 EF	☐		
Sa	TVZ	ÖPNV	☐	T 60+	☐	T 15	☐		
	SVZ	ÖPNV	☐	T 60	☐	T 30	☐		
	NaVZ	ÖPNV	☐	1 EF	☐	3 EF	☐		
So	SVZ	ÖPNV	☐	T 60	☐	T 30	☐		
	NaVZ	ÖPNV	☐	-	☐	1 EF	☐		

Reisezeit in Minuten					
R i e d s t a d t		G r i e s h e i m		D a r m s t a d t	
ÖPNV*	☐	15	☐	18	☐
MIV	☐	9	☐	13	☐
Reisezeitverhältnis ÖPNV zu MIV	☐	1,67	☐	1,38	☐
Summe					33
					22
					1,50

*Haltestellen:
Goddelau Bf., Platz Bar-le-Duc, Luisenstr.



Verknüpfung

Riedstadt Goddelau

- S7: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Die Ankunft um .25 und Abfahrt um .30 verspringt häufig um bis zu 9 min. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 41: In der HVZ I in Richtung Crumstadt Fahrten um .35
- Linie 45: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Verdichtung auf T30 in der morgendlichen HVZ in Richtung Gernsheim (.18 und .48)
- Linie K62: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Bis 12 Uhr abweichende vertaktete Fahrten (.37 in Richtung Leeheim und .09 in Richtung Darmstadt), Wochenende andere Ankunfts- und Abfahrtszeiten

Griesheim

- Linie 44: fährt nicht durchgängig (Ankunft einmalig um 09.24 Uhr; Abfahrt um .34)
- Linie 46: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten

Bewertung des Angebots

Angebot und Vertaktung:

- Die Bewertung des Verkehrsangebots im Korridor Riedstadt – Darmstadt zeigt, dass die Busverbindung zwischen Riedstadt und Griesheim zur TVZ einen Mangel aufweist. Zwar bedienen die Linien 44/45 und 46 diese Strecke jeweils im Stundentakt, jedoch ergibt sich in der Zeitlage nicht der geforderte Halbstundentakt.

Reisezeit:

- Auch das Reisezeitverhältnis auf der Strecke Riedstadt – Griesheim erfüllt nicht den geforderten Standard vom 1,5 fachen der MIV-Reisegeschwindigkeit.

Verknüpfung:

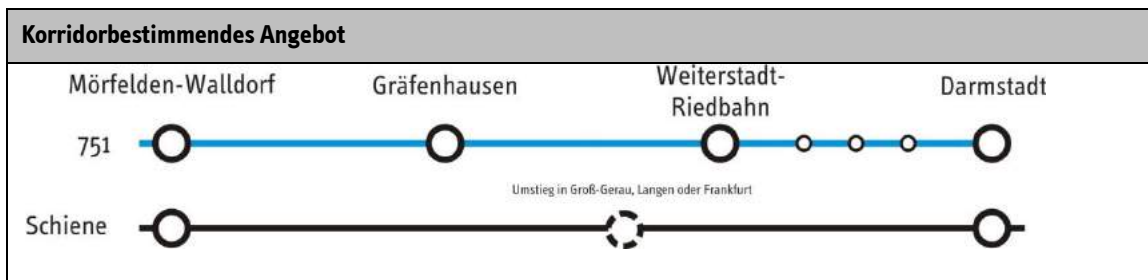
- Riedstadt-Goddelau: Bis auf eine stündliche Verknüpfung zwischen K62 aus beiden Richtungen und der Schiene von/nach Frankfurt, beträgt die Übergangszeit deutlich mehr als 10 Minuten.

Handlungsbedarf

- Beschleunigung des Abschnitts Riedstadt – Griesheim
- Harmonisierung der Linien 45 und 46 auf einen Halbstundentakt
- Verbesserung der Verknüpfungssituation am Bahnhof Riedstadt-Goddelau
- Regelmäßigkeit der Abfahrtszeiten auch am Wochenende
- K62 und 41: Harmonisierung der Fahrpläne von Leeheim Richtung Goddelau und Crumstadt

Korridor Mörfelden-Walldorf – Darmstadt

Der Korridor Darmstadt – Mörfelden-Walldorf verbindet das außerhalb des Kreises liegende Oberzentrum Darmstadt mit dem Mittelzentrum Mörfelden-Walldorf. Zahlreiche Möglichkeiten stellen eine Verbindung her. Auf direktem Weg verkehrt die Linie 751. Mit Umstieg in Groß-Gerau, Langen oder Frankfurt bestehen weitere Verbindungen im Bus/Schiene-Angebot in höheren Preisstufen. Dieser Verbindung liegt die Netzkategorie Hauptverbindung zu Grunde.



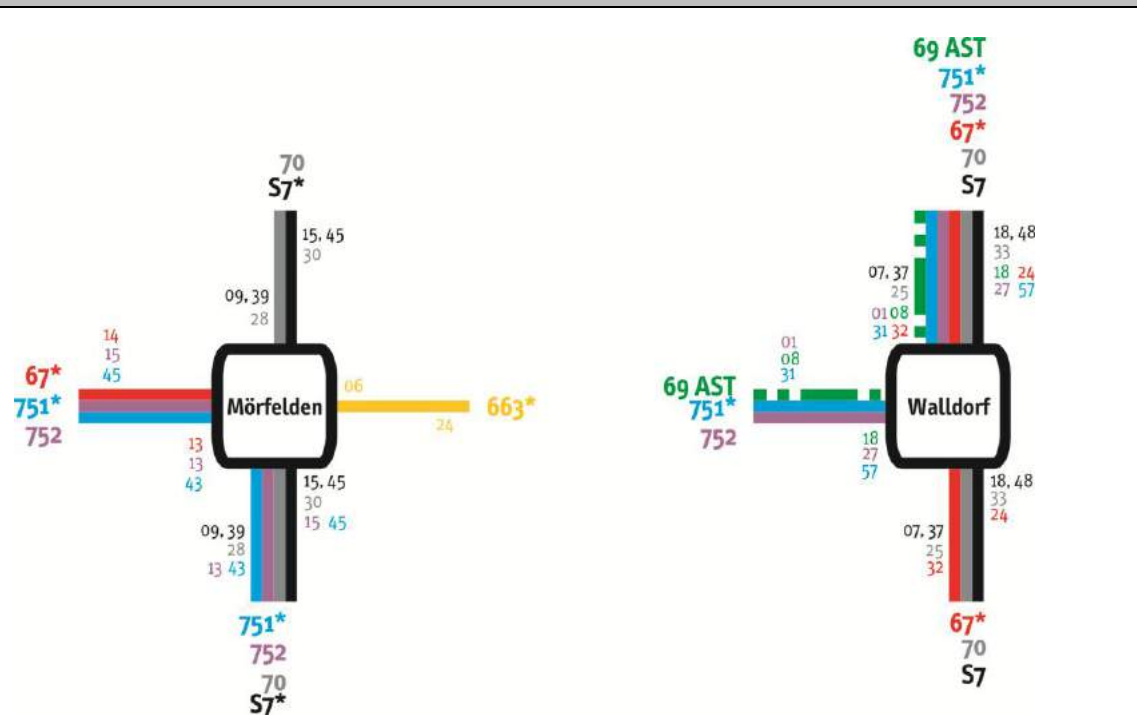
		Taktangebot			
		Mörfelden	Gräfenhausen	Riedbahn	Darmstadt
Mo-Fr	HVZ	Schiene		T60+	
		Bus	T60	T60	T60
	TVZ	Schiene		T60+	
		Bus	T60	T60	T60
	SVZ	Schiene		T60+	
		Bus	T120	T120	T120
	NaVZ	Schiene		2 EF über Frankfurt	
		Bus	-	-	-
Sa	TVZ	Schiene		T60+	
		Bus	T60	T60	T60
	SVZ	Schiene		T60+	
		Bus	2 EF	2 EF	2 EF
So	SVZ	Schiene		T60	
		Bus	T120	T120	T120

Reisezeit in Minuten

	Mörfelden	Gräfenhausen	Riedbahn	Darmstadt	Summe
Schiene			36-64		36-64
Bus*	14	8	13		35
MIV	10	5	7		22
Reisezeitverhältnis Schiene / MIV		1,64 - 2,9			1,64 - 2,9
Reisezeitverhältnis Bus / MIV	1,4	1,6	1,86		1,62

*Haltestellen: Mörfelden Bf., Gräfenhausen Schneppenhäuser Str., Riedbahn Lagerstraße, Darmstadt Mathildenplatz

Verknüpfung



Mörfelden

- S7: Zwischenzeitlich Abweichungen vom Takt um bis zu 9 min
- RE 70: T120. Abweichungen zu den Tagesrandzeiten
- Linie 67: Kein durchgängiges Angebot. Um 16.44 Uhr, 17.44 Uhr und 18.44 Uhr Fahrten (Ankunft um .43)
- Linie 663: Unregelmäßiges Angebot: Abfahrten bis 07.53 Uhr und ab 15.23 mit anderer / unregelmäßiger Taktung. Ankünfte um 21.04 Uhr und 22.04 Uhr nicht im Takt, Zusatz-Ankünfte um 06.36 Uhr und 07.36 Uhr
- Linie 751: Fahrten zu den Tagesrandzeiten und mittags nicht im Takt
- Linie 752: Fahrten zu den Tagesrandzeiten und mittags nicht im Takt

Walldorf

- S7: Zwischenzeitlich Abweichungen vom Takt um bis zu 9 min
- RE 70: T120. Abweichungen zu den Tagesrandzeiten
- Linie 67: Kein durchgängiges Angebot. In Richtung Ffm Fahrten um 16.54 Uhr, 17.54 Uhr und 18.54 Uhr. In Richtung Mörfelden Fahrten um 06.02 Uhr, 07.02 Uhr, 08.02 Uhr und 22.42 Uhr
- Linie 751: Fahrten zu den Tagesrandzeiten und mittags nicht im Takt
- Linie 752: Fahrten zu den Tagesrandzeiten und mittags nicht im Takt

Bewertung des Angebots

Angebot und Vertaktung:

- Die Bewertung des Verkehrsangebots im Korridor Mörfelden – Darmstadt zeigt, dass die direkte Busverbindung über die Linie 751 die Standards nicht erfüllt. Auch die Verbindungen mit Umstieg weisen Mängel auf. Zwar besteht über einen Umstieg in Frankfurt eine regelmäßige Verbindung im Halbstundentakt, jedoch zwei Preisstufen über der Direktverbindung. Auch die Verbindungen mit mindestens einem Umstieg in Groß-Gerau oder Langen sind in der Tarifstruktur teurer.

Reisezeit:

- Die Reisezeitdifferenz auf der Verbindung über Frankfurt beträgt mehr als 30 Minuten zum MIV und überschreitet das vorgegebene Reisezeitverhältnis.

Verknüpfung:

- Für diesen Korridor ist keine Verknüpfung an den Bahnhöfen in Mörfelden und Walldorf notwendig.

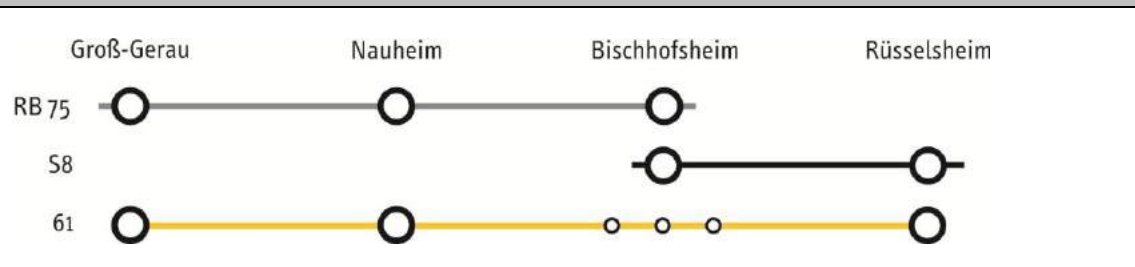
Handlungsbedarf

- Ausweitung des Taktangebots zwischen Mörfelden und Darmstadt

Korridor Groß-Gerau – Nauheim – Rüsselsheim

Dem Korridor Groß-Gerau – Nauheim – Rüsselsheim und Groß-Gerau – Nauheim liegen der Netzkategorie Hauptverbindung zu Grunde. Der Korridor verbindet die Kreisstadt mit der Sonderstatusstadt Rüsselsheim. An beiden Orten befinden sich wichtige Verwaltungs-, Versorgungs- und Einkaufseinrichtungen sowie Arbeitsplätze und Freizeitziele. Zwischen Groß-Gerau und Nauheim besteht eine direkte Schienenverbindung. Von beiden Orten aus ist eine Schienenverbindung bis Rüsselsheim mit einem Umstieg in Bischofsheim ebenfalls möglich. Zusätzlich stellt die Linie 61 im Busangebot eine direkte Verbindung zwischen den drei Orten im Korridor her.

Korridorbestimmendes Angebot



Taktangebot

		Groß-Gerau	Nauheim	Rüsselsheim
Mo-Fr	HVZ	Schiene	T30	T30
		Bus*	T30	T30
	TVZ	Schiene	T60	T30
		Bus	T30	T30
Sa	SVZ	Schiene	T60	T120
		Bus	T120	T120
	NaVZ	Schiene	-	-
		Bus	-	-
So	TVZ	Schiene	T60	T60
		Bus	T60	T60
	SVZ	Schiene	T60	T120
		Bus	T120	T120
So	SVZ	Schiene	T60	T60-T120
		Bus	T60-T120	T60-T120

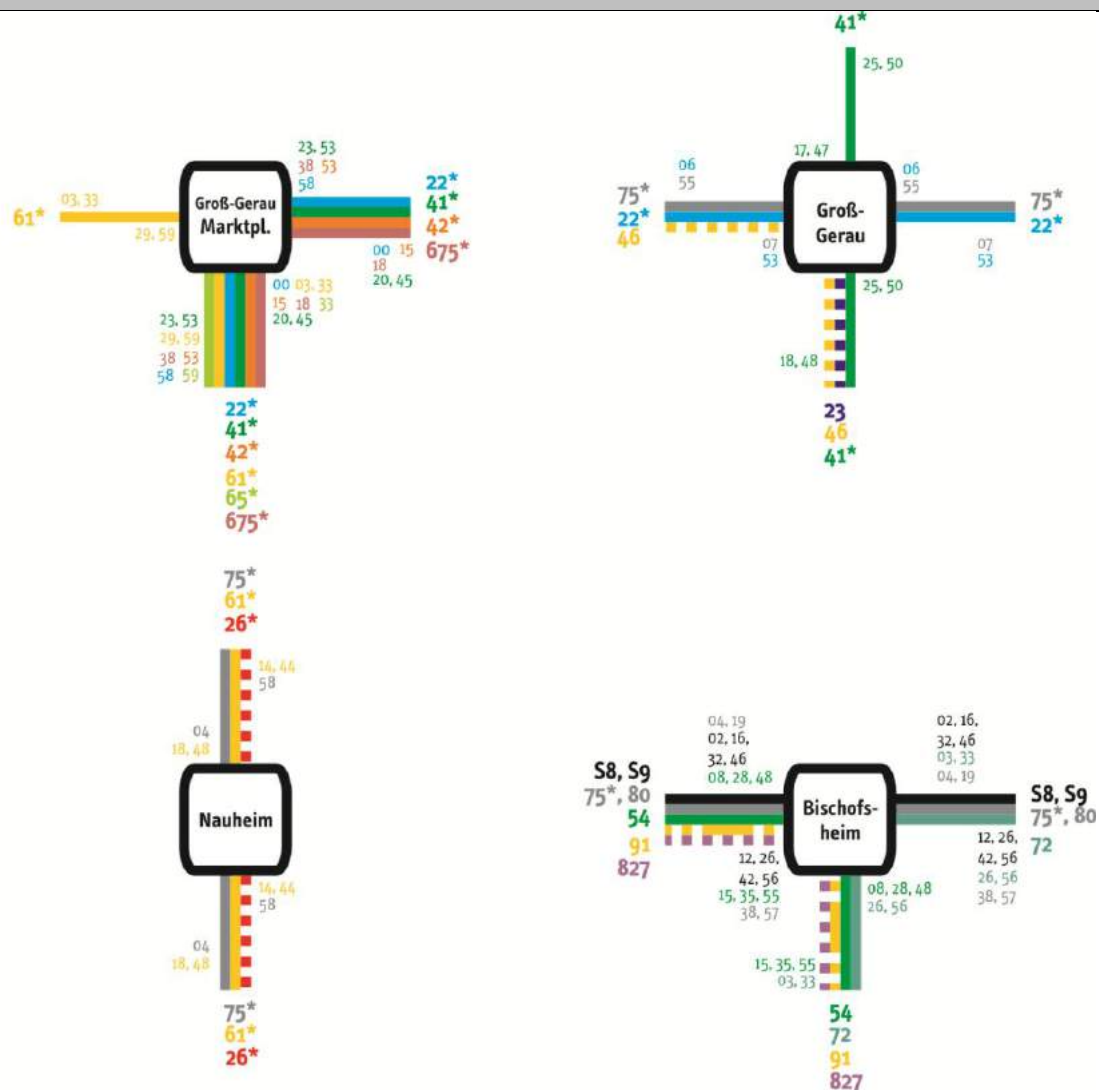
*weitere Taktverdichtung ohne Nauheim Bahnhof

Reisezeit in Minuten

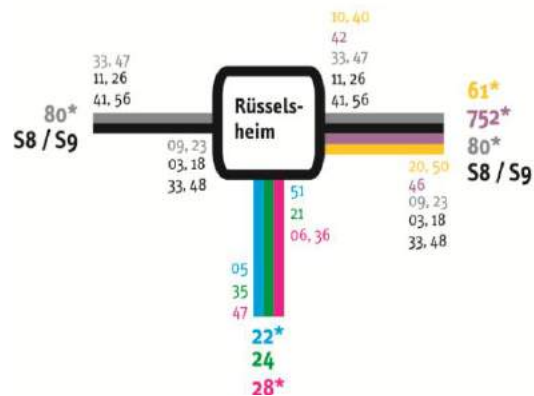
	Groß-Gerau	Nauheim	Rüsselsheim	Summe
Schiene		22		22
Schnellbus*	10		13	23
Bus*	21		16	37
MIV	10		12	22
Reisezeitverhältnis Schiene / MIV		1,00		1
Reisezeitverhältnis Schnellbus / MIV	1,00		1,08	1,04
Reisezeitverhältnis Bus / MIV	2,10		1,33	1,72

*Haltestellen: Groß-Gerau Marktplatz, Nauheim Rüsselsheimer Straße, Rüsselsheim Bahnhof Südseite

Verknüpfung



Verknüpfung



Groß-Gerau Marktplatz

- Linie 22: Verdichtung auf T30 während der HVZ II. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 41: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Zwischenzeitlich Versprünge um wenige Minuten
- Linie 42: Schulbus. Zur abendlichen HVZ als reguläre Linie. Führt in Richtung Groß-Gerau als Linie 41
- Linie 61: ab 19 Uhr im T60. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 65: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Verstärkerfahrten im T30 bis 06 Uhr in der Hinrichtung
- Linie 675: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten

Groß-Gerau

- RB 75: Verdichtung zur morgendlichen und abendlichen HVZ auf T30 (.07 und .36 in Richtung Darmstadt; .25 und .55 in Richtung Wiesbaden)
- Linie 22: Verdichtung auf T30 während der HVZ II. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 41: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Zwischenzeitlich Abweichungen vom T30 in der TVZ

Nauheim

- RB 75: Verdichtung zur morgendlichen und abendlichen HVZ auf T30 (.04 und .33 Richtung Darmstadt; .58 und .28 Richtung Wiesbaden)
- Linie 26: Unregelmäßiges Angebot als Schulbuslinie bzw. AST
- Linie 61: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Ergänzendes unregelmäßiges Schulbusangebot

Bischofsheim

- S8: T60 zur NaVZ
- RB 75: Verdichtung zur morgendlichen und abendlichen HVZ auf T30 (.27 und .57 Richtung Darmstadt; .58 und .28 Richtung Wiesbaden)
- Linie 54 (MVG): Führt im T20. Zwischenzeitlich im T30. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 91 (MVG): Nachtbus
- Linie 72: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 827: Schulbus

Rüsselsheim

- RE 80 zu den Tagesrandzeiten bis 8 Uhr und ab 19 Uhr unregelmäßig. Richtung Mainz auch zu den Stoßzeiten kein klares Taktschema
- Linie 22: Unregelmäßigkeiten an den Tagesrandzeiten
- Linie 28: nicht im Takt liegende Abfahrtszeiten der ersten und letzten Fahrt
- Linie 61: unregelmäßige Abfahrt- und Ankunftszeiten zu den Stoßzeiten morgens und mittags und an den Tagesrandbereichen
- Linie 752: Unregelmäßigkeiten mittags und zu den Abendfahrten

Bewertung des Angebots

Angebot und Vertaktung:

- Die Bewertung des Verkehrsangebots im Korridor Groß-Gerau – Nauheim – Rüsselsheim zeigt, dass sowohl die Anzahl der angebotenen Fahrtmöglichkeiten wie auch der Takt mit Ausnahme der TVZ am Samstag die geforderten Standards für die Netzkategorie Hauptverbindung ohne Anbindung des Flughafens Frankfurt erfüllt.
- Die geforderten Standards werden bis auf die o.g. Ausnahme entweder durch die Schienenverbindung mit Umstieg in Bischofsheim oder durch das direkte Busangebot realisiert.

Reisezeit:

- Standards werden erfüllt. Einziger Mangel besteht in der Busverbindung zwischen Groß-Gerau und Nauheim.

Verknüpfung:

- Rüsselsheim:
 - Linie 61 auf S8 / S9 Richtung Mainz – eine Minute Übergang
 - S8 / S9 von Mainz auf Linie 61 – zwei Minuten Übergang

Handlungsbedarf

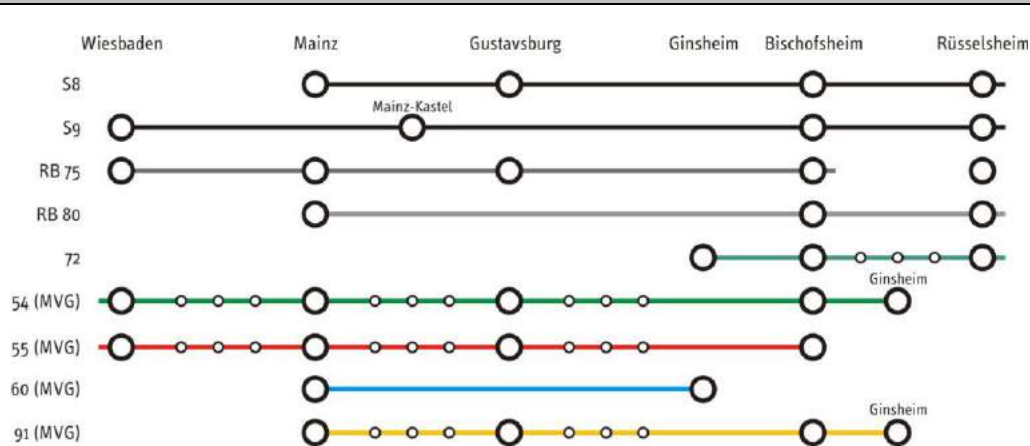
- Anpassung Fahrplan Linie 61 → Verknüpfung in Rüsselsheim mit SPNV

Korridor Mainz/Wiesbaden – Mainspitze – Rüsselsheim

Im Korridor am nördlichen Rand des Kreises Groß-Gerau von Wiesbaden und Mainz über die Gemeinden der Mainspitze nach Rüsselsheim existiert ein umfangreiches Verkehrsangebot durch das Schienen- und Busangebot. Der Linienverlauf der Buslinien variiert auf dem Korridor. Die Linie 91 verkehrt ausschließlich zur Nachtverkehrszeit. Linie 72 ist zwischen Ginsheim – Bischofsheim – Rüsselsheim die Verlängerung der Linie 72 von/bis Flughafen Frankfurt.

Dem Korridor liegt die Kategorie Hauptverbindung ohne direkte Anbindung des Flughafens zu Grunde, da auf diesem Abschnitt wichtige Pendlerrelationen zwischen der Sonderstatusstadt Rüsselsheim und den Landeshauptstädten Mainz und Wiesbaden als Freizeit- sowie Arbeitsstandorte bestehen.

Korridorbestimmendes Angebot



Taktangebot

		Mainz/Wiesbaden	Mainz-Kastel	Gustavsburg	Bischofsheim	Ginsheim	Rüsselsheim
Mo-Fr	HVZ	Schiene* Bus	T30 andere Linien	T30 T20	T30 + T20	T20	T15 + T30
	TVZ	Schiene Bus	T30 -	T30 T30	T30 + T30	T30	T15 + T30
	SVZ	Schiene** Bus	andere Linien T30	T30 T30	T30 T30	T30+ T30+	T60
	NaVZ	Schiene Bus	andere Linien T60	T60 T60	T60 T60	T60 T60	-
Sa	TVZ	Schiene Bus	T30+ andere Linien	T30 T30	T30 T30	T30	T15 T30
	SVZ	Schiene Bus	T30 andere Linien	T30 T30	T30 T30	T30+ T30	T60
So	SVZ	Schiene Bus	T30+ andere Linien	T30 T30	T30 T30	T30 T15	T60

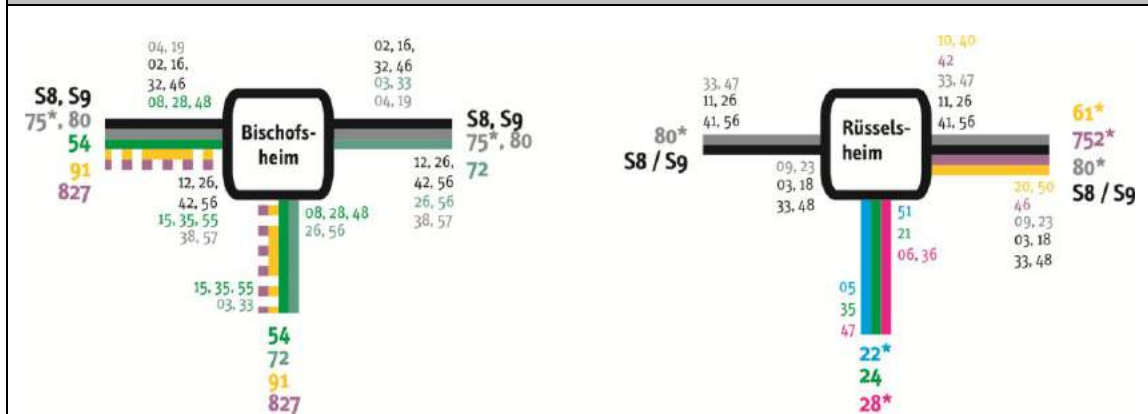
*Zwischen Mainz und Bischofsheim besteht ein T15 mit halbstündlichen Halt in Mainz-Kastel bzw. halbstündlichen Halt in Gustavsburg
** Mainz-Kastel wird im T60 bedient

Reisezeit in Minuten

	Mainz/Wiesbaden	Mainz-Kastel	Gustavsburg	Bischofsheim	Ginsheim	Rüsselsheim	Summe
Schiene	9	20***	3		7		30
Bus	14	10	3		10	14****	41
MIV	12	7	6		6	13/8	38
zeitverhältnis Schiene/MIV	0,64	1,54***	0,50		0,88****		0,97
iszeitverhältnis Bus/MIV	1,17	1,43	0,50			1,75	1,20

*** Reisezeit und -verhältnis zwischen Wiesbaden und Gustavsburg
**** Reisezeit und -verhältnis zwischen Bischofsheim und Rüsselsheim

Verknüpfung



Bischofsheim

- S8: T60 zur NaVZ
- RB 75: Verdichtung zur morgendlichen und abendlichen HVZ auf T30 (.27 und .57 Richtung Darmstadt; .58 und .28 Richtung Wiesbaden)
- Linie 54 (MVG): Fährt im T20. Zwischenzeitlich im T30. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 91 (MVG): Nachtbus
- Linie 72 : Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 827: Schulbus

Rüsselsheim

- RE 80 zu den Tagesrandzeiten bis 8 Uhr und ab 19 Uhr unregelmäßig. Richtung Mainz auch zu den Stoßzeiten kein klares Taktschema
- Linie 22: Unregelmäßigkeiten an den Tagesrandzeiten
- Linie 28: nicht im Takt liegende Abfahrtszeiten der ersten und letzten Fahrt
- Linie 61: unregelmäßige Abfahrt- und Ankunftszeiten zu den Stoßzeiten morgens und mittags und an den Tagesrandbereichen
- Linie 752 Unregelmäßigkeiten mittags und zu den Abendfahrten

Bewertung des Angebots

Angebot und Vertaktung:

- Die Bewertung des Verkehrsangebots im Korridor Wiesbaden/Mainz – Mainspitze – Rüsselsheim, als einer der nachfragestärksten Korridore im Kreis Groß-Gerau, zeigt, dass sowohl die Anzahl der angebotenen Fahrtmöglichkeiten wie auch der Takt die geforderten Standards für die Netzkategorie Hauptverbindung ohne direkter Anbindung des Flughafens Frankfurt erfüllt.
- Die geforderten Standards werden bereits durch das SPNV-Angebot realisiert.
- Das ergänzende Busangebot erfüllt ebenfalls separat die geforderten Standards.

Reisezeit:

- Die Reisezeit und das Reisezeitverhältnis sind im gesamten Korridor positiv zu bewerten.

Verknüpfung:

Folgende Auffälligkeiten sind (gemäß der relevanten Beziehungen bei der Verknüpfung festzuhalten:

- Rüsselsheim hat für diesen Korridor keine Bus-zu-Schiene-Verknüpfungsfunktion, siehe hierfür z.B. Korridor Rüsselsheim – Mörfelden
- Bischofsheim: Verknüpfung passt aufgrund des unterschiedlichen Taktangebots zwischen Bus 54 (T20) und Schiene (T15) nicht immer optimal zusammen. Im T30 passt der Anschluss von Ginsheim Richtung Frankfurt und Darmstadt.

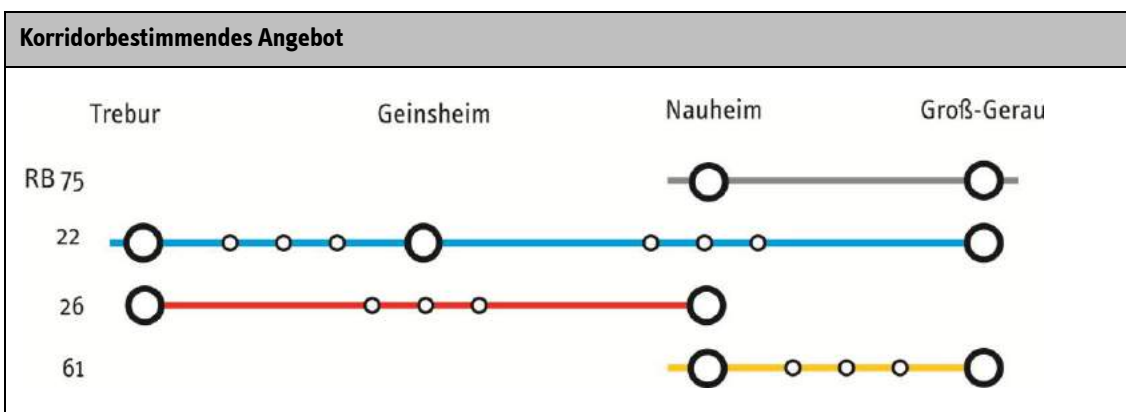
Handlungsbedarf

- Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Ginsheim und Gustavsburg
- Andienung des Bahnhofs Gustavsburg

8.2.2.3 Nebenverbindungen

Korridor Trebur – Groß-Gerau

Der Korridor Trebur – Groß-Gerau, in der Netzkategorie Nebenverbindung wird auf zwei Wegen verbunden. Das Angebot weist eine direkte Verbindung mit der Linie 22 und eine Umsteigeverbindung in Nauheim auf. Das den Korridor bedienende Busangebot übernimmt neben der Verbindung auch die Funktion der Erschließung von Treburer Ortsteilen (Astheim – Trebur – Geinsheim).



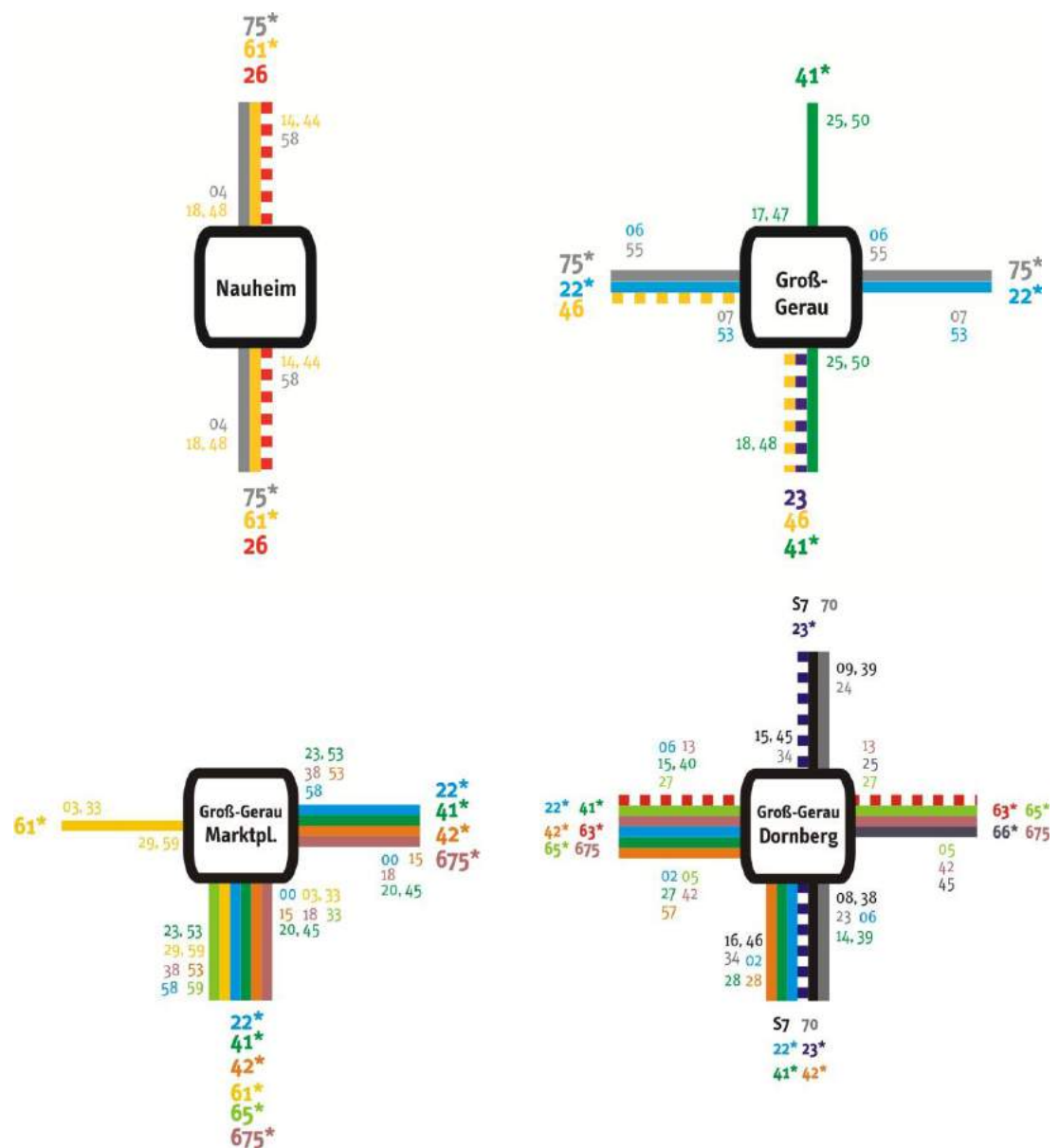
		Taktangebot		
		Trebur	Geinsheim	Groß-Gerau
Mo-Fr	HVZ	Bus	HVZ I T30 / HVZ II T60	HVZ I T30 / HVZ II T60
	TVZ	Bus	T60+	T60+
	SVZ	Bus*	T60	T60
	NaVZ	Bus	-	-
Sa	TVZ	Bus	T60	T60
	SVZ	Bus	T120	T120
So	SVZ	Bus	T60	T60

* SVZ I in beide Richtungen ab Geinsheim, keine durchgängige Fahrt möglich.

Reisezeit in Minuten

	Trebur	Geinsheim	Groß-Gerau	Summe
Bus				
MIV				
Reisezeitverhältnis Bus/MIV				

Verknüpfung



Nauheim

- RB 75: Verdichtung in HVZ (morgens und abends) auf T30 (.04 und .33 Richtung Darmstadt; .58 und .28 Richtung Wiesbaden)
- Linie 26: Unregelmäßiges Angebot als Schulbuslinie bzw. AST
- Linie 61: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Ergänzendes unregelmäßiges Schulbusangebot

Verknüpfung

Groß-Gerau

- RB 75: Verdichtung zur morgendlichen und abendlichen HVZ auf T30 (.07 und .36 in Richtung Darmstadt; .25 und .55 in Richtung Wiesbaden)
- Linie 22: Verdichtung auf T30 während der HVZ II. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 41: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Zwischenzeitlich Abweichungen vom T30 in der TVZ

Groß-Gerau Marktplatz

- Linie 22: Verdichtung auf T30 während der HVZ II. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 41: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Zwischenzeitlich Versprünge um wenige Minuten
- Linie 42: Schulbus. Zur abendlichen HVZ als reguläre Linie. Führt in Richtung Groß-Gerau als Linie 41

Groß-Gerau Dornberg

- S7: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Die Fahrten um .38 in Richtung Frankfurt und um .15 in Richtung Mannheim verspringen häufig um bis zu 9 min. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- RE 70: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 22: Verdichtung auf T30 während der HVZ II. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 41: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Zwischenzeitlich Versprünge um wenige Minuten
- Linie 42: Schulbus. Zur abendlichen HVZ als reguläre Linie. Führt in Richtung Groß-Gerau als Linie 41
- Linie 63: Schulbus
- Linie 65: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Verstärkerfahrten im T30 bis 06 Uhr in Richtung Groß-Gerau
- Linie 66: Keine Bedienung außerhalb der HVZ. Morgens Ankunft um .15 und Abfahrt um .26
- Linie 61: ab 19 Uhr im T60. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 65: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Verstärkerfahrten im T30 bis 06 Uhr in der Hinrichtung
- Linie 675: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten

Bewertung des Angebots

Angebot und Vertaktung:

- Die Bewertung des Verkehrsangebots im Korridor Trebur – Groß-Gerau zeigt, dass sowohl die Anzahl der angebotenen Fahrtmöglichkeiten wie auch der Takt die geforderten Standards für die Netzkategorie Nebenverbindung erfüllt.

Reisezeit:

- Die Reisezeit und das Reisezeitverhältnis sind im gesamten Korridor positiv zu bewerten.

Verknüpfung:

Folgende Auffälligkeiten sind bei der Verknüpfung festzuhalten:

- Nauheim: Im heutigen Angebot verkehrt die Linie 26 zu unterschiedlichen An- und Abfahrtszeiten am Bahnhof Neuheim.
- Groß-Gerau Bf:
 - Linie 22 aus Trebur nur 2 Minuten Richtung Mainz
 - RB 75 aus Mainz verpasst Linie 22 Richtung Trebur um 1 Minute
- Groß-Gerau Marktplatz:
 - keine Verknüpfung auf andere Buslinien (> 15 Min. Wartezeit).

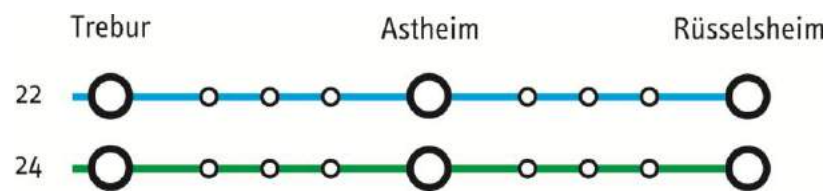
Handlungsbedarf

- Optimierung Verknüpfung zwischen 26 und RB75 am Bahnhof Nauheim in beide Richtungen (Mainz/Darmstadt)
- Optimierung Verknüpfung zwischen 22 und 65 am Marktplatz Groß-Gerau
- Optimierung Verknüpfung zwischen Linie 22 und RB75

Korridor Trebur – Rüsselsheim

Der Korridor Trebur – Rüsselsheim, welcher die Vorgaben der Netzkategorie Nebenverbindung zu erfüllen hat, wird durch die Linien 22 und 24 bedient. Dabei nimmt das Busangebot auch eine erschießende Funktion für die Ortsteile Astheim und Trebur wahr. Der Korridor wird zu Schulzeiten zusätzlich durch die Linie 28 bedient.

Korridorbestimmendes Angebot



Taktangebot

		Trebur	Astheim	Rüsselsheim
Mo-Fr	HVZ	Bus	T 30	T 30
	TVZ	Bus	T 30	T 30
	SVZ	Bus	T 60	T 60
	NaVZ	Bus	-	-
Sa	TVZ	Bus	T 60	T 60
	SVZ	Bus	T 120	T 120
So	SVZ	Bus	T 60	T 60

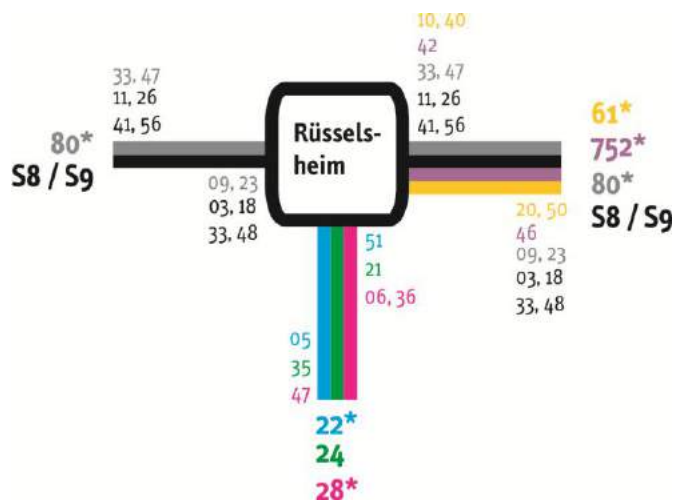
Reisezeit in Minuten

	Trebur	Astheim	Rüsselsheim	Summe
Bus*	9	13	26	
MIV	5	11	16	
Reisezeitverhältnis Bus / MIV	1,80	1,18	1,49	

Trebur Hauptstraße, Astheim Bürgerhaus, Rüsselsheim Bahnhof Südseite

*Haltestellen:

Verknüpfung



Rüsselsheim

- RE 80 zu den Tagesrandzeiten bis 8 Uhr und ab 19 Uhr unregelmäßig. Richtung Mainz auch zu den Stoßzeiten kein klares Taktschema
- Linie 22: Unregelmäßigkeiten an den Tagesrandzeiten
- Linie 28: nicht im Takt liegende Abfahrtszeiten der ersten und letzten Fahrt
- Linie 61: unregelmäßige Abfahrt- und Ankunftszeiten zu den Stoßzeiten morgens und mittags und an den Tagesrandbereichen
- Linie 752 Unregelmäßigkeiten mittags und zu den Abendfahrten

Bewertung des Angebots

Angebot und Vertaktung:

- Die Bewertung des Verkehrsangebots im Korridor Trebur – Rüsselsheim zeigt, dass sowohl die Anzahl der angebotenen Fahrtmöglichkeiten wie auch der Takt die geforderten Standards für die Netzkategorie Nebenverbindung erfüllt.
- Die geforderten Standards werden durch das direkte Busangebot realisiert.

Reisezeit:

- Standards werden erfüllt.

Verknüpfung:

- S8/S9 von/auf 22 und 24 nicht optimal.

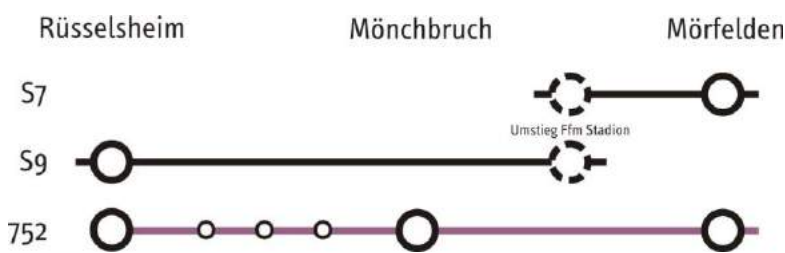
Handlungsbedarf

- kein Handlungsbedarf
- Optimierung der Verknüpfung der Linien 22 und 24 am Bahnhof in Rüsselsheim

Korridor Rüsselsheim – Mörfelden-Walldorf

Dem Korridor Rüsselsheim – Mörfelden liegt die Netzkategorie Nebenverbindung zu Grunde. Zwischen den Bahnhöfen von Rüsselsheim und Mörfelden wird durch das Busangebot auch das Freizeitziel Mönchbruch bedient.

Korridorbestimmendes Angebot



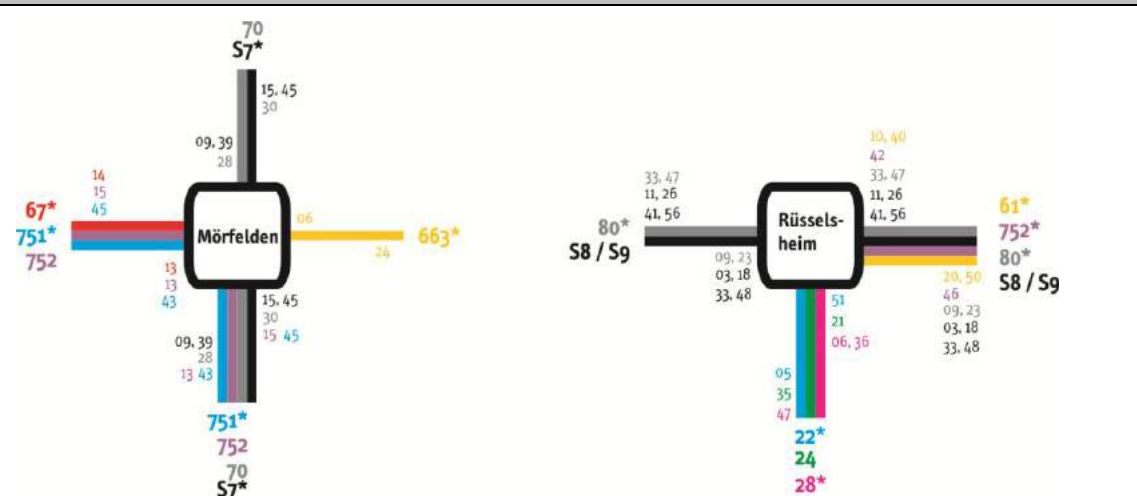
Taktangebot

		Mörfelden-Walldorf	Rüsselsheim
Mo-Fr	HVZ	Schiene	T30
		Bus	T60
	TVZ	Schiene	T30
		Bus	T60
	SVZ	Schiene	T30
		Bus	-
	NaVZ	Schiene	2 EF
		Bus	-
Sa	TVZ	Schiene	T30
		Bus	T120
	SVZ	Schiene	T60+
		Bus	-
So	SVZ	Schiene	T30
		Bus	T120

Reisezeit in Minuten

	Mörfelden-Walldorf	Rüsselsheim
Schiene	36	
Bus	29	
MIV	15	
Reisezeitverhältnis Schiene/MIV	2,40	
Reisezeitverhältnis Bus/MIV	1,93	

Verknüpfung



Mörfelden

- S7: Zwischenzeitlich Abweichungen vom Takt um bis zu 9 min
- RE 70: T120. Abweichungen zu den Tagesrandzeiten
- Linie 67: Kein durchgängiges Angebot. Um 16.44 Uhr, 17.44 Uhr und 18.44 Uhr Fahrten (Ankunft um .43)
- Linie 663: Unregelmäßiges Angebot: Abfahrten bis 07.53 Uhr und ab 15.23 mit anderer / unregelmäßiger Taktung. Ankünfte um 21.04 Uhr und 22.04 Uhr nicht im Takt, Zusatz-Ankünfte um 06.36 Uhr und 07.36 Uhr
- Linie 751: Fahrten zu den Tagesrandzeiten und mittags nicht im Takt
- Linie 752: Fahrten zu den Tagesrandzeiten und mittags nicht im Takt

Rüsselsheim

- RE 80 zu den Tagesrandzeiten bis 8 Uhr und ab 19 Uhr unregelmäßig. Richtung Mainz auch zu den Stoßzeiten kein klares Taktschema
- Linie 22: Unregelmäßigkeiten an den Tagesrandzeiten
- Linie 28: nicht im Takt liegende Abfahrtszeiten der ersten und letzten Fahrt
- Linie 61: unregelmäßige Abfahrt- und Ankunftszeiten zu den Stoßzeiten morgens und mittags und an den Tagesrandbereichen
- Linie 752: unregelmäßigkeiten mittags und zu den Abendfahrten

Bewertung des Angebots

Angebot und Vertaktung:

- Die Bewertung des Verkehrsangebots im Korridor Mörfelden – Rüsselsheim zeigt, dass sowohl die Anzahl der angebotenen Fahrtmöglichkeiten wie auch der Takt die geforderten Standards für die Netzkategorie Nebenverbindung erfüllt. Die geforderten Standards werden durch das direkte Busangebot realisiert.

Reisezeit:

- Das Reisezeitverhältnis liegt sowohl bei der direkten Busverbindung, wie auch beim SPNV-Angebot über dem geforderten Standard des Anforderungsprofils.

Verknüpfung:

- Rüsselsheim: Linie 752 auf S8/S9 Ankunft 1 Minute nach Abfahrt Richtung Mainz
S8/S9 auf Linie 752 in Richtung Mörfelden 13 Minuten Wartezeit
- Mörfelden Bf.: keine bedeutende Verknüpfung der Linie 752 zum Schienenverkehr, Verknüpfung mit Regionalbus 663 mit 9-11 Minuten Umsteigezeit in Ordnung.

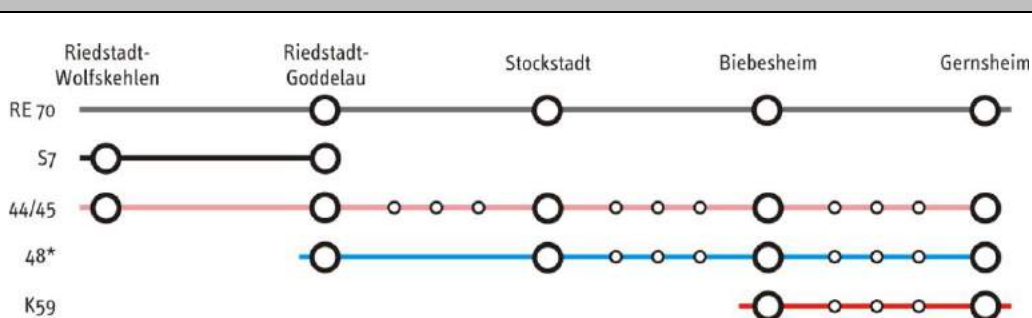
Handlungsbedarf

- Verbesserung des Übergangs zwischen der Linie 752 und der S8/S9 von/nach Mainz

Korridor Riedstadt – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim

Dem Korridor Riedstadt-Gernsheim liegt die Netzkategorie Nebenverbindung zugrunde. Im Korridor liegen die Städte und Gemeinden Riedstadt, Stockstadt, Biebesheim und Gernsheim, die jeweils über ihre Bahnhöfe an das Schienennetz angebunden sind. Neben der RE-Linie 70 verkehren in dem Korridor die Buslinien 44/45, K59 sowie nur an Schultagen die Linie 48. Dieses zusätzliche Busangebot übernimmt neben der Verbindung in den einzelnen Orten eine erschließende Funktion. Die Bahnhöfe Riedstadt-Wolfskehlen, Stockstadt und Biebesheim haben keine verknüpfende Funktion, da sie nicht von den vorhandenen Buslinien bedient werden.

Korridorbestimmendes Angebot



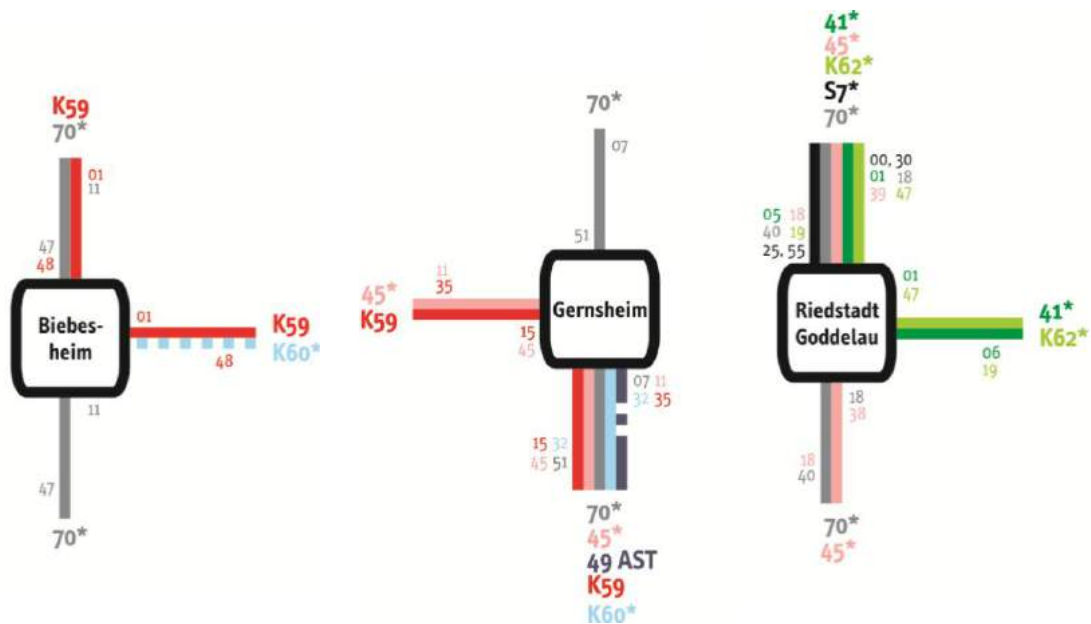
Taktangebot

		Riedstadt	Stockstadt	Biebesheim	Gernsheim
Mo-Fr	HVZ	Schiene	T60	T60	T60
		Bus	T30	T60	T30
	TVZ	Schiene	T60	T60	T60
		Bus	T60	T60	T60+
	SVZ	Schiene	T60	T60	T60
		Bus	T60	T60	T60
	NaVZ	Schiene	1 EF	1 EF	1 EF
		Bus	-	-	-
Sa	TVZ	Schiene	T60	T60	T60
		Bus	T60	T60	T60
	SVZ	Schiene	T60	T60	HT120/RT60
		Bus	T60	T60	T60
So	SVZ	Schiene	T120	T120	T120
		Bus	T60	T60	T60

Reisezeit in Minuten

	Riedstadt	Stockstadt	Biebesheim	Gernsheim	Summe
Schiene	3	4	4		11
Bus*	13	6	8		27
MIV	7	6	8		21
Reisezeitverhältnis Schiene zu MIV	0,43	0,67	0,50		0,53
Reisezeitverhältnis Bus zu MIV	1,86	1,00	1,00		1,29
*STOCKSTADT ORTSMITTE, BIEBESHEIM RHEINSTR.					

Verknüpfung



Riedstadt Goddelau

- S7: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Die Ankunft um .25 und Abfahrt um .30 verspringt häufig um bis zu 9 min. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 41: In der HVZ I in Richtung Crumstadt Fahrten um .35
- Linie 45: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Verdichtung auf T30 in der morgendlichen HVZ in Richtung Gernsheim (.18 und .48)
- Linie K62: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Bis 12 Uhr abweichende vertaktete Fahrten (.37 in Richtung Leeheim und .09 in Richtung Darmstadt)

Biebesheim

- RE 70: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie K59: Unregelmäßigkeiten zur morgendlichen Tagesrandzeit und mittags
- Linie K60: Lediglich eine Fahrt um 05:59 Uhr von Pfungstadt nach Gernsheim

Gernsheim

- RE 70: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 45: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Verdichtung auf T30 in der morgendlichen HVZ (.15 und .45 in Richtung Otto-Hahn-Schule; .04 und .34 in Richtung Griesheim)
- Linie K60: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten

Bewertung des Angebots

Angebot und Vertaktung:

- Die Bewertung des Verkehrsangebots im Korridor Riedstadt – Gernsheim zeigt, dass sowohl die Anzahl der angebotenen Fahrtmöglichkeiten wie auch der Takt die geforderten Standards für die Netzkategorie Nebenverbindung erfüllt.
- Die geforderten Standards werden durch das SPNV-Angebot von Montag bis Samstag realisiert. Ein Defizit besteht lediglich am Sonntag. Der geforderte Stundentakt wird jedoch durch das Busangebot erfüllt. Das vorhandene Busangebot entspricht dem geforderten Standard zu allen Verkehrszeiten.

Reisezeit:

- Die Reisezeit und das Reisezeitverhältnis sind im gesamten Korridor positiv zu bewerten. Das Defizit zwischen Riedstadt und Stockstadt im Busverkehr wird durch das SPNV-Angebot kompensiert.

Verknüpfung:

- Gernsheim:
 - Verknüpfung zwischen K59 (Klein-Rohrheim auf RE70) und K60 funktioniert schlecht
 - ähnliche Abfahrt von K60 und K59 von Gernsheim Bf. in Richtung Darmstadt
- Riedstadt-Goddelau:
 - K62/41 Verknüpfung von/nach Frankfurt ok, maximal 13 Minuten
 - K62/41 Verknüpfung von/nach Mannheim nach/von Crumstadt 1/17 Minuten
 - K62/41 Verknüpfung von/nach Mannheim nach/von Leeheim 29/21 Minuten
 - 45 Verknüpfung von/nach Gernsheim nach/von Frankfurt 22/23 Minuten
 - 45 Verknüpfung von/nach Da-Griesheim nach/von Mannheim 22/21 Minuten

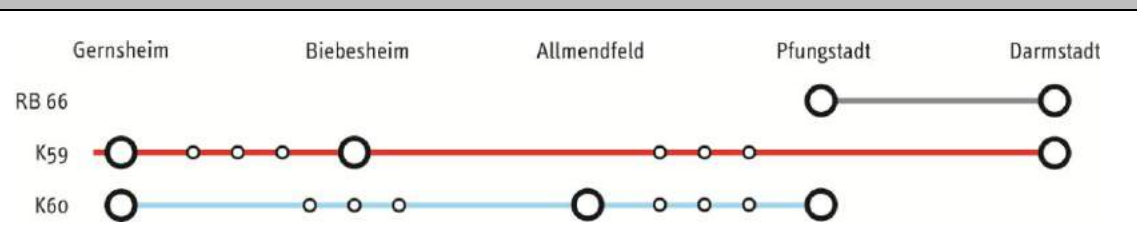
Handlungsbedarf

- Anbindung der Bahnhöfe Stockstadt und Wolfskehlen
- Optimierung Verknüpfungssituation K62/41 von/nach Mannheim
- Optimierung Verknüpfungssituation 45 Gernsheim/Frankfurt und Griesheim/Mannheim

Korridor Gernsheim – Darmstadt

Der Korridor Gernsheim – Darmstadt, welcher in der Kategorie Nebenverbindung in der Netzhierarchisierung verankert ist, wird von der Linie K59 direkt bzw. über die Verbindung K60 und RB 66 mit Umstieg in Pfungstadt der Darmstädter Hauptbahnhof bedient. Eine weitere Verbindung in die Darmstädter Innenstadt wird über den Umstieg in Griesheim zwischen der Buslinie 45 und der Straßenbahn hergestellt. Diese Verbindung wird jedoch über die Korridore Riedstadt – Gernsheim und Riedstadt – Darmstadt betrachtet.

Korridorbestimmendes Angebot



Taktangebot

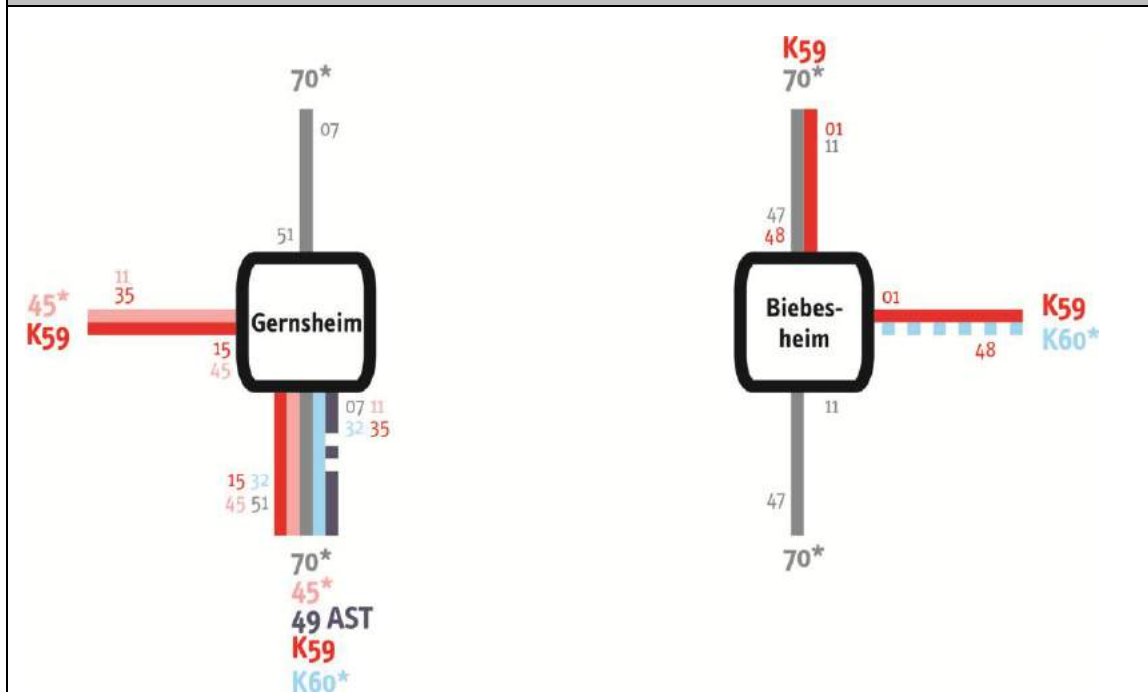
		Gernsheim	Biebesheim	Pfungstadt	Darmstadt
Mo-Fr	HVZ	Schiene	T60	T120	
		Bus	HVZ I T120 / HVZ II T60	HVZ I T120 / HVZ II T60	
	TVZ	Schiene	T60	T120	
		Bus	T120	T120	
	SVZ	Schiene	-	-	
		Bus	-	-	
	NaVZ	Schiene	-	-	
		Bus	-	-	
Sa	TVZ	Schiene	-	-	
		Bus	-	-	
	SVZ	Schiene	-	-	
		Bus	-	-	
So	SVZ	Schiene	-	-	
		Bus	-	-	

Reisezeit in Minuten

	Gernsheim	Biebesheim	Pfungstadt	Darmstadt	Summe
Schiene		29		12	41*
Bus	13		30		43
MIV		16		13	29
MIV	9		19		28
Reisezeitverhältnis Schiene / MIV		1,81		0,92	1,37
Reisezeitverhältnis Bus / MIV	1,44		1,58		1,51

* ohne Umsteigezeit

Verknüpfung



Gernsheim

- RE 70: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 45: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Verdichtung auf T30 in der morgendlichen HVZ (.15 und .45 in Richtung Otto-Hahn-Schule; .04 und .34 in Richtung Griesheim)
- Linie K60: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten

Biebesheim

- RE 70: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie K59: Unregelmäßigkeiten zur morgendlichen Tagesrandzeit und mittags
- Linie K60: Lediglich eine Fahrt um 05.59 Uhr von Pfungstadt nach Gernsheim

Bewertung des Angebots

Angebot und Vertaktung:

- Die Bewertung des Verkehrsangebots im Korridor Gernsheim – Darmstadt zeigt, dass die geforderten Standards in der Kategorie Nebenverbindung nicht erfüllt werden können. Jedoch besteht über das Angebot über den Korridor Gernsheim – Riedstadt und Riedstadt – Darmstadt eine weitere stündliche Fahrtmöglichkeit, auch am Wochenende.

Reisezeit:

- Die Reisezeit und das Reisezeitverhältnis sind im gesamten Korridor positiv zu bewerten.

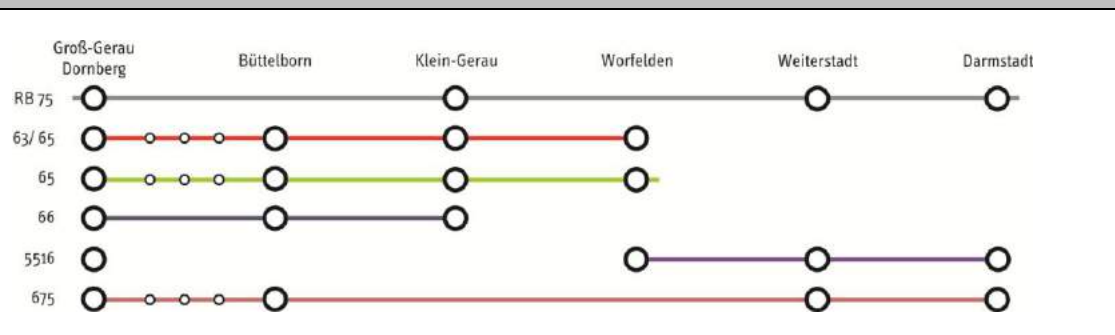
Verknüpfung:

- Biebesheim: 1 Min. zwischen Ankunft RE 70 von Norden und Abfahrt K59 Richtung Darmstadt
- Gernsheim:
 - Verknüpfung zwischen K59 (Klein-Rohrheim auf RE70) und K60 funktioniert schlecht
 - Fast zeitgleiche Abfahrt von K60 und K59 von Gernsheim Bf. Richtung Darmstadt

Korridor Groß-Gerau – Büttelborn – Darmstadt

Dem Korridor Groß-Gerau – Büttelborn – Darmstadt liegt die Netzkategorie Nebenverbindung zu Grunde. Auf direktem Weg wird der Korridor mit der regionalen Buslinie 675 bzw. der RB 75 bedient. Weitere Verbindungen sind mit Umstieg über die erschließenden Linien 63, 65, 66 und 5516 möglich.

Korridorbestimmendes Angebot



Taktangebot

		Groß-Gerau	Büttelborn	Klein-Gerau	Worfelden	Weiterstadt	Darmstadt
Mo-Fr	HVZ	Schiene Bus	T30 T30 - T60+	T30 T30 - T60+	T60 T30	T30	T30 T30
	TVZ	Schiene Bus	T60	T60	T60	T60	T60 T60
	SVZ	Schiene Bus	T120	T120	T120	T120	T60 T120
	NaVZ	Schiene Bus	-	-	-	1 EF	- 1 EF
Sa	TVZ	Schiene Bus	T60	T60	T60	T60	T60 T60
	SVZ	Schiene Bus	T120	T120	T120	T120	T60 T120
So	SVZ	Schiene Bus	T60-T120	T60 T60-T120	T60-T120 T60	T120	T60 T120

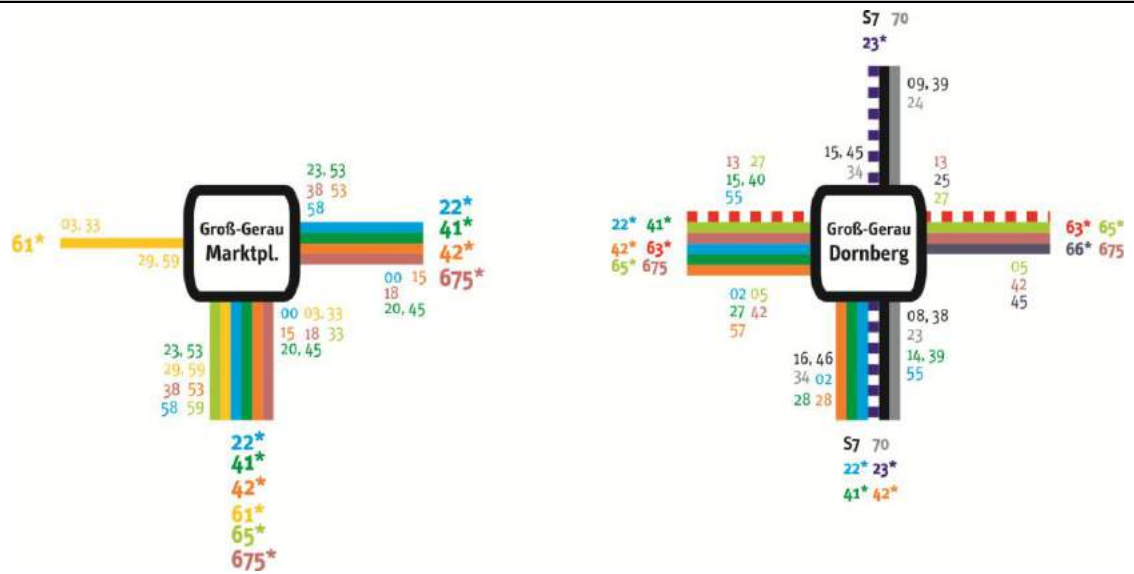
Reisezeit in Minuten

	Groß-Gerau	Büttelborn	Klein-Gerau	Worfelden	Weiterstadt	Darmstadt	Summe
Schiene		3		4		7	14
Bus*	5		6	7	11	20	41-49**
MIV	4		5	6	5	12	32
Verhältnis Schiene/MIV		0,43		0,36		1	0,44
Verhältnis Bus/MIV	1,25		1,20	1,17	2,20	1,75	1,2-1,5

*GG-Dornberg, Büttelborn Kirche, Klein-Gerau Rathaus, Worfelden Rheinstäße Ost, Weiterstadt Wilhelm-Leuschner-Platz, Darmstadt Willy-Brandt-Platz

** ohne Umsteigezeit

Verknüpfung



Groß-Gerau Marktplatz

- Linie 22: Verdichtung auf T30 während der HVZ II. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 41: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Zwischenzeitlich Versprünge um wenige Minuten
- Linie 42: Schulbus. Zur abendlichen HVZ als reguläre Linie. Führt in Richtung Groß-Gerau als Linie 41
- Linie 61: ab 19 Uhr im T60. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 65: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Verstärkerfahrten im T30 bis 06 Uhr in der Hinrichtung
- Linie 675: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten

Groß-Gerau Dornberg

- S7: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Die Fahrten um .38 in Richtung Frankfurt und um .15 in Richtung Mannheim verspringen häufig um bis zu 9 min. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- RE 70: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 22: Verdichtung auf T30 während der HVZ II. Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 41: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Zwischenzeitlich Versprünge um wenige Minuten
- Linie 42: Schulbus. Zur abendlichen HVZ als reguläre Linie. Führt in Richtung Groß-Gerau als Linie 41
- Linie 63: Schulbus
- Linie 65: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten. Verstärkerfahrten im T30 bis 06 Uhr in Richtung Groß-Gerau
- Linie 66: Keine Bedienung außerhalb der HVZ. Morgens Ankunft um .15 und Abfahrt um .26

Bewertung des Angebots

Angebot und Vertaktung:

- Die Bewertung des Verkehrsangebots im Korridor Groß-Gerau – Büttelborn – Darmstadt zeigt, dass sowohl die Anzahl der angebotenen Fahrtmöglichkeiten wie auch der Takt die geforderten Standards für die Netzkategorie Nebenverbindung erfüllen.
- Die geforderten Standards werden sowohl durch das SPNV-Angebot wie auch in separater Betrachtung durch das Busangebot realisiert.

Reisezeit:

- Das Reisezeitverhältnis zwischen Worfelden und Weiterstadt erfüllt den geforderten Standard nicht. Das Reisezeitverhältnis auf der gesamten Strecke ist positiv zu bewerten.

Verknüpfung:

- Groß-Gerau-Marktplatz: gleiche Abfahrtszeiten der Linien 61 und 65, schlechte Umsteigezeiten zwischen Linien 22 und 65.
- Groß-Gerau-Dornberg: Verknüpfungssituation zwischen Linie 65 und Schiene in nahezu alle Richtungen problematisch.

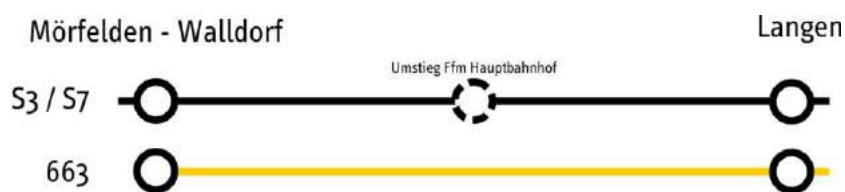
Handlungsbedarf

- Linien 61 und 65 sollten wegen gleicher Abfahrtszeiten in GG-Marktplatz aufeinander warten
- Verbesserung der Verknüpfungssituation in Groß-Gerau Marktplatz zwischen Linien 22 und 65 zur Verbindung Trebur – Darmstadt
- Beschleunigung zwischen Worfelden und Weiterstadt
- Optimierung der Verknüpfung insbesondere zwischen Linie 65 und S7/70

Korridor Mörfelden-Walldorf – Langen

Dem Korridor Mörfelden-Walldorf – Langen liegt die Netzkategorie Nebenverbindung zu Grunde. Auf direktem Weg wird der Korridor mit der regionalen Buslinie 663 bedient. Auf dem Linienweg der 663 wird das Gewerbegebiet Mörfelden-Ost bedient. Diese Linie endet/beginnt in Mörfelden am Bahnhof, weshalb der Stadtteil Walldorf nicht bedient wird. Dieser wird mit Umstieg oder über das SPNV-Angebot auf der Verbindung mit Umstieg in Frankfurt Hauptbahnhof (deutlich längere Reisezeit, höhere Preisstufe) möglich.

Korridorbestimmendes Angebot



Taktangebot

		Mörfelden-Walldorf	Langen
Mo-Fr	HVZ	Schiene Bus	HVZ I T30+ / HVZ II T30 HVZ I T30 / HVZ II T60
	TVZ	Schiene Bus	T30 T60
	SVZ	Schiene Bus	T60 + -
	NaVZ	Schiene Bus	2 EF -
Sa	TVZ	Schiene Bus	T30 T60
	SVZ	Schiene Bus	T60+ -
So	SVZ	Schiene Bus	T30 -

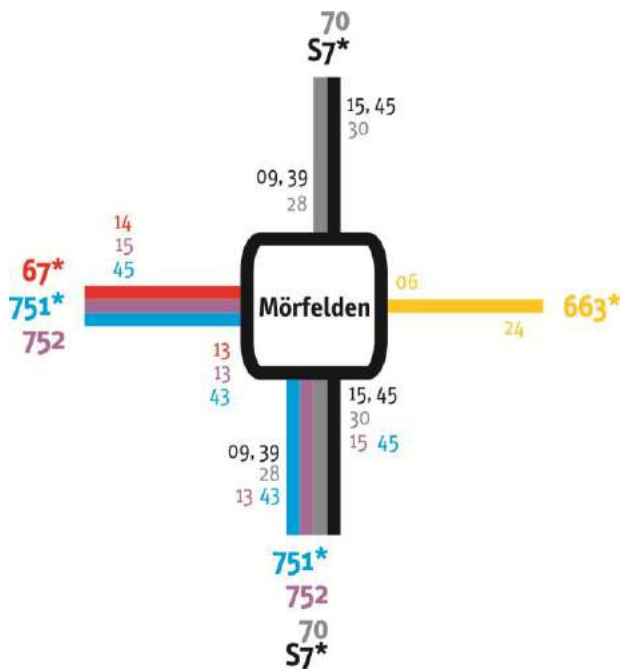
Schiennenverbindung mit Umstieg am Hauptbahnhof Frankfurt. Höhere Preisstufe.

Reisezeit in Minuten

	Mörfelden-Walldorf	Langen
Schiene*	50	
Bus**	19	
MIV	11	
Reisezeitverhältnis Schiene/MIV	4,55	
Reisezeitverhältnis Bus/MIV	1,73	

*Schienenverbindung mit Umstieg am Hauptbahnhof Frankfurt
**Haltestellen: Mörfelden Bahnhof, Langen Bahnhof

Verknüpfung



Mörfelden

- S7: Zwischenzeitlich Abweichungen vom Takt um bis zu 9 min
- RE 70: T120. Abweichungen zu den Tagesrandzeiten
- Linie 67: Kein durchgängiges Angebot. Um 16.44 Uhr, 17.44 Uhr und 18.44 Uhr Fahrten (Ankunft um .43)
- Linie 663: Unregelmäßiges Angebot: Abfahrten bis 07.53 Uhr und ab 15.23 mit anderer / unregelmäßiger Taktung. Ankünfte um 21.04 Uhr und 22.04 Uhr nicht im Takt, Zusatz-Ankünfte um 06.36 Uhr und 07.36 Uhr
- Linie 751: Fahrten zu den Tagesrandzeiten und mittags nicht im Takt
- Linie 752: Fahrten zu den Tagesrandzeiten und mittags nicht im Takt

Bewertung des Angebots

Angebot und Vertaktung:

- Die Bewertung des Verkehrsangebots im Korridor Mörfelden-Walldorf – Langen zeigt, dass sowohl die Anzahl der angebotenen Fahrtmöglichkeiten wie auch der Takt die geforderten Standards für die Netzkategorie Nebenverbindung erfüllt.
- Die geforderten Standards werden sowohl durch das SPNV-Angebot wie auch in separater durch das Busangebot realisiert.

Reisezeit:

- Die Reisezeit und das Reisezeitverhältnis im Schienenangebot entsprechen nicht den Vorgaben, aufgrund des Umstiegs in Frankfurt. Dafür übernimmt das Busangebot ein positives Ergebnis im Reisezeitverhältnis.

Verknüpfung:

- Die Verknüpfung in Mörfelden am Bahnhof von/zu Linie 663 passt mit Linie 752 von/nach Rüsselsheim und der Schiene von/nach Groß-Gerau. Schlechte Übergangssituation von/ zur Linie 751 Richtung Flughafen, ist nicht notwendig aufgrund Verbindung S3/OF-64.

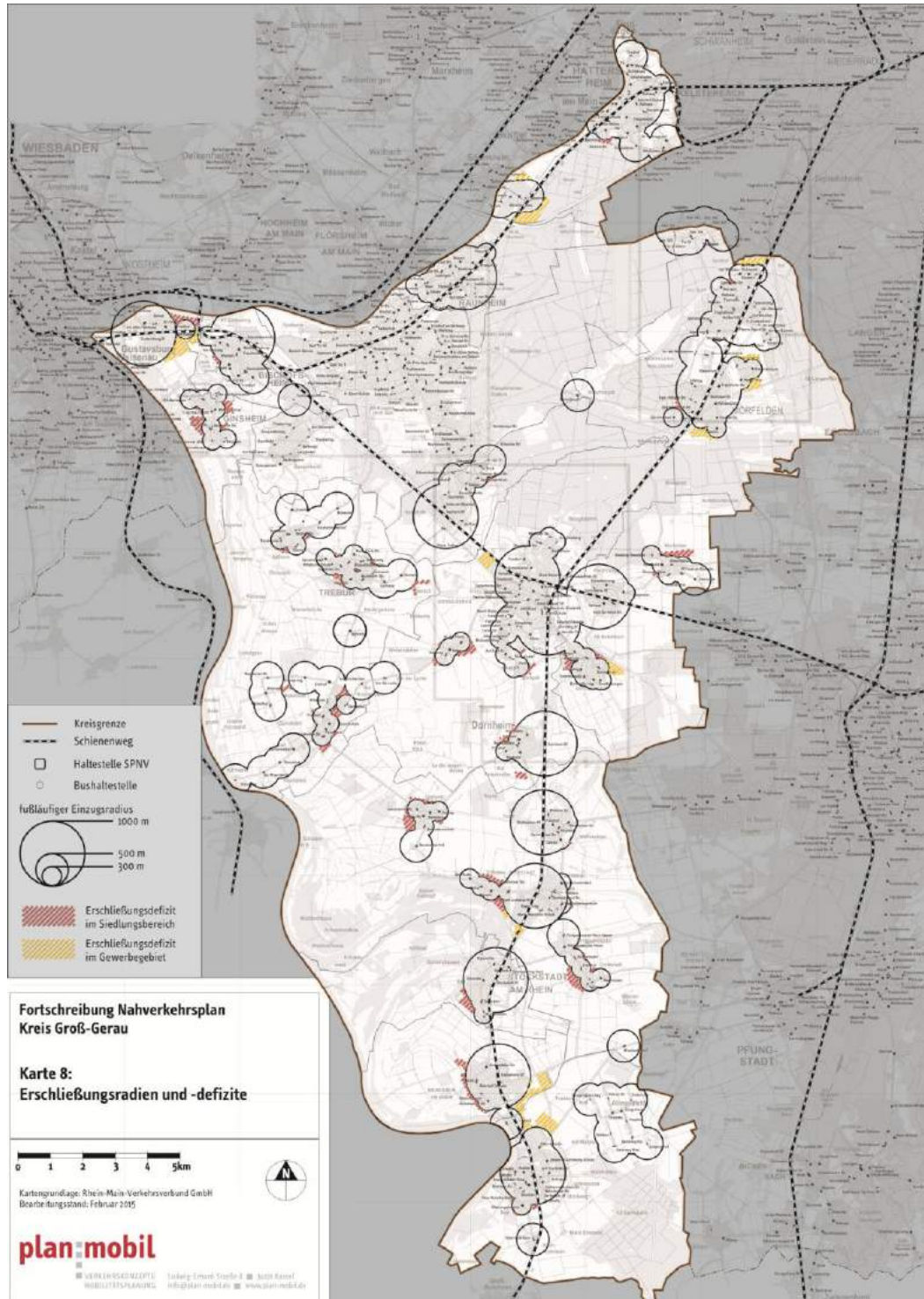
Handlungsbedarf

- In diesem Korridor besteht kein Handlungsbedarf

8.2.3 Steckbriefe Erschließung

Die Erschließungsqualität wird auf Ebene der Städte und Gemeinden dargestellt. Die Karte 8 bietet einen Überblick über die Erschließungsdefizite im gesamten Kreis Groß-Gerau.

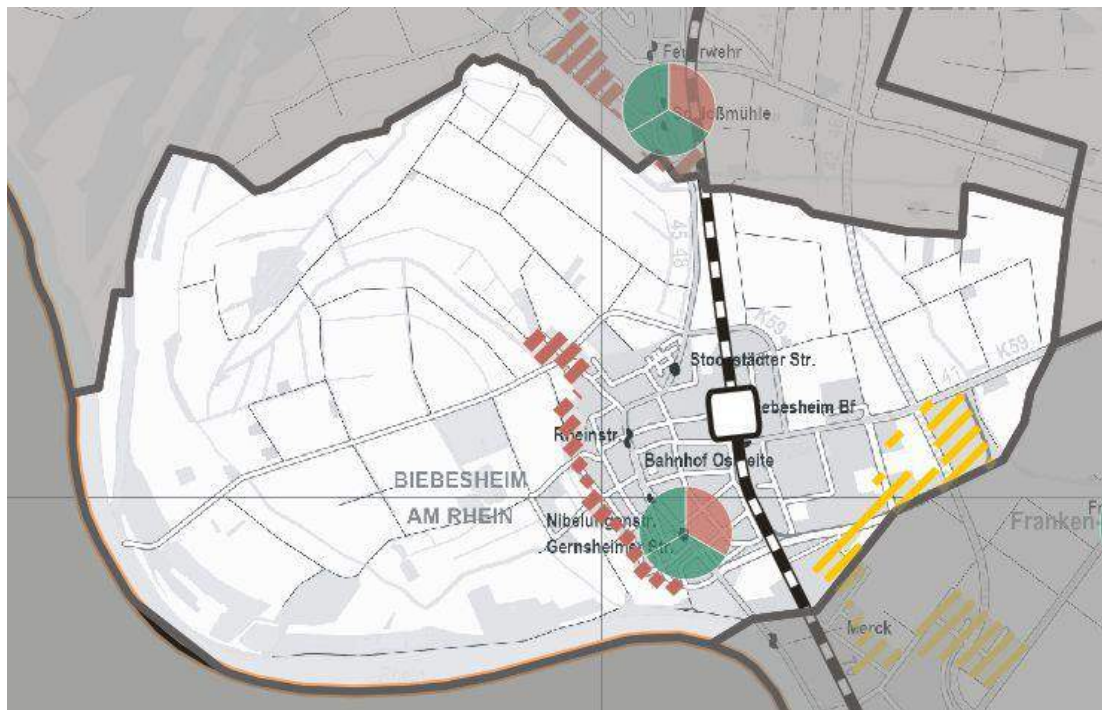
■ **Karte 8: Erschließungsradien der Haltestellen und Erschließungsdefizite**



Gemeinde Biebesheim

Durch die aus einer Ortschaft bestehende Gemeinde Biebesheim fahren die Linien 45, K59 sowie RE70. Zudem übernimmt die Linie 48 Sonderaufgaben im Schulverkehr. Die Siedlungsbereiche von Biebesheim liegen in der Erschließungskategorie verdichteter Raum.

Übersicht Erschließung



Bewertung der Erschließung

Erschließungsdefizite:

- Biebesheim:
 - süd/östlich: Gewerbegebiet mit Erschließungsdefizit, weite Distanz bis zur nächsten Haltestelle

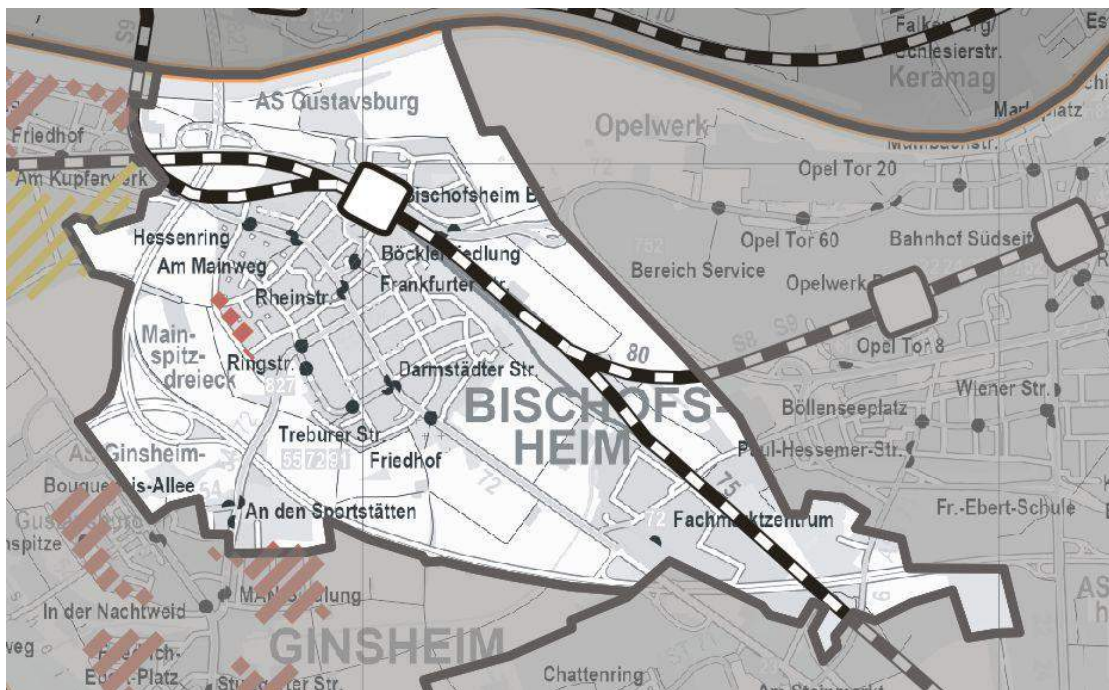
Angebotsdefizite:

- Die Bushaltestellen in der Gemeinde Biebesheim werden bereits durch die Bedienung des Korridors Gernsheim – Riedstadt erschlossen.
 - Defizit in TVZ und Richtung Gernsheim in HVZ I: nur T60

Gemeinde Bischofsheim

Der Gemeinde Bischofsheim ist die Erschließungskategorie verdichteter Raum zugeordnet. Alle Haltestellen werden bereits über den Korridor Mainz/Wiesbaden – Rüsselsheim abgedeckt. In Bischofsheim verkehren die Buslinien 54 und 55 im 30-Minuten-Takt, Linie 72 stündlich bis zum Fachmarktzentrum sowie die 827 im Schulverkehr und die 91 im Nachtverkehr neben dem Schienenangebot der S8/S9, RB 75 und RE80.

Übersicht Erschließung



Bewertung der Erschließung

Erschließungsdefizite:

- Wohngebiet überwiegend in freistehender Einfamilienhausstruktur im Bereich Hessenring, ca. 25 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 500 Meter → kein Handlungsbedarf

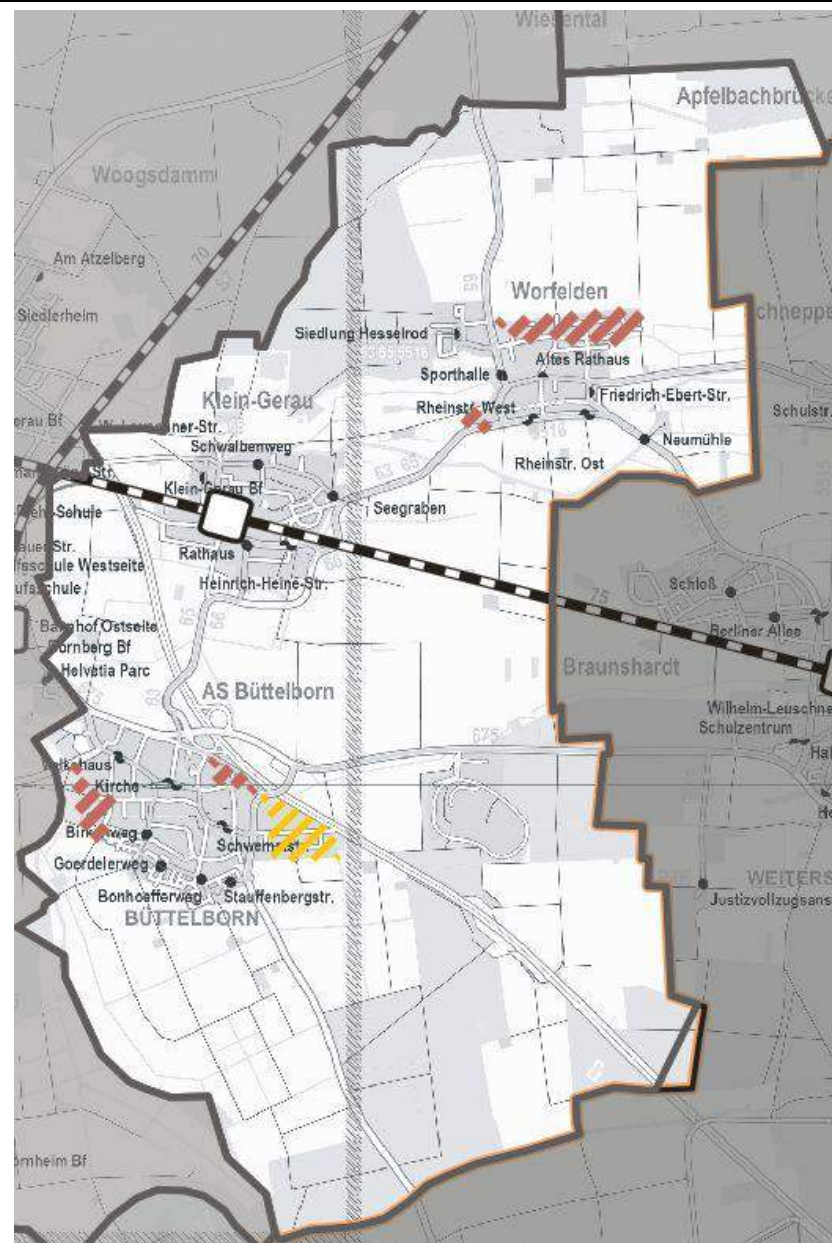
Angebotsdefizite:

- Alle Buslinien in der Mainspitze verkehren im 30-Minuten-Takt (HVZ T20). Daher ist in diesem Bereich kein Handlungsbedarf festzustellen.
- Lediglich das Fachmarktzentrum und der Friedhof werden nur im Stundentakt bedient.

Gemeinde Büttelborn

Die Erschließung der Haltestellen in der Gemeinde Büttelborn erfolgt durch die Linien 63, 65, 66, 675 und 5516. Alle Ortsteile sind der Kategorie Erschließung verdichteter Bereich zuzuordnen.

Übersicht Erschließung



Bewertung der Erschließung

Erschließungsdefizite:

- Büttelborn:
 - Gewerbegebiet im Bereich Hessenring, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 800 Meter → geringer Handlungsbedarf
 - Wohngebiet im Bereich Spessartstraße, Taunusstraße in Ein- und Mehrfamilienhausbebauung, ca. 50 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 400 Meter → kein Handlungsbedarf
 - Siedlungsrand, ca. 30 Wohneinheiten betroffen unter anderem Zentrum für Gemeinschaftshilfe Wohnen im Alter, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 450 Meter → geringer Handlungsbedarf
- Worfelden:
 - Wohngebiet mit Ein- bzw. Mehrfamilienhäusern, ca. 130 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 550 Meter → geringer Handlungsbedarf

Angebotsdefizite:

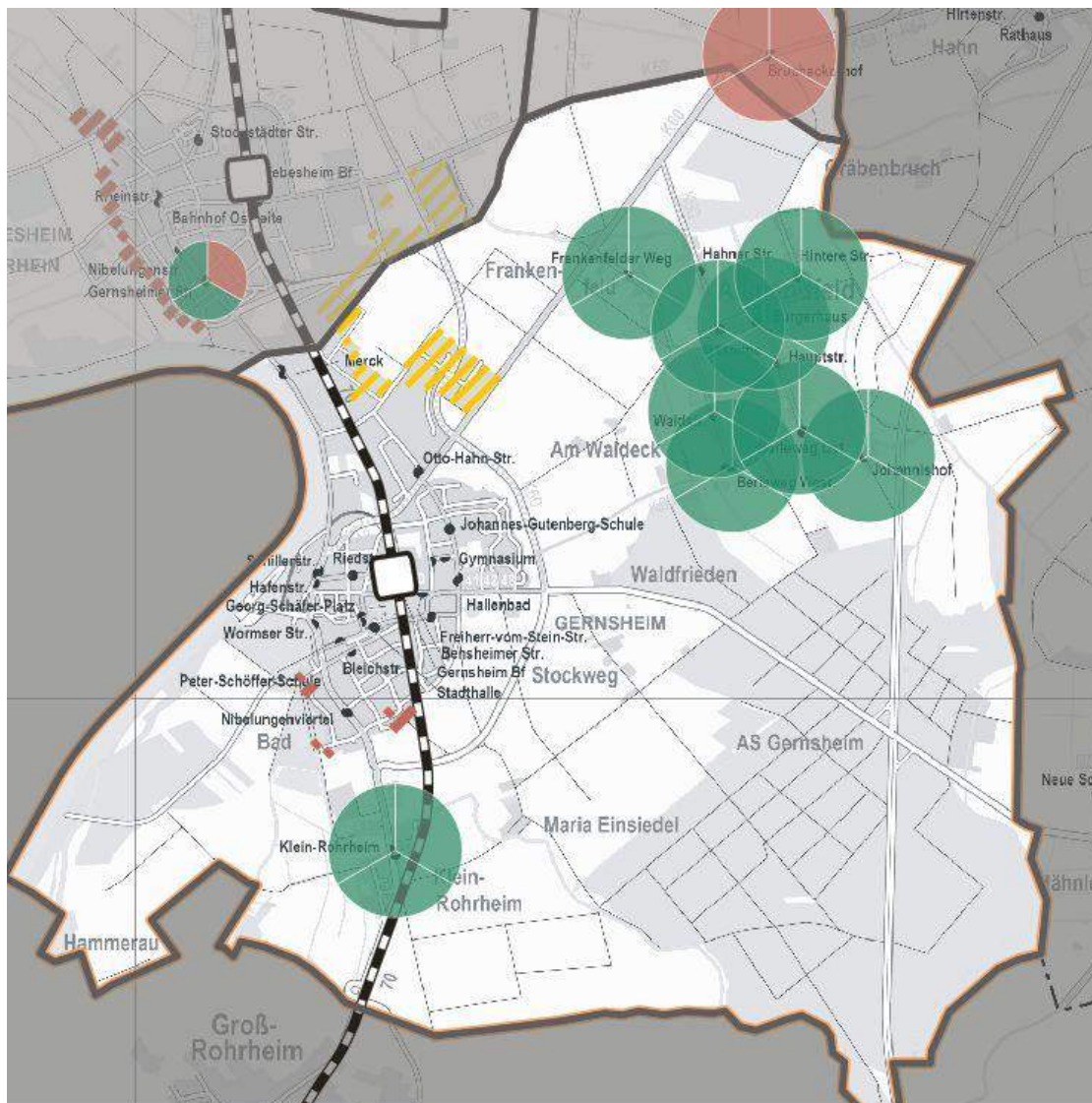
Alle Haltestellen in der Gemeinde Büttelborn liegen innerhalb des Korridors Groß-Gerau – Darmstadt. Diese Nebenverbindung unterliegt anderen Anforderungen als die Standards in der Erschließungskategorie fordern. Daher wird das Bedienungsangebot im Sinne der Erschließungsfunktion überprüft.

- Klein-Gerau:
 - Der gesamte Ort befindet sich innerhalb des Einzugsradius des Bahnhofs. Durch das kombinierte Angebot aus Bus und Schiene wird der geforderte Standard für die Erschließungskategorie verdichteter Raum in allen Verkehrszeiten erfüllt.
- Büttelborn:
 - TVZ 2 Linien im T60 (jedoch nicht auf T30 abgestimmt)
 - HVZ II Überlagerung von 3 Linien, jedoch kein klarer T30
 - SVZ T120
- Worfelden:
 - Die Haltestellen Altes Rathaus und Friedrich-Ebert-Straße werden ausschließlich von den Linien 63/65 ganztägig im T60 bedient.

Stadt Gernsheim

Die Erschließung der Haltestellen in der Stadt Gernsheim erfolgt durch die Linien 45, K59, K60. Zudem verkehren die Linien 41, 42 und 48 zu Schulzeiten nach/von Gernsheim. Die Stadtteile Allmendfeld und Klein-Rohrheim unterliegen der Kategorie Erschließung aufgelockerte Siedlungsbereiche und Gewerbestandorte. Der Ort Gernsheim ist der Erschließungskategorie verdichteter Raum zuzuordnen.

Übersicht Erschließung



Bewertung der Erschließung

Erschließungsdefizite:

- Gernsheim:
 - südlich, Siedlungsränder, überwiegend Einfamilienhäuser, ca. 75 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 400 Meter → kein Handlungsbedarf
 - nördlich: Gewerbegebiet mit Erschließungsdefizit, weite Distanz bis zur nächsten Haltestelle

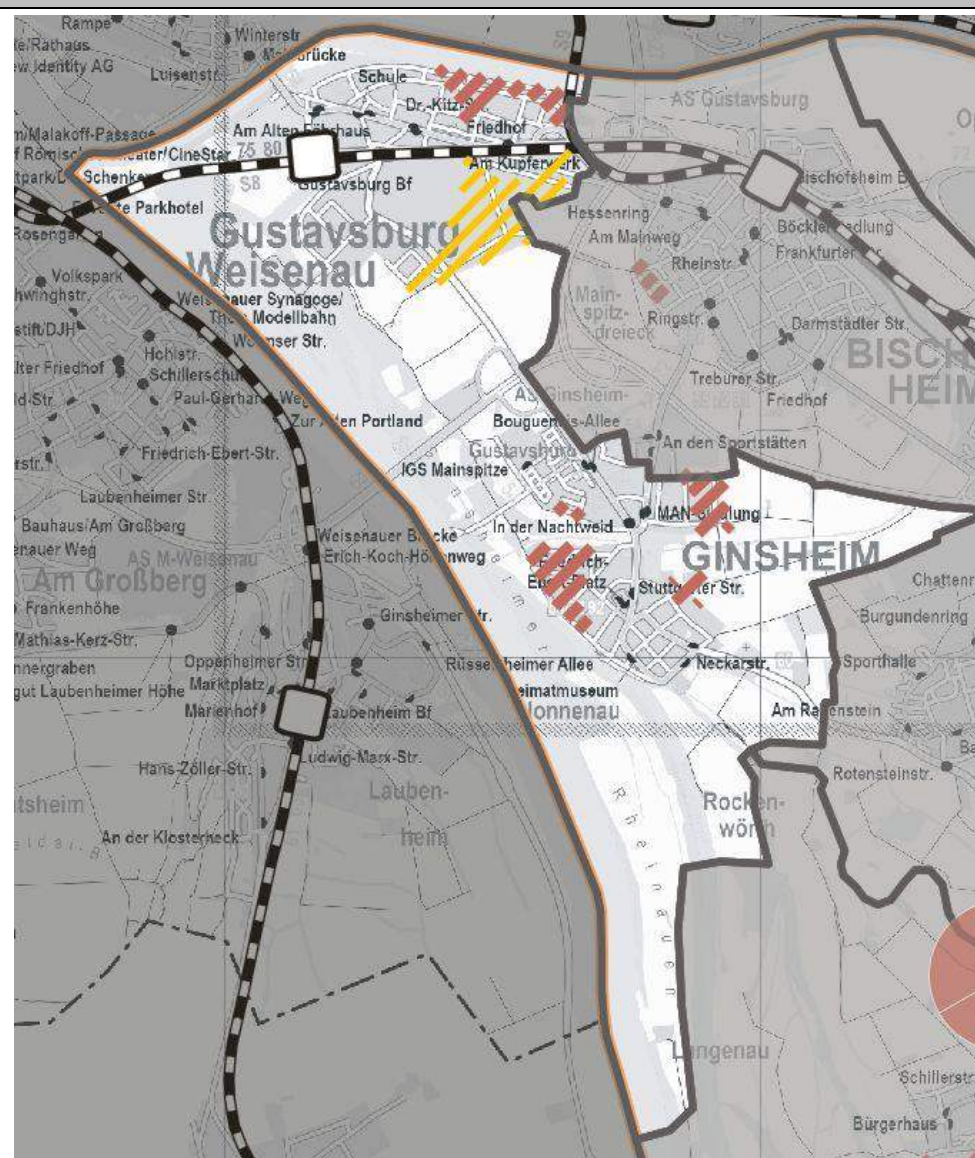
Angebotsdefizite:

- Allmendfeld:
 - stündliches Angebot bedarfsorientiert (AST)
- Gernsheim:
 - Mit Ausnahme der Haltestellen Bensheimer Straße (AST 49) und Gymnasium (41, 42, 48) werden alle Haltestellen im Ortsteil Gernsheim durch die korridorbestimmenden Buslinien abgedeckt, welche sich jedoch noch im Einzugsradius des Bahnhofs Gernsheim befinden.
- Klein-Rohrheim:
 - Defizit in HVZI vorhanden

Stadt Ginsheim-Gustavsburg

Der Stadt Ginsheim-Gustavsburg ist die Erschließungskategorie verdichteter Raum zugeordnet. Alle Haltestellen werden bereits über den Korridor Mainz/Wiesbaden – Rüsselsheim abgedeckt. In Gustavsburg verkehren die Buslinien 54 und 55 im 30-Minuten-Takt (HVZ T20) und die 91 im Nachtverkehr neben dem Schienenangebot der S8 und RB 75. Ginsheim wird ausschließlich durch das Busangebot der Linien 54 und 60 im 30-Minuten-Takt (HVZ T20) und der Linie 72 mit Einzelfahrten und der Linie 91 im Nachtverkehr bedient.

Übersicht Erschließung



Bewertung der Erschließung

Erschließungsdefizite:

- Ginsheim:
 - Neubaugebiet im Bereich Ulmenstraße, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 400 Meter → geringer Handlungsbedarf
 - Westlich der Straßen Auf dem Wingert und Gerhart-Hauptmann-Straße Wohngebiet in aufgelockerter Struktur, ca. 150 Wohneinheiten, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 800 Meter → Handlungsbedarf
 - Wohngebiet zwischen Feldbergstr. und Westerwaldstr. in Einfamilienhausbebauung, ca. 130 Wohneinheiten, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 600 Meter → Handlungsbedarf
 - Marie-Curie-Str.: Rheinhäuser, ca. 20 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 400 Meter → kein Handlungsbedarf
- Gustavsburg:
 - Gewerbegebiet Bereich Am Kupferwerk Erschließungsdefizit: Logistikzentren → kein Handlungsbedarf
 - Gewerbegebiet im Bereich Am Flurgraben, Ansammlung vieler kleinerer Gewerbe, auch Einzelhandel, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 1000 Meter → geringer Handlungsbedarf
 - Wohngebiet im Bereich An der Schleuse, Auf dem Maindamm, Mehrfamilienhaus und Reihenhausstruktur, ca. 120 Wohneinheiten, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 500 Meter → geringer Handlungsbedarf

Angebotsdefizite:

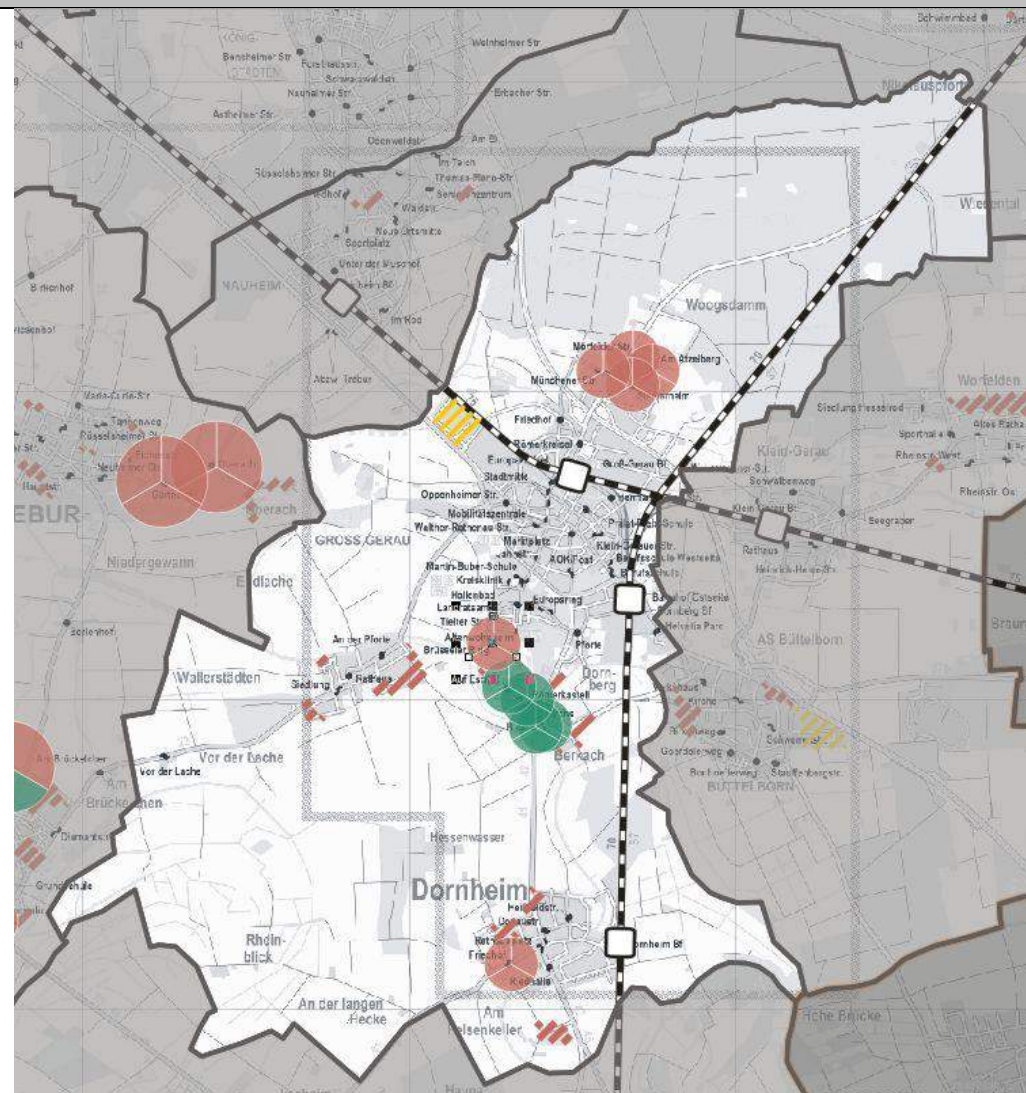
- Alle Buslinien in der Mainspitze verkehren im 30-Minuten-Takt, daher ist in diesem Bereich kein Handlungsbedarf festzustellen.

Stadt Groß-Gerau

Die Stadtteile Groß-Geraus befinden sich in verschiedenen Kategorien der Erschließung, Während Groß-Gerau selbst als Kernbereich gilt, sind die Orte Berkach und Wallerstädten in der Kategorie aufgelockerte Siedlungsbereiche und Gewerbstandorte und Dornheim in der Kategorie verdichteter Raum eingeordnet.

In Groß-Gerau übernehmen zahlreiche Linien, die als Verbindungslinien dort beginnen/enden, die Erschließungsfunktion.

Übersicht Erschließung



HVZ TVZ
SVZ
erfüllt die Standards
erfüllt die Standards nicht

Bewertung der Erschließung

Erschließungsdefizite:

- Groß-Gerau:
 - Gewerbegebiet Im Schachen nördlich des Nordrings, Logistikunternehmen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 1200 Meter → Handlungsbedarf
- Berkach:
 - Siedlungsrand eines Wohngebiets überwiegend in Einfamilienhausbebauung, ca. 50 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 500 Meter → geringer Handlungsbedarf
- Dornheim:
 - Siedlungsrand eines Wohngebiets überwiegend in Einfamilienhausbebauung, ca. 25 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 450 Meter → geringer Handlungsbedarf
 - Am Felsenkeller, einzelne Wohnhäuser, ca. 25 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle ca. 850 Meter → geringer Handlungsbedarf
- Wallerstädten:
 - Wohngebiet mit freistehenden Einfamilien- und Doppelhäusern, ca. 130 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 500 Meter → Handlungsbedarf

Angebotsdefizite:

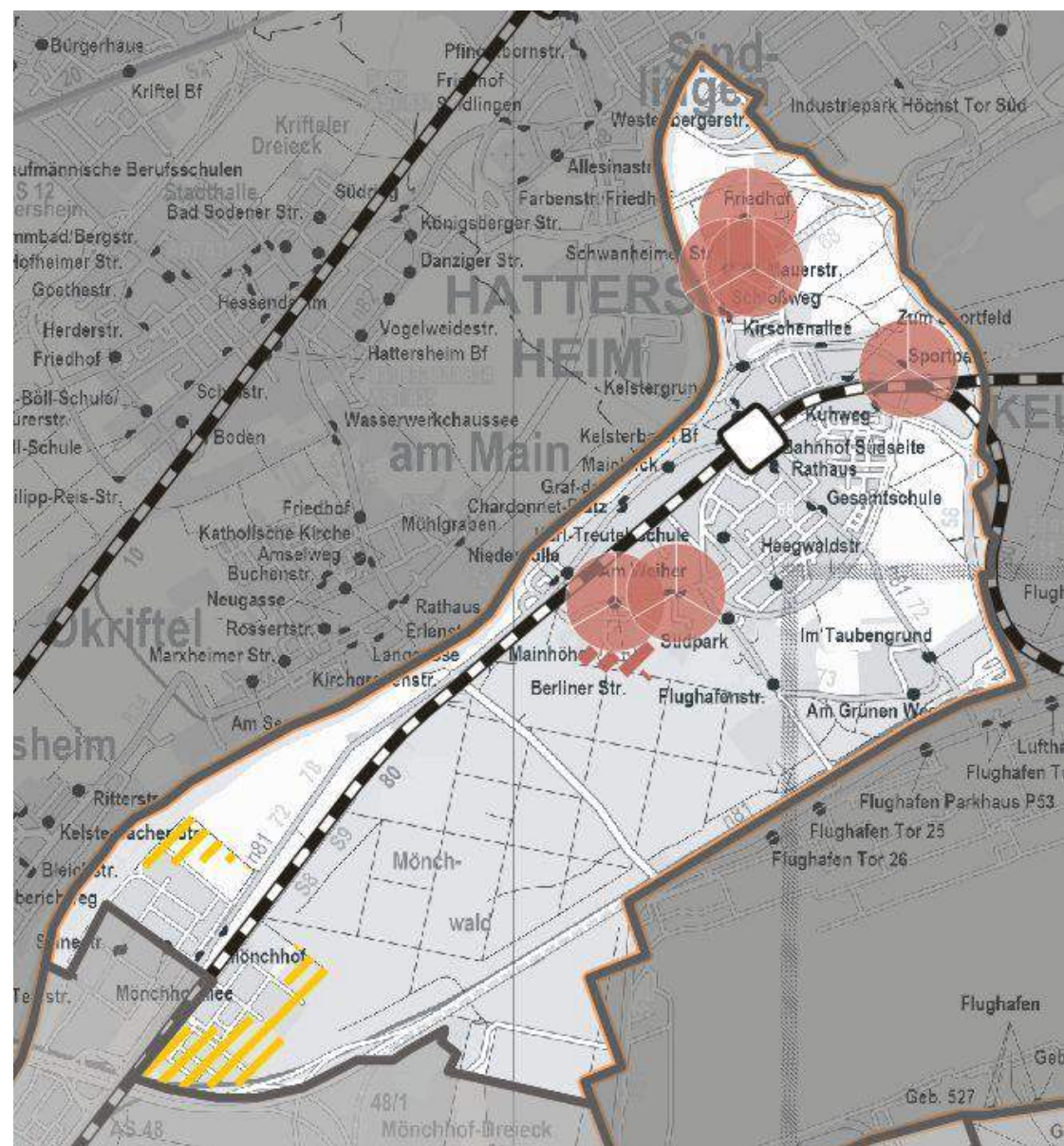
Zahlreiche Korridore laufen in Groß-Gerau zusammen, wodurch im Kernbereich mehrere Abfahrten pro Haltestelle bestehen, die nicht immer in einem klaren 15-Minuten-Takt sind, da die Linien insbesondere Aufgaben der Verbindung und Verknüpfung übernehmen.

- Groß-Gerau:
 - Nördlich des Bahnhofs: Bereich wird über die Linie 41 bedient, T307T30/T360/-
 - Südlich zwischen Altenheim und Berkach: Bereich wird über die Linie 41 bedient T30/T607T30/- , weitere Fahrten (S) über Linie 42
- Berkach:
 - Bereich wird über die Linie 41 bedient T30/T607T30/- , weitere Fahrten (S) über Linie 42
- Dornheim:
 - zwei Fahrten pro Stunde und Richtung über die Linien 41 und 46: Zeit zwischen Abfahrten 15/45 Minuten (aus Richtung GG) und 5/55 Minuten (Richtung GG)

Stadt Kelsterbach

Erschließungslinien innerhalb von Kelsterbach sind die Linien 74/75. Weiterhin bedienen die Linien 72, 73 und 78 in ihrer Verbindungsfunktion die Stadt Kelsterbach, sowie die Schullinie 68.

Übersicht Erschließung



Bewertung der Erschließung

Erschließungsdefizite:

- Kelsterbach:
 - Siedlungsrand, Wohn- und Bürogebäude betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 450 Meter → kein Handlungsbedarf
 - Gewerbegebiet AirparkLogistic, größere Flächen auf beiden Seiten der Bahnstrecke, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 900 Meter → Handlungsbedarf

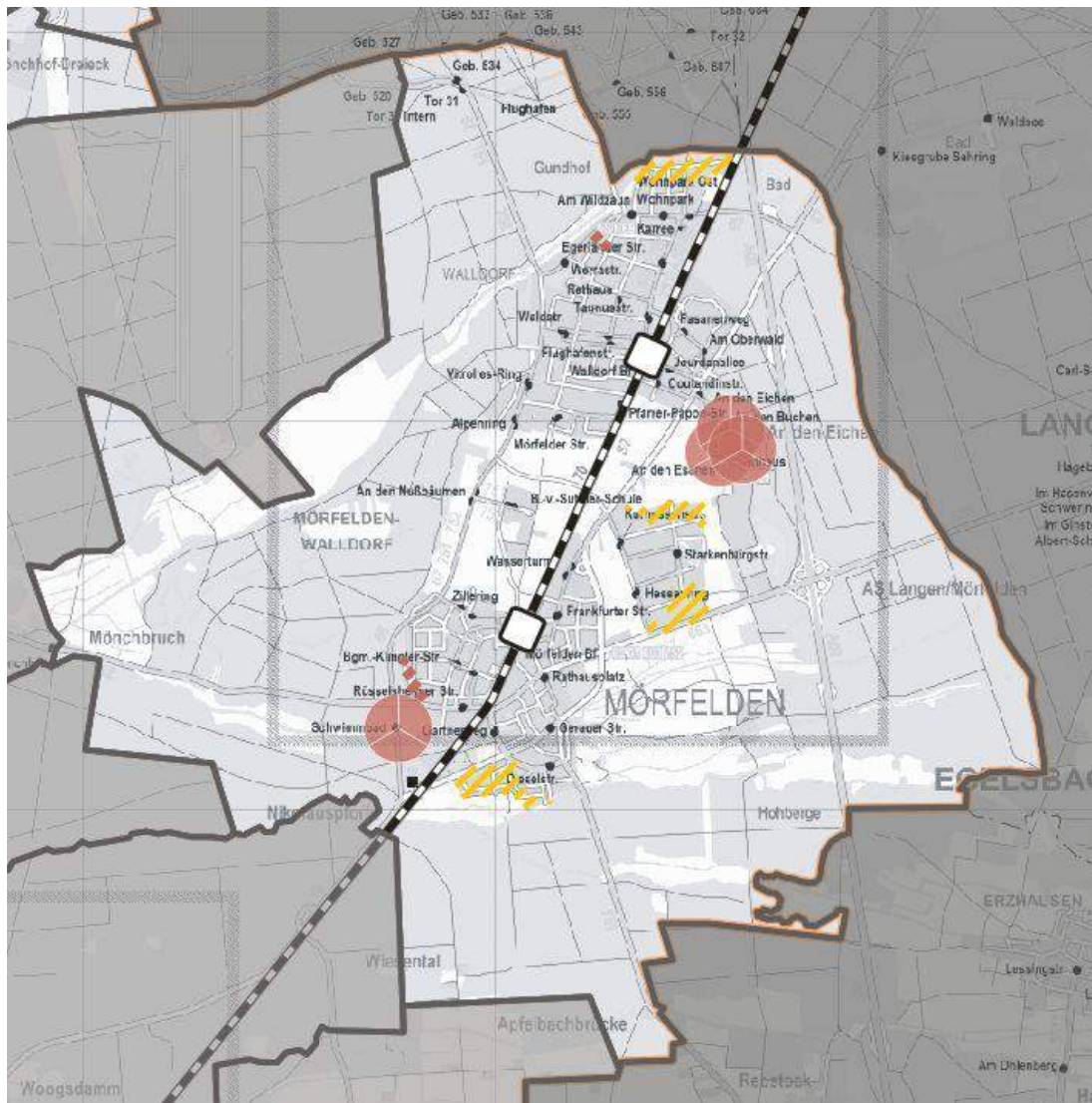
Angebotsdefizite:

- Berliner Str., Am Weiher sowie Sportpark werden über die Linie 74 im Stundentakt von ca. 5:30 Uhr bis ca. 21 Uhr bedient.
- Die Haltestellen Friedhof und Schwanheimer Str. werden über die Linie 73 (die auch die Funktion einer Verbindung zum Flughafen hat) stündlich zwischen ca. 4 Uhr und 21 Uhr bedient.

Stadt Mörfelden-Walldorf

Die Erschließung der Haltestellen in der Stadt Mörfelden-Walldorf erfolgt durch die Linien 67, 751/752 sowie 663. Bis auf die Linie 67 und das AST 69 sind diese Linien Verbindungen in Korridoren. Somit sind nahezu alle Haltestellen über die Betrachtung der Korridore abgedeckt. Mörfelden-Walldorf ist der Erschließungskategorie Kernraum zugeordnet.

Übersicht Erschließung



Bewertung der Erschließung

Erschließungsdefizite:

- Mörfelden:
 - Gewerbegebiet Ost, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 500 Meter → kein Handlungsbedarf
 - Gewerbegebiet Süd mit Einzelhandel, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 550 Meter → geringer Handlungsbedarf
 - Bereich Am Schlichter, Siedlungsrand eines Wohngebiets in Ein- und Mehrfamilienhausbebauung, ca. 40 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 500 Meter → geringer Handlungsbedarf
- Walldorf:
 - Gewerbegebiet Nord, Mischgebiet Wohnen, Hotel, Unternehmen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 500 Meter → geringer Handlungsbedarf

Angebotsdefizite:

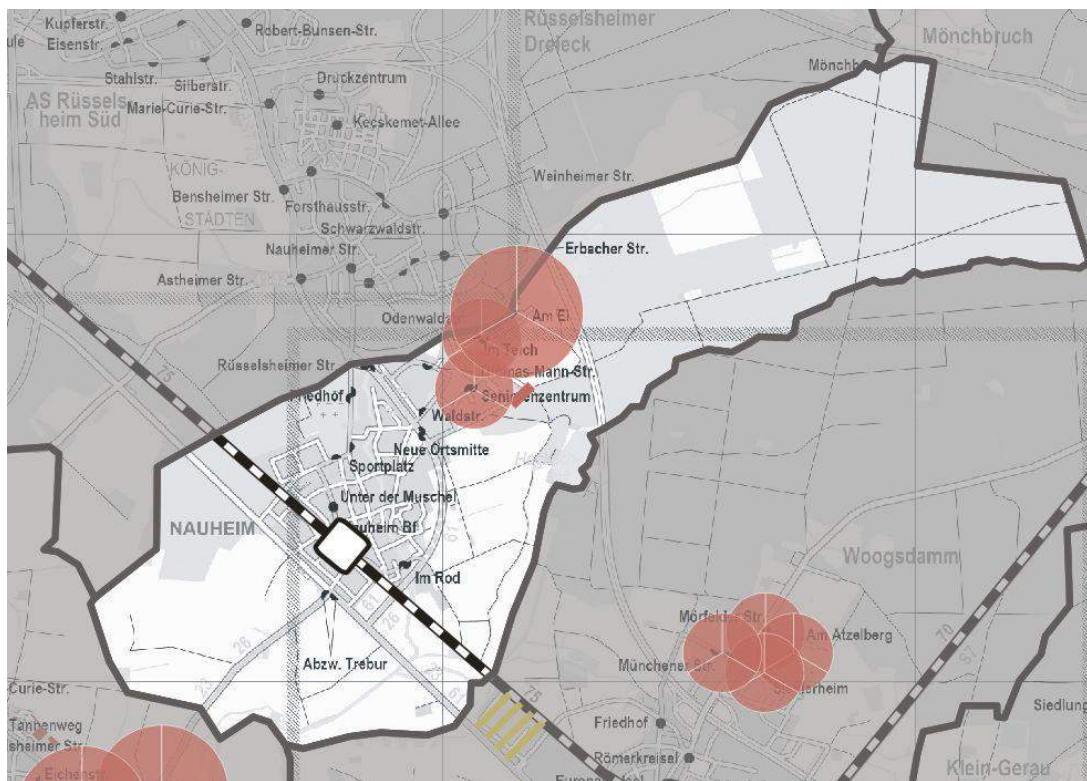
Für den Bereich im Einzugsradius der Bahnhöfe kann der geforderte Standard aus dem Anforderungsprofil durch das kombinierte Angebot von Bus und Schiene erreicht werden. Die weiteren Haltestellen weisen Defizite im Erschließungsangebot auf.

- Zwischen Mörfelden und Walldorf: zwei bis vier Abfahrten pro Stunde, verdichteter T30
- Gewerbegebiet Ost: Erschließung erfolgt ausschließlich über Linie 663 T60(HVZI T30)/T60/T60.
- Dieselstraße: Erschließung erfolgt ausschließlich über Linie 751 T60/T60/T60.
- Schwimmbad: Erschließung erfolgt ausschließlich über Linie 65 mit Einzelfahrten morgens und nachmittags.
- Gewerbegebiet Nord: Erschließung erfolgt über die Linien 751/752 und 67 T30/T30/T60
- An den Eichen: Erschließung erfolgt ausschließlich bedarfsorientiert über AST 69, T60/T60/T60

Gemeinde Nauheim

Die Gemeinde Nauheim ist der Erschließungskategorie verdichteter Raum zugeordnet. Die Erschließung der Bushaltestellen übernehmen die Linien 26 und 61.

Übersicht Erschließung



Bewertung der Erschließung

Erschließungsdefizite:

- Wohngebiet am Siedlungsrand im Bereich Berzallee mit freistehenden Einfamilienhäusern, ca. 15 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 400 Meter → kein Handlungsbedarf

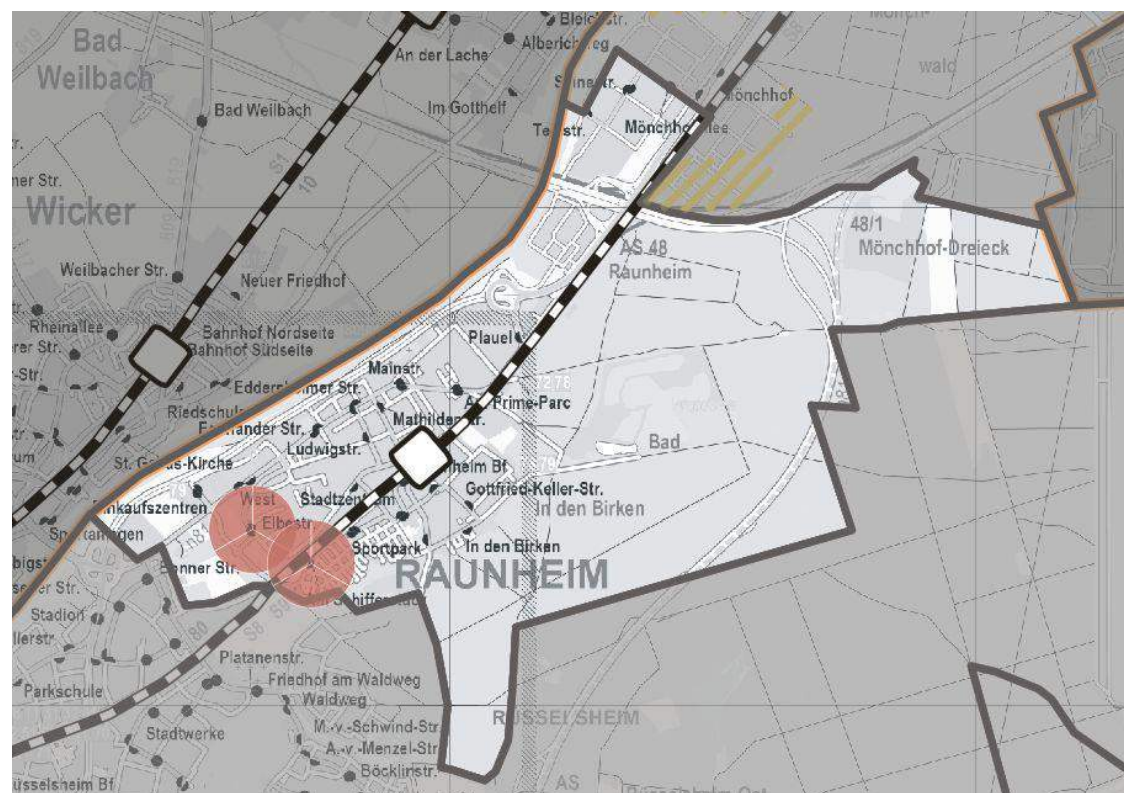
Angebotsdefizite:

- Die außerhalb der Korridore liegenden Haltestellen in Nauheim (Seniorenzentrum, Im Teich, Am Ei) werden von der Linie 26 (S, AST) mit Einzelfahrten bedient.

Stadt Raunheim

Die Erschließung der Bushaltestellen in der Stadt Raunheim erfolgt durch die Linien 72, 78 und 79. Ausschließliche Erschließungsfunktion hat dabei die Linie 79. Raunheim ist der Erschließungskategorie verdichteter Raum zugeordnet.

Übersicht Erschließung



Bewertung der Erschließung

Angebotsdefizite:

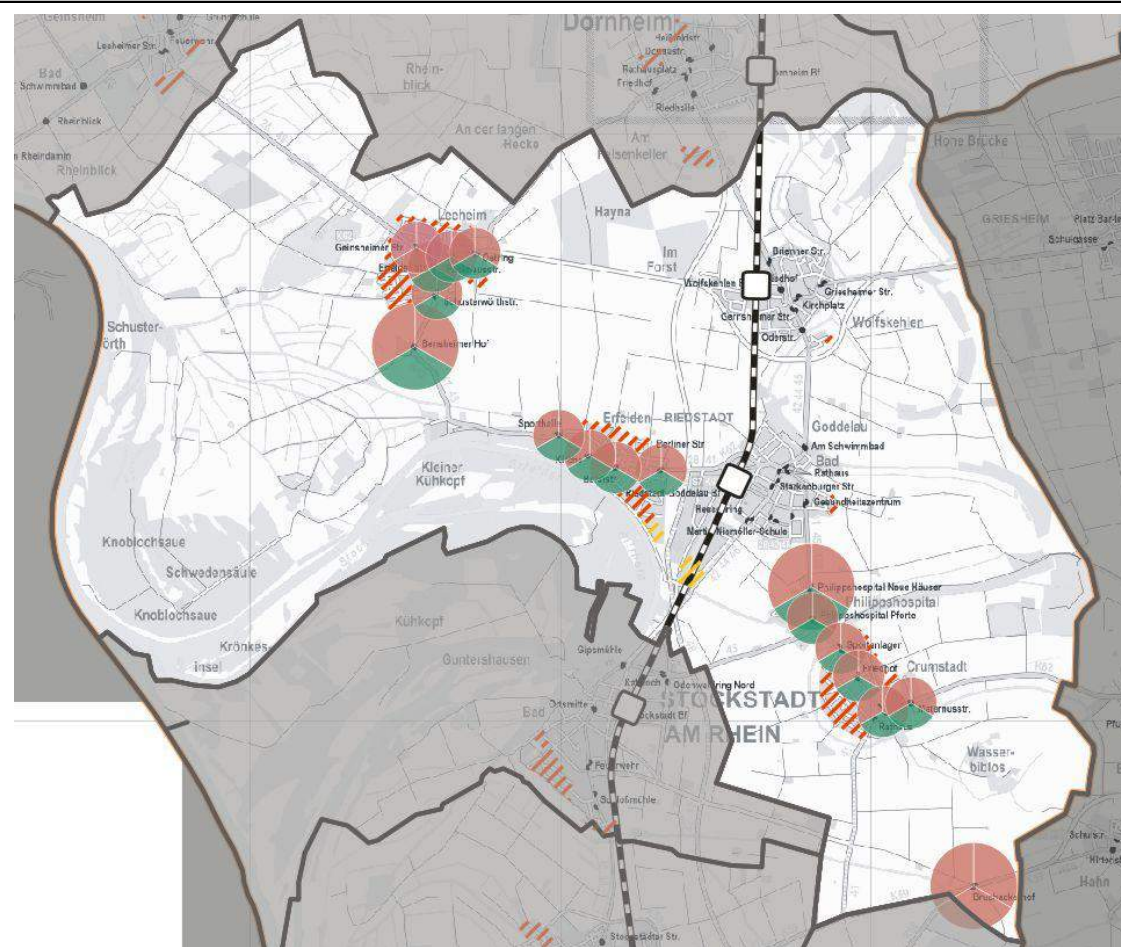
Bis auf die Haltestellen Elbestr. und Am Schifferstück befinden sich alle Haltestellen in der Stadt Raunheim innerhalb des Korridors Russelsheim – Frankfurt Flughafen mit einem höheren Standard als die Erschließungskategorie fordert.

Die beiden außerhalb des Korridors liegenden Haltestellen werden über die Linie 79 von ca. 6 Uhr bis ca. 20:30 Uhr im Stundentakt bedient.

Stadt Riedstadt

In der Stadt Riedstadt liegen die Stadtteile Crumstadt, Leeheim und Erfelden außerhalb der Korridore, denen eine Verbindung zugrunde liegt. Innerhalb der Stadt Riedstadt ist daher das Erschließungsangebot nach der Erschließungskategorie „verdichteter Bereich“ zu prüfen. Die Erschließung erfolgt über die Linien 41, K62, 28 und 48.

Übersicht Erschließung



Bewertung der Erschließung

Erschließungsdefizite:

- Leeheim:
 - westlich, rund um Kaiser-Konrad-Platz Wohnbebauung überwiegend in 1-2 Familienhäusern, ca. 300 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 650 Meter → Handlungsbedarf
 - nördlich, Nordendstraße und Bergendstraße, Wohngebiet überwiegend in Einfamilienhausbebauung, ca. 50 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur Haltestelle maximal 400 Meter → geringer Handlungsbedarf
 - östlich, im Bereich Ostring / Schulstraße, Wohngebiet in Einfamilienhausbebauung, ca. 10 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 400 Meter → kein Handlungsbedarf
- Erfelden:
 - nördlich, Wohngebiet überwiegend in Einfamilienhausbebauung, ca. 100 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 450 Meter → geringer Handlungsbedarf
 - südlich, Wohngebiet in überwiegend in Einfamilienhausbebauung, im Übergang zum Gewerbebereich Reihenhaussiedlung, Gewerbebereich mit unter fünf Betrieben, ca. 100 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle von der Wohnbebauung maximal 650 Meter → Handlungsbedarf
- Wolfskehlen:
 - südlich, Erschließungsdefizit am Siedlungsrand von Wohngebiet überwiegend in Einfamilienhausbebauung, ca. fünf Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 350 Meter → kein Handlungsbedarf
- Goddelau:
 - Erschließungsdefizit am Rand des Neubaugebiets westlich der Haltestelle Gesundheitszentrum → kein Handlungsbedarf
 - Erschließungsdefizit im Gewerbegebiet im Süden von Goddelau betrifft weniger als fünf Betriebe → kein Handlungsbedarf
- Crumstadt:
 - südwestlich, Wohngebiet in Einfamilienhausbebauung, ca. 200 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 500 Meter → Handlungsbedarf
 - nordöstlich, Siedlungsrand des Wohngebiets in Einfamilienhausbebauung sowie Neubaugebiet, ca. 50 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 400 Meter → geringer Handlungsbedarf

Bewertung der Erschließung

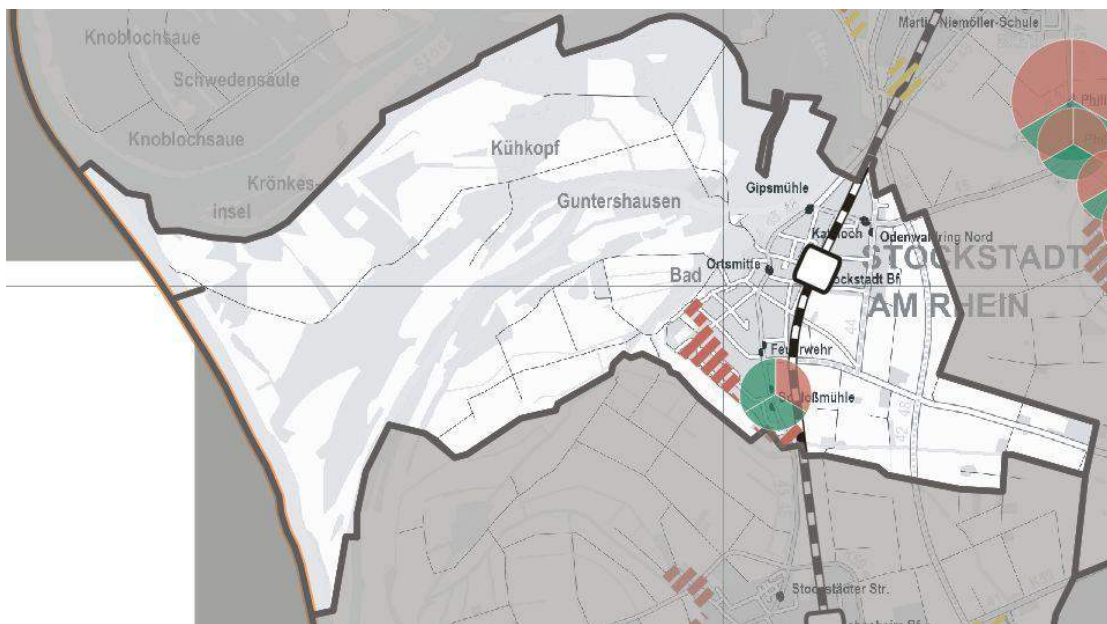
Angebotsdefizite:

- In den Stadtteilen der Stadt Riedstadt gilt der Standard des Erschließungsangebots für den verdichteten Bereich (HVZ T30, TVZ T30 und SVZ T60)
- Das Erschließungsangebot erfolgt über die Linien 41 und K62 in Crumstadt, Erfelden und Leeheim, wobei sich diese Linien in Leeheim aufspalten. Jedoch werden auch in Leeheim alle Haltestellen von zwei Linien bedient (Ostring, Backhausstr. und Geinsheimer Str. über Linie 46). Darüber hinaus wird das Erschließungsgebiet von den Linien 28 und 48 mit Sonderaufgaben (Schulverkehr, Schichtverkehr) bedient.
- Alle dargestellten Haltestellen weisen Defizite in der HVZ und TVZ im Taktangebot auf. Zwar werden pro Haltestelle zwei Fahrten je Richtung und Stunde angeboten, doch überlagern sich diese nicht zu einem Halbstundentakt.

Gemeinde Stockstadt

Durch die aus einer Ortschaft bestehende Gemeinde Stockstadt fahren die Linien 44/45 sowie der RE 70. Zudem übernimmt die Linie 48 Sonderaufgaben im Schulverkehr. Die Siedlungsbereiche von Stockstadt liegen in der Erschließungskategorie verdichteter Raum.

Übersicht Erschließung



Bewertung der Erschließung

Erschließungsdefizite:

- Stockstadt:
 - westlich, im Bereich Europaring, Wohngebiet überwiegend in 1-2 Familienhäuser, ca. 100 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 600 Meter → geringer Handlungsbedarf
 - Nahezu der gesamte Ort wird durch den Erschließungsradius des Bahnhofs abgedeckt.

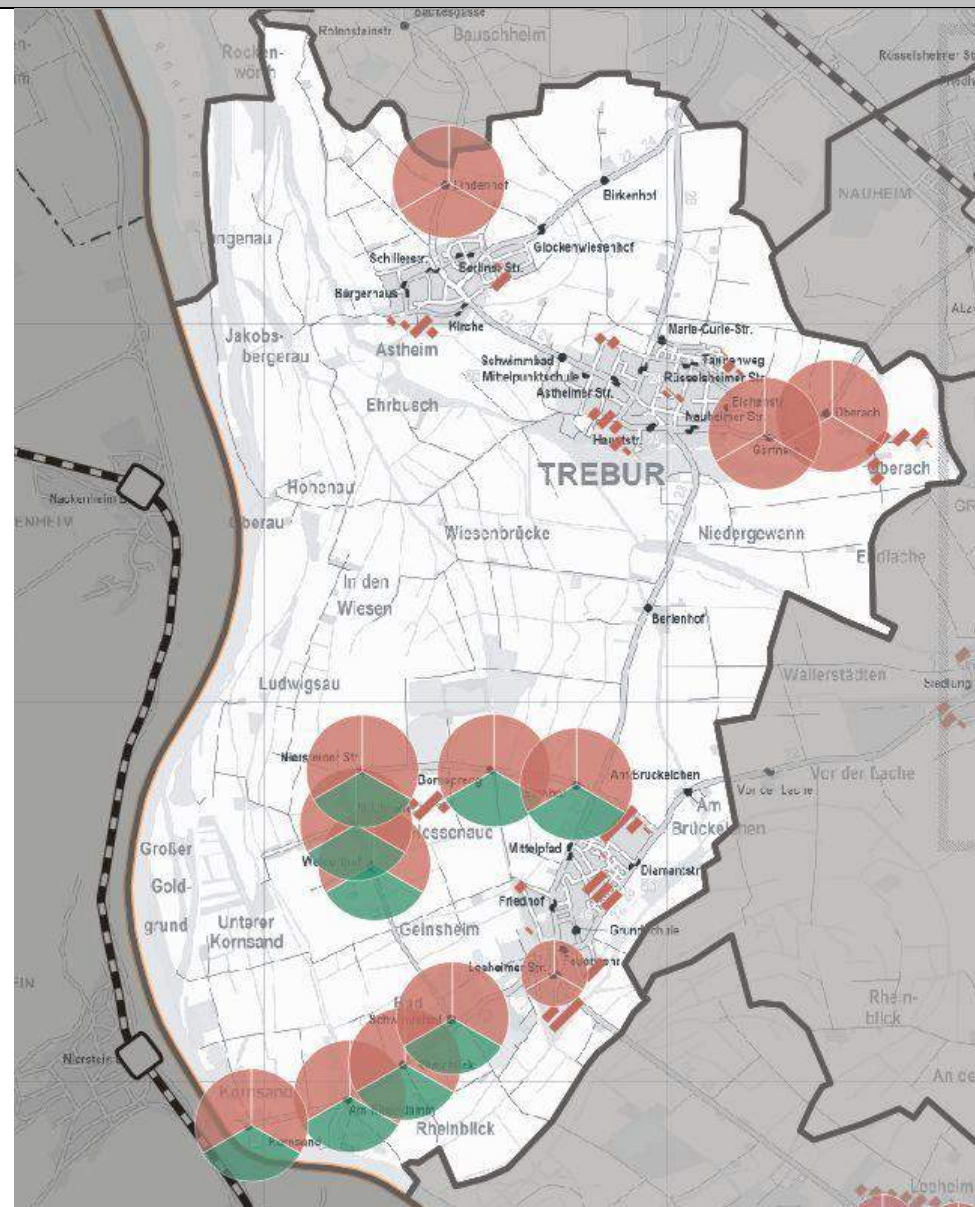
Angebotsdefizite:

- Die Bushaltestellen in der Gemeinde Stockstadt werden bereits durch die Bedienung des Korridors Gernsheim – Riedstadt erschlossen.
- Defizit in der TVZ und in Richtung Biebesheim in HVZ I: nur T60

Gemeinde Trebur

Die Erschließung der Haltestellen in der Gemeinde Trebur erfolgt durch die Linien 22 und 24 sowie durch die Linien 23, 25, 26 und 28, die jedoch hauptsächlich Aufgaben der Schülerbeförderung übernehmen. Der Ortsteil Hessenaue wird der Kategorie Erschließung aufgelockerter Siedlungsbereiche und Gewerbestandorte zugeordnet, während die Ortsteile Astheim, Trebur und Geinsheim die Kategorie Erschließung verdichteter Bereich sind.

Übersicht Erschließung



Bewertung der Erschließung

Erschließungsdefizite:

- Hessenaue:
 - Feldstraße: ca. fünf Höfe betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 650 Meter → kein Handlungsbedarf
- Geinsheim:
 - Südlich Uferstraße: Sportverein, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 350 Meter → kein Handlungsbedarf
 - Südlicher Bereich Lachenweg: Siedlungsrand in Einfamilienhausbebauung, ca. 15 Wohneinheiten betroffen → kein Handlungsbedarf
 - Mitte: Wohngebiet mit freistehenden Einfamilienhäusern und Reihenhäusern, ca. 50 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 400 Meter → geringer Handlungsbedarf
 - Südlich Hessenaue Str.: Einzelgebäude auf großer Freifläche, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 400 Meter → kein Handlungsbedarf
- Trebur:
 - Bereich Oberach: einzelne Höfe, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 900 Meter → kein Handlungsbedarf
 - Bereich Hauptstraße, Kantstraße/Nollbühlstraße, Pappelstraße: Siedlungsränder eines Wohngebiets in Ein- und Zweifamilienhausbebauung, ca. 70 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 400 Meter → kein Handlungsbedarf
- Astheim:
 - Bereich Hirtengasse: Sportsplatz sowie Wohngebiet in Ein-/Mehrfamilienhausbebauung, ca. 10 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 400 Meter → kein Handlungsbedarf
 - Bereich Hans-Böckler-Straße: Mischgebiet, Mehrfamilienhäuser, Gewerbe, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 400 Meter → kein Handlungsbedarf

Angebotsdefizite:

- Hessenaue:
 - Der Ortsteil Hessenaue wird über die Linie 25 an Geinsheim angebunden. Dort besteht ein Übergang zur Linie 22 nach Rüsselsheim und Groß-Gerau. Die Linie 25 bietet ein schulzeitenbezogenes bzw. bedarfsorientiertes Angebot, welches die geforderten Standards in HVZ und TVZ nur ansatzweise erfüllt.
- Trebur:
 - Nicht jede Haltestelle wird in Trebur gleichermaßen über das korridorbestimmende Angebot der Linien 22 und 24 abgedeckt. So kann es sein, dass sich die Distanz zur nächsten Haltestelle mit dem geforderten Takt der Erschließungskategorie verlängert.

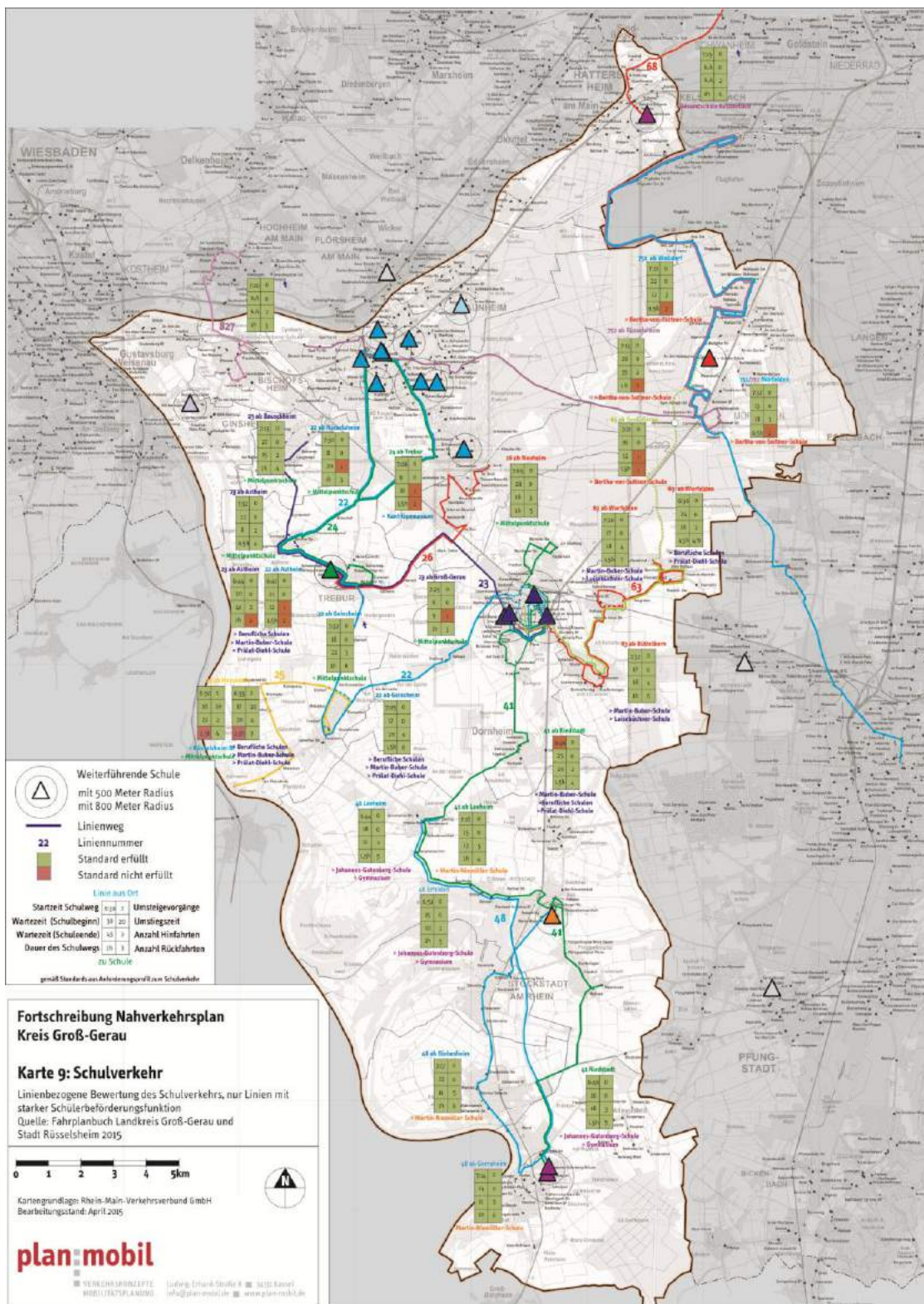
Bewertung der Erschließung

- Die Haltestellen Gärtnerei und Oberach werden durch die Linien 23 und 26 mit einem schulzeitenbezogenen bzw. bedarfsorientierten Angebot bedient (erfüllt geforderte Standards nur ansatzweise).
- Geinsheim:
 - Die Haltestellen werden über den Korridor Trebur – Groß-Gerau abgedeckt und erfüllen den geforderten Standard auf der Nebenverbindung. Für die Erschließungsfunktion werden im verdichteten Bereich jedoch T30/T30/T60 gefordert, welche nicht erfüllt werden.

8.2.4 Schulverkehr

Die linienbezogene Bewertung des Schulverkehrs zeigt, dass es nur vereinzelt Defizite in der Erfüllung der formulierten Anforderungen an den Schulverkehr gibt. Diese beziehen sich in der Regel auf die Anzahl der Hin- und Rückfahrten, die jedoch durch weitere Fahrtmöglichkeiten über weitere Linien, Nutzung von Haltestellen innerhalb des 500 Meter-Radius um die Schulen und die Nutzung der im gesamten Kreisgebiet gültigen „CleverCard kreisweit“ kompensierbar sind.

■ Karte 9: Linienbezogene Bewertung der Schulverkehre bzgl. der geforderten Standards



8.3 Bewertung intermodaler Verkehrsangebote

Die Angebote für intermodale Verkehrsmittelnutzung und für Sharing-Möglichkeiten sind im Kreisgebiet vergleichsweise gut ausgebaut. Es ist zu erkennen, dass in den letzten Jahren diesbezüglich Investitionen vorgenommen und die bestehenden Angebote verbessert wurden. Dies betrifft insbesondere B+R-Anlagen an SPNV- und ÖPNV-Halten (inkl. Fahrradboxen und einem Fahrradparkhaus), aber auch das 2014 in Rüsselsheim eingerichtete Fahrradverleihsystem. Nichtsdestotrotz gibt es weiterhin Handlungsbedarf. Bei Carsharing hingegen stagniert das Angebot. Hier sind in den letzten Jahren lediglich die privaten Angebote gewachsen.

Beim Mobilitätsmanagement in Betrieben ist die Anzahl der teilnehmenden Unternehmen bzw. Verwaltungen zwar positiv – insbesondere angesichts der Tatsache, dass das Angebot „südhessen effizient mobil“ bisher nicht institutionell im Kreisgebiet verankert ist – es fehlt allerdings eine institutionelle und personelle Verantwortlichkeit. Ähnliches gilt für die eher vereinzelt Aktivitäten beim Mobilitätsmanagement an Schulen. Für Neubürger existiert kein Mobilitätsmanagement.

Infrastruktur zur Elektromobilität ist zwar durch die verschiedenen Ladestationen im Kreis vorhanden; die Ladestandorte sind jedoch so gewählt, dass sie nicht unbedingt intermodale Wegekettens fördern. Alternative Antriebe bei Bussen spielen noch keine Rolle.

8.4 Bewertung der Haltestellen und Fahrzeuge

Bewertung der Haltestellen

Die Bestandsaufnahme der Haltestellen im Kreis Groß-Gerau erfolgt parallel zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans. In Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern erfolgt eine Aktualisierung der Priorisierung von Umbaumaßnahmen in den einzelnen Städten und Gemeinden.

Bewertung der Fahrzeuge

Die in der Zuständigkeit der LNVG eingesetzten Fahrzeuge entsprechen weitestgehend den Standards des ablaufenden NVP. Teilweise wurden diese der technischen Entwicklung angepasst (z.B. Emissionen) oder im Rahmen von Vergabeverfahren relativiert (z.B. Alter von Gelenkbussen in Spitzenleistungen), um die Wirtschaftlichkeit der Ergebnisse von Vergabeverfahren zu sichern.

Fahrzeuge des Regionalverkehrs entsprechen weitgehend den Standards aus dem lokalen NVP, da dieser letztlich aus dem Anforderungskatalog des RMV entwickelt wurde.

Die von der MVG eingesetzten Busse unterliegen im Wesentlichen vergleichbaren Vorgaben. Wesentlich ist der generelle Verzicht auf Klimaanlage für den Fahrgastraum, wegen der kürzeren Reiseweiten etwas geringere Sitzplatzkapazitäten und eine andere Altersstruktur.

Die von der DADINA im Linienbündel LDD Ried/LGG Süd eingesetzten Busse entsprechen wegen des gemeinsamen Betriebes dem aktuellen Anforderungskatalog aus dem NVP.

■ **Tabelle 32: Emissionsklassen der Fahrzeuge im lokalen Verkehr, Stand August 2015**

Emissionsklassen	Anzahl der Fahrzeuge
EEV	36
Euro-Norm 2	1
Euro-Norm 3	15
Euro-Norm 4	11
Euro-Norm 5	16

9. Prognose der Mobilitätsangebote

Die Verkehrsprognose für den Kreis Groß-Gerau wird für das Jahr 2025 abgeschätzt. Dabei werden neben den wesentlichen verkehrsrelevanten Entwicklungen im Kreis auch die Entwicklungen in der gesamten Rhein-Main-Region betrachtet, die verkehrliche Auswirkungen im Kreisgebiet hervorrufen können.

Für eine Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung kann auf folgende Basisdaten zurückgegriffen werden:

- Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen (kreis-, stadt- und gemeindespezifisch)
- Schülerzahlen an den weiterführenden Schulen im Kreis Groß-Gerau
- Allgemeine zukünftige Entwicklungen bei der Motorisierung der Bevölkerung
- Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden im Kreis Groß-Gerau (Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Infrastruktur)
- Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main
- Planungsvorhaben der benachbarten Aufgabenträger mit Relevanz für Verkehrsverflechtungen
- Entwicklung der Fahrgastnachfrage im Zeitraum 2005 - 2014

9.1 Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen

9.1.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Allgemeine Entwicklung im Kreis Groß-Gerau

Im Kreis Groß-Gerau lag die Bevölkerungszahl zwischen 2002 und 2009 relativ konstant bei etwa 252.000 Einwohnern. Erst zwischen 2009 und 2011 gab es einen Bevölkerungszuwachs um 5.000 Personen (+2%) auf 257.000. Die zusammengefasste Betrachtung der Rückmeldungen der Städte und Gemeinden, die im Rahmen der Auftaktbefragung konkrete Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung übermittelt haben, unterstreicht diesen Trend:

■ Büttelborn (2004 - 2014):	+5,3%
■ Ginsheim-Gustavsburg:	leicht rückläufig
■ Kelsterbach (2004 - 2014):	+9,3%
■ Mörfelden-Walldorf (2011-2013):	+2,0%
■ Nauheim (2004 - 2014):	konstant
■ Riedstadt (2004 - 2014):	+4,0%
■ Stockstadt (2005 - 2013):	konstant

Die Bevölkerung des Kreises Groß-Gerau **wird bis zum Jahr 2025 leicht ansteigen**. Die Bevölkerungsvorausberechnung des Landes Hessen geht für den Kreis Groß-Gerau, wie auch für andere Kreise und kreisfreie Städte in der Metropolregion, von einem geringfügigen Bevölkerungswachstum bis etwa 2025 aus. Für die **Folgejahre werden leichte Rückgänge prognostiziert**. Auch der verbundweite Nahverkehrsplan des RMV weist für den Kreis Groß-Gerau ein leichtes Bevölkerungswachstum in den kommenden Jahren aus²³. Diese positive Bevölkerungsentwicklung ist nur **durch die Zuzüge in die Metropolregion** zu erklären. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung geht von einem leichten, aber stetigen Bevölkerungsrückgang ab 2012 aus²⁴, was auch durch die nachfolgenden Tabellen verdeutlicht wird.

■ **Tabelle 33: Bevölkerungsprognose für den Kreis Groß-Gerau (Angaben in 1.000 Personen²⁵)**

Altersgruppe	2015 [in 1.000 Personen]	2020 [in 1.000 Personen]	2030 [in 1.000 Personen]	Entwicklung 2015-2030 absolut (prozentual) [in 1.000 Personen]
unter 3	6,7	6,7	6,3	-0,4 (-6,0%)
3 bis unter 6	6,7	6,7	6,5	-0,2 (-3,0%)
6 bis unter 10	9,1	8,9	8,9	-0,2 (-2,2%)
10 bis unter 16	14,7	14,0	13,7	-1,0 (-6,8%)
16 bis unter 20	10,8	9,9	9,3	-1,5 (-13,9%)
20 bis unter 30	29,3	28,9	26,5	-2,8 (-9,5%)
30 bis unter 40	32,1	31,7	30,5	-1,6 (-5,0%)
40 bis unter 50	38,2	34,1	33,2	-5,0 (-13,1%)
50 bis unter 60	39,4	41,5	33,4	-6,0 (-15,3%)
60 bis unter 65	15,0	16,9	19,0	+4,0 (+26,7%)
65 bis unter 80	38,9	37,9	44,8	+5,9 (+15,2%)
80 oder älter	13,2	16,9	18,9	+5,7 (+43,2%)
Insgesamt	254,2	254,2	251,2	-3,0 (-1,2%)

²³ Vgl. RMV 2014: Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main, S. 12

²⁴ Hessisches Statistisches Landesamt (Hrsg.) 2013: Bevölkerung in Hessen 2008 bis 2030 nach Verwaltungsbezirken. Wiesbaden. Digitale Ressource unter <http://www.statistik-hessen.de>.

²⁵ Quelle: Statistik Hessen 2010: Bevölkerung in Hessen 2060 - Ergebnisse der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung bis 2030 auf der Basis 31.12.2008

Kleintrümige Entwicklungen

Für die Städte und Gemeinden liegen gemeindespezifische Daten zur Bevölkerungsprognose vor.

■ **Tabelle 34: Bevölkerungsprognose für die Städte und Gemeinden im Kreis Groß-Gerau, Entwicklung 2015
 – 2025 ohne Wanderungsbewegung**

Stadt/ Gemeinde	bis unter 18 Jahre absolut (prozentual)	18 bis unter 66 Jahre absolut (prozentual)	66 Jahre und älter absolut (prozentual)	Insgesamt absolut (prozentual)
Biebesheim	-109 (-11,3%)	-426 (-10,3%)	+283 (+23,2%)	-251 (-4,0%)
Bischofsheim	-222 (-10,7%)	-560 (-7,1%)	+212 (+7,7%)	-570 (-4,5%)
Büttelborn	-262 (-11,2%)	-631 (-7,0%)	+487 (+18,8%)	-406 (-2,9%)
Gernsheim	-112 (-7,2%)	-627 (-9,9%)	+383 (+20,0%)	-357 (-3,6%)
Ginsheim- Gustavsburg	-203 (-8,2%)	-852 (-8,4%)	+343 (+12,7%)	-711 (-4,5%)
Groß-Gerau	-435 (-10,8%)	-1.216 (-7,9%)	+908 (+19,4%)	-743 (-3,1%)
Kelsterbach	-104 (-5%)	-788 (-8,5%)	+490 (+19,6%)	-402 (-2,9%)
Mörfelden- Walldorf	-672 (-13%)	-1.560 (-7,3%)	+969 (+15,2%)	-1.263 (-3,8%)
Nauheim	-121 (-8%)	-642 (-10,6%)	+239 (+10,2%)	-524 (-5,3%)
Raunheim	-236 (-7,7%)	-32 (-0,03%)	+399 (+16,9%)	+131 (+0,1%)
Riedstadt	-414 (-11,3%)	-1.191 (-8,3%)	+1.153 (+31,1%)	-517 (-2,4%)
Rüsselsheim	-948 (-8,8%)	-1.887 (-4,9%)	+1.054 (+10,1%)	-1.816 (-3,0%)
Stockstadt	-73 (-8%)	-357 (-9,6%)	+226 (+19,9%)	-204 (-3,5%)
Trebur	-465 (-22,6%)	-562 (-6,6%)	+385 (+14,1%)	-642 (-4,9%)

Entgegen dem hessenweiten Trend eines Bevölkerungsrückgangs nimmt die Bevölkerungszahl im Kreis Groß-Gerau seit dem Jahr 2009 bedingt durch Zuzüge nach einer längeren Stagnation wieder leicht zu. Auch in Zukunft ist – bei möglicherweise divergierenden Entwicklungen in den einzelnen Gemeinden – im Kreisgebiet insgesamt mindestens mit einer stabilen Bevölkerungsentwicklung bis 2025 zu rechnen. Danach werden auch im Kreis Groß-Gerau (moderate) Schrumpfungstendenzen eintreten. Der Anteil der älteren Menschen an der Gesamtbevölkerung hat in den letzten Jahren zu- und parallel dazu der Anteil an Jüngeren abgenommen. Die Alterung der Gesellschaft ist zwar nicht so stark ausgeprägt wie in vielen anderen hessischen Kreisen, wird aber auch im Kreis Groß-Gerau zu veränderten Anforderungen an das Mobilitätsangebot führen.

In fast allen Gemeinden und Städten im Kreis Groß-Gerau sind in Zukunft Erweiterungen von Gewerbe- und/oder Wohnungsflächen vorgesehen. Eine Darstellung der Planungen zur Erweiterung von Siedlungsflächen ist der Karte 2 zu entnehmen.

9.1.2 Entwicklung des Arbeitsmarktes

Generell ist der Kreis Groß-Gerau durch die sehr dynamische Arbeitsplatzentwicklung in der Rhein-Main-Region geprägt. Insbesondere hat das Oberzentrum Frankfurt a. M. mit seinen verschiedenen Arbeitsplatzstandorten eine besondere Bedeutung für den Kreis Groß-Gerau. Vor allem spielt die Entwicklung des Flughafens Frankfurt als Luftverkehrsdrehkreuz, als Arbeitsplatzstandort sowie als Ziel im Freizeitverkehr für das Verkehrsgeschehen im gesamten Kreisgebiet eine entscheidende Rolle. Die Planungen (bspw. Terminal 3) für den weiteren Ausbau werden hier zu zusätzlichen Belastungen auf den ÖPNV-Achsen führen.

Kreisinterne Entwicklungen finden an zahlreichen Standorten im Kreisgebiet statt, wobei vor allem die Gewerbeflächenentwicklungen an den Standorten entlang des Mains (Kelsterbach und Raunheim) und im östlichen Teil Mörfelden-Walldorfs eine bedeutende Rolle für das Verkehrsgeschehen und dabei auch für das ÖPNV-Angebot einnehmen werden.

9.1.3 Entwicklung der Schülerzahlen

Der Schulentwicklungsplan für den Kreis Groß-Gerau für die Jahre 2015 bis 2020 befindet sich aktuell in der Erarbeitung (Stand Mai 2015). Die Beschlussfassung hierzu ist für Juli 2015 avisiert. Folgende Vorabinformationen wurden zur Schulentwicklung gegeben:

- Bedeutend für die Entwicklung der Schülerzahlen sind die Wanderungsgewinne des Kreises. Nach einem Rückgang der Grundschülerzahlen von 7.540 (2000) auf 6.423 (2013) im Kreisgebiet wird nun wieder mit einem Ansteigen bis 2019 auf ca. 6.800 Grundschüler gerechnet.
- Die Schülerzahlen im Sekundarbereich I sind auch unter Berücksichtigung der verkürzten Gymnasialzeit (G8) relativ stabil geblieben. Nach dem Höchststand von 2011 mit 8.925 Schülern sollen sich die Schülerzahlen bis 2023 bei ca. 6.800 einpendeln.
- An den gymnasialen Oberstufen (Sekundarstufe II) wird ein Sinken der Zahl der Schülerinnen und Schüler vom Höchststand 2012 von 2.114 auf ca. 1.700 (2023) prognostiziert.
- Das Neue Gymnasium in Rüsselsheim soll maximal sechszügig bleiben. Die Entwicklung wird eng mit der Stadt Rüsselsheim als Schulträger abgestimmt.

9.1.4 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur

Einzelhandel

Im Kreis Groß-Gerau sind in den kommenden Jahren Erweiterungen im Bereich der Einzelhandelsstandorte vorgesehen, die jedoch ausschließlich von lokaler Bedeutung sind. Bestehende bzw. in den letzten Jahren fertiggestellte Projekte (bspw. Enka-Gelände, Kelsterbach) wurden im Rahmen der Raumstrukturanalyse aufgenommen und sind entsprechend in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

Soziale Infrastruktur

Im Bereich der Entwicklung sozialer Infrastrukturen sind aktuell keine Projekte von kreisweiter Bedeutung benannt, die entsprechend bei der Maßnahmenentwicklung des ÖPNV-Angebots auf Ebene des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen sind.

9.1.5 Entwicklung im Bereich Freizeit und Tourismus

Wesentliche Erweiterungen im Bereich von Freizeit-, Sport und Erholungsanlagen sowie im Bereich des Tourismus sind nicht geplant.

9.2 Entwicklung der Motorisierung und des Verkehrsverhaltens

Maßgeblich für die Entwicklung der Motorisierung und das Verkehrsverhalten ist unter anderem die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Die geplanten Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen im klassischen Straßennetz sind in den entsprechenden Bedarfsplänen des Bundes (Bundesverkehrswegeplan „BVWP“) und des Landes (Bedarfsplan des Landes Hessen, nachrichtlich auch im Regionalen Flächennutzungsplan „RegFNP“ enthalten) dokumentiert. Hierbei wird unterschieden zwischen Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (Baurechtschaffung vorgesehen) und des weiteren Bedarfs (Erlangung des Planungsrechts). Folgende Maßnahmen sind benannt bzw. nachrichtlich übernommen:

■ **Tabelle 35: Bedarf und Planungsstand von Maßnahmen im relevanten Straßennetz**

Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (Baurechtschaffung)	
Maßnahme	Planungsstand
BAB A3, 8-streifiger Ausbau AS Ffm-Flughafen bis Mönchhof-Dreieck	In Planung
BAB A3, 8-streifiger Ausbau AS Mönchhof-Dreieck bis Wiesbadener Kreuz	Ohne Planung
BAB A60, 6-streifiger Ausbau Mainspitz-Dreieck bis Weisenauer Brücke	Ende 2012 fertiggestellt
BAB A60, 6-streifiger Ausbau Mainspitz-Dreieck bis Rüsselsheimer Dreieck	Planungsstopp 2012
BAB A67, 6-streifiger Ausbau Mönchhof-Dreieck bis Rüsselsheimer Dreieck	In Planung
BAB A67, 6-streifiger Ausbau AS Lorsch bis AK Darmstadt	Planung zurückgestellt bis Klärung ICE-Trasse
B44-Ortsumgehung Gernsheim, OT Klein-Rohrheim	In Planung
B44-Ortsumgehung Groß-Gerau, OT Dornheim	Planfeststellung in Vorbereitung (Westtrasse)
B486-Ortsumgehung Mörfelden	Planfeststellung laufend (Südtrasse)
B486, 4-streifiger Ausbau Langen – AS BAB A5 Mörfelden-Walldorf	Planfeststellung in Vorbereitung

Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (Baurechtschaffung)	
Maßnahme	Planungsstand
B519-Ortsumgehung Hofheim/ Ts.	Planfeststellung laufend
L3012-Ortsumgehung Trebur	Linienbestimmungsverfahren laufend (Osttrasse)
L3040, Bahnübergangsbeseitigung Gustavsburg	bauvorbereitende Maßnah- men seit 2014, Baubeginn Unterführung 2017
L3097-Ortsumgehung Pfungstadt, OT Eschollbrücken	Planfeststellung laufend (Westtrasse)
Maßnahmen des weiteren Bedarfs (Planungsrecht)	
B44, 4-streifiger Ausbau Walldorf bis AS BAB A5 Zeppelinheim	Ohne Planung

Der Fahrzeugbestand im Kreis hat in den vergangenen Jahren weiter leicht zugenommen und liegt derzeit bei rund 150.000 Pkw. Auf 1.000 Einwohner des Kreises Groß-Gerau kommen statistisch 578 Pkw. Dies sind gut 10% mehr als im Bundesdurchschnitt (525 Pkw/1.000 EW). Lediglich in den Gemeinden in der Nähe der Ballungkerne Frankfurt (Main) und Mainz ist die Motorisierung deutlich geringer. Die hohe Pkw-Dichte ist teilweise durch die hohe Zahl an in Rüsselsheim zugelassenen Vorführfahrzeugen zu erklären, die den kreisweiten Durchschnitt hebt. Die Entwicklungen (2010 zu 2000) der Kfz-Verkehrsmengen im klassifizierten Straßennetz im Kreis Groß-Gerau zeigen für die Bundes- und Landstraßen rückläufige Zahlen auf, während auf den Autobahnen eine Zunahme zu verzeichnen ist. Dies lässt die Rückschlüsse zu, dass einerseits der Durchgangsverkehr im Kreis Groß-Gerau eine besondere Rolle spielt, andererseits nicht mehr von einer Zunahme des MIV-Anteils im Binnenverkehr des Kreises ausgegangen werden muss.

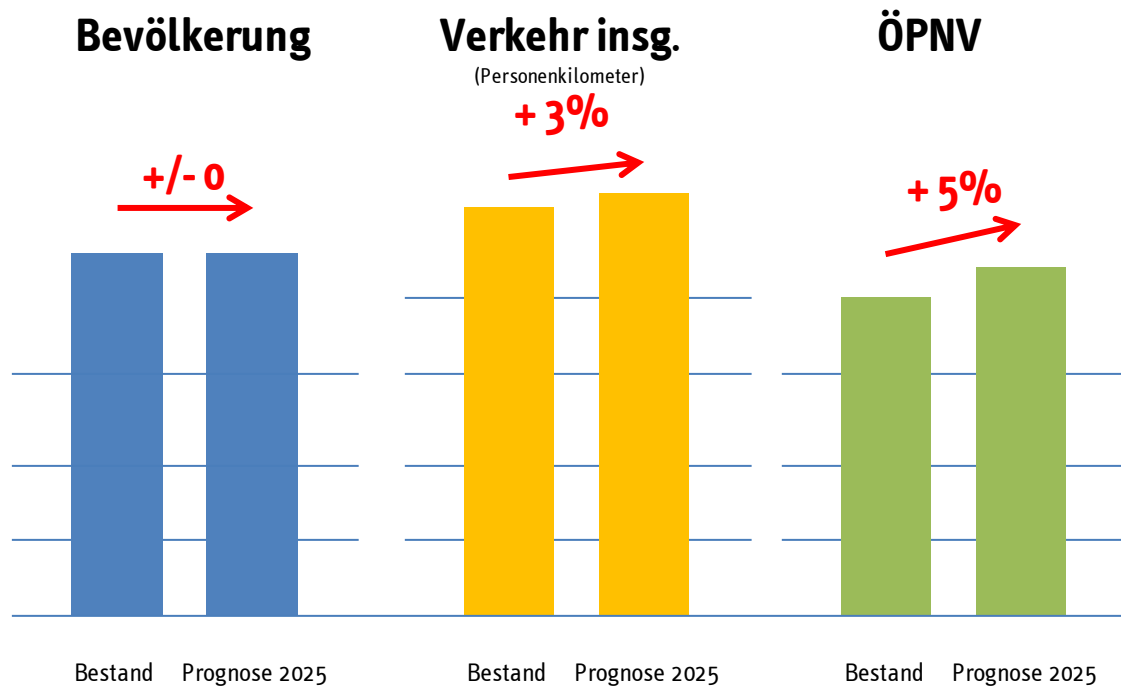
Vor dem Hintergrund der dargestellten umfangreichen Entwicklungen im Bereich der Straßeninfrastruktur und der damit verbesserten Erreichbarkeit der Oberzentren, einer Mobilitätskultur im Kreis, in der auch das Auto eine bedeutungsvolle Rolle einnimmt, und der sich in der Regel nur langsam verändernden Mobilitätsroutinen, ist davon auszugehen, dass in den kommenden Jahren die Nutzung des Pkw und somit der Grad der Motorisierung der Bevölkerung sich nicht grundlegend zum Status quo verändert. Dennoch ist deutschlandweit der Trend zu beobachten, dass der Autobesitz und auch die Autonutzung bei jungen Menschen rückläufig sind und das Auto in der jüngeren Generation häufig kein Statussymbol mehr ist. Somit ist für die Zukunft zu erwarten, dass eine kontinuierliche – wenn auch langsame – Verschiebung zu Gunsten des Umweltverbundes und somit auch vom MIV zum ÖPNV im Kreis Groß-Gerau zu erwarten ist.

9.3 Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2025 (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen im öffentlichen Verkehr)

- Die Lage des Kreises im Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main führt zu vielfältigen und intensiven überlokalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen. Die Bedeutung der Kreisgrenzen überschreitenden Verkehre wird zukünftig noch an Bedeutung gewinnen und in Summe zunehmen.
- Frankfurt als angrenzende Metropole hat in den Kreis Groß-Gerau hinein Bedeutung: Es ist Finanz-, Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstleistungszentrum und größte Luftverkehrsdrehscheibe Deutschlands und somit auch wichtigster Arbeitsplatzstandort für den Kreis.
- Auch zu Darmstadt, Wiesbaden und Mainz bestehen wichtige Verflechtungen. Diese Großstädte haben mit ihrer oberzentralen Bedeutung auch eine Versorgungsfunktion für den Kreis Groß-Gerau. Die Anziehungskraft der Zentren wird zu in ihrer Bedeutung gesteigerten Verkehrsbeziehungen führen und zu einer entsprechenden Verkehrsnachfrage führen.
- Das Verkehrsgeschehen im Kreisgebiet wird aufgrund der Lage inmitten Deutschlands und Europas in starkem Maße von Durchgangsverkehr geprägt, auf den Kreis und Kommunen nur begrenzten Einfluss haben.
- Art und Ort der Entwicklung neuer Siedlungsflächen bestimmen maßgebend das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner und Nutzer dieser Flächen. Hauptsiedlungsgebiete sind die Städte und Gemeinden im Norden: alleine in den vier nördlichen Kommunen Kelsterbach, Raunheim, Mörfelden-Walldorf und Rüsselsheim lebt die Hälfte der Einwohner des Kreises. Aufgrund der dargestellten Flächenentwicklungen wird die Bedeutung dieser Kommunen zukünftig noch steigen und eine optimierte verkehrliche Anbindung erfordern.
- Das Auto nimmt im Status quo eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität im Kreis Groß-Gerau ein und wird auch in den kommenden Jahren weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Jedoch zeichnet sich der allgemeine Trend in der Mobilitätsnachfrage aktuell durch einen zunehmend pragmatischeren Umgang mit dem Auto – insbesondere bei jüngeren Menschen sowie in Städten und Ballungsräumen – aus. Der Führerschein ist in Regionen mit guten ÖPNV Verbindungen längst kein Muss mehr, und der eigene Pkw als Statussymbol hat in vielen Bevölkerungskreisen nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor wenigen Jahren. Indiz für diese Entwicklungen sind unter anderem die abnehmende Führerscheinquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern. „Nutzen statt Besitzen“ ist ein weiterer Trend, der die gesellschaftliche Rolle des Besitzes eines eigenen Autos schwächt und die Bedeutsamkeit des ÖPNV stärkt.
- Aufgrund der vergleichsweise guten Radverkehrsinfrastruktur und ausgeprägten Fahrradkultur im Kreisgebiet sowie den Verbesserungen in den letzten Jahren ist von einem überdurchschnittlichen und weiter steigenden Radverkehrsanteil im Kreis auszugehen. Dies geht mit der allgemeinen Bedeutungssteigerung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel einher.
- Ebenso ist von einem Wachstum der intermodal oder mit Sharing-Angeboten zurückgelegten Wege auszugehen. Dieses Wachstum geht jedoch von einem niedrigen Ausgangswert aus (derzeit weniger als 1% der zurückgelegten Wege deutschlandweit).

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen werden folgende Abschätzungen für die zukünftige Verkehrssituation getroffen:

■ Abb. 13: Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2025 im Kreis Groß-Gerau



10. Maßnahmenkonzeption

Die Maßnahmenkonzeption basiert auf den Grundlagen der Analyse zur Struktur sowie der Weiterentwicklung des Untersuchungsraumes in den kommenden Jahren, der Analyse des Mobilitätsangebotes (SPNV- und ÖPNV-Angebot gemäß Fahrplanstand 2015), den daraus ableitbaren Stärken und Schwächen sowie der Prognose zu den Mobilitätsangeboten. Ferner finden übergeordnete Planungen im Kreis Groß-Gerau und der Region, die Ergebnisse der Regionalkonferenzen sowie Anregungen und Hinweise der beteiligten Städte und Gemeinden des Kreises sowie des Kreises und der benachbarten Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und weiterer Planungsbeteiligter Beachtung.

In der Maßnahmenkonzeption werden die Ergebnisse gemäß den abgeleiteten Handlungsbedarfen der Analyse weiterentwickelt und im Detail beschrieben. Übergeordnetes Ziel der Maßnahmenkonzeption ist die Ausgestaltung und Umsetzung der Ziele und Anforderungen an den ÖPNV im Kreis Groß-Gerau entsprechend der Festlegungen des Anforderungsprofils des Nahverkehrsplans.

Die Darstellung der Betriebs- und Verkehrszeiten, des Fahrtenangebots sowie die Verknüpfung folgt den Festlegungen zur Grunddaseinsvorsorge des Anforderungsprofils.

Folgende **Handlungsfelder** werden in der Maßnahmenkonzeption behandelt:

- Handlungsfeld Netz und Fahrplan
- Handlungsfeld Radverkehr
- Handlungsfeld intermodale und flexible Angebote
- Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb
- Handlungsfeld Barrierefreiheit
- Handlungsfeld Umwelt
- Handlungsfeld Kommunikation, Marketing, Vertrieb und Fahrgastinformation
- Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
- Handlungsfeld Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle

Es werden **Maßnahmen** und **Prüfaufträge** dargestellt:

- Maßnahmen sind konkrete Planungsvorhaben zur verkehrlichen und/ oder wirtschaftlichen Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, die in den folgenden umgesetzt werden sollen.
- Prüfaufträge sind Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf im Rahmen der konkreten Umsetzung besteht. Dazu können z. B. weitere Nachfrage- und/ oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zählen sowie die Prüfung möglicher umfangreicherer Umsetzungskonzepte und Verknüpfungen mit Linien in benachbarten Verkehrsräumen.

10.1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Der Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) des Rhein-Main-Verkehrsverbundes gibt den Rahmen zu den notwendigen und strategischen Weichenstellungen im Bereich des ÖPNV bis hin zur Intermodalität des künftigen Mobilitätsangebotes vor. Der prognostizierten Nachfrageentwicklung bis 2019 und darüber hinaus wird ein adäquates, qualitatives und quantitatives Leitungsangebot gegenüber gestellt, damit dem Postulat einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ entsprochen werden kann.

In Bezug auf eine ausreichende Verkehrsbedienung nähert sich der RNVP methodisch diesem Sachverhalt an, eine konkrete Definition des künftigen Leistungsumfanges der regionalen Linien ist nur bedingt ableitbar. Vor diesem Hintergrund werden im Bereich des SPNV-Angebotes die Maßnahmen entsprechend konkretisiert und weiterer Prüfungs- und Untersuchungsbedarf in Bezug auf die Infrastruktur formuliert.

10.1.1 SPNV-Angebot und Infrastruktur

Das S-Bahn-Angebot hat mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 eine Aufwertung in Bezug auf die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge (neue Fahrzeuge des Typs ET 430) und den Umfang des Leistungsangebotes an Wochenenden sowie die Schließung von Angebotslücken im täglichen Verkehr zum Flughafen Frankfurt erfahren. Diese Angebotsverbesserungen führen in den verschiedenen Bedienungszeiträumen innerhalb des Kreisgebietes zu folgendem Bedienungsangebot:

Linie S7 (Frankfurt Hauptbahnhof – Riedstadt-Goddelau):

Mo-Fr	30`Takt; ab 22 Uhr 60`Takt
Sa	30`Takt; ab 22 Uhr 60`Takt
So/Fe	30`Takt; vor 08 Uhr und nach 22 Uhr 60`Takt

Linie S8 (Wiesbaden Hbf – Mainz-Kastel – Frankfurt Hbf – Hanau Hbf)

Mo-Fr	30`Takt; zw. 01 Uhr bis 04 Uhr 60`Takt
Sa	30`Takt; zw. 01 Uhr bis 04 Uhr 60`Takt
So/Fe	30`Takt; zw. 01 Uhr bis 04 Uhr 60`Takt

Linie S9 (Wiesbaden Hbf – Mainz Hbf – Frankfurt Hbf – Hanau Hbf)

Mo-Fr	30`Takt; ab 23 Uhr 60`Takt
Sa	30`Takt; ab 23 Uhr 60`Takt
So/Fe	30`Takt; vor 12 Uhr und nach 23 Uhr 60`Takt

- Es besteht die Notwendigkeit einer Aufwertung der S-Bahn-Linie S7 zu einer vollwertigen S-Bahn durch die Einschleifung in den Frankfurter S-Bahn-Tunnel. Mit dieser Maßnahme verbessert sich die Anbindung des Rieds an das Zentrum der Region erheblich, da sehr viele Ziele umsteigefrei zu erreichen wären.

- Die Realisierung von Infrastrukturergänzungen zwischen den Stationen Bahnhof Walldorf und Bahnhof Frankfurt-Stadion ist erforderlich, damit der Regionalverkehr weitgehend störungsfrei geführt werden kann.
- Für die Entwicklung der S-Bahn RheinMain ist eine weitere Kapazitätsausweitung der Frankfurter Tunnelstammstrecke auf 28 Fahrten pro Stunde hinsichtlich der Nachfragentwicklung und des notwendigen Aufwands zu prüfen.
- Die geplante Herausnahme einer S-Bahn-Linie aus dem Frankfurter Tunnel zugunsten der S7 muss in Abhängigkeit der nachfrageseitigen und wirtschaftlichen Konsequenzen erfolgen.
- Es ist zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen eine Verlängerung der S7 von Riedstadt-Goddelau nach Biblis zu einer empfehlenswerten und weiterzuverfolgenden Maßnahme im S-Bahn-Netz entwickelt werden kann.

Für die Erschließung des neuen Terminal 3 am Flughafen Frankfurt ist eine Ausschleifung der Zugleistungen erforderlich. In diesem Zusammenhang sollen gemäß RNVP die Linien S7 (30-Min-Takt) und RE 70 (60-Min-Takt) sowie eine neue Linie S70 (60-Min-Takt) die Bedienung im 15-Minuten-Takt sicherstellen. Während die Linie S7 in die Tunnelstammstrecke in Frankfurt und weiter nach Hanau geführt werden soll, enden die Linien S70 und RE 70 in der Haupthalle am Hauptbahnhof.

10.1.1.1 Maßnahmen im R-Bahn-Netz/RE-Netz

Das bestehende R-Bahn-Netz soll weiter gestärkt werden, indem die nachfragestarken Achsen im Kreisgebiet weiterentwickelt werden. Neben weiteren Taktverdichtungen und der Verlängerung der Betriebszeiten ist die Verbesserung der Fahrzeug-Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung der Fahrgastnachfrage erforderlich.

RE-Linie 70 (Frankfurt – Groß-Gerau-Dornberg – Gernsheim – Mannheim)

- Stündliche Verbindungen an allen Verkehrstagen zwischen den Fernverkehrsknoten Mannheim und Frankfurt von 05.00 bis 24.00 Uhr
- Sicherung des Nachtverkehrs ab Frankfurt Hbf in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag
- Einsatz neuer, komfortabler und leistungsstarker Fahrzeuge, die an allen Bahnhöfen einen optimierten barrierefreien Zugang ermöglichen
- Einrichtung regelmäßiger stündlicher Systemhalte in Mörfelden-Walldorf
- Im Hinblick auf das Fahrgastaufkommen zum Flughafen Frankfurt ist zu prüfen, inwieweit die Möglichkeit eines zusätzlichen Halts der Linie RE70 an der Station „Frankfurt Stadion“ besteht, da derzeit nur in „Frankfurt Niederrad“ umgestiegen werden kann.
- Im Hinblick auf das Fahrgastaufkommen zum Flughafen Frankfurt ist zu prüfen, inwieweit auf der S7 ein Fahrtenangebot vor 05.00 Uhr angeboten werden muss.

RB-Linie 75 (Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Aschaffenburg)

- Das Leistungsangebot besteht aus einem Stundentakt, der in der Hauptverkehrszeit zum 30-Minuten-Takt verdichtet wird. Aus Nachfragegründen ist montags bis freitags ganztags von 05.30 bis 20.00 Uhr der 30-Minuten-Takt vorzusehen.
- Diese Linie ist laut RNVP dem Kernraum mit entsprechenden Bedienungsstandards und einer Betriebsdauer von 20 Stunden zugeordnet. Dies erfordert die Einrichtung zusätzlicher Frühfahrten und die Verlängerung des durchgehenden Grundtaktes bis 24.00 Uhr.
- Gemäß RNVP ist eine RE-Linie Wiesbaden – Mainz – Darmstadt vorgesehen. Diese Maßnahme widerspricht den Zielsetzungen des Kreises Groß-Gerau. Eine neue RE-Linie darf nicht zu Lasten der im 30-Minuten-Takt verkehrenden Linie 75 gehen.
- Einsatz neuer, komfortabler und leistungsstarker Fahrzeuge, die an allen Bahnhöfen einen optimierten barrierefreien Zugang ermöglichen.
- Grundsätzlich muss der Halt sämtlicher Züge der RMV-Linie 75 am Bahnhof Gustavsburg gesichert werden.
- Für die Einrichtung ganztägiger Halte am Bahnhof Gustavsburg sind die für den Betrieb maßgeblichen Infrastrukturengpässe zu definieren und entsprechende Lösungsansätze zu deren Beseitigung zu entwickeln.
- Aufgrund der hohen Nachfrage sind entsprechende Kapazitäten vorzuhalten. Dies gilt insbesondere auch für die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen sowie Fahrgästen mit Fahrrädern oder sonstigen Gegenständen.
- Angesichts der Ergebnisse der Korridoruntersuchung für den Güterverkehr ist zu prüfen, inwieweit der geplante Mehrverkehr die Entwicklung des SPNV zwischen Mainz und Darmstadt beeinträchtigt und welche Kompensationsmaßnahmen erforderlich sind.

RE-Linie 80 (Koblenz/Saarbrücken – Mainz – Frankfurt)

- Die inhomogene Taktstruktur von zwei sich überlagernden 120-Minuten-Takten verschärft die Trassenprobleme zwischen Mainz und Frankfurt Flughafen und erschwert die Anschlussbindung des Busverkehrs in Rüsselsheim und Bischofsheim. Letztlich lässt sich der lokale Busverkehr nicht auf den attraktiven RE ausrichten. Die Vereinheitlichung der Haltepolitik sowie der Taktlagen zwischen Mainz und Frankfurt ist entsprechend zu überprüfen.

10.1.1.2 SPNV-Infrastrukturmaßnahmen

In Bezug auf die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur werden Großmaßnahmen und Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Zuverlässigkeit des S-Bahn-Systems unterschieden. Die beschriebenen Maßnahmen entlang der S-Bahn-Linien S8/S9 sollen Behinderungen reduzieren und erhöhen die Geschwindigkeiten der S-Bahn-Züge.

- Aufgrund der bereits heute bestehenden Trassenproblematik, der geplanten Einrichtung neuer Halte (AirportLogistic und Gateway Gardens) sowie den stetig wachsenden Verkehrsleistungen (S-Bahn, Hessenexpress, Fernverkehr) zum Flughafen Frankfurt, ist die künftige Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur auch in Bezug auf die Notwendigkeit zusätzlicher Gleise im Abschnitt zwischen Mainz und Frankfurt zu überprüfen.
- Zur Erschließung von bestehenden und geplanten Gewerbegebieten beiderseits der Bahnstrecke Mainz – Frankfurt im Bereich Raunheim/Kelsterbach soll die neue S-Bahn-Station „AirportLogistic“ eingerichtet werden.

Der Ausbau des S-Bahn-Angebotes auf der Riedbahn zum 15-Minuten-Takt sowie die Einschleifung der S7 in die Tunnelstammstrecke ist von der Realisierung wichtiger Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Ausbau Knoten Frankfurt Stadion, dritte Niederräder Brücke, Neubaustrecke RheinMain – RheinNeckar) abhängig.

- Unabhängig vom Bau der ICE-Neubaustrecke und des Terminals 3 ist die Schaffung der Voraussetzungen zur Einschleifung der S7 in die Tunnelstammstrecke zu entwickeln.

Die Gestaltung der Zugänglichkeit an den Bahnstationen ist über einen integrativen Ansatz bezüglich des einzusetzenden Fahrzeugmaterials und der zu entwickelnden Bahnsteiginfrastruktur zu entwickeln, damit dem Thema „Vollständige Barrierefreiheit“ entsprechend Rechnung getragen werden kann (vgl. Punkt 1.6)

Der Zustand der Bahnstationen hat sich in den vergangenen Jahren stetig verbessert. Dennoch fallen neben mangelnder Pflege insbesondere die zahlreichen ungenutzten bzw. verfallenden ehemaligen Empfangsgebäude negativ auf.

- Es ist zu prüfen, inwieweit eine Revitalisierung dieser Stationen nach den Vorstellungen des RMV umgesetzt werden kann.

Die Kundeninformation an den Bahnhöfen und im Bahnhofsumfeld wird über die Installation von Dynamischen Fahrgastinformationssystemen erreicht.

- Es bestehen Handlungsbedarfe an allen Stationen im Kreisgebiet, insbesondere an den wichtigen Umsteigepunkten zwischen Bus und Bahn.

10.1.2 Tarifsystem und -angebot

Das RMV-Tarifsystem und die daraus erwirtschafteten Fahrgeldeinnahmen bilden die Grundlage der Verbundfinanzierung. Mehr als 50 Prozent des Aufwandes für verkehrliche Leistungen werden durch die Einnahmen gedeckt, d.h. der Rest muss aus öffentlichen Kassen finanziert werden. Der Tarifentwicklung kommt folglich eine maßgebliche Rolle bei der Sicherung und des Ausbaus des Verkehrs-

gebotes zu. Im Jahr 2014 wurde im Kreis Groß-Gerau beispielsweise die CleverCard kreisweit eingeführt. Bei der künftigen Gestaltung des Tarifes im RMV sind u.a. folgende Anforderungen zu beachten:

- 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.

Der RMV hat sich zum Ziel gesetzt, die heutigen starren Tarifstrukturen zu verändern. Im Zuge einer Tarifstrukturereform soll schrittweise den vorgenannten Punkten entsprochen werden. Hierbei wurden in der ersten Phase die Rahmenbedingungen für die Semestertickets neu gestaltet. Die zweite Phase befasste sich mit den Ausbildungstarifen und die dritte Phase mit den sogenannten Stadttarifen. In der letzten Phase die Neuordnung des Regionaltarifs, d.h. die stadt- und landkreisübergreifende Tarifstruktur, an.

Sämtliche Maßnahmen werden begleitet von der flächendeckenden Einführung des eTicket. Dieses Medium und eine flexible Tarifstruktur bietet die Voraussetzung, mit neuen Tarifangeboten den Bedürfnissen und Gegebenheiten im Verkehrsmarkt qualitativ begegnen zu können. Dieses neue System ist den Fahrgästen übersichtlich zu kommunizieren.

- Grundsätzlich sollte die Gestaltung des Tarifs auch Anforderungen hinsichtlich der Transparenz und der Netzwirkung berücksichtigen.
- Mit Einführung der elektronischen Vertriebsbedingungen sollte auch die Einführung von Mehrfahrtenkarten als Tarifprodukt geprüft werden.
- Die Flexibilität des Tarifs soll auch die Realisierung lokaler Spezifika ermöglichen.

10.1.3 Weitere Vorgaben aus übergeordneten Planungen

Die Definition von Standards soll dazu dienen, in verschiedenen Verkehrsräumen gleichwertige Nahverkehrsangebote bereitzustellen und die Grundlage für eine Beurteilung der Qualität des Angebots im ÖPNV zu schaffen. Das Hessische ÖPNV-Gesetz bezieht sich daher auf die Entwicklung von

- Bedienungs- und Verbindungsstandards,
- Standards zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,

- Standards zur Barrierefreiheit und sonstigen Verkehrsinfrastruktur,
- Fahrzeugstandards

als Zielmarken für die Entwicklung von verkehrlichen Leistungen, qualitativen Anforderungen an Betrieb und Unterhalt sowie konstruktiven Erfordernissen bei Stationen und Fahrzeugen. Der RMV hat beispielsweise aus Kundensicht und unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit zeitgemäße Standards für SPNV-Fahrzeuge und Busse definiert und entwickelt diese gezielt weiter. Diese Standards gelangen bei allen Leistungsvergaben zur Anwendung.

Mit der Zusammenführung eines raumordnerischen und nachfrageorientierten Ansatzes können die Bedienungsstandards sowohl im Hinblick auf die Daseinsvorsorge als auch auf quantitative und qualitative Anforderungen im Fahrplan beschrieben werden.

Die Standards sollen verbundweit in den Nahverkehrsplänen verankert werden und sukzessive zur Anwendung gelangen, damit die Fahrgäste innerhalb eines Verkehrsraumes eine einheitliche „Benutzeroberfläche“ vorfinden und dadurch der Zugang und die Nutzung des öffentlichen Mobilitätsangebotes erleichtert wird.

10.1.4 Organisation und Abstimmung

Im Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV wird die Bedeutung der Zusammenarbeit und Abstimmung aller Akteure (ÖPNV-Aufgabenträger, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden, Schulen, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden sowie Planungsbehörden etc.) hervorgehoben. Hierzu gehört die Definition und Vereinbarung aller relevanten **Planungs-, Betriebs- und Steuerungsprozesse** im ÖPNV zwischen Aufgabenträger, Städte und Gemeinden, RMV und Verkehrsunternehmen, z. B. durch Vereinbarung eines direkten Informationsaustauschs bei kurzfristigen Störungen sowie regelmäßiger Abstimmungsgespräche zu Fahrplanveränderungen.

Für eine kooperative und effiziente Zusammenarbeit werden folgende Instrumentarien vorgeschlagen:

- Regelmäßige (mindestens jährliche) Weiterführung des Nahverkehrsbeirates für die Abstimmung der kreisweiten Themen und Planungen zum ÖPNV unter Federführung des Aufgabenträgers im Kreis Groß-Gerau und aller betroffenen Planungspartner im Verkehrsgebiet.
- Regelmäßige (z. B. jährliche) Weiterführung der Regionalkonferenzen zur Abstimmung der relevanten Themen innerhalb der Regionen zwischen dem Aufgabenträger Kreis Groß-Gerau und den Vertretern der Städte und Gemeinden.
- Regelmäßige (z. B. vierteljährliche) Abstimmungen zu detaillierten Fragestellungen des ÖPNV-Angebots unter Federführung des Aufgabenträgers Kreis Groß-Gerau und unter Beteiligung des RMV und ggf. weiterer betroffener Aufgabenträger, ggf. auch der betroffenen Städte bzw. Gemeinden, der Verkehrsunternehmen und weiterer Planungspartner.
- Bei Bedarf werden kleinere Gesprächs- und Diskussionsrunden empfohlen: Teilnehmer in Abhängigkeit des Themas.

10.2 Handlungsfeld Netz und Fahrplan

Hinweis: Alle Liniennummern sind Arbeitstitel.

Die Anforderungen an das ÖPNV-Angebot sind im Kreis Groß-Gerau aufgrund der räumlichen, verkehrlichen und nachfragerrelevanten Situation auf verschiedenen Relationen unterschiedlich ausgeprägt. Unter Einbeziehung der Raumstruktur, der Bedienungsqualität sowie der bestehenden Verkehrsströme und aktivierbaren Potenziale wird im Nahverkehrsplan die bestehende Netzhierarchisierung des Bedienungsnetzes zugunsten einer detaillierten Kategorisierung nach der Verkehrsfunktion (z. B. Verbindungs- oder Erschließungsaufgaben) und Bedeutung angepasst. Dabei wird grundsätzlich das Ziel verfolgt, das ÖPNV-Angebot auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der heutigen Fahrgäste und der potenziellen neuen Nutzer auszurichten.

Differenzierung Grundnetz und Schulverkehrsnetz

Daher findet eine Differenzierung zwischen Grundnetz und Schulverkehrsnetz statt, um eine transparente Fahrgastinformation aufweisen zu können.

Das Grundnetz wird gebildet aus den Achsen mit hoher Verkehrsnachfrage im SPNV und Busverkehr, die im Wesentlichen zwischen den einwohnerstarken Städten bzw. Gemeinden des Kreises Groß-Gerau bzw. zu weiteren bedeutenden regionalen Zielen in benachbarten Gebietskörperschaften führen. Auf den Achsen soll ein angebotsorientiertes Taktangebot vorgehalten werden, das vorwiegend Verbindungsfunktionen übernimmt und schnelle, weitgehend direkte Fahrtmöglichkeiten aufweist.

Korridore mit geringer bis mittlerer bzw. unsystematisch ausgeprägter Nachfrage ergänzen das Grundnetz. Diese sind an Übergangspunkten auf die starken Achsen ausgerichtet. Auch auf diesen Korridoren soll ein angebotsorientiertes Taktangebot vorgehalten werden, das neben Verbindungsfunktionen in kleinräumigen Bereichen auch Erschließungsfunktionen wahrnimmt.

Auch der Einsatz von Verkehren mit speziellen Verkehrsaufgaben wie z. B. die Einrichtung von Freizeitverkehren oder ggf. auch speziell auf den Einkaufsverkehr ausgerichtete ÖPNV-Angebote sind dem Grundnetz zuzuordnen.

Für das Grundnetz ergibt sich folgende Angebotskonzeption im Überblick für den Kreis Groß-Gerau:

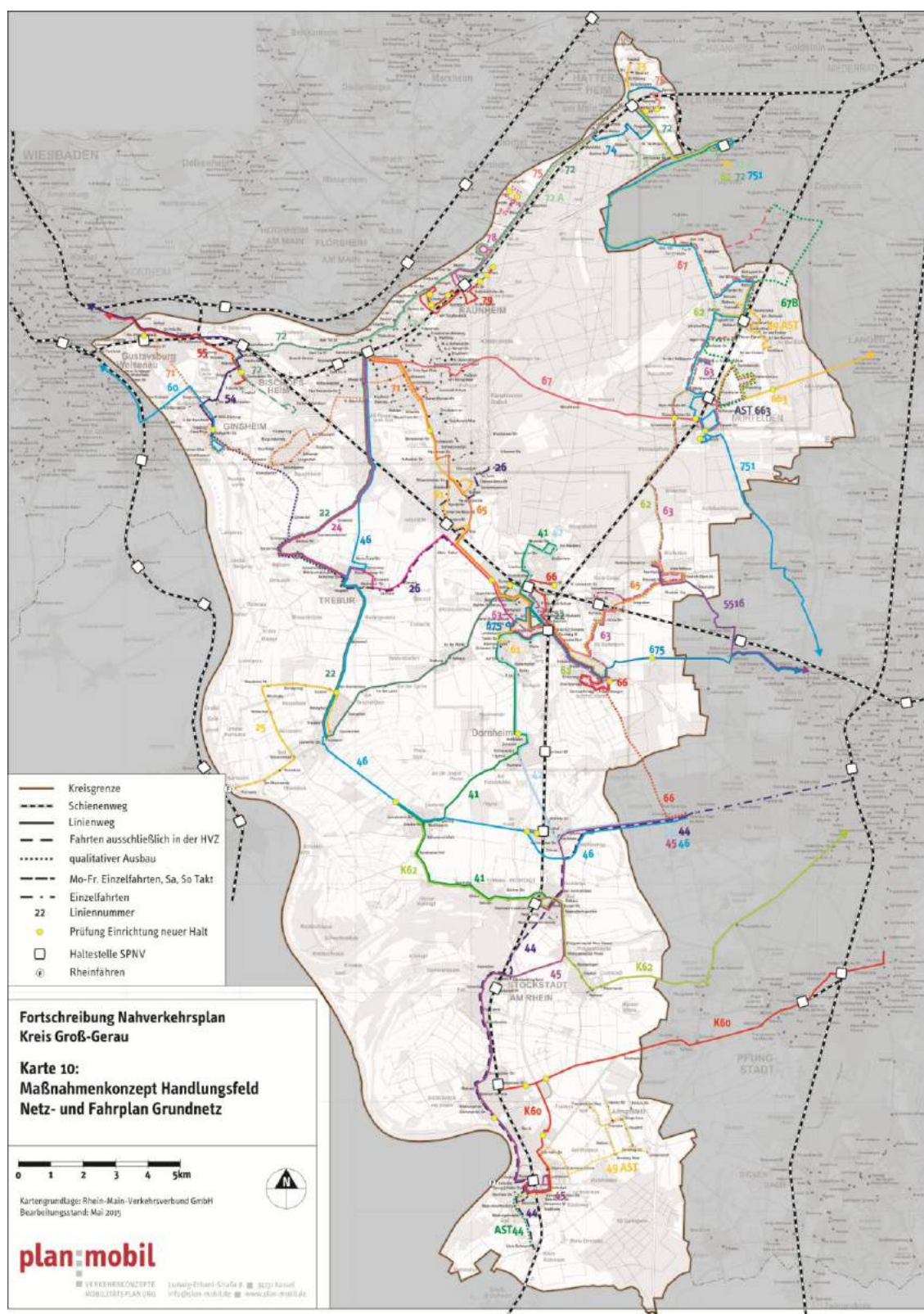
Angebotskonzeption im Überblick

Das Maßnahmenkonzept formuliert klare Aussagen zum künftigen ÖPNV-Angebot und benennt in der Linienübersicht (siehe Kap. 10.2.1) Linienwege, Bedienungsangebot und Verknüpfungen.

Im Detail wird die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Netz und Fahrplan nach einzelnen verkehrlich zusammenhängenden Bereichen linienbezogen dargestellt.

- Raunheim/ Kelsterbach
- Bischofsheim/ Ginsheim-Gustavsburg
- Trebur/ Nauheim,
- Büttelborn/ Groß-Gerau
- Mörfelden-Walldorf
- Biebesheim/ Stockstadt /Gernsheim/ Riedstadt mit Groß-Gerau

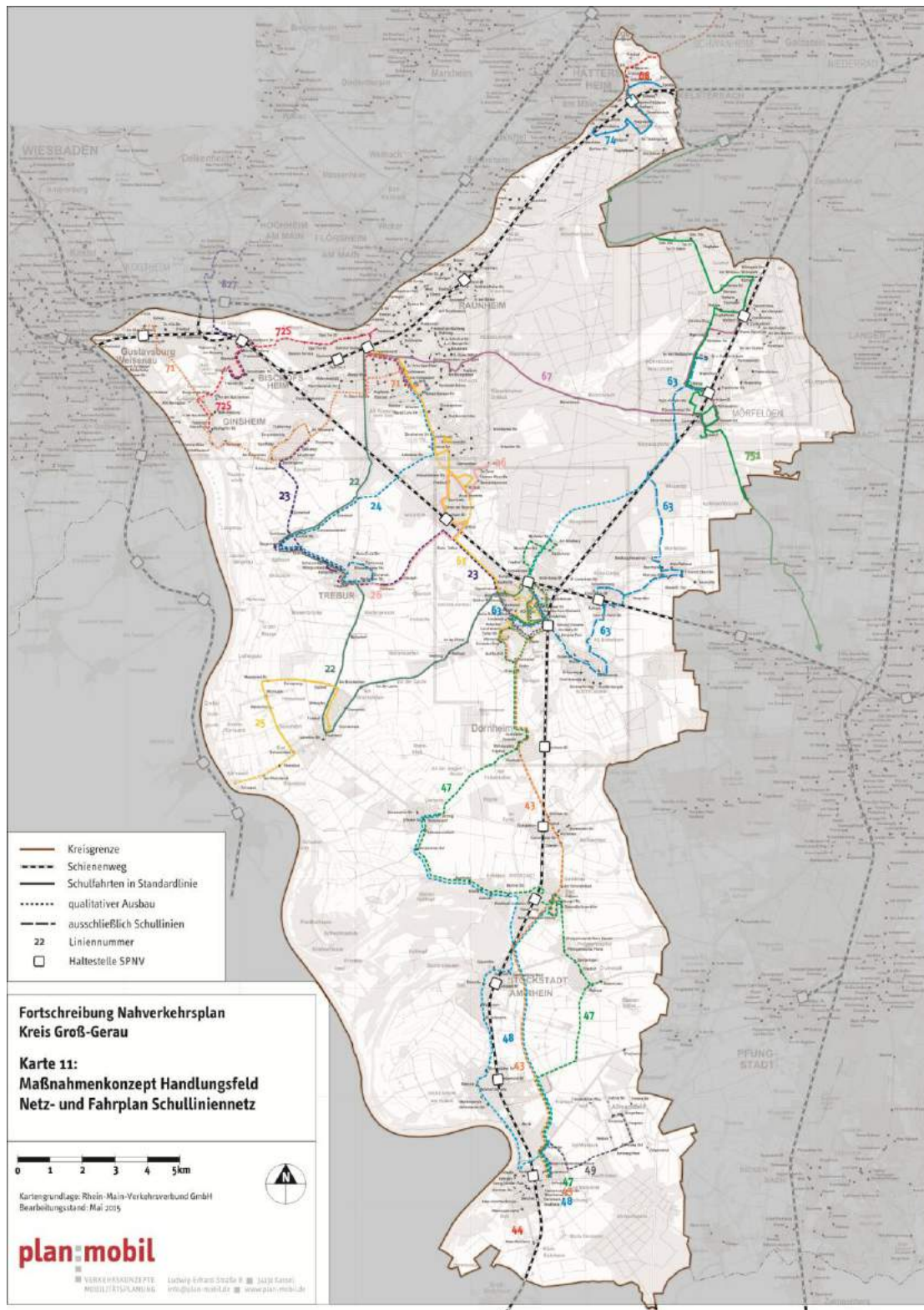
■ Karte 10: Liniennetz Angebotskonzept Grundnetz



Für eine transparente und verständliche Angebotsstruktur des Grundnetzes wird der Schulverkehr extrahiert dargestellt. Generell ist das ÖPNV-Angebot an sich ggf. veränderte Rahmenbedingungen im

Schulverkehr in Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften anzupassen. Zurzeit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ergibt sich folgendes Liniennetz zur Schülerbeförderung:

■ **Karte 11: Linien zur Schülerbeförderung**



10.2.1 Linienübersicht

■ **Tabelle 36: Linien der Grunddaseinsvorsorge im Kreis Groß-Gerau mit Bedienungsangebot**

Grunddaseinsvorsorge				Montag - Freitag			Samstag		Sonn- tag
Linie	Linienweg	Status	Linienabschnitt	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	SVZ
22	Rüsselsheim Bahnhof Südseite - Astheim – Trebur - Geinsheim – Wallerstädten - Groß- Gerau Bf. - GG Marktplatz– Dornberg Bf. Westseite	Änderung	Rüsselsheim - Astheim – Trebur	T60	T60	T60	T60	T60	T60
			Trebur – Geinsheim	T60	T60	T60	T60	T60	T60
			Geinsheim – Wallerstädten - GG-Bf. – Dornberg Bf.	T30	T30	T60	T60	T60	T60
			Dornberg Bf - GG Martin-Buber-Schule	SF	-	-	-	-	-
23	Groß-Gerau Bf. – Trebur – Astheim - Bauschheim	Unverän- dert	-	SF	-	-	-	-	-
24	Rüsselsheim Bf. Südseite - Astheim – Trebur–Nauheim Abzw. Trebur - Groß-Gerau Landratsamt – Dornberg Bf. Westseite	Änderung	-	T60	T60	-	-	-	-
25	Kornsand – Hessenaue - Geinsheim Friedhof	Unverän- dert	Kornsand – Hessenaue - Geinsheim Grundschule	SF					
			Hessenaue - Geinsheim	T60	T120	-	-	-	-
			Kornsand - Hessenaue - Geinsheim	-	-	-	120	-	T120
26	Nauheim Am Ei - Nauheim Bf. – Trebur Mittelpunktschule	Unverän- dert	Nauheim Am Ei – Trebur	SF	-	-	-	-	-
			Nauheim Bf. – Trebur	T60	-	-	-	-	-

Grunddaseinsvorsorge				Montag - Freitag			Samstag		Sonn- tag
Linie	Linienweg	Status	Linienabschnitt	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	SVZ
28	Rüsselsheim - Trebur - Leeheim - Erfelden - Goddelau	Entfall	-	-	-	-	-	-	-
41	Groß-Gerau Siedlerheim – GG-Bf. – Dornberg Bf. Westseite – Esch - Berkach – Dornheim – Leeheim Geinsheimer Str.(- Erfelden - Goddelau Bf.)	Änderung	Groß-Gerau Siedlerheim – GG-Bf. – Dornberg Bf Westseite – Esch - Berkach – Dornheim – Leeheim	T60	T60	T60	T60	T60	T60
			Groß-Gerau Siedlerheim – GG-Bf. – Dornberg Bf Westseite – Esch - Berkach – Dornheim – Leeheim - Erfelden - Goddelau	T60 SF	-	-	-	-	-
42	Groß-Gerau Siedlerheim - GG-Bf. – Dornberg Bf. Westseite – Esch – Berkach – Dornheim – Wolfskehlen – Griesheim Platz Bar-le-Duc	Änderung	Groß-Gerau Siedlerheim - GG-Bf. . – Dornberg Bf. Westseite – Esch – Berkach – Dornheim – Wolfskehlen –Griesheim Platz Bar-le-Duc	T60	T60	T60	-	-	-
			Dornheim – Wolfskehlen –Griesheim Platz Bar-le-Duc	-	-	-	T60	-	-
43	Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule) – Goddelau (Martin-Niemöller-Schule)– Wolfskehlen – Dornheim – Groß-Gerau (Martin-Buber-Schule/Prälat-Diehl Schule/Berufsschule)	Neu	-	SF			-	-	-
44	(Darmstadt Hbf.) - Griesheim Platz Bar-le-Duc– Goddelau – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim – Klein-Rohrheim	Änderung	Griesheim – Goddelau – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim – Klein-Rohrheim	T60	-	-	-	-	-
			Darmstadt Hbf. - Griesheim	EF					
45	Griesheim Platz Bar-le-Duc – Wolfskehlen – Goddelau Bf. – Philipphospital – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim Gymnasium	Änderung	Griesheim – Wolfskehlen – Goddelau – Philipphospital – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim	T60	T60	T60	T60	T60	T60

Grunddaseinsvorsorge				Montag - Freitag			Samstag		Sonn- tag
Linie	Linienweg	Status	Linienabschnitt	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	SVZ
46	Rüsselsheim Bf. Südseite – Trebur – Leeheim – Wolfskehlen Bf.– Griesheim Platz Bar-le-Duc	Änderung	Rüsselsheim – Trebur – Leeheim – Wolfskehlen – Griesheim	T60		-	-	-	-
			Leeheim – Wolfskehlen – Griesheim	-	T60	-	-	-	-
47	Gernsheim (Gymnasium/Johannes-Gutenberg-Schule) – Crumstadt - Goddelau (Martin-Niemöller-Schule) – Erfelden - Leeheim – Dornheim – Groß-Gerau (Martin-Buber-Schule/Prälat-Diehl Schule/Berufsschule)	Neu	-	SF	-	-	-	-	-
48	Leeheim – Erfelden / Goddelau - Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule)	Unverändert	-	SF	-	-	-	-	-
49	Allmendfeld -Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule/ Peter-Schöffner-Schule)	Neu	-	SF	-	-	-	-	-
AST49	Allmendfeld – Gernsheim	Änderung	-	SF	-	-	-	-	-
54	Ginsheim Friedrich-Ebert-Platz – Bischofsheim Bahnhof – Gustavsburg – Mainz-Kastel - Mainz - Lerchenberg	Unverändert	-	T20	T30	T30	T30	T30	T30
55	Bischofsheim Treburer Straße – Gustavsburg – Mainz-Kastel - Mainz - Finthen	Unverändert	-	T20	T30	-	T30	-	-
K59	Darmstadt - Eschollbrücken - Eich - Hahn - Biebesheim - Gernsheim - Klein Rohrheim	entfällt	-	-	-	-	-	-	-
60	Ginsheim Neckarstraße – Weisenau – Mainz - Mombach	Unverändert	-	T20	T30	T60	T30	T60	T30

Grunddaseinsvorsorge				Montag - Freitag			Samstag		Sonn- tag
Linie	Linienweg	Status	Linienabschnitt	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	SVZ
K60	DA-Eberstadt – Pfungstadt – Hahn – Biebesheim Bf. – Gernsheim Gewerbegebiet - Gernsheim Bf.	Änderung	-	T60	T60	-	-	-	-
61	Rüsselsheim Bf. Südseite (– Königstädten -) Nauheim Bf. - GG Marktplatz- Groß-Gerau Altenwohnheim	Änderung	Nauheim - Groß-Gerau	T60	T60	-	-	-	-
			Rüsselsheim – Nauheim	T30	T30	-	-	-	-
			Rüsselsheim - Königstädten -Nauheim - Groß-Gerau	-	-	T60	T60	T60	T60
K62	Darmstadt Hbf. - Eschollbrücken - Crumstadt - Goddelau Bf.- Erfelden - Leeheim Geinsheimer Str.	Änderung	Darmstadt - Eschollbrücken - Crumstadt - Goddelau - Erfelden - Leeheim	T60	T60	T60	T60	T60	T60
63	GG Kreisklinik (– GG Marktplatz - Dornberg Bf.Ostseite-) Büttelborn – Klein-Gerau – Worfelden Siedlung Hesselrod (– Mörfelden Bertha-von-Suttner-Schule)	Änderung	GG Kreisklinik – Büttelborn – Klein-Gerau – Worfelden – Mörfelden	SF/EF	-	-	-	-	-
			GG Kreisklinik – GG Marktplatz - Dornberg Bf. Ostseite - Büttelborn – Klein-Gerau – Worfelden	-	-	T60	T60	T60	T60
AST63	Büttelborn – Klein-Gerau – Worfelden	Prüfung	-	T60	T60	-	-	-	-
65	Rüsselsheim Bf. Südseite– Königstädten – Nauheim Neue Ortsmitte -Groß-Gerau Marktplatz – Dornberg Bf. Ostseite – Klein-Gerau – Worfelden Siedlung Hesselrod	Änderung	-	T60	T60	-	-	-	-
66	Groß-Gerau Wasserweg – Groß-Gerau Bf. –Dornberg Bf. Ostseite – Büttelborn Gewerbegebiet Ost	Änderung	GG-Wasserweg – GG-Bahnhof – GG-Dornberg – Büttelborn-Gewerbegebiet Ost	T60	T60	-	-	-	-
			GG-Wasserweg – GG-Bahnhof – GG-Dornberg	-	-	EF	-	-	-

Grunddaseinsvorsorge				Montag - Freitag			Samstag		Sonn- tag
Linie	Linienweg	Status	Linienabschnitt	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	SVZ
67	Rüsselsheim Bf. Südseite - Mörfelden Rathausplatz – Mörfelden Bf.– Walldorf Bf.- Flughafen CargoCity Süd	Änderung	Rüsselsheim – Mörfelden Bf.	T60	T60	T60	T60	T60	T60
			Mörfelden – Walldorf – Flughafen CargoCity Süd	T60	EF	EF	-	-	-
68	Kelsterbach Gesamtschule - Schwanheim	Unverändert	-	SF	-	-	-	-	-
AST69	Walldorf Forsthaus – Bahnhof – Karree	Unverändert	Forsthaus – Bahnhof	T60	T60	T60	T60	T60	T60
			Bahnhof – Karree	T60	T60	-	T60	-	-
72	(Bischofsheim Fachmarktzentrum) - Bischofsheim Friedhof – Bischofsheim Bahnhof - Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim – Kelsterbach Bahnhof – Flughafen Terminal 1	Änderung	Bischofsheim Fachmarktzentrum - Bischofsheim Friedhof	T60	T60	-	T60	-	-
			Bischofsheim Friedhof – Bischofsheim Bahnhof - Rüsselsheim Marktplatz	T30	T30	T60	T30	60	T60
			Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim – Kelsterbach Bahnhof – Flughafen Terminal 1	T60	T60	T60	T60	T60	T60
72 A	Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim Bf. – Kelsterbach Am Weiher – Flughafen Terminal 1	Neu	Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim Bf. – Kelsterbach Am Weiher – Flughafen Terminal 1	T60	T60	T60	-	-	-
			Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim Bf. – Raunheim AirgateOne	-	-	-	60	-	-
72 S	Ginsheim Friedrich-Ebert-Platz – Bischofsheim – Rüsselsheim (Kant-Gymnasium/Fr.-Ebert-Schule/Parkschule)	Neu	-	SF	-	-	-	-	-
73	Kelsterbach Friedhof – Bahnhof – Im Taubengrund – Flughafen Terminal 1	Änderung	-	T60	T60	T60	T60	T60	T60

Grunddaseinsvorsorge				Montag - Freitag			Samstag		Sonn- tag
Linie	Linienweg	Status	Linienabschnitt	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	SVZ
74	Kelsterbach Sportpark – Bahnhof – Heegwaldstr. – Niederhölle	Änderung	-	T60	T60	T60	T60	T60	T60
75	Kelsterbach Sportpark – Kelsterbach Länger Weg - Bahnhof	Änderung	-	T60	T60	T60	-	-	-
78	Raunheim Bahnhof – Mathildenstr. – Am Prime-Parc – AirgateOne	Änderung	-	T60	T60	T60	-	-	-
79	Raunheim Bahnhof – Ringstraße – West – Bahnhof Südseite - Magellan-Allee	Änderung	-	T60	T60	T60	T60	-	-
827	Bischofsheim - Hochheim	Unverändert	-	SF	-	-	-	-	-
91	Ginsheim - Mainz-Kastel - Mainz - Finthen	Änderung	-	-	-	Nacht	-	Nacht	Früh
663	Mörfelden Bahnhof – Langen – Arheilgen	Änderung	-	T60	T60	-	T60	-	-
675	Groß-Gerau Kreisklinik – GG Marktplatz - Dornberg Bf. Ostseite - Büttelborn – Weiterstadt - Darmstadt Hbf.	Änderung	Groß-Gerau – Büttelborn – Weiterstadt - Darmstadt	T60	T60	-	T120	-	-
			Büttelborn - Weiterstadt -Darmstadt	EF	-	-	-	-	-
751	Darmstadt Mathildenplatz– Gräfenhausen – Mörfelden Bf.– Walldorf Bf.– Flughafen Terminal 1	Änderung	Mörfelden – Walldorf – Flughafen Terminal 1	T30	T30	T30	T30	T30	T30
			Darmstadt – Gräfenhausen – Mörfelden	T60	T60	T60	T60	T60	T60
752	Rüsselsheim – Mörfelden – Walldorf – Flughafen T1	Entfall	-	-	-	-	-	-	-
5516	Worfelden Siedlung Hesselrod – Weiterstadt - Darmstadt	Änderung	-	T60	T60	T120	T60	T60	T60

SF = Schulfahrten, EF= Einzelfahrten

■ **Tabelle 37: Linien des qualitativen Ausbaus im Kreis Groß-Gerau mit Bedienungsangebot**

Qualitativer Ausbau				Montag - Freitag			Samstag		Sonn- tag
Linie	Linienweg	Status	Linienabschnitt	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	SVZ
26	Nauheim Am Ei - Nauheim Bf. - Trebur - Astheim - Ginsheim Friedrich-Ebert-Platz	Prüfung	Nauheim Bf. - Trebur - Astheim - Ginsheim	T60	-	-	-	-	-
			Nauheim Am Ei - Trebur - Astheim - Ginsheim	SF	-	-	-	-	-
42	Groß-Gerau Siedlerheim - GG-Bf. – Dornberg Bahnhof West – Esch – Berkach – Dornheim – Wolfskehlen – Griesheim Platz Bar-le-Duc	Änderung	-	-	-	T60	T60	T60	T60
44	(Darmstadt Hbf.) - Griesheim Platz Bar-le-Duc– Goddelau – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim – Klein-Rohrheim	Änderung	Griesheim – Goddelau – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim – Klein-Rohrheim	T60	T60	-	-	-	-
			Darmstadt Hbf. - Griesheim	EF	-	-	-	-	-
AST44	Gernsheim Bf. – Klein-Rohrheim	Neu	-	-	T60	-	-	-	-
46	Rüsselsheim Bf. Südseite – Trebur – Leeheim – Wolfskehlen Bf.– Griesheim Platz Bar-le-Duc	Änderung	-	-	-	-	T60	-	-
AST49	Allmendfeld – Gernsheim	Neu	-	T60	T60	-	T120	T120	T120
62	Expressverbindung Büttelborn – Klein-Gerau – Worfelden – Mörfelden Bf. – Frankfurt Flughafen	Neu	-	T60	-	-	-	-	-
66	Groß-Gerau Wasserweg – Groß-Gerau Bf. –Dornberg Bf. Ostseite – Büttelborn Gewerbegebiet Ost -Griesheim Platz- Bar-le-Duc	Neu	Büttelborn – Griesheim	T60	-	-	-	-	-

Qualitativer Ausbau				Montag - Freitag			Samstag		Sonn- tag
Linie	Linienweg	Status	Linienabschnitt	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	SVZ
67 B	Mörfelden Bf – Gewerbegebiet Ost – Walldorf Bf. – Wohnpark Ost – Flughafen CargoCity Süd	Neu	-	T60	T60	-	-	-	-
71	Gustavsburg Bf. – Ginsheim – Bauschheim – Rüsselsheim	Neu	-	T60	T60	-	-	-	-
75	Kelsterbach Bahnhof – AirparkLogistic Tejostr.	Änderung	-	T60	T60	T60	-	-	-
78	Raunheim AirgateOne – AirparkLogistic	Änderung	-	T60	T60	T60	-	-	-
AST663	Mörfelden – Gewerbegebiet Ost	Neu	-	-	T60	T60	-	-	-

SF = Schulfahrten, EF= Einzelfahrten

Die Einführung weiterer bedarfsgesteuerter Bedienformen (wo neue Verbindungen eingerichtet werden bzw. bestehende hinsichtlich ihrer Fahrgastnachfrage für eine Umsetzung geeignet sein können, bedarf der Voraussetzung eines leistungsfähigen Taxi- und Mietwagenunternehmens. Zu berücksichtigen sind Vorhaltekosten und der Einsatzort der Fahrzeuge.

10.2.2 Bereich Raunheim/Kelsterbach

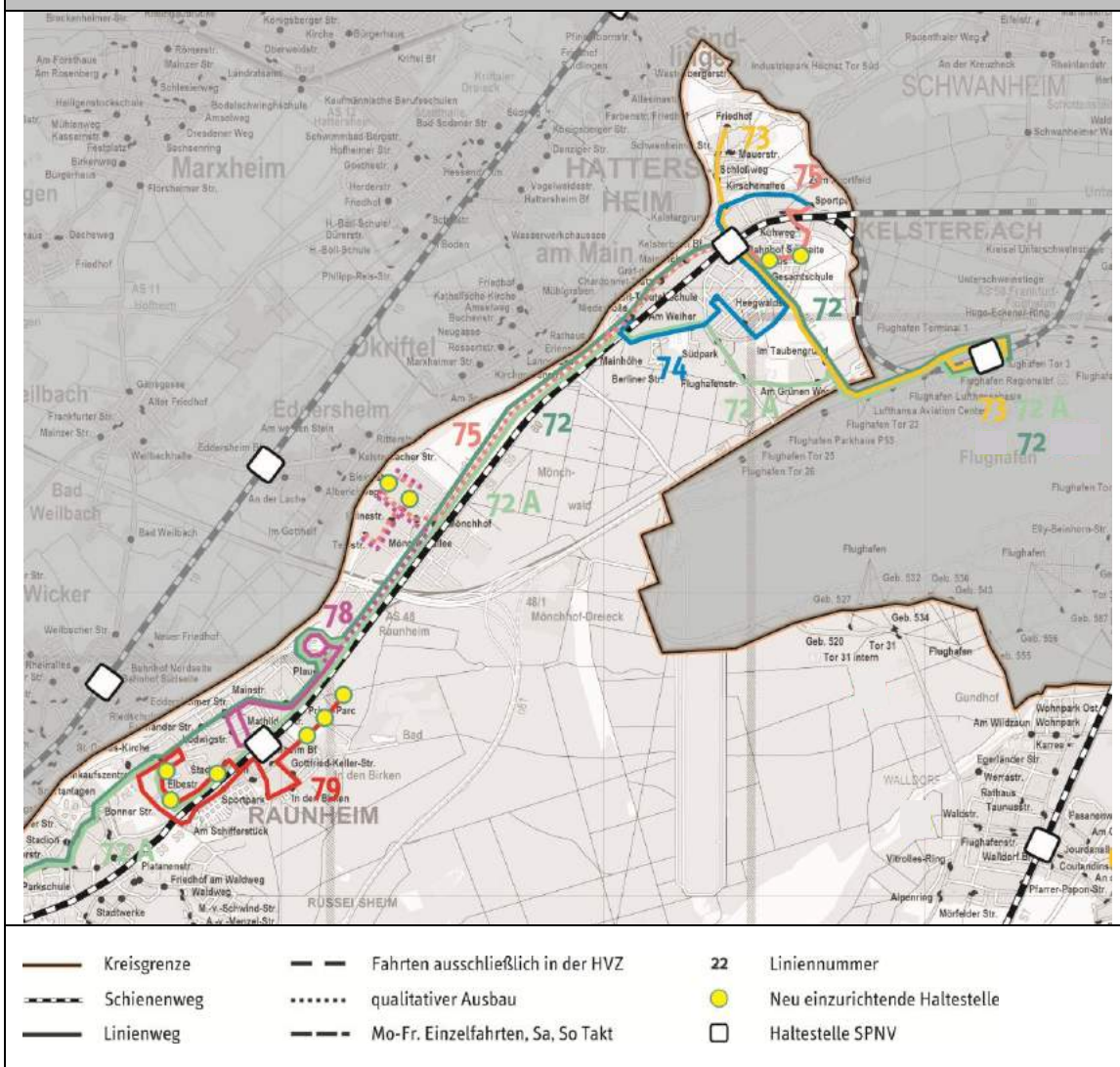
Im Bereich Raunheim/ Kelsterbach sind folgende relevanten Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Angebotsverdichtung auf der Nordachse zwischen Raunheim, Kelsterbach und Flughafen
- Neuordnung der Linie 72 und Einrichtung einer neuen Linie 72A (Arbeitstitel) mit klarer Linienführung, Reduzierung der verschiedenen Linienwegsvarianten und klarer Zuweisung von Endhaltestellen
- Neuordnung der Ortsverkehre in Kelsterbach und Raunheim mit einer Verdichtung des Angebotes auf Teilabschnitten
- Neue Erschließung von ausgewählten Bereichen, z. B. Raunheim AirgateOne

Übersicht Linien im Bereich

Linie	Maßnahmenkonzeption	Linienweg
68	unverändert	Kelsterbach Gesamtschule– Frankfurt Schwanheim
72	Änderung	(Bischofsheim Fachmarktzentrum) - Bischofsheim Friedhof – Bischofsheim Bahnhof - Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim – Kelsterbach Bahnhof – Flughafen Terminal 1
72A	Neu	Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim Bf. – Kelsterbach Am Weiher – Flughafen Terminal 1
73	Änderung	Kelsterbach Friedhof – Bahnhof – Im Taubengrund – Flughafen Terminal 1
74	Änderung	Kelsterbach Sportpark – Bahnhof – Heegwaldstr. – Niederhölle
75	Änderung	Kelsterbach Sportpark – Länger Weg – Bahnhof
		Qualitativer Ausbau: Kelsterbach Bahnhof – AirparkLogistic Tejostr.
78	Änderung	Raunheim Bahnhof – Mathildenstr. – Am Prime-Parc – AirgateOne
		Qualitativer Ausbau: Raunheim AirgateOne – AirparkLogistic Tejostraße
79	Änderung	Raunheim Bahnhof – Ringstraße – West – Bahnhof Südseite - Magellan-Allee

Linienübersicht (ohne Linien, die ausschließlich an Schultagen verkehren)



Linie 68: schulverkehrsrelevante Fahrten

■ unverändert

Linienweg

Kelsterbach Gesamtschule– Frankfurt Schwanheim

Bedienungsangebot

■ Mo-Fr: schulverkehrsrelevante Fahrten

Verknüpfung

-

Bemerkung

-

Linie 72: Neustrukturierung der Linie zwischen Bischofsheim und Flughafen			
■ Neuordnung der Bedienung mit einheitlichem Linienweg und transparenter Führung auf der Nordachse des Kreisgebiets von Bischofsheim über Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach bis zum Flughafen ■ Integriertes Angebot zusammen mit neuer Linie 72A (Arbeitstitel) im Abschnitt Rüsselsheim – Flughafen mit insgesamt tagesdurchgängig halbstündlichem Fahrtenangebot ■ Erschließung im zentralen und nördlichen Bereich von Raunheim als umsteigefreie Verbindung nach Rüsselsheim und zu den Arbeitsplatzschwerpunkten im Norden des Flughafens ■ Erschließung im nördlichen Bereich von Kelsterbach und Anbindung des Zentrums an den Flughafen ■ Anbindung verschiedener Hotels im Zulauf auf den Flughafen			
Linienweg			
(Bischofsheim Fachmarktzentrum –) Friedhof – Bischofsheim Bf. – Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim Egerländer Str. – Kelsterbach Bf. – Flughafen Terminal 1			
Bedienungsangebot			
<u>Bischofsheim Fachmarktzentrum - Friedhof</u> ■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60 ■ Sa: TVZ T60	<u>Bischofsheim Friedhof – Rüsselsheim Marktplatz</u> ■ Mo-Fr: HVZ T30, TVZ T30, SVZ T60 ■ Sa: TVZ T30, SVZ T60 ■ So: T60	<u>Rüsselsheim Markplatz – Flughafen (ergänzt durch Linie 72A)</u> ■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60 ■ Sa: TVZ T60, SVZ T60 ■ So T60	
Verknüpfung			
■ Bischofsheim Bf.	S8/9	Bischofsheim Friedhof - Frankfurt	Priorität 1
■ Bischofsheim Bf.	RB75	Bischofsheim Friedhof - Darmstadt	Priorität 2
Bemerkung			
■ Gemeinsame Betrachtung mit Linie 72A			

Linie 72A: Neustrukturierung des Bedienungsangebotes zwischen Rüsselsheim und Flughafen
■ Neuordnung der Bedienung zwischen Rüsselsheim und Flughafen mit neuer Führung über Raunheim Bahnhof, AirgateOne sowie beschleunigter Führung in Kelsterbach ■ Integriertes Angebot zusammen mit Linie 72 im Abschnitt Rüsselsheim – Flughafen mit insgesamt tagesdurchgängig halbstündlichem Fahrtenangebot ■ Erschließung im Bereich Ringstraße in Raunheim. Die Einrichtung neuer Haltestellen (Moselstraße und Ringstraße) schafft umsteigefreie Verbindungen nach Rüsselsheim und zu den Arbeitsplatzschwerpunkten im Norden des Flughafens ■ Erschließung im südwestlichen Bereich von Kelsterbach (Berliner Straße, Lufthansa Rechenzentrum „Am Weiher“) und Südpark mit direkter Anbindung an den Flughafen sowie in Richtung Raunheim und AirparkLogistic
Linienweg
Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim Ringstraße – Raunheim Bf. – AirgateOne - Kelsterbach Berliner Str. – Flughafen Lufthansa Aviation Center – Flughafen Terminal 1
Bedienungsangebot
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60 ■ Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim AirgateOneSa: TVZ T60
Verknüpfung
Betriebliche Durchbindung mit Linie 72
Bemerkung
■ Gemeinsame Betrachtung mit Linie 72 ■ Voraussetzung ist Anfahrbarkeit des Bahnhofes in Raunheim ohne Umwege ■ Integration von Verkehren mit Flughafenbezug nach §43 PBefG wird angestrebt

Linie 73: Änderung des Linienwegs in Kelsterbach				
■ Beschleunigung durch kürzeren Fahrweg im Süden von Kelsterbach ■ Erschließung im nördlichen Bereich von Kelsterbach und Anbindung des Zentrums an den Flughafen ■ Integriertes Angebot zusammen mit neuer Linie 72 im Abschnitt Kelsterbach Bahnhof – Flughafen mit insgesamt tagesdurchgängig halbstündlichem Fahrtenangebot				
Linienweg				
Kelsterbach Friedhof – Kelsterbach Bf. - Rathaus – Flughafen Terminal 1				
Bedienungsangebot				
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60 ■ Sa: TVZ T60, SVZ T60 ■ So: T60				
Verknüpfung				
■	Kelsterbach Bf.	74	Flughafen - Sportpark	Priorität 1
■	Kelsterbach Bf.	S8/9	Friedhof - Frankfurt	Priorität 2
■	Kelsterbach Bf.	S8/9	Friedhof - Mainz/Wiesbaden	Priorität 3
Bemerkung				
■ Eine optimierte Verkehrssituation und Verknüpfung zu anderen Linien am Bahnhof Kelsterbach ist erst nach Umbau des Bereichs Mitte möglich. Bis Abschluss des Umbaus verkehren Busse auf bestehenden Linienwegen. Eine Anfahrt der Haltepositionen vor dem Bahnhofsgebäude ist bis dahin anzustreben.				

Linie 74: Änderung des Linienwegs in Kelsterbach				
■ Anpassung des Linienwegs in Kelsterbach ■ Einrichtung neuer Haltestellenpositionen in Fahrtrichtung Kuhweg an den Haltestellen Kirschenallee, Zum Sportfeld und Sportpark ■ In Kombination mit Linie 75 verkehren stündlich zwei Fahrten zwischen Sportpark und Bahnhof über zwei unterschiedliche Linienwege				
Linienweg				
Kelsterbach Sportpark – Bahnhof – Heegwaldstr. – Niederhölle				
Bedienungsangebot				
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60 ■ Sa: TVZ T60, SVZ T60 ■ So: T60				
Verknüpfung				
■	Kelsterbach Bf.	73	Flughafen - Sportpark	Priorität 1
■	Kelsterbach Bf.	75	Sportpark - Mainhöhe	Priorität 2
■	Kelsterbach Bf.	S8/9	Niederhölle - Frankfurt	Priorität 3
Bemerkung				
■ Betriebliche Verknüpfung mit Linie 75 (montags-freitags) ■ Eine optimierte Verkehrssituation und Verknüpfung zu anderen Linien am Bahnhof Kelsterbach ist erst nach Umbau des Bereichs Mitte möglich. Bis Abschluss des Umbaus verkehren Busse der Linien 74 und 75 zwischen Bahnhof und Sportpark mit vertauschten Linienwegen, solange Erhalt der Haltestelle „Bahnhof Südseite“.				

Linie 75: Neustrukturierung des Linienwegs in Kelsterbach				
Neustrukturierung des Linienverlaufs, Bedienung von neuen Haltestellen im Bereich des Neubaugebiets „Länger Weg“ (Lilienstraße und Baugéplatz) und Anbindung an den Bahnhof In Kombination mit Linie 74 besteht ein 30-Minuten-Takt zwischen Sportpark und Bahnhof über zwei unterschiedliche Linienwege Durch betriebliche Koppelung mit Linie 74 besteht für weite Teile Kelsterbachs eine umsteigefreie Verbindung zu den Einkaufsschwerpunkten in der Mainzer Straße				
Linienweg				
Kelsterbach Sportpark – Kelsterbach Lilienstraße – Kelsterbach Bf.				
Bedienungsangebot				
Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60				
Verknüpfung				
Kelsterbach Bf.	S8/9	Mainhöhe - Frankfurt	Priorität 1	
Kelsterbach Bf.	74	Mainhöhe - Sportpark	Priorität 2	
Kelsterbach Bf.	S8/9	Mainz/Wiesbaden	Priorität 3	
Bemerkung				
Eine optimierte Verkehrssituation und Verknüpfung zu anderen Linien am Bahnhof Kelsterbach ist erst nach Umbau des Bereichs Mitte möglich. Bis Abschluss des Umbaus verkehren Busse zwischen Bahnhof und Sportpark mit vertauschten Linienwegen, solange Erhalt der Haltestelle „Bahnhof Südseite“. Der Linienweg des qualitativen Ausbaus wird bereits heute von Kelsterbach finanziert.				
Qualitativer Ausbau				
Weiterführung der Linie ab Kelsterbach Bahnhof bis AirparkLogistic Tejostr.				
Verknüpfung				
Kelsterbach Bf.	S8/9	AirparkLogistic - Frankfurt	Priorität 1	
Kelsterbach Bf.	74	AirparkLogistic - Sportpark	Priorität 2	

Linie 78: Neuordnung des Linienwegs in Raunheim				
Linienverlauf wird auf den Abschnitt Raunheim Bahnhof – AirgateOne verlängert Erschließungslinie im Stadtgebiet Raunheim				
Linienweg				
Raunheim Bahnhof – Mathildenstr. – Am Prime-Parc – AirgateOne				
Bedienungsangebot				
Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60				
Verknüpfung				
Raunheim Bf.	S8/9	AirgateOne - Mainz/Wiesbaden	Priorität 1	
Raunheim Bf.	S8/9	AirgateOne- Frankfurt	Priorität 2	
Bemerkung				
Betriebliche Verknüpfung mit Linie 79 Der Linienweg des qualitativen Ausbaus wird bereits heute von Raunheim finanziert.				
Qualitativer Ausbau				
Weiterführung der Linie ab Raunheim AirgateOne bis AirparkLogistic Tejostr. Das Bedienungsangebot im Abschnitt Raunheim –AirparkLogistic zeigt in Kombination mit der Linie 72 und 72 A drei Fahrten pro Stunde und Richtung Ausweitung der Erschließung im Bereich AirparkLogistic durch Andienung neuer Haltestellen Isarstraße und Spreestraße Taktverdichtung in der HVZ, Erweiterung des Bedienungszeitraumes entsprechend den Anforderungen aus den Schichtzeiten				
Verknüpfung				
Raunheim Bf.	S8/9	AirparkLogistic - Mainz/Wiesbaden	Priorität 1	
Raunheim Bf.	S8/9	AirparkLogistic - Frankfurt	Priorität 2	

Linie 79: Neuordnung des Linienwegs in Raunheim			
■ Neuordnung des Linienwegs zur Erschließung des westlichen und südlichen Bereichs von Raunheim. ■ Verbesserung der Erschließung durch die Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen Ringstraße (Moselstraße und Ringstraße) südlich der Bahnstrecke und des Entwicklungsgebiets Gewerbegebiet AirportGarden (Messeplatz, Magellan-Allee)			
Linienweg			
Raunheim Bahnhof – Ringstraße – West – Bahnhof Südseite - Magellan-Allee			
Bedienungsangebot			
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60 ■ Sa: TVZ T60			
Verknüpfung			
■ Raunheim Bf.Südseite	S8/9	Magellanallee - Frankfurt	Priorität 1
■ Raunheim Bf.Südseite	S8/9	Magellanallee - Mainz/Wiesbaden	Priorität 2
■ Raunheim West	72/72A	Rüsselsheim - Raunheim In den Birken	Priorität 3
Bemerkung			
■ Betriebliche Koppelung mit Linie 78 ■ In Raunheim West systematische Verknüpfung mit der Linie 72 von/nach Rüsselsheim			

Zusammenfassung der Ergebnisse für den Bereich Raunheim und Kelsterbach

Raunheim

- **Erschließung** des zentralen und nördlichen Bereichs Raunheims und des Bereichs AirgateOne mit der Linie 72A und hierüber erweitertes und umsteigefreies Angebot in Fahrtrichtung Flughafen und/oder Rüsselheim bzw. Mainspitze
- Auf Linie 72/72A abgestimmtes Angebot der Linien 78 und 79 und hierdurch **verbessertes und erweitertes Bedienungsangebot** für die südlich der Bahn gelegen Stadt- bzw. Entwicklungsgebiete.
- Verbesserung der **Erschließung** durch die Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen Ringstraße (Moselstraße und Ringstraße) nördlich der Bahnstrecke und des Entwicklungsgebiets Gewerbegebiet Airportgarden (Messeplatz, Magellan-Allee)
- Zusätzliche **Anbindung** AirgateOne an den Bahnhof Raunheim über die verlängerte Linie 78

Kelsterbach

- Erschließung des südlichen Teil Kelsterbaches mit der Linie 72A und hierüber **direktes Fahrtenangebot** in Richtung Flughafen und/oder Rüsselsheim bzw. Mainspitze über AirparkLogistic
- Erschließung des nördlichen Teils Kelsterbachs mit der Linie 72. Hierdurch **optimierte Umsteigebeziehungen** mit allen weiteren Linien am Bahnhof Kelsterbach.
- Über Linie 72 und 73 **direkte Anbindung des Zentrums** an den Flughafen im 30-Minuten-Takt.
- Abgestimmtes Konzept der Linie 74 und 75 führen zu einem **ausgeweiteten Taktangebot** in Richtung Bahnhof Kelsterbach für die nördlichen Bereiche Kelsterbachs (Bereich Sportpark etc.).
- Linie 74 und 75 führen in Kombination zu **umsteigefreien Verbindungen** zu den Einkaufsbereichen im Bereich der Rüsselsheimer Str. / Enka-Fachmarktzentrum
- Führung der Linie 75 und Einrichtung zusätzlicher Haltestellen führen zu einer **Anbindung** des Neubaugebietes „Langer Weg“

10.2.3 Bereich Bischofsheim / Ginsheim-Gustavsburg

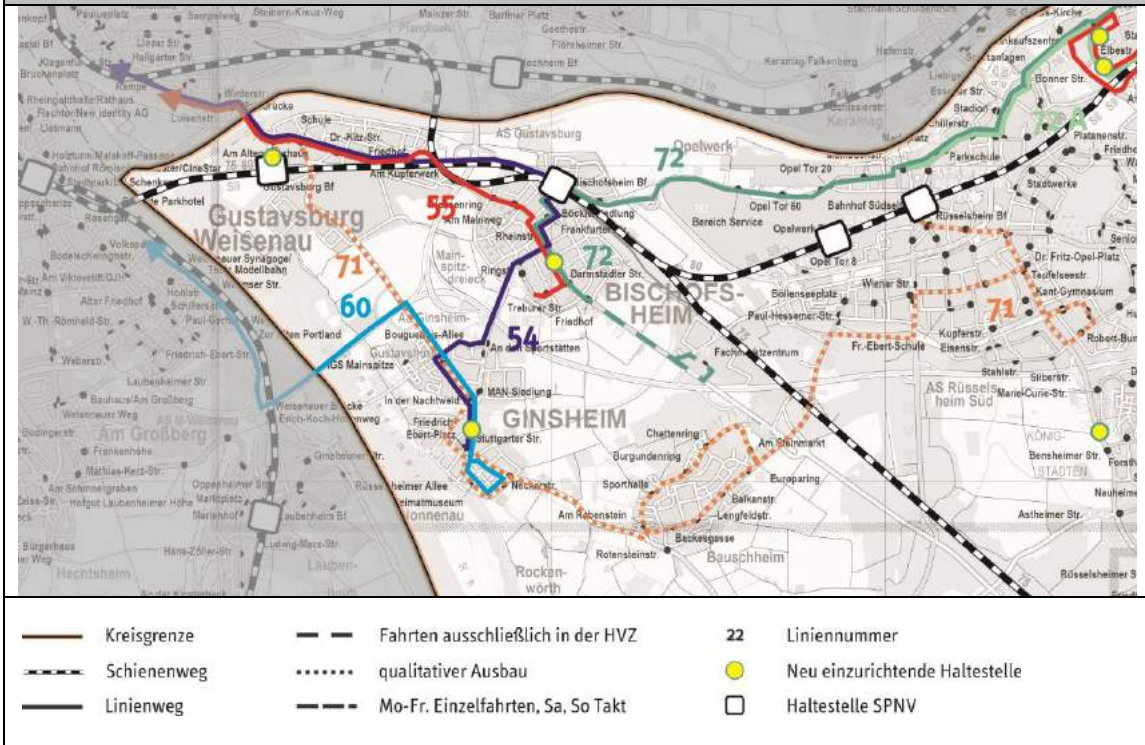
Im Bereich Bischofsheim und Ginsheim-Gustavsburg, sind folgende relevanten Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Neuordnung der Linie 72 mit klarer Linienführung und klarer Zuweisung von Endhaltestellen
- Im qualitativen Ausbau Schaffung einer neuen direkten Verbindung von Ginsheim nach Gustavsburg sowie nach Rüsselsheim und Anbindung des Bahnhofs Gustavsburg
- Zuordnung von schulverkehrsrelevanten Fahrten zu eigenständigen Schülerlinien

Übersicht Linien im Bereich

Linie	Maßnahmenkonzeption	Linienweg
54	unverändert	Ginsheim Friedrich-Ebert-Platz – Bischofsheim Bahnhof – Gustavsburg – Mainz-Kastel - Mainz - Lerchenberg
55	unverändert	Bischofsheim Treburer Straße – Gustavsburg – Mainz-Kastel - Mainz
60	unverändert	Ginsheim Neckarstraße – Weisenau – Mainz – Mombach
71	Neu	Qualitativer Ausbau: Gustavsburg Bf. – Ginsheim – Bauschheim – Rüsselsheim
72	Änderung	(Bischofsheim Fachmarktzentrum) – Friedhof – Bahnhof - Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim – Kelsterbach – Flughafen Terminal 1
72 S	Neu	Schulverkehrsrelevante Fahrten: Ginsheim Friedrich-Ebert-Platz – Bischofsheim – Rüsselsheim (Kant-Gymnasium/Fr.-Ebert-Schule/Parkschule)
827	unverändert	Bischofsheim – Hochheim

Linienübersicht (ohne Linien, die ausschließlich an Schultagen verkehren)



Linie 54:

- unverändert

Linienweg

Ginsheim Friedrich-Ebert-Platz – Bischofsheim Bahnhof – Gustavsburg – Mainz-Kastel - Mainz - Lerchenberg

Bedienungsangebot

- Mo-Fr: HVZ T20, TVZ T30, SVZ T30
- Sa: TVZ T30, SVZ T30
- So: SVZ T30

Verknüpfung

- Bischofsheim Bf. S8/S9 Ginsheim - Frankfurt Priorität 1

Bemerkung

-

Linie 55:
■ unverändert
Linienweg
Bischofsheim Treburer Straße – Gustavsburg – Mainz-Kastel - Mainz
Bedienungsangebot
■ Mo-Fr: HVZ T20, TVZ T30
■ Sa: TVZ T30
Verknüpfung
-
Bemerkung
-

Linie 60:
■ unverändert
Linienweg
Ginsheim Neckarstraße – Weisenau – Mainz – Mombach
Bedienungsangebot
■ Mo-Fr: HVZ T20, TVZ T30, SVZ T60
■ Sa: TVZ T39, SVZ T60
■ So: SVZ T30
Verknüpfung
-
Bemerkung
-

Qualitativer Ausbau:			
Linie 71: Einrichtung einer neuen direkten Verbindung zwischen Gustavsburg, Ginsheim und Rüsselsheim			
■ Einrichtung einer neuen Linie mit folgenden Funktionen: • Andienung Bahnhof Gustavsburg • Erschließung der Gewerbegebiete Im Weiherfeld und Am Mainspitzdreieck in Gustavsburg • Einrichtung einer direkten und schnellen Verbindung zwischen Gustavsburg und Ginsheim • Aufbau einer direkten Verbindung von Ginsheim über Bauschheim nach Rüsselsheim zur Anbindung der Innenstadt/Klinikum			
Linienweg			
Gustavsburg Bf. – Ginsheim – Bauschheim – Rüsselsheim Bf.			
Bedienungsangebot			
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60			
Verknüpfung			
■ Gustavsburg Bf.	S8	Frankfurt - Ginsheim	Priorität 1
Bemerkung			
■ Prüfung einer umsteigefreien Verbindung zu den Schulstandorten in Rüsselsheim ■ Diese Linie ist im NVP der Stadt Rüsselsheim nicht definiert und bedarf der Abstimmung mit der LNO Rüsselsheim. ■ Erst nach Inbetriebnahme Bahnunterführung Gustavsburg umsetzbar.			

Linie 72: Neustrukturierung der Linie zwischen Bischofsheim und Flughafen		
■ Neuordnung der Bedienung mit einheitlichem Linienweg und transparenter Führung von Bischofsheim über Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach bis zum Flughafen ■ Aufgabe der Bedienung von Ginsheim und genereller Fahrweg nach Bischofsheim Friedhof mit Verlängerung von Fahrten zum Fachmarktzentrum während der Öffnungszeiten des Einzelhandels ■ Einrichtung einer neuen Haltestelle zwischen Darmstädter Str. und Rheinstraße zur besseren Erschließung von Bischofsheim		
Linienweg		
(Bischofsheim Fachmarktzentrum) – Friedhof – Bischofsheim Bf. – Rüsselsheim Bereich Service – Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim Egerländer Str. – Kelsterbach Bf. – Rathaus – Flughafen Lufthansa Aviation Center – Flughafen Terminal 1		
Bedienungsangebot		
<u>Bischofsheim - Fachmarktzentrum - Friedhof</u> ■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60 ■ Sa: TVZ T60	<u>Bischofsheim Friedhof – Rüsselsheim Marktplatz</u> ■ Mo-Fr: HVZ T30, TVZ T30, SVZ T60 ■ Sa: TVZ T30, SVZ T60 ■ So: T60	<u>Rüsselsheim Marktplatz – Flughafen (ergänzt durch Linie 72A)</u> ■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60 ■ Sa: TVZ T60, SVZ T60 ■ So T60
Verknüpfung		
■ Bischofsheim Bf.	S8/9	Bischofsheim Friedhof - Frankfurt Priorität 1
■ Bischofsheim Bf.	RB75	Bischofsheim Friedhof – Darmstadt Priorität 2
Bemerkung		
■ Schaffung einer Wendeschleife in Bischofsheim Friedhof notwendig		

Linie 72S: Schulverkehrsrelevante Fahrten (Arbeitstitel)
Voraussetzung einer einheitlichen Taktstruktur auf der Linie 72 mit einheitlichem Linienweg von Bischofsheim über Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach ist die Ausgliederung der Schulverkehre zwischen Bischofsheim und den Schulen in Rüsselsheim
Linienweg
Ginsheim – Bischofsheim – Rüsselsheim (Kant-Gymnasium/Fr.-Ebert-Schule/Parkschule)
Bedienungsangebot
Schulverkehrsrelevante Einzelfahrten auf verzweigten Linienwegen
Verknüpfung
-
Bemerkung
-

Linie 91: Nachtbuslinie
unverändert
Linienweg
Ginsheim Friedrich.-Ebert-Platz – Bischofsheim – Gustavsborg - Mainz-Kastel –Meinz - Finthen
Bedienungsangebot
Einzelfahrten in den Nächten und morgens am Wochenende
Verknüpfung
Nachstern am Hbf. Mainz
Bemerkung
-

Linie 827: schulverkehrsrelevante Fahrten
unverändert
Linienweg
Bischofsheim Ringstraße – Hochheim Heinrich-von-Bretano-Schule
Bedienungsangebot
Mo-Fr: schulverkehrsrelevante Fahrten
Verknüpfung
-
Bemerkung
-

Zusammenfassung der Ergebnisse für den Bereich Bischofsheim und Ginsheim-Gustavsburg

Bischofsheim

- Beibehaltung des dichten Fahrtenangebots durch die Linien 54 und 55
- Einrichtung neuer Haltestellen zur **besseren Erschließung** zentraler Bereiche Bischofsheims
- **Einheitlicher** Linienweg und **transparente** Führung der Linie 72 in Bischofsheim mit einheitlichem Fahrweg
- Berücksichtigung der schulverkehrsrelevanten Fahrten und Beziehungen durch Linie 72S

Ginsheim-Gustavsburg

- Beibehaltung des dichten Fahrtenangebots durch die Linien 54 und 60
- Mit Inbetriebnahme der Bahnunterführung Gustavsburg konzeptioneller Vorschlag für eine **neue direkte Verbindung** zwischen Gustavsburg, Ginsheim und Rüsselsheim, mit Andienung des Bahnhofs Gustavsburg. Hierüber können perspektivisch die Schulstandorte und das Klinikum in Rüsselsheim direkt erreicht werden (qualitativer Ausbau)
- Neue Haltestelle zur **besseren Erschließung** des Entwicklungsgebietes „Alter Sportplatz“
- Berücksichtigung der schulverkehrsrelevanten Fahrten und Beziehungen durch Linie 72S

10.2.4 Bereich Nauheim / Trebur

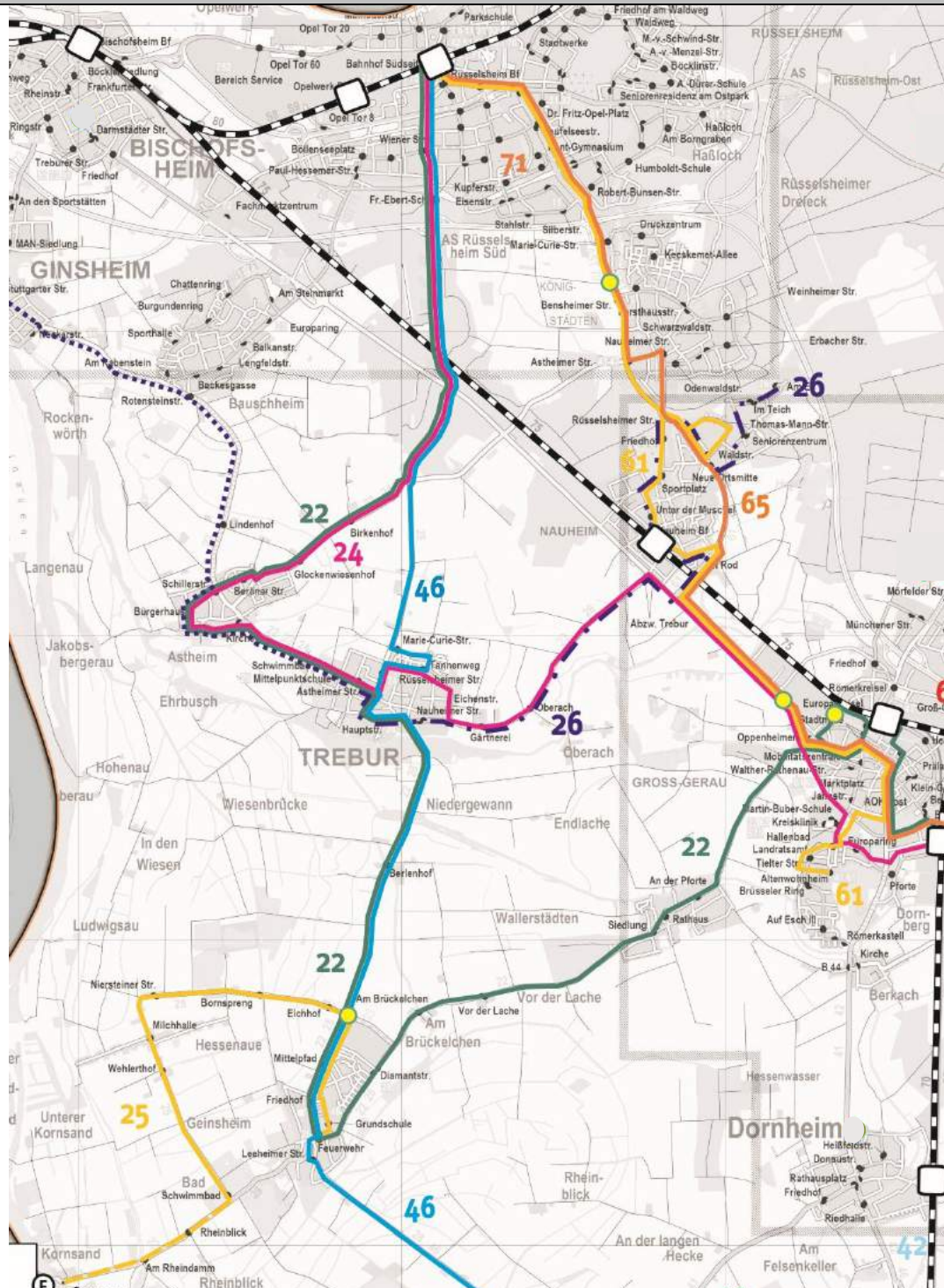
Im Bereich Nauheim/Trebur sind folgende relevanten Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Einrichtung einer regelmäßigen Expressverbindung zwischen Groß-Gerau und Rüsselsheim
- Verbesserte Verknüpfung mit dem SPNV an den Bahnhöfen in Groß-Gerau und in Rüsselsheim
- Aufbau einer direkten schnellen Verbindung im Westkreis zwischen Rüsselsheim, Trebur und Goddelau sowie Griesheim (Anschluss an S-Bahn und Straßenbahn)
- Neuordnung der Verbindung zwischen Geinsheim und Groß-Gerau mit direkten Fahrtmöglichkeiten zum Landratsamt und zur Kreisklinik
- Zuordnung von schulverkehrsrelevanten Fahrten zu eigenständigen Schülerlinien

Übersicht Linien im Bereich

Linie	Maßnahmenkonzeption	Linienweg
22	Änderung	Rüsselsheim – Astheim – Trebur – Geinsheim – Wallerstädten - GG-Bf. – GG-Dornberg Westseite
23	Unverändert	Schulverkehrsrelevante Fahrten: Groß-Gerau Bf. – Trebur – Astheim – Bauschheim
24	Änderung	Rüsselsheim – Astheim – Trebur – Groß-Gerau Landratsamt – Dornberg Bf.
25	Unverändert	Kornsand – Hessenaue – Geinsheim Friedhof
26	Änderung	Nauheim Am Ei – Nauheim Bf. – Trebur Mittelpunktschule
26	Prüfung	Nauheim Am Ei - Nauheim Bf. - Trebur - Astheim - Ginsheim Friedrich-Ebert-Platz
28	Entfällt	-
46	Änderung	Rüsselsheim Bf. Südseite – Trebur – Leeheim – Wolfskehlen – Griesheim Platz Bar-le-Duc
61	Änderung	Rüsselsheim – Nauheim – Groß-Gerau – Altenwohnheim
65	Neu	Expressverbindung Rüsselsheim – Königstädten – Groß-Gerau – GG-Dornberg Bahnhof Ostseite – Klein-Gerau – Worfelden

Linienübersicht (ohne Linien, die ausschließlich an Schultagen verkehren)



Kreisgrenze	Fahrten ausschließlich in der HVZ	Liniennummer
Schienenweg	qualitativer Ausbau	Neu einzurichtende Haltestelle
Linienweg	Mo-Fr. Einzelfahrten, Sa, So Takt	Haltestelle SPNV

Linie 22: Vereinheitlichung des Linienweges Geinsheim und Groß-Gerau				
■ Vereinheitlichung des Linienweges zwischen Rüsselsheim, Astheim, Trebur, Geinsheim und Bf. GG-Dornberg Gerau (über Bahnhof Groß-Gerau und Marktplatz) im Stundentakt an allen Tagen ■ Verdichtung des Fahrtenangebotes zwischen Geinsheim und Bahnhof GG-Dornberg ■ Verknüpfung in Rüsselsheim zur S-Bahn von/nach Frankfurt und in Groß-Gerau Bahnhof zur RB75 von/nach Darmstadt sowie am Bahnhof Groß-Gerau Dornberg zur S-Bahn von/nach Frankfurt. ■ Prüfauftrag: Umstieg zum und vom Schnellbus nach Rüsselsheim an der Haltestelle Oppenheimer Str. aus Wallerstädten für eine schnelle Verbindung ■ Prüfauftrag: Verlängerung des Linienwegs bis Berkach / Dornberg Fasanerie				
Linienweg				
Rüsselsheim Bahnhof Südseite – Astheim – Trebur Hauptstraße – Geinsheim – Wallerstädten - GG-Bf. – Marktplatz – Bf. GG-Dornberg Westseite				
Bedienungsangebot				
<u>Rüsselsheim - Trebur</u>		<u>Trebur -Geinsheim</u>		<u>Geinsheim – Groß-Gerau</u>
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60		■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60		■ Mo-Fr: HVZ T30, TVZ T30, SVZ T60
■ Sa: TVZ T60, SVZ T60		■ Sa: TVZ T60, SVZ T60		■ Sa: TVZ T60, SVZ T60
■ So: T60		■ So: T60		■ So: T60
<u>Dornberg Bf – GG Martin-Buber-Schule</u> Mo-Fr: schulverkehrsrelevante Fahrten				
Verknüpfung				
■ Rüsselsheim Bf. Südseite	S8/9	Trebur - Frankfurt	Priorität 1	
■ GG-Dornberg Bf. Westseite	S7	Wallerstädten - Frankfurt	Priorität 2	
■ Groß-Gerau Bf.	RB75	Wallerstädten - Darmstadt	Priorität 3	
Bemerkung				
■ Prüfung der Einrichtung einer neuen Haltestelle im Nordwesten von Geinsheim, auch als Endhaltestelle der Kurzfahrten Groß-Gerau – Geinsheim ■ Prüfung der Durchbindung von zusätzlichen Fahrten der Abschnitte Rüsselsheim – Trebur und Geinsheim – Groß-Gerau in der TVZ im Rahmen der Umlaufplanung				

Linie 23: schulverkehrsrelevante Fahrten
■ unverändert
Linienweg
Groß-Gerau Bf. – Trebur – Astheim – Bauschheim
Bedienungsangebot
■ Mo-Fr: schulverkehrsrelevante Fahrten
Verknüpfung
-

Linie 24: Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen Trebur und Groß-Gerau
■ Verlängerung der Linie über Trebur hinaus direkt nach Groß-Gerau und damit Einrichtung einer schnellen Verbindung zur Kreisstadt ■ Verknüpfung am Bahnhof Rüsselsheim zur S-Bahn nach Frankfurt sowie Verknüpfung mit dem RegionalExpress am Bahnhof GG-Dornberg West von/ nach Frankfurt für eine schnellere Verbindung von Trebur nach Frankfurt ■ Führung der Linie über den nördlichen Siedlungsbereich von Trebur zur Verbesserung der Erschließung in diesem Bereich
Linienweg
Rüsselsheim Bahnhof Südseite – Astheim – Trebur – Nauheim Abzw. Trebur – Groß-Gerau Landratsamt – GG-Dornberg Bahnhof Westseite
Bedienungsangebot
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60
Verknüpfung
■ Rüsselsheim Bf. Südseite S8/S9 Trebur - Frankfurt Priorität 1 ■ GG-Dornberg Bf. Westseite S7 Trebur - Frankfurt Priorität 2
Bemerkung
-

Linie 25:			
■ unverändert			
Linienweg			
Kornsand – Hessenaue – Geinsheim Friedhof			
Bedienungsangebot			
■ Mo-Fr: HVZ (schulverkehrsrelevante Fahrten), T60, TVZ T120			
■ Sa: TVZ T120			
■ So: SVZ T120			
Verknüpfung			
■ Geinsheim Friedhof	22	Hessenaue - Trebur	Priorität 1
■ Geinsheim Friedhof	22	Hessenaue - Groß-Gerau	Priorität 2
Bemerkung			
-			

Linie 26: Verbesserter Anschluss an Bahnhof Nauheim			
■ Die Linie 26 übernimmt weiterhin die Funktion der Schülerbeförderung von Nauheim zur Mittelpunktsschule Trebur ■ Durch Schiebung der Taktlage wird die Anbindung aus Trebur zum Schienennetz verbessert.			
Linienweg			
Nauheim Am Ei – Nauheim Bf – Trebur Mittelpunktsschule			
Bedienungsangebot			
<u>Nauheim Am Ei – Trebur</u>		<u>Nauheim Bahnhof – Trebur</u>	
■ Mo-Fr: Schulrelevante Fahrten		■ Mo-Fr: HVZ T60	
Verknüpfung			
■ Nauheim Bahnhof		RB75	Trebur -Darmstadt Priorität 1
■ Nauheim Bahnhof		RB75	Trebur - Mainz/Wiesbaden Priorität 2
Bemerkung			
Prüfauftrag zur Beibehaltung der AST-Verkehre in den Ferien und im Stadtgebiet Nauheim			
Qualitativer Ausbau			
Prüfauftrag: Verlängerung der Linie über Astheim nach Ginsheim in der HVZ im Stundentakt			

Linie 28:			
■ entfällt			

Linie 46: Neustrukturierung der Linie und Aufbau einer durchgehenden Verbindung zwischen Rüsselsheim, Trebur, Wolfskehlen und Griesheim				
■ Durchbindung der Linie 46 bis Rüsselsheim auf dem Weg der heutigen Linie 28 und damit Aufbau einer neuen durchgehenden Verbindung im Westkreis mit Verknüpfungsmöglichkeiten in Griesheim (Straßenbahn 9, Wolfskehlen (S7) und Rüsselsheim (S8/9, RE80)) ■ Stärkung der direkten Verbindung zwischen Trebur und Rüsselsheim mit kurzen Fahrzeiten ■ Integration der Fahrten der bisherigen Linie 28, die Linie bekommt doppelte Lastrichtungen, spürbar bessere Erschließung von Geinsheim in der Relation nach Griesheim ■ Bisherige Fahrtmöglichkeiten zwischen Leeheim und Dornheim werden über die Linie 41 abgedeckt, Fahrten zwischen Dornheim und Griesheim mit der Linie 42 ■ Zusätzliche Erschließung des Gewerbegebietes in Wolfskehlen und des S-Bahnhofs auf der Westseite mit neuen Haltestellen ■ Prüfung zur Bedienung des Gewerbegebiets und der Ortslage Wolfskehlen in Abhängigkeit der betrieblichen Möglichkeiten ■ Prüfung der Einrichtung neuer Haltestellen in Leeheim am Riedsee und im Nordwesten von Geinsheim				
Linienweg				
Rüsselsheim Bf. Südseite – Trebur – Geinsheim – Leeheim – Wolfskehlen Bf. – Griesheim Platz Bar-le-Duc				
Bedienungsangebot				
<u>Rüsselsheim – Trebur – Leeheim – Wolfskehlen – Griesheim</u> ■ Mo-Fr: HVZ 60			<u>Leeheim – Wolfskehlen – Griesheim</u> ■ Mo-Fr: HVZ T60; TVZ T60	
Verknüpfung				
■ Rüsselsheim Bf. Südseite	S8/9	Trebur - Mainz/Wiesbaden	Priorität 1	
■ Griesh. Platz Bar -le-Duc	Straba 9	Geinsheim - Darmstadt	Priorität 2	
■ Wolfskehlen Bf.	S7	Leeheim - Frankfurt	Priorität 3	
Bemerkung				
Anbindung an das Opel-Werk nicht mehr für diese Linie vorgesehen: Verknüpfungsmöglichkeiten zur Linie 67 am Bahnhof Rüsselsheim				
Qualitativer Ausbau				
Ausweitung des Bedienungsangebots: stündliche Bedienung an Samstagen				

Linie 61: Neuordnung der Bedienung im Zusammenhang mit der neuen Linie 65 und Taktverdichtung zwischen Rüsselsheim und Nauheim		
■ Vereinheitlichung der Linienführung zwischen Rüsselsheim, Nauheim und Groß-Gerau im Zusammenhang mit der Einrichtung der neuen Expressverbindung Linie 65 ■ Einrichtung eines durchgängigen 30-Minuten-Taktes in HVZ und TVZ zwischen Rüsselsheim und Nauheim, Stundentakt bis Groß-Gerau ■ Beschleunigter Linienweg in Königstädten, Bedienung der Haltestelle Nauheimer Straße übernimmt die Linie 65 ■ Beibehaltung der Führung in Groß-Gerau über Marktplatz zum Landratsamt und Altenwohnheim ■ Verknüpfung der Linie in Rüsselsheim zur S-Bahn S8/S9 von/nach Frankfurt ■ Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle am Gewerbegebiet Blauer See in Königstädten ■ In der SVZ und am Wochenende (außerhalb des Bedienungszeitraums der Linie 65) bedient die Linie 61 zusätzlich die Haltestellen Astheimer Str., Nauheimer Str. in Königstädten		
Linienweg		
Rüsselsheim Bahnhof Südseite – Nauheim Thomas-Mann-Str.– Groß-Gerau Marktplatz – Landratsamt – Altenwohnheim		
Bedienungsangebot		
<u>Rüsselsheim – Nauheim</u> ■ Mo-Fr: HVZ T30, TVZ T30	<u>Nauheim – Groß-Gerau</u> ■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60	<u>Rüsselsheim – Königstädten – Nauheim – Groß-Gerau</u> ■ Mo-Fr: SVZ T60 ■ Sa: TVZ T60, SVZ T60 ■ So: T60
Verknüpfung		
■ Rüsselsheim Bf. Südseite	S8/9	Nauheim - Frankfurt
■ Nauheim Bf.	RB75	Rüsselsheim - Darmstadt
		Priorität 1
		Priorität 2
Bemerkung		
■ Betriebliche Verknüpfung mit Linie 65		

Linie 65: Einrichtung einer neuen tagesdurchgängigen Expressverbindung zwischen Rüsselsheim und Groß-Gerau und Worfelden montags bis freitags			
■ Profilierung einer eigenständigen Expressbus-Linie zwischen Groß-Gerau und Rüsselsheim mit schnellen Reisezeiten und Bedienung ausgewählter Haltestellen in Groß-Gerau, Nauheim, Königstädten und Rüsselsheim (Übernahme der heutigen schnellen Fahrten der Linie 61, Verkürzung der Fahrzeiten gegenüber der bestehenden Linie 61 um 12 Minuten) ■ Führung in Königstädten über die Nauheimer Straße (statt Linie 61) und damit schnelle Fahrtmöglichkeiten besonders von/nach Groß-Gerau ■ Verlängerung der Expressverbindung über Marktplatz hinaus zum Bahnhof GG-Dornberg Ost und weiter über Helvetia Parc nach Klein-Gerau und Worfelden (Übernahme von Fahrten der bisherigen Linie 65) ■ Verknüpfung am Bahnhof GG-Dornberg zur S7/RE70 von/ nach Frankfurt ■ Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle am Gewerbegebiet Blauer See in Königstädten in Abstimmung mit LNO Rüsselsheim			
Linienweg			
Rüsselsheim Bahnhof Südseite – Königstädten Nauheimer Str. – Nauheim Neue Ortsmitte – Groß-Gerau Marktplatz – GG-Dornberg Bahnhof Ostseite – Helvetia Parc – Klein-Gerau – Worfelden Siedlung Hesselrod			
Bedienungsangebot			
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60			
Verknüpfung			
■ Rüsselsheim Bf. Südseite	S8/9	Nauheim - Frankfurt	Priorität 1
■ GG-Dornberg Bf. Ostseite	RE70/S7	Worfelden - Frankfurt	Priorität 2
Bemerkung			
■ Betriebliche Verknüpfung mit Linie 61 ■ Einrichtung einer fest installierten Toilette an der Endhaltestelle Siedlung Hesselrod			

Zusammenfassung der Ergebnisse für den Bereich Nauheim und Trebur

Nauheim

- Einrichtung einer regelmäßigen Expressverbindung und damit **Verkürzung der Reisezeit** zwischen Groß-Gerau und Rüsselsheim (Linie 65)
- Einrichtung eines **durchgängigen 30-Minuten-Taktes** in HVZ und TVZ zwischen Rüsselsheim Bf. Südseite und Nauheim Bf. und beschleunigter Linienweg in Königstädten (Linie 61)
- **Optimierte Anbindung** in Rüsselsheim zur S8/S9 von/nach Richtung Frankfurt (Linie 61)
- **Zusätzliche, direkte SPNV-Anbindung** am Bahnhof GG-Dornberg zur S7/RE70 von/ nach Frankfurt (Linie 65)

Trebur

- **Ausweitung des Bedienungsangebots** in der Hauptverkehrszeit zwischen Geinsheim und Groß-Gerau und optimierte Verknüpfung am Bahnhof Groß-Gerau-Dornberg
- An allen Tagen **einheitliches** und **transparentes** Angebot zwischen Rüsselsheim, Astheim, Trebur, Geinsheim und Bf. GG-Dornberg (über Bahnhof Groß-Gerau und Marktplatz)
- Anbindung an den SPNV in Rüsselsheim über Linie 22, 24 und 46; durch Verschiebung der Taktlage **verbesserte SPNV-Anbindung** über die Linie 26 in Nauheim
- Schnelles Angebot und **verkürzte Reisezeit** über Linie 24 in die Kreisstadt Groß-Gerau zum Behördenzentrum
- Veränderung der Linienführung im Bereich Trebur Nord für eine **optimierte Erschließung**
- Durchgehenden Verbindung im Westkreis mit der Linie 46, mit verkehrlichen **Verknüpfungsmöglichkeiten** in Griesheim (Straßenbahn 9, Wolfskehlen (S7) und Rüsselsheim (S8/9, RE80)
- **Zusätzliche, direkte SPNV-Anbindung** am Bahnhof GG-Dornberg zur S7/RE70 von/ nach Frankfurt (Linie 65)

10.2.5 Bereich Büttelborn / Groß-Gerau

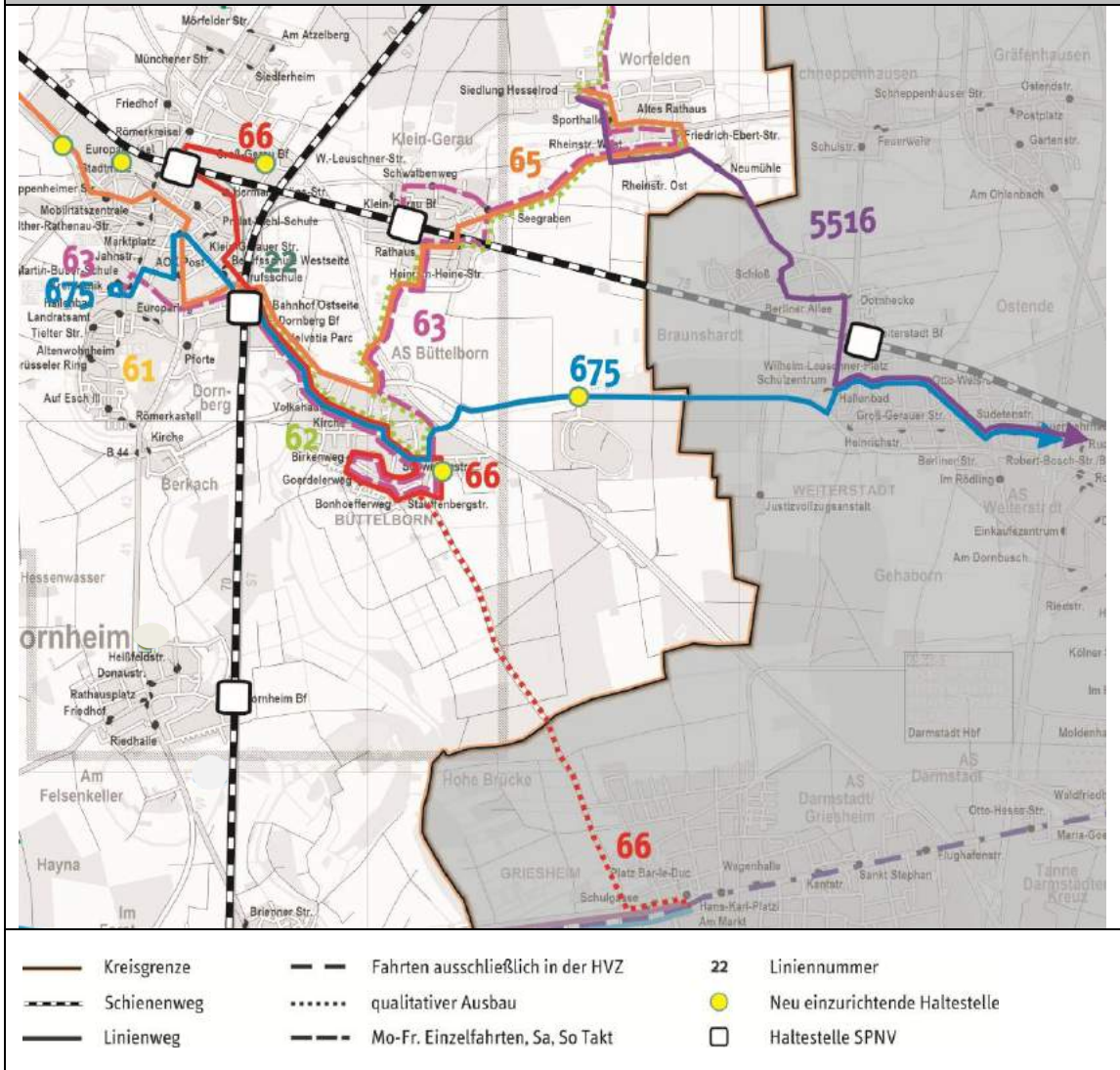
Im Bereich Büttelborn/Groß-Gerau sind folgende relevanten Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Neuordnung der Bedienung im Bereich Büttelborn mit geänderten Linienführungen
- Einrichtung schneller und direkter Verbindungen von Worfelden und Klein-Gerau zum Bahnhof GG-Dornberg und weiter in das Stadtzentrum Groß-Gerau (und nach Nauheim – Rüsselsheim)
- Neue Erschließung der Gewerbegebiete Wasserweg in Groß-Gerau und Büttelborn-Ost
- Tagesdurchgängige Anbindung des Wohngebiets Büttelborn-Süd
- Im qualitativen Ausbau Einrichtung neuer direkter Verbindungen von Büttelborn nach Griesheim (Verknüpfung zur Straßenbahn) sowie über Klein-Gerau und Worfelden zum Flughafen
- Anpassung der Binnenverkehre zwischen Büttelborn und den Ortsteilen an die Nachfrage

Übersicht Linien im Bereich

Linie	Maßnahmenkonzeption	Linienweg
61	Änderung	Rüsselsheim Bf. Südseite – (Königstädten –) Nauheim Bf. – GG Marktplatz – Groß-Gerau Altenwohnheim
62	Neu	Qualitativer Ausbau: Expressverbindung Büttelborn – Klein-Gerau – Worfelden – Mörfelden Bf. – Flughafen Frankfurt
63	Änderung	GG Kreisklinik (- GG Marktplatz- Dornberg Bf. Ostseite) – Büttelborn – Klein-Gerau – Worfelden Siedlung Hesselrod (- Mörfelden Bertha-von-Suttner-Schule)
AST63	Prüfauftrag	Büttelborn – Klein-Gerau – Worfelden
65	Änderung	Expressverbindung Rüsselsheim Bf. Südseite – Königstädten – Nauheim Neue Ortsmitte – Groß-Gerau Marktplatz – Dornberg Bf. Ostseite – Klein-Gerau – Worfelden Siedlung Hesselrod
66	Änderung	GG Wasserweg – GG-Bf. – Dornberg Bf. Ostseite – Büttelborn Gewerbegebiet Ost
	neu	Qualitativer Ausbau: GG Wasserweg – GG-Bf. – Dornberg Bf. Ostseite – Büttelborn Gewerbegebiet Ost – Griesheim Platz Bar-le-Duc
675	Änderung	Groß-Gerau Kreisklinik – GG Marktplatz - Dornberg Bf. Ostseite - Büttelborn – Weiterstadt - Darmstadt Hbf.
5516	Änderung	Worfelden Siedlung Hesselrod – Weiterstadt – Darmstadt Schloß

Linienübersicht (ohne Linien, die ausschließlich an Schultagen verkehren)



Linie 61: Neuordnung der Bedienung im Zusammenhang mit der neuen Linie 65 und Taktverdichtung zwischen Rüsselsheim und Nauheim				
Vereinheitlichung der Linienführung zwischen Rüsselsheim, Nauheim und Groß-Gerau im Zusammenhang mit der Einrichtung der neuen Expressverbindung Linie 65 Einrichtung eines durchgängigen 30-Minuten-Taktes in HVZ und TVZ zwischen Rüsselsheim und Nauheim, Stundentakt bis Groß-Gerau Beschleunigter Linienweg in Königstädten, Bedienung der Haltestelle Nauheimer Straße übernimmt die Linie 65 Beibehaltung der Führung in Groß-Gerau über Marktplatz zum Landratsamt und Altenwohnheim Verknüpfung der Linie in Rüsselsheim zur S-Bahn S8/S9 von/nach Frankfurt Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle am Gewerbegebiet Blauer See in Königstädten In der SVZ und am Wochenende (außerhalb des Bedienungszeitraums der Linie 65) bedient die Linie 61 zusätzlich die Haltestellen Astheimer Str., Nauheimer Str. in Königstädten				
Linienweg				
Rüsselsheim Bf. Südseite – (Königstädten –) Nauheim Bf. – GG Marktplatz – Groß-Gerau Altenwohnheim				
Bedienungsangebot				
<u>Rüsselsheim – Nauheim</u> Mo-Fr: HVZ T30, TVZ T30		<u>Nauheim – Groß-Gerau</u> Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60		<u>Rüsselsheim – Königstädten – Nauheim – Groß-Gerau</u> Mo-Fr: SVZ T60 Sa: TVZ T60, SVZ T60 So: T60
Verknüpfung				
Rüsselsheim Bf. Südseite	S8/9	Nauheim - Frankfurt	Priorität 1	
Nauheim Bf.	RB75	Rüsselsheim - Darmstadt	Priorität 2	
Bemerkung				
Betriebliche Verknüpfung mit Linie 65				

Qualitativer Ausbau
Linie 62: Einrichtung einer neuen Expressverbindung zwischen Büttelborn und Flughafen Frankfurt
■ Einrichtung direkter Fahrtmöglichkeiten mit kurzer Fahrzeit zwischen Büttelborn, Klein-Gerau und Worfelden zum Flughafen Frankfurt über Mörfelden Bahnhof ■ Bedienung nur ausgewählter Haltestellen für eine schnelle Linienführung zum Flughafen Frankfurt ■ Verknüpfung in Mörfelden Bf. zur S-Bahn von/ nach Frankfurt
Linienweg
Büttelborn – Klein-Gerau – Worfelden – Mörfelden Bf. – Flughafen Frankfurt
Bedienungsangebot
■ Mo-Fr: HVZ T60
Verknüpfung
■ Mörfelden Bf. S7 Worfelden – Frankfurt Priorität 1
Bemerkung
Genaue Linienführung in Abhängigkeit der Ergebnisse des Masterplans „AirportCity“

Linie 63: Neuordnung der Bedienung mit Verlängerung des Linienwegs nach Mörfelden im Schulverkehr
■ Bedienung aller Wohnbereiche in Worfelden, Klein-Gerau und Büttelborn und Verbindung zu den Schulstandorten in Groß-Gerau und Mörfelden an Schultagen ■ Linie übernimmt Schulverkehrsfahrten nach Mörfelden bis zur Bertha-von-Suttner-Schule von der bisherigen Linie 65 ■ Abends und am Wochenende übernimmt diese Linie die Erschließung und Anbindung aller Ortsteile von Büttelborn und die Verbindung zum Stadtzentrum GG und zum Bahnhof GG-Dornberg Ost
Linienweg
GG Kreisklinik (- GG Marktplatz- Dornberg Bf. Ostseite) – Büttelborn – Klein-Gerau – Worfelden Siedlung Hesselrod (– Mörfelden Bertha-von-Suttner-Schule)
Bedienungsangebot
■ Mo-Fr: HVZ, TVZ: Schulverkehrsrelevante Fahrten sowie weitere Einzelfahrten, SVZ T60 ■ Sa: TVZ 60, SVZ T60 ■ So: T60
Verknüpfung
■ GG-Dornberg Bf. Ostseite RE70/S7 Worfelden - Frankfurt Priorität 1 ■ GG Marktplatz 61 Rüsselsheim - Büttelborn Priorität 2
Bemerkung
-

AST63: Prüfauftrag zwischenörtliche Erschließung der Ortsteile Büttelborn
■ Prüfung zur Umsetzung einer zwischenörtlichen Erschließung der Büttelborner Ortsteile ■ Verkehrt außerhalb der Bedienzeiten der Linie 63
Linienweg
Büttelborn – Klein-Gerau – Worfelden
Bedienungsangebot
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60
Verknüpfung
-

Linie 65: Einrichtung einer neuen tagesdurchgängigen Expressverbindung zwischen Rüsselsheim und Groß-Gerau und Worfelden montags bis freitags				
■ Profilierung einer eigenständigen Expressbus-Linie zwischen Groß-Gerau und Rüsselsheim mit schnellen Reisezeiten und Bedienung ausgewählter Haltestellen in Groß-Gerau, Nauheim, Königstädten und Rüsselsheim (Übernahme der heutigen schnellen Fahrten der Linie 61, Verkürzung der Fahrzeiten gegenüber der bestehenden Linie 61 um 12 Minuten) ■ Führung in Königstädten über die Nauheimer Straße (statt Linie 61) und damit schnelle Fahrtmöglichkeiten besonders von/nach Groß-Gerau ■ Verlängerung der Expressverbindung über Marktplatz hinaus zum Bahnhof GG-Dornberg Ost und weiter über Helvetia Parc nach Klein-Gerau und Worfelden (Übernahme von Fahrten der bisherigen Linie 65) ■ Verknüpfung am Bahnhof GG-Dornberg zur S7/RE70 von/ nach Frankfurt ■ Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle am Gewerbegebiet Blauer See in Königstädten in Abstimmung mit LNO Rüsselsheim				
Linienweg				
Rüsselsheim Bf. Südseite – Königstädten – Nauheim Neue Ortsmitte – Groß-Gerau Marktplatz – Dornberg Bf. Ostseite – Klein-Gerau – Worfelden Siedlung Hesselrod				
Bedienungsangebot				
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60				
Verknüpfung				
■	Rüsselsheim Bf. Südseite	S8/9	Nauheim - Frankfurt	Priorität 1
■	GG-Dornberg Bf. Ostseite	RE70/S7	Worfelden - Frankfurt	Priorität 2
Bemerkung				
■ Betriebliche Verknüpfung mit Linie 61 ■ Einrichtung einer fest installierten Toilette an der Endhaltestelle Siedlung Hesselrod ■ Einrichtung einer fest installierten Toilette für das Fahrpersonal				

Linie 66: Neuordnung der Linie zur Anbindung der Wohn- und Gewerbegebiete in Büttelborn			
■ Neustrukturierung der Linie in Büttelborn mit Anbindung der Wohn- und Gewerbebestandorte in Büttelborn und Anbindung nach Groß-Gerau zum Bahnhof GG-Dornberg, Bahnhof Groß-Gerau und in das Gewerbegebiet am Wasserweg ■ Neue Erschließung der Gewerbegebiete in Groß-Gerau am Wasserweg und in Büttelborn-Ost ■ Tagesdurchgängige Anbindung des Wohngebiets Büttelborn Grüner Weg ■ Im qualitativen Ausbau Einrichtung neuer direkter Verbindungen von Büttelborn nach Griesheim (Verknüpfung zur Straßenbahn) ■ Verknüpfung am Bahnhof GG-Dornberg zur S-Bahn von/nach Frankfurt			
Linienweg			
GGWasserweg – GG-Bf. – Dornberg Bf. Ostseite – Büttelborn Gewerbegebiet Ost			
Bedienungsangebot			
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, Wasserweg – Dornberg: SVZ Einzelfahrten			
Verknüpfung			
■	Dornberg Bf. Ostseite RE70/S7	Büttelborn - Frankfurt	Priorität 1
■	Groß-Gerau Bf. RB75	Wasserweg - Mainz/Wiesbaden	Priorität 2
■	Groß-Gerau Bf. RB75	Wasserweg - Darmstadt	Priorität 3
Qualitativer Ausbau			
■ Verlängerung der Linie 66 mit Einrichtung einer neuen direkten Verbindung nach Griesheim und mit Verknüpfung zur Straßenbahn weiter nach Darmstadt in der HVZ ■ Einführung einer schnellen Umsteige-Verbindung in die Darmstädter Innenstadt			
Linienweg			
GG Wasserweg – GG-Bf. – Dornberg Bf. Ostseite – Büttelborn Gewerbegebiet Ost – Griesheim Platz Bar-le-Duc			
Bedienungsangebot			
■ Mo-Fr: HVZ T60			
Bemerkung			
Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger DADINA			

Linie 675: Anschlusssicherung am Bahnhof GG-Dornberg
- Die Linie 675 stellt das Grundangebot für Büttelborn mit wichtigem Verknüpfungspunkt am Bahnhof GG-Dornberg - Verknüpfung am Bahnhof GG-Dornberg zum RE von/nach Frankfurt - Prüfauftrag Einrichtung einer neuen Haltestelle Abfallzentrum
Linienweg
Groß-Gerau Kreisklinik – GG Marktplatz - Dornberg Bf. Ostseite - Büttelborn – Weiterstadt - Darmstadt Hbf.
Bedienungsangebot
- Mo-Fr: HVZ T60 + Verdichterfahrten, TVZ T60 - Sa: TVZ T120
Verknüpfung
GG-Dornberg RE70 Büttelborn - Frankfurt Priorität 1
Bemerkung
-

Linie 5516: Verdichtung des Bedienungsangebots
Verdichtung des Bedienungsangebots zwischen Worfelden und Darmstadt am Wochenende für eine verbesserte Verbindung mit Darmstadt
Linienweg
Worfelden Siedlung Hesselrod – Weiterstadt – Darmstadt Schloß
Bedienungsangebot
- Mo-Fr: HVZ I T60, Richtung Worfelden HVZ II T30), TVZ T60, SVZ T120 - Sa: TVZ T60, SVZ T60 - So: T60
Verknüpfung
-
Bemerkung
-

Zusammenfassung der Ergebnisse für den Bereich Büttelborn und Groß-Gerau

Büttelborn

- Einrichtung schneller und direkter Verbindungen und damit **verkürzte Reisezeit** von Worfelden und Klein-Gerau zum Bahnhof GG-Dornberg und weiter in das Stadtzentrum Groß-Gerau (und nach Nauheim – Rüsselsheim)
- **Tagesdurchgängige ÖPNV-Anbindung** des Wohngebiets Büttelborn-Süd
- Einrichtung **neuer direkter Verbindungen** von Büttelborn nach Griesheim (Verknüpfung zur Straßenbahn) sowie über Klein-Gerau und Worfelden zum Flughafen (qualitativer Ausbau)
- Einrichtung **direkter Fahrtmöglichkeiten** mit **kurzer Fahrzeit** zwischen Büttelborn, Klein-Gerau und Worfelden zum Flughafen Frankfurt über Mörfelden Bahnhof mit neuer Expressverbindung zwischen Büttelborn und Flughafen Frankfurt (qualitativer Ausbau)
- **Erschließung** des Gewerbegebiets Büttelborn-Ost durch Linie 66
- **Optimierter Anschluss an den SPNV** am Bahnhof GG-Dornberg zur S-Bahn (mit Linie 66) und RE (mit Linie 675) von/nach Frankfurt
- **Verdichtung des Bedienungsangebots** zwischen Worfelden und Darmstadt am Wochenende für eine verbesserte Verbindung mit Darmstadt

Groß-Gerau

- Profilierung einer eigenständigen Expressbus-Linie und damit **Verkürzung der Reisezeit** zwischen Groß-Gerau und Rüsselsheim mit schnellen Reisezeiten und Bedienung ausgewählter Haltestellen (Linie 65)
- Verlängerung einer **Expressverbindung** über Groß-Gerau-Marktplatz hinaus, zum Bahnhof GG-Dornberg Ost und weiter über Helvetia Parc nach Klein-Gerau und Worfelden (Linie 65)
- **Optimierte Anbindung** an den SPNV in Rüsselsheim zur S8/S9 von/nach Richtung Frankfurt (Linie 61)
- Neue **Erschließung** des Gewerbegebiets Wasserweg (Linie 66)

10.2.6 Bereich Mörfelden-Walldorf

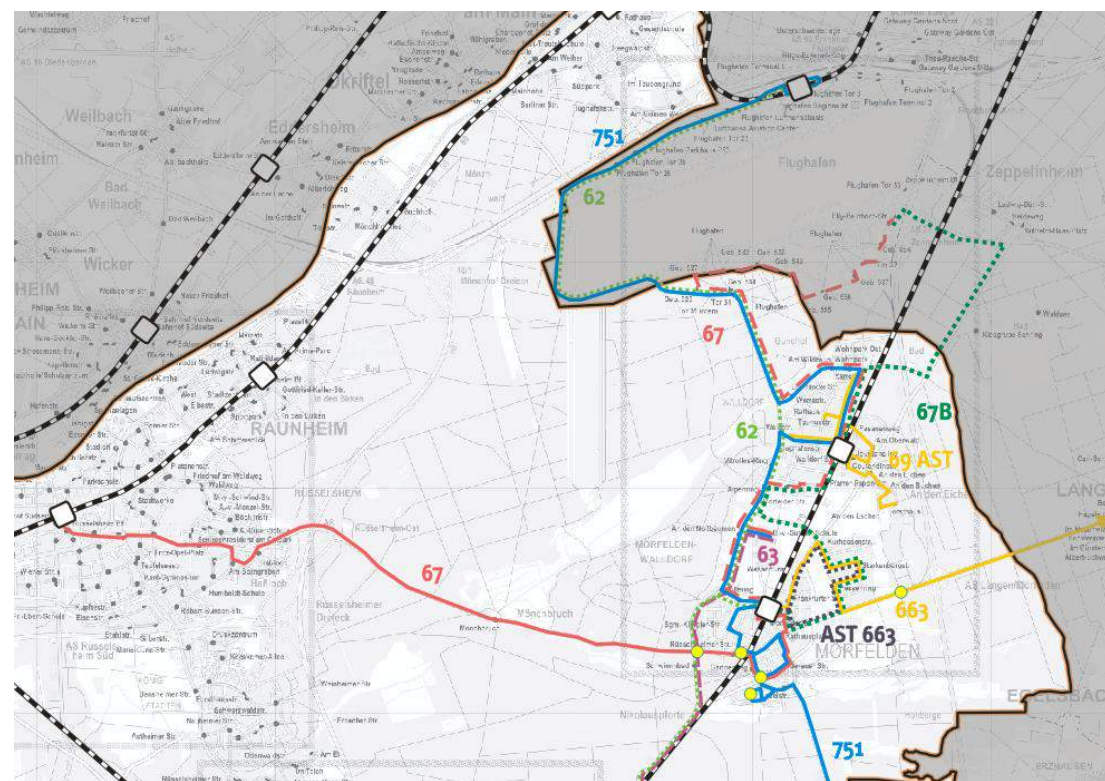
Im Bereich Mörfelden-Walldorf, sind folgende relevanten Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Neuordnung der Linien 751, 752 und 67 mit Taktverdichtung und Ausdehnung der Betriebszeiten Richtung Flughafen und geänderten Linienführungen mit zusätzlicher Erschließung im Zentrum von Mörfelden und in Mörfelden-Süd
- Einrichtung direkter Fahrtmöglichkeiten im Bereich CargoCity Süd mit identischer Linienführung in beiden Richtungen
- Einrichtung durchgehender Fahrtmöglichkeiten zwischen Rüsselsheim, Mörfelden, Walldorf und Flughafen CargoCity Süd
- Im qualitativen Ausbau Einrichtung einer neuen Linie zwischen Mörfelden, Gewerbegebiet Ost, Walldorf und Flughafen CargoCity Süd (perspektivisch Anbindung Terminal 3)

Übersicht Linien im Bereich

Linie	Maßnahmenkonzeption	Linienweg
62	Änderung/neu	Qualitativer Ausbau: Büttelborn – Klein-Gerau – Worfelden – Mörfelden Bf. – Flughafen Terminal 1
67	Änderung	Rüsselsheim Bf. Südseite - Mörfelden Rathausplatz - Mörfelden Bf. – Walldorf Bf.- Flughafen CargoCity Süd
67 B	neu	Qualitativer Ausbau: Mörfelden Bf – Gewerbegebiet Ost – Walldorf Bf. – Wohnpark Ost – Flughafen CargoCity Süd
AST 69	unverändert	Walldorf Forsthaus – Bahnhof - Karree
663	Änderung	Mörfelden Bahnhof – Gewerbegebiet Ost – Langen – Egelsbach – Arheiligen
AST663	neu	Mörfelden Bahnhof – Gewerbegebiet Ost
751	Änderung	Darmstadt Mathildenplatz– Gräfenhausen – Mörfelden Bf. – Walldorf Bf. – Flughafen Terminal 1
752	entfällt	-

Linienübersicht (ohne Linien, die ausschließlich an Schultagen verkehren)



Kreisgrenze	Fahrten ausschließlich in der HVZ	Liniennummer
Schienenweg	qualitativer Ausbau	Neu einzurichtende Haltestelle
Linienweg	Mo-Fr. Einzelfahrten, Sa, So Takt	Haltestelle SPNV

Qualitativer Ausbau

Linie 62: Einrichtung einer neuen Expressverbindung zwischen Büttelborn und Flughafen

- Einrichtung direkter Fahrtmöglichkeiten mit kurzer Fahrzeit zwischen Büttelborn, Klein-Gerau und Worfelden zum Flughafen Frankfurt über Mörfelden Bahnhof
- Bedienung nur ausgewählter Haltestellen in Mörfelden und Walldorf für eine schnelle Linienführung zum Flughafen
- Verknüpfung am Bf. Mörfelden zur S-Bahn von/ nach Frankfurt
- Funktion der bisherigen Linie 65 wird von den Linien 63 und 66 übernommen

Linienweg

Groß-Gerau Dornberg Bahnhof Ost – Klein-Gerau – Worfelden – Mörfelden Bf. – Flughafen Terminal 1

Bedienungsangebot

- Mo-Fr: HVZ T60

Verknüpfung

- Mörfelden Bf. S7 Worfelden - Frankfurt Priorität 1

Linie 67: Einrichtung einer durchgehenden Verbindung zwischen Rüsselsheim, Mörfelden, Walldorf und Flughafen CargoCity Süd				
Durchbindung der bisherigen Linien 752 und 67 zu einer durchgehenden Verbindung zwischen Rüsselsheim und Flughafen CargoCity Süd (perspektivisch Terminal 3) Geänderte Linienführung zwischen Bahnhof Mörfelden und Rüsselsheim Bahnhof mit Anbindung des zentralen Bereichs in Mörfelden Aufgabe des Ringverkehrs am Flughafen und einheitliche Bedienung zur CargoCity Süd mit gleichem Linienweg auf der Hin- und Rückrichtung Prüfauftrag zur Einrichtung einer neuen Haltestelle Mörfelden Sportstätten				
Linienweg				
Rüsselsheim – Mörfelden Rathausplatz – Mörfelden Bf. – Walldorf Bf. – Wohnpark - CargoCity Süd				
Bedienungsangebot				
<u>Abschnitt Rüsselsheim – Mörfelden</u>		<u>Abschnitt Mörfelden – CargoCity Süd</u>		
Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60 Sa: TVZ T60, SVZ T60 So: T60		Mo-Fr: HVZ T60, TVZ und SVZ Einzelfahrten nach Anforderung in der CargoCity Süd		
Verknüpfung				
Walldorf Bf.	RE70	Gernsheim - CargoCity Süd	Priorität 1	
Mörfelden Bf.	751	Rüsselsheim - Walldorf	Priorität 2	
Rüsselsheim Bf. Südseite	S8/9	Mörfelden - Mainz/Wiesbaden	Priorität 3	
Mörfelden Bf.	RE70	Mörfelden Süd - Frankfurt	Priorität 4	
Bemerkung				
Prüfauftrag: Verlängerung der Linie in den Kreis Offenbach in Abstimmung mit den dortigen Verkehren				

Qualitativer Ausbau
Linie 67 B: Einrichtung einer neuen Verbindung zwischen Mörfelden, Walldorf und Flughafen Elly-Beinhorn-Straße (perspektivisch Terminal 3)
■ Einführung einer neuen innerstädtischen Verbindung sowie zum Flughafen mit Anbindung des Gewerbegebiets Ost, Walldorf Bf. und CargoCity Süd (und künftig Flughafen Terminal 3) ■ Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen dem zentralen Bereich von Walldorf und dem Wohnpark und dem Gewerbegebiet Ost in Mörfelden ■ Übernahme der direkten Anbindung des entstehenden Terminal am Flughafen von Mörfelden und Walldorf
Linienweg
Mörfelden Bf. – Rathausplatz – Gewerbegebiet Ost – Walldorf Alpenring – Walldorf Bf. – Wohnpark – Flughafen Terminal 3
Bedienungsangebot
■ Mo-Fr: HVZ: T60, TVZ: T60
Verknüpfung
■ Mörfelden Bf. / Walldorf Bf. RE70 Gernsheim - CargoCity Süd Priorität 1
Bemerkung
Prüfauftrag: Verlängerung der Linie in den Kreis Offenbach in Abstimmung mit den dortigen Verkehren Prüfauftrag: Reaktivierung der Haltestelle Langener Straße

Linie AST 69:
■ unverändert
Linienweg
Walldorf Forsthaus – Bahnhof - Karree
Bedienungsangebot
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60 ■ Sa: TVZ T60, SVZ T60 ■ So: SVZ T60
Verknüpfung
■ Walldorf Bf. S7/70 An den Eichen - Frankfurt Priorität 1

Linie 663: Einrichtung einer neuen Haltestelle, Linienweg im Gewerbegebiet Mörfelden Ost			
■ Zur verbesserten Erschließung des Campingplatzes soll die Einrichtung einer neuen Haltestelle Campingplatz/Holiday Inn im Zuge der neuen Zufahrt zum Gewerbegebiet Mörfelden Ost geprüft werden ■ Gleichzeitig ist mit Einrichtung der Ost-Zufahrt zum Gewerbegebiet Mörfelden Ost die entsprechende direkte Führung zu prüfen			
Linienweg			
Mörfelden Bahnhof – Gewerbegebiet Ost – Langen – Egelsbach – Arheiligen			
Bedienungsangebot			
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, ■ Sa: T60			
Verknüpfung			
■ Mörfelden Bf.	RE70	Gewerbegebiet Mörfelden Ost - Frankfurt	1
■ Mörfelden Bf.	RE70	Riedstadt - Gewerbegebiet Mörfelden Ost	2

Linie AST663: Einrichtung eines neuen AST-Verkehrs			
■ Aufgrund der Nachfrage des Gewerbegebiets Ost kann ein AST-Verkehr eingerichtet werden. ■ Verbesserte Erschließung im Bereich der Haltestelle Frankfurter Str. ■ Umsetzung nur sinnvoll, wenn Linie 67 B des qualitativen Ausbaus nicht umgesetzt wird.			
Linienweg			
Mörfelden Bahnhof – Gewerbegebiet Ost			
Bedienungsangebot			
■ Mo-Fr: TVZ T60, SVZ T60			
Verknüpfung			
■ Mörfelden Bf.	RE70	Gewerbegebiet Mörfelden Ost - Frankfurt	1
■ Mörfelden Bf.	RE70	Riedstadt - Gewerbegebiet Mörfelden Ost	2
Bemerkung			
Alternative zur Linie 67 B			

Linie 751: Verdichtung des Bedienungsangebotes und Ausdehnung der Betriebszeiten zwischen Mörfelden, Walldorf und Flughafen mit neuer Linienführung	
■ Konsequente Stärkung der Linie und Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt in der HVZ und TVZ zwischen Mörfelden-Süd, Walldorf und Flughafen Terminal 1 (mit Übernahme des Fahrtenangebotes der heutigen Linie 752 auf diesem Abschnitt) ■ Ausdehnung der Betriebszeiten zur besseren Anbindung der Arbeitszeiten am Flughafen ■ Erschließung des Gewerbegebietes in Mörfelden an der Opel-/Daimlerstraße mit Prüfung der Einrichtung neuer Haltestellen „Am Berg“, „Daimlerstraße“ sowie „Dammstraße“ ■ Verknüpfung von Flughafen nach Gernsheim (RE70) am Bahnhof Walldorf oder Mörfelden	
Linienweg	
Darmstadt Mathildensplatz – Gräfenhausen – Mörfelden Bf. – Walldorf Bf. – Flughafen Terminal 1	
Bedienungsangebot	
<u>Flughafen - Mörfelden</u> ■ Mo-Fr. HVZ T30, TVZ T30, SVZ T30 ■ Sa: TVZ T30, SVZ T30 ■ So T30	<u>Mörfelden – Darmstadt</u> ■ Mo-Fr. HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60 ■ Sa: TVZ T60, SVZ T60 ■ So T60
■ Die von Flughafen bis Darmstadt durchgebundenen Fahrten verkehren auf direktem Weg zwischen Bürgermeister-Klingner-Straße und Dieselstraße in Mörfelden ■ Die in Mörfelden endenden/beginnenden Fahrten verkehren über Rathausplatz und erschließen das Gewerbegebiet Süd mit den neu einzurichtenden Haltestellen.	
Verknüpfung	
■ Walldorf Bf. S7 Riedstadt - Flughafen 1	
Bemerkung	
Ausrichtung der Bedienungszeiten an den Schichtzeiten (insbesondere in den frühen Morgenstunden) Prüfung zur besseren Anbindung der Einkaufsstandorte in Weiterstadt aus Mörfelden-Walldorf.	

Linie 752:
■ entfällt

Zusammenfassung der Ergebnisse für den Bereich Mörfelden-Walldorf

Mörfelden-Walldorf

- **Taktverdichtung** und **Ausdehnung der Betriebszeiten** in Richtung Flughafen (Linie 751)
- Zusätzliche **Erschließung** im Zentrum von Mörfelden und in Mörfelden-Süd (Linie 67)
- Einrichtung **direkter Fahrmöglichkeiten** im Bereich CargoCity Süd mit identischer Linienführung in beide Richtungen
- **Direkte Fahrmöglichkeiten** zwischen Rüsselsheim, Mörfelden, Walldorf und Flughafen CargoCity Süd
- Optimierte **Erschließung** des Gewerbegebietes in Mörfelden an der Opel-/Daimlerstraße mit Prüfung der Einrichtung neuer Haltestellen „Am Berg“, „Daimlerstraße“ sowie „Dammstraße“
- Einrichtung einer **neuen Linie** zwischen Mörfelden, Gewerbegebiet Ost, Walldorf und Flughafen CargoCity Süd (qualitativer Ausbau)

10.2.7 Bereich Biebesheim / Gernsheim / Riedstadt / Stockstadt

Im Bereich Biebesheim/Gernsheim/Riedstadt/Stockstadt sind folgende relevanten Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

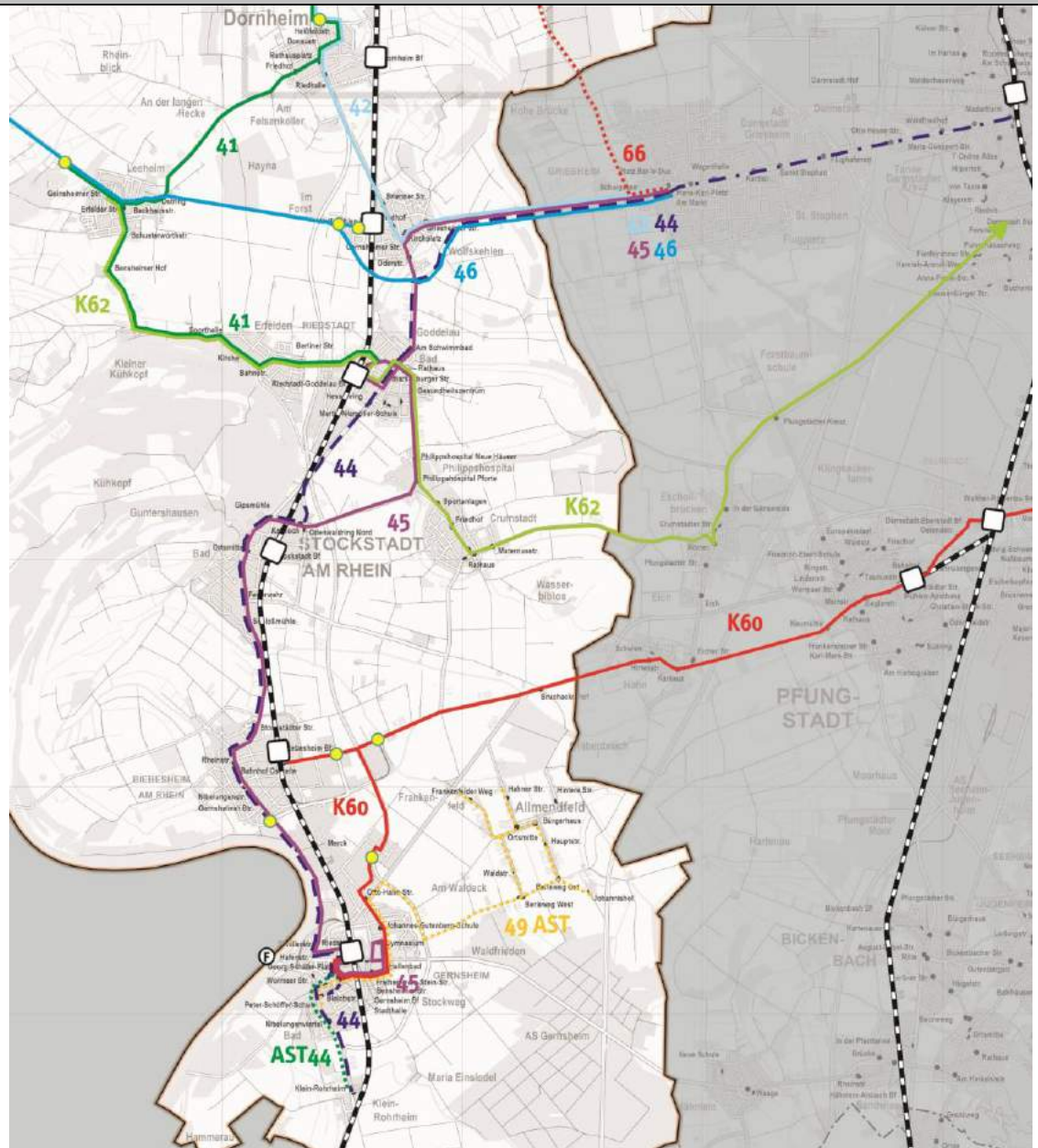
- Großräumige Neuordnung des Liniennetzes im südlichen Kreisgebiet mit verschiedenen Linienwegänderungen, im Zusammenhang mit Maßnahmen auf den die Kreisgrenzen überschreitenden Linien in Richtung Darmstadt
- Einrichtung direkterer und schnellerer Verbindungen nach Griesheim mit Verknüpfung zur Straßenbahn von/ nach Darmstadt
- Reduzierung von parallelen Fahrtangeboten (insbesondere zur Schiene) und Nutzung des Leistungsvolumens für die Einrichtung neuer Verbindungen
- Zuordnung von schulverkehrsrelevanten Fahrten zu eigenständigen Schülerlinien

Übersicht Linien im Bereich

Linie	Maßnahmenkonzeption	Linienweg
41	Änderung	Groß-Gerau Siedlerheim – GG-Bf. – Dornberg Bahnhof West – Esch - Berkach – Dornheim – Leeheim –(Erfelden – Goddelau)
42	Änderung	Groß-Gerau Siedlerheim – GG-Bf. – Dornberg Bahnhof West – Esch – Berkach – Dornheim – Wolfskehlen –Griesheim
43	Neu	Schulverkehrsrelevante Fahrten: Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule) – Goddelau (Martin-Niemöller-Schule)– Wolfskehlen – Dornheim – Groß-Gerau (Martin-Buber-Schule/Prälat-Diehl-Schule/Berufsschule)
44	Änderung	(Darmstadt Hbf. –) Griesheim Pl. Bar-le-Duc – Goddelau – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim – Klein-Rohrheim

Linie	Maßnahmenkonzeption	Linienweg
AST 44	Neu	Gernsheim – Klein-Rohrheim
45	Änderung	Griesheim Pl. Bar-le-Duc – Wolfskehlen – Goddelau Bf. – Philippshospital – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim Gym.
46	Änderung	Rüsselsheim Bf. Südseite – Trebur – Geinsheim – Leeheim – Wolfskehlen Bf. – Griesheim Platz Bar-le-Duc
47	Neu	Schulverkehrsrelevante Fahrten: Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule) – Crumstadt - Goddelau (Martin-Niemöller-Schule) – Erfelden - Leeheim – Dornheim – Groß-Gerau (Martin-Buber-Schule/Prälat-Diehl-Schule/Berufsschule)
48	unverändert	Schulverkehrsrelevante Fahrten: Leeheim – Erfelden / Goddelau - Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule)
49	Neu	Allmendfeld – Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule/ Peter-Schöffner-Schule)
AST 49	Änderung	Allmendfeld – Gernsheim
K 59	Entfällt	-
K60	Änderung	DA-Eberstadt – Pfungstadt – Hahn – Biebesheim Bf. – Gernsheim
K62	Änderung	Darmstadt – Eschollbrücken – Crumstadt – Philippshospital – Goddelau – Erfelden – Leeheim

Linienübersicht (ohne Linien, die ausschließlich an Schultagen verkehren)



Kreisgrenze	Fahrten ausschließlich in der HVZ	Liniennummer
Schienenweg	qualitativer Ausbau	Neu einzurichtende Haltestelle
Linienweg	Mo-Fr. Einzelfahrten, Sa, So Takt	Haltestelle SPNV

Linie 41: Neuordnung der Linie zwischen Groß-Gerau und Leeheim bzw. Goddelau				
■ Neuordnung der Linie mit übersichtlichem Taktfahrplan und einheitlichem Linienweg zwischen Groß-Gerau Siedlerheim, Bahnhof Groß-Gerau und GG-Dornberg Bahnhof West, Landratsamt, Berkach, Dornheim und Leeheim, in der HVZ bis Goddelau Bf. ■ Fahrplanseitig integriertes Bedienungsangebot zusammen mit Linie 42 auf dem gemeinsam bedienten Abschnitt zwischen GG-Siedlerheim und Dornheim ■ Angebotsreduzierung zwischen Goddelau und Leeheim (Aufgabe Parallelbedienung mit Linie K62) außerhalb der HVZ, in dieser Zeit Prüfung der Bedienung einer neuen Endhaltestelle in Leeheim am Riedsee ■ Verknüpfung am Bahnhof Groß-Gerau zur RB 75, am Bf. GG-Dornberg zur S-Bahn sowie am Bahnhof Goddelau zur S-Bahn in der HVZ ■ Schülerfahrten werden mit der Linie 47 abgedeckt ■ Prüfauftrag zur Einrichtung einer neuen Haltestelle Dornheim Neckarring sowie am Riedsee (mit Wendemöglichkeit) in Leeheim				
Linienweg				
Groß-Gerau Siedlerheim – GG-Bf. – Dornberg Bf. Westseite – Esch – Berkach – Dornheim – Leeheim Geinsheimer Str. – (Erfelden – Goddelau Bf.)				
Bedienungsangebot				
<u>Groß-Gerau – Leeheim</u>		<u>Leeheim – Goddelau</u>		
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60 ■ Sa: TVZ T60, SVZ T60 ■ So: T60		■ Mo-Fr: HVZ T60/Schulfahrten		
Verknüpfung				
■	GG-Dornberg Bf. Westseite	S7	Esch -Frankfurt	1
■	Groß-Gerau Bf.	RB75	Esch - Mainz/Wiesbaden	2
■	GG-Dornberg Bf. Westseite	RE70	Gernsheim - GG Marktplatz	3
■	Goddelau Bf.	RE70	Erfelden - Frankfurt	4
Bemerkung				
-				

Linie 42: Neuordnung der Linie zwischen Groß-Gerau und Griesheim				
Neuordnung der Linie mit übersichtlichem Taktfahrplan und einheitlichem Linienweg zwischen Groß-Gerau Siedlerheim, Bahnhof Groß-Gerau und GG-Dornberg Bahnhof West, Landratsamt, Landratsamt, Berkach, Dornheim, Wolfskehlen mit Verlängerung des Linienwegs bis Griesheim Fahrplanseitig integriertes Bedienungsangebot zusammen mit Linie 41 auf dem gemeinsam bedienten Abschnitt zwischen GG-Siedlerheim und Dornheim, direkte Anbindung des Landratsamts und GG-Esch an die Straßenbahn nach Darmstadt in Griesheim Verknüpfung am Bahnhof Groß-Gerau zur RB 75, am Bf. GG-Dornberg zur S-Bahn sowie in Griesheim zur Straßenbahn von/ nach Darmstadt Schülerfahrten werden mit der Linie 43 abgedeckt Rücknahme der Linie zwischen Wolfskehlen und Goddelau (Bedienung durch Linie 45)				
Linienweg				
Groß-Gerau Siedlerheim – GG-Bf. – Dornberg Bf. Westseite – Esch – Berkach – Dornheim – Wolfskehlen – Griesheim Pl. Bar-le-Duc				
Bedienungsangebot				
<u>Groß-Gerau – Griesheim</u>		<u>Dornheim - Griesheim</u>		
Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60		Sa: TVZ T60		
Verknüpfung				
Dornberg Bf. Westseite	S7	Esch - Frankfurt	Priorität 1	
Griesh. Platz Bar -le-Duc	Straba 9	Esch - Darmstadt	Priorität 2	
Dornberg Bf. Westseite	S7	GG Nord - Frankfurt	Priorität 3	
Bemerkung				
-				
Qualitativer Ausbau Linie 42				
Aufnahme von Wochenendbedienung				
Linienweg				
Groß-Gerau Siedlerheim – GG-Bf. – Dornberg Bf. Westseite – Esch – Berkach – Dornheim – Wolfskehlen – Griesheim Pl. Bar-le-Duc				
Bedienungsangebot				
Sa: TVZ T60, SVZ T60 So: T60				
Verknüpfung				
-				
Bemerkung				
-				

Linie 43: Schulverkehrsrelevante Fahrten
Die Neuordnung der Linie 42 mit einem übersichtlichen Taktfahrplan erfordert die Einrichtung einer neuen Linie 43, welche die schulrelevanten Fahrten abdeckt.
Linienweg
Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule)– Goddelau (Martin-Niemöller-Schule)– Wolfskehlen – Dornheim – Groß-Gerau (Martin-Buber-Schule/Prälat-Diehl Schule/Berufsschule)
Bedienungsangebot
Schulrelevante Fahrten nach Maßgabe Anforderungsprofil
Verknüpfung
-
Bemerkung
-

Linie 44: Neuordnung der Bedienung zwischen Griesheim und Gernsheim bzw. Klein-Rohrheim	
- Neuordnung der Linienführung mit schneller Verbindung und beschleunigtem Linienweg zwischen Griesheim, Goddelau und Stockstadt mit der Linie 44 in der HVZ - Fahrzeitgewinn zwischen Biebesheim/ Stockstadt/ Gernsheim und Griesheim von insgesamt 15 Minuten gegenüber der Linie 45 - Ausweitung des Bedienungsangebotes in der HVZ - Integrierte Bedienung zum halbstündlichen Angebot in der HVZ zwischen Griesheim, Goddelau, Stockstadt, Biebesheim und Gernsheim zusammen mit der Linie 45, die Wolfskehlen und Philipppshospital bedient - Verlängerung der Linienführung in Gernsheim über das Nibelungenviertel nach Klein-Rohrheim in der HVZ - Verknüpfung der Linie in Griesheim mit der Straßenbahn von/ nach Darmstadt - Für die Beibehaltung direkter Fahrtmöglichkeiten zum Darmstädter Hauptbahnhof werden einzelne Fahrten lastrichtungsbezogen über den Endpunkt Griesheim hinaus geführt	
Linienweg	
(Darmstadt Hauptbahnhof –) Griesheim Platz Bar-le-Duc – Goddelau – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim – Klein-Rohrheim	
Bedienungsangebot	
<u>Klein-Rohrheim – Griesheim</u> Mo-Fr: HVZ T60	<u>Klein-Rohrheim Darmstadt</u> Mo-Fr: HVZ Einzelfahrten in Lastrichtung
Mo-Fr: HVZ T60 (Einzelfahrten ab /bis Darmstadt)	
Verknüpfung	
Griesh. Platz Bar -le-Duc Straba 9 Gernsheim - Darmstadt Priorität 1	

Qualitativer Ausbau
Linie 44: Ganztagsbedienung
Ausweitung des Bedienungszeitraumes über die HVZ hinaus
Linienweg
Griesheim Platz Bar-le-Duc – Goddelau – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim – Klein-Rohrheim
Bedienungsangebot
■ Mo-Fr: TVZ: T60
Verknüpfung
■ Griesh. Platz Bar -le-Duc Straba 9 Gernsheim - Darmstadt Priorität 1
Bemerkung
■ Überlagerung mit Linie 45 zum 30Minuten-Takt zwischen Klein-Rohrheim und Griesheim ganztägig

Qualitativer Ausbau
Linie AST 44: Neue Linie
Die früher ganztägig verkehrende Linie K59 wird durch die HVZ-Linie 44 und Einzelfahrten kompensiert. Als Ausbaustufe können diese durch ein AST ergänzt werden.
Linienweg
Gernsheim Bahnhof – Klein-Rohrheim
Bedienungsangebot
■ Mo-Fr: TVZ: T60
Verknüpfung
Von und nach Frankfurt

Linie 45: Neuordnung der Bedienung zwischen Griesheim und Gernsheim			
■ Neuordnung der Linienführung mit tagesdurchgängiger Verbindung auf dem kompletten Linienweg zur Anbindung von Wolfskehlen, Goddelau, Philipphospital, Stockstadt, Biebesheim und Gernsheim untereinander und nach Griesheim ■ Integrierte Bedienung zum halbstündlichen Angebot in der HVZ zwischen Griesheim, Goddelau, Stockstadt, Biebesheim und Gernsheim zusammen mit der beschleunigten Linie 44 ■ Veränderung der Linienführung in Gernsheim zur Haltestelle Gymnasium (ex-Hallenbad), das Gewerbegebiet wird mit der Linie K60 neu bedient ■ Verknüpfung der Linie in Griesheim mit der Straßenbahn von/ nach Darmstadt sowie in Goddelau mit der S7 von/ nach Frankfurt			
Linienweg			
Griesheim Platz Bar-le-Duc – Wolfskehlen - Goddelau Bf. – Philipphospital – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim Gymnasium			
Bedienungsangebot			
■ Mo-Fr: HVZ: T60, TVZ: T60, SVZ: T60 ■ Sa: TVZ: T60, SVZ: T60 ■ So: SVZ: T60			
Verknüpfung			
■ Griesh. Platz Bar -le-Duc	Straba 9	Gernsheim - Darmstadt	Priorität 1
■ Goddelau Bf.	S7	Stockstadt - Frankfurt	Priorität 2
Bemerkung			
-			

Linie 46: Neustrukturierung der Linie und Aufbau einer durchgehenden Verbindung zwischen Rüsselsheim, Trebur, Wolfskehlen und Griesheim				
■ Durchbindung der Linie 46 bis Rüsselsheim auf dem Weg der heutigen Linie 28 und damit Aufbau einer neuen durchgehenden Verbindung im Westkreis mit Verknüpfungsmöglichkeiten in Griesheim (Straßenbahn 9, Wolfskehlen (S7) und Rüsselsheim (S8/9, RE80) ■ Stärkung der direkten Verbindung zwischen Trebur und Rüsselsheim mit kurzer Fahrzeit ■ Integration der Fahrten der Linie 28, die Linie bekommt doppelte Lastrichtungen, spürbar bessere Erschließung von Geinsheim in der Relation nach Griesheim ■ Bisherige Fahrtmöglichkeiten zwischen Leeheim und Dornheim werden über die Linie 41 abgedeckt, Fahrten zwischen Dornheim und Griesheim mit der Linie 42 ■ Prüfung zur Bedienung des Gewerbegebiets und der Ortslage Wolfskehlen in Abhängigkeit der betrieblichen Möglichkeiten ■ Zusätzliche Erschießung des Gewerbegebietes in Wolfskehlen und des S-Bahnhofs auf der Westseite mit neuen Haltestellen ■ Prüfung der Einrichtung neuer Haltestelle in Leeheim am Riedsee und im Nordwesten von Geinsheim				
Linienweg				
Rüsselsheim Bf Südseite - Trebur – Geinsheim – Leeheim – Wolfskehlen Bf. – Griesheim Platz Bar-le-Duc				
Bedienungsangebot				
Rüsselsheim – Trebur – Leeheim – Wolfskehlen – Griesheim			Leeheim – Wolfskehlen – Griesheim	
■ Mo-Fr: HVZ 60			■ Mo-Fr: HVZ T60; TVZ T60	
Verknüpfung				
■ Rüsselsheim Bf. Südseite	S8/9	Trebur - Mainz/Wiesbaden	Priorität 1	
■ Griesh. Platz Bar -le-Duc	Straba 9	Geinsheim - Darmstadt	Priorität 2	
■ Wolfskehlen Bf.	S7	Leeheim - Frankfurt	Priorität 3	
Bemerkung				
■ Anbindung an das Opel-Werk nicht mehr für diese Linie vorgesehen: Verknüpfungsmöglichkeiten zur Linie 67 am Bahnhof Rüsselsheim				
Qualitativer Ausbau				
■ Ausweitung des Bedienungsangebots auf den Samstag (TVZ T60)				

Linie 47: Schulverkehrsrelevante Fahrten
■ Die Neuordnung der Linie 41 mit einem übersichtlichen Taktfahrplan erfordert die Einrichtung einer neuen Linie 47, welche die schulrelevanten Fahrten abdeckt.
Linienweg
Schulverkehrsrelevante Fahrten: Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule) – Crumstadt – Goddelau (Martin-Niemöller-Schule)– Erfelden – Leeheim – Dornheim – Groß-Gerau (Martin-Buber-Schule/Prälat-Diehl-Schule/Berufsschule)
Bedienungsangebot
■ nach Maßgabe Anforderungskatalog
Verknüpfung
-

Linie 48: Schulverkehrsrelevante Fahrten
■ unverändert
Linienweg
Leeheim – Erfelden / Goddelau - Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule)
Bedienungsangebot
■ Schulrelevante Fahrten nach Maßgabe Anforderungsprofil
Verknüpfung
-

Linie 49: Schulverkehrsrelevante Fahrten
■ Die Neuordnung der Linie K60 mit einem übersichtlichen Taktfahrplan erfordert die Einrichtung einer neuen Linie 49, welche die schulrelevanten Fahrten abdeckt.
Linienweg
Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule/Peter-Schöffner-Schule) - Allmendfeld
Bedienungsangebot
■ Schulrelevante Fahrten nach Maßgabe Anforderungsprofil
Verknüpfung
-

Linie AST49: Nachfrageschwache Schulverkehrsrelevante Fahrten
■ Übernahme gewöhnlich nicht täglich nachgefragter Fahrten im Schulverkehr auf dem Weg der Linie 49
Linienweg
Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule/Peter-Schöffner-Schule)
Bedienungsangebot
■ Schulrelevante Fahrten nach Maßgabe Anforderungsprofil
Verknüpfung
-
Bemerkung
-
Qualitativer Ausbau
Linie AST49: Taktfahrplan
■ Einrichtung vertakteter AST-Fahrten, soweit nicht durch Linie 49 abgedeckt
Linienweg
Gernsheim - Allmendfeld
Bedienungsangebot
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ: T60
■ Sa: TVZ: T120, SVZ: T120
■ So: SVZ: T120
Verknüpfung
■ Gernsheim Bf. RE70 Allmendfeld - Frankfurt 1
Bemerkung
Bedienungsangebot nach Maßgabe des Finanzierenden

Linie K59:
■ entfällt

Linie K60: Neuordnung der Bedienung zwischen Darmstadt, Pfungstadt, Biebesheim und Gernsheim			
■ Neuordnung der Linienführung und Zusammenführung der Linien K60 und K62 zu einer neuen Linie von DA-Eberstadt über Pfungstadt, Hahn nach Biebesheim und Gernsheim; keine durchgehende Verbindung in die Darmstädter Innenstadt mehr auf dieser Relation (maßgeblich hierfür die Ausrichtung des Bedienungsangebotes im benachbarten Kreis Darmstadt-Dieburg auf die Pfungstadtbahn) ■ Die Linie K60 trägt auch dem zunehmenden Pendlerstrom nach Biebesheim und Gernsheim Rechnung. ■ Neuordnung des Bedienungsangebotes mit übersichtlichem Taktfahrplan und beschleunigter Linienführung nach Gernsheim, Schülerfahrten werden über die Linie 49 abgedeckt ■ Bedienung in Biebesheim über die Haltestelle Bahnhof Ostseite und das Gewerbegebiet an der Waldstraße. Die Haltestellen in der Ortslage werden mit dieser Linie nicht bedient ■ Bedienung in Gernsheim über das Gewerbegebiet an der Otto-Hahn-Straße zum Bahnhof ■ Verknüpfung der Linie in DA-Eberstadt mit der Straßenbahn von/ nach Darmstadt bzw. Alsbach-Hähnlein / Bergstraße, in DA-Eberstadt mit SE 60 von/nach Heidelberg sowie in Pfungstadt mit der RB von/ nach Darmstadt			
Linienweg			
DA-Eberstadt Wartehalle – Bf. DA-Eberstadt – Bf. Pfungstadt – Hahn – Bf. Biebesheim – Gernsheim Gewerbegebiet – Bf. Gernsheim			
Bedienungsangebot			
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60			
Verknüpfung			
■ Pfungstadt Bf	RB66	Gernsheim - Darmstadt	Priorität 1
■ Eberstadt Wartehalle Straba		Gernsheim - Darmstadt	Priorität 2
■ Eberstadt Bf.	SE 60	Bergstraße	Priorität 3
Bemerkung			
Nachfragebedingte Zusatzfahrten zwischen Gernsheim Gewerbegebiet und Pfungstadt / Eberstadt sind ggf. vorzusehen			

Linie K62: Neuordnung der Bedienung zwischen Darmstadt, Crumstadt und Leeheim	
■ Neuordnung der Bedienung im Kreis Darmstadt-Dieburg und im Kreis Groß-Gerau mit Einführung eines einheitlichen Linienweges zwischen Darmstadt, Crumstadt, Goddelau und Leeheim ■ Bedienungsangebot im 30-Minuten-Takt in der HVZ zwischen Darmstadt und Goddelau, sonst tagesdurchgängig stündliches Angebot zwischen Darmstadt und Leeheim ■ Aufgabe der nahezu zeitgleichen Parallelbedienung mit der Linie 41 zwischen Leeheim und Crumstadt ■ Prüfung der Einrichtung einer neuen Haltestelle in Leeheim am Riedsee	
Linienweg	
Darmstadt Hbf. – Eschollbrücken – Crumstadt – Goddelau Bf. – Erfelden – Leeheim Geinsheimer Str	
Bedienungsangebot	
<u>Darmstadt - Goddelau</u> ■ Mo-Fr: HVZ T30, TVZ: T60, SVZ: T60 ■ Sa: TVZ: T60, SVZ: T60 ■ So: SVZ: T60	<u>Goddelau - Leeheim</u> ■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ: T60, SVZ: T60 ■ Sa: TVZ: T60, SVZ: T60 ■ So: SVZ: T60
Verknüpfung	
■ Goddelau Bf. RE70//S7 Crumstadt - Frankfurt Priorität 1 ■ Goddelau Bf. RE70//S7 Erfelden - Frankfurt Priorität 2 ■ Darmstadt Hbf - RE60//S7 Eschollbrücken - Frankfurt Priorität 3	
Bemerkung	
Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger DADINA	

Zusammenfassung der Ergebnisse für den Bereich Biebesheim / Gernsheim / Riedstadt / Stockstadt

Biebesheim

- Neuordnung der Linie 45 mit **tagesdurchgängiger Verbindung** auf dem kompletten Linienweg zur Anbindung von Wolfskehlen, Goddelau, Philipppshospital, Stockstadt, Biebesheim und Gernsheim untereinander und nach Griesheim sowie integrierte Bedienung zum **halbstündlichen Angebot** in der HVZ mit der **beschleunigten** Linie 44
- Einrichtung einer direkten und schnellen Verbindungen in der HVZ nach Griesheim mit Verknüpfung zur Straßenbahn von/nach Darmstadt (Linie 44) und dadurch **Verkürzung der Reisezeit**
- Für die Beibehaltung **direkter Fahrtmöglichkeiten** zum Darmstädter Hauptbahnhof werden einzelne Fahrten lastrichtungsbezogen über den Endpunkt Griesheim hinaus geführt
- **Ergänzendes Fahrtenangebot** durch Ganztagesbedienung der Linie 44 (qualitativer Ausbau)
- **Anbindung an den SPNV** an der Haltestelle Bahnhof Ostseite mit der neu gestalteten Linie K 60 zur Pfungstadtbahn, zur Rhein-Neckar-Bahn sowie zur Straßenbahn in DA-Eberstadt

Gernsheim

- Neuordnung der Linie 45 mit **tagesdurchgängiger Verbindung** auf dem kompletten Linienweg zur Anbindung von Wolfskehlen, Goddelau, Philipppshospital, Stockstadt, Biebesheim und Gernsheim untereinander und nach Griesheim sowie integrierte Bedienung zum **halbstündlichen Angebot** in der HVZ mit der **beschleunigten** Linie 44
- Schnelle Verbindung und beschleunigter Linienweg zwischen Griesheim, Goddelau und Stockstadt mit der Linie 44 in der HVZ und dadurch **Verkürzung der Reisezeit**. Zusätzlich **Ausweitung des Fahrtenangebots** in der HVZ
- **Verlängerung** der Linie 44 in Gernsheim über das Nibelungenviertel nach Klein-Rohrheim in der HVZ
- Durch die veränderte Linienwegsführung der K60 in Biebesheim ergibt sich eine Fahrzeiterparnis von ca. fünf Minuten.
- **Anbindung an den SPNV** mit der neu gestalteten Linie K 60 zur Pfungstadtbahn, zur Rhein-Neckar-Bahn sowie zur Straßenbahn in DA-Eberstadt

Riedstadt

- **Einheitlicher** Taktfahrplan und **einheitlicher** Linienweg für die Linie 41 zwischen Groß-Gerau und Leeheim (bzw. Goddelau in der HVZ)
- **Einheitlicher** Taktfahrplan und **einheitlicher** Linienweg für die Linie 42 zwischen Groß-Gerau und Griesheim
- Schnelle Verbindung und beschleunigter Linienweg zwischen Griesheim, Goddelau und Stockstadt mit der Linie 44 in der HVZ. Zusätzlich Ausweitung des Fahrtenangebots in der HVZ und dadurch **Verkürzung der Reisezeit**
- **Optimierte Anbindung** an den SPNV in Groß-Gerau zur RB 75, am Bf. GG-Dornberg zur S-Bahn sowie in Griesheim zur Straßenbahn von/ nach Darmstadt
- Neuordnung der Linie 45 mit **tagesdurchgängiger Verbindung** auf dem kompletten Linienweg zur Anbindung von Wolfskehlen, Goddelau, Philipppshospital, Stockstadt, Biebesheim und Gernsheim untereinander und nach Griesheim sowie integrierte Bedienung zum **halbstündlichen Angebot** in der HVZ mit der

beschleunigten Linie 44 ■ Zusätzliche Erschießung des Gewerbegebietes in Wolfskehlen und des S-Bahnhofs auf der Westseite mit zusätzlichen Haltepositionen (Linie 46). Über Linie 46 zusätzliche Anbindung nach Griesheim/Darmstadt.
Stockstadt
■ Schnelle Verbindung und beschleunigter Linienweg zwischen Griesheim, Goddelau und Stockstadt mit der Linie 44 in der HVZ. Zusätzlich Ausweitung des Fahrtenangebots in der HVZ und dadurch Verkürzung der Reisezeit ■ Neuordnung der Linie 45 mit tagesdurchgängiger Verbindung auf dem kompletten Linienweg zur Anbindung von Wolfskehlen, Goddelau, Philipppshospital, Stockstadt, Biebesheim und Gernsheim untereinander und nach Griesheim sowie integrierte Bedienung zum halbstündlichen Angebot in der HVZ mit der beschleunigten Linie 44
Allgemein
■ Die Fahrtmöglichkeiten nach Darmstadt mit den Linien 44/45/46 und der Linie K60 sollen sich gegenseitig so ergänzen, dass Parallellagen vermieden werden.

10.3 Handlungsfeld ÖPNV und Fahrrad

10.3.1 Fahrradparken: B+R-Anlagen an SPNV-/ÖPNV-Halten

Grunddaseinsvorsorge

Damit die Verknüpfung von ÖV und Rad gut funktioniert und nachgefragt wird, sind attraktive B+R-Anlagen entscheidend (vgl. Kapitel 5.3.1). In Bezug auf **SPNV-Halte** heißt das im Sinne einer Grunddaseinsvorsorge, dass die Kapazität ausreichend, die Qualität gut und die Anlage größtenteils überdacht sein sollte. Im Kreisgebiet ergibt sich zusammenfassend folgendes Bild (Tabelle 38), eine detaillierte Tabelle unter Herleitung der ausgewiesenen B+R-Bedarfe befindet sich im digitalen Anhang.

■ **Tabelle 38: B+R an SPNV-Halten**

SPNV-Halt	vorhandene Anlagen			Bedarf B+R-Plätze	Maßnahmenvorschläge (M), Prüfaufträge (P), Bemerkungen
	Kapazität	Qualität	Dach		
Biebesheim	-	--	--	30	- neue Anlage erforderlich (M) - geplant im Zuge der Bf.-mod.
Bischofsheim	--	++	+	50	- dringender Aufstockungsbedarf Stellplätze oben/unten (M) - Überdachung ggf. erweitern (P)
Gernsheim	++	+	++	/	- neue Anlage geplant (Bf.-mod.) - Anlage von 5 Boxen geplant
Groß-Gerau	++	--	+	100	- kleine Anlage geplant (Bf.-mod.) - weitere Anlage erforderlich (M), ggf. auf Privatgrundstück (P)
GG-Dornberg	+	++	++	/	- Kapazität beobachten (P), - Erweiterung um 10 Boxen (P)
GG-Dornheim	++	++	++	/	- neue Anlage => beobachten
Gustavsburg	++	--	--	50	- neue Anlage (incl. Boxen) geplant im Zuge der Bf.-mod. - Kapazitäten beobachten (P)
Kelsterbach	-	+	+	50	- Erweiterung erforderlich (M) - Anlage von 10 Boxen prüfen (P)
Klein-Gerau	-	++	++	10	- neue Anlage, an Kapazitätsgrenze - Erweiterung prüfen (P)
Mörfelden	+	++	++	/	- neue Anlage => Kapazitäts- entwicklung beobachten (P)
Nauheim	++	++	++	/	- Boxen nicht angenommen => Preisniveau, Standort prüfen (P)
Raunheim	+	++	+	/	- Kapazität beobachten (P) - Anlage von 10 Boxen prüfen (P)
Riedstadt -Goddellau	+	+	~		- Überdachung sanieren, erweitern - Ersatz Felgenklemmer (P) - Anlage von 5 Boxen (P)

SPNV-Halt	vorhandene Anlagen			Bedarf B+R-Plätze	Maßnahmenvorschläge (M), Prüfaufträge (P), Bemerkungen
	Kapazität	Qualität	Dach		
Riedstadt - Wolfskehlen	++	++	++	/	
Stockstadt	++	--	+	50	- Ersatz Anlage erforderlich (M) - geplant im Zuge Bf.-mod.
Walldorf	+	++	++	/	- neue Anlage => beobachten - Kapazität prüfen (P)

-- sehr schlecht, - schlecht, ~ mittelmäßig, + gut, ++ sehr gut; Bf.-mod. = Bahnhofmodernisierung

Um der zunehmenden Zahl an B+R-Nutzern ein adäquates Angebot bereit zu stellen und den vorhandenen Parkdruck in geordnete Bahnen zu lenken, besteht unmittelbarer Handlungsbedarf an den Haltestellen, wo bei der Erfassung des aktuellen B+R-Bestandes einer der folgenden Missstände festzustellen ist:

- **Alter technischer Stand der Anlage (Qualität):** Die vorhandene B+R-Anlage ist nicht mehr zeitgemäß (z.B. Felgenkiller) und sollte daher dringend durch eine moderne Anlage (Reihenparker, Anlehnbügel) ersetzt werden. Dies trifft beispielsweise auf Gustavsburg zu, wo eine neue B+R-Anlage bereits geplant ist.
- **Hoher Auslastungsgrad der Anlage (Kapazität):** Eine qualitativ hochwertige Anlage ist vorhanden und wird so gut angenommen, dass sie regelmäßig überlastet ist (> 100% besetzt). Typischerweise werden Räder, die keinen eigenen Stellplatz mehr gefunden haben, irgendwo dazwischen gequetscht oder zusätzlich „wild“ abgestellt. Hier ist eine Erweiterung der vorhandenen Anlage oder eine zusätzliche B+R-Anlage notwendig, wie z.B. in Bischofsheim.
- **„Wilde“ Parker:** Wird eine wahrnehmbare Räderzahl (> 5) an nahegelegenen Zäunen, Schildern usw. „wild“ befestigt, können folgende Missstände vorliegen:
 - a) vorhandene Anlage ist überlastet
 - b) vorhandene Anlage wird nicht angenommen, z.B. aufgrund des falschen Standortes (Versatz prüfen) oder veraltetem Standards (Ersatz besorgen)
 - c) keine B+R-Anlage vorhanden.

Im Kreisgebiet ergibt sich an Bahnhöfen durch den Ersatz alter B+R-Anlagen bzw. die Kapazitätserweiterung vorhandener Anlagen ein Erweiterungs- und Neubaubedarf von insgesamt ca. 340 B+R-Plätzen. Da für einige Bahnhöfe im Zuge des barrierefreien Ausbaus bereits Planungen existieren, müssen im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans ca. 270 B+R-Plätze berücksichtigt werden. Weiterhin besteht ein Prüfauftrag für die Anlage von insgesamt 40 Radboxen.

Bushaltestellen sind oft durch komplett fußläufig zu erreichende Einzugsbereiche charakterisiert, so dass hier kein so umfangreiches B+R-Angebot benötigt wird. Dennoch sollte insbesondere bei überörtlichen Buslinien ein Grundangebot bereitgestellt werden (3-10 Plätze). Mit größeren B+R-Potentialen ist zu rechnen bei:

- regionalbedeutsamen Buslinien, Schnellbuslinien (z.B. Nr. 61, 72)
- Buslinien, die zu Straßenbahnen führen (Nr. 42 neu, 44, 45, 46 und K60 neu)

- wichtige Busumsteigeknoten
- Flächengemeinden an zentralen Bushaltestellen (als Sammelpunkt).

Die B+R-Potentiale an Haltestellen werden in der Karte 12 dargestellt. Die konkrete Anordnung wird vor Ort mit den betroffenen Akteuren besprochen, z.B. in Abhängigkeit von verfügbaren Flächen. Die folgenden Bushaltestellen sind als beispielhafte Nennung und im Sinne eines Prüfauftrages zu verstehen (Tabelle 39).

■ **Tabelle 39: B+R-Potentiale an Bushaltestellen (Ortsteilebene)**

Ortsteil (Ort)	Befund	B+R-Prüfauftrag
Allmendorf (Gernsheim)	- 3 km bis Gernsheim, Biebesheim: 4 km - Endpunkt Linie K 60 (Ri. Pfungstadt Bf.) - Flächengemeinde	B+R-Anlage in Ortsmitte z.B. Bürgerhaus
Büttelborn	- 2 km bis Dornberg, 2 km bis Klein-Gerau - Linien 63, 65, 66, 675 (Ri. DA) - starke räumliche Trennwirkung (BAB)	B+R-Anlage in Ortsmitte z.B. an der Kirche
Crumstadt (Riedstadt)	- je 3 km zum Bf. Goddelau / Stockstadt - Endpunkt Linie 41 - POI: Philipphospital	B+R-Anlage an Hospitalpforte (zu Goddelau)
Ginsheim	- 3 km zum Bf. Bischofsheim - Endpunkt Linien 54, 60, 91 - starke räumliche Trennwirkung (BAB)	B+R-Anlage erweitern an Bouguenais-Allee
Goddelau	- eigener Bf., 5 km nach Griesheim (Strab) - Endpunkt Linien 28, 42, 48 - Zulauflinien 44/45 zur Strab (Griesheim)	B+R-Anlage in Ortsmitte und an Hospitalpforte
Groß-Gerau	- 1-2 km zu beiden Bf. - Zustieg zu Linie 22 - POI: Landratsamt, Hallenbad	B+R-Anlage im Bereich Landratsamt, Hallenbad
Kelsterbach	- z.T. Wohngebiete > 1km zum Bf. - regional bedeutsame Linie 72	B+R-Anlagen an 72 im Süden bzw. Osten
Leeheim (Riedstadt)	- 4 km zum Bf. Wolfskehlen - Endpunkt der Linien K 62, 48 - Sammelpunkt für Schülerverkehr	B+R-Anlage z.B. Backhausstr., Ostring
Nauheim	- Zentrum / Wohngebiete 1-2 km zu Bf. - Schnellbuslinie 61	B+R-Anlage in Ortsmitte z.B. Neue Ortsmitte
Raunheim	- regional bedeutsame Linie 72 (Nachlauf) - POI: Gewerbegebiet AirparkLogistic	B+R-Anlage Christoph-Probst-Kreisel
Wolfskehlen (Riedstadt)	- eigener Bf. 4 km nach Griesheim (Strab) - Zulauflinien 44-46 zur Strab (Griesheim)	B+R-Anlage z.B. Griesheimer Str.
Worfelden (Büttelborn)	- 3 km nach Klein-Gerau - Linienendpunkt 63, 65, 5516 (Ri. DA)	B+R-Anlage z.B. Altes Rathaus, Rheinstr.

Ausgehend von einem Grundangebot bestehend aus zwei bis vier B+R-Stellplätzen je Bushaltestelle, ergibt sich für das Kreisgebiet ein Bedarf von ca. 90 B+R-Plätzen.

Neben der reinen „Mängelbehebung“ und Bedienung einer festgestellten Nachfrage gilt es jedoch für B+R weitere Potentiale zu gewinnen. Es reicht daher nicht, die bereits heute vorhandene Gesamtnachfrage abzudecken. Vielmehr müssen Kapazitätsreserven für künftige B+R-Kunden mittelfristig mitgedacht werden.

Qualitativer Ausbau: B+R-Potentiale – Mengen und Standorte

Radverkehrsförderung ist eine Angebotsplanung. Das Aufstellen hochwertiger B+R-Anlagen vermag Verkehrsverlagerungen zu initiieren, sowohl in Bezug auf die Gesamtfahrt (ÖV+Rad statt Pkw) als auch für den Vor- und Nachlauf (mit Rad statt Pkw zum Bf.). Zur Berechnung des B+R-Potentials für **SPNV-Halte** kommen in Abhängigkeit der vorhandenen Datengrundlage verschiedene Verfahren zur Anwendung. Ein allgemein anerkanntes Verfahren gibt es nicht. Meist werden verschiedene qualitative Annahmen getroffen und u.a. folgende Kriterien erhoben:

- Wichtige Quellen und Ziele (POI):
 - In radaffiner Entfernung (1-3 km) vorhanden?
 - Oder alles fußläufig (<1 km) bzw. eher mit Bus/Pkw zu erreichen (>3 km)?
 - POI mit radaffinem Publikum wie z.B. Krankenhäuser?
- Hohe Ein-/Aussteigerzahlen bzw. wichtige Pendler-/Schülerverkehre
- ÖV:
 - Halte mit hochwertiger ÖV-Bedienung (z.B. RE-Halte)
 - ÖV-Erschließungsdefizit vorhanden?
 - ÖV-Tarifgrenze
 - ÖV-Umsteigeknoten bzw. Linienendpunkte
 - Reisezeit(-verhältnis) zum Ziel (ÖV/MIV)
- Konkurrenzsituation bei Zubringer-Verkehrsmitteln:
 - volle Busse, geringe Bedienungshäufigkeit oder lange Fahrtdauer
 - volle P+R-Plätze?
- Radverkehrspolitische Zielsetzungen (z.B. X % Radverkehr bis zum Jahr Y)

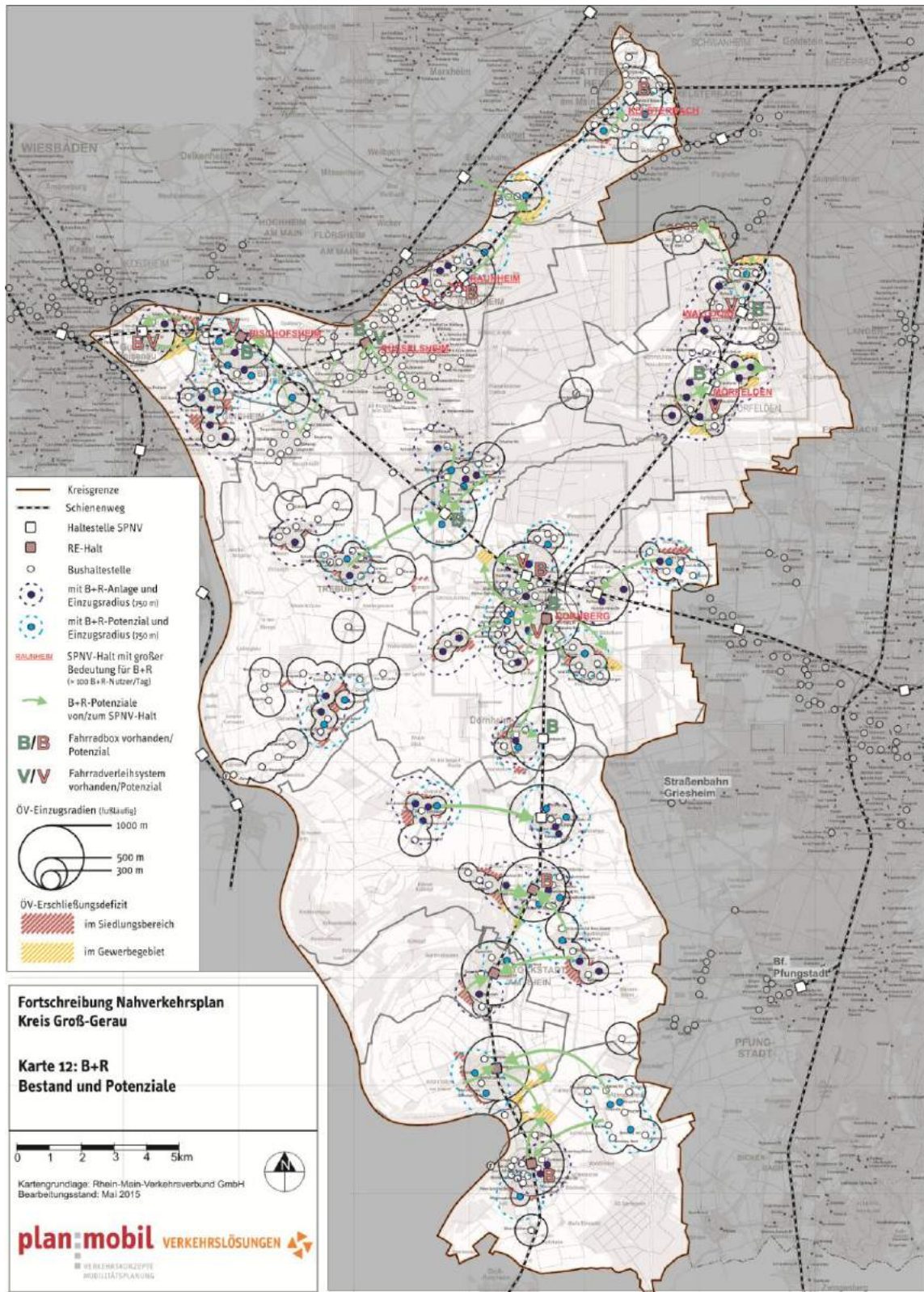
Die einfachen Rechenverfahren basieren auf Anteilen von Einwohnern oder Ein-/ Aussteigerzahlen je SPNV-Halt. Beispielsweise kann man ausgehend von haltespezifischen Ein-/Aussteigerzahlen und dem lokalen Radanteil am Modal-Split ein grobes B+R-Potential ermitteln. Hierbei wird angenommen, dass sich die Radnutzung unter den ÖV-Kunden analog zur Gesamtbevölkerung verhält. Um Ortsspezifika zu berücksichtigen, können zusätzlich Zu- und Abschläge verwendet werden, die das B+R-Potential erhöhen (z.B. + 5% bei RE-Halten) bzw. mindern (z.B. - 5% wenn alle Ziele fußläufig zu erreichen sind). Das B+R-Potential für jeden SPNV-Halt im Kreis ist alternativ nach verschiedenen Berechnungsverfahren zusammengestellt (siehe Tabelle B+R Anlagen an SPNV-Halten im digitalen Anhang). Der ermittelte Wert dient dabei einer ersten Orientierung für die Größenordnung des B+R-Potentials, sollte aber durch Zählungen und Rückkopplungen mit den lokalen Akteuren überprüft und präzisiert werden.

Was das ergänzende Aufstellen von **Fahrradboxen** anbelangt, kann als Faustformel ab einem festgestellten B+R-Potential von etwa 100 Nutzern davon ausgegangen werden, dass etwa 5% des B+R-Bedarfs als Radboxen realisiert werden sollte. Im Kreisgebiet als zusätzliche Standorte zu prüfen wären Gernsheim, Gustavsbach, Groß-Gerau, Kelsterbach, Riedstadt-Goddellau und Raunheim. Dabei ist

insbesondere auf eine gute Positionierung und städtebauliche Einbindung zu achten. Bei den weniger nachgefragten Boxen in Nauheim sollte eventuell die Preispolitik überprüft werden.

Die Potentiale für B+R und Fahrradverleihsysteme im Kreis Groß-Gerau sind in Karte 12 zusammenfassend dargestellt. Generelle Annahmen waren hierbei, dass B+R zu SPNV-Halten überwiegend im Entfernungsbereich 1-3 km genutzt wird und für hochwertige ÖV-Verbindungen (RE) oder den „Sprung über die Tarifgrenze“ etwas weitere Anfahrten mit dem Rad in Kauf genommen werden. Es wird ebenfalls ersichtlich, dass ein Großteil der ÖV-Erschließungsdefizite über gute B+R-Angebote aufgefangen werden können.

■ Karte 12: B+R – Bestand und Potenziale



Wo die B+R-Potentiale nicht genau zu ermitteln sind, kann es durchaus zweckmäßig sein, probeweise **mobile Anlagen** (ohne Bodenverankerung) aufzustellen und ihre Akzeptanz über einen gewissen Zeitraum zu beobachten (Abb. 14). Dies trifft insbesondere auf Bushaltestellen zu. Wird die Anlage gut

angenommen, sollte sie im zweiten Schritt im Hinblick auf einen besseren Diebstahlschutz durch eine feste Anlage (Verankerung) ersetzt werden.

■ **Abb. 14: mobile B+R-Anlage**



Hinweise für die Umsetzung

- **Kosten:** Als erster Anhaltspunkt für die entstehenden Baukosten von Radabstellanlagen: Ein einfacher Anlehnbügel kostet 150 - 200 € (incl. Tiefbau), bei überdachten Reihenparkern kostet der Abstellplatz 1.200 - 1.350 € (incl. Tiefbau), Fahrradboxen liegen bei 1.000 - 1.500 €. Dazu kommen Planungskosten und ggf. Grunderwerbskosten.
- **Fördermöglichkeiten:** Für die Einrichtung von B+R-Anlagen können Fördergelder in Anspruch genommen, die Vorlage eines Konzeptes (Standort, Einbindung, Dimensionierung, Ausstattung der Anlage) und eine Bedarfsermittlung vorausgesetzt. Grundlage ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Im Bereich ÖPNV sind bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Kosten förderfähig, nach Finanzausgleichsgesetz (FAG) ggf. zusätzlich bis zu 15 % der zuwendungsfähigen Kosten (unter Beachtung der jeweils gültigen Förderobergrenze pro nachgewiesenem Stellplatz). Gefördert werden Zuwege, Untergrundbefestigung, Radständer, Überdachung und Beleuchtung der B+R-Anlage sowie die Grunderwerbskosten. Bei GVFG-Förderanträgen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen sollten B+R-Maßnahmen in die Beantragung aufgenommen werden.

Im kommunalen Straßenbau (z.B. Umsetzung Radverkehrskonzept) beträgt die Förderquote nach dem GVFG bis zu 75 %.

Um die Bagatellgrenze von 100.000 € zu überschreiten, kann es hilfreich sein, Sammelförderanträge zu stellen. Alternativ können im Rahmen der Klimaschutzinitiative für B+R-Anlagen und die Errichtung von Mobilitätsstationen Fördermittel des Bundes in Anspruch genommen werden (keine Bagatellgrenze). Die Förderquote beträgt 40 %.

- **Flächeninanspruchnahme sichern:** B+R-Anlagen haben je nach Anzahl und Gestaltung z.T. einen erheblichen Platzbedarf, den es bei der Konzeptionierung frühzeitig zu berücksichtigen gilt. Ideal ist eine Fläche, die in Bezug auf B+R-Ansprüche günstig liegt und eigentumsrechtlich (z.B. in kommunaler Hand) wie planungsrechtlich (z.B. nach §34 BauGB) einfach zu entwickeln ist. Sollte die Kommune nicht Eigentümer der Fläche sein, empfiehlt es sich mit dem Eigner über die Veräußerung zu verhandeln. Prinzipiell kann eine B+R-Anlage auch ohne Erwerb des Grundstückes betrieben werden (Gestattungsvertrag, Dienstbarkeit), allerdings ist der Erwerb für eine langfristige Sicherung der Anlage vorzuziehen.
- **Angebot vermarkten:** Zur Aktivierung zusätzlicher B+R-Potentiale sind neben der Einrichtung qualitativ hochwertiger Anlagen flankierende Kommunikations- und Marketingmaßnahmen von zentraler Bedeutung. Das Rad als möglicher Zubringer zum Bus wird von vielen Menschen nicht als Mobilitätsoption wahrgenommen oder es bestehen Vorurteile. Erfolgreiches Marketing sollte dabei immer nicht nur die Sachebene, sondern v.a. auch die emotionale Ebene ansprechen, Lust machen aufs Radfahren. Zielführend ist die möglichst konkrete Ansprache von Nutzergruppen (z.B. Berufspendler) unter Aufnahme ihrer spezifischen Bedürfnisse. Gute Marketingstrategien arbeiten mit positiven Bildern kombiniert mit phantasie- oder humorvollen Slogans. Dabei sollten möglichst viele Medien bedient (Presse, Plakate, Flyer, Internet...) und an Aktionstagen das neue Angebot beworben werden (z.B. „autofreie Tage“, Bahnhofsfeste...).
- **Evaluation und Wartung:** Eine B+R-Anlage aufzustellen und sie dann „ihrem Schicksal“ zu überlassen genügt nicht. Wichtig ist eine Evaluationsroutine zu implementieren, die turnusmäßig prüft, ob die Infrastruktur noch den Bedürfnissen entspricht und ggf. entsprechend angepasst wird. Eine regelmäßige Säuberung und Wartung der B+R-Anlagen (jährlich) ist dringend zu sichern, um ein positives Erscheinungsbild und die langfristige Akzeptanz der Anlage zu gewährleisten. Hierzu gehört auch die Entfernung fahruntaugliche „Schrotträder“, welche erfahrungsgemäß 10-20 % der Anlage belegen. Diese mindern die Gesamtkapazität der Anlage und das optische Erscheinungsbild.

Maßnahmen:

- kurzfristiger Ausbau der B+R-Anlagen an den SPNV-Halten mit Handlungsbedarf (hoher Auslastungsgrad, alter Stand, wilde Parker, vgl. Tabelle 38).
- Bereitstellen eines B+R-Grundangebots an überörtlichen Buslinien (Tabelle 39)
- Fördermöglichkeiten für B+R-Anlagen frühzeitig sichern
- Vermarkten des vorhandenen Angebots
- Sicherstellen einer regelmäßigen Wartung und Evaluation

Prüfauftrag:

- Nachrüstung von Überdachungen und Radboxen an SPNV-Halten (Tabelle 38)
- Entwicklung der Kapazitäten an B+R-Anlagen beobachten
- Einsatz von mobilen B+R-Anlagen an Bushaltestellen zur Potentialprüfung

10.3.2 Fahrradmitnahme im ÖPNV

Die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist im Kreis generell zulässig und kostenlos, allerdings mit Ausnahmen. Im Schienenverkehr ist eine Fahrradmitnahme ganztägig möglich.

Die Fahrradmitnahme in Bussen ist unterschiedlich geregelt: In den Bussen der Stadtwerke Rüsselsheim ist eine Fahrradmitnahme montags bis freitags nur von 9 Uhr bis 12 Uhr und nach 19 Uhr möglich, samstags ab 16 Uhr sowie sonn- und feiertags ganztägig. Ansonsten ist die Fahrradmitnahme im Kreis Groß-Gerau grundsätzlich ganztägig möglich, allerdings auf bestimmten Linien, die schwerpunktmäßig der Schülerbeförderung dienen, sowie in Kleinbussen und AnrufSammelTaxis komplett ausgeschlossen. Grundsätzlich dürfen maximal zwei (bei der MVG: vier) Fahrräder in Bussen mitgenommen werden. Kinderwagen und Rollstühle haben immer Vorrang, so dass Fahrgäste mit Fahrrad ggf. aussteigen und den nachfolgenden Bus benutzen müssen.

Maßnahmen:

- Ausweiten der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im SPNV (nicht im Zuständigkeitsbereich der LNVG)
- Erhalt der aktuellen Standards zur Fahrradmitnahme im ÖPNV

Prüfauftrag: Erleichtern der Fahrradmitnahme im ÖPNV durch die Vergrößerung von Mehrzweckflächen in der Busmitte

10.3.3 Fahrradverleihsystem an SPNV-/ÖPNV-Halten

Mit Fahrradverleihsystemen werden Fahrräder im öffentlichen Raum oder an öffentlich zugänglichen Stationen zur Verfügung gestellt. Ein Leihrad kann über Smartphone-Apps, telefonisch oder über eine elektronische Chipkarte ausgeliehen bzw. gemietet werden. Die Abrechnung erfolgt meist auf Minutenbasis, wodurch eine Anmietung auch auf kurzen Strecken attraktiv ist. Die Rückgabe der Fahrräder ist an verschiedenen Stationen innerhalb eines abgegrenzten Gebietes möglich.

Fahrradverleihsysteme sind eine Ergänzung für Mobilitätsketten, besonders in Kombination mit dem ÖPNV, um Teilstrecken des Weges mit dem Fahrrad zurückzulegen. Bei Nutzung von Fahrradverleihsystemen im Vor- und Nachlauf zu öffentlichen Verkehrsmitteln erübrigt sich eine Mitnahme des eigenen Fahrrads in Bus und Bahn. Fahrradverleihsysteme sind vor allem wichtig für den Nachlauf.

Stand im Kreis Groß-Gerau:

- Im Kreisgebiet existiert ein Fahrradverleihsystem in Rüsselsheim. Das stationsgebundene System ist mit knapp 50 Rädern ausgestattet und wird von Call-a-bike betrieben. Die Finanzierung erfolgt zu einem nicht unerheblichen Teil über den Semesterbeitrag der Studierenden der Hochschule RheinMain.
- Die Lage des Landkreises zwischen Großstädten und bereits existierenden Fahrradverleihsystemen bietet gute Voraussetzungen für die Einrichtung eines eigenen, regional vernetzten Systems.

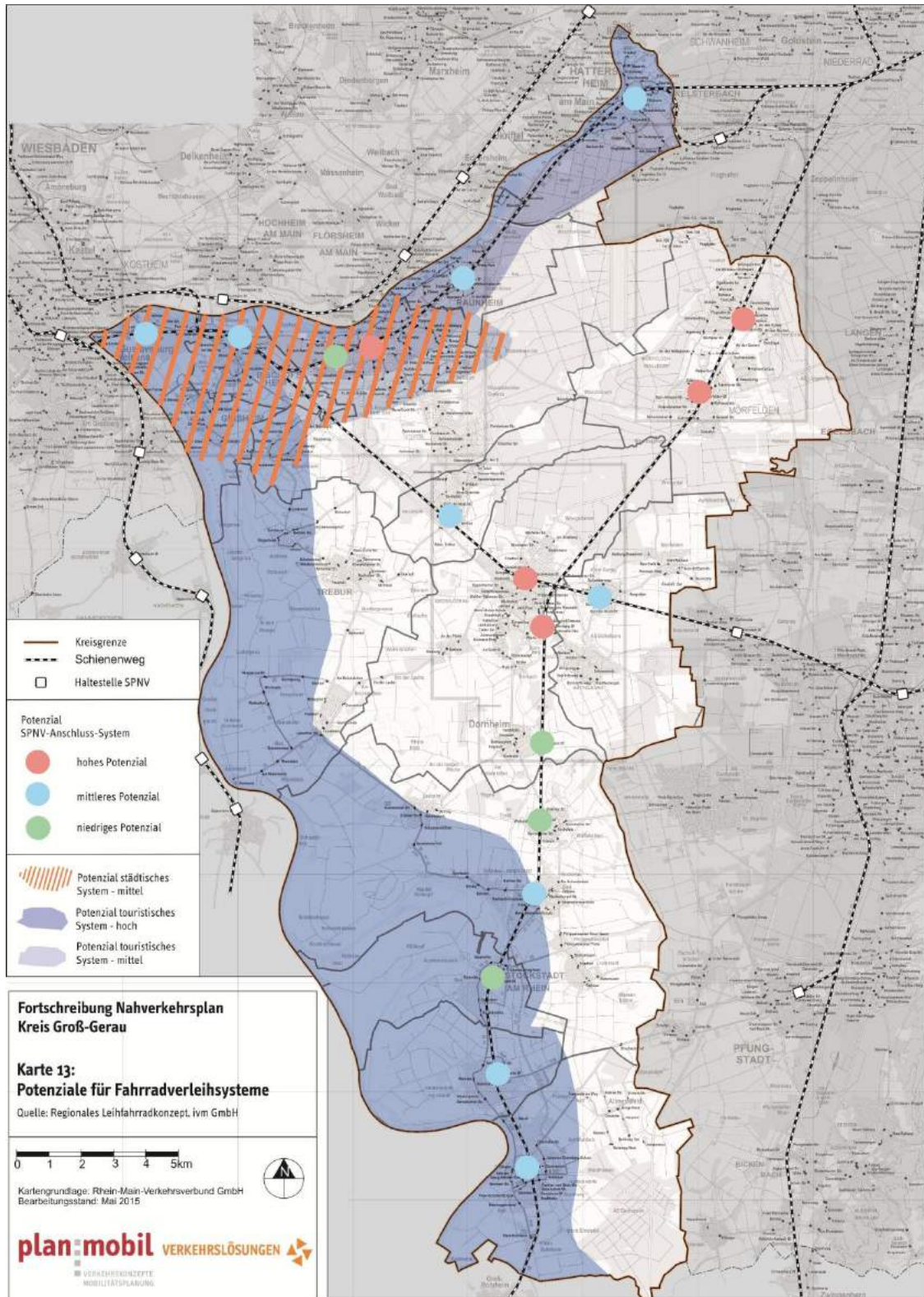
- Rund um den Landkreis Groß-Gerau existieren verschiedene Fahrradverleihsysteme:
 - Darmstadt, Wiesbaden, Frankfurt: Stationsgebundenes Fahrradverleihsystem über den Anbieter Call-a-bike
 - Mainz und Budenheim: Stationsgebundenes Fahrradverleihsystem der Mainzer Verkehrsgesellschaft („MVGmeinRad“)
 - Taunus und Odenwald-Bergstraße: touristischer Verleih von Pedelecs mit Akkuwechsel-Service
 - Mehrere Kommunen im Kreis Groß-Gerau haben bereits Interesse an einem Fahrradverleihsystem bekundet.

Mögliche und sinnvolle Standorte für Fahrradverleihsysteme sind in Karte 13 dargestellt (für die Potenzialableitung vgl. auch Karte 12). Diese beruhen auf der unveröffentlichten ivm-Studie „Regionales Leihfahrradkonzept“ aus dem Jahr 2014, woraus sich auch bereits erste Abschätzungen hinsichtlich der Kosten ergeben (vgl. Anlage 7)²⁶. Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen Standorten

- an SPNV-Halten (Bahnhöfen),
- in städtischen Gebieten mit einer hohen Einwohnerzahl und -dichte, Arbeitsplatz- und Einzelhandelsstandorten u.ä. sowie
- in touristisch interessanten Gebieten.

²⁶ ivm (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) (Hrsg.) 2014: Regionales Leihfahrrad Konzept Region Frankfurt RheinMain. Frankfurt.

■ **Karte 13: Potenziale für Fahrradverleihsysteme**



Prüfauftrag:

- Einrichten eines kommunenübergreifenden Fahrradverleihsystems in der Mainspitze in Kooperation mit der MVG, auch unter Berücksichtigung von Gewerbestandorten.
- Einrichten eines kommunenübergreifenden Fahrradverleihsystems im weiteren Kreisgebiet. Dabei kann an eines oder mehrere der vorhandenen bzw. angrenzenden Systeme angeknüpft werden.
- Als erster Umsetzungsschritt sollte die Betreiberstruktur geklärt werden.
- Weiterhin sollte geklärt werden, wie die Nutzung der verschiedenen Fahrradverleih- und Ausleihsysteme miteinander kompatibel sein kann (z.B. einmalige Anmeldung für alle Modelle durch die regionale Mobilitätskarte).
- Eine Förderung über die Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative ist zu prüfen. Ggf. kommt bei Fahrradverleihstationen an Bahnhöfen und in Verbindung mit weiteren Maßnahmen wie Carsharing-Stationen, eine Förderung als verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsstation in Frage.

10.4 Handlungsfeld intermodale und Sharing-Angebote

10.4.1 Regionale Mobilitätskarte (eTicket RheinMain)

Die regionale Mobilitätskarte des RMV erleichtert die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln über einen gemeinsamen elektronischen Zugang (eTicket RheinMain). Aktuell haben Kunden einer RMV-Zeitkarte im Format einer Mobilitätskarte u.a. Zugang zu Carsharing, Fahrradverleihsystemen und Parkhäusern. Um die Regionale Mobilitätskarte attraktiv zu gestalten, ist eine Vielzahl an Partnern nötig wie auch eine einfache Anmeldung.

Ziele:

- Vereinfachter Zugang zu verschiedenen regionalen und lokalen Angeboten
- Verknüpfung von Mobilitätsdienstleistung und Zielen in der Region mit gemeinsamen Zugangsmedium
- Gewinnen weiterer Angebotspartner zur Attraktivitätssteigerung der Mobilitätskarte

Maßnahmen

- Bekanntmachen der Mobilitätskarte im Kreisgebiet
- Erweitern der Karte um attraktive lokale Angebote (z.B. Fahrradparkhaus, Schwimmbad,...)
- Vereinfachen des Zugangs, so dass keine extra Anmeldung bei den einzelnen Partnern vor Ort mehr nötig ist

10.4.2 Carsharing

Carsharing ist eine organisierte, gemeinsame Verwendung von Pkw durch mehrere Nutzer. Gegen ein zeit- und/oder entfernungsabhängiges Entgelt erhält der Nutzer ein Carsharingfahrzeug, das vom Anbieter unterhalten wird. Sowohl Privatpersonen als auch Unternehmen können Carsharing nutzen. Für den wirtschaftlichen Betrieb von Carsharing-Stationen sind sowohl Privatkunden (für eine Nutzung abends und am Wochenende) als auch Unternehmen (für die hauptsächliche Nutzung tagsüber) sinnvoll.

Im Kreisgebiet besteht ein Standort mit zwei Fahrzeugen in Rüsselsheim, welche durch die Stadtverwaltung mitgenutzt werden. Obwohl im restlichen Kreisgebiet derzeit keine Fahrzeuge bereitstehen, sind heute bereits Einwohner von Groß-Gerau Carsharing-Kunden und nutzen vermutlich das Angebot in den umliegenden Städten.

Die Ausleihe der Fahrzeuge im Kreisgebiet ist nach vorheriger Anmeldung über das eTicket des RMV möglich. ÖPNV-Nutzern mit Zeitkarte steht dadurch unkompliziert ein weiteres Mobilitätsangebot als Ergänzung zum ÖPNV zur Verfügung.

Weiterhin existieren im Kreisgebiet private Carsharing-Angebote über Internetplattformen. Der in Rüsselsheim ansässige Autohersteller Opel plant in dieses Geschäft einzusteigen und hat hierfür eine Applikation für Smartphones entwickelt.

Ziele:

- Schaffen von weiteren Mobilitätsangeboten für Einwohner und Besucher
- Erzielen von Synergieeffekten beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement und Effizienzsteigerungen im Fuhrpark durch Carsharing-Nutzung

Maßnahmen:

- Einrichten weiterer Carsharing-Stationen im Landkreis Groß-Gerau, besonders an Bahnhöfen, Informationseinrichtungen und wichtigen ÖPNV-Halten sowie in unmittelbarer Nähe zu Carsharing nutzenden Unternehmen und Verwaltungen.
- Anregen von Kooperationen mit Kunden, die Carsharing dienstlich nutzen wollen (sog. Ankerkunden); hierzu Gespräche mit möglichen Unternehmenskunden im Rahmen eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements, um deren Fuhrpark zu erweitern oder effizienter zu gestalten. Als Pilotunternehmen können besonders interessierte Verwaltungen oder solche mit hohem Ausstrahlungseffekt angefragt werden (z.B. Kreisverwaltung oder LNVG).
- Prüfen und ggf. Abrufen von Fördermöglichkeiten (Aufbau von Mobilitätsstationen mit verschiedenen Verkehrsmitteln / Mobilitätsangeboten können nach der Nationalen Klimaschutzinitiative förderfähig sein)
- Bewerben von privaten Carsharing-Angeboten
- Controlling nach einem Jahr

Prüfauftrag:

- Einführen von E-Fahrzeugen

10.4.3 Nutzung von Mitfahrsystemen

Mitfahrsysteme ähneln Mitfahrzentralen, sind jedoch durch Web 2.0-Anwendungen und die Nutzung von Smartphones flexibler nutzbar und daher auch für kürzere Strecken im Nachbarorts- und Regionalverkehr geeignet. Sie werden meist durch einen (kommerziellen) Anbieter betrieben, der sich über eine geringe Kostenbeteiligung der Mitfahrenden finanziert. Auch bei Mitfahrsystemen sind Unternehmen und Verwaltungen als Ankerkunden (ähnlich wie bei Carsharing) sinnvoll, um eine Mindestnutzung zu erreichen. Der RMV hat bereits im Rahmen des F+E-Projektes DYNAMO erste Erfahrungen bei der Integration von Mitfahrnetzwerken in die digitalen Informations- und Vertriebskanäle des ÖPNV gesammelt.

Ziele:

- Besetzungsgrad von Autos erhöhen
- zusätzliche Mobilitätsoptionen schaffen

Prüfaufträge:

- Einführen eines Mitfahrsystems. Dazu sind die Angebote verschiedener Anbieter zu vergleichen und mögliche alternative, selbstständige Plattformen zu identifizieren.
- Verknüpfung und Einbindung des Mitfahrsystems mit anderen Maßnahmen (Betriebliches Mobilitätsmanagement, Schulisches Mobilitätsmanagement); in diesem Rahmen Ansprache von Verwaltungen und Unternehmen.
- Controlling nach einem Jahr

10.4.4 Einbindung der Elektromobilität und von alternativen Antrieben

Elektromobilität und alternative Antriebe werden technologisch laufend weiterentwickelt. Dabei ist der Fokus nicht nur auf Busse zu richten, sondern auch auf Fahrzeuge (Fahrräder, Carsharing, Nutzfahrzeuge) und Anwendungen, die für intermodale Nutzungen oder ein Mobilitätsmanagement relevant sein können.

Praktisch erprobt sind bereits Elektroladestationen. Diese machen die Nutzung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen attraktiver, da sie eine höhere Reichweite ermöglichen. Für Pedelecs eignen sich besonders Bike+Ride-Stationen, für E-Autos Park+Ride-Stationen als Standort. Im Landkreis gibt es bereits Ladestationen in Groß-Gerau, Gernsheim, Büttelborn, Wolfskehlen, Rüsselsheim, Bischofsheim, Kelsterbach, Mörfelden und Walldorf. In Nauheim sind Ladestationen für Pedelecs geplant.

Ziele:

- Emissionsarme Mobilität bei der LNVG und im Kreisgebiet allgemein etablieren
- Ausbau der (Lade-)Infrastruktur für Elektromobilität

Prüfaufträge:

- Regelmäßige Recherche zum aktuellen Stand der Technik hinsichtlich neuer Entwicklungen und Produkte und deren Eignung zum Einsatz im Kreisgebiet.
- Prüfen von möglichen Standorten sowie bestehenden Techniken und Modellen im Kreisgebiet für weitere Elektroladestationen (z.B. im Rahmen eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements).
- Festlegen von kreisweiten Standards unter Berücksichtigung der Ansprüche von blinden und hochgradig sehbehinderten Menschen.
- Bewerben der vorhandenen und der neu eingerichteten Stationen
- Einführen von E-Fahrzeugen bei Carsharing

10.5 Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb

Für die nachfolgend dargestellten Zielsetzungen des Anforderungsprofils für das Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb wird die Umsetzung im Maßnahmenkonzept dargestellt.

Der Themenbereich „Barrierefreiheit“ wird unter Punkt 10.6 separat behandelt.

- **Berücksichtigung der betrieblichen Belange der Verkehrsunternehmen** beim Ausbau der Infrastruktur, um Störungen und Beeinträchtigungen im ÖPNV weitgehend zu vermeiden.
- Gezielte Verbesserung der **Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten** bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation (einschließlich Echtzeitanzeigen, insbesondere auch an den Mobilitätsschnittstellen z.B. Bike+Ride-Stationen und Park+Ride-Stationen).
- Konsequente Weiterführung der Planungen und Maßnahmen zur **Beschleunigung des ÖPNV** und somit auch zur Optimierung des Betriebsablaufs.
- Prüfung zusätzlicher Haltepositionen zur **Verbesserung der Erschließungswirkung** des ÖPNV

Wesentliche Maßnahme im Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb ist der Betrieb und die Weiterentwicklung des Verkehrsmanagementsystems des Aufgabenträgers. Wichtiges Kernelement ist dabei die zentrale Datenpflege und die zentralisierte Steuerung der Verkehrsabläufe sowie die Lieferung von Echtzeitdaten an die Auskunft- und Informationssysteme über einheitliche Datenerfassung und Weiterleitung von und zu den Fahrzeugen. Hierzu beschafft der Aufgabenträger die Bausteine der dazu notwendigen Fahrzeugtechnik und die zentrale Informationstechnik und stellt sie allen lokal verkehrenden Verkehrsunternehmen einheitlich und diskriminierungsfrei zur Verfügung.

Weitere Maßnahmen dieses Handlungsfeldes werden nachfolgend beschrieben. Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur und für betriebliche Verbesserungen formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden. Diese Prüfaufträge beziehen sich auf Untersuchungsgegenstände im Verkehrsraum des Kreises Groß-Gerau, aber auch als Empfehlung auf Relationen in die benachbarten Verkehrsräume (insbesondere Stadt Frankfurt im Bereich des Flughafens) und die dort gelegenen Verknüpfungspunkte.

Für die Verbesserung der betrieblichen und infrastrukturellen Bedingungen werden verschiedene Prüfaufträge formuliert, die insbesondere Verbesserungen in der Reisezeit für die Fahrgäste, aber auch in der Stabilität des Betriebs und damit der Verlässlichkeit des Fahrplans erreichen sollen.

Die Einrichtung neuer Haltestellen wird dort im Rahmen von Prüfaufträgen vorgeschlagen, wo Verbesserungen in der Erschließung durch den ÖPNV erzielt werden können.

Prüfaufträge

Abstimmung von Streckenführungen, Haltestellenneu- und -umbauten sowie Straßenneu- und Umbauplänen mit den Planungsbeteiligten im Kreis Groß-Gerau

- Für die Veränderung von Streckenführungen, den Neu-, Umbau und die Verlegung von Haltestellen sowie bei weiteren Veränderungen in der für den ÖPNV relevanten Verkehrsinfrastruktur stimmen sich die Prozessbeteiligten (LNVG Groß-Gerau, Kreis Groß-Gerau, Städte und Gemeinden, RMV, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger und ggf. weitere Beteiligte) frühzeitig ab.

Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten

- Die Verbesserung der Ausstattungsmerkmale an Haltestellen und Verknüpfungspunkten wird sukzessive auf der Grundlage der im Nahverkehrsplan formulierten Anforderungen vorgenommen. Grundlage hierzu sind die Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau (Programm zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen entsprechend den Standards im Anforderungsprofils) sowie zur Verbesserung der Fahrgastinformation.
- Die Haltestelleninfrastruktur im Bereich der Stadt Rüsselsheim (insbesondere Bahnhof Südseite)
- Die bestehende Haltestelleninfrastruktur am Flughafen Frankfurt (insbesondere Terminal 1 als relevanter Verknüpfungspunkt mit weiteren Buslinien) ist stark verbesserungsbedürftig (Barrierefreiheit, Wegweisung, Fahrgastinformation, ausreichende Warteflächen und Fahrgastunterstände für Fahrgäste). Zudem fehlen hier ausreichende Kapazitäten für Halte- und Wendepositionen und damit für einen reibungslosen Betrieb. Auch bei der Ausstattung weiterer Haltestellen auf dem Gelände des Flughafens Frankfurt im Bereich der CargoCity Süd sind Verbesserungen erforderlich, um den wachsenden Verkehrsbedürfnissen zu diesen Zielen Rechnung zu tragen.

Einrichtung von Endhaltestellen mit der erforderlichen Ausstattung für das Fahrpersonal

- Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmenkonzeption werden neue Endpunkte für Linien erforderlich. Hier ist im Einzelfall zu prüfen, dass Wendemöglichkeiten im Busverkehr gesichert bzw. neu geschaffen werden, die auch in betrieblicher Sicht für eine störungsfreie Verkehrsdurchführung geeignet sind (ausreichend Kapazitäten an Haltestellen, vornehmlich in ausreichend dimensionierten Busbuchten oder gesonderten Wendeanlagen).
- Darüber hinaus sind an diesen Stellen auch sanitäre Einrichtungen für das Fahrpersonal vorzusehen.

Einrichtung neuer Haltestellen		
Gemeinde/ Stadt (+Ortsteil oder Haltestellenname)	Kategorie (Vorschlag)	Anmerkung
Biebesheim (Nibelungenstraße)	D	Prüfauftrag: Ergänzung einer Haltestellenposition in Fahrtrichtung Stockstadt im Zuge der Umgestaltung der OD Biebesheim. Ziel: bessere Erschließung
Biebesheim	D	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Gernsheimer Straße/Kreuzungsbereich Heidelberger Straße im Zuge der Umgestaltung der OD Biebesheim. Ziel: bessere Erschließung
Biebesheim	E	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Waldstraße/Kreuzungsbereich Justus-von-Liebig-Straße. Ziel: ÖPNV-Andienung des Gewerbegebietes
Biebesheim	E	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Waldstraße (L3361) im Bereich des geplanten Industriegebietes "Fanggraben" im Zusammenhang mit dem entsprechenden Bebauungsplan. Ziel: ÖPNV-Andienung des Industriegebietes.
Bischofsheim	D	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Darmstädter Straße zwischen den Haltestellen "Rheinstraße" und "Darmstädter Straße". Ziel: bessere Erschließung
Büttelborn (Büttelborn)	E	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle an der B42 in Höhe des Abfallzentrums Büttelborn. Ziel: ÖPNV-Andienung für Besucher und Beschäftigte
Büttelborn (Büttelborn)	E	Prüfauftrag: Einrichtung von Haltestellen im Gewerbegebiet "Darmstädter Straße Süd" im Zuge der Änderung des Linienkonzepts für die Linie 66. Ziel: ÖPNV-Andienung des Gewerbegebietes
Ginsheim-Gustavsburg (Ginsheim)	D	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Rheinstraße zwischen Am Sportplatz und Gerhart-Hauptmann-Str.; zu beachten ist in diesem Zusammenhang der B-Plan "Am Alten Sportplatz". Ziel: bessere Erschließung
Ginsheim-Gustavsburg (Gustavsburg, Bahnhof)	D	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Dr.-Herrmann-Straße am Bahnhof.
Gernsheim	E	Einrichtung einer Haltestelle in der Robert-Bunsen-Straße. Ziel: bessere Erschließung des Gewerbegebietes.

Einrichtung neuer Haltestellen		
Gemeinde/ Stadt (+Ortsteil oder Haltestellenname)	Kategorie (Vorschlag)	Anmerkung
Groß-Gerau	D	Einrichtung einer Haltestelle in der Fabrikstraße im Zuge der Bebauung des Südzuckergeländes.
Groß-Gerau	D	Einrichtung einer Haltestelle im Südring/Kreuzungsbereich Nordring im Zuge der Bebauung des Südzuckergeländes.
Groß-Gerau	E	Prüfauftrag: Reaktivierung von zwei Haltestellen im Bereich des Gewerbegebietes am Wasserweg
Groß-Gerau (Dornheim)	D	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Neckarring nahe der B44. Ziel: bessere Erschließung
Kelsterbach (Fritz-Treutel-Haus)	D	Prüfauftrag: Umbenennung der bestehenden Haltestellenposition "Bahnhof D" in "Fritz-Treutel-Haus" und Ergänzung einer Haltestellenposition in der Gegenrichtung. Umsetzung im Zuge der Zusammenführung der Bahnhofpositionen in der Unterführung. Ziel: bessere Erschließung
Kelsterbach (Baugéplatz)	D	Einrichtung einer Haltestelle im Neubaugebiet „Länger Weg“ - Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2016. Ziel: ÖPNV-Andienung Neubaugebiet
Kelsterbach (Lilienstraße)	D	Einrichtung einer Haltestelle im Umfeld des Neubaugebiets „Länger Weg“ - Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2016 Ziel: ÖPNV-Andienung Neubaugebiet
Kelsterbach (Kirschenallee)	D	Ergänzung einer Haltestellenposition in Fahrtrichtung Kuhweg Grund: Neues Konzept für die Linien 74/75
Kelsterbach (Sportpark)	D	Ergänzung einer Haltestellenposition in Fahrtrichtung Kuhweg Grund: Neues Konzept für die Linien 74/75
Kelsterbach (Zum Sportfeld)	D	Ergänzung einer Haltestellenposition in Fahrtrichtung Kuhweg Grund: Neues Konzept für die Linien 74/75
Mörfelden-Walldorf (Mörfelden, Am Berg)	E	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für die Linie 751. Ziel: bessere Erschließung
Mörfelden-Walldorf (Mörfelden, Campingplatz)	E	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle an der Langener Straße (B486)/Kreuzungsbereich Am Zeltplatz. Ziel: ÖPNV-Andienung des Hotels und des Campingplatzes.

Einrichtung neuer Haltestellen		
Gemeinde/ Stadt (+Ortsteil oder Haltestellenname)	Kategorie (Vorschlag)	Anmerkung
Mörfelden-Walldorf (Mörfelden, Daimlerstr.)	D	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für die Linie 751. Grund: Ersatz für Haltestelle "Gärtnerweg" bei in Mörfelden beginnende bzw. endende Fahrten.
Mörfelden-Walldorf (Mörfelden, Dammstraße)	D	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für die Linie 751. Grund: Bessere Erschließung von Mörfelden Süd-West (eventuell Zusammenführung mit Haltestelle Rüsselsheimer Straße)
Mörfelden-Walldorf (Mörfelden, Sportplätze)	D	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Rüsselsheimer Straße nahe des Vitrolles-Rings. Ziel: ÖPNV-Andienung der Sportanlagen und des Waldschwimmbades
Raunheim (Stadtzentrum)	C	Einrichtung einer Haltestellenposition in Fahrtrichtung "West" im Zuge der Überarbeitung des Stadtbuskonzepts. Ziel: bessere Erschließung
Raunheim (Karlstraße)	D	Prüfauftrag: Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Karlstraße Ziel: schnellere Verbindung zum Bahnhof
Raunheim (Moselstraße)	D	Einrichtung einer Haltestelle in der Moselstraße. Ziel: bessere Erschließung
Raunheim (Ringstraße)	D	Einrichtung einer Haltestelle in der Ringstraße" zwischen den Haltestellen "Elbestraße" und "Stadtzentrum". Ziel: bessere Erschließung
Riedstadt (Wolfskehlen, Bahnhof Westseite)	D	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für den Südkreis. Ziel: ÖPNV-Andienung des Bahnhofs und des Gewerbegebietes
Riedstadt (Wolfskehlen, Oppenheimer Straße)	E	Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für den Südkreis. Ziel: ÖPNV-Andienung des Gewerbegebietes
Riedstadt (Leeheim, Riedsee)	E	Prüfauftrag: Einrichtung einer Endhaltestelle „Riedsee“ im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für den Südkreis.
Trebur (Geinsheim)	E	Prüfauftrag: Neue Haltestelle an der L3012/Kreuzungsbereich K161 im Zuge der Umgestaltung des Kreuzungsbereiches. Ziel: bessere ÖPNV-Erreichbarkeit des ehemaligen Mitsubishi-

Einrichtung neuer Haltestellen		
Gemeinde/ Stadt (+Ortsteil oder Haltestellenname)	Kategorie (Vorschlag)	Anmerkung
		Geländes.
Trebur (Trebur, Eichenstraße)	D	Prüfaufrag: Ergänzung einer Haltestellenposition in Fahrtrichtung Tannenweg im Zuge des neuen Linienkonzepts für die Linien 23/24
Verlegung von Haltestellen		
Raunheim (Friedrich-Ebert-Platz)	D	Stadtbus verkehrt zukünftig nicht mehr über den Friedrich-Ebert-Platz. Verlegung der Haltestelle oder Aufhebung.
Trebur (Trebur, Schwimmbad)	D	Prüfaufrag: Verlegung vor die Mittelpunktschule und ggf. Umbenennung. Ziele: bessere Erschließung und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Anbindung weiterer Freizeitziele
■ Prüfung zur Erschließung von Freizeiteinrichtungen wie den Badeseen in Raunheim und Walldorf sowie zum Waldsee in Langen ■ Prüfung zur Einrichtung einer Haltestelle im Bereich der Mainfähre bei Okriftel ■ Prüfung der Möglichkeit/Notwendigkeit eines ÖPNV-Angebots zu den Fährverbindungen nach Rheinland-Pfalz. Ggf. (für Kornsand) auch für die Freizeitverkehre am Wochenende sowie Prüfung einer Integration der Beförderungsmöglichkeit der Fähre in den RMV-Tarif

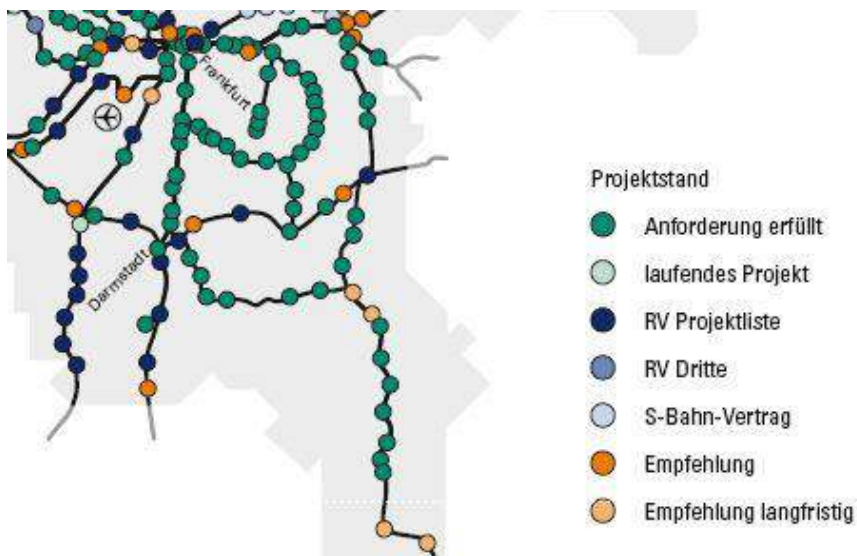
Prüfung von betrieblichen und infrastrukturellen Maßnahmen zur Beschleunigung der Reisezeiten für die Fahrgäste und zur wirtschaftlichen Optimierung der Fahrpläne
■ Prüfung der Einrichtung von Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. LSA-Beeinflussung an relevanten Knotenpunkten, Einrichtung von separaten Busspuren etc.) zur Verbesserung der Reisezeit für die Fahrgäste und zur Erhöhung der Fahrplanstabilität ■ Beispiele: B 486 zwischen Mörfelden und Langen, Befahrung der zentralen Bedienungsachsen in Groß-Gerau und Rüsselsheim, An- und Abfahrt der Haltestelle Groß-Gerau Marktplatz.

10.6 Handlungsfeld Barrierefreiheit

10.6.1 Bahnstationen

Die Planung, Finanzierung und Realisierung der Modernisierung von Bahnstationen sowie deren barrierefreier Ausbau sind in einer Rahmenvereinbarung (RV Projektliste) zwischen Land, DB Station&Service sowie dem RMV geregelt. Das Arbeitsprogramm wurde gemeinsam mit den betroffenen Kommunen und dem Kreis definiert.

■ Abb. 15: Projektstand bei der Modernisierung von Stationen



Quelle: Regionaler Nahverkehrsplan, Abbildung 99 (Ausschnitt)

Die Maßnahmen an den Stationen umfassen Ersatzinvestitionen und Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau (Rampen, Aufzüge, Erhöhung von Bahnsteigen). Der aktuelle Projektstand und weitere Prüfungsaufträge sind in der Tabelle „SPNV-Halte im Kreisgebiet – Stand der Modernisierungsmaßnahmen“ dargestellt:

■ **Tabelle 40: SPNV-Halte im Kreisgebiet – Stand der Modernisierungsmaßnahmen**

Bahnhof	Ein-, Aus- und Umsteiger 2010	Bahnsteighöhen Bestand in cm	Bahnsteighöhen Zielkonzept in cm	Max. planerische Zuglänge Zielkonzept in m	Projektstand/-typ Modernisierung	Projektstand	Geplanter Baubeginn	Rollstuhlgerechter Gleiszugang	Blindenleitsystem vorhanden	Weitere Planungen erforderlich
Biebesheim	300-999	38	76	210	RV Projektliste	Erhöhung des Haus- und Mittelbahnsteiges auf 76 cm über Schienenoberkante mit neuer Bahnsteigausstattung und taktilem Leitsystem sowie die Herstellung der barrierefreien Erschließung der Bahnsteige, Rückbau von nicht mehr erforderlichen Anlagen.	2017	Nach Projektabschluss	Nach Projektabschluss	Nein
Bischofsheim	5.000-29.999	76	76	Knotenbahnhof mit unterschiedlichen maximalen planerischen Bahnsteiglängen	Anforderung erfüllt			Ja	Nein	Ergänzung eines taktil erkennbaren Blindenleitsystems, Beseitigung von Gefahrenstellen unterhalb der Treppen zu/von den Gleisen.
Gernsheim	1.000-4.999	38	76	210	RV Projektliste	Erhöhung des Mittel- und des Außenbahnsteigs auf 76 cm, barrierefreie Erschließung, neue Bahnsteigausstattung einschließlich Beleuchtung, Rückbau nicht mehr erforderlicher Anlagen.	2017	Nach Projektabschluss	Nach Projektabschluss	Nein
Groß-Gerau	1.000-4.999	38	76	165	Empfehlung			Nein	Nein	Ja - dieser Bahnhof wurde bisher nicht in die RV Projektliste aufgenommen, Aufnahmemöglichkeit prüfen.

Bahnhof	Ein-, Aus- und Umsteiger 2010	Bahnsteighöhen Bestand in cm	Bahnsteighöhen Zielkonzept in cm	Max. planerische Zuglänge Zielkonzept in m	Projektstand/-typ Modernisierung	Projektstand	Geplanter Baubeginn	Rollstuhlgerechter Gleiszugang	Blindenleitsystem vorhanden	Weitere Planungen erforderlich
Groß-Gerau-Dornheim	1.000-4.999	76	76	210	RV Projektliste	Modernisierung/Aufwertung der Verkehrsstation: Verlängerung bzw. Verlegung der Bahnsteige mit neuen Zuwegungen, Erneuerung Beleuchtung und Bahnsteigausstattung; Projekt ist abgeschlossen		Nein	Ja	Ja – Schaffung eines rollstuhlgerichten Gleiszugangs.
Groß-Gerau-Dornberg	1.000-4.999	76	76	Knotenbahnhof mit unterschiedlichen maximalen planerischen Bahnsteiglängen	Anforderung erfüllt	Durchstich und Verlängerung der Personenunterführung, Errichtung von Aufzügen, Bushaltestellen an West- und Ostseite, Park+Ride-Anlagen, Bike + Ride-Anlagen, Kurzvorfahrt, Behindertenstellplätze; Projekt ist abgeschlossen		Ja	Ja	Nein
Gustavsburg	1.000-4.999	76	76	205	RV Projektliste	Barrierefreier Ausbau (2 Aufzüge), Modernisierung der Personenunterführung, taktiles Leitsystem, Anpassung Bahnsteigdächer.	2016	Nach Projektabschluss	Nach Projektabschluss	Nein
Kelsterbach	5.000-29.999	76	76	205	RV Projektliste	Barrierefreie Zugänge durch Aufzug zum Mittelbahnsteig, taktiles Leitsystem, Beleuchtung, Bahnsteigausstattung.	2016	Nach Projektabschluss	Nach Projektabschluss	Nein
Klein-Gerau	300-999	76	76	165	Anforderung erfüllt			Ja	Ja	Nein
Mörfelden	1.000-4.999	76	76	205	Anforderung erfüllt			Ja	Ja	Nein
Nauheim	300-999	55	55	165	Anforderung erfüllt	Errichtung einer Rad- und Fußwegunterführung mit Rampen, Neubau eines Außenbahnsteigs mit Wetterschutz und Beleuchtung; Inbetriebnahme Juni 2012		Ja	Ja	Nein

Bahnhof	Ein-, Aus- und Umsteiger 2010	Bahnsteighöhen Bestand in cm	Bahnsteighöhen Zielkonzept in cm	Max. planerische Zuglänge Zielkonzept in m	Projektstand/-typ Modernisierung	Projektstand	Geplanter Baubeginn	Rollstuhl-gerechter Gleiszu-gang	Blinden-leitsystem vorhanden	Weitere Pla-nungen erfor-derlich
Raunheim	5.000-29.999	76	76	205	RV Projektliste	Barrierefreier Ausbau mit Aufzügen, Erneuerung Plattenbelag Bahnsteige, Erneuerung Beleuchtung und taktiles Leitsystem	2017	Nach Pro-jekt-abschluss	Nach Pro-jekt-abschluss	Nein
Riedstadt-Goddelau	1.000-4.999	76	76	210	RV Projektliste	Neubau von Aufzügen zur barrierefreien Erschließung sowie entsprechende Anpassungsarbeiten zu den Aufzügen.	2017 oder/ und 2018	Nach Pro-jekt-abschluss	An Bahn-steigen	Ergänzende Bahnhofs-umfeld-gestaltung inkl. Leitsystem prü-fen.
Riedstadt-Wolfskehlen	300-999	76	76	210	RV Projektliste	Maßnahmen Verkehrsstation: Verlänge-rung bzw. Verlegung der Bahnsteige mit neuen Zuwegungen, Erneuerung Be-leuchtung und Bahnsteigausstattung; Projekt ist abgeschlossen		mit Hilfe barrierefrei	Ja	Ja – Schaffung eines rollstuhlge-rechten Gleiszu-gangs ohne fremde Hilfe
Stockstadt (Rhein)	300-999	< 38	76	210	RV Projektliste	Erhöhung der beiden Außenbahnsteige, barrierefreie Erschließung, Bahnsteig-ausstattung, Rückbau der nicht erforder-lichen Anlagen.	2017	Nach Pro-jekt-abschluss	Nach Pro-jekt-abschluss	Nein
Walldorf	1.000-4.999	76	76	205	RV Projektliste	Beleuchtung und Bahnsteigausstattung, Machbarkeitsstudie zur Barrierefreiheit.	2012	Nein	Ja	Ja – Schaffung eines rollstuhlge-rechten Gleiszu-gangs

Quellen für Spalten 2 bis 7: RNVP (Abbildung 22, 25, 81, 83, 99, Anlage 7)

10.6.2 Haltestellen

Bestandsaufnahme und Aufbau eines Haltestellenkatasters

In 2015 wird eine umfassend Bestandsaufnahme der Bushaltestellen im Gebiet des RMV durchgeführt. Diese formalisierte Bestandsaufnahme erfolgt im Rahmen von BAIM und BAIMplus²⁷. Als Ergebnis werden für alle Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau die bestehenden Ausbau- und Ausstattungsmerkmale erhoben und können in der Folgezeit als Grundlage für die weitere Maßnahmen- und Investitionsplanung herangezogen werden.

Haltestellenkategorie und Priorisierung

Die Haltestellen im Kreis Groß-Gerau werden nach sechs Haltestellenkategorien (Kat. A bis Kat. F) unterschieden. Die Unterscheidung erfolgt auf Grundlage verkehrlicher und siedlungstechnischer Belange (vgl. Kap. 7.2.6).

Das Ergebnis der Kategorisierung ist Anlage 6 zu entnehmen. In den Tabellen sind alle aktuellen Haltestellenpositionen im Landkreis Groß-Gerau sowie Prüfaufträge zur Einrichtung zusätzlicher Haltestellen aufgelistet. Zu beachten ist, dass die Positionen einer Haltestelle teilweise unterschiedliche Kategorien aufweisen. Zur Nachvollziehbarkeit der einzelnen Positionen dienen die ergänzenden Haltestellenlagepläne in der Anlage 6.

Weiterhin enthalten die Tabellen Angaben darüber, ob eine Haltestellenposition nach dem derzeitigen Kenntnisstand - also vor Abschluss der derzeit laufenden RMV-Erhebung - bereits über einen Hochbordstein verfügt. Zudem sind die Haltestellenpositionen gekennzeichnet, für deren barrierefreien Ausbau den Ergebnissen der Befragung der Straßenbaulastträger zufolge bereits Planungen existieren oder zumindest ins Auge gefasst wurden, zum Beispiel im Zuge von komplexen Straßenbaumaßnahmen.

Ein Teil der heutigen Haltestellenpositionen ist aus verschiedenen Gründen im Bestand mittel- bis langfristig nicht gesichert. Es handelt sich um 45 Positionen, die in Anlage 6 gekennzeichnet sind. Diese Positionen werden aktuell nicht für einen barrierefreien Ausbau berücksichtigt.

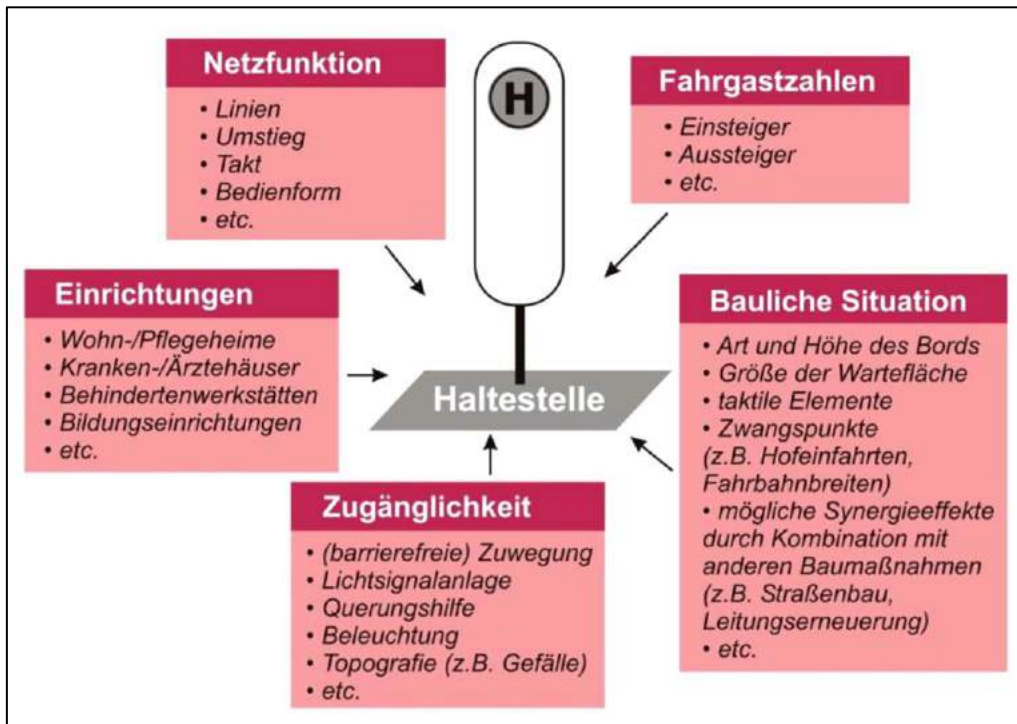
Für die über die Kategorisierung hinausgehende Prioritätenbildung – insbesondere die Kategorie D weist zahlreiche Haltestellenpositionen auf – werden die nachfolgenden Kriterien herangezogen (siehe auch Abb. 16):

- Qualitative Bewertung des ÖPNV-Angebotes (Fahrtenzahl, Taktverkehr)
- wichtige Ziele im Einzugsbereich der Haltestelle
- Einrichtungen im Einzugsgebiet, die für Mobilitätseingeschränkte relevant sind (insbesondere Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser und sonstige medizinische Einrichtungen, Behindertenwerkstätten, spezielle Bildungseinrichtungen)
- Fahrgastaufkommen (falls vorhanden: Ein- und Aussteigerzahlen auf der Basis von Fahrgastzählungen, sonst Abschätzung anhand der Einwohner im Einzugsbereich)

²⁷ „BAIM – Barrierefreie ÖV-Information für mobilitätseingeschränkte Menschen“ und „BAIMplus – Mobilität durch Information“

- Umfeldsituation mit Beurteilung der barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestelle
- allgemeine Dringlichkeit eines Haltestellenausbaus (z. B. unsichere Querungsstellen oder fehlende Aufstellflächen).

■ **Abb. 16: Hinweise der ad-hoc-AG der BfG ÖPNV zur Prioritätenbildung**



Quelle: Hinweise der ad-hoc-AG der BAG ÖPNV, Seite 25

Ungefähr 30% der Haltestellen im Kreis Groß-Gerau verfügen bereits über einen 16 oder 18 cm hohen Sonderbordstein. Diese werden hinsichtlich eines Umbaus zunächst zurückgestellt. Im Nachgang der Bestandsaufnahme ist allerdings eine kritische Bewertung bezüglich der „barrierefreien Funktionalität“ dieser Haltestellen vorzunehmen. Werden Defizite festgestellt, sind Maßnahmen zu deren Beseitigung zu definieren. Diese können von ordnungspolitischen Maßnahmen, wie der Erweiterung von Halteverbotszonen, bis hin zu baulichen Anpassungsmaßnahmen reichen. Sofern bauliche Maßnahmen erforderlich sind, werden diese Haltestellen in Abhängigkeit ihrer Kategorie den entsprechenden Prioritäten zugeordnet.

In dem vorgegebenen Zeitrahmen durch das PBefG § 8 (3) sind im Kreis Groß-Gerau die Haltestellen, die noch nicht über einen 16/18 cm hohen Sonderbordstein verfügen, nach folgenden Prioritäten um- bzw. auszubauen:

1. Priorität: alle Haltestellen der Kategorien A bis C
2. Priorität: Haltestellen der Kategorien D und E
3. Priorität: Haltestellen der Kategorie F

Die Forderung nach Herstellung von vollständiger Barrierefreiheit gilt nicht ausnahmslos. Ausnahmeregelungen sind dort sinnvoll, wo sich eine barrierefreie Ausstattung auf lange Sicht nicht realisieren lassen wird, z. B. bei Haltestellen, in deren Umfeld auf Grund der räumlichen Gegebenheiten keine

Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Des Weiteren betrifft dies die Haltestellen, deren Bestand langfristig nicht gesichert ist.

Maßnahmen- und Investitionsplan

Auf Grundlage der Bestandaufnahme werden alle Haltestellen erfasst, bei denen Handlungsbedarf besteht,

- um diese entsprechend den Anforderungen aus unbehinderter Mobilität um- bzw. auszubauen.
- da die Ausstattungsmerkmale entsprechend Tabelle 22, vgl. Kap. 7.2.6 NVP, fehlen bzw. auf Grund ihres Zustandes erneuerungsbedürftig sind.

Dabei werden in einem ersten Arbeitsschritt alle Haltestellen herausgefiltert, bei denen das bestehende Bord nicht ausreichend hoch ist (20+ cm). In einem zweiten Arbeitsschritt werden dann alle Haltestellen zusammengestellt, die über kein taktiles Leitsystem verfügen.

Im Gegenzug werden die Haltestellen erfasst, die über ein taktiles Leitsystem verfügen. Dabei ist zu unterscheiden:

- taktiles Leitsystem vorhanden, gemäß den Anforderungen,
- taktiles Leitsystem vorhanden, entspricht weitgehend den Anforderungen,
- taktiles Leitsystem vorhanden, entspricht nicht den Anforderungen bzw. weist auffällige Fehler auf.

Auf diesen Auswertungen aufbauend werden die Maßnahmen haltestellengenau zusammengestellt, die zugehörigen Maßnahmen gelistet und die Investitionskosten geschätzt. Die zugehörige Haltestellenkategorie wird dabei ebenfalls gelistet.

Den einzelnen Maßnahmen werden Zeithorizonte für deren Umsetzung zugeordnet.

In der Überlagerung liegt dann ein Maßnahmen- und Investitionsplan vor, der nach Jahresscheiben und/oder Zeithorizonten unterscheidet. Dieser liegt den weiteren Planungen zum Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau zugrunde.

Im Rahmen dieses Planes werden Maßnahmenpakete geschnürt unter Berücksichtigung,

- der zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten und/oder
- der verfügbaren Mittel aus Förderprogrammen und/oder
- der zur Verfügung stehenden Eigenmittel der Baulastträger.

Die LNVG koordiniert im Auftrag der Kommunen im Kreis den Um- und Ausbau der Bushaltestellen. Ziel ist es, künftig im Kreis Groß-Gerau einheitliche Standards hinsichtlich der Ein- und Ausstiegssituation und bezogen auf das taktile Leitsystem an Bushaltestellen zu erreichen, damit die Standards, wie sie der NVP einschließlich zugehörigem Arbeitspapier wiedergibt (Anlage 9), durchgängig eingehalten werden.

In diesem Zusammenhang ergeben sich folgende Aufträge:

- Anpassung und Festlegung der Prioritäten für den barrierefreien Ausbau bis zum Jahr 2022 unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens. Dies geschieht nach Vorliegen der Erhebungsergebnisse.

- Definition eines konkreten Maßnahmenkonzepts für die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen mit vordringlichem Bedarf.
- Erarbeitung eines Organisations- und Finanzierungskonzepts zum barrierefreien Ausbau.

10.6.3 Fahrzeuge

Die Grundelemente der Fahrzeuggestaltung und –ausstattung zur Umsetzung der Zielvorstellung eines barrierefrei zugänglichen ÖPNV sind in den Qualitätsstandards in Kapitel 7.2.6 benannt (vgl. Tabelle 23: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge). Die Einhaltung dieser Standards ist im Rahmen der Vergabe von Verkehrsleistungen mit den Verkehrsunternehmen verbindlich zu vereinbaren. In diesem Zusammenhang ist das eingesetzte Fahrpersonal dahingehend regelmäßig zu schulen, damit die barrierefrei ausgebauten Haltestellen ihrer Funktionalität entsprechend angefahren werden. Zudem ist bei der Gestaltung des ÖPNV auch darauf zu achten, dass durch die Einrichtung von AST-Verkehren und der dafür vorgehaltenen Infrastruktur (Fahrzeuge und Haltestellen ein angemessenes barrierefreies Angebot gewährleistet werden kann.

10.6.4 Kommunikation

Auf Basis der Haltestellenerhebung (vgl. Punkt 10.6.2) ist die Grundlage für den Ausbau der RMV-Auskunft für barrierefreie Fahrten (BAIM-Auskunft) im Kreisgebiet zu entwickeln. Dabei handelt es sich um eine Verbindungsauskunft für mobilitätseingeschränkte Reisende. Nur mit Hilfe jederzeit aktueller Daten zur Haltestelleninfrastruktur kann eine optimale Auskunft über eine barrierefreie Reisekette gewährleistet werden. Barrierefrei-Infos liegen zurzeit für nahezu den gesamten regionalen Schienenverkehr im RMV, die Stadt Frankfurt, die Stadt und den Landkreis Offenbach, den Main-Taunus-Kreis und die Stadt Wetzlar vor.

Die standardmäßig erhobenen Daten werden durch den RMV im sogenannten Haltestellenmanagementsystem (HMS) gespeichert und sind von der LNVG hinsichtlich der Ausstattung und der Barrierefreiheit von Haltestellen fortzuschreiben. Dadurch wird gewährleistet, dass die RMV-Verbindungsauskunft beim weiteren Haltestellenausbau stets aktualisiert wird.

Die Barrierefreiheit der Fahrplanmedien ermöglicht die Übermittlung von Informationen. Hierzu sind die Lesbarkeit und die Verständlichkeit von gedruckten Plänen, Faltblättern und Broschüren zu verbessern. Die stetig steigende Nutzung des Internet und von mobilen Diensten ermöglicht eine zielgerichtete Verknüpfung individueller Mobilitätsanforderungen mit einer dynamischen Information. Gerade mobilitätseingeschränkte Menschen können hierbei vielfältige Informationen nutzen. Die qualitativen und quantitativen Möglichkeiten der Fahrplanauskunft im Internet sind für alle Fahrgäste von wachsender Bedeutung, sodass eine Abkehr von den traditionellen gedruckten Informationen erfolgen sollte. Es ist daher zu prüfen:

- (Teil)Entfall oder Neuausrichtung der Printmedien im Bereich der Fahrplaninformation.

Damit vor und während der Fahrt aktuelle Informationen bereitgestellt werden können, sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Ausbau der vorhandenen Auskunftssysteme unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit
- Verbindung von digitalen Liniennetzplänen mit dynamischer Fahrgastinformation
- Nutzung mobiler Endgeräte für eine lückenlose Informationskette

In den Fahrzeugen kommt der Informationsbereitstellung eine besondere Bedeutung zu. Es ist zwingend erforderlich, eine für alle Fahrgastgruppen nutzbare Informationsgebung vorzuhalten. Dies betrifft die Fahrgastinformation im Außenbereich, die eine problemlose Identifikation des gewünschten Linienbusses ermöglichen muss und im besonderen Sinne die Fahrgastinformation im Fahrzeug. Neben den üblichen Hinweisen auf die nächste Haltestelle, die über gut lesbare Innenanzeigen und gleichzeitig in verständlicher Sprachqualität und Lautstärke präsentiert werden muss, besteht die Notwendigkeit, aktuelle und verbesserte Fahrgastinformationen bereitzustellen.

In diesem Zusammenhang ergeben sich folgende Aufträge:

- Weiterentwicklung der optischen Haltestellenanzeige im Bus zu einer umfangreichen und aktuellen Fahrgastinformation auf Multimediasdisplays.
- Ausbau der Fahrgastinformation im Zuge eines integrierten Bordinformationssystems als Bindeglied zwischen dem bestehenden rechnergestützten Betriebsleitsystem und dem Fahrzeug.

10.7 Handlungsfeld Umwelt

Im Handlungsfeld Umwelt werden folgende Maßnahmen vorgesehen:

Marktanteile des ÖPNV ausbauen

- Der ÖPNV muss seine Marktanteile am gesamten Verkehrsmarkt zulasten des MIV ausbauen, damit die generellen Ziele zum Klimaschutz erreicht und die Grenz- und Richtwerte zum Gesundheits- und Umweltschutz eingehalten werden können.
- Diese Zielsetzung kann nur durch die Bereitstellung eines attraktiven ÖPNV erreicht werden, was die konsequente Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes nach sich ziehen muss. Bedeutsam ist, dass die Herausforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes ein gewichtiges Argument für die Förderung und den Ausbau des ÖPNV sind.

Weiterentwicklung des Fuhrparks entsprechend dem aktuellen Stand der Technik

- Der ÖPNV muss sich in Zukunft verstärkt so entwickeln, dass die von ihm ausgehenden Umweltbeeinträchtigungen verringert werden. Dies betrifft vor allem die von den Fahrzeugen des ÖPNV ausgehenden Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen.
- Die technische Entwicklung von alternativen Antrieben und ihre Bewährung in der Praxis muss daher fortlaufend verfolgt werden. Neue Antriebstechnologien sollen zum Einsatz kommen, sobald sie wirtschaftlich tragfähig und betrieblich hinreichend zuverlässig sind. Fallweise kann die Akquisition von Forschungsmitteln und das Durchführen von Pilotprojekten angestrebt werden.

Maßnahmen

- Neufahrzeuge haben grundsätzlich der zum Zulassungszeitpunkt gültigen aktuellsten Euro-Norm zu entsprechen. Für alle weiteren Fahrzeuge gilt die Einhaltung der Euro 5-Norm.
- Einhaltung des Partikel-Grenzwertes von 0,02 g/kWh im ESC-Prüfzyklus.
- Fahrgeräusch maximal 80 dB(A) gemäß DIN ISO 362 und DIN ISO 5130.
- Eine Verbesserung der Emissionsbilanz im Busverkehr bezogen auf die Fahrgastzahlen: Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV und somit eine Steigerung der Fahrgastzahlen für eine spürbare Senkung der Lärm- und Schadstoffemissionen bezogen auf die beförderten Fahrgäste.
- Schulung des kompletten Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten
- Jährliche Überwachung der Zielerreichung

Prüfauftrag

- Senken des CO₂- und Feinstaub-Ausstoßes sowie der Lärmemissionen der bestehenden Fahrzeugflotte durch technische Maßnahmen (z. B. wie Förderung der Elektro-Mobilität).

10.8 Handlungsfeld Kommunikation, Marketing, Vertrieb und Fahrgastinformation

Marketing

Vor dem Hintergrund der Bedeutung der internetgestützten Informationsgebung im Hinblick auf die Barrierefreiheit im ÖPNV ist die Erstellung eines **interaktiven Liniennetzplanes** für den Landkreis Groß-Gerau, mit einem schematischen Liniennetzplan und einer integrierten topografischen Grundkarte von vorrangiger Bedeutung. Der schematische Liniennetzplan sollte das komplette Liniennetz des Kreises Groß-Gerau (Schienenverkehr und Buslinien) mit allen Bahnhöfen und Haltestellen beinhalten.

Der interaktive Liniennetzplan ist mit der RMV-Verbindungsanskunft zu verknüpfen, so dass Haltestellen in der Karte als Start- oder Zielpunkt eine Fahrt automatisch in die Fahrplanauskunft übernommen werden können. Die topografische Karte soll zudem die Möglichkeit bieten, öffentliche Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Kultur- und Freizeitaktivitäten etc. zu ergänzen. Weitere Informationen, wie B+R-Plätze, P+R-Plätze, Verkaufsstellen, CarSharing-Plätze, sind sukzessive zuzuschalten.

Der Netzpläne sollen für weitere digitale Anwendungen, aber auch Printanwendungen, zur Verfügung stehen.

- Es ist zu prüfen, inwieweit der topografische Liniennetzplan zukünftig als Beilage für die Fahrplanmedien dient oder als separates Medium veröffentlicht wird.

An Haltestellen der Kategorien B bis D werden Stadtplanausschnitte als **Haltestellenumgebungspläne** ausgehängt. Die Umgebungspläne werden aus der topografischen Grundkarte erzeugt.

- Es ist zu prüfen, inwieweit eine Erweiterung der Kapazitäten für den Haltestellenaushang (Informationsvitrinen und Fahrplankästen) erforderlich ist.

Fahrplanmedien: Gedruckte Fahrpläne werden den Fahrgästen zurzeit in Form des RMV-Fahrplanbuch Nr. 15 für den Landkreis Groß-Gerau und von fünf Bereichsfahrplänen zur Verfügung gestellt. Während die Nachfrage nach den kostenfreien Bereichsfahrplänen auf hohem Niveau relativ konstant ist, sind die Verkaufszahlen des kostenpflichtigen Fahrplanbuchs seit einigen Jahren rückläufig.

- In Bezug auf das Fahrplanbuch ist deshalb zu prüfen, ob das Produkt eingestellt und durch eine Erweiterung der Bereichsfahrpläne ersetzt werden kann. Gleichzeitig sollte gemeinsam mit dem RMV und den anderen Lokalen Nahverkehrsgesellschaften geprüft werden, ob die RMV-Fahrplanbuch-Familie in der heutigen Form noch zeitgemäß ist.

Es besteht die Notwendigkeit der Erstellung einer Internetseite für schülerrelevante ÖPNV-Informationen im responsive Webdesign²⁸. Hierzu zählen vor allem Informationen zu den RMV-Fahrkarten (CleverCard-Varianten, Wochen- und Monatskarten für Schüler und Auszubildende etc.), zur Anspruchsberechtigung, Fahrplaninformationen und die Nennung von Ansprechpartner.

Fahrgastinformation

Die dynamischen Fahrgastinformationen erfreuen sich großer Beliebtheit, so dass es nahe liegt, ihren Betrieb weiter zu verbessern und ggf. auszuweiten.

- Das Angebot an Dynamischen Fahrgastinformationen ist zu verbessern und perspektivisch auszuweiten.
- Ferner soll geprüft werden, ob weitere Haltestellen und Orte mit hoher Publikumsfrequenz außerhalb der Haltestellen mit DFI und ob bei Fahrzeug-Neuanschaffungen die Busse mit Außenlautsprechern ausgestattet werden sollten.
- Die Lesbarkeit von Fahrplanaushängen an Haltestellen ist zu verbessern und eine Perlschnur mit Zeitangaben einzuführen.
- Maßnahmen zur Umsetzung des Leitbilds zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Kreis Groß-Gerau sind im Rahmen einer Marketingkonzeption zu entwickeln.

Vertrieb

Die Strategie des RMV zur Weiterentwicklung des Vertriebs basiert auf der flächendeckenden Einführung des Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM). In den kommenden Jahren soll nur noch der Bartarif, d.h. die Einzelfahrkarten und Tagesfahrkarten auf Papier ausgegeben werden. Alle Zeitkarten (ab der Wochenkarte aufwärts) sind ausschließlich über das Medium Chipkarte erhältlich. In diesem Zusammenhang ermöglicht die weitere Verbreitung des Elektronischen Fahrgeldmanagements in Verbindung mit den internetbasierten Vertriebskanälen RMV-TicketShop und RMV-HandyTicket eine Konzentration des personenbedienten Vertriebs. Einhergehen soll diese Optimierung mit einer qualitativen Steigerung des personenbedienten Vertriebs.

Mit der Einführung von neuen Service Levels (vgl. Punkt 7.2.7) ist eine stärkere Profilierung der Vertriebsstellen vorgesehen. Neben den Mobilitätszentralen (umfassender Verkauf, Beratung und Ser-

²⁸ Website passt sich unterschiedlichen Anforderungen des jeweiligen Endgeräts automatisch an.

vice) und Agenturen bzw. MobilitätsInfos (vorwiegend Verkauf und Beratung) ist der traditionelle Vertriebsweg, ohne Beratungsleistung Fahrkarten zu verkaufen, hinsichtlich der übergeordneten Zielen Nutzerfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit zu überprüfen. In diesem Zusammenhang ist eine Optimierung der Anzahl und der räumlichen Verteilung der Vertriebsstellen beabsichtigt. Die Bedeutung der Mobilitätszentralen und MobilitätsInfos wird steigen und die Anzahl der heutigen Vorverkaufsstellen sich deutlich reduzieren.

Im Kreisgebiet ist zu prüfen, welche Vertriebsstellen den künftigen technischen und kundenspezifischen Vorgaben entsprechen können und an welchen Standorten ein personenbedienter Vertrieb erforderlich und wirtschaftlich realisierbar ist.

Darüber hinaus ist zu prüfen, inwieweit der Ausbau der internetbasierten Vertriebskanäle es dem Kunden ermöglicht, Serviceprozesse bequem selbständig ausführen zu können. Hierbei sind entsprechende Voraussetzungen zu schaffen, damit auch Gelegenheitskunden ohne Tarifkenntnisse einfach und unkompliziert den ÖPNV nutzen können.

Neben dem personenbedienten und internetgestützten Vertrieb sind die Fahrkartenautomaten Teil einer einheitlichen Vertriebsarchitektur und damit einer verbundweit einheitlichen Kundenkommunikation. Hier ist zu prüfen, inwieweit an nachfragestarken Standorten weitere Automaten erforderlich sind.

Der Fahrkartenvertrieb wird in jedem Bus über ein vom Fahrer zu bedienendes Fahrkartenverkaufsgerät sichergestellt. Dieses Gerät hat den technischen Spezifikationen des Aufgabenträgers zu entsprechen. Bei Busverkehren im direkten Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers ist das Fahrkartenverkaufsgerät Teil des kreisweit zum Einsatz kommenden Verkehrsmanagementsystems. Im Rahmen des elektronischen Fahrgeldmanagements kommen Chipkartenlesegeräte gemäß den Vorgaben des RMV zur Anwendung.

In einem weiteren Realisierungsschritt des elektronischen Fahrgeldmanagements wird das „Einsteigen und Losfahren“ mit automatischer Fahrtenbildung und Fahrpreisfindung innerhalb des RMV angestrebt. Hierzu sind die Fahrzeuge mit einer entsprechenden Technik auszustatten. Neben einer verbesserten Nutzerfreundlichkeit soll mit diesem System die Wirtschaftlichkeit des Vertriebs erhöht und gleichzeitig die Kundenbindung verbessert werden.

Kommunikation

Übergreifendes Informations- und Marketingangebot für intermodale Mobilitätsnutzung

Um die Suche nach mobilitätsbezogenen Informationen einfach zu gestalten, bietet es sich an, ein gemeinsames Informations- und Marketingangebot der lokalen Mobilitätsdienstleister zu entwickeln. Neben dem ÖPNV sind intermodale Verknüpfungen mit dem Fahrrad oder dem Pkw, Sharing-System (Carsharing, Fahrradverleihsysteme) und weitere Mobilitätsangebote von Bedeutung. Dabei sollten auch Echtzeit-Informationen eingebunden werden.

Ziele:

- Vermarktung der bestehenden Mobilitätsangebote im Kreis
- erleichterte Auffindbarkeit von verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsinformationen für Einwohner und Besucher

Prüfauftrag:

- Auf einer übergreifenden Internetplattform sollen Informationen für eine intermodale Mobilitätsnutzung bereitgestellt werden und Marketing betrieben werden.
- Die eingestellten Informationen sollten regelmäßig auf Aktualität überprüft und gegebenenfalls geändert und/oder ergänzt werden.
- Eine Evaluierung des Nutzerverhaltens in Zusammenhang mit der übergreifenden Plattform ist sinnvoll, um die Wirksamkeit zu überprüfen und das Angebot anpassen zu können.

Internetauftritte der Kommunen und des Kreises zu Mobilität ausbauen

Internetauftritte von Städten und Gemeinden sind zu einer wichtigen Informationsquelle für Einwohner und Besucher geworden. Daher sollte das Themenfeld Mobilität dort stärker berücksichtigt werden. Bisher sind nur vereinzelt Informationen abrufbar, diese sind teilweise nicht systematisch angeordnet und schwer zu finden.

Ziele:

- Direkt auffindbare aktuelle Informationen auf den Internetseiten von Kreis- und Kommunalverwaltungen zur Erreichbarkeit des jeweiligen Verwaltungsstandorts
- Gut auffindbare aktuelle Informationen über das Mobilitätsangebot in Kreis und Kommunen, unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote

Maßnahmen:

- Erstellen eines Rasters mit Hinweisen über einzustellende Informationen für Kommunen, LNVG und auf Kreisebene. Dabei sollten sowohl Informationen zur Erreichbarkeit der jeweiligen Verwaltungsstandorte bedacht als auch allgemeine Informationen zur Mobilität in der jeweiligen Kommune und im Kreis gegeben werden.
- Mindestens jährliche Überprüfung und Aktualisierung der eingestellten Informationen
- Bedarfsorientierte Aktualisierung, beispielsweise bei größeren Veranstaltungen oder bei Baustellen.

10.9 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Im Gegensatz zur klassischen Verkehrsplanung liegt der Fokus nicht auf dem Angebot, sondern auf der Nachfrage und den Bedürfnissen der Menschen. Mobilitätsmanagement ist zielgruppenspezifisch ausgelegt und adressiert sich direkt an die „verkehrserzeugenden Einrichtungen“, wie z.B. Unternehmen, Verwaltungen, Schulen usw.. Es erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure und arbeitet integriert mit Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.

Mobilitätsmanagement kann nur von einer Reihe von Akteuren getragen werden. Neben der LNVG sind u.a. die kommunalen Verwaltungen gefragt, je nach Ausrichtung des Mobilitätsmanagements auch

Akteure aus den verschiedenen thematischen Bereichen wie Schule, Wirtschaft / Wirtschaftsförderung etc. In der Mainspitze ist zudem ein Mobilitätsmanagement nur mit der MVG sinnvoll.

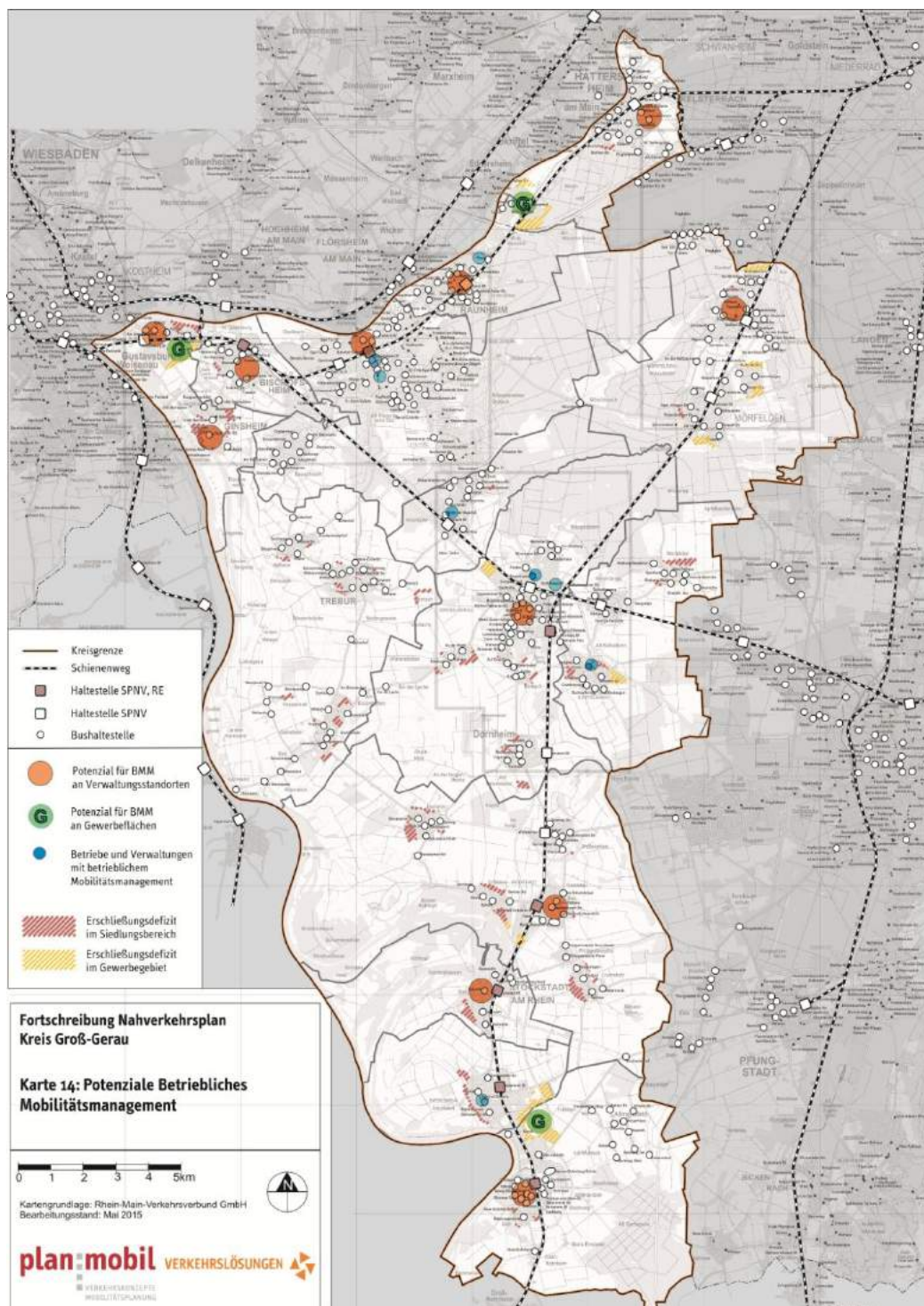
10.9.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Das betriebliche Mobilitätsmanagement kann zu einer Reduzierung der betrieblichen und persönlichen Mobilitätskosten sowie zu einer verbesserten Erreichbarkeit des Betriebes führen. Nach einer umfassenden Analyse der betrieblichen Mobilitätsrahmenbedingungen und -anforderungen wird ein unternehmensspezifisches Mobilitätskonzept entwickelt. Neben Maßnahmen, wie z.B. Jobticket, Förderung von Fahrgemeinschaften, Sprit-Spar-Kursen für eine effiziente Pkw-Nutzung, Einrichtung von Fahrradstellplätzen und ggf. der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung, werden auch Möglichkeiten zur Einsparung bei Dienstreisen und beim betrieblichen Fuhrpark geprüft.

Als Gebietskörperschaft in Südhessen kann der Landkreis auf das bestehende Programm „südhessen effizient mobil“ mit den entsprechenden Beratungsleistungen für Unternehmen zurückgreifen. Im Kreis Groß-Gerau haben bereits einige Betriebe und Verwaltungen im Rahmen dieses Programms ihr Mobilitätsmanagement unter die Lupe genommen, ein Konzept erarbeitet und erste Maßnahmen umgesetzt. Weiterhin existieren in manchen Kommunalverwaltungen bereits Ansätze für effiziente Mitarbeitermobilität, zum Beispiel in Form von Dienstfahrrädern oder der Teilnahme an Carsharing.

Allerdings gibt es bisher auf Kreisebene keinen verantwortlichen Akteur und Koordinator des Betrieblichen Mobilitätsmanagements, der das Programm vor Ort bewirbt, als Ansprechpartner für (potenzielle) teilnehmende Unternehmen fungiert und letztlich den Rahmen des Programms „südhessen effizient mobil“ ausfüllt.

■ **Karte 14: Potenziale für Betriebliches Mobilitätsmanagement**



Ziele:

- Zahl der regelmäßigen ÖPNV-Nutzer durch die Einführung von Jobtickets erhöhen
- Angebot unterschiedlicher Verkehrsmittel und Mobilitätsdienstleistungen am Unternehmensstandort ausweiten
- Mobilität als Thema in Verwaltungen und Unternehmen verankern

Maßnahmen:

- Erstellen eines Konzeptes für betriebliches Mobilitätsmanagement im Kreis Groß-Gerau unter Einbeziehung der vorhandenen Strukturen und Akteure aus „süd Hessen effizient mobil“
- Betriebliches Mobilitätsmanagement soll im Kreis über ein Netzwerk „Unternehmen und Mobilität“ verankert werden
- Aufbau eines Netzwerkes „Unternehmen und Mobilität“ zwecks Weiterbildung und Austausch zwischen Teilnehmern am betrieblichen Mobilitätsmanagement.
- Gezielte Ansprache und Gewinnen weiterer Verwaltungen (als Impulsgeber und Multiplikatoren) und Unternehmen, vorrangig in Gewerbegebieten, zur Teilnahme am betrieblichen Mobilitätsmanagement.
- Das Programm zu Betrieblichem Mobilitätsmanagement steht allen Unternehmen und Verwaltungen offen. Sie können kostenlos auf eine Qualifizierungs- und Beratungsangebot zurückgreifen.
- Die Effizienzsteigerungen der betrieblichen Fuhrparke sollte mit der Einrichtung von Carsharing-Stationen verknüpft werden.

10.9.2 Schulisches Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement für Schulen (und Kitas) agiert auf mehreren Ebenen: Zum einen wird der Kfz-Verkehr zu Kitas und Schulen reduziert, zum anderen werden den Kindern langfristig nachhaltige Mobilitätsweisen vermittelt und mit ihnen eingeübt. Zum Erreichen dieser Ziele können vielfältige Maßnahmen von klassischer Verkehrssicherheitsarbeit und Schulwegplanung über die Integration moderner Mobilitätsbildung in den Unterricht bis hin zu Projekten für Kinder und Schulungen für Eltern angewendet werden.

Im Schuljahr 2014/15 wurde die RMV-CleverCard kreisweit für den Landkreis Groß-Gerau (Jahreskarte für Schülerinnen und Schüler) auf dem eTicket RheinMain eingeführt. In einigen Kommunen sind bereits Schulwegpläne vorhanden, die sichere Schulwege aufzeigen. In Nauheim existiert ein Netzwerk zu Mobilität in der Schule; die Gemeinde hat während der Erstellung des InVek Interesse an einem Pilotprojekt bekundet. Über die Kreisverkehrswacht können Radfahrtrainings besucht werden, um die motorische Fähigkeit von Schülern zu stärken.

Ziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Schüler
- Vernetzung zwischen den Akteuren im Kreis zum Thema „Mobilität und Schule“
- Dauerhafte Verankerung von Mobilität als Thema in allen Schulen des Kreises
- Bereitstellung von aktuellen und qualitativ hochwertigen Informationen für Schüler, Lehrer und Eltern zu Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten

Maßnahmen:

- Institutionalisieren bzw. Erleichtern der Kommunikation zwischen Schulen und ÖPNV-Unternehmen bzw. ÖPNV-Aufgabenträgern.
- Erstellen eines praxisnahen Konzeptes für schulisches Mobilitätsmanagement auf Kreisebene unter Berücksichtigung der verschiedenen Schultypen.
- Alle öffentlichen Schulen sollen kostenlos auf das Angebot des Schulischen Mobilitätsmanagements zurückgreifen können.
- Einrichten eines Netzwerkes zum Thema „Schule und Mobilität“, um den Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren (LNVG, Polizei, Schulamt, Verkehrsplanung des Kreises und Schulen) zu erleichtern, Informationen und gute Erfahrungen leicht weiterzugeben, Abstimmungen auf kurzen Wegen durchführen zu können und Probleme leicht ansprechen und beheben zu können.
- Erstellung weiterer aktueller Schulmobilitätspläne im Kreisgebiet: Bei Grundschulen sollte der Fokus auf dem Fußweg liegen, bei weiterführenden Schulen sollten zusätzlich Radwege und die Kombination mit dem geprüft werden.
- Verbesserung der Vermittlung der Schulwegpläne an die Eltern
- Unterstützen der Schulen durch Vermittlung von „Good-Practice“-Beispielen, Bereitstellen von Unterrichtsmaterial, Qualifizierung von Lehrkräften, Information von Eltern sowie Schaffen bzw. Ausbau „außerschulischer Lernpartnerschaften“ (wie z.B. Busschulen).
- Durchführen von Schwerpunktaktionen oder Projekttagen mit Ansprache von Schülerinnen und Schülern, Eltern und Lehrkräften.

Prüfauftrag:

- Möglichkeit, dass auch private Schulen auf das Mobilitätsmanagement zurückgreifen können

10.9.3 Mobilitätsmanagement für Neubürger

Ein Wohnortwechsel unterbricht Routinen auch im Mobilitätsverhalten, die dann wieder neu „gelernt“ werden müssen. Hier setzt das Mobilitätsmanagement an, indem es verschiedene Mobilitätsoptionen aufzeigt: Mit der Anmeldung beim Einwohnermeldeamt erhalten Neubürger Informationen zu Mobilitätsangeboten in Kreis und Kommunen: z.B. ÖPNV-Fahrpläne, Informationen zum Radfahren sowie eventuell ein Schnupperticket und Ankündigung von Kennenlerntouren zu Fuß oder mit dem Rad.

Da der Kreis über hohe Zuzugszahlen verfügt, kann von einem hohen Umsetzungspotenzial ausgegangen werden.

Ziele:

- Umfassende Information aller Neubürger zu Mobilitätsmöglichkeiten im Kreis
- Stärkung der Nahmobilität und des öffentlichen Verkehrs.

Maßnahmen:

- Erstellen von lokalen Informationspaketen für Neubürger zum Thema Mobilität mit Integration von kreisweit gültigen Informationen, in Abstimmung mit den Kommunen. Mögliche Inhalte:
 - Liniennetz- und Fahrpläne im Kreis
 - ÖPNV-Tarifinformationen
 - Standortinformationen zu Mobilitäts- und Beratungsstationen
 - Rad- und Fußverkehrsrouten sowie Entfernungsabschätzungen zu wichtigen Zielen in der Gemeinde und im Kreis
 - Hinweise zu Onlineangeboten, z.B. Radroutenplaner Hessen, vielmobil,...
 - sowie weitere lokalspezifische Informationen (z.B. lokale Aktionen oder Stadtpläne)
- Hinweise zur Umsetzung:
 - regelmäßige Aktualisierung notwendig
 - Möglichst parallele Umsetzung in vielen Kommunen, um Synergieeffekte zu nutzen.

Prüfaufträge:

- Erweiterung des Angebotes durch ein ÖPNV-Schnupperticket (kostenlose Monatskarte für den Landkreis Groß-Gerau)
- Erweiterung des Angebotes durch Kennenlerntouren oder weitere Kursangebote (sparsames Autofahren, ÖPNV-Fahren im Alter, Fahrradkurse).

10.9.4 Mobilitätsmanagement für Veranstaltungen

Größere Feste und Veranstaltungen bringen für einen kurzen Zeitraum hohe Besucherzahlen mit sich. Dadurch werden oftmals Staus verursacht und dauerhaft zusätzliche Parkflächen benötigt. Durch ein Mobilitätsmanagement für Veranstaltungen können Verkehre verlagert und die Abwicklung verträglich gestaltet werden. Wenn der Veranstalter die Veranstaltung anmeldet, sollte die jeweilige Kommunalverwaltung Hinweise und Hilfen für verschiedene mögliche Maßnahmen geben, um den Teilnehmern eine klimafreundliche An- und Abreise zu ermöglichen bzw. zu vereinfachen: Informationen zur Anreise mit dem ÖPNV und dem Fahrrad, Kooperationen mit Verkehrsunternehmen für Fahrkartenkontingente, Sonderzüge und -busse, mobile Fahrradstände, Rikschaservices und Parkkonzepte.

Aktuell werden bei Veranstaltungen kaum bzw. keine Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements angewendet. Sperrungen von Bushaltestellen und entsprechende Umleitungen von Bussen anlässlich von Festen / Jahrmärkten in Innenstädten erschweren tendenziell eine Anreise mit dem ÖPNV.

Ziele:

- Einheitliche Handhabung des Mobilitätsmanagements bei Veranstaltungen und Festen
- Vermeiden von Staus und verträgliche Abwicklung des Besucherverkehrs
- Nutzen von Festen und Veranstaltungen als Plattform, um verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote bekannter zu machen

Prüfauftrag:

- Erstellen eines Leitfadens für Kommunalverwaltungen zum Mobilitätsmanagement bei Festen und Veranstaltungen mit zu beteiligenden Akteuren, zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, konkreten Ansprechpartnern, abzufragenden Kenngrößen bei Abwägung von Maßnahmen sowie Hinweisen zu einer Informationsplattform bei Sonderverkehren bzw. Umleitungen aufgrund von Veranstaltungen.

10.10 Handlungsfeld Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle wird nachfolgend beschrieben. Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung der Qualitätsstandards und der Qualitätskontrolle formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden.

Für die nachfolgenden Zielsetzungen des Anforderungsprofils für das Handlungsfeld Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle wird die Umsetzung im Maßnahmenkonzept dargestellt.

- Konsequente Anwendung der **Qualitätsstandards zur Fahrzeugausstattung** sowie Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltqualitäten im ÖPNV (zum Beispiel Senkung der CO₂-Emissionen bei Fahrzeugen).
- Permanente Überprüfung **der Einhaltung der Qualitätsstandards** im ÖPNV mittels Qualitätskontrollen, Qualitätsmessungen und/ oder Zufriedenheitsbefragungen.
- **Kontinuierliche Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Angebotes** in Kooperation mit den Planungspartnern und Entwicklung von weiteren Maßnahmen zur Optimierung unter Berücksichtigung des verkehrlichen Nutzens, der umweltpolitischen Zielsetzungen sowie der wirtschaftlichen Gesamtwirkung.

Überprüfung der Einhaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV, ggf. Weiterentwicklung der Anforderungen

- Die im Nahverkehrsplan (hier insbesondere im Anforderungsprofil) formulierten Standards und Anforderungen an die Qualität im ÖPNV werden regelmäßig hinsichtlich der Einhaltung und Umsetzung überprüft. Ferner wird die Akzeptanz durch die Fahrgäste untersucht. Auf Grundlage dieser Überprüfungen werden ggf. Änderungen der Anforderungen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsbeteiligten erarbeitet.

Kontinuierliche Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Angebotes anhand eines umfassenden Bewertungskatalogs

- Regelmäßige, standardisierte Aufnahme der Fahrgastnachfrage zur Überprüfung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Qualität
- Evaluation des ÖPNV-Angebotes anhand eines umfassenden Bewertungskatalogs, zum Beispiel
- mit Untersuchung der Akzeptanz der Änderung im ÖPNV-Angebot bei Fahrgästen,
- mit Betrachtung der Auswirkungen bei der Einrichtung zusätzlicher Fahrten oder dem Einsatz größerer Fahrzeuge auf die Wirtschaftlichkeit der Linie insgesamt (ggf. auch auf weitere Linien bei Umlaufverbünden der eingesetzten Fahrzeuge) oder
- die Prüfung der Auswirkungen auf die Verständlichkeit und Systematisierung eines vertakteten Fahrtenangebotes (inklusive der Verknüpfungsmöglichkeiten).

10.11 Weitere Handlungsfelder

10.11.1 Handlungsleitlinien für nachhaltige Mobilität in der Planung verankern

Leitlinien zu bestimmten Planungsthemen greifen vor allem bei neuartigen Themen (z.B. E-Mobilität), aber auch im Bestand (z.B. Lage oder Ausgestaltung von Bushaltestellen). Sie dienen einer einheitlichen Vorgehensweise innerhalb des Kreisgebiets und erleichtern den einzelnen Akteuren die Arbeit. Derzeit werden bei manchen Themen unterschiedliche Standards angewendet, bei anderen gibt es derzeit noch keine Leitlinien. Ziel ist die Vereinfachung und Vereinheitlichung von Planungsabläufen.

Für eine sinnvolle und nachhaltige Implementierung der zu erstellenden Leitlinien sind zunächst die einzubindenden Akteure auszumachen und die Leitlinien-Themen abzustimmen. Mögliche Themen sind:

- Kreiseinheitliche Standards zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Straßenraums und der ÖPNV-Infrastruktur.
- Grüne Wellen bei einer relativ niedrigen Geschwindigkeit und/oder für Busse im Rahmen einer ÖPNV-Beschleunigung (um Halte und energieaufwändiges Anfahren zu vermeiden).
- Verkehrsberuhigte Zonen und Geschwindigkeitsbeschränkungen für bestimmte Gebiete (z.B. Kindergärten, Schulen, Ortsdurchfahrten).
- Parkraumbewirtschaftung und Festlegung zur Verwendung der zusätzlichen Mittel.
- Nutzung des Siedlungsfolgekostenrechners bei Neuausweisungen von Siedlungsflächen.
- Einbeziehung der LNVG bei allen verkehrsnachfrage-relevanten Planungen und Entscheidungen

10.11.2 Handlungsfeld Fahrpersonal

Folgende Maßnahmen sind geeignet, die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals im Linienverkehr attraktiver zu gestalten:

■ **Tabelle 41: Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals**

Maßnahme	Verantwortlich
Toiletten an den dauerhaft vorgesehenen Endhaltestellen	Kommunen
Dienstbildung mit einem überschaubaren Anteil geteilter Dienste	Fahrplangestalter LNVG und Verkehrsunternehmen
Planbarkeit der Arbeitsschichten und Freizeit über einen längeren Zeitraum	Verkehrsunternehmen
Anpassung der Fahrzeiten an das tatsächliche Verkehrsgeschehen im Tagesablauf (contra Taktfahrplan)	Fahrplangestalter LNVG
Sicherheitsgefühl durch ständige Erreichbarkeit einer Betriebsleitung auch zu Abend- und Nachtstunden	Verkehrsunternehmen, Notruf über das Verkehrsmanagementsystem direkt zur Polizei
Einhaltung der im Anforderungskatalog vorgesehenen Tarifbindung	LNVG über Verkehrsverträge, Verkehrsunternehmen
Schulung zur Konfliktbewältigung	Verkehrsunternehmen, Vorgabe in Verkehrsverträgen

11. Wirkung und Bewertung der Maßnahmenkonzeption

Ziel dieses Arbeitsschrittes ist die Ermittlung der Auswirkungen der Maßnahmenkonzeption. Dabei werden neben den verkehrlichen Wirkungen auch die finanziellen Folgen abgeschätzt.

Die Wirkungen des Maßnahmenpaketes werden als Veränderung gegenüber dem bestehenden ÖPNV-Angebot (Fahrplanstand 2015) sowie dem prognostizierten Fahrgastaufkommen durch die demografische Entwicklung sowie die Entwicklung des Verkehrsverhaltens (vgl. Kap. 9 der Verkehrsprognose) abgeschätzt.

11.1 Verkehrliche Wirkungen

Abschätzung der Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption

Die Finanzierung des lokalen ÖPNV-Angebotes im Kreis Groß-Gerau erfolgt vollumfänglich über die LNVG, d.h. sämtliche Aspekte der Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Netz und Fahrplan und die damit im direkten Zusammenhang stehenden Infrastruktur- und Koordinationsmaßnahmen sind in die Bewertung eingeflossen. Für die Abschätzung der erforderlichen Betriebskostenzuschüsse werden die ermittelten Leistungsveränderungen sowie die Abschätzung der Veränderung der Einnahmesituation zugrunde gelegt.

■ **Tabelle 42: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption lokale Busverkehre**

	2014	2016	2018	Veränderung 2014 bis 2018
Betriebsleistung im Fahrplanjahr	3,3 Mio. km	3,9 Mio. km	4,0 Mio. km	21,2 %

Für die Abschätzung der Fahrgastnachfrage wird die Wirkung der Umsetzung der in den einzelnen Handlungsfeldern benannten Maßnahmen berücksichtigt. Die Prüfaufträge in den einzelnen Handlungsfeldern werden hier nicht bewertet, da für deren Umsetzung noch weitere Untersuchungen erforderlich sind und daher die verkehrlichen Auswirkungen und Veränderungen in der Fahrgastnachfrage zum derzeitigen Zeitpunkt nicht seriös abgeschätzt werden können.

Verbesserungen im ÖPNV-Angebot führen zu einer Steigerung der Fahrgastnachfrage und damit auch der Einnahmen. Wesentliche Angebotsverbesserungen werden durch nachfolgende Maßnahmen erwartet:

- Angebotsverdichtung auf der Nordachse zwischen Raunheim, Kelsterbach und Flughafen mit Neuordnung der Linie 72 und Einrichtung einer neuen Linie 72A (Arbeitstitel) mit klarer Linienführung
- Neuordnung der Ortsverkehre in Kelsterbach und Raunheim mit einer Verdichtung des Angebotes auf Teilabschnitten

- Neue Erschließung von ausgewählten Bereichen, z. B. Raunheim AirgateOne
- Einrichtung einer regelmäßigen Expressverbindung zwischen Groß-Gerau und Rüsselsheim
- Verbesserte Verknüpfung mit dem SPNV an den Bahnhöfen in Groß-Gerau und in Rüsselsheim
- Aufbau einer direkten schnellen Verbindung im Westkreis zwischen Rüsselsheim, Trebur und Goddelau sowie Griesheim (Anschluss an S-Bahn und Straßenbahn)
- Neuordnung der Verbindung zwischen Trebur und Groß-Gerau mit direkten Fahrtmöglichkeiten zum Landratsamt und Kreisklinik
- Neuordnung der Bedienung im Bereich Büttelborn mit geänderten Linienführungen
- Einrichtung schneller und direkter Verbindungen von Worfelden und Klein-Gerau zum Bahnhof GG-Dornberg und weiter in das Stadtzentrum Groß-Gerau (und nach Nauheim – Rüsselsheim)
- Neue Erschließung der Gewerbegebiete Wasserweg in Groß-Gerau und Büttelborn-Ost
- Tagesdurchgängige Anbindung des Wohngebiets Büttelborn-Süd
- Neuordnung der Linien 751, 752 und 67 mit Taktverdichtung und Ausdehnung der Betriebszeiten Richtung Flughafen und geänderten Linienführungen mit zusätzlicher Erschließung im Zentrum von Mörfelden und in Mörfelden-Süd
- Einrichtung direkter Fahrtmöglichkeiten im Bereich CargoCity Süd mit identischer Linienführung in beiden Richtungen
- Einrichtung durchgehender Fahrtmöglichkeiten zwischen Rüsselsheim, Mörfelden, Walldorf und Flughafen CargoCity Süd
- Großräumige Neuordnung des Liniennetzes im südlichen Kreisgebiet mit verschiedenen Linienwegänderungen, im Zusammenhang mit Maßnahmen auf den, die Kreisgrenzen überschreitenden Linien in Richtung Darmstadt
- Einrichtung direkterer und schnellerer Verbindungen nach Griesheim mit Verknüpfung zur Straßenbahn von/ nach Darmstadt

Für die Abschätzung der Fahrgastveränderungen werden bei den einzelnen Maßnahmen (bei verschiedenen Maßnahmen werden die Auswirkungen auf mehrere Linien gemeinsam betrachtet) die Veränderungen des ÖPNV-Angebotes mittels Analogieschluss mit den Auswirkungen ähnlicher Veränderungen im Kreis Groß-Gerau bzw. in der Rhein-Main-Region in der Vergangenheit sowie mit Auswirkungen in anderen Verkehrsräumen bewertet.

Die größten Zuwächse in der Fahrgastnachfrage sind dabei bei den relevanten Angebotsverbesserungen in der Hauptverkehrszeit bei Verkehren im Kreisgebiet sowie bei einer deutlich verbesserten Anbindung von wichtigen Arbeitsplatzstandorten zu erwarten.

Die Stärkung der tangentialen Relationen im Kreisgebiet führen erfahrungsgemäß dort zu größeren Zuwächsen in der Fahrgastnachfrage, wo hier schnellere Verbindungen im Busverkehr als mit den bisherigen Fahrwegen entstehen.

Die Verbesserungen in den randlich gelegenen Bereichen des Kreises führen ebenso wie die weiteren Angebotsveränderungen zu vergleichbar geringen Steigerungen in der Fahrgastnachfrage. Diese Maßnahmen dienen vor allem zur verkehrlichen Verbesserung des gesamten Mobilitätsangebotes sowie zur Abdeckung der Grundversorgung im ÖPNV.

Abgeschätzt wird eine Steigerung der Fahrgastnachfrage

- durch die demografische Entwicklung im Kreis Groß-Gerau in den kommenden Jahren (Prognosezeitraum bis zum Jahr 2025) um rund 5 % im Busverkehr (gegenüber dem Jahr 2014) sowie
- durch die Umsetzung der kompletten Maßnahmenkonzeption um weitere ca. 9 % im Busverkehr.

Ausgehend von einer täglichen Fahrgastnachfrage an einem Normalwerktag von 21.500 Linienbeförderungsfällen (LBF) im Jahr 2014 werden damit im Prognosezeitraum mit der Umsetzung der Maßnahmenkonzeption in der Summe **Fahrgaststeigerungen von bis zu 600.000. Fahrgästen, d.h. bis zu 3.000 Fahrten** im Busverkehr an einem Normalwerktag im Kreis Groß-Gerau abgeschätzt. Maßnahmen aus dem InVek, die im Rahmen der Fortschreibung des NVPs konkretisiert wurden (vgl. Kap. 0, 10.4, 10.9) sind in der Nachfrageprognose nicht enthalten.

■ **Tabelle 43: Prognostizierte Angebots- und Nachfrageentwicklung bis 2018**

	2014	2016	2018	Veränderung 2014 bis 2018
Betriebsleistung im Fahrplanjahr	3,3 Mio. km	3,9 Mio. km	4,0 Mio. km	21,2%
Fahrgastnachfrage an einem Normalwerktag	21.500 LBF	23.550 LBF	24.300 LBF	13,0 %
Fahrgelderträge (brutto) nach Einnahmenaufteilung	5.0 Mio. €	5.7 Mio. €	6.2 Mio. €	24,0%

Es gilt zu berücksichtigen, dass mit der Überführung von Teilen der ehemaligen regionalen Linie 752 sowie der Linie K62 in die Zuständigkeit der LNVG, eine Betriebsleistung von ca. 0,5 Mio. km und eine entsprechende Fahrgastnachfrage (1.800 LBF) einhergeht (bereits in Leistungsaufstellung inkludiert).

Zu berücksichtigen ist darüber hinaus, dass Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch Angebotsverbesserungen erst nach einer ausreichenden Erprobungsphase und umfangreichen Informations- und Marketingmaßnahmen zu erwarten sind.

■ **Tabelle 44: Prognostizierte Angebots- und Nachfrageentwicklung bis 2022**

	2014	2022	Veränderung 2014 bis 2022
Betriebsleistung im Fahrplanjahr	3,3 Mio. km	4,2 Mio. km	27,3%
Fahrgastnachfrage an einem Normalwerktag	21.500 LBF	27.300 LBF	27,0 %
Fahrgelderträge (brutto) nach Einnahmenaufteilung	5.0 Mio. €	7.4 Mio. €	48,0%

Die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption wird nach 2018 zu deutlichen Nachfragesteigerungen führen, zumal flankierende Maßnahmen aus dem Bereich des Mobilitätsmanagements erst dann ihre volle Wirkung entfalten.

11.2 Finanzielle Wirkungen der Maßnahmenkonzeption

11.2.1 Abschätzung der Veränderungen der Betriebsleistung und des finanziellen Aufwandes im ÖPNV

Die Finanzierung des lokalen ÖPNV-Angebotes im Kreis Groß-Gerau erfolgt vollumfänglich über die LNVG, d.h. sämtliche Aspekte der Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Netz und Fahrplan und die damit im direkten Zusammenhang stehenden Infrastruktur- und Koordinationsmaßnahmen sind in die Bewertung eingeflossen. Für die Abschätzung der erforderlichen Betriebskostenzuschüsse werden die ermittelten Leistungsveränderungen sowie die Abschätzung der Veränderung der Einnahmesituation zugrunde gelegt.

■ **Tabelle 45: Leistungsbilanz Maßnahmenkonzeption lokale Busverkehre**

	2014	2016	2018	Veränderung 2014 bis 2018
Betriebsleistung im Fahrplanjahr	3,3 Mio. km	3,9 Mio. km	4,0 Mio. km	21,2%

Die Verkehrsleistung der lokalen Busverkehre wird auf der Basis von sogenannten Bruttoverträge erbracht. In diesem Zusammenhang übernimmt die LNVG die wirtschaftliche Verantwortung für diese Linien, so dass eine hohe Fahrgastnachfrage und die damit verbundenen Fahrgeldeinnahmen einen elementaren Bestandteil der Gesamtfinanzierung darstellen.

Die Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Fahrplan ist größtenteils im Zuge der Neuvergabe von Verkehrsleistungen vorgesehen. Vor diesem Hintergrund werden die Kosten und Erlösabschätzung auf die Bezugsjahre 2016, 2018 und 2020 projiziert.

Unter Berücksichtigung der betrieblichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen im Kreisgebiet wird zur Abschätzung der Betriebskosten ein Vergütungssatz pro Leistungskilometer, Stand 2014, ermittelt und dieser auf die Bezugsjahre - unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen Preissteigerung von jährlich 2 % - hochgerechnet. Dieser Vergütungssatz bewegt sich, in Abhängigkeit des tatsächlichen Fahrplan- und Dienstplanwirkungsgrades, zwischen 2,35 € und 3,75 € je Nutzwagenkilometer (NutzWkm) und umfasst ausschließlich den Fahrzeug- und Personaleinsatz sowie die damit in Verbindung stehende Fahrleistungserbringung. Zusätzlich sind daher die Kosten u.a. für Verkehrssteuerung, Verkehrsmanagementsystem, Fahrgastinformation, vertriebliche Maßnahmen, Datenmanagement und Haltestelleninfrastruktur zu kalkulieren.

Im Bezugsjahr 2016 wirken sich die Leistungsveränderungen im Linienbündel „LGG Süd“ sowie die Teillokalisierung im Raum Mörfelden-Walldorf laut Kalkulation der LNVG wie folgt auf die lokale Finanzierung aus:

■ **Tabelle 46: Prognose Gesamtaufwand lokaler Verkehr 2016 und 2018**

Fahrplanjahr	2016	2018
Verkehrsleistung (in Nutzwkm)	3.885.000	4.005.000
Wirtschaftlichkeitsbetrachtung		
Aufwand Verkehrsleistung	10.880.000 €	11.615.000 €
Aufwand Vertrieb, Infrastruktur, Regie	+ 770.000 €	+ 805.000 €
abzgl. Fahrgelderlöse/ersatz (netto)	- 7.760.000 €	- 8.360.000 €
zuzügl. EAV-Kürzung RMV (netto)	+2.430.000 €	+ 2.560.000 €
Aufwand lokaler Verkehr	6.320.000 €	6.620.000 €
abzgl. Finanzierung durch Dritte	- 1.250.000 €	- 1.300.000 €
abzgl. öffentliche Ausgleichszahlungen	- 1.210.000 €	- 1.210.000 €
Gesamtaufwand lokaler Verkehr	3.860.000 €	4.110.000 €

Im Zuge der weiteren Umsetzung des Maßnahmenkonzepts zum Bezugsjahr 2018 sind im Umfeld der Linien 72 bis 79 Leistungsmehrungen von rund 120.000 Nutzwkm geplant. Diese Leistungen werden auf Basis neu zu vergebender Verkehrsverträge bestellt und werden den Aufwand für Verkehrsleistungen entsprechend erhöhen. Insgesamt wird unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen jährlichen Preisanpassung von 2% eine Aufwandssteigerung im Bezugsjahr 2018 in Höhe von 735.000 € erwartet.

Unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen 2,5%igen jährlichen Tarifierpassung sowie zusätzlicher Erlöse im Gesamtnetz aufgrund weiteren Fahrgastzuwachses, werden rund 5,8 Mio. € Fahrgelderträge (netto) erlöst, sodass der prognostizierte Gesamtaufwand für den lokalen Verkehr im Bezugsjahr 2018 um rund 250.000 € steigt.

Im Schienenpersonennahverkehr wurden bislang Mehrleistungen über die so genannte Partnerschaftsfinanzierung abgegolten. Seit 1995 mussten für die S-Bahn-Linien S7, S8 und S9 sowie für die Verkehrsleistungen der Linien 70 und 75 bis zu 1,3 Mio. € pro Jahr aufgewendet werden. Unter dem Eindruck der Verhandlungen rund um die Neuordnung der Finanzierung im RMV wird den verkehrlichen und finanziellen Veränderungen innerhalb des Verbundes Rechnung getragen und die Zahlungsverpflichtungen aus der Partnerschaftsfinanzierung abgesenkt, sofern diese Mittel zweckgebunden dem ÖPNV erhalten bleiben. Diese Maßnahmen erreicht eine Dimension von rund 0,65 Mio. pro Jahr, d.h. in den kommenden Jahren ist von einem Finanzierungsanteil für den SPNV von rund 0,65 Mio. € pro Jahr auszugehen.

Im Bereich des RBNV werden die Mehrleistungen ebenfalls über die Partnerschaftsfinanzierung abgegolten. Die Leistungsveränderungen im Raum Mörfelden-Walldorf führen zu einem leistungsabhängigen Finanzierungsanteil für die Linien 751 und 663 von rund 250 T€ pro Jahr. Unter Berücksichtigung

weiterer finanzieller Verpflichtungen gegenüber dem RMV wird in den kommenden Jahren ein Gesamtaufwand in Höhe von rund 1,03 Mio. € pro Jahr prognostiziert.

Im Bereich der sonstigen lokalen Verkehre aus/nach den angrenzenden Gebietskörperschaften (Mainz, Frankfurt, Landkreis Darmstadt Dieburg) wird nur im Bereich der Mainspitze die Fahrtenhäufigkeit und die Fahrplanstruktur beibehalten, sodass sich die Zahlungsverpflichtungen insgesamt nachhaltig verändern. Im Zuge der Übernahme der Linie K62 sowie des Wegfalls der Linie K59 reduzieren sich die Aufwendungen gegenüber den benachbarten Aufgabenträger. Für die Bezugsjahre 2016 und 2018 wird mit einem Finanzierungsanteil von rund 400.000 €, bzw. 420.00 € pro Jahr gerechnet.

Die Maßnahmen im Bereich der neuen Mobilitätsdienstleistungen erweitern das Aufgabenspektrum der LNVG und führen zu entsprechenden Aufwendungen. Im Bezugsjahr 2016 sind die Aufwendungen aufgrund der notwendigen Implementierung der Maßnahmen höher als in den Folgejahren zu kalkulieren. Im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen extern sind die erforderlichen Planungskosten für die Projektierung, Organisation und Realisierung des Mobilitätsmanagements sowie die multimodalen Entwicklungen berücksichtigt.

■ **Tabelle 47: Prognose Gesamtaufwand ÖPNV 2016**

Maßnahmen	Aufwand
Gesamtaufwand lokaler Verkehr	3.860.000 €
Gesamtaufwand RMV	1.030.000 €
Aufwand sonstiger lokaler Verkehr	400.000 €
Mobilitätsdienstleistungen LNVG	800.000 €
Mobilitätsdienstleistungen extern	350.000 €
Summe	6.440.000 €

Die beschriebenen Aufwendungen führen im Bezugsjahr 2016 zu einem prognostizierten Finanzierungsbedarf für den gesamten Mobilitätsbereich in Höhe von 6,44 Mio. €. Im Vergleichszeitraum 2014 belief sich der aggregierte Finanzierungsbetrag auf rund 6,60 Mio. €.

■ **Tabelle 48: Prognose Gesamtaufwand ÖPNV 2018**

Maßnahmen	Aufwand
Gesamtaufwand lokaler Verkehr	4.110.000 €
Gesamtaufwand RMV	1.030.000 €
Aufwand sonstiger lokaler Verkehr	420.000 €
Mobilitätsdienstleistungen LNVG/	800.000 €
Mobilitätsdienstleistungen extern	250.000 €
Summe	6.610.000 €

Die gesamten Aufwendungen für den Mobilitätsbereich steigen in 2018 auf knapp 6,6 Mio. €. Damit ist der vorgesehene finanzielle Rahmen von rund 6,6 Mio. € ausgeschöpft. Weitere Maßnahmen sind in den Folgejahren nur in Verbindung mit den prognostizierten Erlössteigerungen im Zuge der Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes realisierbar.

11.2.2 Abschätzung der erforderlichen Betriebskostenzuschüsse

Aus den erwarteten Mehrkosten für den ÖPNV-Betrieb (ohne Investitionskosten) und den abgeschätzten Mehreinnahmen können die erforderlichen Betriebskostenzuschüsse nach der sukzessiven Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes ermittelt werden.

Unter gleichbleibenden finanziellen Rahmenbedingungen kann die partnerschaftliche Finanzierung des Verkehrsangebots im Kreis Groß-Gerau durch die Beiträge des Kreises sowie der Städte und Gemeinden auf dem bestehenden Niveau (Stand 2015) fortgesetzt werden. Unverzichtbar ist, dass gemeinsam mit den beauftragten Verkehrsunternehmen den Bürgerinnen und Bürgern im Kreisgebiet ein qualitativ hochwertiges und vor allem verlässliches Verkehrssystem zur Verfügung steht, das durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen zu einem erheblichen Teil seine Eigenfinanzierung sichert.

Mit diesen Beiträgen können die lokalen Busverkehre, der Finanzierungsbeitrag zum SPNV, zahlreiche Elemente aus dem Themenfeld der umweltfreundlichen Mobilität und die Regiekosten der LNVG weiterhin abgedeckt werden. Unter diesen Voraussetzungen kann im Kreisgebiet ein Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge für eine gleichberechtigte Teilhabe aller Personen an der Mobilität sichergestellt werden.

Neben dem Grundangebot ist die Realisierung von Maßnahmen des qualitativen Ausbaus wünschenswert. Diese Maßnahmen können jedoch nicht im Rahmen der solidarischen Finanzierung erbracht werden und sind von den jeweiligen Bestellern zu finanzieren.

11.2.3 Abschätzung der Investitionskosten

Finanzierung des barrierefreien Ausbaus

Für Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen entsprechend den Standards im Anforderungsprofil kann noch keine endgültige Kostenabschätzung erfolgen. Hierfür muss zunächst eine Detail- (Vorentwurfs-) Planung der einzelnen Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte vorgenommen werden.

Die LNVG hat eine Voranmeldung bei Hessen Mobil - Kompetenzzentrum Verkehrsinfrastrukturförderung Süd (KC VIF Süd) – zur Sicherung der grundsätzlichen Inanspruchnahme der Fördermittel, eingereicht. Diese Voranmeldung umfasst für das GVFG-Programm im Zeitraum 2016 bis einschließlich 2019 ein geschätztes Investitionsvolumen von 8.575.000 € für den barrierefreien Um- und Ausbau von ca. 250 Haltestellenpositionen im Landkreis Groß-Gerau. Dazu zählen auch Ergänzungs- und/oder Korrekturmaßnahmen an veralteten Blindenleitsystemen. Der Bedarf wird im Rahmen einer Analyse der an Haltestellen bereits vorhandenen Blindenleitsysteme ermittelt.

Die Voranmeldung für das GVFG-Programm 2016-2019 präjudiziert nicht die grundsätzliche Finanzierung des barrierefreien Ausbaus seitens der LNVG, sondern sichert dem Kreis und den Städten und Gemeinden die Möglichkeit über entsprechende Fördermittel verfügen zu können. Die tatsächliche Realisierung steht daher unter dem Vorbehalt der Restfinanzierung seitens der betroffenen Städte und Gemeinden. Angesichts der begrenzten finanziellen Handlungsspielräume, soll über ein integriertes Planungs,- Organisations- und Finanzierungskonzeption die Voraussetzung geschaffen werden, damit die Maßnahmen zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 realisiert werden können .

Finanzierung von B+R-Anlagen

Für Maßnahmen zum Ausbau der B+R-Anlagen an SPNV-/ÖPNV- Halten entsprechend den Standards im Anforderungsprofil wird ein Investitionsvolumen in Höhe von 440.000 € prognostiziert. Neben der Finanzierungsoption über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und Finanzausgleichsgesetz (FAG) können alternativ auch über die Klimaschutzinitiative investive Maßnahmen im Radverkehr gefördert werden. Eine Kopplung der Maßnahmen mit dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen erscheint sinnvoll.

Finanzierung sonstige Infrastruktur

Die Kosten der geplanten Infrastrukturmaßnahmen an Bahnhöfen und Bahnsteigen sind in einer Rahmenvereinbarung zwischen RMV, Land und DB Station & Service geregelt und mit den betroffenen Kommunen und dem Kreis abgestimmt.

Die Kosten für den Ausbau von Kommunikationseinrichtungen an Haltestellen (Dynamische Fahrgastinformation) sind derzeit noch nicht abschätzbar.

11.3 Gesamtbewertung der Maßnahmenkonzeption

Im Leitbild zur Nahverkehrsplanung sind die wesentlichen Ziele formuliert, die für den ÖPNV im Kreis Groß-Gerau erreicht werden sollen.

Der ÖPNV soll als integraler Bestandteil des Verkehrssystems im Kreis Groß-Gerau wesentlich dazu beitragen, die Standortqualität zu sichern und zu verbessern sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region – Einwohner wie auch Gäste – zu befriedigen. Im Mittelpunkt steht dabei das Ziel einer ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltigen Abwicklung des Verkehrs. Dies beinhaltet einen effizienten Einsatz der finanziellen Mittel und der sonstigen Ressourcen, die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen sowie den Schutz von Mensch und Umwelt vor negativen Folgewirkungen des Verkehrs.

Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten. Auf den Hauptkorridoren, auf denen hohe Marktpotenziale ausschöpfbar sind, soll der ÖPNV konsequent in seiner Attraktivität gepflegt und verbessert werden. Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit des ÖPNV für die Menschen. Sie bezieht sich auf Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen sowie den eingesetzten Fahrzeugen, auf das Tarif- und Vertriebssystem sowie auf leicht verständliche und transparente Informationen über das Angebot.

Mit den dargestellten Handlungsfeldern der Maßnahmenkonzeption, insbesondere den konkreten Maßnahmen im Bereich Netz und Fahrplan sowie Infrastruktur und der Bearbeitung der zahlreichen Prüfaufträge, werden die im Leitbild formulierten Ziele in den kommenden Jahren umgesetzt. Die Umsetzung der Grunddaseinsvorsorge soll mit den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen realisiert werden.

Darüber hinaus werden verkehrliche Wirkungen auch durch die Umsetzung von Maßnahmen in den übrigen Handlungsfeldern erwartet.

11.4 Potentiale zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und zur Einführung alternativer Finanzierungsformen

Im Folgenden werden Einschätzungen zu verschiedenen, alternativen Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV gegeben, zur Verbesserung der wirtschaftlichen Gesamtsituation der ÖPNV-Finanzierung.

Mögliche Finanzierungsinstrumente

- **Nahverkehrsabgabe (Arbeitgeberabgabe):** Unter einer Nahverkehrsabgabe wird in der Regel – dem prominenten Beispiel der „versements transports“ aus Frankreich folgend – ein Finanzierungsinstrument verstanden, das bei Unternehmen erhoben wird. Es sind in Bezug auf Deutschland verschiedene Modelle einer Nahverkehrsabgabe denkbar (z.B. Abgabe auf Lohnsumme, Anzahl der Angestellten oder Wertschöpfung des Unternehmens), die ihre Rechtfertigung prinzipiell aus dem Nutzen von öffentlichen Verkehren für die eigene Standortattraktivität zieht. Jedoch erscheint eine Verteuerung des Produktionsfaktors Arbeit gerade vor dem Hintergrund des Standortwettbewerbs zwischen den Kommunen allenfalls bei einer flächendeckenden Einführung durchsetzbar. Zudem ist der Nutzen der Unternehmen am vorhandenen ÖPNV vorrangig auf der betrieblichen Ebene (Verkehrsangebot) zu sehen. Auch verbleiben Fragen, auf welcher juristischen Grundlage eine solche Abgabe eingeführt werden könnte.
- **Differenzierte Grundsteuer:** Eine differenzierte Grundsteuer, die auf den in Einzelfällen gut messbaren Mehrwert von Immobilien durch eine nahe ÖPNV-Anbindung abhebt, ist ein interessantes Instrument zur Abschöpfung von bisher nicht internalisierten privaten Nutzen aus öffentlichen Investitionen. Die Grundsteuer selbst ist eine wichtige Finanzierungsquelle der Kommunen in Deutschland. In 2011 wurden insgesamt ca. 11,67 Mrd. € an Grundsteuer vereinnahmt. Da das Grundsteueraufkommen in der Regel ein gewachsenes Leistungsspektrum kommunaler Aufgaben finanziert, sind zusätzliche Mittel für die Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur im Einzelfall vermutlich nur durch eine Anhebung derselben zu erzeugen. Eine Reform der Grundsteuer wird weitgehend ohnehin als notwendig erachtet. Für die Umsetzung eines nach ÖPNV-Anbindung differenzierten Ansatzes problematisch ist jedoch die Komplexität, die eine Bewertung unterschiedlicher Zu- und Abschläge auf den Grundstückswert ergeben. Es sind objektive Kriterien zu entwickeln, wie der Faktor „öffentlicher Verkehr“ (und ggf. weitere bestimmende Faktoren) im Rahmen der Grundsteuererhebung sachgerecht abgebildet werden kann. Ebenso sind in erster Linie nicht lediglich die Infrastrukturanlagen wertsteigernd, sondern nur im Zusammenhang mit einem entsprechenden Leistungsangebot.

- **Parkraum-/Stellplatzbewirtschaftung:** Die Parkraum- und Stellplatzbewirtschaftung stellt in Innenstadtlagen nur ein begrenztes Instrument zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl dar. Dieses Instrument kann jedoch dazu beitragen, die individuelle Inanspruchnahme (Nutzung) öffentlich finanzierter Infrastruktur durch den Nutznießer teilweise abgelten zu lassen. Die Parkraum- und Stellplatzbewirtschaftung kann für die Kommunen daher einen sinnvollen Baustein zur Schaffung eines Instrumentenmix zur Finanzierung der verkehrlichen Aufgaben darstellen. Insgesamt erscheinen aber im Verhältnis zum Aufwand nur geringe Aufkommen generiert werden zu können.

Weitere aktuelle Trends

Die aktuell diskutierten Ansätze zur Veränderung der ÖPNV-Finanzierung haben zum Ziel, eine größere Transparenz der Kosten und des Zuschussbedarfs zu erreichen, die durch den ÖPNV entstehen, und Wege zu suchen, wie die verschiedenen Akteure, die von einem ÖPNV-Angebot profitieren, daran beteiligt werden können. Dadurch soll eine verursachergerechtere Finanzierungsform gefunden werden.

An verschiedenen Orten wird daher eine stärkere Berücksichtigung der sogenannten Nutzerfinanzierung (Abschöpfung der Zahlungsbereitschaft der Nutzer der Verkehrsmittel) erwogen und auch bereits angewendet, insbesondere in den Verkehrsverbünden der Ballungszentren. Die Nutzer des ÖPNV sollen zumindest für einen höheren Anteil der durch die Nutzung des ÖPNV entstehenden Kosten aufkommen.

Einen weiteren Ansatz stellt die stärkere Inanspruchnahme der Nutznießerfinanzierung dar, bei der auch diejenigen, die indirekt von einem attraktiven ÖPNV-Angebot profitieren, an dessen Finanzierung beteiligt werden.

Eine vollständige Umverteilung der Kosten auf die ÖPNV-Nutzer erscheint allerdings nicht durchführbar und zielführend, da bei einer angenommenen Verdopplung der Fahrpreise (hiervon wird allgemein ausgegangen, um im Durchschnitt ein ÖPNV-Angebot zumindest in Ballungsräumen kostendeckend anbieten zu können, ohne Berücksichtigung umfangreicher investiver Maßnahmen) die Nachfrage insbesondere in den ländlich geprägten Räumen stark zurückgehen würde. Nachfragerückgänge mit Preisanhebungen zur Wahrung der Wirtschaftlichkeit führen jedoch zu einer Situation, in der der ÖPNV seine Position als günstige Mobilitätsoption vollkommen verliert. Vor allem der Funktion der Daseinsvorsorge läuft eine solche Entwicklung zuwider, da der ÖPNV gerade auch für finanziell weniger gut situierte Gruppen ein attraktives Verkehrsangebot darstellen soll. Dies steht häufig bereits im Widerspruch zur Anforderung, dass das ÖPNV-Angebot auch in weniger zentralen Bereichen eine Möglichkeit zur Befriedigung der Mobilitätsansprüche bieten soll, wo dieses bereits nicht mehr wirtschaftlich angeboten werden kann.

Ein noch wenig betrachteter Umstand bei der ÖPNV-Finanzierung ist der Aspekt, dass der ÖPNV auch bei weiteren Gruppen einen teilweise erheblichen Nutzen stiften kann. Hier sind beispielsweise privatwirtschaftliche Einrichtungen wie Einkaufszentren oder ausgewählte Freizeiteinrichtungen zu nennen, für die eine attraktive Anbindung mit dem ÖPNV ein bedeutender Standortvorteil darstellt. Einrichtungen dieser Art profitieren vom ÖPNV teilweise erheblich, ohne dafür zu bezahlen. Ziel sollte daher sein, diese Drittnutzer (sogenannte Nutznießer) ebenfalls zur Finanzierung des ÖPNV heranzuziehen²⁹.

²⁹Boltze u. Groer 2012: Drittnutzerfinanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Darmstadt

12. Linienbündelungskonzept

Mit den planerischen Inhalten der Angebotskonzeption werden die Grundlagen geschaffen, damit die Linienverkehre ökonomisch und betrieblich sinnvoll umgesetzt bzw. weiterentwickelt werden können. Dies wird unterstützt durch die verkehrliche Verknüpfung mehrerer Linien in Linienbündel, die im Zusammenspiel Synergien erschließen und bei einer starken Vernetzung die Standzeiten und Leerfahrten reduzieren.

Der Zuschnitt der Linienbündel im Kreisgebiet ermöglicht eine verkehrliche Betrachtung geschlossener Verkehrsräume unter Berücksichtigung wichtiger Bezugspunkte, wie z.B. Ausbildungseinrichtungen oder Umsteigepunkte. Die Sicherung von Umsteigebeziehungen ist ein weiterer Gesichtspunkt, um im Interesse der Fahrgäste das gewohnte Qualitätsniveau zu erhalten.

Im Zuge des Übergangs der Verantwortung für die ehemaligen Linien 752 und K62 an die LNVG verändern sich die entsprechenden Zuständigkeiten im Kreisgebiet. Die LNVG ist nunmehr für die vier lokalen Linienbündel „LGG Nord“, „LGG Ost“, „LGG West“ und „LGG Süd“ zuständig. Im Einklang mit dem gängigen Rechtsrahmen entsprechen Zuschnitt und Größe der Linienbündel dem Interesse mittelständischer Unternehmen im Sinne eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs.

Die Tabelle 49 gibt einen Überblick über die Aufteilung des Busangebotes in Linienbündel im Kreisgebiet.

Die weiteren im Kreisgebiet verkehrenden Buslinien liegen im Zuständigkeitsbereich der benachbarten Aufgabenträger (Landkreis Darmstadt-Dieburg, Stadt Mainz, Stadt Frankfurt und Landkreis Offenbach). Die verbleibenden regionalen Busverkehre liegen weiterhin in der Verantwortung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes.

■ Tabelle 49: Linienbündelung

lfd. Nr.	Linienbündel	Aufgabenträger	Linien-nummer	Linienführung	Vergabe zum Fahrplanjahr
1	"LGG-Nord"	LNVG	72	Frankfurt Flughafen - Kelsterbach - Raunheim - Rüsselsheim - Bischofsheim - (Ginsheim)	2017
			73	Kelsterbach Friedhof - Frankfurt Flughafen	
			74	Kelsterbach Sportpark - Bahnhof - Kelsterbach Niederhölle	
			75	Kelsterbach Sportpark - Länger Weg - Bahnhof - AirparkLogistic	
			78	Raunheim Bahnhof - AirparkLogistic	
			79	Raunheim Magellan-Allee - Bahnhof Südseite - West - Raunheim Bahnhof	
			827	Bischofsheim – Hochheim	
2	"LGG-Süd"	LNVG	41	Groß-Gerau - Dornheim - Erfelden (- Goddelau)	2016
			42	Groß-Gerau - Dornheim - Wolfskehlen - Griesheim	
			43	Groß-Gerau - Dornheim - Wolfskehlen - Goddelau – Gernsheim	
			44	(DA) - Griesheim - Goddelau - Stockstadt - Biebesheim - Gernsheim - Klein Rohrheim	
			45	(DA) - Griesheim - Goddelau - Philipppshospital - Stockstadt - Biebesheim - Gernsheim	
			46	(DA) - Griesheim - Wolfskehlen Gewerbegebiet - Leeheim - Geinsheim - Trebur - Rüsselsheim	
			47	Groß-Gerau - Dornheim - Leeheim - Erfelden - Goddelau - Crumstadt - Gernsheim	
			48	Gernsheim - Biebesheim - Stockstadt - Goddelau - Erfelden - Leeheim	
			49	Allmendfeld - Gernsheim	
			K62	Darmstadt - Eschollbrücken - Crumstadt - Goddelau - Erfelden – Leeheim	

lfd. Nr.	Linienbündel	Aufgabenträger	Linien- nummer	Linienführung	Vergabe zum Fahrplanjahr
3	"LGG-Ost"	LNVG	61	Groß-Gerau - Nauheim - Rüsselsheim	2020
			63	Mörfelden - Worfelden - Klein-Gerau - Büttelborn - Groß-Gerau	
			65	Worfelden - Klein-Gerau - Groß-Gerau - Nauheim - Königstädten - Rüsselsheim (Schnellbus)	
			66	Groß-Gerau Wasserweg - Dornberg - Büttelborn Gewerbegebiet Ost	
			67	Rüsselsheim - Mörfelden - Walldorf - Frankfurt Flughafen CargoCity Süd	
4	"LGG-West"	LNVG	22	Groß-Gerau - Geinsheim - Trebur - Astheim - Rüsselsheim	2020
			23	Groß-Gerau - Nauheim - Trebur - Astheim - Bauschheim	
			24	Groß-Gerau Dornerg - Nauheim - Trebur - Astheim - Rüsselsheim	
			25	Kornsand - Hessenaue - Geinsheim	
			26	Nauheim - Trebur	
Nachrichtlich		RMV	751	Darmstadt - Mörfelden-Walldorf - Frankfurt Flughafen	
		DADINA	K60	Eberstadt - Pfungstadt - Hahn - Biebesheim - Gernsheim	
		RMV	663	Mörfelden - Langen - Arheilgen	
		DADINA	675	Darmstadt - Weiterstadt - Büttelborn - Groß-Gerau	
	5516		Darmstadt - Weiterstadt - Worfelden		
		Stadt Mainz	54	Ginsheim - Bischofsheim - Gustavsburg - Mainz - Lerchenberg	
	55		Bischofsheim - Gustavsburg - Mainz - Finthen		
	60		Ginsheim - Weisenau - Mainz - Mombach		
91	Nachtbuslinie Ginsheim - Bischofsheim - Gustavsburg - Mainz - Finthen				
	traffiQ	68	Kelsterbach Gesamtschule - Schwanheim		

13. Hinweise an Städte und Gemeinden

Der Nahverkehrsplan ist entsprechend dem Hessischen ÖPNV-Gesetz maßgebend für den Öffentlichen Personennahverkehr in Verantwortung des Kreises Groß-Gerau. Über den Städte- und Gemeindebeirat sind auch die kreisangehörigen Kommunen in die Gestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV eingebunden. Die Kommunen haben darüber hinaus ihrerseits vielfältige eigene Möglichkeiten, die Verkehrsnachfrage sowie das Verkehrssystem selbst zu beeinflussen und gestalten.

Ein System wie der ÖPNV kann am besten dann effizient seine Ziele erreichen, wenn alle Elemente und Teilsysteme aufeinander abgestimmt sind. Es ist daher erforderlich, auch auf kommunaler Ebene Beiträge zu einem funktionierenden Gesamtsystem ÖPNV zu leisten. Vor diesem Hintergrund werden den Kommunen folgende Hinweise gegeben:

- Die Lage neuer Siedlungsflächen steht in engem Zusammenhang zum Aufwand für die ÖV-Erschließung bzw. zur Akzeptanz des ÖV: Flächen abseits bestehender ÖV-Angebote müssen entweder aufwändig erschlossen werden (Bau von Haltestellen, laufende Betriebsaufwände) oder sie sind im ÖV nicht gut erreichbar. Die Nähe zu bestehenden lokalen Buslinien gewährleistet eine Mindesterschließung und –verbindung. Ideal sind Flächen in der Nähe leistungsfähiger Schienenverkehrssysteme.
- Bei der Einrichtung von Tempo-30-Zonen sollte im Sinne der Vermeidung von Fahrzeitverlängerungen für Busse auf eine Rechts-vor-links-Regelung verzichtet werden.
- In der Bauleitplanung sollte bei der Ausweisung neuer Siedlungsflächen auf eine direkte Fuß- und Radwegeverbindungen zu benachbarten Haltestellen und zu Bahnhöfen sowie auf die Möglichkeit einer inneren ÖPNV-Erschließung geachtet werden. Haupt-Erschließungsstraßen sollen in Linienführung, Querschnitt und Gestaltung die behinderungsfreie Führung von Standard-Linienbussen ermöglichen.
- Für Haltestellen in Eigentum und Pflege der Kommunen gelten die Anforderungen des Nahverkehrsplans. Zusätzlich soll die Gemeinde für eine sichere, direkte und barrierefreie Zuwegung zu den Haltestellen Sorge tragen.
Haltestellen in Orten, die nicht flächendeckend mit dem ÖPNV erschlossen sind, sollen mit Fahrradabstellanlagen (Bike+Ride) ausgestattet werden.
- Baustellen im Straßenraum sollen so früh als möglich bereits im Planungsstadium an Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen kommuniziert werden. Bei umfangreichen Baustellen längerer Dauer und mit Verkehrsbehinderungen sollen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in die Bauablaufplanung einbezogen werden.
- Städte und Gemeinden sollten neu zuziehende Bewohner aktiv über die bestehenden Mobilitätsangebote und speziell die ÖPNV-Angebote informieren. So genannte „Neubürgerpakete“ tragen bereits in vielen Städten dazu bei, den ÖPNV und andere umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern. Erfahrungen zeigen, dass Personen in persönlichen Umbruchsituationen, wie einem Wohnortwechsel, besonders offen für Änderungen ihrer Mobilitätsgewohnheiten sind.

14. Beteiligungsverfahren

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Hessen legt eine Beteiligung der Anhörungsberechtigten nach PBefG §14 bei der Vorlage des NVP-Entwurfs fest. In der Tabelle 50 werden die Institutionen dargestellt, die Anhörungsberechtigte bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans im Kreis Groß Gerau sind.

■ **Tabelle 50: Liste der Anhörungsberechtigten**

Übersicht der anhörungsberechtigten Institutionen
Gemeindevorstand der Gemeinde Biebesheim
Gemeindevorstand der Gemeinde Bischofsheim
Gemeindevorstand der Gemeinde Büttelborn
Magistrat der Schöfferstadt Gernsheim
Magistrat der Stadt Ginsheim-Gustavsburg
Magistrat der Kreisstadt Groß-Gerau
Magistrat der Stadt Kelsterbach
Magistrat der Stadt Mörfelden-Walldorf
Gemeindevorstand der Gemeinde Nauheim
Magistrat der Stadt Raunheim
Magistrat der Stadt Riedstadt
Gemeindevorstand der Gemeinde Stockstadt am Rhein
Gemeindevorstand der Gemeinde Trebur
Seniorenbeirat der Gemeinde Nauheim
Seniorenbeirat der Gemeinde Biebesheim
Seniorenbeirat der Gemeinde Bischofsheim
Seniorenbeirat der Gemeinde Büttelborn
Seniorenbeirat der Stadt Ginsheim-Gustavsburg
Seniorenbeauftragter Gernsheim
Seniorenbeirat der Kreisstadt Groß-Gerau
Seniorenbeirat der Stadt Kelsterbach
Seniorenbeirat Raunheim
Seniorenbeirat Riedstadt
Seniorenbeirat der Gemeinde Trebur
Seniorenbeirat der Stadt Rüsselsheim
Behindertenbeauftragte der Gemeinde Büttelborn

Übersicht der anhörungsberechtigten Institutionen
Behindertenbeauftragte für Ginsheim-Gustavsburg
Behindertenbeauftragter der Schöfferstadt Gernsheim
Behindertenbeauftragte der Stadt Mörfelden-Walldorf
Behindertenbeauftragter der Stadt Riedstadt
Behindertenbeauftragter der Stadt Rüsselsheim
Pflegestützpunkt des Kreises Groß-Gerau
Polizeidirektion Groß-Gerau
Fachdienst Soziales-Koordination Kindergarten Kelsterbach
Beratungsstelle für ältere Menschen Mörfelden-Walldorf
Hessen Mobil
Becker-Bus GmbH & CO.KG
MÜLLERiedstadt Omnibusbetrieb Fritz Müller e.K.
Lokale Nahverkehrsorganisation Rüsselsheim
Stadtwerke Rüsselsheim GmbH
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
DADINA
HEAG Mobibus
KVG Offenbach
Viabus GmbH
DB Regio AG
Hessen Mobil
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung Abt. V Mobilität, Luftverkehr, Eisenbahnwesen
Industrie- und Handelskammer Darmstadt
Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau
Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau
Fahrgastbeirat Kreis Groß-Gerau
Kreisausschuss Landkreis Bergstraße
Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH
Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e.V.
Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH

Übersicht der anhörberechtigten Institutionen
Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
V-Bus GmbH
Riedwerke Kreis Groß-Gerau
Regionalverkehr Kurhessen GmbH
Lokale Nahverkehrsorganisation Rüsselsheim
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Pro Bahn Starkenburg
Regierungspräsidium Darmstadt Dez III 31.1
Regionalverband Frankfurt Rhein-Main
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
ADFC
Club Behinderter und ihrer Freunde Darmstadt e.V.
Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e.V. (BSBH)
Bund für Umwelt und Naturschutz, Landesverband Hessen e.V.
VCD Landesverband Hessen e.V.,

Bei der Fortschreibung des NVP wurde eine Beteiligung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden zu Beginn des Verfahrens durchgeführt. Im Rahmen der ersten Beteiligungsstufe wurden die Städte und Gemeinden des Kreises Groß-Gerau sowie der Kreis selbst gebeten, ihre Anregungen und Mängel zum ÖPNV-Angebot einzubringen. Von den insgesamt 13 Städten und Gemeinden des Kreises Groß-Gerau konnten elf Rückläufer ausgewertet werden (siehe digitaler Anhang). Dieser Beteiligungsschritt lieferte Hinweise über die Qualität des derzeitigen ÖPNV-Systems und zeigte Schwachstellen und „Dauerbrenner“ auf. Die formulierten Anregungen bildeten einen wichtigen Input für die Erarbeitung des Anforderungsprofils und des Angebotskonzeptes.

Im Zuge der Erarbeitung des Nahverkehrsplans fanden kontinuierlich weitere Beteiligungsschritte statt. Im Einzelnen sind hier zu nennen:

- Beteiligung des Fahrgastbeirates
- Abstimmungstermin zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen
- Beteiligung des ADFC
- Abstimmungstermine mit dem Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e.V. (BSBH)
- Beteiligung des Nahverkehrsbeirates (alle Anhörungsberechtigten gemäß Tabelle 50) und insbesondere der Beiräte/Verbände von in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgästen
- Regionalkonferenzen

Ziel der Regionalkonferenzen war die Information der Städte, Gemeinden, des Fahrgastbeirats sowie benachbarter ÖPNV-Aufgabenträger über den Arbeitsstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Groß-Gerau sowie die Vorstellung der ersten Überlegungen zum Angebotskonzept. Durch die frühzeitige Rückkopplung mit den Kommunen und den sonstigen Beteiligten wurde sichergestellt, dass bisher noch nicht berücksichtigte Aspekte und Probleme bei der Erarbeitung des Angebotskonzeptes geprüft wurden. Für die drei Teilräume Süd, Mitte und Nord wurde jeweils eine eigene Regionalkonferenz durchgeführt. Dieses Vorgehen trägt den unterschiedlichen raumstrukturellen und verkehrlichen Gegebenheiten Rechnung und ermöglicht eine intensive Diskussion in kleiner Runde. Für die drei Teilräume Nord, Mitte und Süd wurden die ersten Überlegungen zum Angebotskonzept vorgestellt und diskutiert. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit Anregungen und Wünsche einzubringen und zu diskutieren.

Darüber hinaus fanden Treffen mit dem Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e.V. und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Kreis Groß-Gerau e.V. statt.

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2016 ff. wurde ein Anhörungsverfahren durchgeführt. Den anhörsberechtigten Institutionen wurde der Entwurf des Schlussberichts mit der Bitte um Stellungnahme übersandt. Für den Rücklauf der Stellungnahmen wurde eine zweimonatige Frist eingeräumt, die in Einzelfällen verlängert wurde. Nach Ablauf der Anhörungsfrist wurden die eingegangenen Stellungnahmen aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen herausgearbeitet und in Form einer Synopse (siehe Anlage 8) zusammengefasst und beantwortet. Der hierin integrierte Abwägungsprozess dokumentiert in welchem Umfang die Inhalte der Stellungnahmen in den Schlussbericht des Nahverkehrsplans übernommen werden.

Aspekte den SPNV betreffend werden als Anregungen für zukünftige Diskussionsprozesse berücksichtigt, insbesondere wenn es um die Weiterentwicklung des RNVP geht.

15. Fazit

Der ÖPNV trägt im Kreis Groß-Gerau als integraler Bestandteil des Verkehrssystems wesentlich dazu bei, die Standortqualität zu sichern und zu verbessern sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region zu befriedigen. Der Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau schafft hierfür die Grundlagen für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzeptes des Kreises. Er beinhaltet mit den nachfolgend zusammengefassten Themenfeldern eine deutlich erweiterte Schwerpunktsetzung gegenüber dem bisherigen Nahverkehrsplan.

Wesentliche Basis des Nahverkehrsplans sind das Anforderungsprofil mit dem Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote sowie die Qualitätsstandards. Darauf aufbauend erfolgen die Bewertung des Mobilitätsangebotes mit der Formulierung der daraus resultierenden Handlungsempfehlungen sowie die Prognose der Mobilitätsangebote.

Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt in der verkehrlichen und wirtschaftlichen Konsolidierung des ÖPNV-Systems, damit das Verkehrsangebot langfristig abgesichert werden kann. Bereits beschlossene Linienbündel und Qualitätsstandards werden im Nahverkehrsplan im Rahmen verkehrsplanerischer Maßnahmen und gesamtwirtschaftlicher Betrachtungen verankert.

Die Maßnahmenkonzeption umfasst neben der Darstellung der Grundlagen und Rahmenbedingungen umfangreiche Einzelmaßnahmen und Prüfaufträge in den verschiedenen Handlungsfeldern, deren Umsetzung auch kurzfristig wirkungsvolle verkehrliche Wirkungen erzielen:

■ **Netz und Fahrplan:**

In diesem Handlungsfeld werden wichtige angebotsbezogene Verbesserungen entwickelt. Schwerpunkte sind hierbei die Erschließung weiterer Wohn- und Arbeitsplatzstandorte im Kreisgebiet, die Verdichtung von Fahrtenangeboten auf Hauptachsen im Nord- und Südkreis, die Einrichtung von Expressverbindungen zur Verkürzung der Reisezeit, aber auch der Aufbau neuer Verbindungen innerhalb des Kreisgebietes und zu benachbarten Zentren. Ferner steht die transparente Neuordnung von Linien, die Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander sowie der Abbau paralleler Verkehrsangebote im Vordergrund, wie sie der RNVP des RMV fordert. Die Anbindung wichtiger Ziele im Kreisgebiete wie Krankenhäuser, Schulen, großer Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorte sowie weiterer öffentlicher Einrichtungen, aber auch des Flughafens und der Bahnhöfe als Verknüpfungspunkte zum Schienenverkehr wird gestärkt.

■ **ÖPNV und Fahrrad:**

Der im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzeptes zu berücksichtigende Ausbau der Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und dem Fahrradverkehr ist ein Schwerpunkt in diesem Handlungsfeld. Entsprechende Maßnahmen und Prüfaufträge zur Einrichtung weiterer Bike+Ride-Stationen sowie zur Verbesserung der Ausstattung und zur Erhöhung der Kapazitäten werden formuliert und Hinweise für die Umsetzung dargestellt. Ferner werden Prüfaufträge zur Fahrradmitnahme und zum Aufbau von Fahrradverleihsystemen an Haltepunkten des Schienen- und Busverkehrs entwickelt.

■ **Intermodale und Sharing-Angebote:**

In diesem Handlungsfeld werden Maßnahmen und Prüfaufträge zur Erweiterung der Regiona-

len Mobilitätskarte (eTicket RheinMain), der Carsharing-Angebote, der Nutzung von Mitfahrsystemen sowie zur Einbindung der Elektromobilität und alternativer Antriebsformen formuliert.

■ **Infrastruktur und Betrieb:**

Dieses Handlungsfeld umfasst die Entwicklung von Maßnahmen und Prüfaufträgen für die Verbesserung der betrieblichen Belange der Verkehrsunternehmen, die Verbesserung der Ausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten bezüglich der Nutzbarkeit, des Reisekomforts und der Fahrgastinformation, die Weiterführung der Planungen und Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV und die Prüfung zusätzlicher Haltepositionen zur Verbesserung der Erschließungswirkung des ÖPNV.

■ **Barrierefreiheit:**

In diesem Handlungsfeld werden die konkreten Umsetzungsschritte für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Kreisgebiet entsprechend den Qualitätsstandards des Anforderungsprofils formuliert. Grundlage ist das derzeit in Erstellung befindliche Haltestellenkataster mit dem aktuellen Ausbauzustand der Haltestellen. Mit dieser Basis liegt dann ein Maßnahmen- und Investitionsplan vor, der nach Jahresscheiben und/oder Zeithorizonten unterscheidet, und der den weiteren Planungen zum Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau dient.

■ **Umwelt:**

Die Maßnahmen und Prüfaufträge in diesem Handlungsfeld konzentrieren sich auf die Verringerung der Umweltbeeinträchtigungen, die durch den Betrieb des ÖPNV entstehen. Darüber hinaus ist ein wesentliches Ziel, dass der ÖPNV seine Marktanteile am gesamten Verkehrsmarkt zulasten des MIV ausbaut, damit die generellen Ziele zum Klimaschutz erreicht werden. Dies ist nur durch die konsequente Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes möglich.

■ **Kommunikation, Marketing, Vertrieb und Fahrgastinformation:**

Schwerpunkt dieses Handlungsfeldes sind Maßnahmen und Prüfaufträge zum Aufbau eines interaktiven Liniennetzplanes sowie von Haltestellenumgebungsplänen. Ferner steht die Weiterentwicklung der Fahrplanmedien, die Verbesserung des Angebotes an dynamischen Fahrgastinformationen an Haltestellen und Einrichtungen sowie die verbesserte Lesbarkeit der Fahrgastinformationen im Vordergrund. Ferner wird die stärkere Profilierung der Vertriebsstellen sowie die höhere Bedeutung von Mobilitätszentralen und -stationen im Vergleich zu reinen Verkaufsstellen – insbesondere im Zusammenhang mit der flächendeckenden Einführung des Elektronischen Fahrgeldmanagement – formuliert.

■ **Mobilitätsmanagement:**

Dieses Handlungsfeld beschäftigt sich mit den relevanten Maßnahmen bzw. Prüfaufträgen zum Aufbau bzw. zur Weiterentwicklung im Bereich des betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement sowie für Neubürger und im Rahmen von größeren Veranstaltungen.

■ **Weitere Handlungsfelder:**

Weitere Handlungsfelder betreffen die Themenfelder zur Verankerung einer nachhaltigen Mobilität in der Planung sowie zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals.

Der Nahverkehrsplan wurde in einem umfangreichen Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren mit den Städten und Gemeinden, den Verkehrsunternehmen, den benachbarten Aufgabenträgern und zahlreichen weiteren Planungsbeteiligten diskutiert. Im Rahmen der verschiedenen Beteiligungs-

schritte und im Anhörungsverfahren wurden zahlreiche Anregungen und Hinweise zur Nahverkehrsplanung bewertet und aufgenommen. Dabei konzentriert sich der Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau auf die Verkehre, die in seiner Aufgabenträgerschaft liegen, formuliert aber auch im Sinne des Gegenstromprinzips der Nahverkehrspläne im Bereich des Rhein-Main-Verkehrsverbundes auch Maßnahmen für Verkehre, die zu benachbarten Zentren führen. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt dann in enger Abstimmung mit den beteiligten Planungspartnern.

Die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes erfolgt stufenweise nach Prüfung der jeweils vorliegenden gesetzlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen und mit den zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen. Die intensive Zusammenarbeit mit den Planungsbeteiligten und benachbarten Aufgabenträgern ist auch bei der Umsetzung der Maßnahmenkonzeption ein wesentlicher Schwerpunkt. Dabei sind auch Synergien zu betrachten, die sich durch eine gemeinsame und partnerschaftliche Betrachtung und Zusammenarbeit im Rahmen der Umsetzung ergeben.

Der Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau stellt sich den Herausforderungen des Verkehrsmarktes und bietet den Einwohnern des Kreises in den kommenden Jahren ein attraktives Mobilitätsangebot. Die anhaltenden Fahrgastzuwächse werden die verkehrlichen Entwicklungen unterstützen und trotz schwieriger finanzieller Rahmenbedingungen zur Sicherung der Mobilität beitragen.