



# plan:mobil

VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG

VERKEHRLÖSUNGEN



## Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau

gültig ab 01.01.2016



# LNVG

Kreis Groß-Gerau

Wir schaffen Nähe

Partner im RMV



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:

**VERKEHRLÖSUNGEN - 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](mailto:info@LNVG-GG.de)  
Internet: [www.LNVG-GG.de](http://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



<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>Darstellungsverzeichnis .....</b>	<b>7</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>10</b>
<b>1. Anlass und Ziel.....</b>	<b>13</b>
<b>2. Bearbeitung und Prozess .....</b>	<b>14</b>
<b>3. Rahmenbedingungen.....</b>	<b>16</b>
3.1 Gesetzliche Vorgaben .....	16
3.2 Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Konzepte.....	19
<b>4. Umsetzung Nahverkehrsplan 2006 -2015 .....</b>	<b>21</b>
<b>5. Analyse des Mobilitätsangebotes .....</b>	<b>23</b>
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
<b>6. Struktur des Untersuchungsraumes.....</b>	<b>39</b>
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
<b>7. Anforderungsprofil .....</b>	<b>58</b>
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
<b>8.</b>	<b>Bewertung des Mobilitätsangebotes im Kreis Groß-Gerau.....</b>	<b>103</b>
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
<b>9.</b>	<b>Prognose der Mobilitätsangebote.....</b>	<b>171</b>
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
<b>10.</b>	<b>Maßnahmenkonzeption .....</b>	<b>179</b>
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 Mitfahrssystemen.....	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
<b>11.</b>	<b>Wirkung und Bewertung der Maßnahmenkonzeption.....</b>	<b>293</b>
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
<b>12.</b>	<b>Linienbündelungskonzept .....</b>	<b>303</b>
<b>13.</b>	<b>Hinweise an Städte und Gemeinden.....</b>	<b>306</b>
<b>14.</b>	<b>Beteiligungsverfahren .....</b>	<b>307</b>
<b>15.</b>	<b>Fazit .....</b>	<b>311</b>

## **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

<b>Karten (befinden sich zusätzlich im digitalen Anhang):</b>	<b>Seite</b>
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

<b>Abbildungen:</b>	<b>Seite</b>
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

<b>Tabellen:</b>	<b>Seite</b>
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/](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 Verkehrsentwicklungs-konzept (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

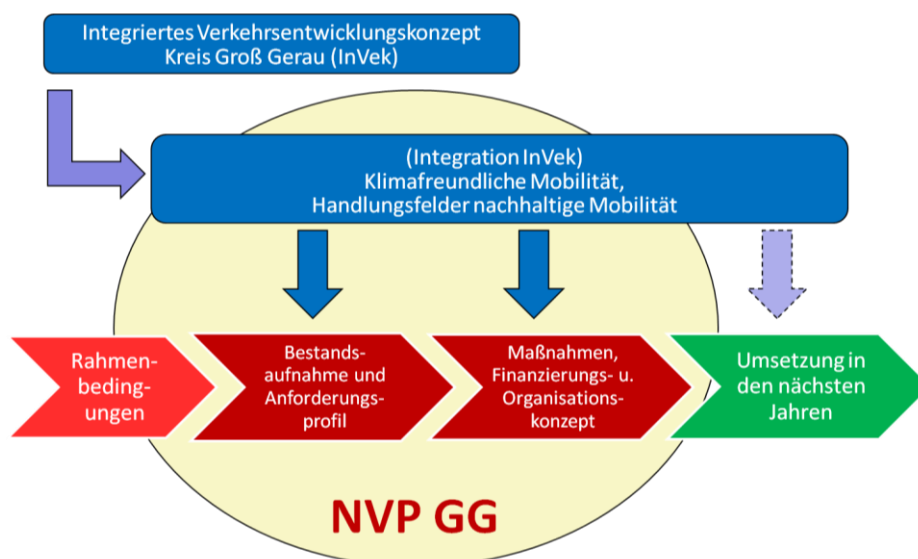
Die Fortschreibung des NVP orientiert sich am „Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen vom Mai 1995 sowie an den Empfehlungen 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 beihilfe-rechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Ver-gabe.

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 Verkehrs-leistungen 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 Ver-kehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende In-tegration 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 berücksich-tigen, 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 Raumordnungsgesetz<sup>1</sup> sind insbesondere:

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

<sup>1</sup> 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 „Datendreh-scheibe“, 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**

<b>Weiter zu verfolgende Maßnahme</b>	<b>Begründung</b>
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 Berthavon-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 (Schienerpersonennahverkehr, 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](http://autonetzer.de) oder [tamyca.de](http://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.

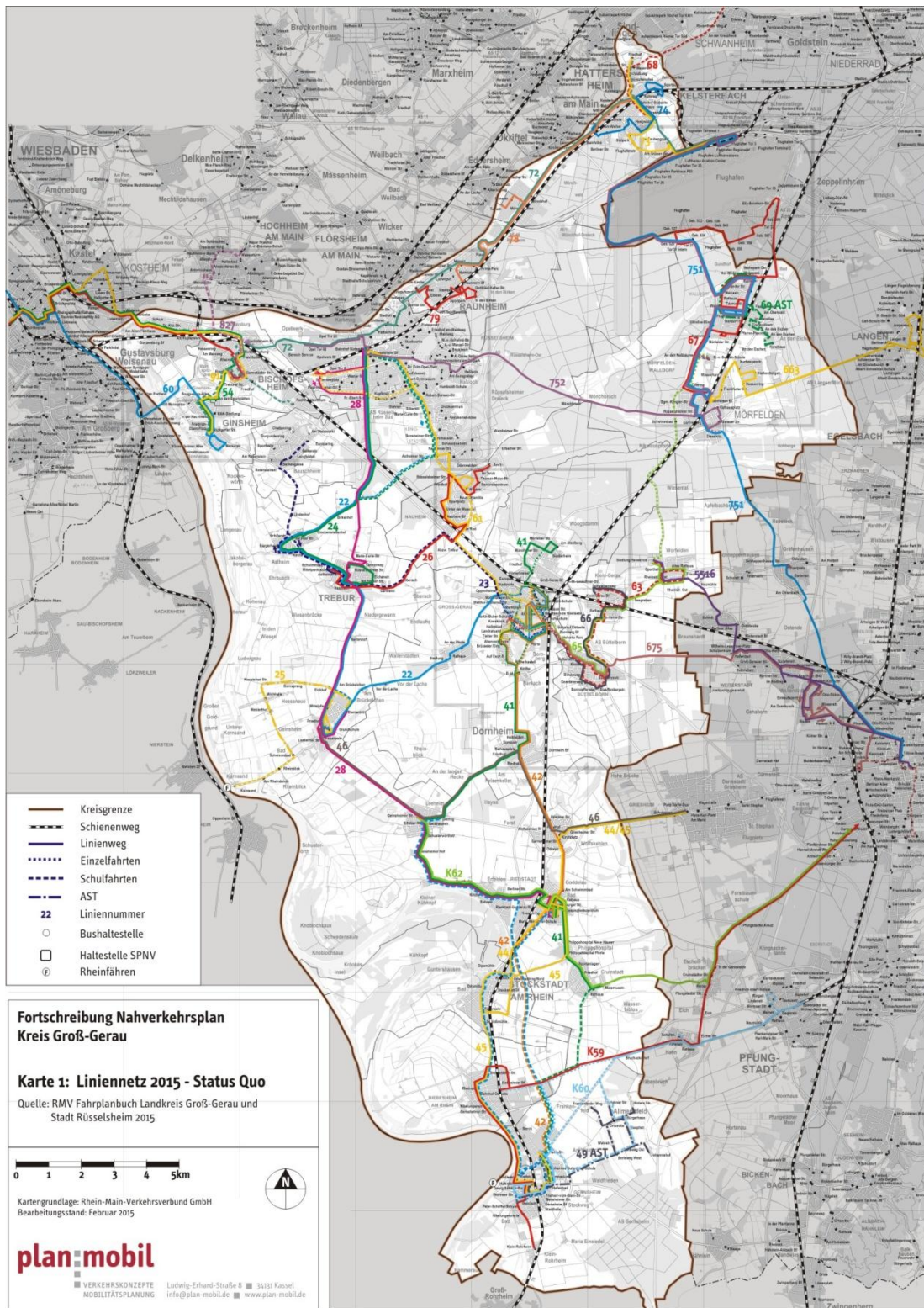
Ein weiteres Verkehrsmittel, welches zur Überquerung des Rheins genutzt wird, sind die Rheinfähren „Stadt Gernsheim“ und „Landskrone“. Sie legen täglich im 20-30 Minutentakt ab und sind für Passagiere mit und ohne Auto/Fahrrad freigegeben.



## 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 Linienbündel<sup>2</sup> 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

---

<sup>2</sup> 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-Goddelau 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-Goddelau 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-Haltestellen 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 Kleinbusverkehren 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**

Bün- del	Linie	Bedienungsan- gebot 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 <sup>3</sup>	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 – Bischofheim – Gustavsburg – Kostheim – Mainz Kastel – Mainz – Flinthen

<sup>3</sup> 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	Allmendfeld – 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
Dadina	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)

Bündel	Linie	Bedienungsangebot 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

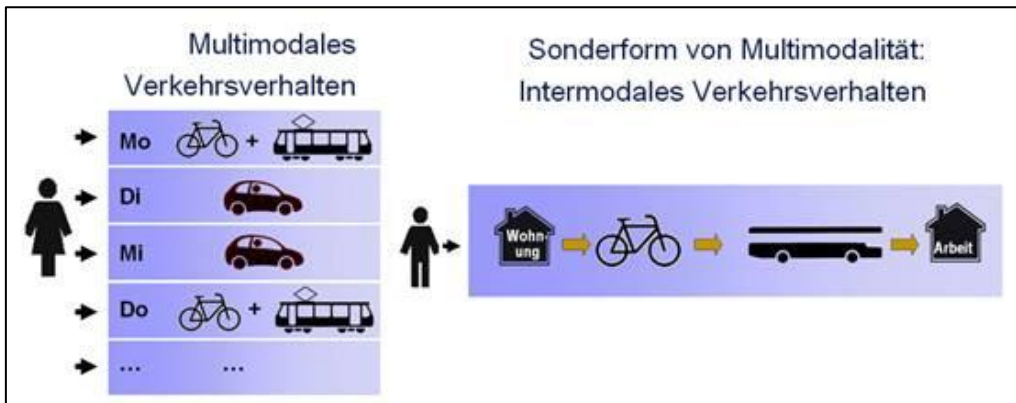
## 5.3 Analyse Mobilitätsangebote mit Relevanz für die Verknüpfung zum ÖPNV

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 Fahrradmitnahmoption 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.



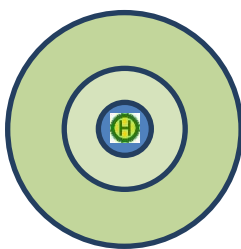
gen z.B. auf die Mitnahme außerhalb der Hauptverkehrszeit (Rüsselsheim) oder bei Linien, die schwerpunktmäßig der Schülerbeförderung dienen (vgl. Kap 10.3.2).

**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-)Wegekettens 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 <sup>2</sup> )	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.

- **Barrierefreiheit:** Für den Nutzer sollte die Anlage ebenerdig und möglichst fahrend zu erreichen sein. Für evtl. mobilitätseingeschränkte Passanten darf die Anlage keine Behinderung darstellen und muss gut erkenntlich sein, z.B. durch kontrastreiche Gestaltung.
- **Wegweisung + Beschilderung:** Eine gute Anbindung an das Radverkehrsnetz erhöht in hohem Maße die Akzeptanz der B+R-Anlage. Empfohlen werden sowohl die Wegweisung zur Anlage als auch von der Anlage zu wichtigen Zielen sowie die ausdrückliche Ausschilderung der B+R-Anlage, um die Zweckbestimmung deutlich zu machen und die Anlage zu bewerben.

ADFC-empfohlene Modelle für Abstellanlagen sind beispielhaft in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt<sup>4</sup>. Prinzipiell können einzelne Anlehnbügel installiert oder Gabelhalter als Reihenanlagen verwendet werden. Einfache Vorderradhalter, volkstümlich „Felgenkiller“ genannt, sollten keine Anwendung mehr finden und dringend ersetzt werden.

■ **Abb. 4: Modelle für Abstellanlagen**



Die **Anlagentypen** weisen spezifische Vor- und Nachteile auf und können je nach Einsatzzweck und Rahmenbedingungen unterschiedlich angeordnet werden (vgl. Anlage 2). Neben der reinen Funktionalität hat auch die Gestaltung der Anlage Einfluss auf die B+R-Nutzung. Ein ansprechendes Erscheinungsbild, eine gute städtebauliche Einpassung und Sauberkeit der Anlage tragen zu ihrer Attraktivität bei. Bezüglich der konkreten Ausgestaltung können Kommunen zwischen verschiedenen Formen und Materialien wählen. Zudem besteht die Möglichkeit, lokales Corporate Design einfließen zu lassen, z.B. B+R-Anlagen in RMV-Blau (RAL 5002).

Die **Analyse der B+R-Anlagen** im Kreisgebiet erfolgt getrennt nach SPNV-Halten und Bushaltestellen. Im **SPNV-Bereich** gilt: An allen modernisierten Bahnhöfen sind gute **Fahrradstellplätze** die Regel, z.T. wurden auch an nicht-modernisierten Stationen bereits moderne B+R-Anlagen aufgestellt. Sie bieten Diebstahlschutz, Halt für das Rad, sind meist gut zugänglich und einsehbar. In den letzten Jahren wurden der Bau bzw. die Erweiterung und Qualitätssicherung von B+R-Anlagen systematisch vorangetrieben. Trotzdem sind an einigen SPNV-Halten vor allem in den Sommermonaten Engpässe sichtbar (z.B. Bischofsheim) oder es besteht Nachrüstungsbedarf bei der Überdachung (z.B. Biebesheim, Gustavsburg) und beim Diebstahlschutz, wie z.B. in Stockstadt.

<sup>4</sup> Eine vollständige Übersicht findet sich unter <http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/adfc-empfohlene-abstellanlagen/alle-geprueften-modelle>

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

SPNV-Halt	Fahrrad- boxen <sup>1</sup>	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-Goddelau		72	12	überwiegend	71
Riedstadt-Wolfskehlen		30		ja	57
Stockstadt (Rhein)		48		nein	42
Walldorf	48 <sup>5</sup>	206		ja	80

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

**Fahrradboxen<sup>1</sup>** 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).

**Fahrradparkhäuser<sup>2</sup>** 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

<sup>5</sup> 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](http://www.tamya.de) oder [www.autonetzer.de](http://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 „Südhessen 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 Südhessen 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 km<sup>2</sup> 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

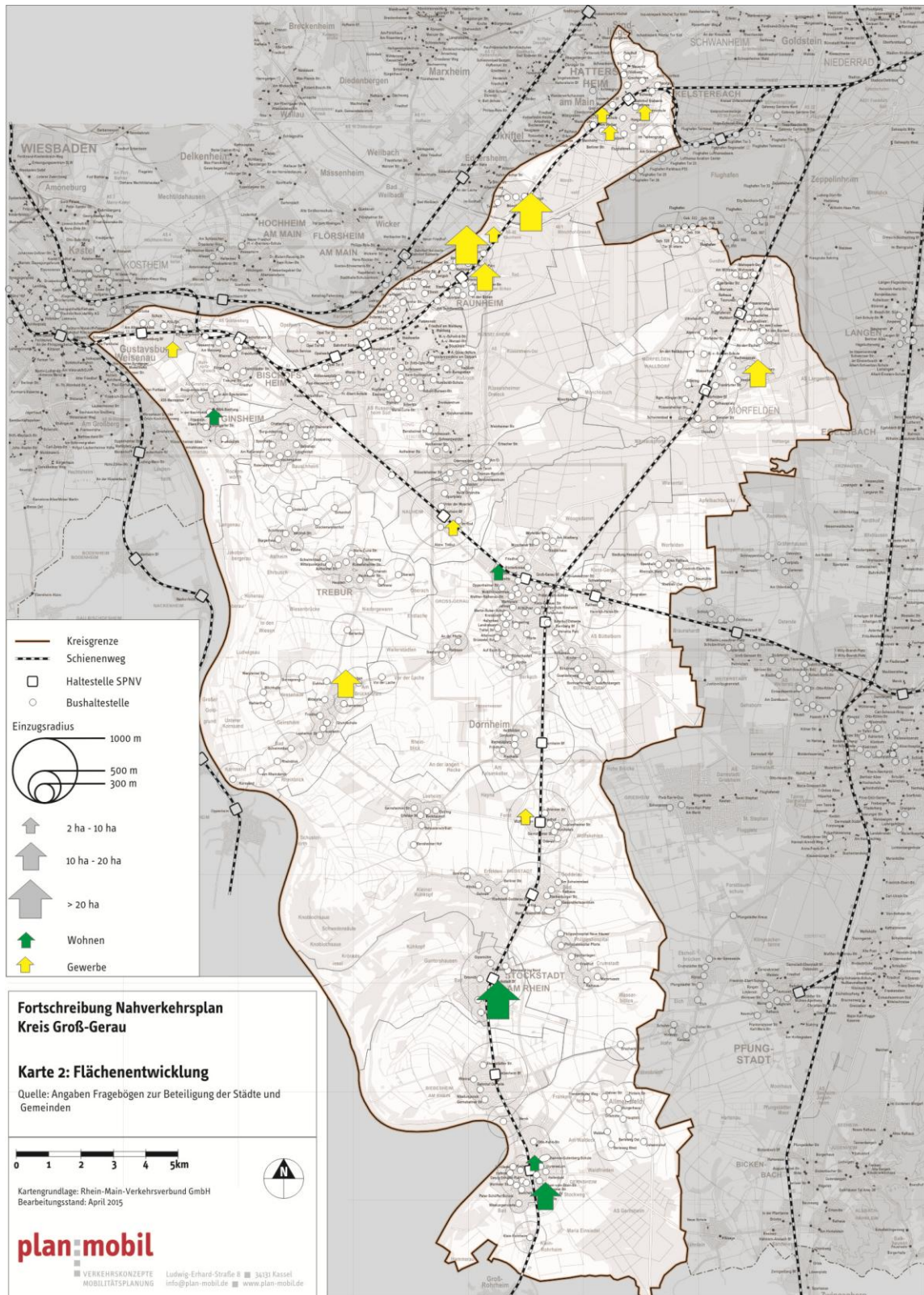
■ **Tabelle 9: Geplante Gewerbeflächen mit Erschließung an den ÖPNV und die Fahrradinfrastruktur**

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**

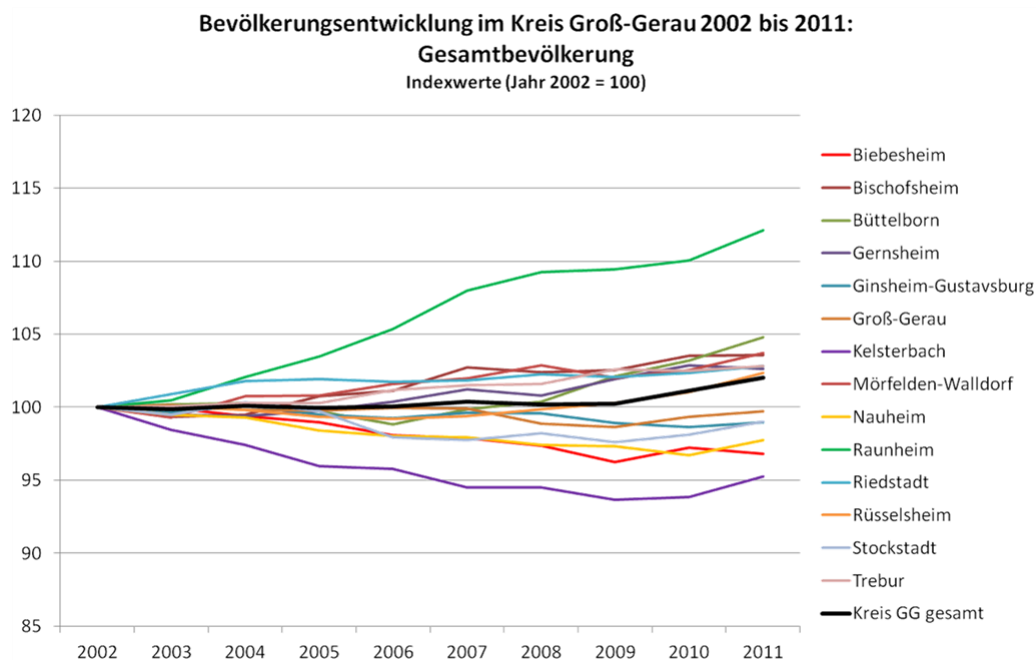


## 6.2 Bevölkerung

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)**

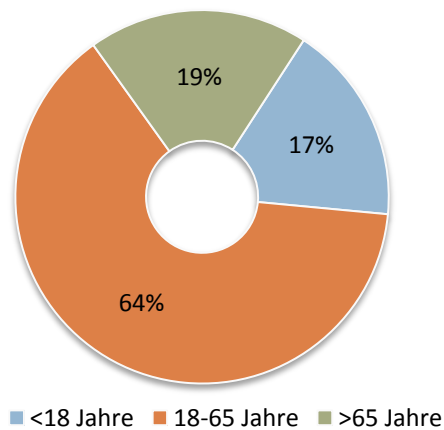


■ **Tabelle 10: Einwohnerentwicklung im Kreis Groß-Gerau**

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
<b>Kreis GG</b>	<b>252.572</b>	<b>257.143</b>	<b>259.295</b>

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

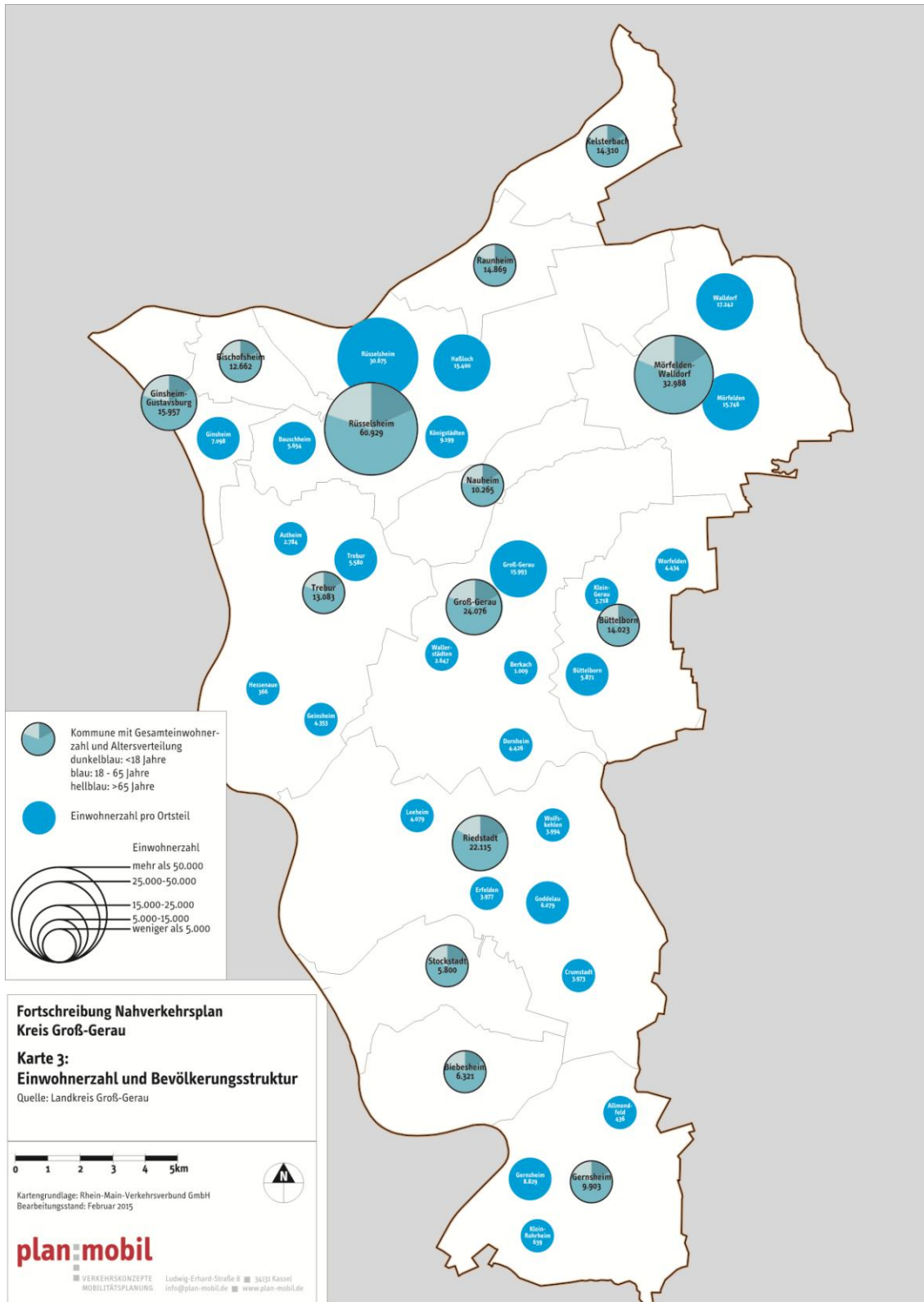
**Bevölkerung nach Altersgruppen**



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.

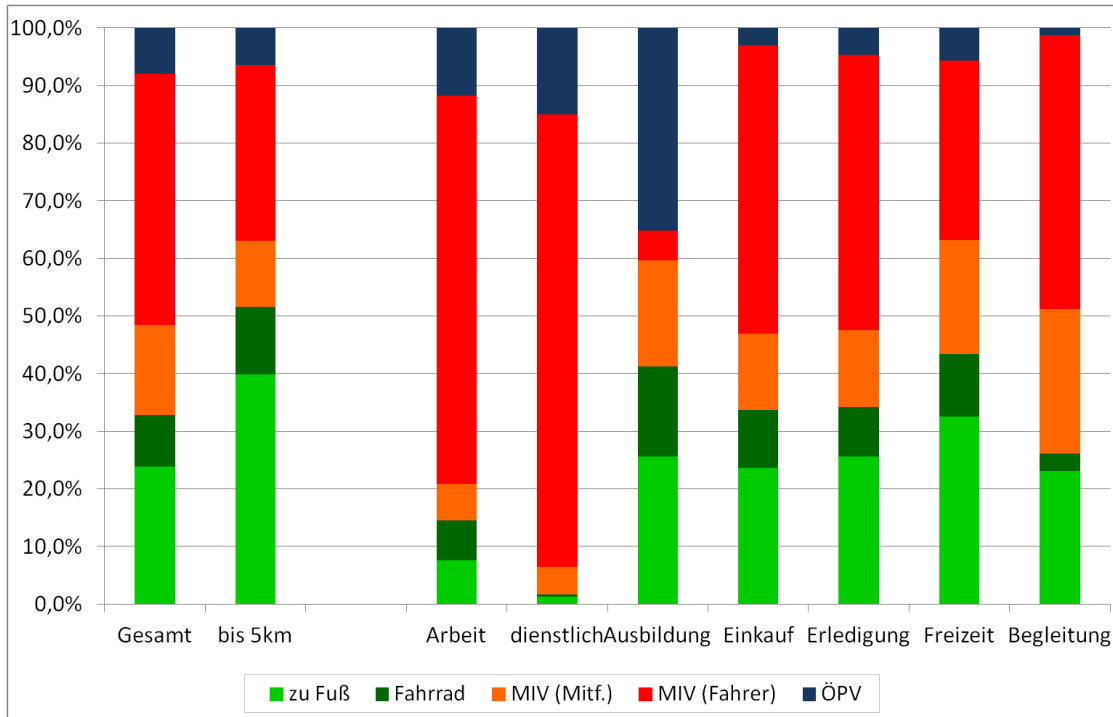
### 6.3 Mobilitätsverhalten

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.

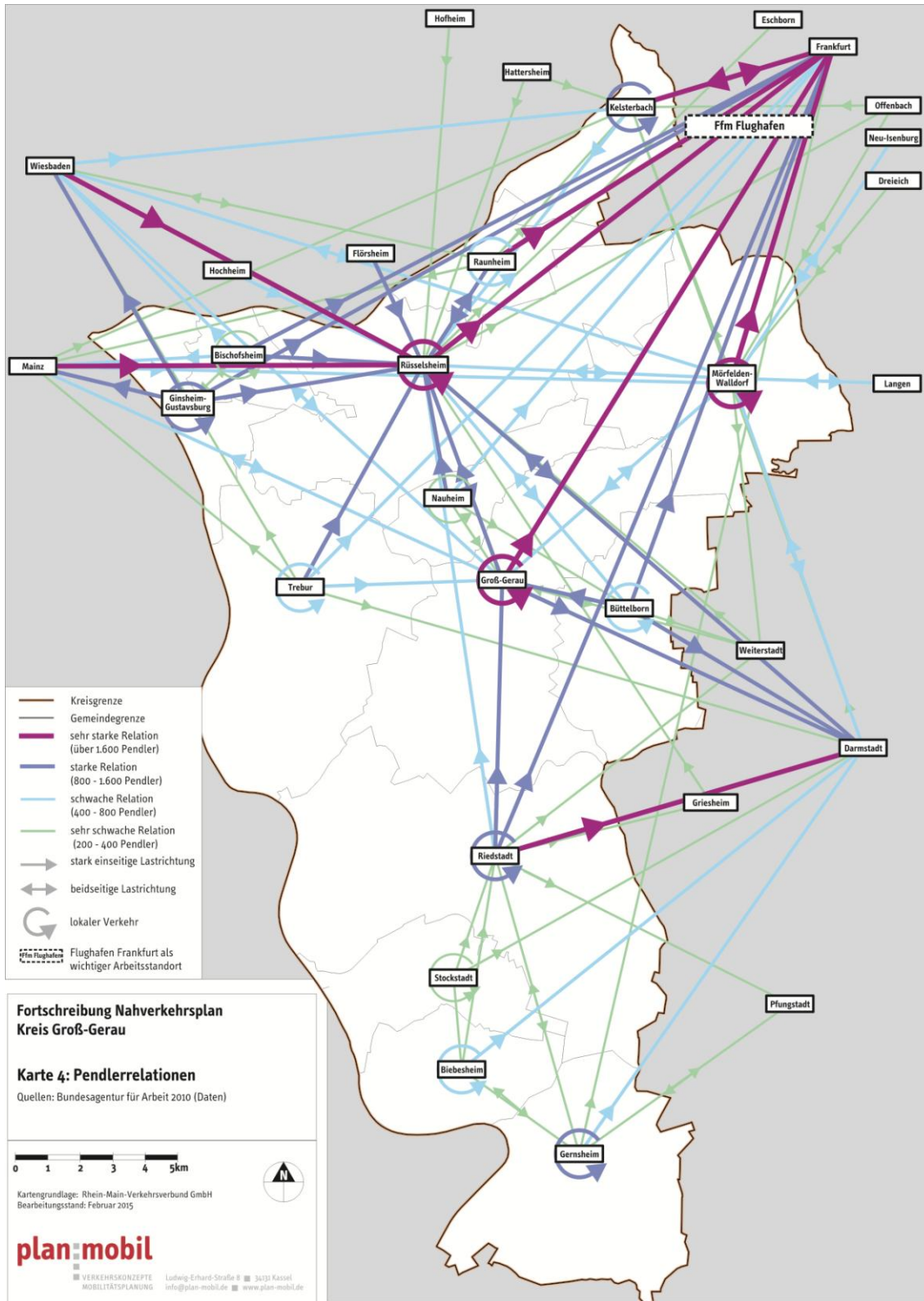
Im Norden des Kreises Groß-Gerau bestehen insbesondere starke Pendlerverflechtungen von/nach Frankfurt, aber auch von/nach Wiesbaden und Mainz. Im Süden und Osten des Kreises bestehen hauptsächlich Pendlerverflechtungen nach Darmstadt.

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**

<b>Gymnasien</b>	<b>Ort</b>	<b>Anzahl Schüler 12/13</b>
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
<b>Summe Gymnasien</b>		<b>8.413</b>
<b>Haupt- und Realschulen</b>	<b>Ort</b>	<b>Anzahl Schüler 12/13</b>
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.
<b>Summe Haupt- und Realschulen</b>		<b>2.322</b>
<b>Gesamtschulen</b>	<b>Ort</b>	<b>Anzahl Schüler 12/13</b>
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
<b>Summe Gesamtschulen</b>		<b>6.560</b>
<b>Förderschulen</b>	<b>Ort</b>	<b>Anzahl Schüler 12/13</b>
Schillerschule	Gernsheim	99
Georg-August-Zinn-Schule	Ginsheim-Gustavsburg	75
Goetheschule	Groß-Gerau	151
Astrid-Lindgren-Schule	Groß-Gerau	201
Karl-Krolopfer-Schule	Kelsterbach	56
<b>Summe Förderschulen</b>		<b>526</b>
<b>Berufliche Schulen</b>	<b>Ort</b>	<b>Anzahl Schüler 12/13</b>
Berufliche Schulen Groß-Gerau	Groß-Gerau	2.950
Werner-Heisenberg-Schule	Rüsselsheim	2.635
<b>Summe Berufliche Schulen</b>		<b>5.585</b>

## 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

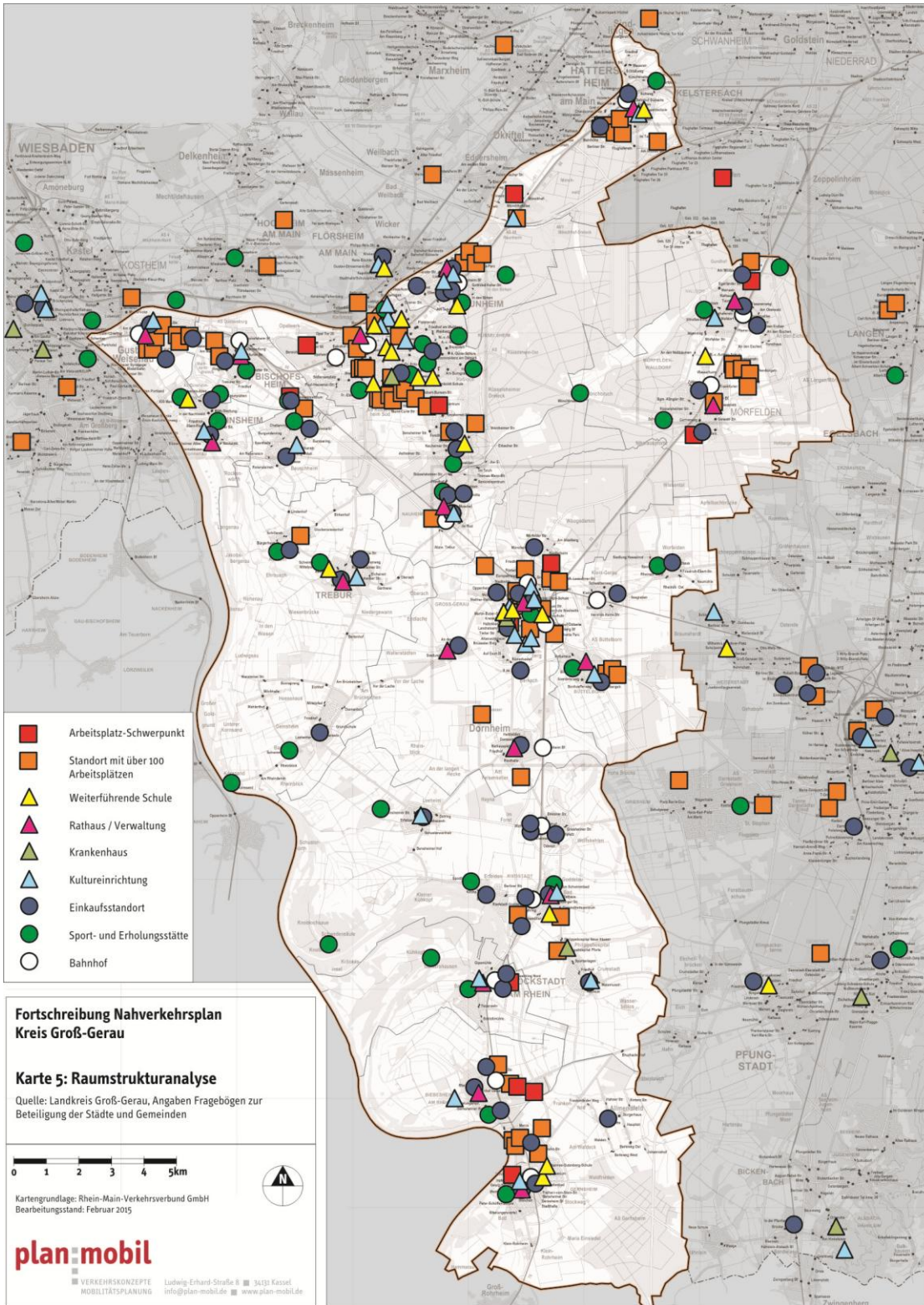
In nahezu allen Städten und Gemeinden des Kreises Groß Gerau sind Einzelhandelseinrichtungen vorhanden. Vergleichsweise große Einzelhandelskonzentrationen befinden sich in Groß-Gerau, Riedstadt und Raunheim. Insbesondere für die im Norden des Kreises lebenden Menschen befinden sich viele weitere Einzelhandelsstandorte 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.

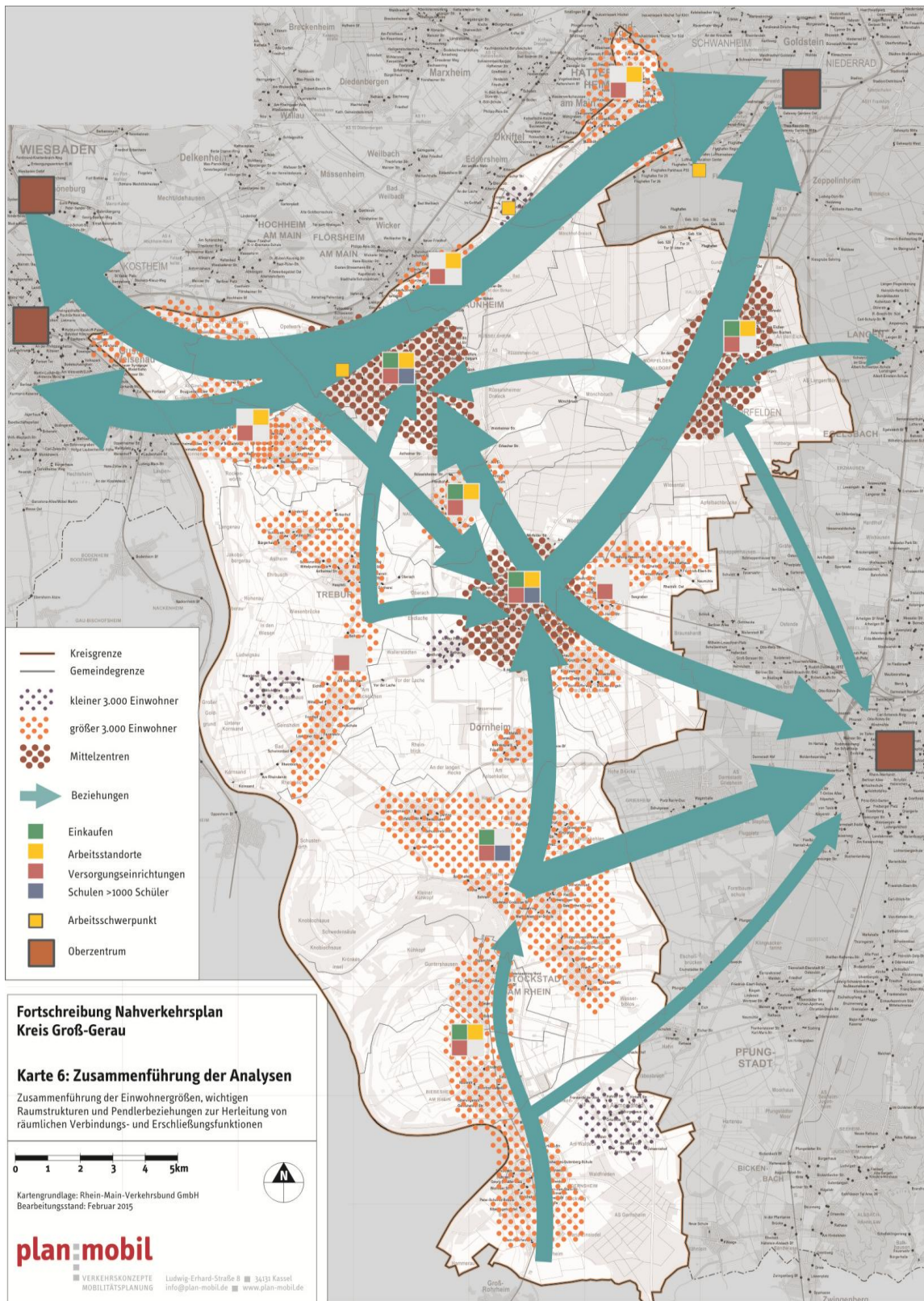
- Karte 3: Bevölkerungsanteile: Auf kommunaler Ebene wird die räumliche Verteilung der Bevölkerung nach Altersgruppen dargestellt. Die Einwohnerzahl der Kommunen und ihrer einzelnen Ortsteile gibt erste Anzeichen für die Mobilitätsnachfrage im Kreis Groß-Gerau.
- Karte 4: Pendlerbeziehungen: Hier werden 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**



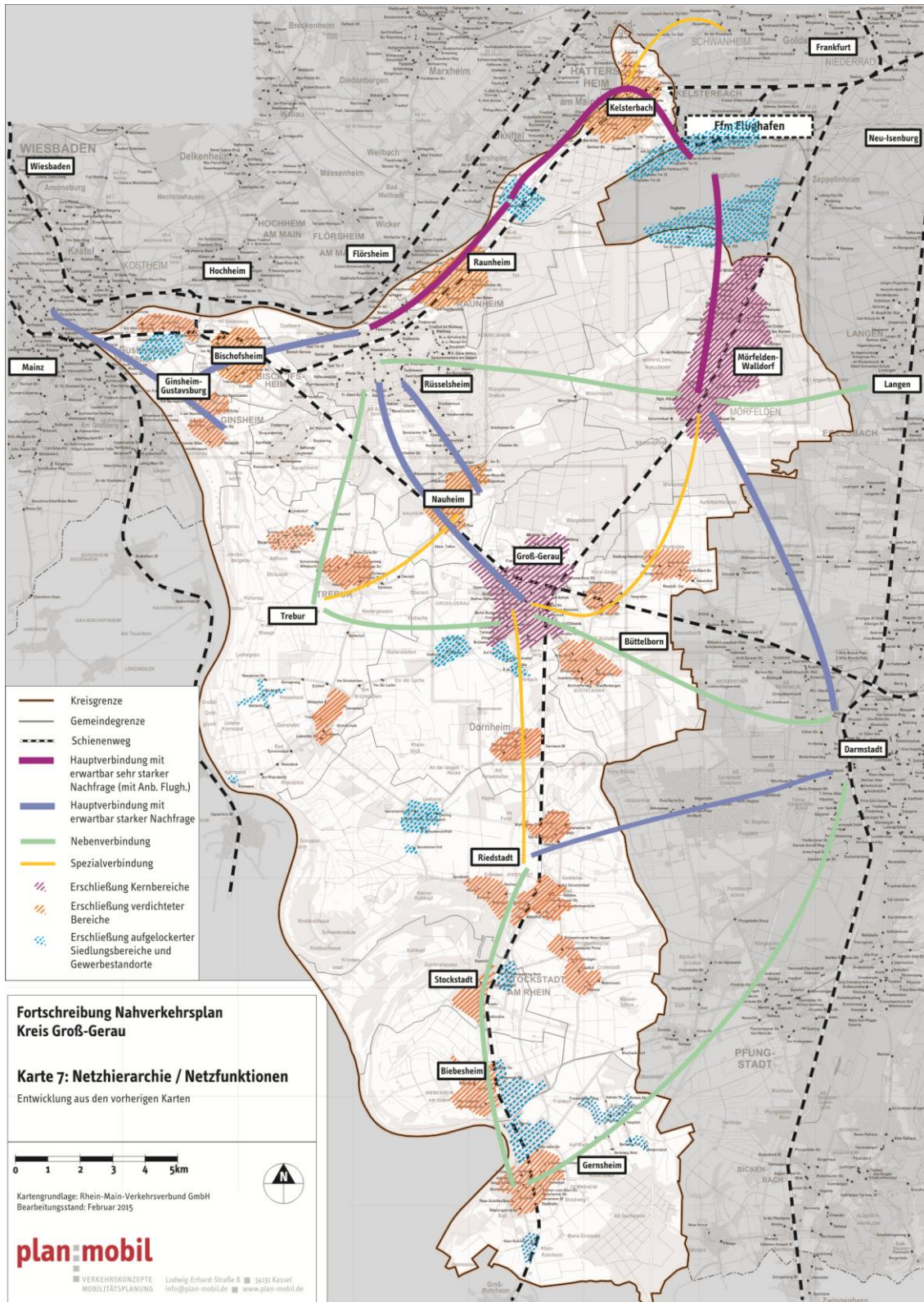
- Karte 7: Netzhierarchie: Im nächsten Schritt werden aus den gewonnenen Erkenntnissen Verbindungen in verschiedenen Kategorien abgeleitet. Diese Netzhierarchisierung dient als Grundlage zur Ausgestaltung von Standards im Anforderungsprofil. Die Verbindungen unterteilen sich auf Grundlage der vorangestellten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

■ **Tabelle 12: Definition der Netzkategorien**

Netzkategorie	Charakterisierung
Hauptverbindungen mit Anbindung an den Flughafen Frankfurt Main	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relationen zwischen bedeutenden Orten sowie zum/vom Standort Flughafen Frankfurt Main, mit ausgeprägter Quelle-/Zielbeziehung</li> <li>• Direkte Verbindungen → Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors nur auf direktem Linienweg übernommen → bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden</li> <li>• Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial</li> </ul>
Hauptverbindungen ohne Anbindung an den Flughafen Frankfurt Main	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relationen zwischen Orten mit bedeutender Quelle-/Zielbeziehung</li> <li>• Verbindungen können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen</li> <li>• Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial</li> </ul>
Nebenverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeindeübergreifende Verbindungen mit Erschließungsfunktion</li> <li>• Verbindungen mit moderatem Nachfragepotenzial bzw. moderater Quelle-/Zielbeziehung</li> </ul>
Spezialverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindungen begründet durch zeitliche und/oder örtliche Sondernachfrage (bspw. Schulverkehre sowie Arbeits-, Schicht- oder Werkverkehre)</li> </ul>
Erschließung Kernbereich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdichteter, multifunktionaler Kern innerhalb der Mittelzentren (hohe Wohn-, Bebauungs- und Arbeitsplatzdichte) mit vielfältigen Quelle-/Zielbeziehungen in der Binnenbeziehung</li> </ul>
Erschließung verdichteter Bereich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtische Gebiete mit geschlossener, verdichteter Bebauung; Innenstadt sowie angrenzende Wohn- und Gewerbegebiete mit moderaten Binnenverkehr</li> </ul>
Erschließung aufgelockerter Siedlungsbereiche und Gewerbebestände	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Siedlungsränder, Siedlungsflächen und Ortsteile mit eingeschränkten Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen</li> <li>• Solitär liegende Gewerbegebiete</li> </ul>



■ 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 ÖPNV<sup>6</sup> 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)<sup>7</sup> 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.“*

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

<sup>7</sup> 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)<sup>8</sup>. 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 abzuwägen 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 ÖPNV<sup>9</sup>**



## 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 CO<sub>2</sub>-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 teilträumliche 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 entsprechender 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 Fahrzeug 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

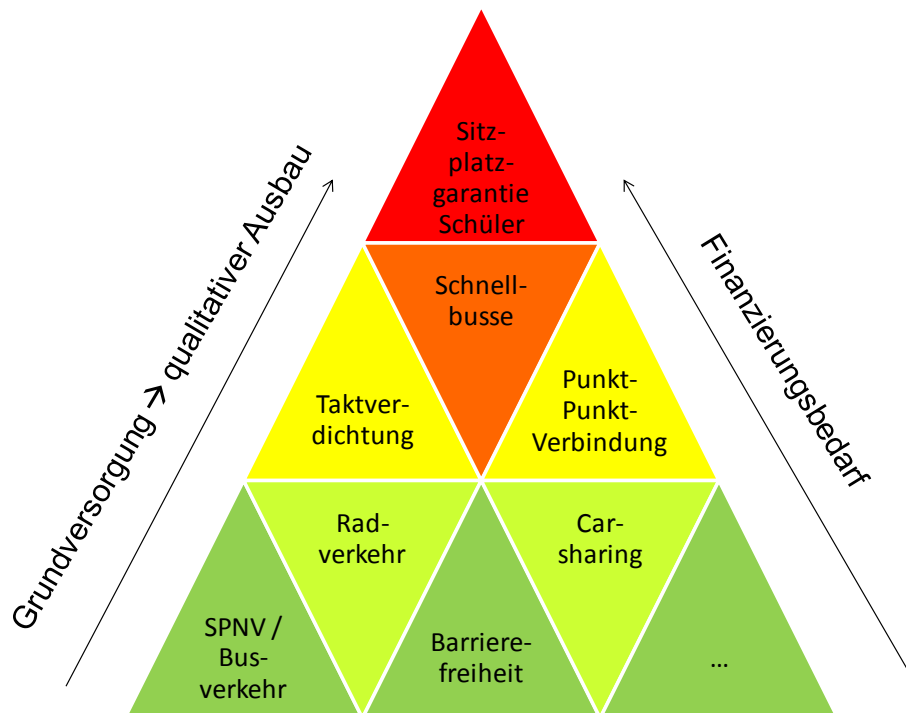
Nach § 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) ist der öffentliche Personennahverkehr Teil des GesamtMobilitätssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens 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 Ausbau**<sup>10</sup>



### 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“).

<sup>10</sup> 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 Zeitschnitte,
- 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

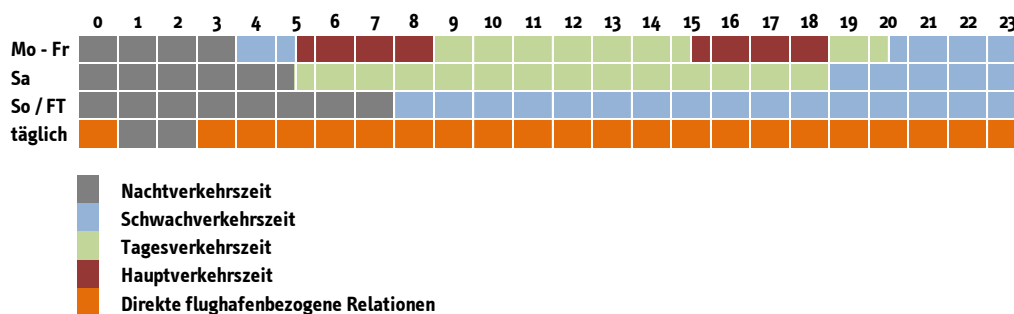
die jeweils charakteristischen Nutzerstrukturen (z. B. Berufs-, Ausbildungs-, Versorgungs- oder Freizeitverkehr) für bestimmte Zeitabschnitte, die vorhandenen Ladenöffnungszeiten sowie die zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im Gesamtverkehr (MIV und öffentlicher Verkehr (ÖV)).

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
<b>Grunddaseinsvorsorge</b>	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
		Nachtverkehrszeit	NaVZ	-
	Sa	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 Einzelhandelsgewerbe 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.

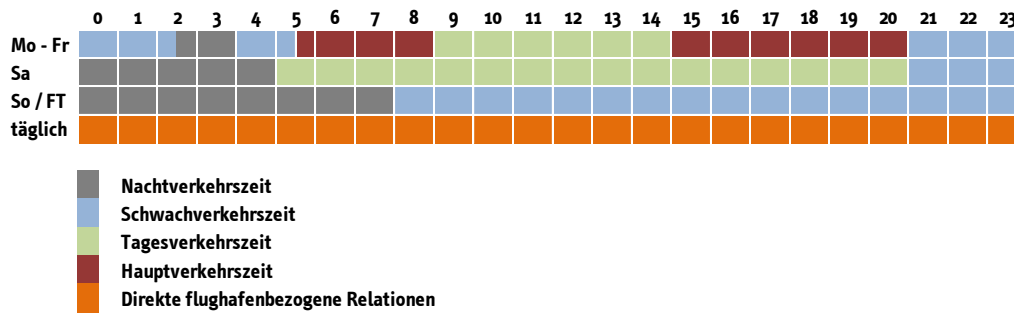
Bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späterer Schulbeginn) sind die Zeitfenster entsprechend anzupassen.

### **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 VDV<sup>11</sup> 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).

<sup>11</sup> VDV – Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000.

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

	Kategorie	Standards / Messgrößen
<b>Grunddaseinsvorsorge</b>	Grundsätze	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Einrichtung von qualitätsvollen B+R-Anlagen an geeigneten Haltestellen vorzusehen,</li> <li>• die Einrichtung von qualitätsvollen Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen vorzusehen,</li> <li>• ggfs. die Erschließung der Siedlungsbereiche durch AST-Verkehre oder vergleichbare flexible Angebotsformen vorzunehmen.</li> </ul>
	Räumliche Erschließung mit dem ÖPNV <sup>12</sup>	<p>Erschließung der Siedlungsbereiche durch Haltestellen in einem Einzugsbereich von maximal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 300 m: bei Bushaltestellen in integrierten Lagen</li> <li>• 500 m: bei Bushaltestellen in nicht integrierten Lagen und Orten</li> <li>• 1.000 m: bei Stationen des SPNV</li> </ul>
	Erschließungsschwerpunkte	alle Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Einkaufs-/Erledigungsstandorte
<b>Qualitativer Ausbau</b>	Grundsätze	<p><i>siehe Grunddaseinsvorsorge, zusätzlich:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Einrichtung von P+R-, B+R-Anlagen sowie eines Fahrradverleihsystems an geeigneten Haltestellen/Bahnhöfen vorzusehen,</li> </ul>
	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

<sup>12</sup> 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>Relationen zwischen bedeutenden Orten sowie zum/vom Sonderstandort Flughafen Frankfurt Main, mit ausgeprägter Quelle-/Zielbeziehung</li> <li>Direkte Verbindungen → Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors nur auf direktem Linienweg übernommen → bedeutende Sonderziele können hiervon ausgenommen werden</li> <li>Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial</li> </ul>
Hauptverbindungen ohne direkte Anbindung des Flughafens Frankfurt Main	<ul style="list-style-type: none"> <li>Relationen zwischen Orten mit bedeutender Quelle-/Zielbeziehung</li> <li>Verbindungen können in Teilabschnitten Erschließungsfunktion in angrenzenden Bereichen übernehmen</li> <li>Verbindungen mit erhöhtem Nachfragepotenzial</li> </ul>
Nebenverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeindeübergreifende Verbindungen mit Erschließungsfunktion</li> <li>Verbindungen mit moderatem Nachfragepotenzial bzw. moderater Quelle-/Zielbeziehung</li> </ul>
Spezialverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbindungen begründet durch zeitliche und/oder örtliche Sondernachfrage (bspw. Schulverkehre sowie Arbeits-, Schicht- oder Werkverkehre)</li> </ul>
Erschließung Kernbereich	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verdichteter, multifunktionaler Kern innerhalb der Mittelzentren (hohe Wohn-, Bebauungs- und Arbeitsplatzdichte) mit vielfältigen Quelle-/Zielbeziehungen in der Binnenbeziehung</li> </ul>
Erschließung verdichteter Bereich	<ul style="list-style-type: none"> <li>Städtische Gebiete mit geschlossener, verdichteter Bebauung; Innenstadt sowie angrenzende Wohn- und Gewerbegebiete mit moderaten Binnenverkehr</li> </ul>
Erschließung aufgelockerter Siedlungsbereiche und Gewerbebestände	<ul style="list-style-type: none"> <li>Siedlungsränder, Siedlungsflächen und Ortsteile, abseits der verbindenden Korridore mit eingeschränkten Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen</li> <li>Solitär liegende Gewerbegebiete</li> </ul>

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**

	<b>Netzategorie</b>	<b>HVZ</b>	<b>TVZ</b>	<b>SVZ</b>	<b>NaVZ</b>
<b>Grunddaseinsvorsorge</b>	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	bedarfsgerechte 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	bedarfsgerechte Bedienung	bedarfsgerechte Bedienung
<b>Qualitativer Ausbau</b>	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	bedarfsgerechte Bedienung	bedarfsgerechte Bedienung
<p>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.</p> <p><b>Generell:</b> 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.</p>					

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 tagedurchgängig 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
<b>Grunddaseinsvorsorge</b>	Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsteigefreie Anbindung aller Orte mindestens an das zugehörige Unterzentrum bzw. umsteigefreie Anbindung der Ortsteile an den Hauptort einer Gemeinde</li> <li>• Erreichbarkeit mindestens der nächstgelegenen Mittelzentren von den Gemeinden innerhalb von 45 Minuten</li> <li>• Anbindung aller Mittel-/Unterzentren an die nächstgelegenen Oberzentren Mainz, Wiesbaden, Frankfurt und Darmstadt in der HVZ und TVZ</li> <li>• Erreichbarkeit mindestens der zentralen Orte im Spätverkehr</li> </ul>



	Kategorie	Standards / Messgrößen	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>Erreichbarkeit eines SPNV-Halts aus allen Siedlungsbereichen innerhalb von 30 Minuten mit dem Fahrrad und/oder Bus. Das Taktangebot bleibt dabei unberücksichtigt.</li> </ul>	
	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> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aus allen Siedlungsbereichen Erreichbarkeit mindestens eines SPNV-Haltes innerhalb von 20 Minuten mit einem ausleihbaren Pedelec und/oder Bus. Das Taktangebot bleibt davon unberücksichtigt.</li> </ul>	
	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 Anschlussicherung 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Biebesheim Bahnhof</li> <li>• Biebesheim Bahnhof</li> <li>• Darmstadt-Eberstadt Bahnhof<sup>f3</sup></li> <li>• Darmstadt Hauptbahnhof<sup>f3</sup></li> <li>• Darmstadt Wartehalle<sup>13</sup></li> <li>• Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof<sup>13</sup></li> <li>• Gernsheim Bahnhof</li> <li>• Griesheim Platz Bar-le-Duc<sup>13</sup></li> <li>• Groß-Gerau Bahnhof</li> <li>• Groß-Gerau Dornberg Bahnhof</li> <li>• Groß-Gerau Marktplatz</li> <li>• Kelsterbach Bhf. mit Südseite und Rathaus</li> <li>• Mainz Hauptbahnhof<sup>f12</sup></li> <li>• Mainz Kastel Bahnhof<sup>f12</sup></li> <li>• Mörfelden Bahnhof</li> <li>• Nauheim Bahnhof</li> <li>• Pfungstadt Bahnhof<sup>f13</sup></li> <li>• Raunheim Bahnhof mit Südseite</li> <li>• Raunheim West</li> <li>• Riedstadt-Goddelau Bahnhof</li> <li>• Rüsselsheim Bahnhof mit Bahnhof Südseite</li> <li>• Rüsselsheim Marktplatz</li> <li>• Walldorf Bahnhof</li> </ul>

<sup>13</sup> 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. Studentakt, 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 Verknüpfungaspekts 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**

<b>Grunddaseinsvorsorge</b>	Schnittstellen und intermodale Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualitätsvolle B+R-Anlagen (diebstahl- und vandalismussicher, überdacht, direkte und kurze Zuwegung zur Haltestelle) in ausreichender Anzahl einrichten</li> <li>• P+R-Anlagen in ausreichender Qualität und Anzahl erhalten und ggf. einrichten</li> <li>• Fahrradmitnahme im SPNV ausbauen und im ÖPNV erhalten</li> </ul>
<b>Qualitativer Ausbau</b>	Schnittstellen und intermodale Verknüpfungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ladestationen für Pedelecs / E-Bikes an B+R-Anlagen</li> <li>• Fahrradverleihstationen an allen nachfragestarken Haltestellen</li> </ul>

### **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 verlängert<sup>14</sup>, die Weiterfahrt im Fernverkehr oder die alternative Taxinutzung gewährt. Darüber hinaus existiert für den Kreis Groß-Gerau eine 10-Minuten-Garantie<sup>15</sup>, 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

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

<sup>15</sup> 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
<b><i>Komfort, Kundenservice und Sauberkeit</i></b>						
Witterungsschutz <sup>16</sup> für relevante Einstiegsrichtungen	■	■	○	○	○*	-
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle	■	■	■	■	○	○
Sitzgelegenheit <sup>15</sup>	■	■	■	■	○*	-*
Abfallbehälter	■	■	■	■	○	-
<b><i>Fahrgastinformation</i></b>						
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 <sup>17</sup>	■	■	○	-	-	-
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
<b>behindertengerechte Gestaltung/ Barrierefreiheit (unter Berücksichtigung des neuen PBefG)</b>						
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 Auskrägung der Rampe)	■	■	■	■	-*	-*
Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)	■	■	■	■	-	-
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	■	■	■	■	○	○
<b>Ausstattung inter- und multimodale Verknüpfung</b>						
Park-and-ride-Stellplätze	■	■	○	-	-	-
Carsharing-Stellplätze	■	■	○	-	-	-
Kurzzeitparkzonen	■	■	○	○ <sup>1</sup>	○ <sup>1</sup>	○ <sup>1</sup>
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.

Die Haltestellen der Kategorien A, B und C sind mit Priorität barrierefrei auszubauen. Für die Haltestellen der weiteren Kategorien sind in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden Prioritätenlisten zu erstellen. Ausnahmen sind entsprechend zu begründen.

### Fahrzeugausstattung

Neben der Haltestellenausstattung stellt die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge das wichtigste Merkmal für die Beförderungsqualität dar. Einzusetzen sind saubere, moderne, ansprechende und komfortable Fahrzeuge, um schon hierdurch möglichst viele Fahrgäste anzusprechen und somit für höhere Fahrgastzahlen beizutragen, die zu steigenden Einnahmen führen. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität im Linienverkehr. Die Basis für die Ausstattung der Busse liefert der verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main des Rhein-Main-Verkehrsverbundes.

■ **Tabelle 23: Ausstattungsstandards für Fahrzeuge**

	Kategorie	Standards / Messgrößen
Grunddaseinsvorsorge	Fahrzeugalter und -typ	Maximales Alter: Grundleistung <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8 Jahre für Solo-, Midi- und Minibusse</li> <li>• 12 Jahre für Gelenkbusse</li> </ul> Spitzenleistung <sup>18</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 Jahre für Solo-, Midi- und Minibusse</li> <li>• 14 Jahre für Gelenkbusse</li> </ul> Maximales Durchschnittsalter nach Fahrleistung gewichtet: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7 Jahre für Solo-, Midi- und Minibusse</li> <li>• 10 Jahre für Gelenkbusse</li> <li>• Niederflertechnik, verbindlich für alle Fahrzeuge</li> </ul>
	Ein- und Ausstieg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung des Einstiegsbereichs (besonders Anforderungstaster, Türöffnung, Einstiegskante, Haltegriffe und -stangen)</li> <li>• Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektronisch-pneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite; Absenkbarkeit der Einstiegskante um ca. 80 mm aus der Fahrstellung von 320 mm (fester Wert für Minibusse) bis 340 mm (gilt nicht für Minibusse) Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in ausreichender Länge für geringen Neigungswinkel</li> <li>• Rufeinrichtung für die Rampennutzung innen und außen</li> <li>• Haltewunschtasten mit akustischer/optischer Bestätigung, von jedem Sitzplatz und den Rollstuhlstellflächen erreichbar</li> </ul>

<sup>18</sup> Beschränkte tägliche Einsatzdauer und nur an Schultagen

	Kategorie	Standards / Messgrößen
	Nutzungssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestangen und/oder Haltegriffe gangseitig</li> <li>• Fensterschutzstange im Bereich des Stehperrons</li> <li>• Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/Kinderwagen im Bereich des</li> <li>• Stehperrons/Sondernutzungsfläche</li> <li>• Türöffnungstasten außen abschaltbar</li> <li>• Absperrung des Raumes zwischen Fahrer und dem ersten Türflügel über Federpendel oder vergleichbare technische Lösungen</li> <li>• 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)</li> </ul>
	Fahrgastinformation im Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage (digital)</li> <li>• Optische (elektronische) Haltestellenanzeige</li> <li>• Bordmikrofon für Ansagen</li> <li>• Haltewunschanzeige, akustische Bestätigung des Haltewunsches an den Fahrgast und den Fahrer</li> </ul>
	Fahrgastinformation am Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linienbeschilderung außen<sup>19</sup></li> <li>• Frei programmierbar und alphanumerisch als elektronische Vollmatrixanzeige; den besonderen Belangen von sehbehinderten Fahrgästen muss Rechnung getragen werden, insbesondere bei Schriftgröße, Kontrast, Reflexionsfreiheit</li> <li>• Anbringung von Gestaltungselementen des Corporate Design der LNVG mit Bogenelementen und des RMV und damit verbundenen Schriften am Heckbereich des Fahrzeuges</li> </ul>

<sup>19</sup> Linienanzeige vorne, rechts, hinten, links; Fahrtziel- und Verlauf vorne und rechts

	<b>Kategorie</b>	<b>Standards / Messgrößen</b>
	Fahrgastkomfort / Barrierefreier Bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Podestloser Boden, mindestens zwischen Tür 1 und 2</li> <li>• Mindestsitzabstand von 71 Zentimetern (Grundleistung), 68 Zentimeter (in Spitzenleistung zulässig)</li> <li>• 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</li> <li>• Ausgewiesene Sondernutzungsfläche gegenüber Tür 2 für mindestens 2 Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder oder Ähnliches</li> <li>• Rückenstütze im Bereich des Stehperrons</li> <li>• kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnern (besonders Haltegriffe und -stangen, Anforderungstaster, Podeste, Sitzflächen)</li> <li>• Heizung und Klimaanlage, getrennt regelbar für Fahrgastbereich und Fahrer</li> <li>• Ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste</li> <li>• Min. ein fest installierter Abfallbehälter pro Fahrzeug</li> <li>• ausreichende Durchsichtigkeit der Scheiben im Bereich zwischen Tür 1 und Tür 2 zur Gewährleistung eines unbeeinträchtigten Blickes aus dem Fahrzeug (barrierefreie Orientierbarkeit für Sehbehinderte)</li> <li>• Rufeinrichtungen (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an/bei Tür 2 sowie im Wageninneren im Bereich der Sondernutzungsfläche</li> <li>• Alle Tasten müssen sich farblich von ihrer Umgebung absetzen und deutlich erkennbar sein</li> <li>• Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/ Kinderwagen/ Gepäck o.ä. (z.B. Gurte)</li> </ul>
	Umwelt- und Leistungsstandards	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angemessene Motorleistung zur Erfüllung der betrieblichen Vorgaben (abhängig von der Topografie)</li> <li>• 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</li> <li>• Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche</li> </ul>

	Kategorie	Standards / Messgrößen
	Vertrieb und Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorhandensein eines Fahrkartenverkaufsgerätes</li> <li>• Chipkartenlesegerät gemäß Vorgabe durch den RMV</li> <li>• Informationsmaterialien und Möglichkeiten zu deren Bereitstellung</li> <li>• Für Marketingzwecke ist in den Fahrzeugen jeweils min. ein Dispenser im Format DIN A5 anzubringen</li> </ul>
	Betriebstechnik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• 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</li> <li>• Lautsprecheranlage im Innenraum mit Bordmikrofon (ELA nach BOKraft); Ausführung als 2 -Kanal-Anlage mit zusätzlichem Eingang für akustische Haltestellenansage)</li> <li>• Lautsprecheranlage im Innenraum mit Bordmikrofon</li> <li>• Einbauraum mit IBIS-Verkabelung für Gerät zur Steuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) ist vorzusehen</li> </ul>
<b>Qualitativer Ausbau</b>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Außenlautsprecher an Bussen zur optionalen (temporären) Fahrgastinformation an Haltestellen</li> </ul>
	Fahrgastkomfort / barrierefreier Bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mindestens 30% der Sitzplätze im Bus mit stufen- und podestfreiem Zugang von einer Tür mit niveaugleichem Ein- und Ausstieg</li> <li>• bei Gelenkbussen zusätzliche Fläche für Rollatoren an Tür 3</li> </ul>
	Umwelt- und Leistungsstandards	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsatz von alternativen Antriebstechnologien: bspw. Erdgas-, Elektro- oder Hybridfahrzeuge</li> </ul>
	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**

<b>Grunddaseinsvorsorge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzerfreundlicher und einfacher Vertrieb von Fahrkarten und Fahrplänen</li> <li>• Weiterentwickelte Verkaufsstellen an zentralen Orten und mit kompetenten privaten Partnern</li> <li>• Einführung elektronischer, kundenfreundlicher Fahrkarten</li> <li>• Beibehaltung der Möglichkeit des Fahrkartenverkaufs als Rückfallebene (Einzelfahrkarten, Tagesfahrkarten) in den Bussen durch den Fahrer</li> <li>• Prüfung neuer vertrieblicher Möglichkeiten</li> </ul>
<b>Qualitativer Ausbau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung von mindestens einer Vertriebsstelle in Orten über 1.000 Einwohner</li> <li>• Mit der regionalen Mobilitätskarte des RMV wird die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel (Fahrradverleihsysteme, Carsharing, Fahrradparkhaus etc.) über einen gemeinsamen elektronischen Zugang ermöglicht.</li> <li>• 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.</li> </ul>

Voraussetzung für ein attraktives ÖPNV-Angebot ist ein verkehrsmittel- und verkehrsunternehmerübergreifender 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 Verkehrsverbänden 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**

<b>Grunddaseinsvorsorge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es gilt der Verbundtarif</li> <li>• Sicherstellung eines verständlichen und allgemein nachvollziehbaren Tarifsystems</li> <li>• Mobilitätskarte (Nutzung von ÖPNV und Sharing-Systemen mit einer Karte)</li> </ul>
<b>Qualitativer Ausbau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zugaben für spezielle Zielgruppen (z.B. Vergünstigungen für kulturelle Veranstaltungen)</li> <li>• Rabattierung/Sondertarife jenseits des NVPs (beispielsweise über Sozialämter)</li> <li>• Tarifgestaltung in Abhängigkeit von Entfernung, RMV-Tarifstrukturreform ist hierfür jedoch Voraussetzung</li> <li>• Abo-Karten gelten beispielsweise als Eintrittskarte für regionale Veranstaltungen</li> </ul>

### 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 vertrieblich 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**

	<b>Kategorie</b>	<b>Standards / Messgrößen</b>
<b>Grunddaseinsvorsorge</b>	Koordinierung	<p>Zentrale Koordination des Betriebsablaufs für den gesamten Landkreis mit Hilfe eines vom Aufgabenträger organisierten Betriebsleit-systems. 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.</p> <p>Zentrales Medium des Verkehrsmanagements ist das VMS der LNVG, mit dem Kernelement der Verkehrsmanagementzentrale.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Verkehrsunternehmen hat die VMZ der LNVG unverzüglich von Betriebsstörungen, ihre Ursachen und die verkehrlichen Auswirkungen zu unterrichten</li> <li>• Die Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeugführer, Verkehrsunternehmen und VMZ ist durch das Verkehrsunternehmen jederzeit zu gewährleisten.</li> <li>• 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.</li> <li>• Zentrale Datenversorgung der Fahrzeuge und der Auskunftssysteme über das VMS</li> </ul>
	Beschleunigung	Beschleunigung des ÖPNV, z.B. durch separate ÖPNV-Trassen, Bevorrechtigung an LSA, Beseitigung von Bahnübergängen
	Linienverknüpfung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeitliche und räumliche Optimierung der Verknüpfung</li> <li>• Anschlusssicherung mittels geeigneter Maßnahmen</li> </ul>
	Siedlungsentwicklung, kommunale Verkehrsplanung	<p>Berücksichtigung der Belange des ÖPNV in den Planungen der Städte und Gemeinden bei der</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweisung neuer Siedlungsgebiete</li> <li>• Einrichtung von Einbahnstraßen</li> <li>• Verkehrsberuhigungsmaßnahmen</li> </ul>
<b>Qualitativer Ausbau</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perspektivisch wird das VMS um Funktionen der (verkehrsmittel- und unternehmensübergreifenden) Anschlusssicherung, insbesondere hinsichtlich der Einbindung des SPNV, erweitert.</li> <li>• 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.</li> </ul>

## 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**

	<b>Anforderungen an das Fahrpersonal</b>	<b>Anforderungen an die VU</b>
<b>Grundbaseinsvorsorge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tragen eines Namensschildes, auf dem der Name des Verkehrsunternehmens und der Name des Fahrers als Ansprechpartner für den Kunden erkennbar ist</li> <li>• Beherrschen der deutschen Sprache</li> <li>• Kennen und Anwenden Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RMV</li> <li>• Die rechtlichen Vorgaben (BOKraft, PBefG, StVO, StVZO) kennen und anwenden</li> <li>• Richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung nennen und verkaufen können</li> <li>• Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen, sowie Kenntnis über sämtliche Verknüpfungspunkte)</li> <li>• Die Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher bedienen können sowie</li> <li>• Sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten</li> <li>• Tragen einer vorgegebenen Dienstkleidung</li> <li>• Über die tariflichen Übergangsgebiete des RMV und über seine verbundweiten Sonderangebote (z.B. Kombitickets) jederzeit richtig Auskunft geben können,</li> <li>• 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.</li> <li>• Haltestellen, insbesondere solche, die barrierefrei ausgebaut sind, so anfahren, dass kein vermeidbarer Spalt entsteht</li> <li>• Auf korrekte Ansage und Anzeige der nächsten Haltestelle achten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 Subunternehmern (im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger) für deren beschäftigtes Personal die gleichen vertraglichen Bedingungen nach Absatz 1 mit den Subunternehmern vereinbaren und auf die Einhaltung derselben achten</li> <li>• regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals (Mobilitätsberatung)</li> <li>• Schulung der Fahrer zum korrekten Anfahren barrierefreier Haltestellen etc.</li> <li>• Anreizsystem zur Vergütung guter Fahrerleistung schaffen</li> </ul>
		<b>Anforderungen an die Kommunen</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung von sanitären Anlagen an Linienendpunkten</li> </ul>

## 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.

<b>Qualitativer Ausbau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreier Zugang zu Informationen auch über das Internet</li> <li>• Abfahrtsmonitore des ÖPNV in zentralen Gebäuden des Kreis Groß-Gerau</li> <li>• Unterstützung bei der Datenversorgung für Informations-App mit automatisierten Informationen; im Sinne der Barrierefreiheit auch mit akustischer Ansage</li> <li>• Nutzung der Mobilitätskarte für alle Mobilitätsangebote in der Region</li> </ul>
----------------------------	---



## 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**<sup>20</sup> 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 ausgedehnten Einzugsbereichen und erschwerter 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

<sup>20</sup> 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 kreisweit<sup>21</sup>

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
<b>Grunddaseinsvorsorge</b>	Entfernung, ab der eine Beförderung im ÖPNV stattfinden soll	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Grundschulen ab 2 km Schulweg</li> <li>● Weiterführende Schulen ab 3 km Schulweg</li> </ul>
	Maximale Entfernung zwischen Schule und Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Der Fußweg zwischen Haltestelle und Schultor sollte generell nicht länger als 500 m sein</li> <li>● Bei Gymnasien und Berufsschulen bis zu 800 m</li> </ul>
	Maximale Entfernung zwischen Wohnung und Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Grundschulen bis zu 500 m</li> <li>● Weiterführende Schulen bis zu 500 m</li> <li>● Bei Bahnstationen bis zu 1.000 m</li> </ul>
	Maximale Dauer des gesamten Schulwegs innerhalb des Kreisgebiets (Hin- u. Rückweg)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Grundschulen: nicht mehr als eine Stunde</li> <li>● Weiterführende Schulen: nicht mehr als zwei Stunden</li> </ul>
	Maximale Zeit, die zwischen Busankunft und Unterrichtsbeginn bzw. -ende vergehen darf	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Grundschulen: nicht mehr als 30 Minuten</li> <li>● Weiterführende Schulen: nicht mehr als 30 Minuten (Schulbeginn)</li> <li>● Weiterführende Schulen: nicht mehr als 45 Minuten (Schulende)</li> </ul>
	Startzeit des Schulwegs	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Grundschulen: nicht vor 07:00 Uhr</li> <li>● Weiterführende Schulen: nicht vor 06:30 Uhr</li> </ul>

<sup>21</sup> Nutzung bietet die Möglichkeit, neue Fahrtenoptionen für den Schülerverkehr zu entwickeln.

	Kategorie	Standards / Messgrößen
	Zahl der maximalen Umsteigevorgänge	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grundschulen: Umsteigen nicht zulässig</li> <li>Weiterführende Schulen: maximal zwei Umsteigevorgänge</li> <li>Wartezeit an den Umsteigepunkten soll den Zeitraum von <u>max. 15-20 min</u> nicht überschreiten</li> </ul>
	Sitzplatzgarantie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Sitzplatzgarantie</li> </ul>
	Schulstunden zu/nach denen eine Beförderung im ÖPNV sicherzustellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grundschulen: 4 Fahrten (eine Hinfahrt, drei Rückfahrten)</li> <li>Weiterführende Schulen: 5 Fahrten (zwei Hinfahrten, drei Rückfahrten)</li> </ul>
Qualitativer Ausbau	Entfernung, ab der eine Beförderung im ÖPNV stattfinden soll	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grundschulen ab 2 km Schulweg</li> <li>Weiterführende Schulen ab 2 km Schulweg</li> </ul>
	Maximale Entfernung zwischen Schule und Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Fußweg zwischen Haltestelle und Schultor sollte nicht länger als 200 m sein</li> </ul>
	Maximale Entfernung zwischen Wohnung und Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grundschulen bis zu 300 m</li> <li>Weiterführende Schulen bis zu 500 m</li> </ul>
	Maximale Zeit, die zwischen Busankunft und Unterrichtsbeginn bzw. -ende vergehen darf	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grundschulen: nicht mehr als 15 Minuten</li> <li>Weiterführende Schulen: nicht mehr als 30 Minuten</li> </ul>
	Zahl der maximalen Umsteigevorgänge	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grundschulen: Umsteigen nicht zulässig</li> <li>Weiterführende Schulen: maximal ein Umsteigevorgang</li> </ul>
	Sitzplatzgarantie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sitzplatzgarantie für Grundschüler</li> <li>und/oder auch für alle weiterführenden Schulen</li> </ul>
	Schulstunden zu/nach denen eine Beförderung im ÖPNV sicherzustellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grundschulen: 6 Fahrten (zwei Hinfahrten, vier Rückfahrten)</li> <li>Weiterführende Schulen: acht Fahrten (drei Hinfahrten, fünf Rückfahrten)</li> </ul>
<p><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.</p>		

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 gesehen<sup>22</sup>

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.

<sup>22</sup> 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**

	<b>Kategorie</b>	<b>Standards</b>
<b>Grunddaseinsvorsorge</b>	allgemein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es gibt eine zuständige Stelle, die das Mobilitätsmanagement für verschiedene Zielgruppen koordiniert.</li> </ul>
	MM für Unternehmen und Verwaltungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein Netzwerk von Unternehmen, RMV und weiteren Akteuren zum Thema „Unternehmen und Mobilität“ wird etabliert.</li> <li>• 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.</li> </ul>
	MM für Schulen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwischen Schulen und LNVG findet eine frühzeitige Abstimmung des ÖPNV-Angebots zu Beginn des neuen Schuljahres statt.</li> <li>• Ein Netzwerk zwischen Schulen, Aufgabenträgern, RMV und weiteren Akteuren zum Thema „Schule und Mobilität“ wird etabliert.</li> <li>• Alle öffentlichen Schulen im Kreis können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zurückgreifen.</li> </ul>
	MM für Neubürger	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neubürger werden über das vorhandene Mobilitätsangebot informiert.</li> <li>• Zusammenarbeit mit dem RMV und weiteren Akteuren.</li> </ul>
<b>Qualitativer Ausbau</b>	MM für Schulen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch private Schulen im Kreis können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zurückgreifen.</li> </ul>
	MM für Neubürger	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neubürger erhalten eine kostenlose Monatskarte für den Landkreis Groß-Gerau.</li> </ul>

## 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß eine Konstanz der Emissionswerte, mittelfristig eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-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**

<b>Standards</b>	
<b>Grunddaseinsvorsorge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Einhaltung des Partikel-Grenzwertes von 0,02 g/kWh im ESC-Prüfzyklus.</li> <li>• Fahrgeräusch maximal 80 dB(A) gemäß DIN ISO 362 und DIN ISO 5130.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Schulung des kompletten Fahrpersonals für ein immissionsarmes Fahrverhalten</li> <li>• Jährliches Monitoring der Zielerreichung</li> </ul>
<b>Qualitativer Ausbau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• die Senkung des CO<sub>2</sub>- und Feinstaub-Ausstoßes sowie der Lärmemissionen der bestehenden Fahrzeugflotte durch technische Maßnahmen (z. B. wie Förderung der Elektro-Mobilität).</li> </ul>



## 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 angezeigt, 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.

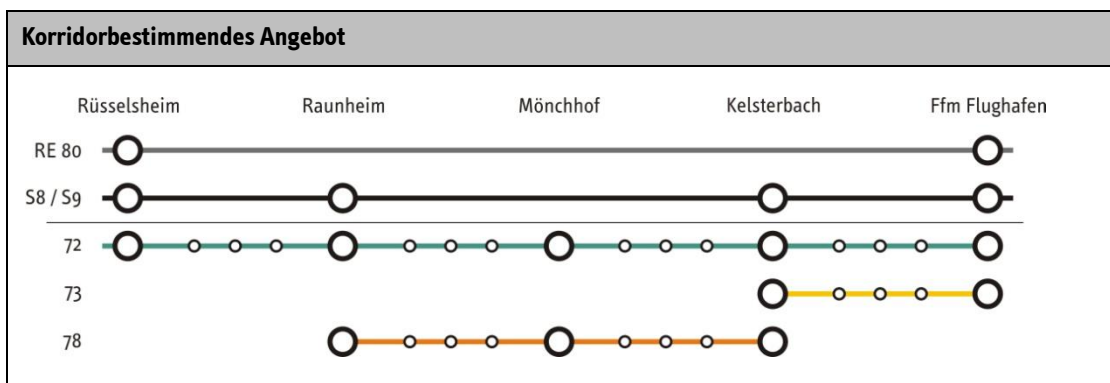
**Hinweis:** Die im Folgenden dargestellte Bewertung der Verkehrsbedienung erfolgt auf Grundlage der Qualitätsstandards, wie sie im Kapitel 7.2.4 durch den Kreis Groß-Gerau definiert worden sind. Die Bewertung der ÖPNV-Korridore kann (auch) Defizite im Leistungsangebot des SPNV, aus Sicht des Kreises 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.

## 8.2.2 Steckbriefe Korridore

### 8.2.2.1 Hauptverbindungen mit direkter Anbindung an den Flughafen Frankfurt

#### Korridor Rüsselsheim – Ffm Flughafen

Dem Korridor Rüsselsheim – Flughafen liegt die Netzkategorie Hauptverbindung mit direkter Anbindung des Flughafens Frankfurt Main zugrunde. Der Korridor wird durch das dicht vertaktete Angebot der S-Bahnen maßgeblich geprägt. Ergänzt wird dieses durch das Angebot verschiedener Buslinien. Neben der Ort-zu-Ort-Verbindung übernehmen diese ortserschließende Funktionen, vor allem im im nördlichen Gebiet Rüsselsheims sowie im Gewerbegebiet „AirparkLogistic“, welches nicht vom SPNV erschlossen wird.



**Taktangebot**

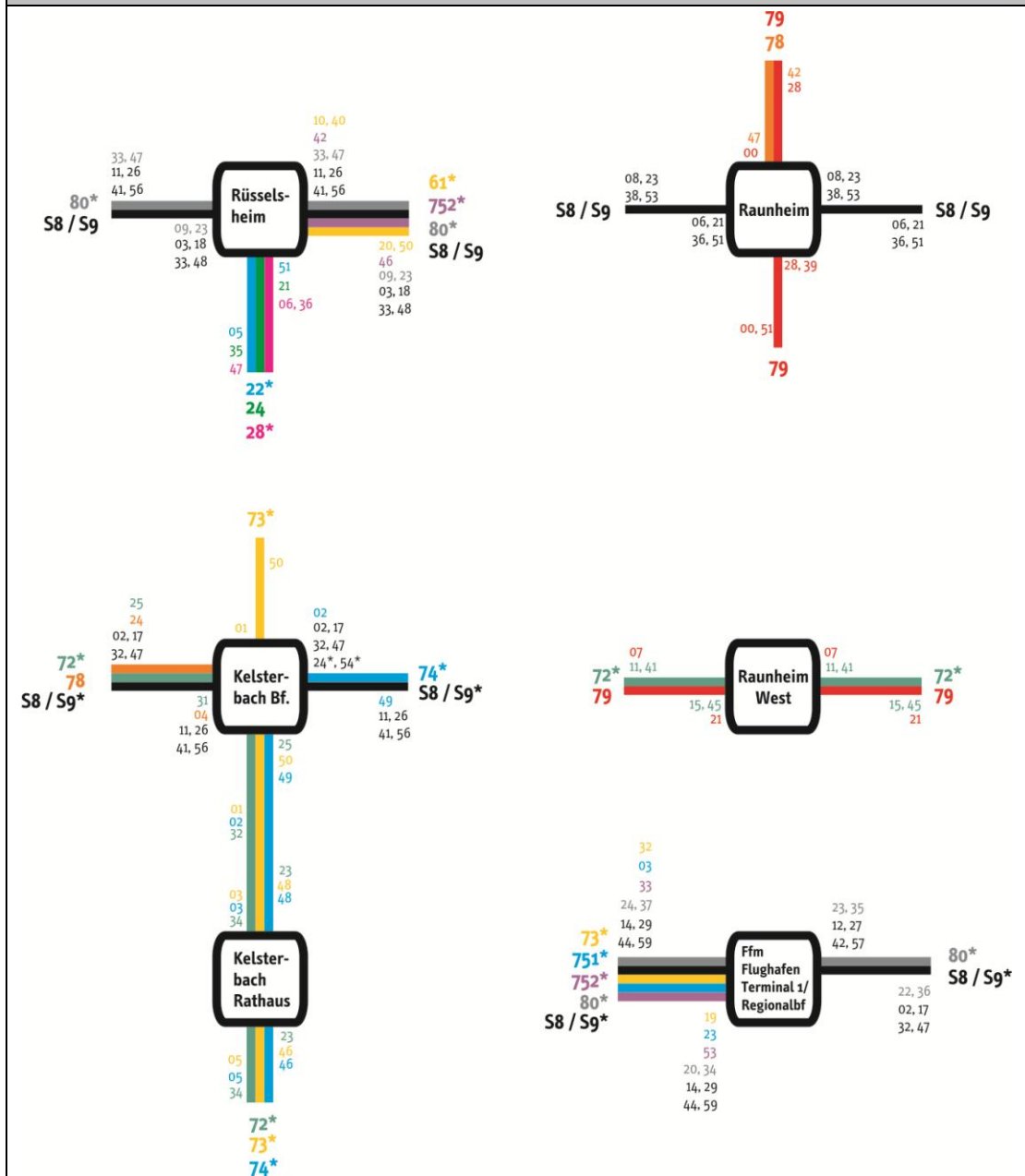
		Rüsselsheim	Raunheim	Mönchhof	Kelsterbach	Ffm Flughafen
Mo-Fr	HVZ	Schiene Bus	T15+ T30	T30	T15+ T30	T15+ T30
	TVZ	Schiene Bus	T15+ T30	T30	T15+ T30	T15+ T30
	SVZ	Schiene Bus	T15+ T60+	T30	T15+ T30	T15+ T30
	NaVZ	Schiene Bus	T60 1EF	-	T60 -	T60 -
Sa	TVZ	Schiene Bus	T15+ T30	T60	T15+ T60	T15+ T30
	SVZ	Schiene Bus	T15+ T60	T60	T15+ T60	T15 T60+
So	SVZ	Schiene Bus	T30+ T60	T120	T30+ T120	T30+ T60+

\*Zwischen Raunheim und Kelsterbach T30 in Richtung Kelsterbach, T60 in Richtung Raunheim

### 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



#### Kelsterbach

- S8 / S9: 7 bzw. 9 Mal am Tag Zusatzfahrten nach / ab Kelsterbach zu den Stoßzeiten
- Linie 72: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 73: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten
- Linie 74: Unregelmäßigkeiten zu den Tagesrandzeiten

## 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:

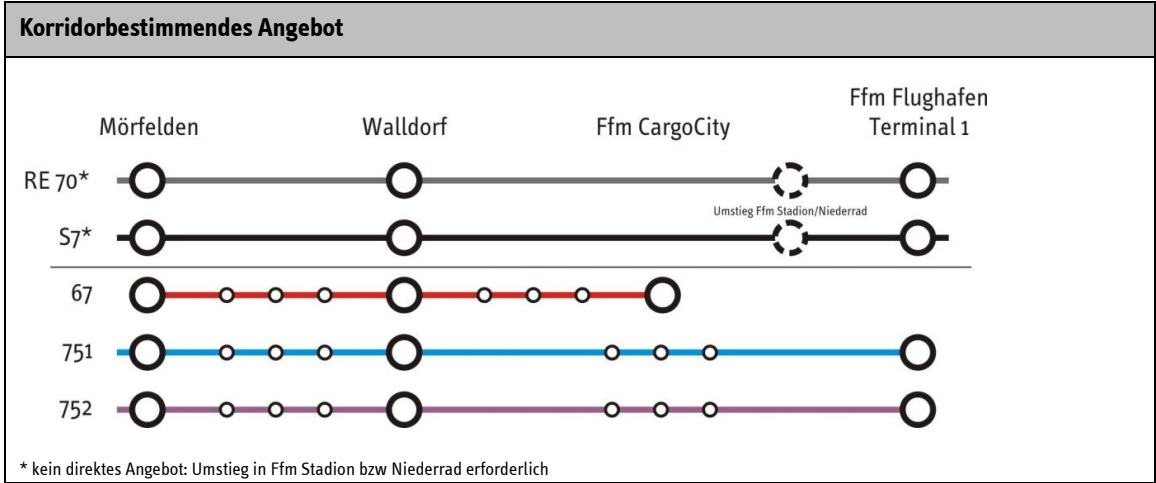
- Rüsselsheim: S8/S9 von Mainz auf Linie 752 - Anschluss um zwei Minuten verpasst  
Linie 752 auf RE 80 - Anschluss wird um eine Minute verpasst
- Raunheim: S8/S9 von Mainz auf Linie 79 - gleichzeitige Ankunft und Abfahrt

## 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.



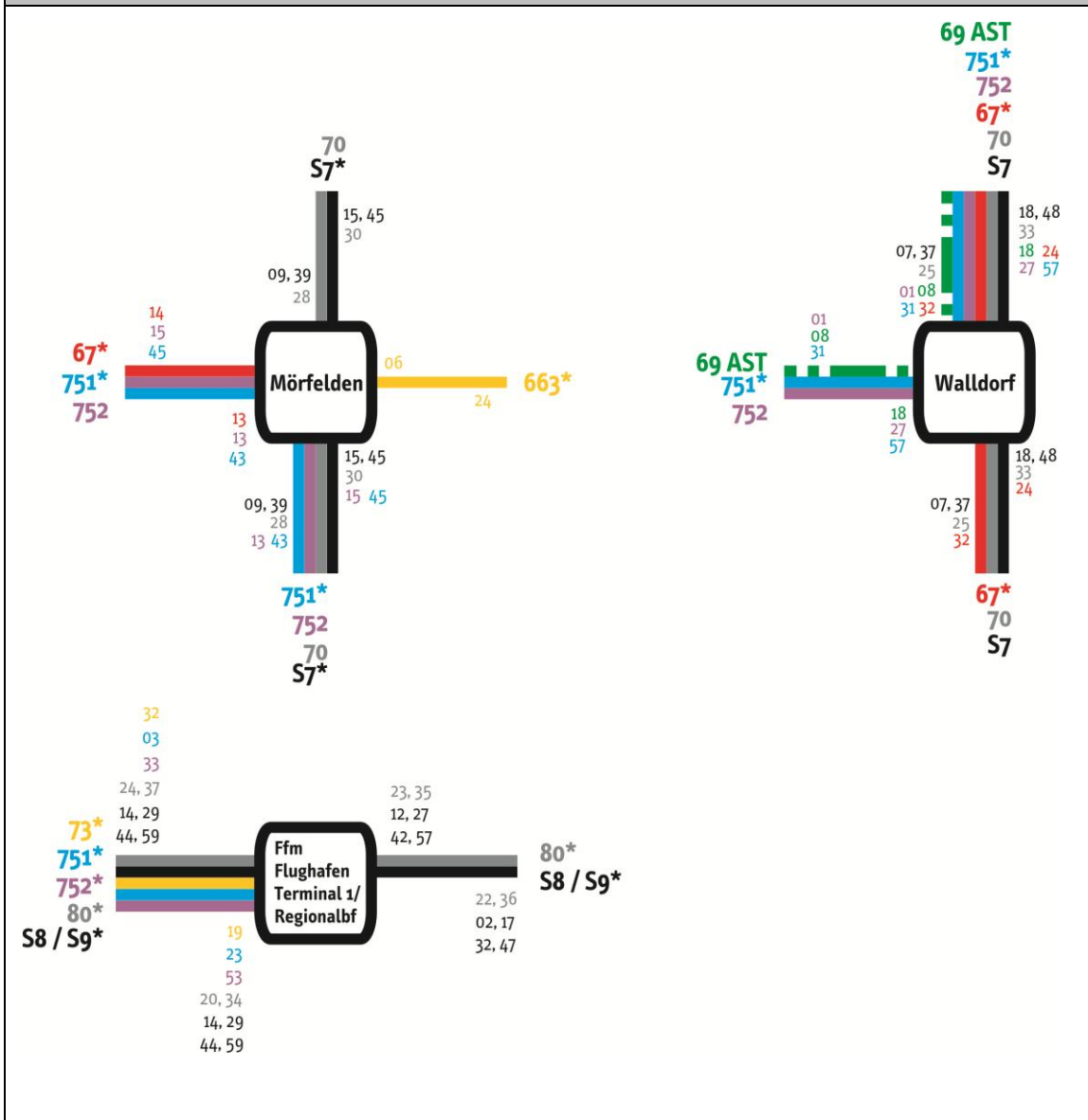
**Taktangebot**

		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+	SVZ I T30+ / SVZ II T60+ T30+	SVZ I T30+ / SVZ II T60+ T30+
	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	T60 T60	T30+ 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.

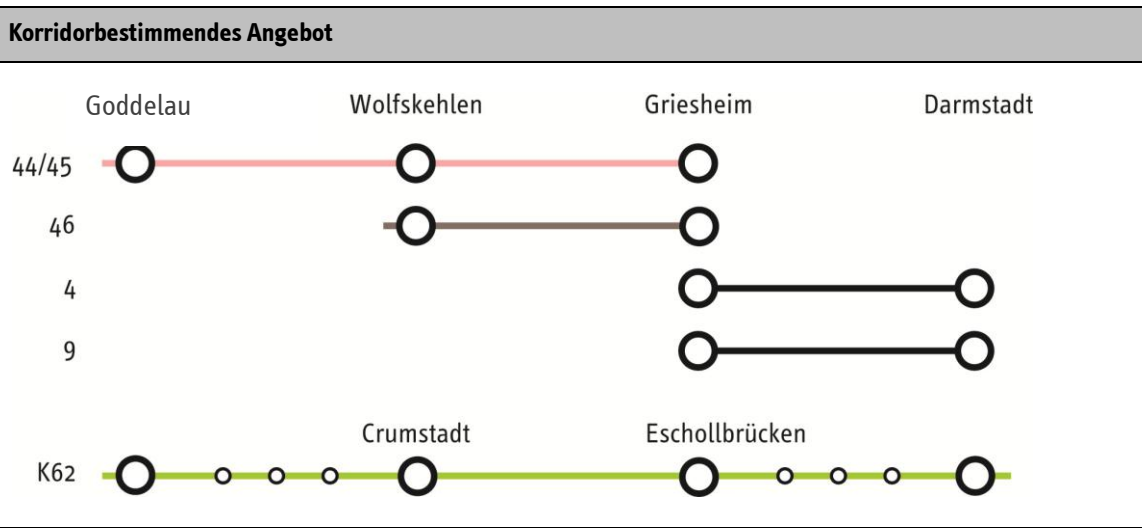
**Handlungsbedarf**

- 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**

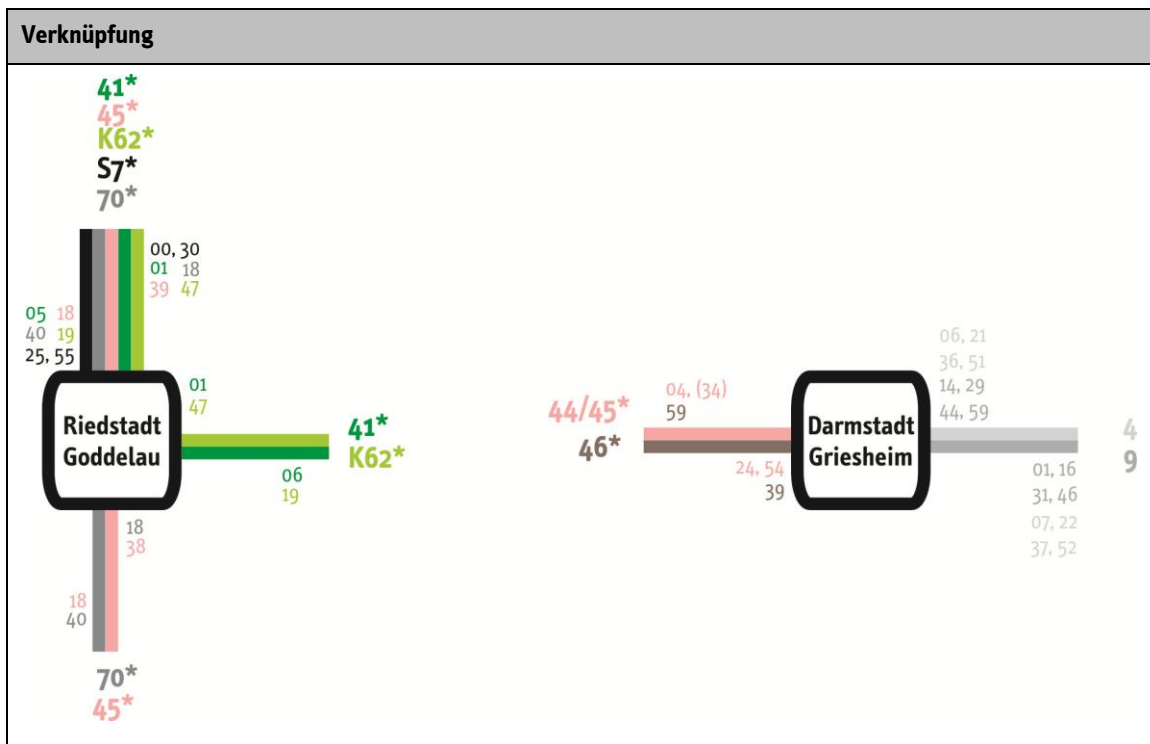
Der Korridor Riedstadt – Darmstadt ist auf Basis der Raumstrukturanalyse und entsprechender Pendlerbeziehungen als Netzkategorie Hauptverbindung ohne direkte Anbindung an den Flughafen klassifiziert. Der Korridor verbindet die Stadt Riedstadt über einen Umstieg zwischen Bus und Straßenbahn in Griesheim 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.



		Riedstadt		Griesheim		Darmstadt	
Mo-Fr	HVZ	ÖPNV	T30		T15+		
	TVZ	ÖPNV	T60+		T15+		
	SVZ	ÖPNV	T60		T30		
	NaVZ	ÖPNV	-		3 EF		
Sa	TVZ	ÖPNV	T60+		T15		
	SVZ	ÖPNV	T60		T30		
	NaVZ	ÖPNV	1 EF		3 EF		
So	SVZ	ÖPNV	T60		T30		
	NaVZ	ÖPNV	-		1 EF		

Reisezeit in Minuten				
	Riedstadt	Griesheim	Darmstadt	Summe
ÖPNV*	15	18		33
MIV	9	13		22
Reisezeitverhältnis ÖPNV zu MIV	1,67	1,38		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:**

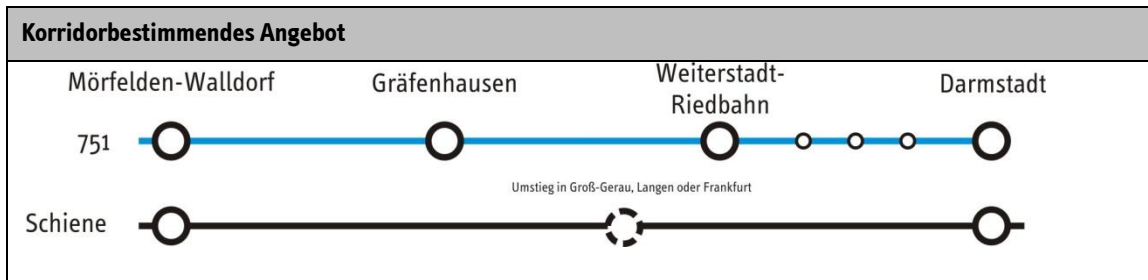
- Riedstadt-Goddelau: Bis auf eine stündliche Verknüpfung zwischen K62 aus beiden Richtungen und der Schiene von/nach Frankfurt, beträgt die Übergangszeit deutlich mehr als 10 Minuten.

## 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 Netzategorie Hauptverbindung zu Grunde.



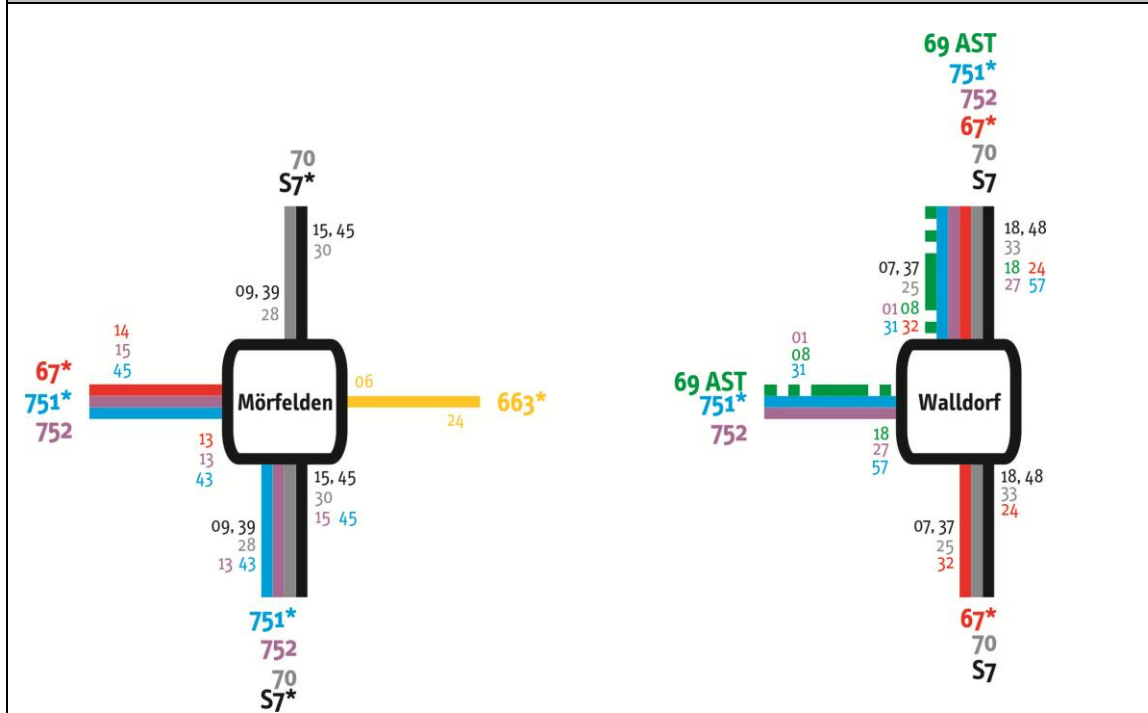
**Taktangebot**

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

Reisezeit in Minuten					
	Mörfelden	Gräfenhausen	Riedbahn	Darmstadt	Summe
Schiene					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.

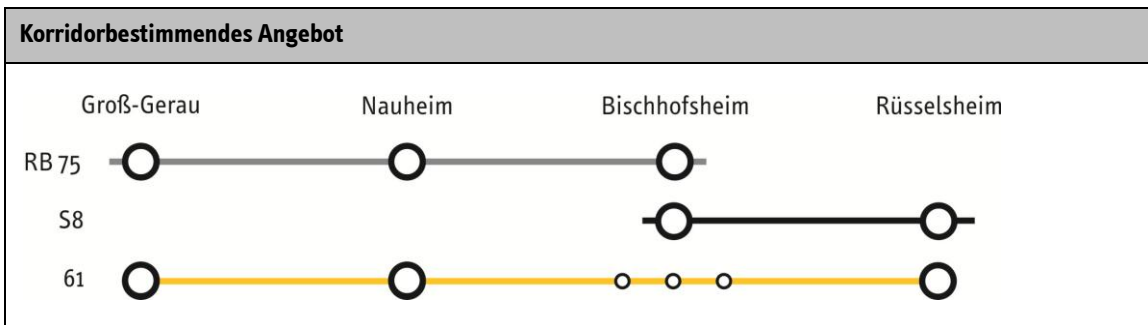
### Handlungsbedarf

- 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.



**Taktangebot**

		Groß-Gerau	Nauheim	Rüsselsheim	
Mo-Fr	HVZ	Schiene Bus*	T <sub>30</sub>	T <sub>30</sub>	
	TVZ	Schiene Bus	T <sub>30</sub>	T <sub>30</sub>	
	SVZ	Schiene Bus	T <sub>60</sub>	T <sub>120</sub>	
	NaVZ	Schiene Bus	-	-	
Sa	TVZ	Schiene Bus	T <sub>60</sub>	T <sub>60</sub>	
	SVZ	Schiene Bus	T <sub>60</sub>	T <sub>120</sub>	
	So	SVZ	Schiene Bus	T <sub>60</sub>	T <sub>60</sub> -T <sub>120</sub>
				T <sub>60</sub> -T <sub>120</sub>	T <sub>60</sub> -T <sub>120</sub>

\*weitere Taktverdichtung ohne Nauheim Bahnhof

### Reisezeit in Minuten

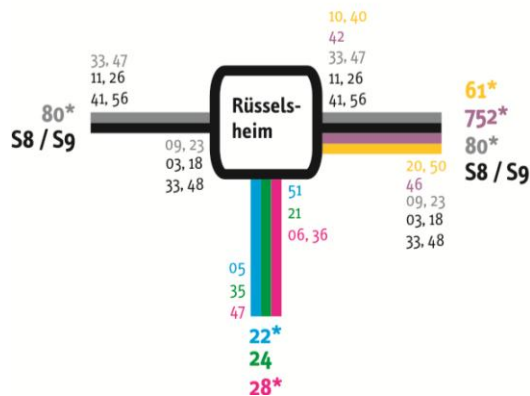
	Groß-Gerau	Nauheim	Rüsselsheim	Summe
Schiene		22		22
Schnellbus*	10		13	23
Bus*	21		16	37
MIV	10		12	22
Reisezeitverhältnis Schiene / MIV		1,00		1
Reisezeitverhältnis Schnellbus / MIV	1,00		1,08	1,04
Reisezeitverhältnis Bus / MIV	2,10		1,33	1,72

\*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. Fährt 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): 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 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

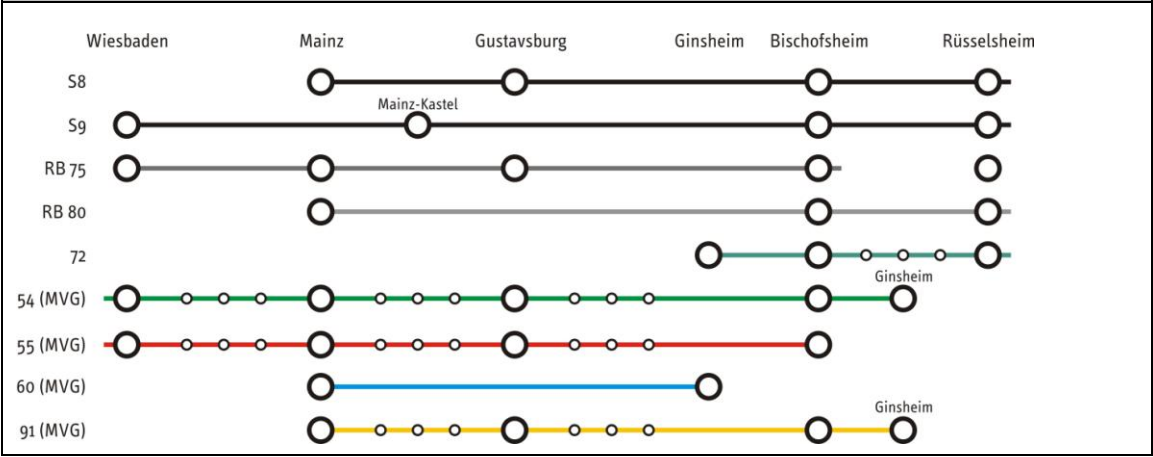
- Anpassung Fahrplan Linie 61 → Verknüpfung in Rüsselsheim mit SPNV

## 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+	T60
	NaVZ	Schiene Bus	andere Linien	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

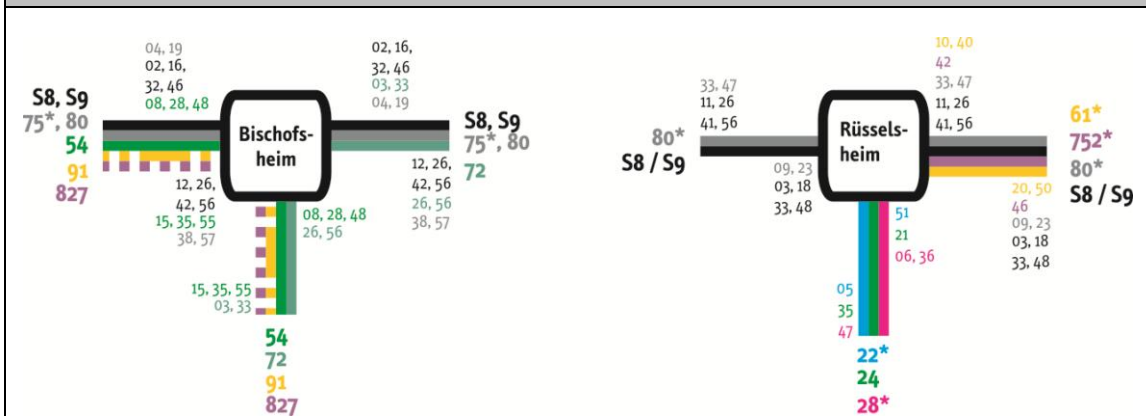
\*Zwischen Mainz und Bischofsheim besteht ein T15 mit halbstündlichen Halt in Mainz-Kastel bzw. halbstündlichen Halt in Gustavsburg  
 \*\* Mainz-Kastel wird im T60 bedient

### 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
Verhältnis Schiene/MIV	0,64	1,54***		0,50		0,88****	0,97
Verhältnis 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

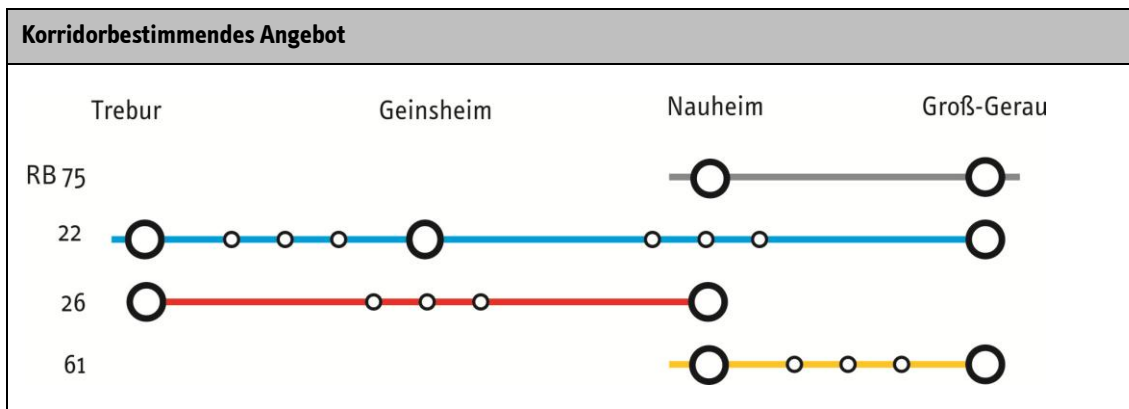
- Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Ginsheim und Gustavsburg
- Andienung des Bahnhofs Gustavsburg



### 8.2.2.3 Nebenverbindungen

## Korridor Trebur – Groß-Gerau

Der Korridor Trebur – Groß-Gerau, in der Netzategorie 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).



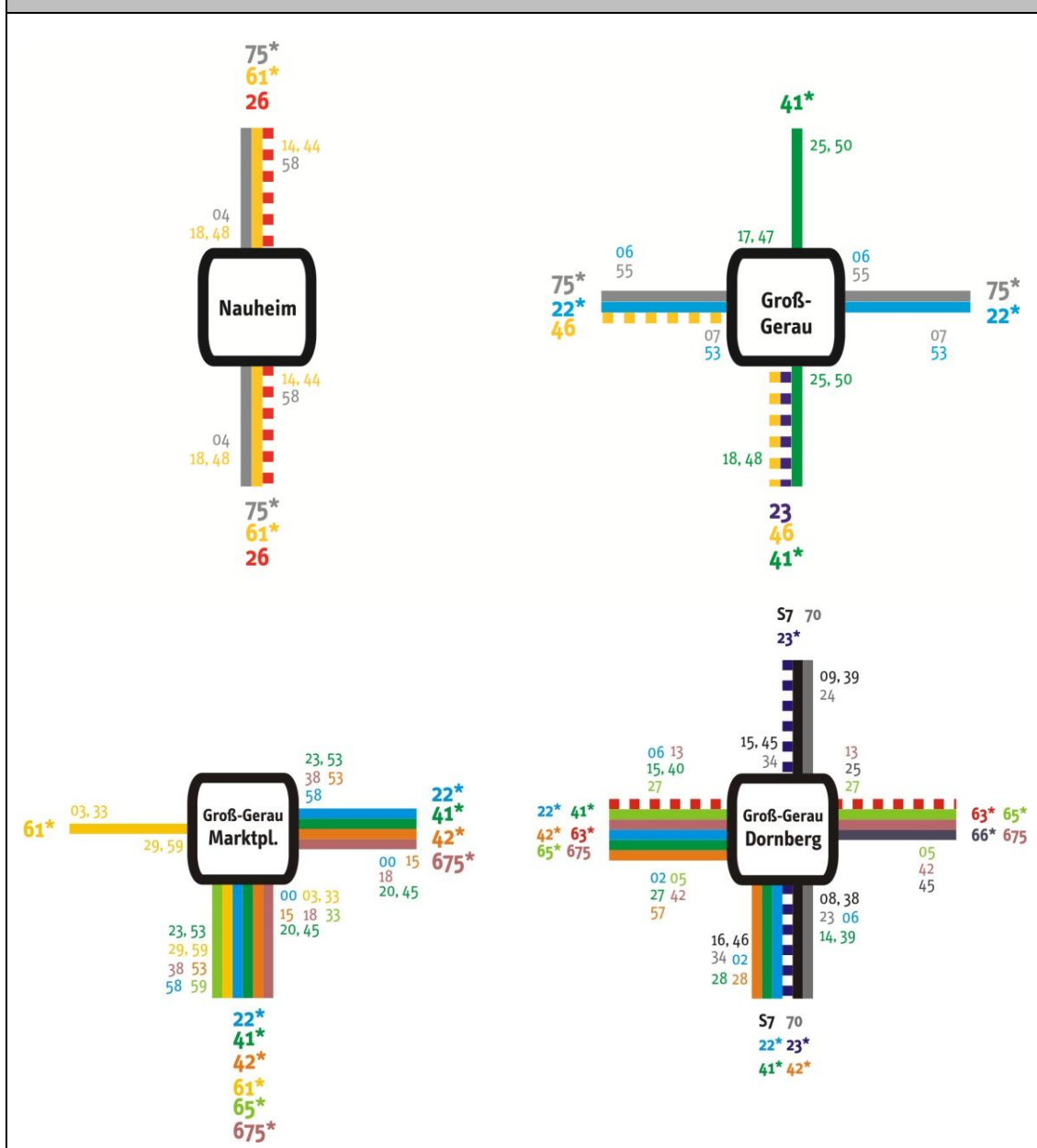
**Taktangebot**

		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	7	14	21	
MIV	5	13	18	
Reisezeitverhältnis Bus/MIV	1,40	1,08	1,17	

### 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. Fährt 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. Fährt 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).

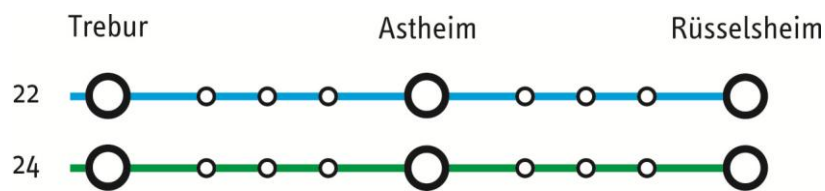
#### Handlungsbedarf

- 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 Netzategorie 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



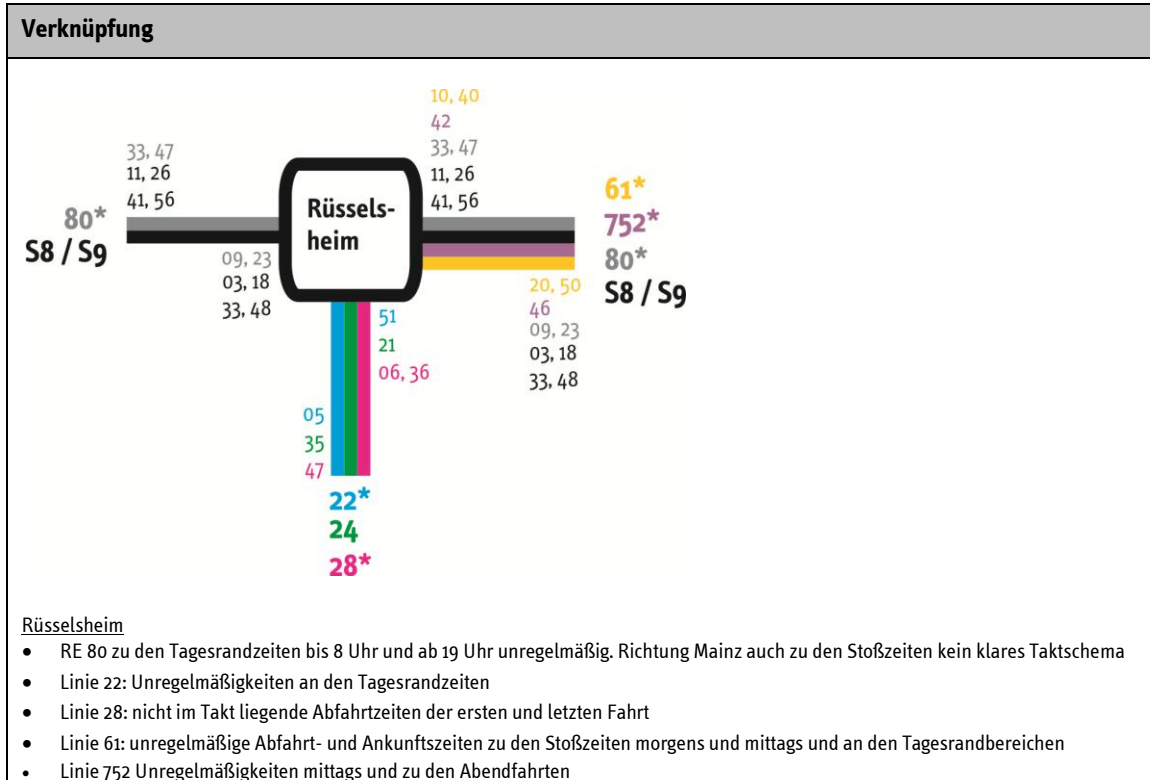
### Taktangebot

		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	

\*Haltestellen:  
Trebur Hauptstraße, Astheim Bürgerhaus, Rüsselsheim Bahnhof Südseite



**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:**

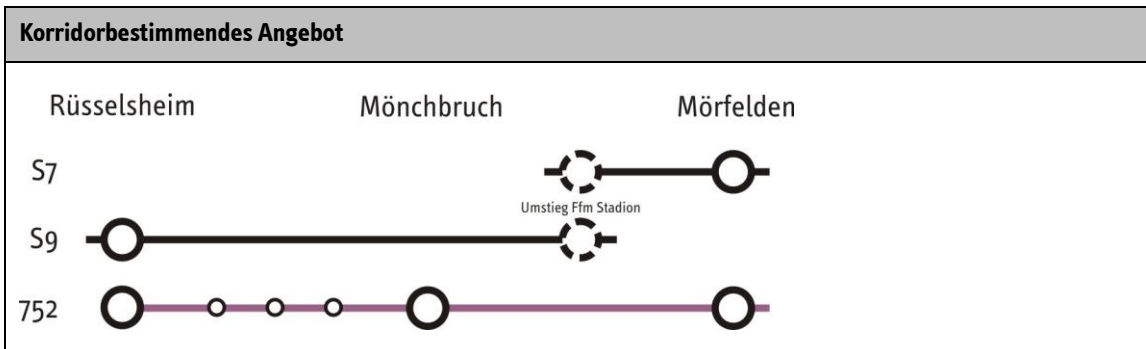
- S8/S9 von/auf 22 und 24 nicht optimal.

**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.



**Taktangebot**

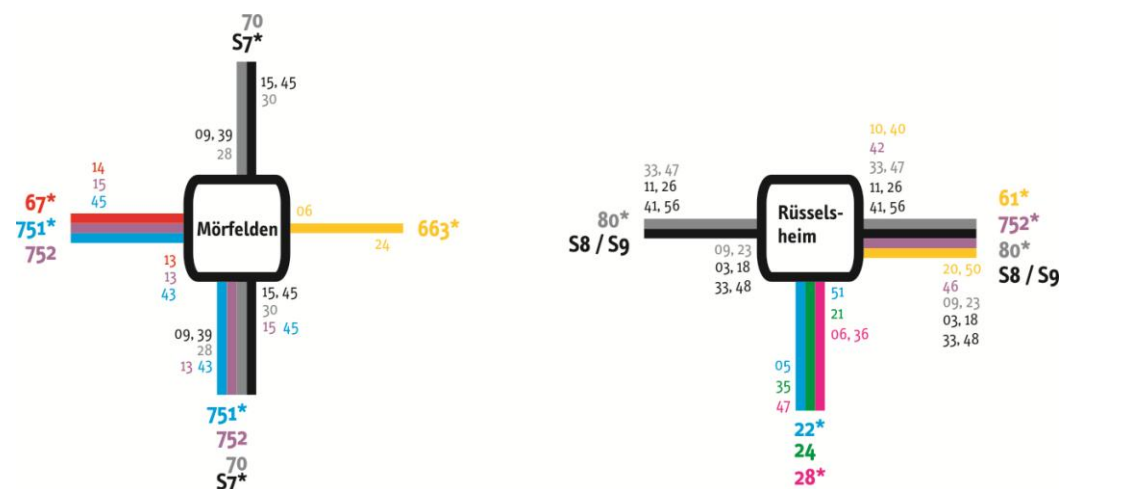
		Mörfelden-Walldorf	Rüsselsheim
Mo-Fr	HVZ	Schiene	T30
		Bus	T60
	TVZ	Schiene	T30
		Bus	T60
	SVZ	Schiene	T30
		Bus	-
NaVZ	Schiene	2 EF	
	Bus	-	
Sa	TVZ	Schiene	T30
		Bus	T120
	SVZ	Schiene	T60+
		Bus	-
So	SVZ	Schiene	T30
		Bus	T120

**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:

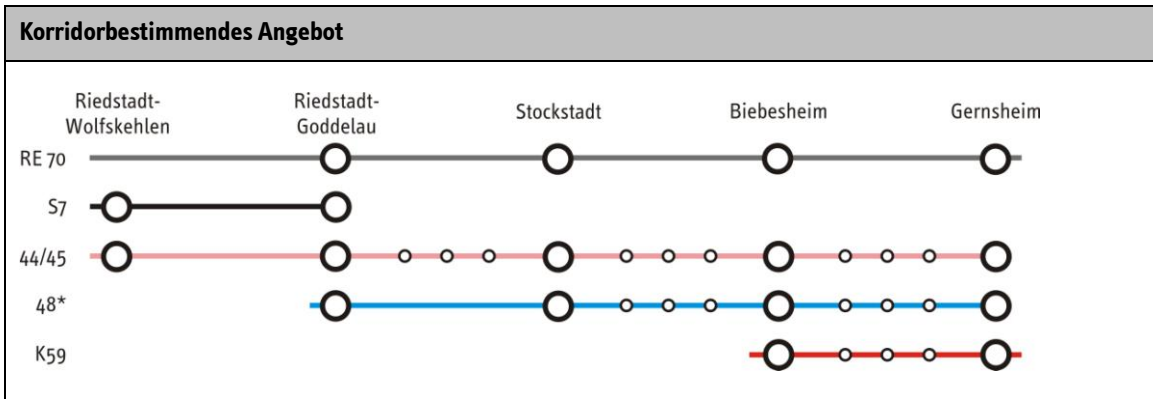
- Rüsselsheim: Linie 752 auf S8/S9 Ankunft 1 Minute nach Abfahrt Richtung Mainz  
S8/S9 auf Linie 752 in Richtung Mörfelden 13 Minuten Wartezeit
- Mörfelden Bf.: keine bedeutende Verknüpfung der Linie 752 zum Schienenverkehr, Verknüpfung mit Regionalbus 663 mit 9-11 Minuten Umsteigezeit in Ordnung.

## 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.



**Taktangebot**

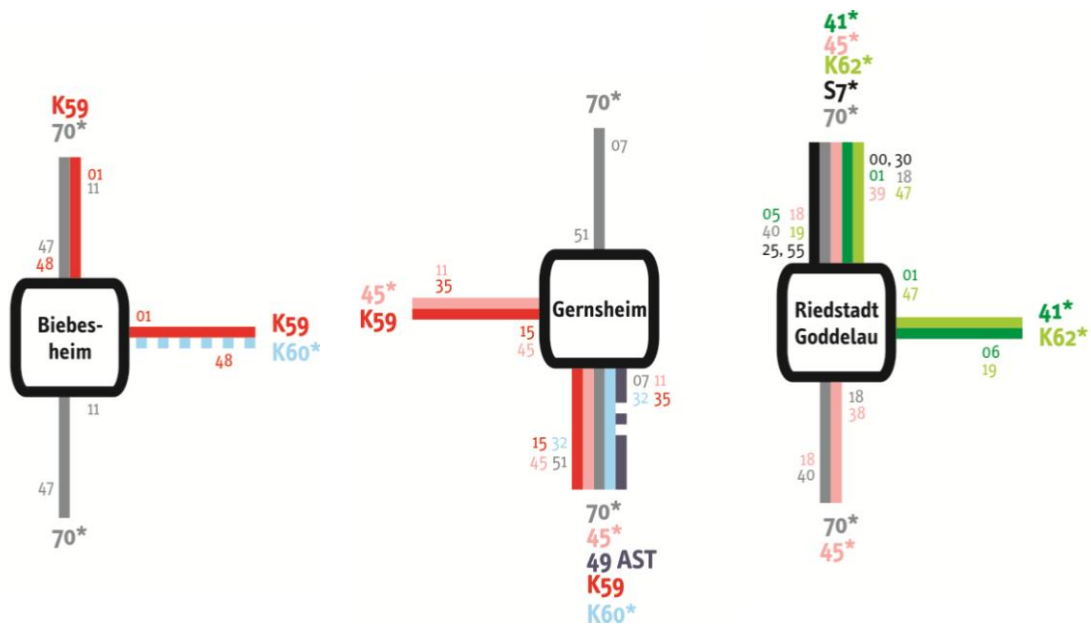
		Riedstadt		Stockstadt		Biebesheim		Gernsheim	
		Schiene	Bus	Schiene	Bus	Schiene	Bus	Schiene	Bus
Mo-Fr	HVZ			T60		T60		T60	
				T30		T60		T30	
	TVZ			T60		T60		T60	
				T60		T60		T60+	
SVZ	Schiene			T60		T60		T60	
	Bus			T60		T60		T60	
NaVZ	Schiene			1 EF		1 EF		1 EF	
	Bus			-		-		-	
Sa	TVZ	Schiene		T60		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 (.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:

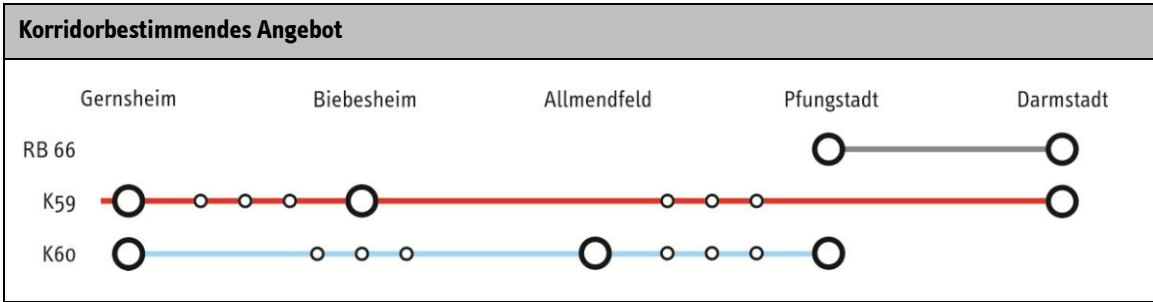
- Gernsheim:
  - Verknüpfung zwischen K59 (Klein-Rohrheim auf RE70) und K60 funktioniert schlecht
  - ähnliche Abfahrt von K60 und K59 von Gernsheim Bf. in Richtung Darmstadt
- Riedstadt-Goddelau:
  - K62/41 Verknüpfung von/nach Frankfurt ok, maximal 13 Minuten
  - K62/41 Verknüpfung von/nach Mannheim 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.

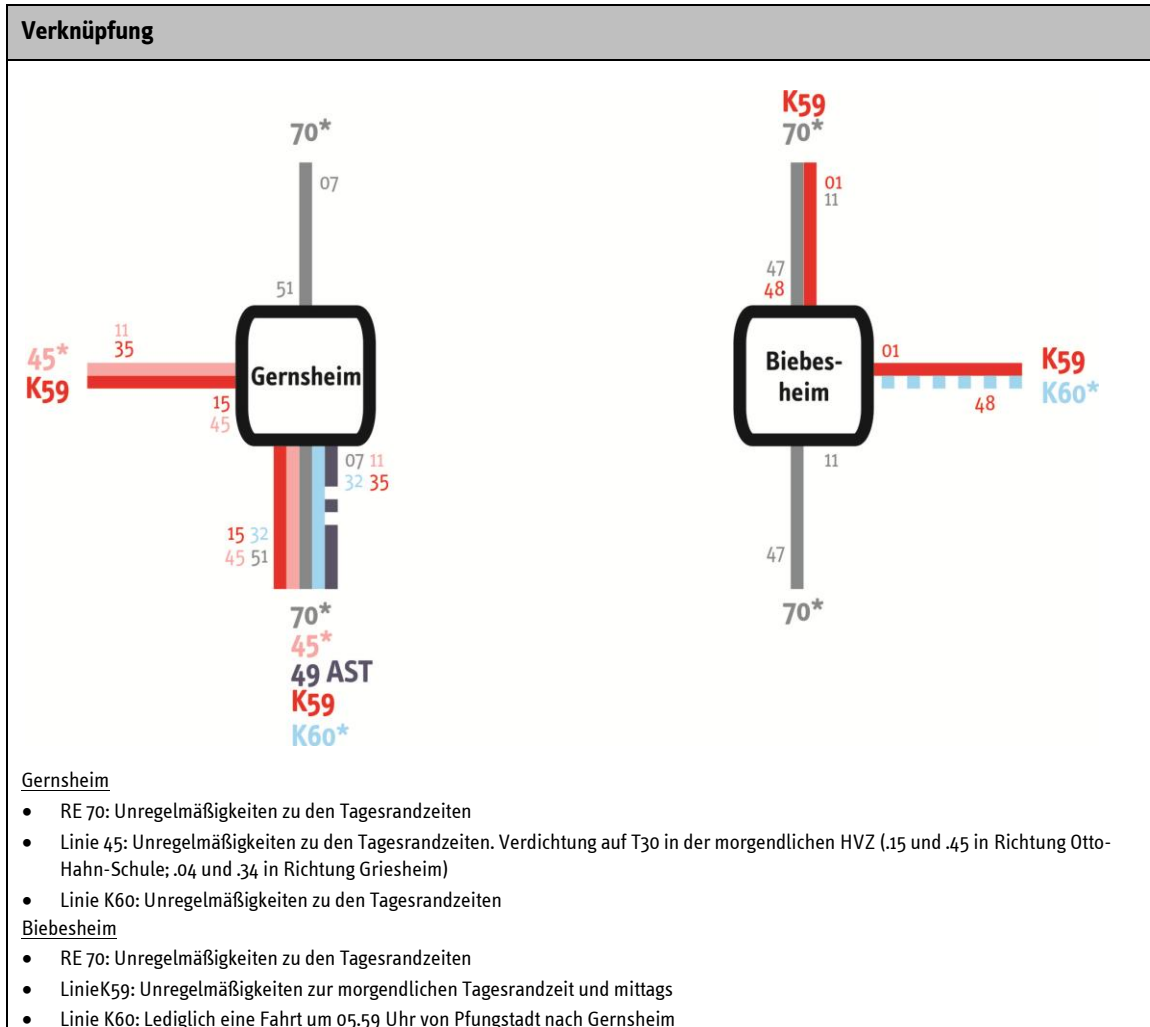


**Taktangebot**

		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



## 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.

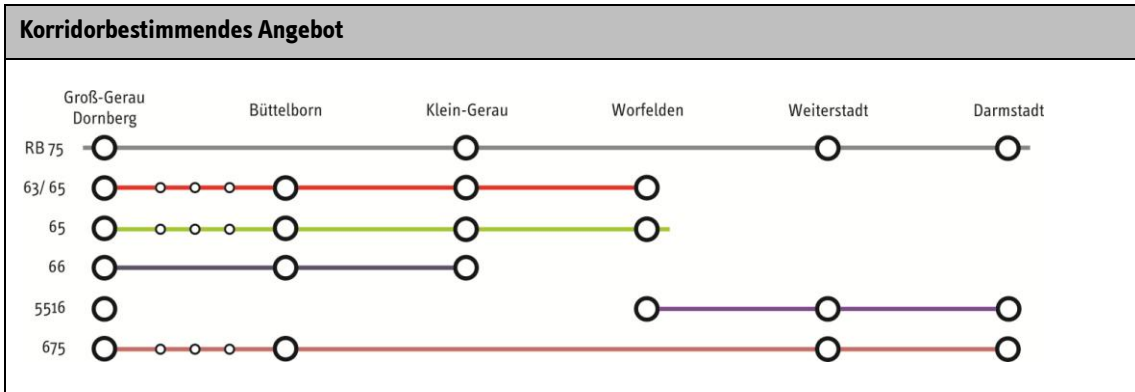
### **Verknüpfung:**

- 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.



### Taktangebot

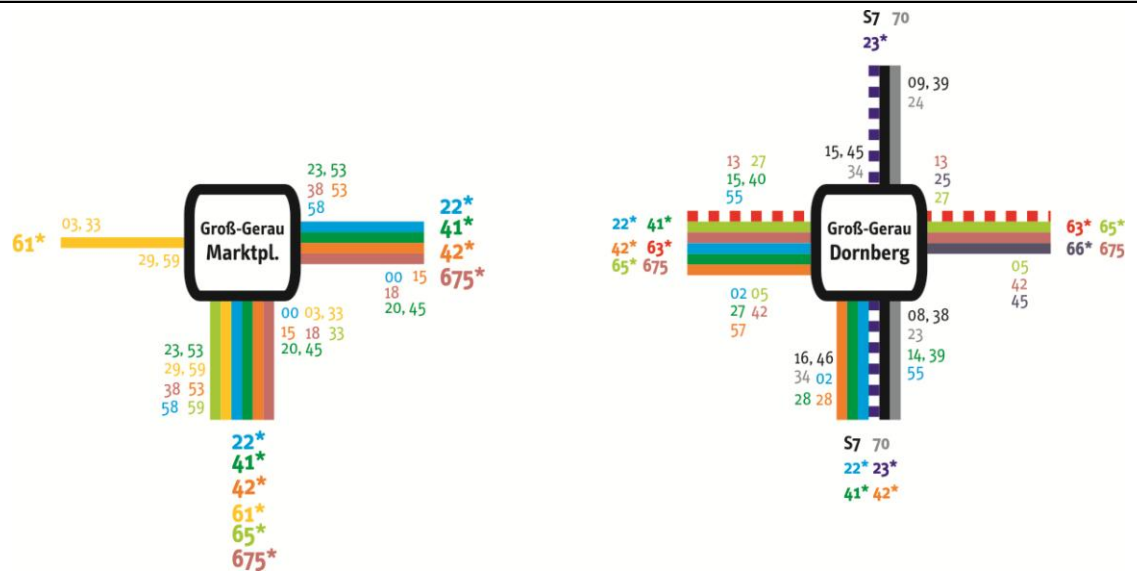
		Groß-Gerau	Büttelborn	Klein-Gerau	Worfelden	Weiterstadt	Darmstadt
Mo-Fr	HVZ	Schiene Bus	T30 - T60+	T30 T30 - T60+	T60	T30 T30	T30 T30
	TVZ	Schiene Bus	T60	T60 T60	T60	T60 T60	T60 T60
	SVZ	Schiene Bus	T120	T60 T120	T120	T60 T120	T60 T120
	NaVZ	Schiene Bus	-	-	-	1 EF	1 EF
Sa	TVZ	Schiene Bus	T60	T60 T60	T60	T60 T60	T60 T60
	SVZ	Schiene Bus	T120	T60 T120	T120	T60 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		11	20	41-49**
MIV	4		5		5	12	32
Verhältnis Schiene/MIV		0,43		0,36		1	0,44
Verhältnis Bus/MIV	1,25		1,20		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. Fährt 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. Fährt 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:**

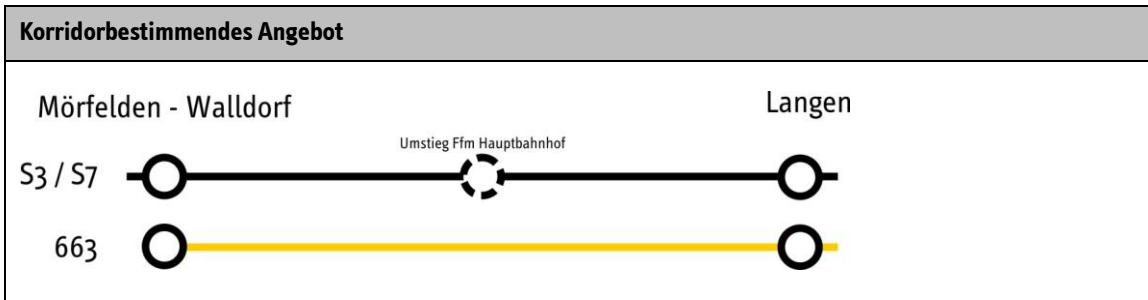
- Groß-Gerau-Marktplatz: gleiche Abfahrtszeiten der Linien 61 und 65, schlechte Umsteigezeiten zwischen Linien 22 und 65.
- Groß-Gerau-Dornberg: Verknüpfungssituation zwischen Linie 65 und Schiene in nahezu alle Richtungen problematisch.

### 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.



**Taktangebot**

		Mörfelden-Walldorf	Langen
Mo-Fr	HVZ	<b>Schiene</b> <input type="checkbox"/> HVZ I T30+ / HVZ II T30 <b>Bus</b> <input type="checkbox"/> HVZ I T30 / HVZ II T60	<input type="checkbox"/>
	TVZ	<b>Schiene</b> <input type="checkbox"/> T30 <b>Bus</b> <input type="checkbox"/> T60	<input type="checkbox"/>
	SVZ	<b>Schiene</b> <input type="checkbox"/> T60 + <b>Bus</b> <input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/>
	NaVZ	<b>Schiene</b> <input type="checkbox"/> 2 EF <b>Bus</b> <input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/>
Sa	TVZ	<b>Schiene</b> <input type="checkbox"/> T30 <b>Bus</b> <input type="checkbox"/> T60	<input type="checkbox"/>
	SVZ	<b>Schiene</b> <input type="checkbox"/> T60+ <b>Bus</b> <input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/>
So	SVZ	<b>Schiene</b> <input type="checkbox"/> T30 <b>Bus</b> <input type="checkbox"/> -	<input type="checkbox"/>

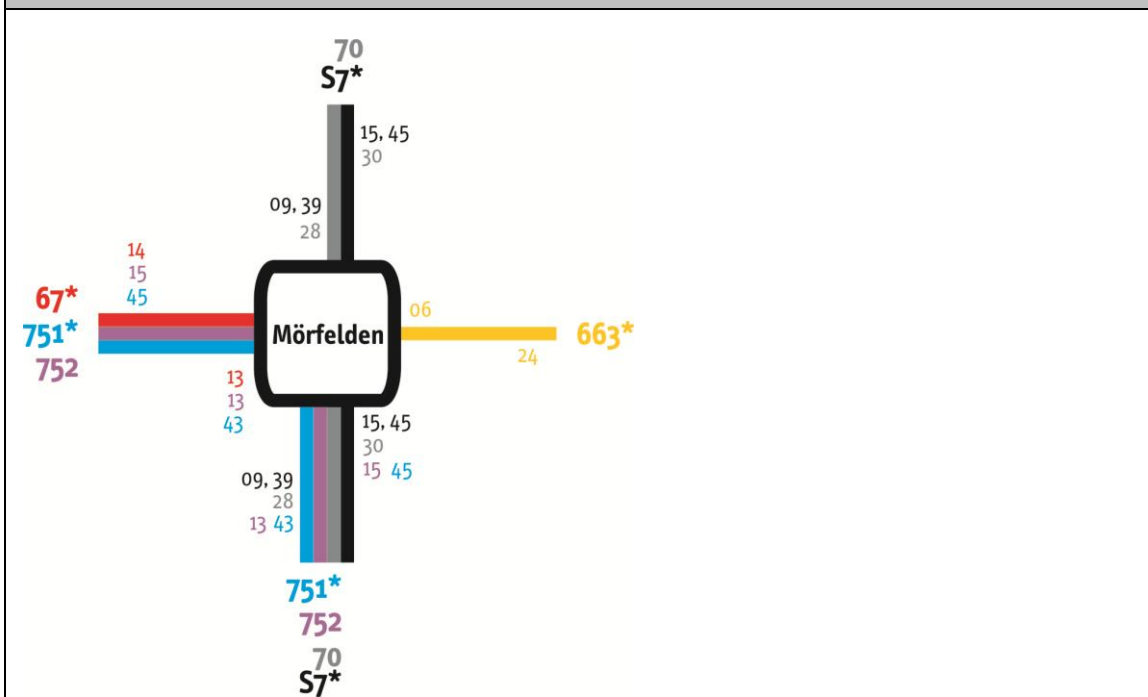
Schienenverbindung mit Umstieg am Hauptbahnhof Frankfurt. Höhere Preisstufe.

### Reisezeit in Minuten

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

\*Schienerverbindung 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.

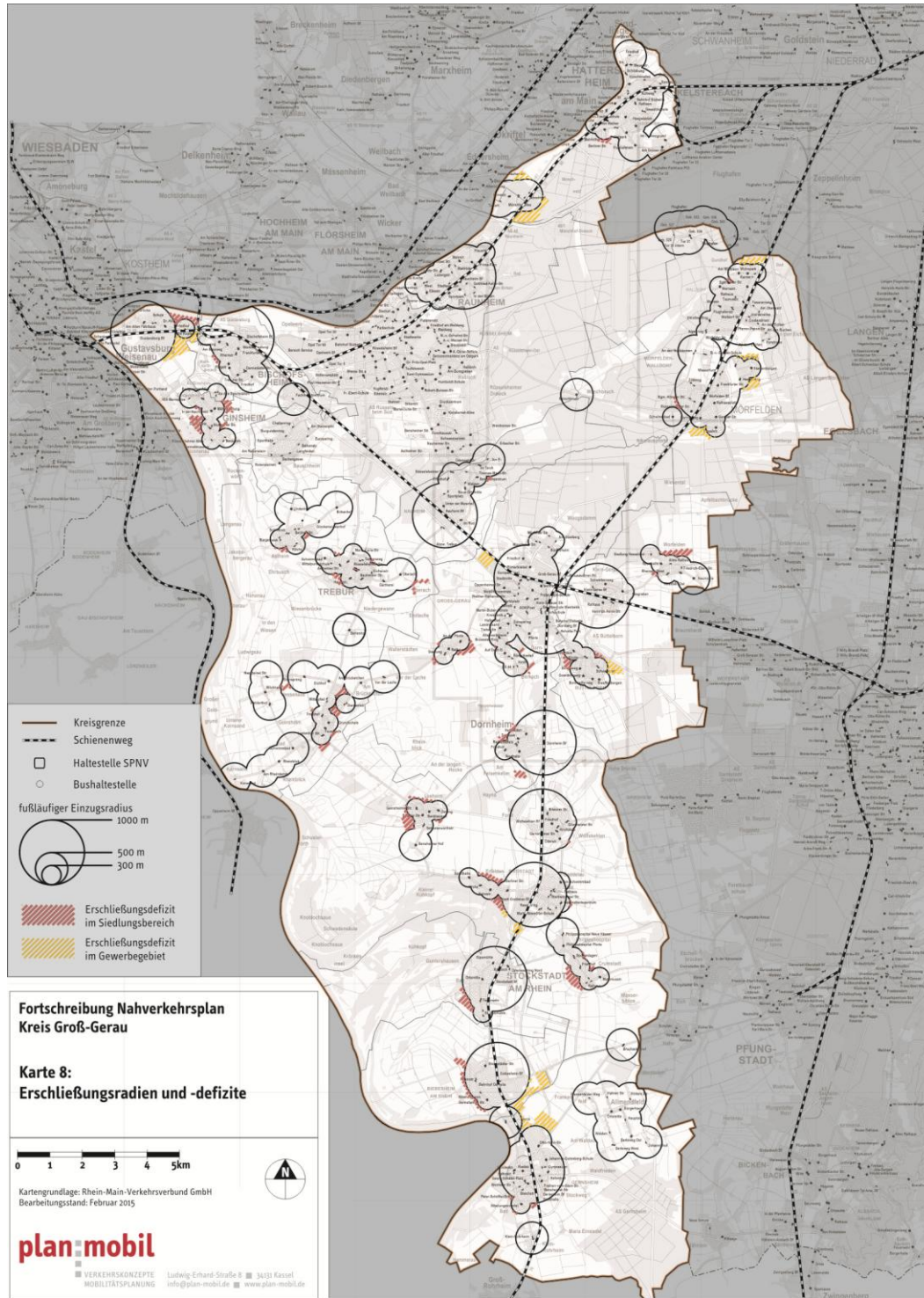
### Handlungsbedarf

- 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.

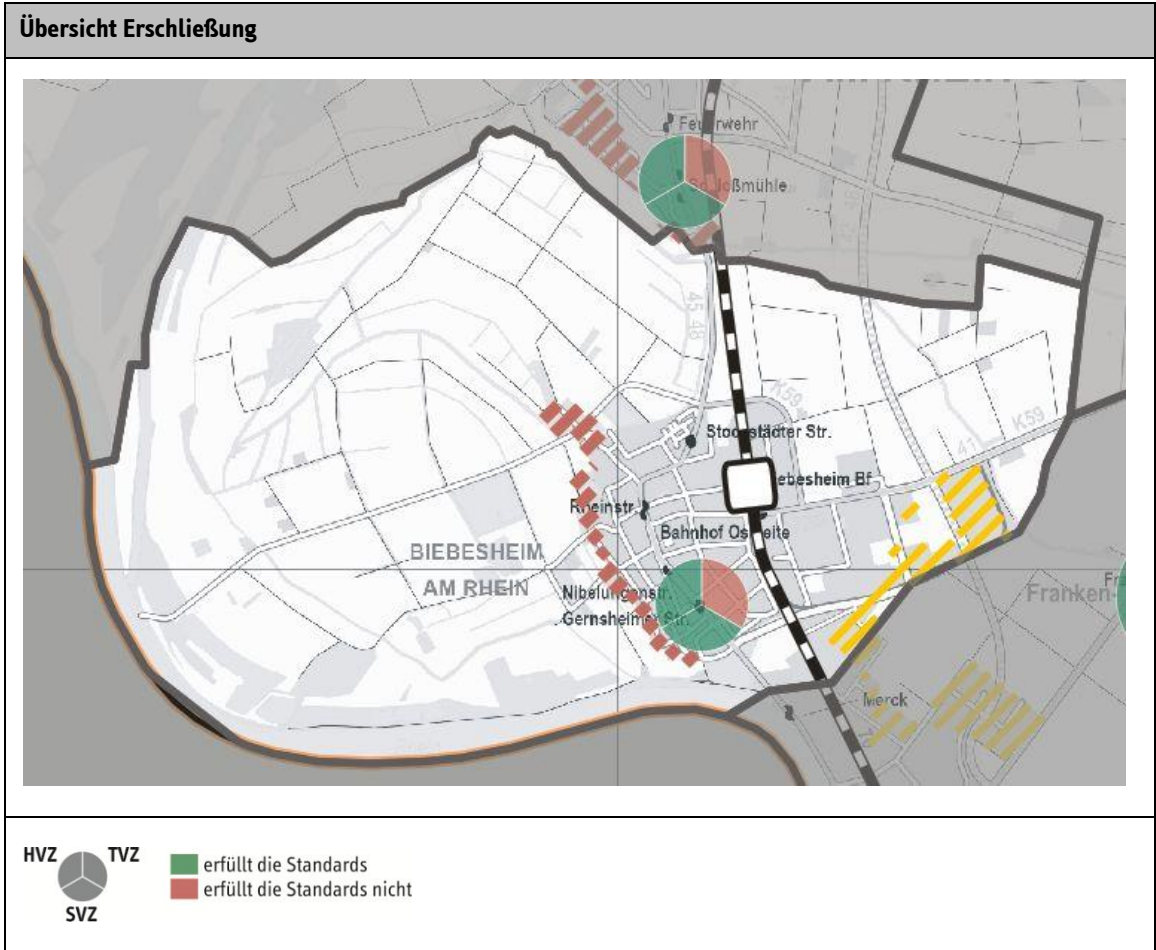
■ **Karte 8: Erschließungsradien der Haltestellen und Erschließungsdefizite**





## 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.



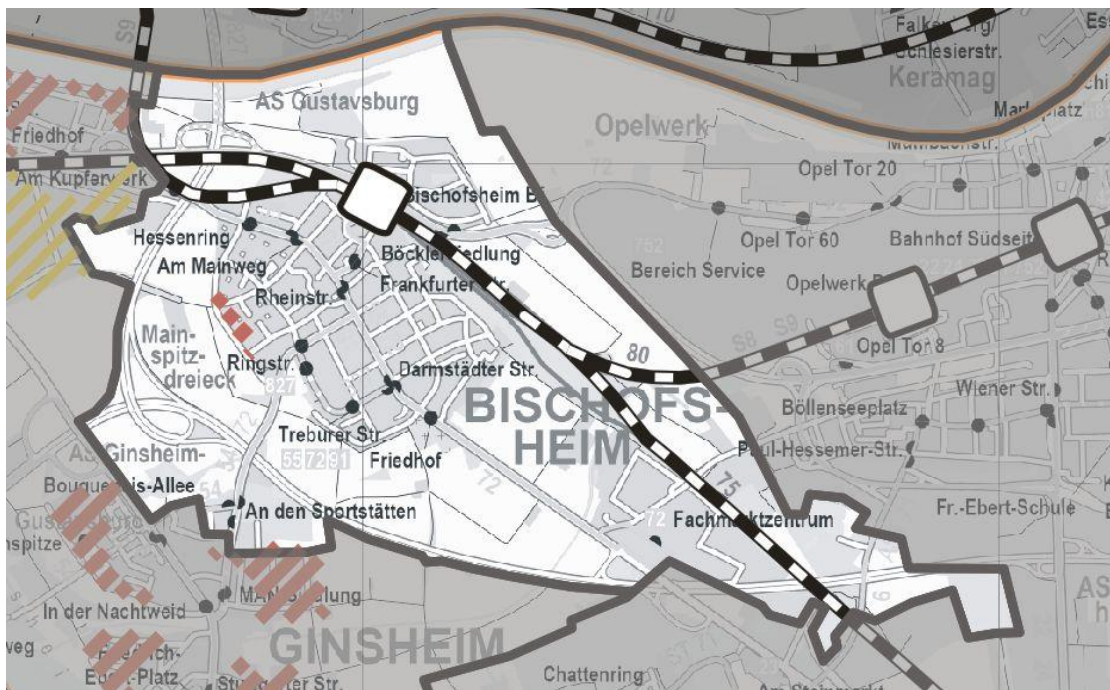
- Bewertung der Erschließung**
- Erschließungsdefizite:**
- Biebesheim:
    - süd/östlich: Gewerbegebiet mit Erschließungsdefizit, weite Distanz bis zur nächsten Haltestelle
- Angebotsdefizite:**
- Die Bushaltestellen in der Gemeinde Biebesheim werden bereits durch die Bedienung des Korridors Gernsheim – 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:

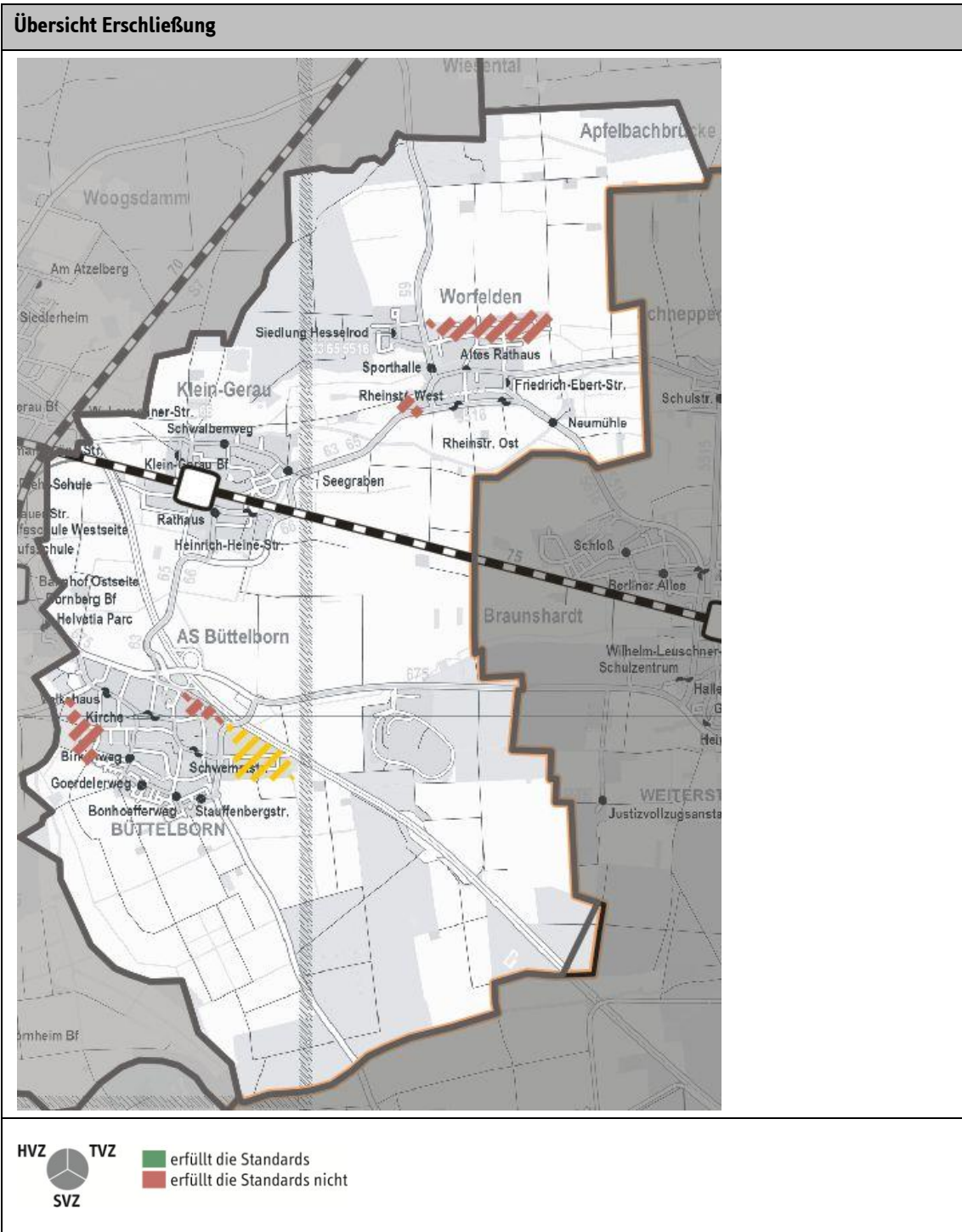
- Wohngebiet überwiegend in freistehender Einfamilienhausstruktur im Bereich Hessenring, ca. 25 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 500 Meter → kein Handlungsbedarf

#### 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.



## 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:

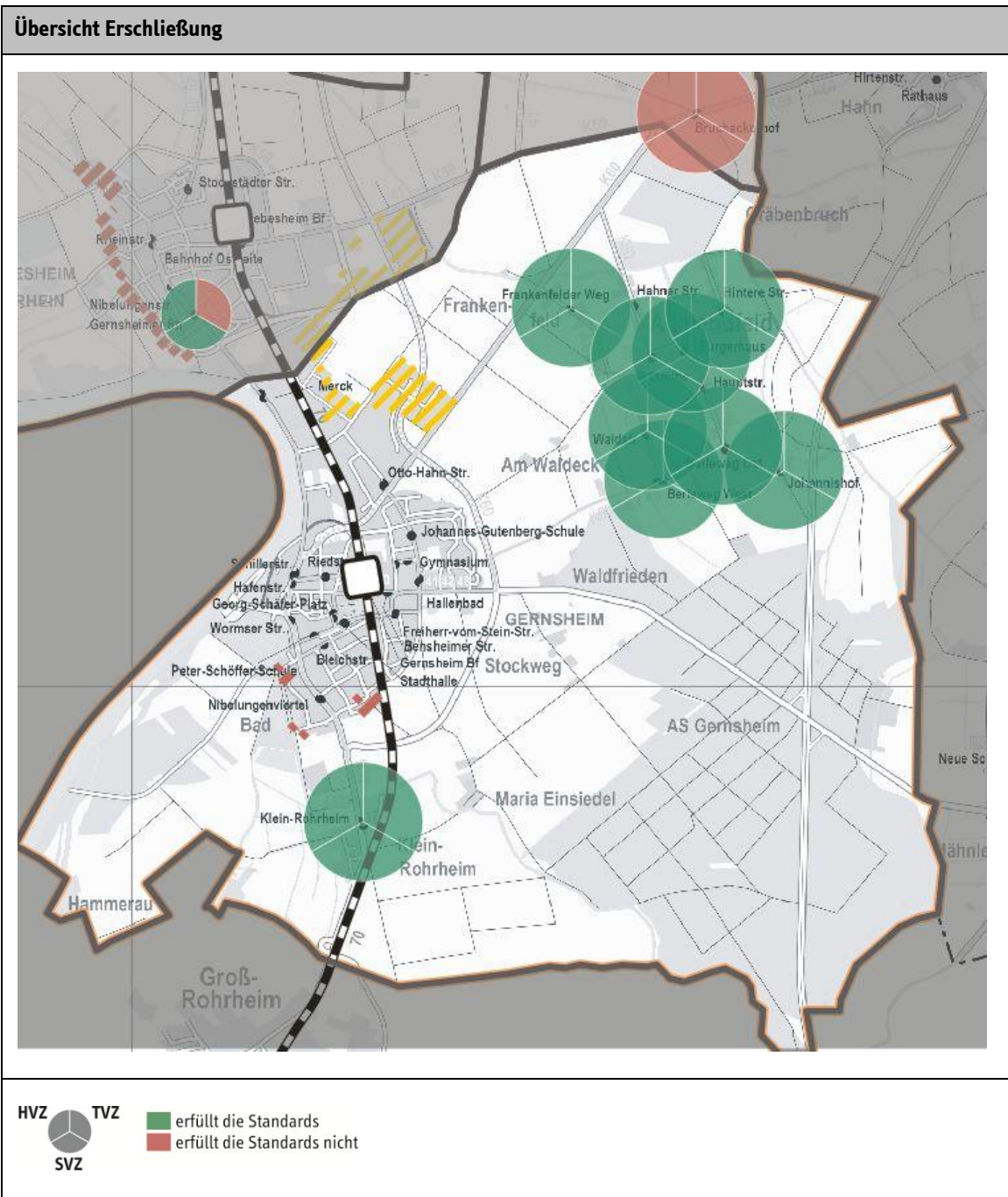
Alle Haltestellen in der Gemeinde Büttelborn liegen innerhalb des Korridors Groß-Gerau – Darmstadt. Diese Nebenverbindung unterliegt anderen Anforderungen als die Standards in der Erschließungskategorie fordern. Daher wird das Bedienungsangebot im Sinne der Erschließungsfunktion überprüft.

- 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.



## Bewertung der Erschließung

### Erschließungsdefizite:

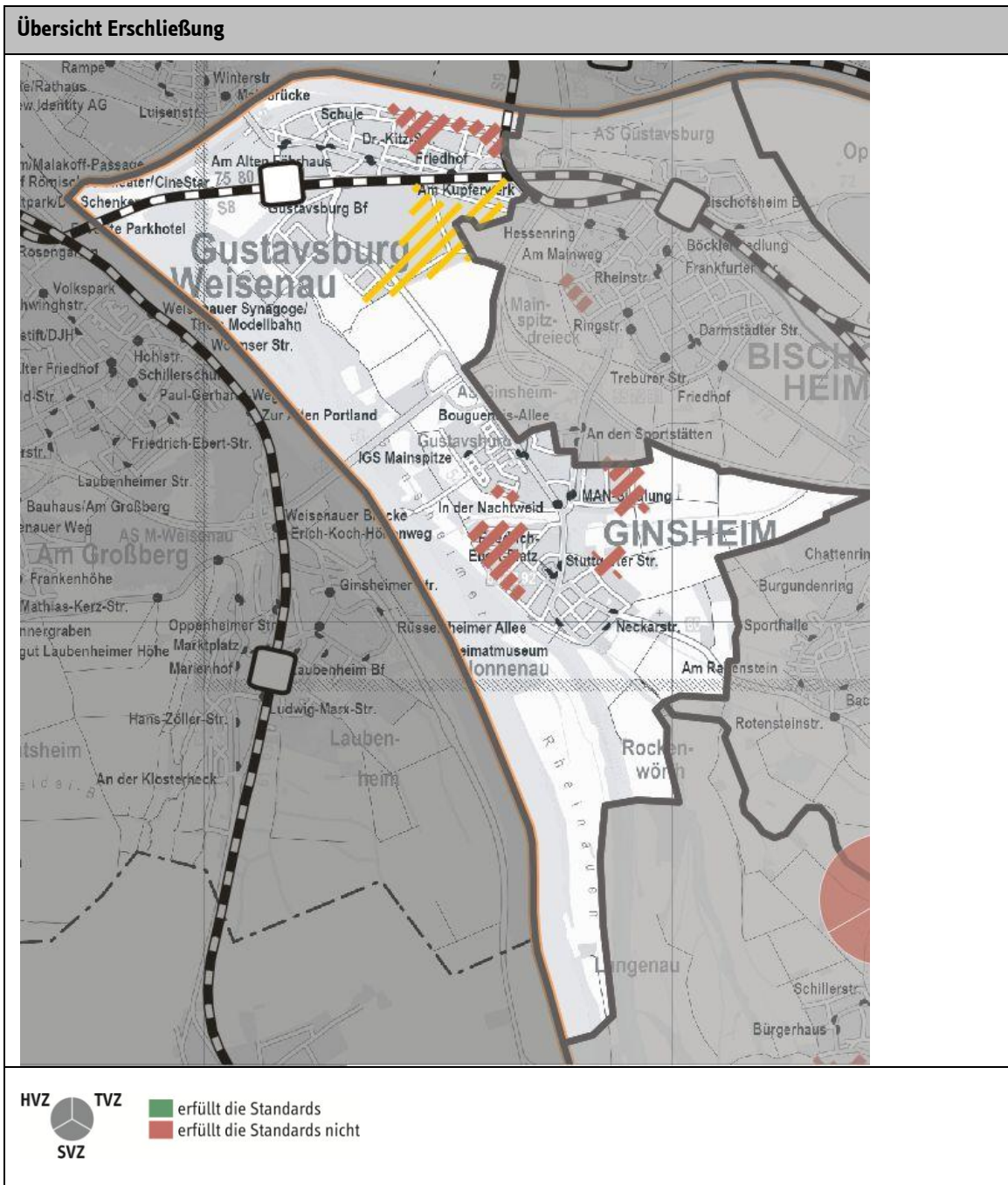
- Gernsheim:
  - südlich, Siedlungsränder, überwiegend Einfamilienhäuser, ca. 75 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 400 Meter → kein Handlungsbedarf
  - nördlich: Gewerbegebiet mit Erschließungsdefizit, weite Distanz bis zur nächsten Haltestelle

### 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.



## 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:

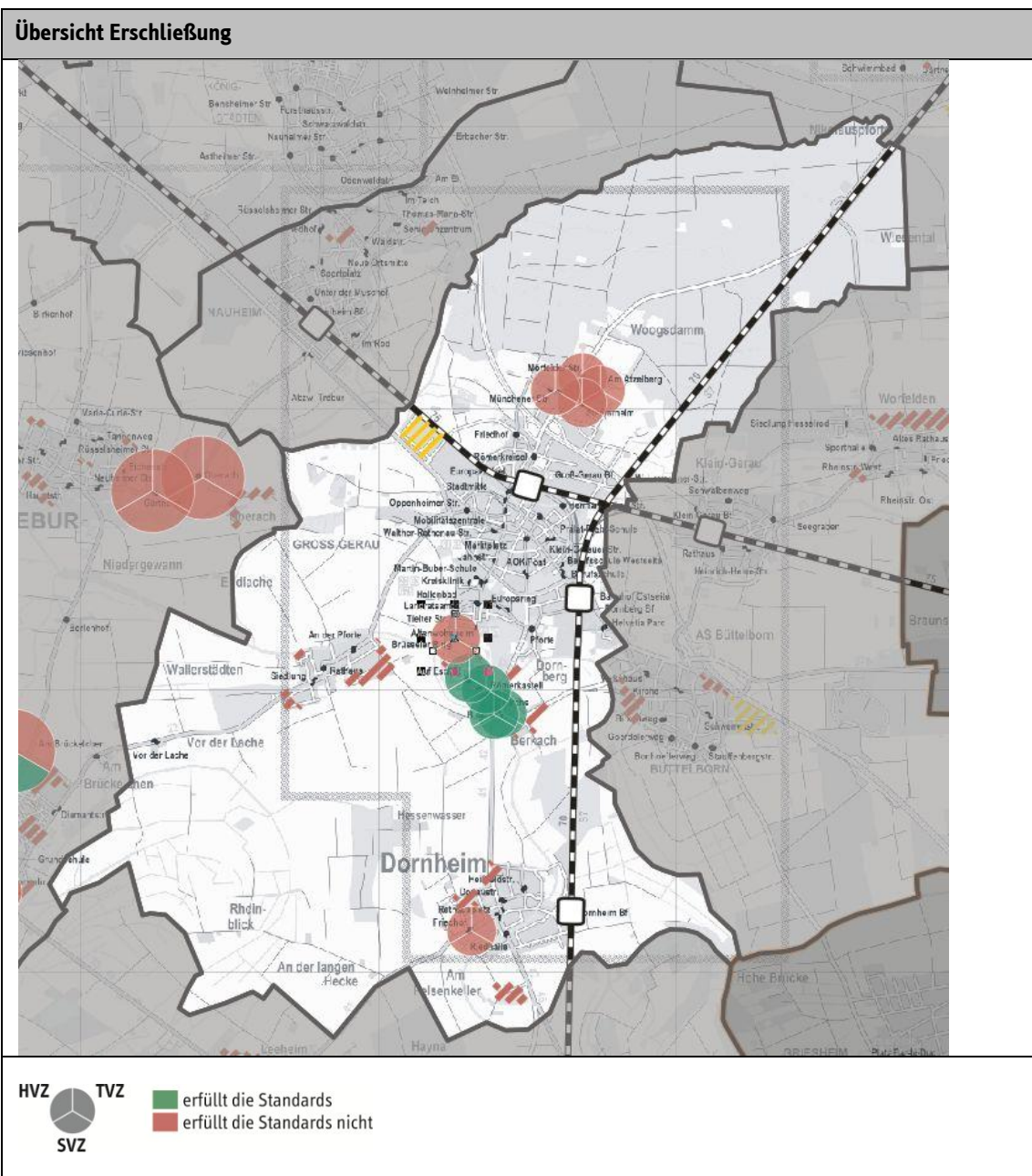
- Alle Buslinien in der Mainspitze verkehren im 30-Minuten-Takt, daher ist in diesem Bereich kein Handlungsbedarf festzustellen.



## 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 Gewerbestandorte und Dornheim in der Kategorie verdichteter Raum eingeordnet.

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





## 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:
  - Wohngebebiet mit freistehenden Einfamilien- und Doppelhäusern, ca. 130 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 500 Meter → Handlungsbedarf

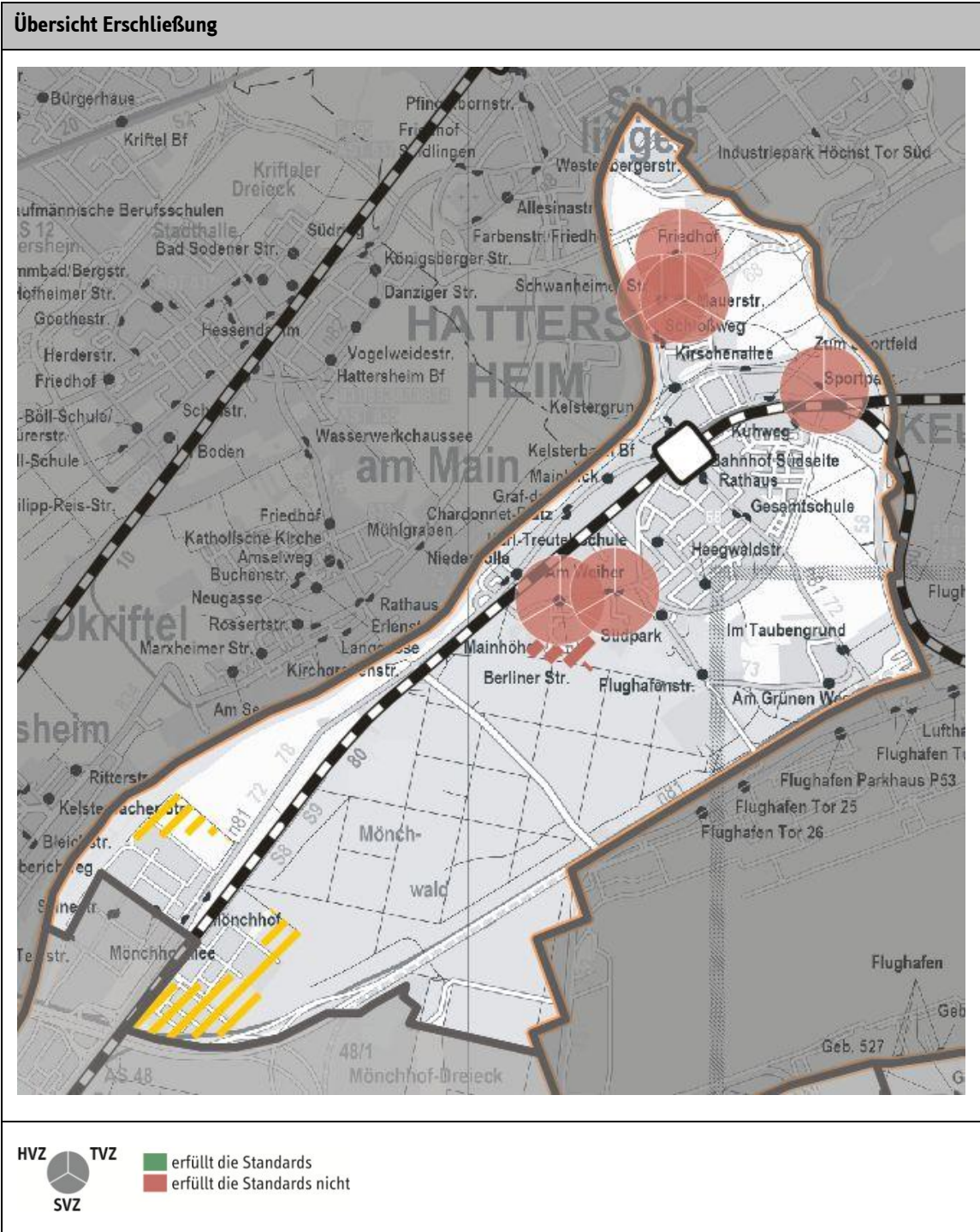
### Angebotsdefizite:

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.



## Bewertung der Erschließung

### Erschließungsdefizite:

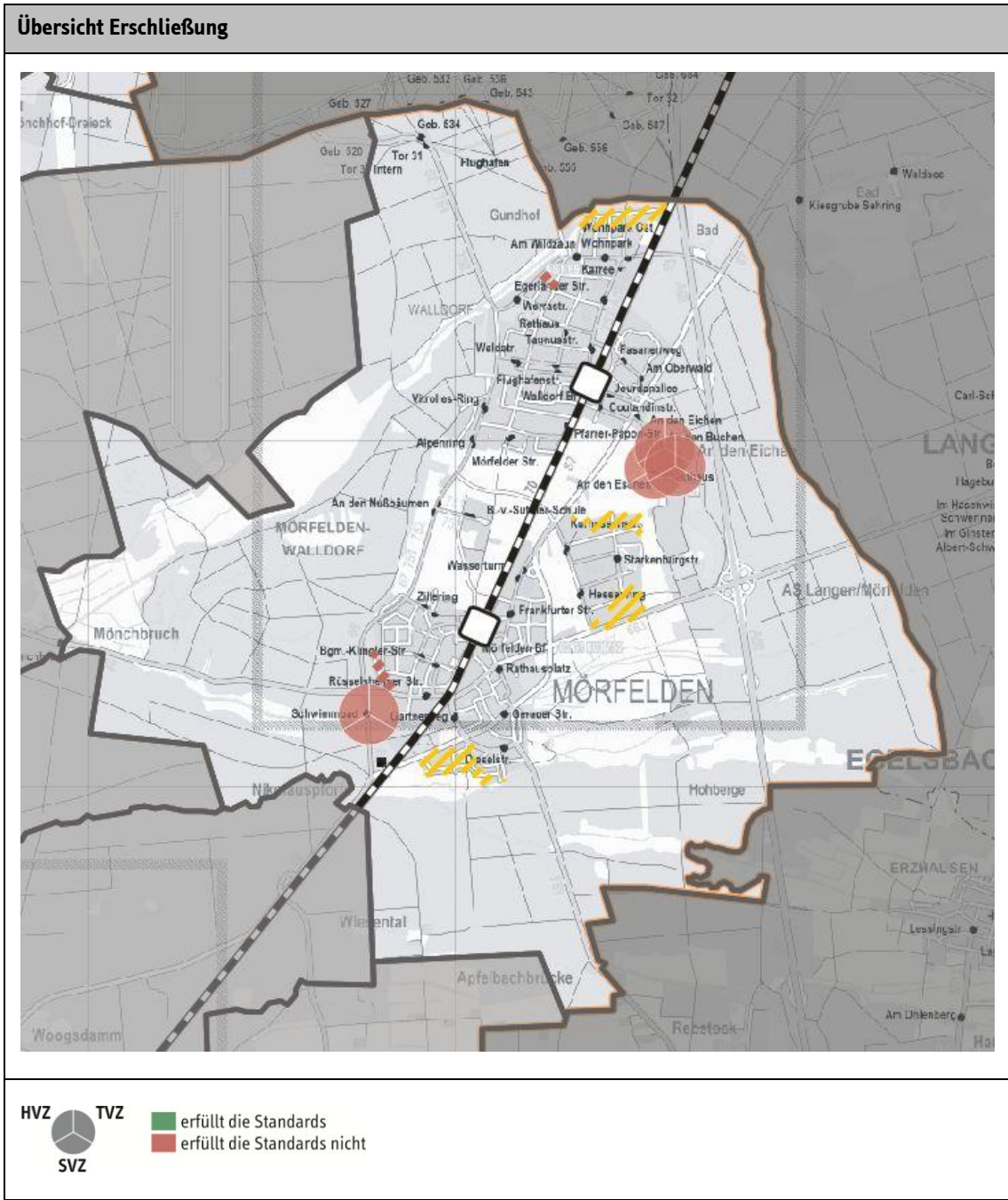
- Kelsterbach:
  - Siedlungsrand, Wohn- und Bürogebäude betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 450 Meter → kein Handlungsbedarf
  - Gewerbegebiet AirparkLogistic, größere Flächen auf beiden Seiten der Bahnstrecke, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 900 Meter → Handlungsbedarf

### 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.



## 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:

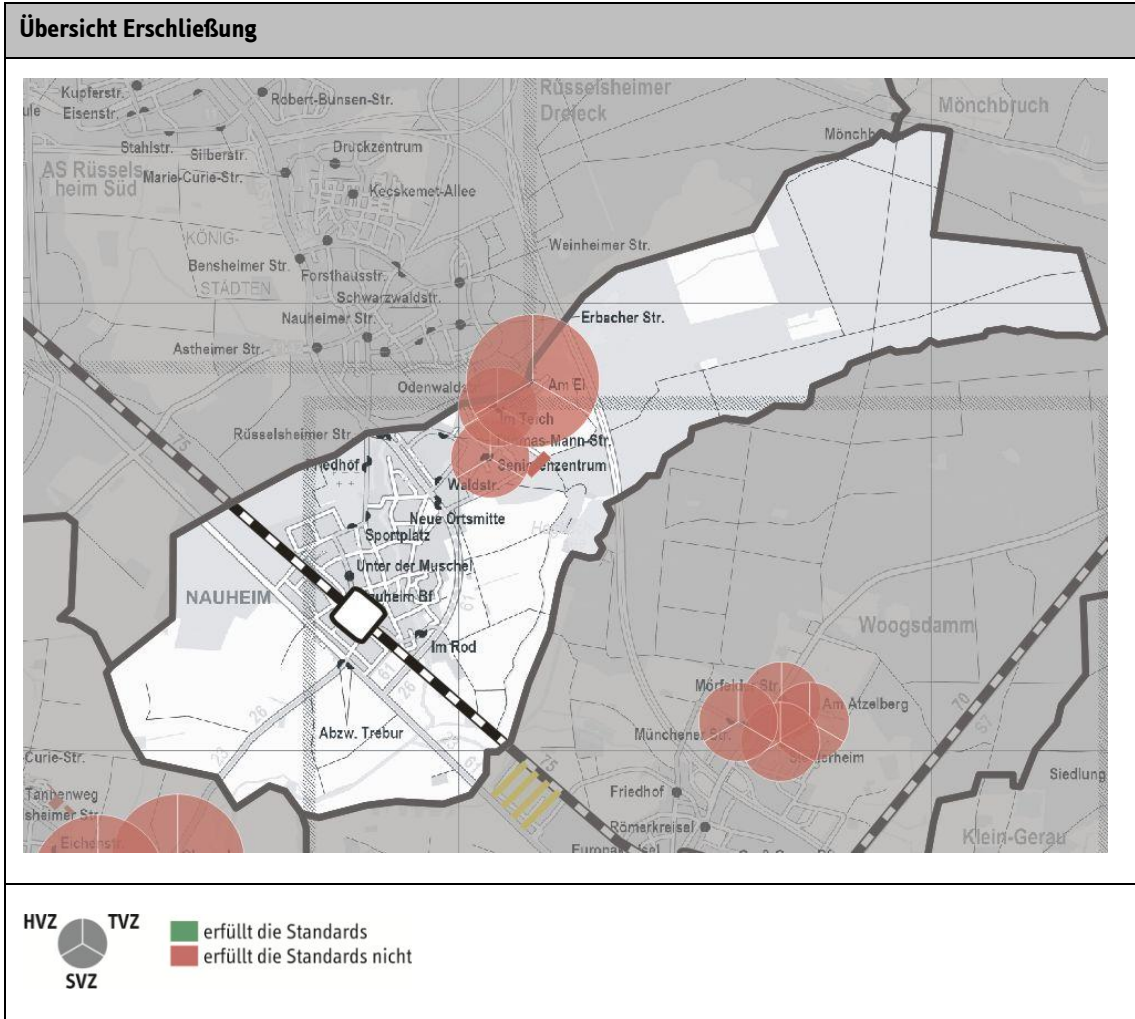
Für den Bereich im Einzugsradius der Bahnhöfe kann der geforderte Standard aus dem Anforderungsprofil durch das kombinierte Angebot von Bus und Schiene erreicht werden. Die weiteren Haltestellen weisen Defizite im Erschließungsangebot auf.

- 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.



**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

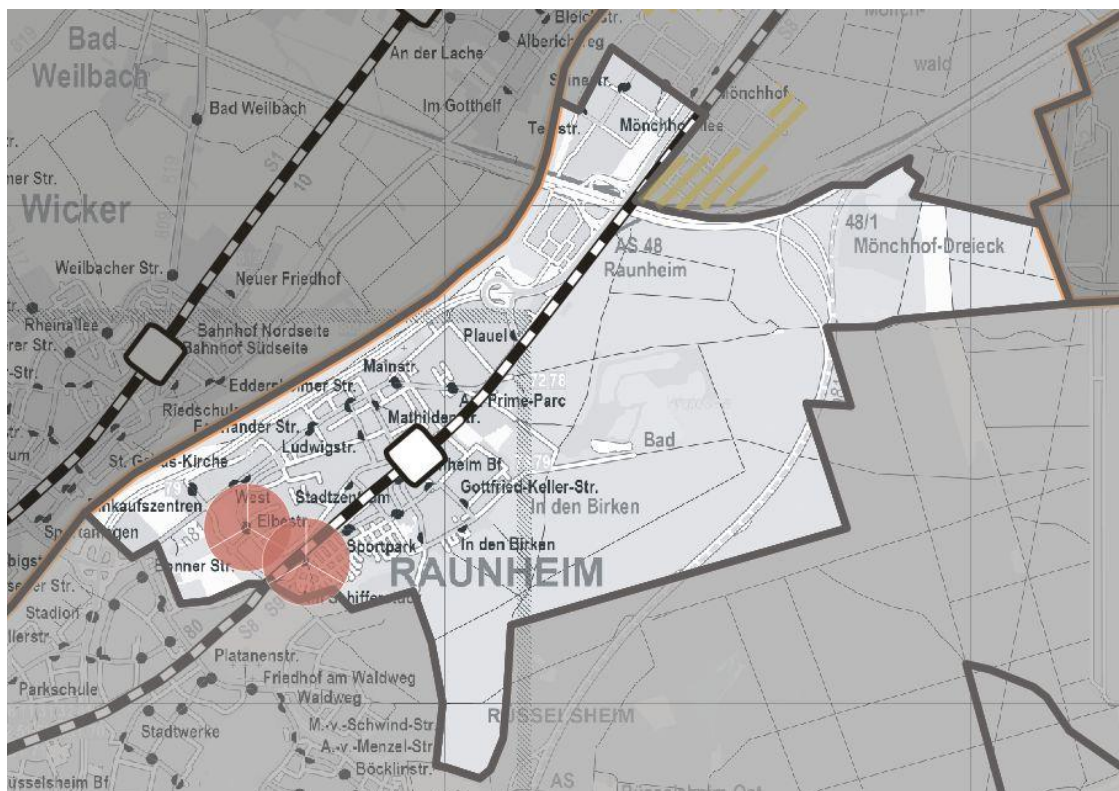
**Angebotsdefizite:**

- 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 Rüsselsheim – Frankfurt Flughafen mit einem höheren Standard als die Erschließungskategorie fordert.

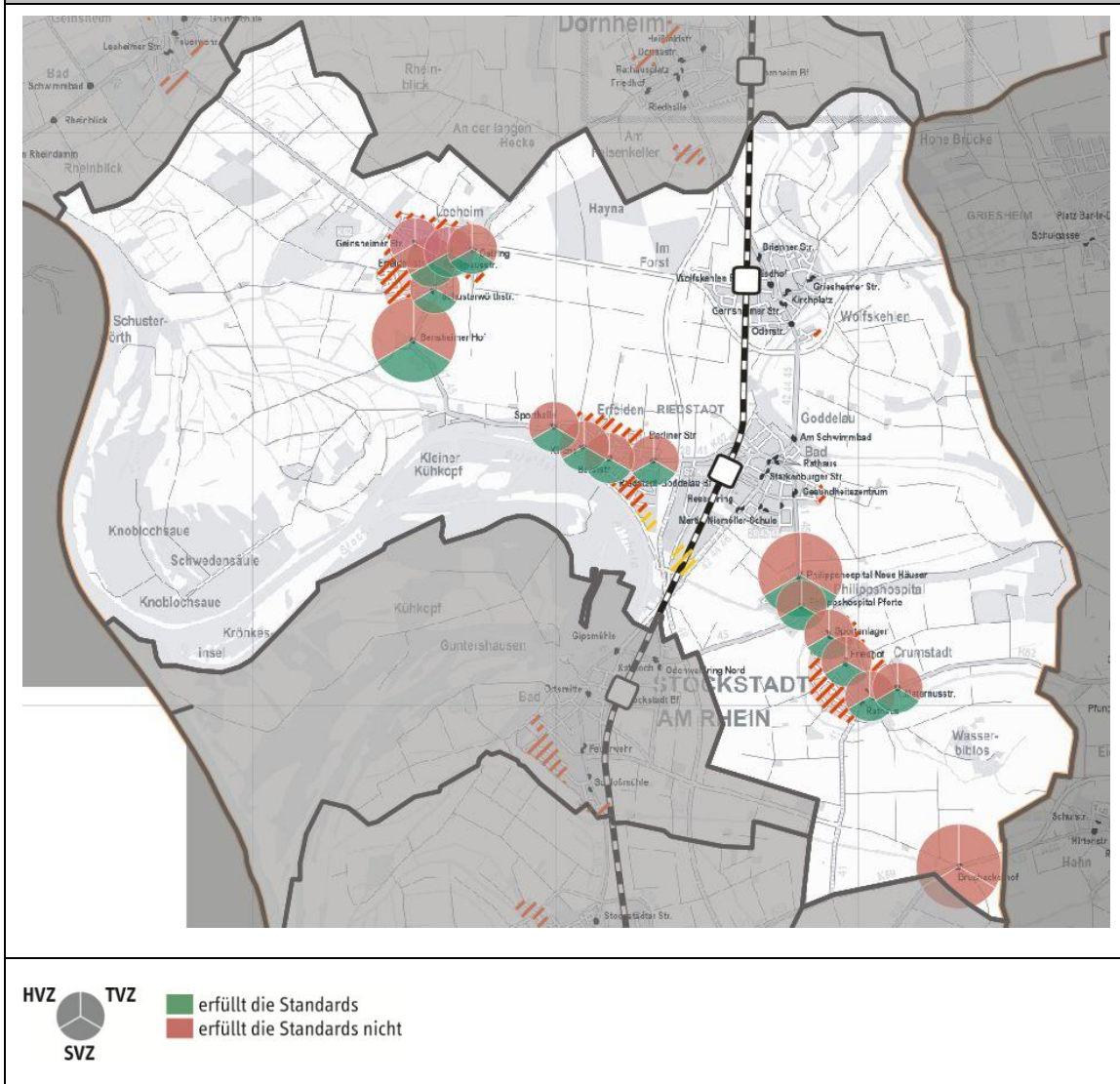
Die beiden außerhalb des Korridors liegenden Haltestellen werden über die Linie 79 von ca. 6 Uhr bis ca. 20:30 Uhr im Stundentakt bedient.



## 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

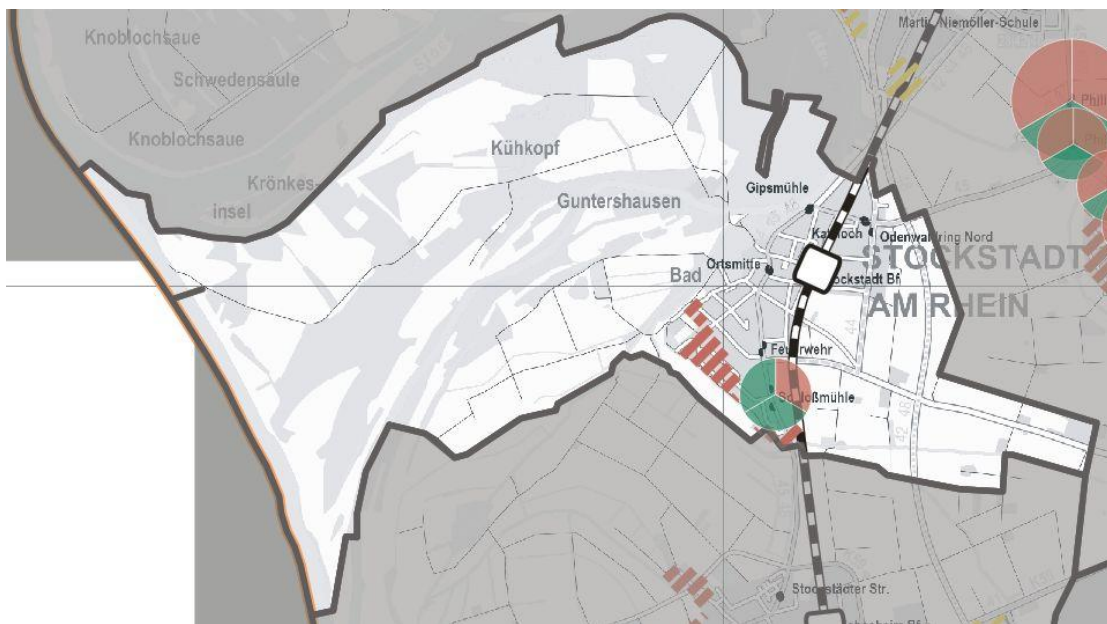
### Angebotsdefizite:

- 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:

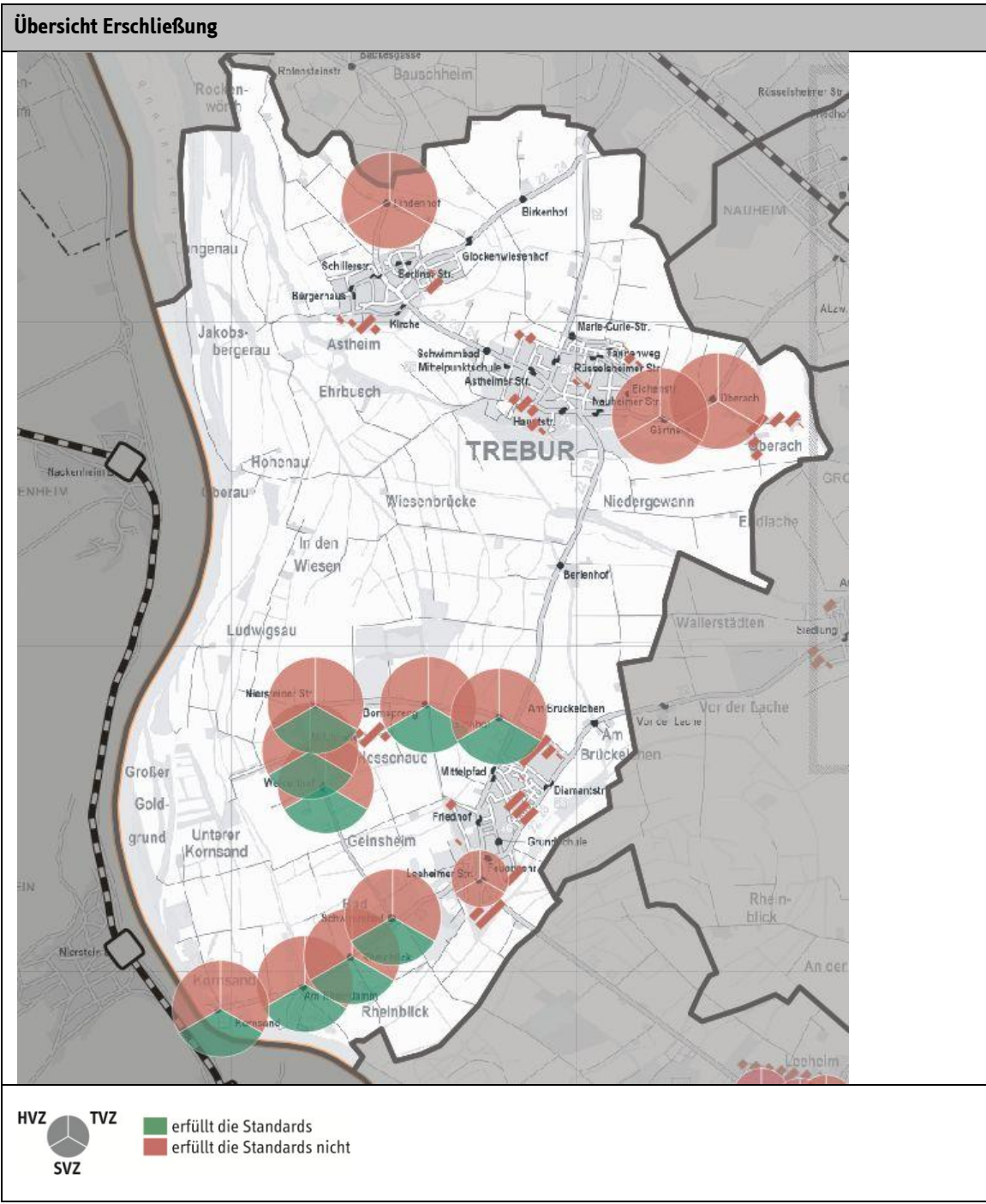
- Stockstadt:
  - westlich, im Bereich Europaring, Wohngebiet überwiegend in 1-2 Familienhäuser, ca. 100 Wohneinheiten betroffen, Distanz bis zur nächsten Haltestelle maximal 600 Meter → geringer Handlungsbedarf
  - Nahezu der gesamte Ort wird durch den Erschließungsradius des Bahnhofs abgedeckt.

#### 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.





## 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: Siedlungsräder 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

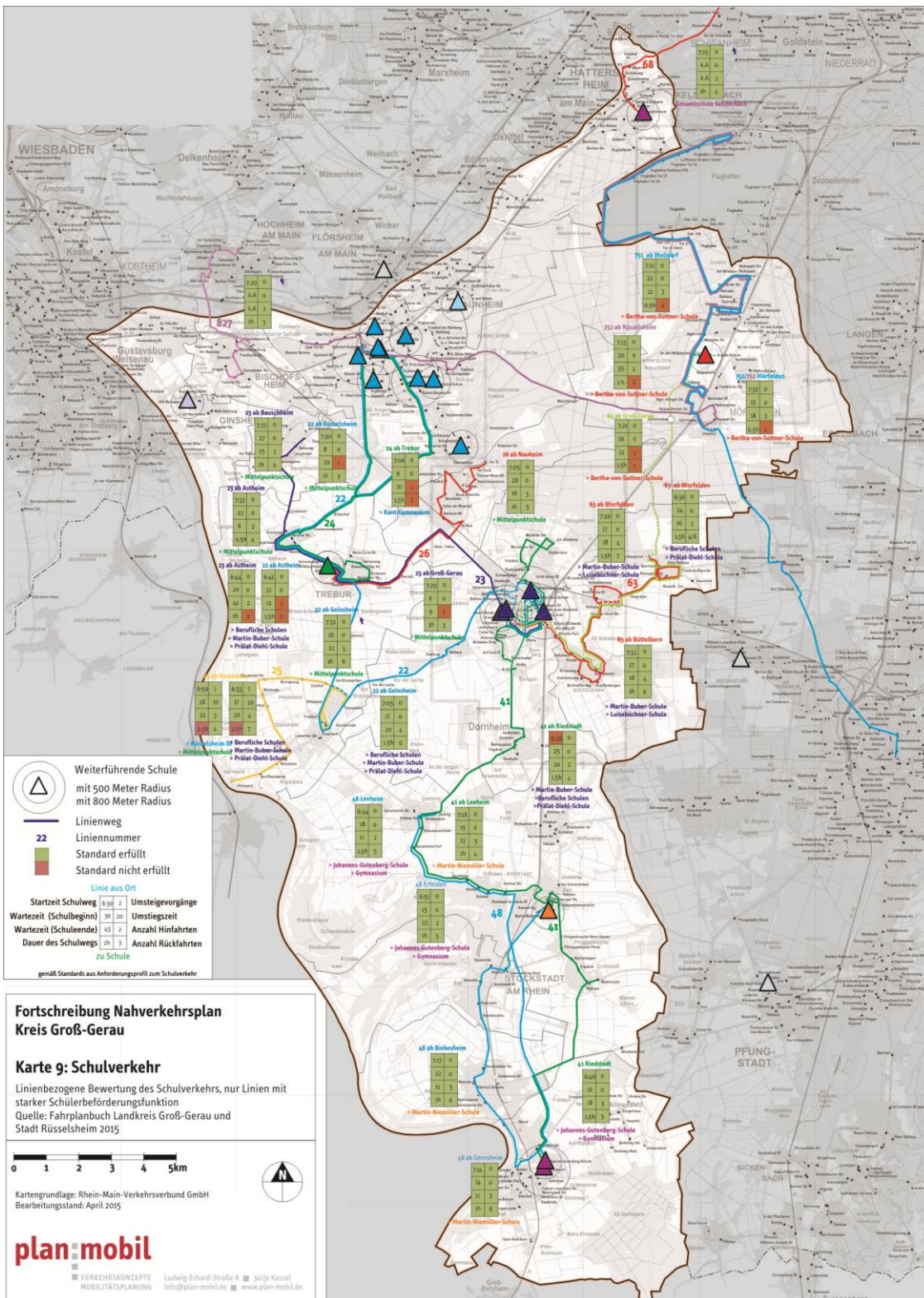
- Die Haltestellen Gärtnerei und Oberach werden durch die Linien 23 und 26 mit einem schulzeitenbezogenen bzw. bedarfsorientierten Angebot bedient (erfüllt geforderte Standards nur ansatzweise).
- Geinsheim:
  - Die Haltestellen werden über den Korridor Trebur – Groß-Gerau abgedeckt und erfüllen den 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 Wegeketten 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**

<b>Emissionsklassen</b>	<b>Anzahl der Fahrzeuge</b>
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 aus<sup>23</sup>. 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 aus<sup>24</sup>, was auch durch die nachfolgenden Tabellen verdeutlicht wird.

■ **Tabelle 33: Bevölkerungsprognose für den Kreis Groß-Gerau (Angaben in 1.000 Personen<sup>25</sup>)**

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%)
<b>Insgesamt</b>	<b>254,2</b>	<b>254,2</b>	<b>251,2</b>	<b>-3,0 (-1,2%)</b>

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



## Kleinräumige 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 Wohnflächen 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**

<b>Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (Baurechtschaffung)</b>	
<b>Maßnahme</b>	<b>Planungsstand</b>
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

<b>Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (Baurechtschaffung)</b>	
<b>Maßnahme</b>	<b>Planungsstand</b>
B519-Ortsumgehung Hofheim/ Ts.	Planfeststellung laufend
L3012-Ortsumgehung Trebur	Linienbestimmungsverfahren laufend (Osttrasse)
L3040, Bahnübergangsbeseitigung Gustavsburg	bauvorbereitende Maßnahmen seit 2014, Baubeginn Unterführung 2017
L3097-Ortsumgehung Pfungstadt, OT Eschollbrücken	Planfeststellung laufend (Westtrasse)
<b>Maßnahmen des weiteren Bedarfs (Planungsrecht)</b>	
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.

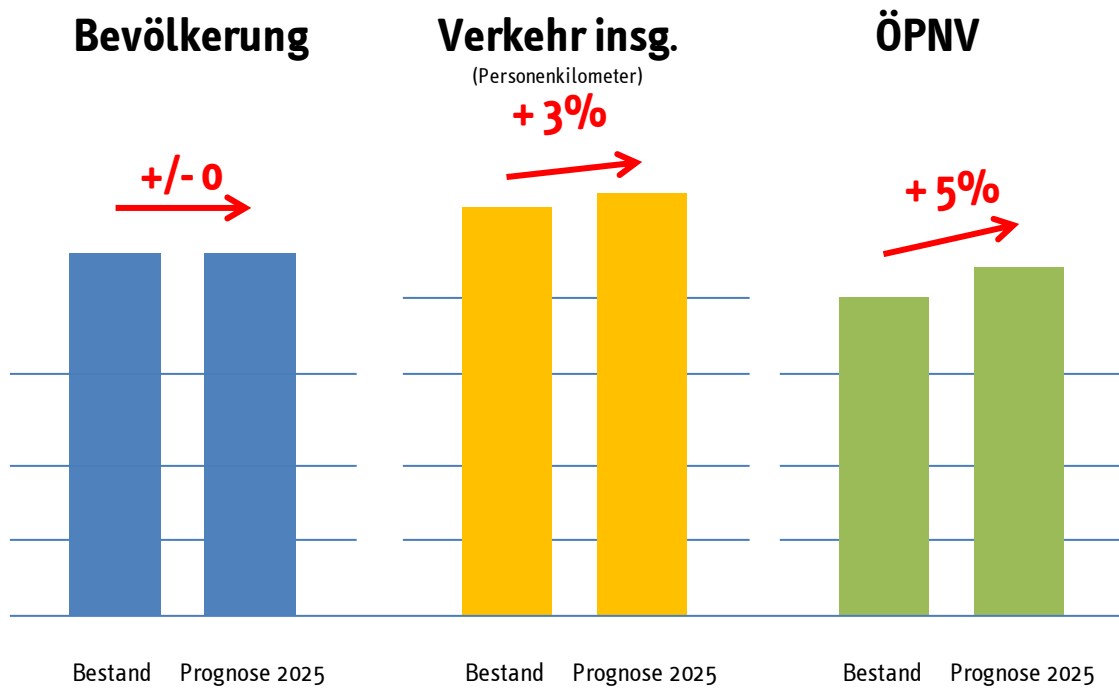
Vor dem Hintergrund der dargestellten umfangreichen Entwicklungen im Bereich der Straßeninfrastruktur und der damit verbesserten Erreichbarkeit der Oberzentren, einer Mobilitätskultur im Kreis, in der auch das Auto eine bedeutungsvolle Rolle einnimmt, und der sich in der Regel nur langsam verändernden 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 Verkehrsbedienug“ entsprochen werden kann.

In Bezug auf eine ausreichende Verkehrsbedienug nähert sich der RNVP methodisch diesem Sachverhalt an, eine konkrete Definition des künftigen Leistungsumfangs 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 (AirparkLogistic 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 „AirparkLogistic“ 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 Verkehrsan-

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

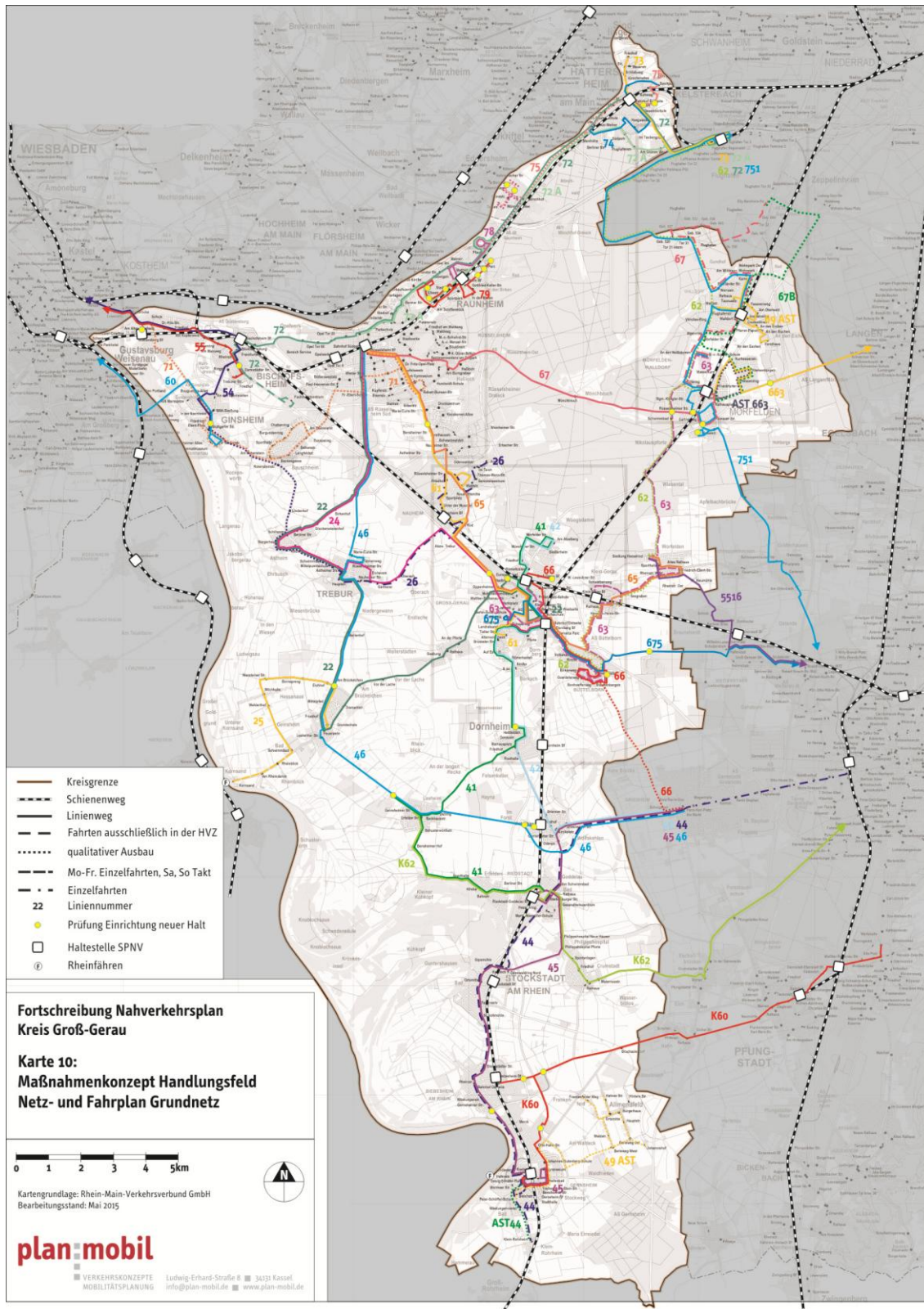
Das Maßnahmenkonzept formuliert klare Aussagen zum künftigen ÖPNV-Angebot und benennt in der Linienübersicht (siehe Kap. 10.2.1) Linienwege, Bedienungsangebot und Verknüpfungen.

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



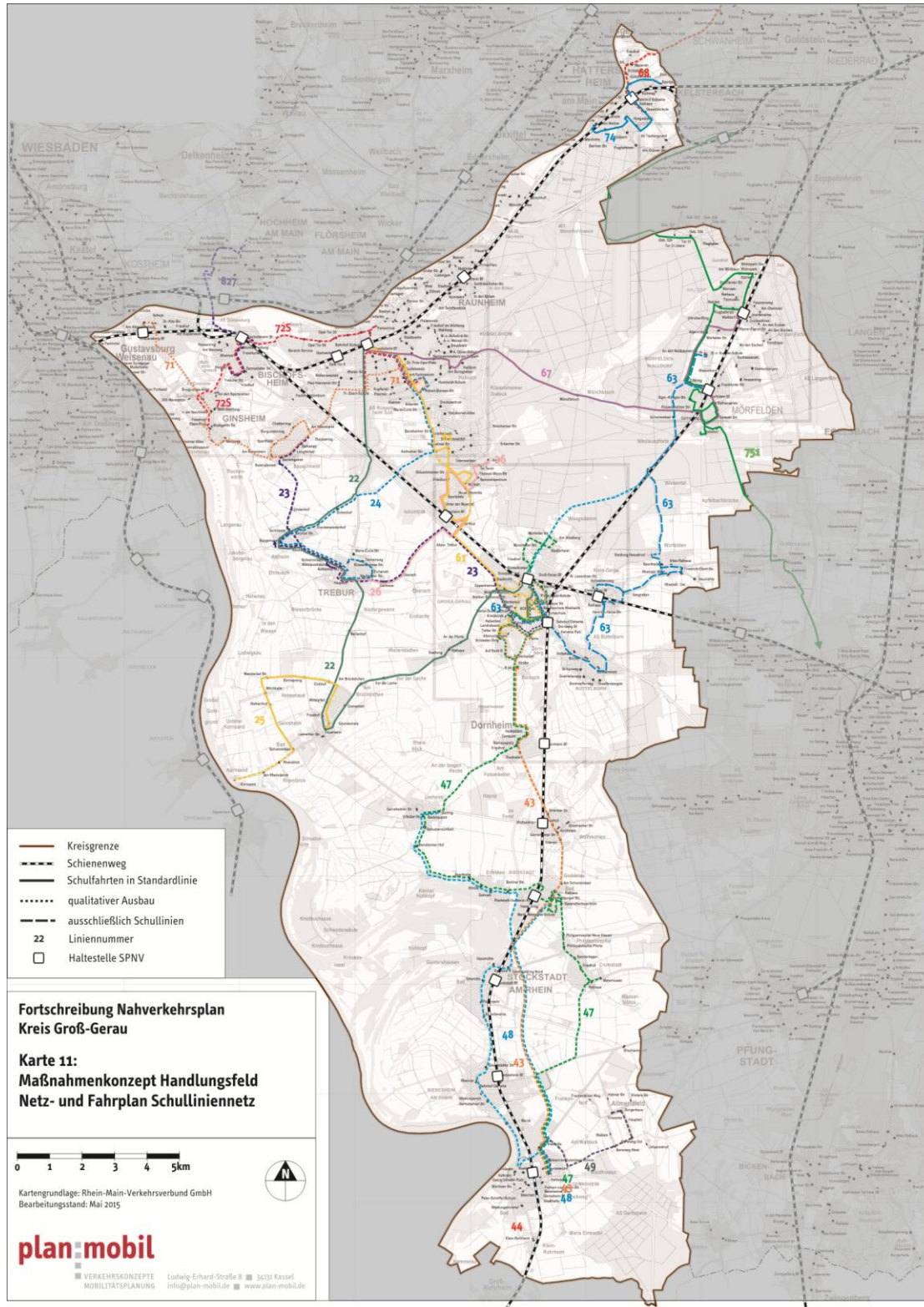
■ Karte 10: Liniennetz Angebotskonzept Grundnetz



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 Schulbeförderung:

■ **Karte 11: Linien zur Schülerbeförderung**







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 – Wolfskeh- len –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 – Wolfskeh- len 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)	Unverän- dert	-	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	Unverän- dert	-	T20	T30	T30	T30	T30	T30
55	Bischofsheim Treburer Straße – Gustavsburg – Mainz- Kastel - Mainz - Finthen	Unverän- dert	-	T20	T30	-	T30	-	-
K59	Darmstadt - Eschollbrücken - Eich - Hahn - Biebesheim - Gernsheim - Klein Rohrheim	entfällt	-	-	-	-	-	-	-
60	Ginsheim Neckarstraße – Weisenau – Mainz - Mombach	Unverän- dert	-	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 – Arheiligen	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

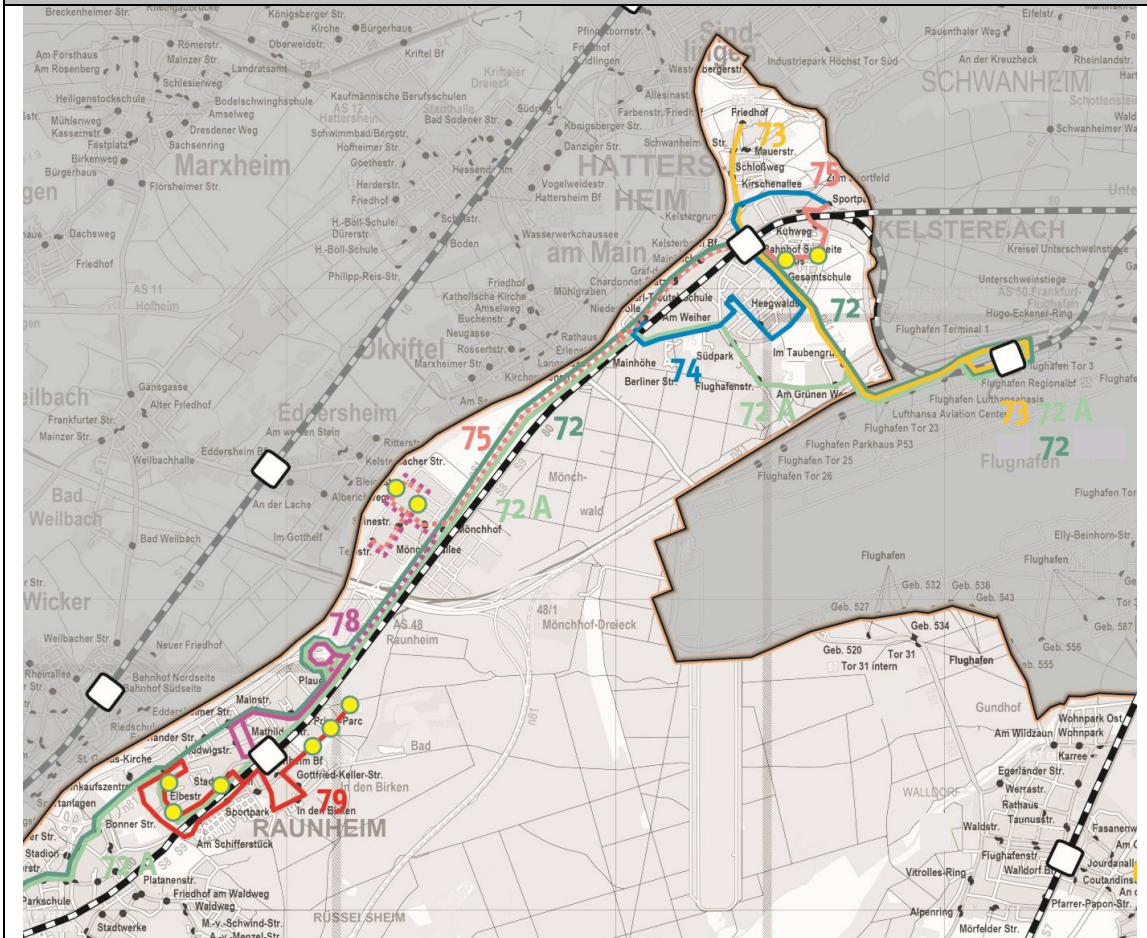
Im Bereich Raunheim/ Kelsterbach sind folgende relevanten Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- 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)**



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

<b>Linie 68: schulverkehrsrelevante Fahrten</b>
■ unverändert
<b>Linienweg</b>
Kelsterbach Gesamtschule– Frankfurt Schwanheim
<b>Bedienungsangebot</b>
■ Mo-Fr: schulverkehrsrelevante Fahrten
<b>Verknüpfung</b>
-
<b>Bemerkung</b>
-

<b>Linie 72: Neustrukturierung der Linie zwischen Bischofsheim und Flughafen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neuordnung der Bedienung mit einheitlichem Linienweg und transparenter Führung auf der Nordachse des Kreisgebiets von Bischofsheim über Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach bis zum Flughafen</li> <li>■ Integriertes Angebot zusammen mit neuer Linie 72A (Arbeitstitel) im Abschnitt Rüsselsheim – Flughafen mit insgesamt tagesdurchgängig halbstündlichem Fahrtenangebot</li> <li>■ Erschließung im zentralen und nördlichen Bereich von Raunheim als umsteigefreie Verbindung nach Rüsselsheim und zu den Arbeitsplatzschwerpunkten im Norden des Flughafens</li> <li>■ Erschließung im nördlichen Bereich von Kelsterbach und Anbindung des Zentrums an den Flughafen</li> <li>■ Anbindung verschiedener Hotels im Zulauf auf den Flughafen</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
(Bischofsheim Fachmarktzentrum –) Friedhof – Bischofsheim Bf. – Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim Egerländer Str. – Kelsterbach Bf. – Flughafen Terminal 1			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<u>Bischofsheim Fachmarktzentrum - Friedhof</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60</li> </ul>	<u>Bischofsheim Friedhof – Rüsselsheim Marktplatz</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T30, TVZ T30, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T30, SVZ T60</li> <li>■ So: T60</li> </ul>	<u>Rüsselsheim Marktplatz – Flughafen (ergänzt durch Linie 72A)</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ So T60</li> </ul>	
<b>Verknüpfung</b>			
■ Bischofsheim Bf.	S8/9	Bischofsheim Friedhof - Frankfurt	Priorität 1
■ Bischofsheim Bf.	RB75	Bischofsheim Friedhof - Darmstadt	Priorität 2
<b>Bemerkung</b>			
■ Gemeinsame Betrachtung mit Linie 72A			

<b>Linie 72A: Neustrukturierung des Bedienungsangebotes zwischen Rüsselsheim und Flughafen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neuordnung der Bedienung zwischen Rüsselsheim und Flughafen mit neuer Führung über Raunheim Bahnhof, AirgateOne sowie beschleunigter Führung in Kelsterbach</li> <li>■ Integriertes Angebot zusammen mit Linie 72 im Abschnitt Rüsselsheim – Flughafen mit insgesamt tagesdurchgängig halbstündlichem Fahrtenangebot</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim Ringstraße – Raunheim Bf. – AirgateOne - Kelsterbach Berliner Str. – Flughafen Lufthansa Aviation Center – Flughafen Terminal 1
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim AirgateOneSa: TVZ T60</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
Betriebliche Durchbindung mit Linie 72
<b>Bemerkung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gemeinsame Betrachtung mit Linie 72</li> <li>■ Voraussetzung ist Anfahrbarkeit des Bahnhofes in Raunheim ohne Umwege</li> <li>■ Integration von Verkehren mit Flughafenbezug nach §43 PBefG wird angestrebt</li> </ul>

<b>Linie 73: Änderung des Linienwegs in Kelsterbach</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Beschleunigung durch kürzeren Fahrweg im Süden von Kelsterbach</li> <li>■ Erschließung im nördlichen Bereich von Kelsterbach und Anbindung des Zentrums an den Flughafen</li> <li>■ Integriertes Angebot zusammen mit neuer Linie 72 im Abschnitt Kelsterbach Bahnhof – Flughafen mit insgesamt tagesdurchgängig halbstündlichem Fahrtenangebot</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
Kelsterbach Friedhof – Kelsterbach Bf. - Rathaus– Flughafen Terminal 1			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ So: T60</li> </ul>			
<b>Verknüpfung</b>			
■	Kelsterbach Bf.	74	Flughafen - Sportpark      Priorität 1
■	Kelsterbach Bf.	S8/9	Friedhof - Frankfurt      Priorität 2
■	Kelsterbach Bf.	S8/9	Friedhof - Mainz/Wiesbaden      Priorität 3
<b>Bemerkung</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> </ul>			

<b>Linie 74: Änderung des Linienwegs in Kelsterbach</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anpassung des Linienwegs in Kelsterbach</li> <li>■ Einrichtung neuer Haltestellenpositionen in Fahrtrichtung Kuhweg an den Haltestellen Kirschenallee, Zum Sportfeld und Sportpark</li> <li>■ In Kombination mit Linie 75 verkehren stündlich zwei Fahrten zwischen Sportpark und Bahnhof über zwei unterschiedliche Linienwege</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
Kelsterbach Sportpark – Bahnhof – Heegwaldstr. – Niederhölle			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ So: T60</li> </ul>			
<b>Verknüpfung</b>			
■ Kelsterbach Bf.	73	Flughafen - Sportpark	Priorität 1
■ Kelsterbach Bf.	75	Sportpark - Mainhöhe	Priorität 2
■ Kelsterbach Bf.	S8/9	Niederhölle - Frankfurt	Priorität 3
<b>Bemerkung</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Betriebliche Verknüpfung mit Linie 75 (montags-freitags)</li> <li>■ 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“.</li> </ul>			



<b>Linie 75: Neustrukturierung des Linienwegs in Kelsterbach</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neustrukturierung des Linienverlaufs, Bedienung von neuen Haltestellen im Bereich des Neubaugebiets „Länger Weg“ (Lilienstraße und Baugéplatz) und Anbindung an den Bahnhof</li> <li>■ In Kombination mit Linie 74 besteht ein 30-Minuten-Takt zwischen Sportpark und Bahnhof über zwei unterschiedliche Linienwege</li> <li>■ Durch betriebliche Koppelung mit Linie 74 besteht für weite Teile Kelsterbachs eine umsteigefreie Verbindung zu den Einkaufsschwerpunkten in der Mainzer Straße</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
Kelsterbach Sportpark – Kelsterbach Lilienstraße – Kelsterbach Bf.			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60</li> </ul>			
<b>Verknüpfung</b>			
■ Kelsterbach Bf.	S8/9	Mainhöhe - Frankfurt	Priorität 1
■ Kelsterbach Bf.	74	Mainhöhe - Sportpark	Priorität 2
■ Kelsterbach Bf.	S8/9	Mainz/Wiesbaden	Priorität 3
<b>Bemerkung</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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“.</li> <li>■ Der Linienweg des qualitativen Ausbaus wird bereits heute von Kelsterbach finanziert.</li> </ul>			
<b>Qualitativer Ausbau</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Weiterführung der Linie ab Kelsterbach Bahnhof bis AirparkLogistic Tejostr.</li> </ul>			
<b>Verknüpfung</b>			
■ Kelsterbach Bf.	S8/9	AirparkLogistic - Frankfurt	Priorität 1
■ Kelsterbach Bf.	74	AirparkLogistic - Sportpark	Priorität 2

<b>Linie 78: Neuordnung des Linienwegs in Raunheim</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Linienverlauf wird auf den Abschnitt Raunheim Bahnhof – AirgateOne verlängert</li> <li>■ Erschließungslinie im Stadtgebiet Raunheim</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
Raunheim Bahnhof – Mathildenstr. – Am Prime-Parc – AirgateOne			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60</li> </ul>			
<b>Verknüpfung</b>			
■	Raunheim Bf.	S8/9	AirgateOne - Mainz/Wiesbaden      Priorität 1
■	Raunheim Bf.	S8/9	AirgateOne- Frankfurt              Priorität 2
<b>Bemerkung</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Betriebliche Verknüpfung mit Linie 79</li> <li>■ Der Linienweg des qualitativen Ausbaus wird bereits heute von Raunheim finanziert.</li> </ul>			
<b>Qualitativer Ausbau</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Weiterführung der Linie ab Raunheim AirgateOne bis AirparkLogistic Tejostr.</li> <li>■ Das Bedienungsangebot im Abschnitt Raunheim –AirparkLogistic zeigt in Kombination mit der Linie 72 und 72 A drei Fahrten pro Stunde und Richtung</li> <li>■ Ausweitung der Erschließung im Bereich AirparkLogistic durch Andienung neuer Haltestellen Isarstraße und Spreestraße</li> <li>■ Taktverdichtung in der HVZ, Erweiterung des Bedienungszeitraumes entsprechend den Anforderungen aus den Schichtzeiten</li> </ul>			
<b>Verknüpfung</b>			
■	Raunheim Bf.	S8/9	AirparkLogistic - Mainz/Wiesbaden      Priorität 1
■	Raunheim Bf.	S8/9	AirparkLogistic - Frankfurt              Priorität 2

<b>Linie 79: Neuordnung des Linienwegs in Raunheim</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neuordnung des Linienwegs zur Erschließung des westlichen und südlichen Bereichs von Raunheim.</li> <li>■ 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)</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
Raunheim Bahnhof – Ringstraße – West – Bahnhof Südseite - Magellan-Allee			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60</li> </ul>			
<b>Verknüpfung</b>			
■	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
<b>Bemerkung</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Betriebliche Koppelung mit Linie 78</li> <li>■ In Raunheim West systematische Verknüpfung mit der Linie 72 von/nach Rüsselsheim</li> </ul>			

## 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 „Länger Weg“

### 10.2.3 Bereich Bischofsheim / Ginsheim-Gustavsburg

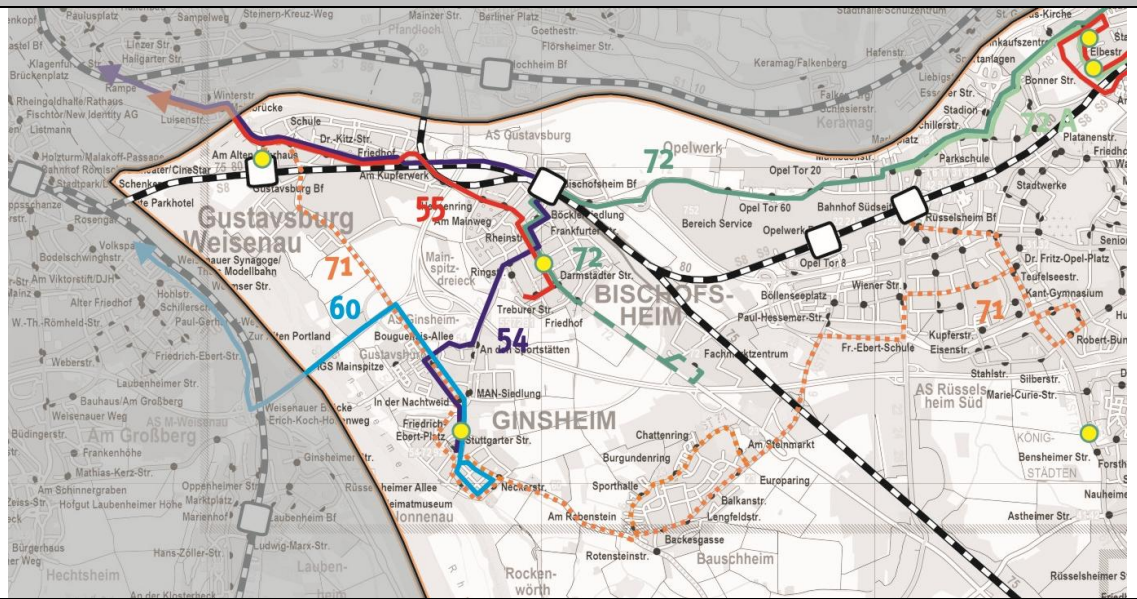
Im Bereich Bischofsheim und Ginsheim-Gustavsburg, sind folgende relevanten Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- 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)**



	Kreisgrenze		Fahrten ausschließlich in der HVZ	<b>22</b>	Liniennummer
	Schienenweg		qualitativer Ausbau		Neu einzurichtende Haltestelle
	Linienweg		Mo-Fr. Einzelfahrten, Sa, So Takt		Haltestelle SPNV

<b>Linie 54:</b>
■ unverändert
<b>Linienweg</b>
Ginsheim Friedrich-Ebert-Platz – Bischofsheim Bahnhof – Gustavsburg – Mainz-Kastel - Mainz - Lerchenberg
<b>Bedienungsangebot</b>
■ Mo-Fr: HVZ T20, TVZ T30, SVZ T30
■ Sa: TVZ T30, SVZ T30
■ So: SVZ T30
<b>Verknüpfung</b>
■ Bischofsheim Bf. S8/S9 Ginsheim - Frankfurt Priorität 1
<b>Bemerkung</b>
-

<b>Linie 55:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ unverändert</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Bischofsheim Treburer Straße – Gustavsburg – Mainz-Kastel - Mainz
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T20, TVZ T30</li> <li>■ Sa: TVZ T30</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
-
<b>Bemerkung</b>
-

<b>Linie 60:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ unverändert</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Ginsheim Neckarstraße – Weisenau – Mainz – Mombach
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T20, TVZ T30, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T39, SVZ T60</li> <li>■ So: SVZ T30</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
-
<b>Bemerkung</b>
-



<b>Qualitativer Ausbau:</b>
<b>Linie 71: Einrichtung einer neuen direkten Verbindung zwischen Gustavsburg, Ginsheim und Rüsselsheim</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung einer neuen Linie mit folgenden Funktionen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Andienung Bahnhof Gustavsburg</li> <li>• Erschließung der Gewerbegebiete Im Weiherfeld und Am Mainspitzdreieck in Gustavsburg</li> <li>• Einrichtung einer direkten und schnellen Verbindung zwischen Gustavsburg und Ginsheim</li> <li>• Aufbau einer direkten Verbindung von Ginsheim über Bauschheim nach Rüsselsheim zur Anbindung der Innenstadt/Klinikum</li> </ul> </li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Gustavsburg Bf. – Ginsheim – Bauschheim – Rüsselsheim Bf.
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gustavsburg Bf.      S8      Frankfurt - Ginsheim      Priorität 1</li> </ul>
<b>Bemerkung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung einer umsteigefreien Verbindung zu den Schulstandorten in Rüsselsheim</li> <li>■ Diese Linie ist im NVP der Stadt Rüsselsheim nicht definiert und bedarf der Abstimmung mit der LNO Rüsselsheim.</li> <li>■ Erst nach Inbetriebnahme Bahnunterführung Gustavsburg umsetzbar.</li> </ul>

<b>Linie 72: Neustrukturierung der Linie zwischen Bischofsheim und Flughafen</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neuordnung der Bedienung mit einheitlichem Linienweg und transparenter Führung von Bischofsheim über Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach bis zum Flughafen</li> <li>■ Aufgabe der Bedienung von Ginsheim und genereller Fahrweg nach Bischofsheim Friedhof mit Verlängerung von Fahrten zum Fachmarktzentrum während der Öffnungszeiten des Einzelhandels</li> <li>■ Einrichtung einer neuen Haltestelle zwischen Darmstädter Str. und Rheinstraße zur besseren Erschließung von Bischofsheim</li> </ul>		
<b>Linienweg</b>		
(Bischofsheim Fachmarktzentrum) – Friedhof – Bischofsheim Bf. – Rüsselsheim Bereich Service – Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim Egerländer Str. – Kelsterbach Bf. – Rathaus – Flughafen Lufthansa Aviation Center – Flughafen Terminal 1		
<b>Bedienungsangebot</b>		
<u>Bischofsheim - Fachmarktzentrum - Friedhof</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60</li> </ul>	<u>Bischofsheim Friedhof – Rüsselsheim Marktplatz</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T30, TVZ T30, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T30, SVZ T60</li> <li>■ So: T60</li> </ul>	<u>Rüsselsheim Marktplatz – Flughafen (ergänzt durch Linie 72A)</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ So T60</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bischofsheim Bf. S8/9 Bischofsheim Friedhof - Frankfurt Priorität 1</li> <li>■ Bischofsheim Bf. RB75 Bischofsheim Friedhof – Darmstadt Priorität 2</li> </ul>		
<b>Bemerkung</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schaffung einer Wendeschleife in Bischofsheim Friedhof notwendig</li> </ul>		

<b>Linie 72S: Schulverkehrsrelevante Fahrten (Arbeitstitel)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Ginsheim – Bischofsheim – Rüsselsheim (Kant-Gymnasium/Fr.-Ebert-Schule/Parkschule)
<b>Bedienungsangebot</b>
Schulverkehrsrelevante Einzelfahrten auf verzweigten Linienwegen
<b>Verknüpfung</b>
-
<b>Bemerkung</b>
-

<b>Linie 91: Nachtbuslinie</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>unverändert</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Ginsheim Friedrich.-Ebert-Platz – Bischofsheim – Gustavsburg - Mainz-Kastel –Meinz - Finthen
<b>Bedienungsangebot</b>
Einzelfahrten in den Nächten und morgens am Wochenende
<b>Verknüpfung</b>
Nachtstern am Hbf. Mainz
<b>Bemerkung</b>
-

<b>Linie 827: schulverkehrsrelevante Fahrten</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>unverändert</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Bischofsheim Ringstraße – Hochheim Heinrich-von-Bretano-Schule
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mo-Fr: schulverkehrsrelevante Fahrten</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
-
<b>Bemerkung</b>
-

**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

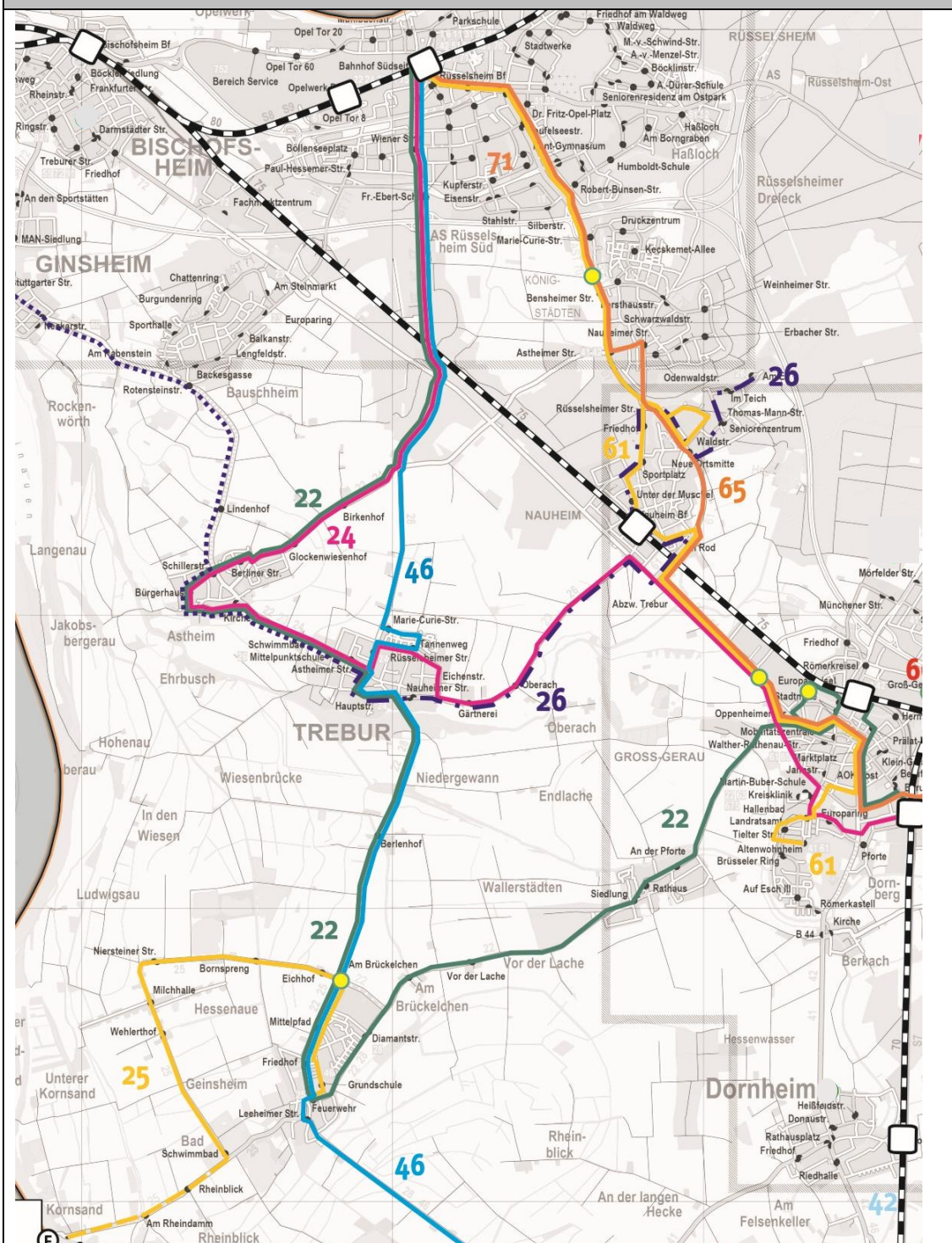
Im Bereich Nauheim/Trebur sind folgende relevanten Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- 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

<b>Linie 22: Vereinheitlichung des Linienweges Geinsheim und Groß-Gerau</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vereinheitlichung des Linienweges zwischen Rüsselsheim, Astheim, Trebur, Geinsheim und Bf. GG-Dornberg Gerau (über Bahnhof Groß-Gerau und Marktplatz) im Stundentakt an allen Tagen</li> <li>■ Verdichtung des Fahrtenangebotes zwischen Geinsheim und Bahnhof GG-Dornberg</li> <li>■ 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.</li> <li>■ Prüfauftrag: Umstieg zum und vom Schnellbus nach Rüsselsheim an der Haltestelle Oppenheimer Str. aus Wallerstädten für eine schnelle Verbindung</li> <li>■ Prüfauftrag: Verlängerung des Linienwegs bis Berkach / Dornberg Fasanerie</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
Rüsselsheim Bahnhof Südseite – Astheim – Trebur Hauptstraße – Geinsheim – Wallerstädten - GG-Bf. – Marktplatz – Bf. GG-Dornberg Westseite			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<u>Rüsselsheim - Trebur</u>	<u>Trebur -Geinsheim</u>	<u>Geinsheim – Groß-Gerau</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ So: T60</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ So: T60</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T30, TVZ T30, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ So: T60</li> </ul>	
Dornberg Bf – GG Martin-Buber-Schule Mo-Fr: schulverkehrsrelevante Fahrten			
<b>Verknüpfung</b>			
■ 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
<b>Bemerkung</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der Einrichtung einer neuen Haltestelle im Nordwesten von Geinsheim, auch als Endhaltestelle der Kurzfahrten Groß-Gerau – Geinsheim</li> <li>■ Prüfung der Durchbindung von zusätzlichen Fahrten der Abschnitte Rüsselsheim – Trebur und Geinsheim – Groß-Gerau in der TVZ im Rahmen der Umlaufplanung</li> </ul>			



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

<b>Linie 24: Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen Trebur und Groß-Gerau</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verlängerung der Linie über Trebur hinaus direkt nach Groß-Gerau und damit Einrichtung einer schnellen Verbindung zur Kreisstadt</li> <li>■ 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</li> <li>■ Führung der Linie über den nördlichen Siedlungsbereich von Trebur zur Verbesserung der Erschließung in diesem Bereich</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Rüsselsheim Bahnhof Südseite – Astheim – Trebur – Nauheim Abzw. Trebur – Groß-Gerau Landratsamt – GG-Dornberg Bahnhof Westseite
<b>Bedienungsangebot</b>
■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60
<b>Verknüpfung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rüsselsheim Bf. Südseite    S8/S9    Trebur - Frankfurt    Priorität 1</li> <li>■ GG-Dornberg Bf. Westseite    S7    Trebur - Frankfurt    Priorität 2</li> </ul>
<b>Bemerkung</b>
-

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

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

<b>Linie 28:</b>			
■ entfällt			

<b>Linie 46: Neustrukturierung der Linie und Aufbau einer durchgehenden Verbindung zwischen Rüsselsheim, Trebur, Wolfskehlen und Griesheim</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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))</li> <li>■ Stärkung der direkten Verbindung zwischen Trebur und Rüsselsheim mit kurzen Fahrzeiten</li> <li>■ Integration der Fahrten der bisherigen Linie 28, die Linie bekommt doppelte Lastrichtungen, spürbar bessere Erschließung von Geinsheim in der Relation nach Griesheim</li> <li>■ Bisherige Fahrtmöglichkeiten zwischen Leeheim und Dornheim werden über die Linie 41 abgedeckt, Fahrten zwischen Dornheim und Griesheim mit der Linie 42</li> <li>■ Zusätzliche Erschließung des Gewerbegebietes in Wolfskehlen und des S-Bahnhofs auf der Westseite mit neuen Haltestellen</li> <li>■ Prüfung zur Bedienung des Gewerbegebiets und der Ortslage Wolfskehlen in Abhängigkeit der betrieblichen Möglichkeiten</li> <li>■ Prüfung der Einrichtung neuer Haltestellen in Leeheim am Riedsee und im Nordwesten von Geinsheim</li> </ul>	
<b>Linienweg</b>	
Rüsselsheim Bf. Südseite – Trebur – Geinsheim – Leeheim – Wolfskehlen Bf. – Griesheim Platz Bar-le-Duc	
<b>Bedienungsangebot</b>	
<u>Rüsselsheim – Trebur – Leeheim – Wolfskehlen – Griesheim</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ 60</li> </ul>	<u>Leeheim – Wolfskehlen – Griesheim</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60; TVZ T60</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rüsselsheim Bf. Südseite      S8/9      Trebur - Mainz/Wiesbaden      Priorität 1</li> <li>■ Griesh. Platz Bar -le-Duc      Straba 9      Geinsheim - Darmstadt      Priorität 2</li> <li>■ Wolfskehlen Bf.      S7      Leeheim - Frankfurt      Priorität 3</li> </ul>	
<b>Bemerkung</b>	
Anbindung an das Opel-Werk nicht mehr für diese Linie vorgesehen: Verknüpfungsmöglichkeiten zur Linie 67 am Bahnhof Rüsselsheim	
<b>Qualitativer Ausbau</b>	
Ausweitung des Bedienungsangebots: stündliche Bedienung an Samstagen	

<b>Linie 61: Neuordnung der Bedienung im Zusammenhang mit der neuen Linie 65 und Taktverdichtung zwischen Rüsselsheim und Nauheim</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vereinheitlichung der Linienführung zwischen Rüsselsheim, Nauheim und Groß-Gerau im Zusammenhang mit der Einrichtung der neuen Expressverbindung Linie 65</li> <li>■ Einrichtung eines durchgängigen 30-Minuten-Taktes in HVZ und TVZ zwischen Rüsselsheim und Nauheim, Stundentakt bis Groß-Gerau</li> <li>■ Beschleunigter Linienweg in Königstädten, Bedienung der Haltestelle Nauheimer Straße übernimmt die Linie 65</li> <li>■ Beibehaltung der Führung in Groß-Gerau über Marktplatz zum Landratsamt und Altenwohnheim</li> <li>■ Verknüpfung der Linie in Rüsselsheim zur S-Bahn S8/S9 von/nach Frankfurt</li> <li>■ Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle am Gewerbegebiet Blauer See in Königstädten</li> <li>■ 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</li> </ul>		
<b>Linienweg</b>		
Rüsselsheim Bahnhof Südseite – Nauheim Thomas-Mann-Str.– Groß-Gerau Marktplatz –Landratsamt – Altenwohnheim		
<b>Bedienungsangebot</b>		
<u>Rüsselsheim – Nauheim</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T30, TVZ T30</li> </ul>	<u>Nauheim – Groß-Gerau</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60</li> </ul>	<u>Rüsselsheim – Königstädten – Nauheim – Groß-Gerau</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ So: T60</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rüsselsheim Bf. Südseite</li> <li>■ Nauheim Bf.</li> </ul>	<p>S8/9      Nauheim - Frankfurt</p> <p>RB75      Rüsselsheim - Darmstadt</p>	<p>Priorität 1</p> <p>Priorität 2</p>
<b>Bemerkung</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Betriebliche Verknüpfung mit Linie 65</li> </ul>		

<b>Linie 65: Einrichtung einer neuen tagesdurchgängigen Expressverbindung zwischen Rüsselsheim und Groß-Gerau und Worfelden montags bis freitags</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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)</li> <li>■ Führung in Königstädten über die Nauheimer Straße (statt Linie 61) und damit schnelle Fahrtmöglichkeiten besonders von/nach Groß-Gerau</li> <li>■ 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)</li> <li>■ Verknüpfung am Bahnhof GG-Dornberg zur S7/RE70 von/ nach Frankfurt</li> <li>■ Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle am Gewerbegebiet Blauer See in Königstädten in Abstimmung mit LNO Rüsselsheim</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
Rüsselsheim Bahnhof Südseite – Königstädten Nauheimer Str. – Nauheim Neue Ortsmitte – Groß-Gerau Marktplatz – GG-Dornberg Bahnhof Ostseite – Helvetia Parc – Klein-Gerau – Worfelden Siedlung Hesselrod			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60</li> </ul>			
<b>Verknüpfung</b>			
■	Rüsselsheim Bf. Südseite	S8/9	Nauheim - Frankfurt Priorität 1
■	GG-Dornberg Bf. Ostseite	RE70/S7	Worfelden - Frankfurt Priorität 2
<b>Bemerkung</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Betriebliche Verknüpfung mit Linie 61</li> <li>■ Einrichtung einer fest installierten Toilette an der Endhaltestelle Siedlung Hesselrod</li> </ul>			

## 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:

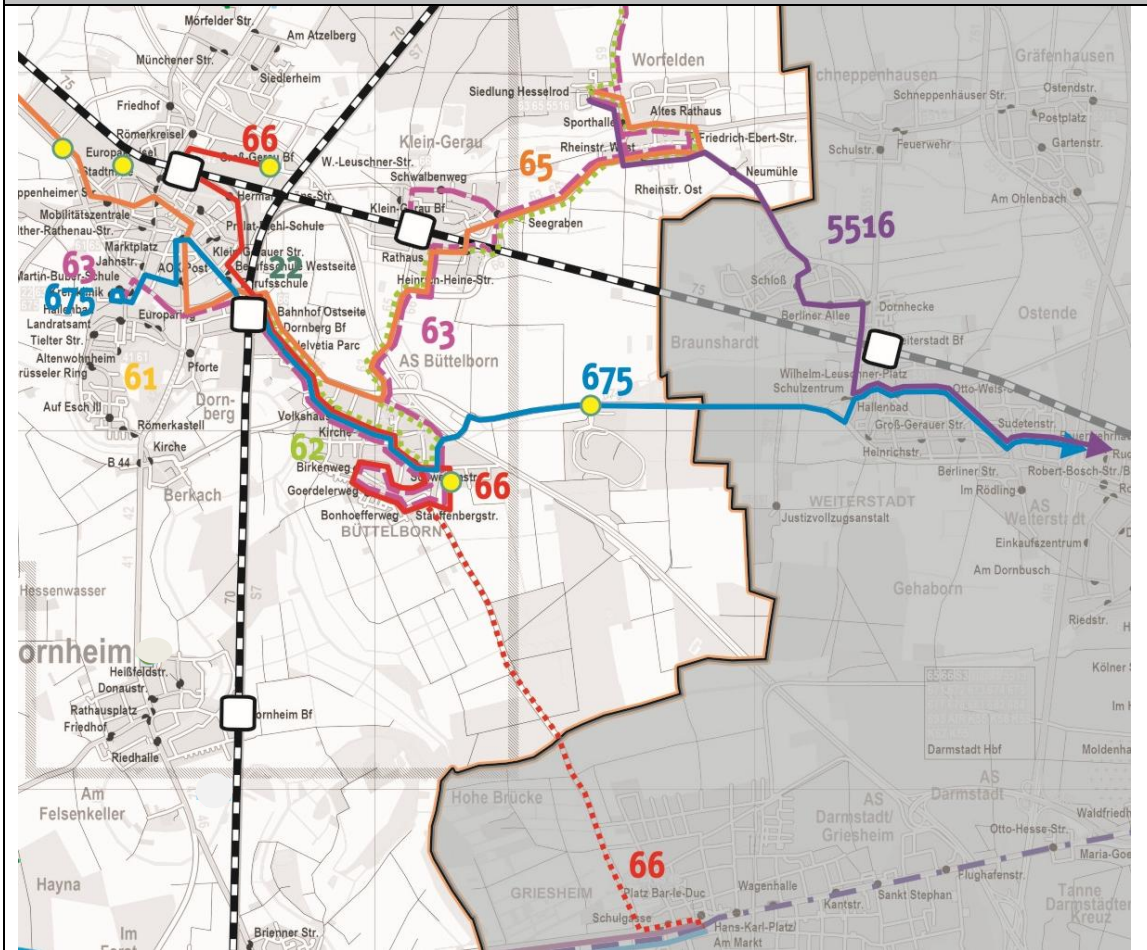
- Neuordnung der Bedienung im Bereich Büttelborn mit geänderten Linienführungen
- Einrichtung schneller und direkter Verbindungen von Worfelden und Klein-Gerau zum Bahnhof GG-Dornberg und weiter in das Stadtzentrum Groß-Gerau (und nach Nauheim – Rüsselsheim)
- Neue Erschließung der Gewerbegebiete Wasserweg 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)**



Kreisgrenze	Fahrten ausschließlich in der HVZ	<b>22</b> Liniennummer
Schienenweg	qualitativer Ausbau	Neu einzurichtende Haltestelle
Linienweg	Mo-Fr. Einzelfahrten, Sa, So Takt	Haltestelle SPNV

<b>Linie 61: Neuordnung der Bedienung im Zusammenhang mit der neuen Linie 65 und Taktverdichtung zwischen Rüsselsheim und Nauheim</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vereinheitlichung der Linienführung zwischen Rüsselsheim, Nauheim und Groß-Gerau im Zusammenhang mit der Einrichtung der neuen Expressverbindung Linie 65</li> <li>■ Einrichtung eines durchgängigen 30-Minuten-Taktes in HVZ und TVZ zwischen Rüsselsheim und Nauheim, Stundentakt bis Groß-Gerau</li> <li>■ Beschleunigter Linienweg in Königstädten, Bedienung der Haltestelle Nauheimer Straße übernimmt die Linie 65</li> <li>■ Beibehaltung der Führung in Groß-Gerau über Marktplatz zum Landratsamt und Altenwohnheim</li> <li>■ Verknüpfung der Linie in Rüsselsheim zur S-Bahn S8/S9 von/nach Frankfurt</li> <li>■ Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle am Gewerbegebiet Blauer See in Königstädten</li> <li>■ 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</li> </ul>								
<b>Linienweg</b>								
Rüsselsheim Bf. Südseite – (Königstädten –) Nauheim Bf. – GG Marktplatz – Groß-Gerau Altenwohnheim								
<b>Bedienungsangebot</b>								
<u>Rüsselsheim – Nauheim</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T30, TVZ T30</li> </ul>	<u>Nauheim – Groß-Gerau</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60</li> </ul>	<u>Rüsselsheim – Königstädten – Nauheim – Groß-Gerau</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ So: T60</li> </ul>						
<b>Verknüpfung</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rüsselsheim Bf. Südseite</li> <li>■ Nauheim Bf.</li> </ul>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 150px;">S8/9</td> <td style="width: 150px;">Nauheim - Frankfurt</td> <td style="width: 150px;">Priorität 1</td> </tr> <tr> <td>RB75</td> <td>Rüsselsheim - Darmstadt</td> <td>Priorität 2</td> </tr> </table>	S8/9	Nauheim - Frankfurt	Priorität 1	RB75	Rüsselsheim - Darmstadt	Priorität 2	
S8/9	Nauheim - Frankfurt	Priorität 1						
RB75	Rüsselsheim - Darmstadt	Priorität 2						
<b>Bemerkung</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Betriebliche Verknüpfung mit Linie 65</li> </ul>								

<b>Qualitativer Ausbau</b>
<b>Linie 62: Einrichtung einer neuen Expressverbindung zwischen Büttelborn und Flughafen Frankfurt</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung direkter Fahrtmöglichkeiten mit kurzer Fahrzeit zwischen Büttelborn, Klein-Gerau und Worfelden zum Flughafen Frankfurt über Mörfelden Bahnhof</li> <li>■ Bedienung nur ausgewählter Haltestellen für eine schnelle Linienführung zum Flughafen Frankfurt</li> <li>■ Verknüpfung in Mörfelden Bf. zur S-Bahn von/ nach Frankfurt</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Büttelborn – Klein-Gerau – Worfelden – Mörfelden Bf. – Flughafen Frankfurt
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mörfelden Bf.      S7      Worfelden – Frankfurt      Priorität 1</li> </ul>
<b>Bemerkung</b>
Genauere Linienführung in Abhängigkeit der Ergebnisse des Masterplans „AirportCity“

<b>Linie 63: Neuordnung der Bedienung mit Verlängerung des Linienwegs nach Mörfelden im Schulverkehr</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bedienung aller Wohnbereiche in Worfelden, Klein-Gerau und Büttelborn und Verbindung zu den Schulstandorten in Groß-Gerau und Mörfelden an Schultagen</li> <li>■ Linie übernimmt Schulverkehrsfahrten nach Mörfelden bis zur Bertha-von-Suttner-Schule von der bisherigen Linie 65</li> <li>■ 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</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
GG Kreisklinik (- GG Marktplatz- Dornberg Bf. Ostseite) – Büttelborn – Klein-Gerau – Worfelden Siedlung Hesselrod (– Mörfelden Bertha-von-Suttner-Schule)
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ, TVZ: Schulverkehrsrelevante Fahrten sowie weitere Einzelfahrten, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ 60, SVZ T60</li> <li>■ So: T60</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ GG-Dornberg Bf. Ostseite      RE70/S7      Worfelden - Frankfurt      Priorität 1</li> <li>■ GG Marktplatz      61      Rüsselsheim - Büttelborn      Priorität 2</li> </ul>
<b>Bemerkung</b>
-

<b>AST63: Prüfauftrag zwischenörtliche Erschließung der Ortsteile Büttelborn</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung zur Umsetzung einer zwischenörtlichen Erschließung der Büttelborner Ortsteile</li> <li>■ Verkehrt außerhalb der Bedienzeiten der Linie 63</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Büttelborn – Klein-Gerau – Worfelden
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
-

<b>Linie 65: Einrichtung einer neuen tagesdurchgängigen Expressverbindung zwischen Rüsselsheim und Groß-Gerau und Worfelden montags bis freitags</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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)</li> <li>■ Führung in Königstädten über die Nauheimer Straße (statt Linie 61) und damit schnelle Fahrtmöglichkeiten besonders von/nach Groß-Gerau</li> <li>■ 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)</li> <li>■ Verknüpfung am Bahnhof GG-Dornberg zur S7/RE70 von/ nach Frankfurt</li> <li>■ Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle am Gewerbegebiet Blauer See in Königstädten in Abstimmung mit LNO Rüsselsheim</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Rüsselsheim Bf. Südseite – Königstädten – Nauheim Neue Ortsmitte – Groß-Gerau Marktplatz – Dornberg Bf. Ostseite – Klein-Gerau – Worfelden Siedlung Hesselrod
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rüsselsheim Bf. Südseite      S8/9      Nauheim - Frankfurt      Priorität 1</li> <li>■ GG-Dornberg Bf. Ostseite      RE70/S7      Worfelden - Frankfurt      Priorität 2</li> </ul>
<b>Bemerkung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Betriebliche Verknüpfung mit Linie 61</li> <li>■ Einrichtung einer fest installierten Toilette an der Endhaltestelle Siedlung Hesselrod</li> <li>■ Einrichtung einer fest installierten Toilette für das Fahrpersonal</li> </ul>

<b>Linie 66: Neuordnung der Linie zur Anbindung der Wohn- und Gewerbegebiete in Büttelborn</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>■ Neue Erschließung der Gewerbegebiete in Groß-Gerau am Wasserweg und in Büttelborn-Ost</li> <li>■ Tagesdurchgängige Anbindung des Wohngebiets Büttelborn Grüner Weg</li> <li>■ Im qualitativen Ausbau Einrichtung neuer direkter Verbindungen von Büttelborn nach Griesheim (Verknüpfung zur Straßenbahn)</li> <li>■ Verknüpfung am Bahnhof GG-Dornberg zur S-Bahn von/nach Frankfurt</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
GGWasserweg – GG-Bf. – Dornberg Bf. Ostseite – Büttelborn Gewerbegebiet Ost			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, Wasserweg – Dornberg: SVZ Einzelfahrten</li> </ul>			
<b>Verknüpfung</b>			
■	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
<b>Qualitativer Ausbau</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verlängerung der Linie 66 mit Einrichtung einer neuen direkten Verbindung nach Griesheim und mit Verknüpfung zur Straßenbahn weiter nach Darmstadt in der HVZ</li> <li>■ Einführung einer schnellen Umsteige-Verbindung in die Darmstädter Innenstadt</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
GG Wasserweg – GG-Bf. – Dornberg Bf. Ostseite – Büttelborn Gewerbegebiet Ost – Griesheim Platz Bar-le-Duc			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60</li> </ul>			
<b>Bemerkung</b>			
Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger DADINA			

<b>Linie 675: Anschlusssicherung am Bahnhof GG-Dornberg</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Linie 675 stellt das Grundangebot für Büttelborn mit wichtigem Verknüpfungspunkt am Bahnhof GG-Dornberg</li> <li>■ Verknüpfung am Bahnhof GG-Dornberg zum RE von/nach Frankfurt</li> <li>■ Prüfauftrag Einrichtung einer neuen Haltestelle Abfallzentrum</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Groß-Gerau Kreisklinik – GG Marktplatz - Dornberg Bf. Ostseite - Büttelborn – Weiterstadt - Darmstadt Hbf.
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60 + Verdichterfahrten, TVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T120</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ GG-Dornberg      RE70      Büttelborn - Frankfurt      Priorität 1</li> </ul>
<b>Bemerkung</b>
-

<b>Linie 5516: Verdichtung des Bedienungsangebots</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des Bedienungsangebots zwischen Worfelden und Darmstadt am Wochenende für eine verbesserte Verbindung mit Darmstadt</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Worfelden Siedlung Hesselrod – Weiterstadt – Darmstadt Schloß
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ I T60, Richtung Worfelden HVZ II T30), TVZ T60, SVZ T120</li> <li>■ Sa: TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ So: T60</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
-
<b>Bemerkung</b>
-

## 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

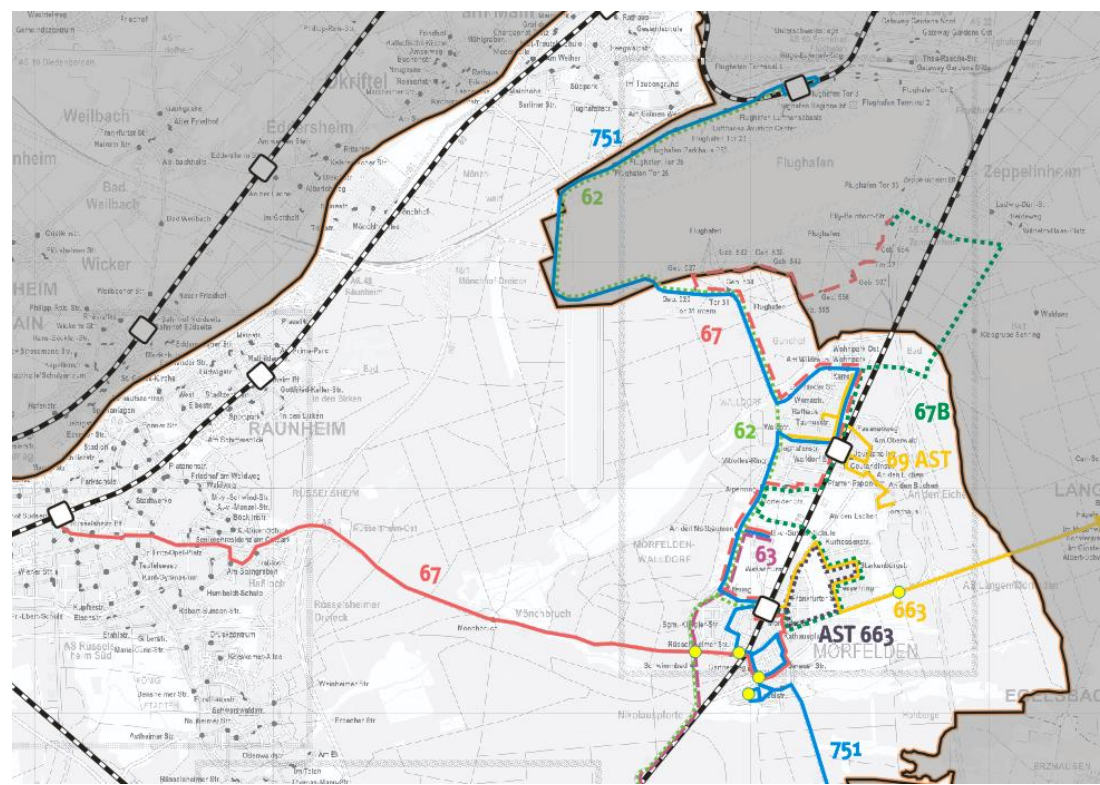
Im Bereich Mörfelden-Walldorf, sind folgende relevanten Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- 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	<b>22</b> 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 Waldorf 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
-----------------	----	-----------------------	-------------

<b>Linie 67: Einrichtung einer durchgehenden Verbindung zwischen Rüsselsheim, Mörfelden, Walldorf und Flughafen CargoCity Süd</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Durchbindung der bisherigen Linien 752 und 67 zu einer durchgehenden Verbindung zwischen Rüsselsheim und Flughafen CargoCity Süd (perspektivisch Terminal 3)</li> <li>■ Geänderte Linienführung zwischen Bahnhof Mörfelden und Rüsselsheim Bahnhof mit Anbindung des zentralen Bereichs in Mörfelden</li> <li>■ Aufgabe des Ringverkehrs am Flughafen und einheitliche Bedienung zur CargoCity Süd mit gleichem Linienweg auf der Hin- und Rückrichtung</li> <li>■ Prüfauftrag zur Einrichtung einer neuen Haltestelle Mörfelden Sportstätten</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
Rüsselsheim – Mörfelden Rathausplatz – Mörfelden Bf. – Walldorf Bf. – Wohnpark - CargoCity Süd			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<u>Abschnitt Rüsselsheim – Mörfelden</u>		<u>Abschnitt Mörfelden – CargoCity Süd</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ So: T60</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ und SVZ Einzelfahrten nach Anforderung in der CargoCity Süd</li> </ul>	
<b>Verknüpfung</b>			
■	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
<b>Bemerkung</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfauftrag: Verlängerung der Linie in den Kreis Offenbach in Abstimmung mit den dortigen Verkehren</li> </ul>			

<b>Qualitativer Ausbau</b>
<b>Linie 67 B: Einrichtung einer neuen Verbindung zwischen Mörfelden, Walldorf und Flughafen Elly-Beinhorn-Straße (perspektivisch Terminal 3)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einführung einer neuen innerstädtischen Verbindung sowie zum Flughafen mit Anbindung des Gewerbegebiets Ost, Walldorf Bf. und CargoCity Süd (und künftig Flughafen Terminal 3)</li> <li>■ Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen dem zentralen Bereich von Walldorf und dem Wohnpark und dem Gewerbegebiet Ost in Mörfelden</li> <li>■ Übernahme der direkten Anbindung des entstehenden Terminal am Flughafen von Mörfelden und Walldorf</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Mörfelden Bf. – Rathausplatz – Gewerbegebiet Ost – Walldorf Alpenring – Walldorf Bf. – Wohnpark – Flughafen Terminal 3
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ: T60, TVZ: T60</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mörfelden Bf. / Walldorf Bf. RE70 Gernsheim - CargoCity Süd Priorität 1</li> </ul>
<b>Bemerkung</b>
<p>Prüfauftrag: Verlängerung der Linie in den Kreis Offenbach in Abstimmung mit den dortigen Verkehren</p> <p>Prüfauftrag: Reaktivierung der Haltestelle Langener Straße</p>

<b>Linie AST 69:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ unverändert</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Walldorf Forsthaus – Bahnhof - Karree
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ So: SVZ T60</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Walldorf Bf. S7/70 An den Eichen - Frankfurt Priorität 1</li> </ul>

<b>Linie 663: Einrichtung einer neuen Haltestelle, Linienweg im Gewerbegebiet Mörfelden Ost</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>■ Gleichzeitig ist mit Einrichtung der Ost-Zufahrt zum Gewerbegebiet Mörfelden Ost die entsprechende direkte Führung zu prüfen</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
Mörfelden Bahnhof – Gewerbegebiet Ost – Langen – Egelsbach – Arheiligen			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60,</li> <li>■ Sa: T60</li> </ul>			
<b>Verknüpfung</b>			
■	Mörfelden Bf.	RE70	Gewerbegebiet Mörfelden Ost - Frankfurt 1
■	Mörfelden Bf.	RE70	Riedstadt - Gewerbegebiet Mörfelden Ost 2

<b>Linie AST663: Einrichtung eines neuen AST-Verkehrs</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aufgrund der Nachfrage des Gewerbegebiets Ost kann ein AST-Verkehr eingerichtet werden.</li> <li>■ Verbesserte Erschließung im Bereich der Haltestelle Frankfurter Str.</li> <li>■ Umsetzung nur sinnvoll, wenn Linie 67 B des qualitativen Ausbaus nicht umgesetzt wird.</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
Mörfelden Bahnhof – Gewerbegebiet Ost			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: TVZ T60, SVZ T60</li> </ul>			
<b>Verknüpfung</b>			
■	Mörfelden Bf.	RE70	Gewerbegebiet Mörfelden Ost - Frankfurt 1
■	Mörfelden Bf.	RE70	Riedstadt - Gewerbegebiet Mörfelden Ost 2
<b>Bemerkung</b>			
Alternative zur Linie 67 B			

<b>Linie 751: Verdichtung des Bedienungsangebotes und Ausdehnung der Betriebszeiten zwischen Mörfelden, Walldorf und Flughafen mit neuer Linienführung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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)</li> <li>■ Ausdehnung der Betriebszeiten zur besseren Anbindung der Arbeitszeiten am Flughafen</li> <li>■ Erschließung des Gewerbegebietes in Mörfelden an der Opel-/Daimlerstraße mit Prüfung der Einrichtung neuer Haltestellen „Am Berg“, „Daimlerstraße“ sowie „Dammstraße“</li> <li>■ Verknüpfung von Flughafen nach Gernsheim (RE70) am Bahnhof Walldorf oder Mörfelden</li> </ul>	
<b>Linienweg</b>	
Darmstadt Mathildenplatz – Gräfenhausen – Mörfelden Bf. – Walldorf Bf. – Flughafen Terminal 1	
<b>Bedienungsangebot</b>	
<u>Flughafen - Mörfelden</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr. HVZ T30, TVZ T30, SVZ T30</li> <li>■ Sa: TVZ T30, SVZ T30</li> <li>■ So T30</li> </ul>	<u>Mörfelden – Darmstadt</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr. HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ So T60</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die von Flughafen bis Darmstadt durchgebundenen Fahrten verkehren auf direktem Weg zwischen Bürgermeister-Klingner-Straße und Dieselstraße in Mörfelden</li> <li>■ Die in Mörfelden endenden/beginnenden Fahrten verkehren über Rathausplatz und erschließen das Gewerbegebiet Süd mit den neu einzurichtenden Haltestellen.</li> </ul>	
<b>Verknüpfung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Walldorf Bf.      S7      Riedstadt - Flughafen      1</li> </ul>	
<b>Bemerkung</b>	
<p>Ausrichtung der Bedienungszeiten an den Schichtzeiten (insbesondere in den frühen Morgenstunden) Prüfung zur besseren Anbindung der Einkaufsstandorte in Weiterstadt aus Mörfelden-Walldorf.</p>	
<b>Linie 752:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ entfällt</li> </ul>	

**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 Fahrtmöglichkeiten** im Bereich CargoCity Süd mit identischer Linienführung in beide Richtungen
- **Direkte Fahrtmöglichkeiten** 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

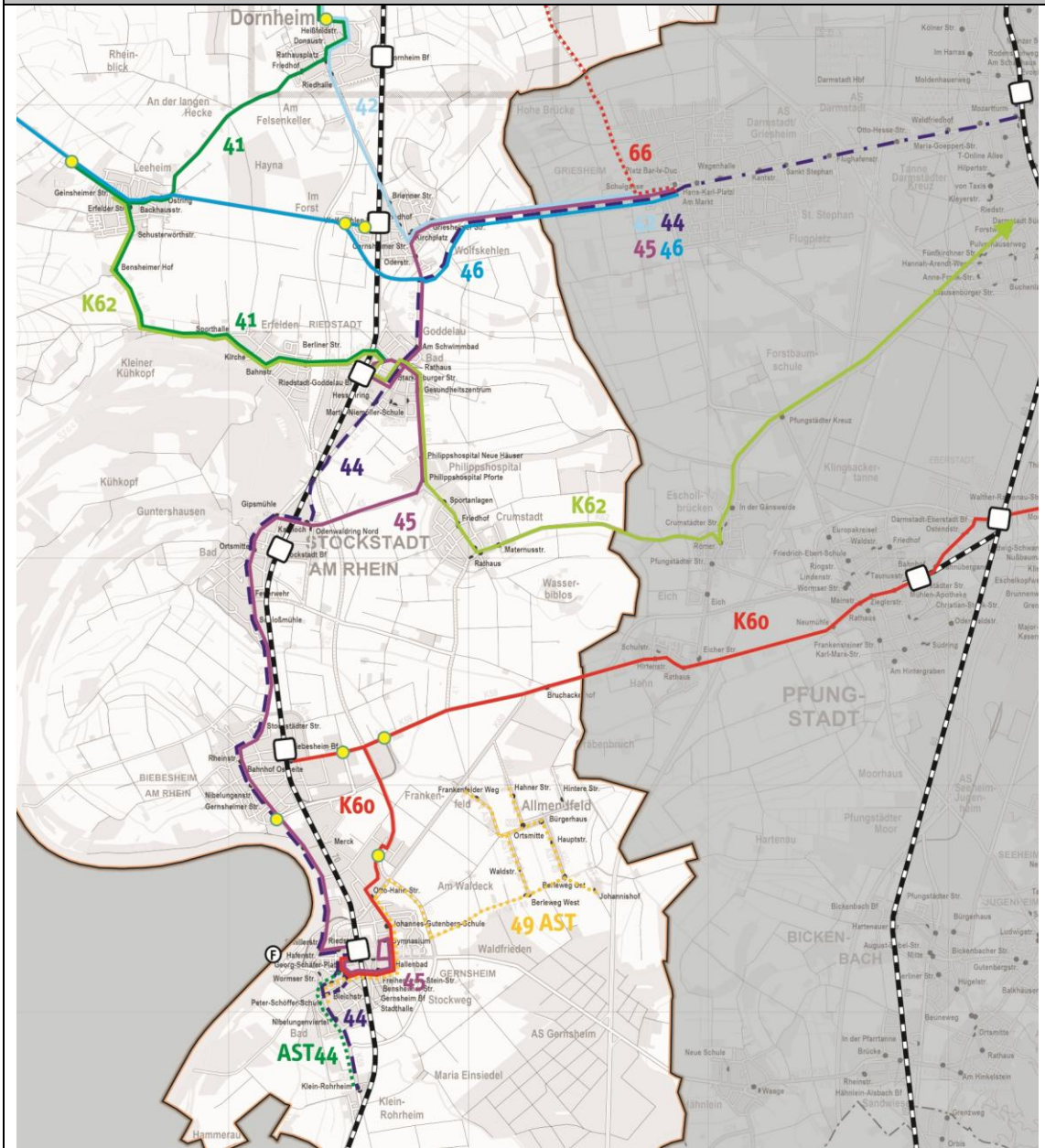
**Übersicht Linien im Bereich**

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



<b>Linie</b>	<b>Maßnahmenkonzeption</b>	<b>Linienweg</b>
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	<b>22</b> Liniennummer
Schienenweg	qualitativer Ausbau	Neu einzurichtende Haltestelle
Linienweg	Mo-Fr. Einzelfahrten, Sa, So Takt	Haltestelle SPNV

<b>Linie 41: Neuordnung der Linie zwischen Groß-Gerau und Leeheim bzw. Goddelau</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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.</li> <li>■ Fahrplansseitig integriertes Bedienungsangebot zusammen mit Linie 42 auf dem gemeinsam bedienten Abschnitt zwischen GG-Siedlerheim und Dornheim</li> <li>■ 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</li> <li>■ 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</li> <li>■ Schülerfahrten werden mit der Linie 47 abgedeckt</li> <li>■ Prüfauftrag zur Einrichtung einer neuen Haltestelle Dornheim Neckarring sowie am Riedsee (mit Wendemöglichkeit) in Leeheim</li> </ul>	
<b>Linienweg</b>	
Groß-Gerau Siedlerheim – GG-Bf. – Dornberg Bf. Westseite – Esch – Berkach – Dornheim – Leeheim Geinsheimer Str. – (Erfelden – Goddelau Bf.)	
<b>Bedienungsangebot</b>	
<u>Groß-Gerau – Leeheim</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ Sa: TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ So: T60</li> </ul>	<u>Leeheim – Goddelau</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60/Schulfahrten</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ GG-Dornberg Bf. Westseite    S7    Esch -Frankfurt            1</li> <li>■ Groß-Gerau Bf.                    RB75    Esch - Mainz/Wiesbaden    2</li> <li>■ GG-Dornberg Bf. Westseite    RE70    Gernsheim - GG Marktplatz 3</li> <li>■ Goddelau Bf.                        RE70    Erfelden - Frankfurt        4</li> </ul>	
<b>Bemerkung</b>	
-	

<b>Linie 42: Neuordnung der Linie zwischen Groß-Gerau und Griesheim</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>■ Fahrplanteilig 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</li> <li>■ Verknüpfung am Bahnhof Groß-Gerau zur RB 75, am Bf. GG-Dornberg zur S-Bahn sowie in Griesheim zur Straßenbahn von/ nach Darmstadt</li> <li>■ Schülerfahrten werden mit der Linie 43 abgedeckt</li> <li>■ Rücknahme der Linie zwischen Wolfskehlen und Goddelau (Bedienung durch Linie 45)</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
Groß-Gerau Siedlerheim – GG-Bf. – Dornberg Bf. Westseite – Esch – Berkach – Dornheim – Wolfskehlen – Griesheim Pl. Bar-le-Duc			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<u>Groß-Gerau – Griesheim</u>		<u>Dornheim - Griesheim</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60, SVZ T60</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sa: TVZ T60</li> </ul>	
<b>Verknüpfung</b>			
■ 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
<b>Bemerkung</b>			
-			
<b>Qualitativer Ausbau Linie 42</b>			
Aufnahme von Wochenendbedienung			
<b>Linienweg</b>			
Groß-Gerau Siedlerheim – GG-Bf. – Dornberg Bf. Westseite – Esch – Berkach – Dornheim – Wolfskehlen – Griesheim Pl. Bar-le-Duc			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sa: TVZ T60, SVZ T60</li> <li>■ So: T60</li> </ul>			
<b>Verknüpfung</b>			
-			
<b>Bemerkung</b>			
-			

<b>Linie 43: Schulverkehrsrelevante Fahrten</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Neuordnung der Linie 42 mit einem übersichtlichen Taktfahrplan erfordert die Einrichtung einer neuen Linie 43, welche die schulrelevanten Fahrten abdeckt.</li> </ul>	
<b>Linienweg</b>	
Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule)– Goddelau (Martin-Niemöller-Schule)– Wolfskehlen – Dornheim – Groß-Gerau (Martin-Buber-Schule/Prälat-Diehl Schule/Berufsschule)	
<b>Bedienungsangebot</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Schulrelevante Fahrten nach Maßgabe Anforderungsprofil</li> </ul>	
<b>Verknüpfung</b>	
-	
<b>Bemerkung</b>	
-	

<b>Linie 44: Neuordnung der Bedienung zwischen Griesheim und Gernsheim bzw. Klein-Rohrheim</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Neuordnung der Linienführung mit schneller Verbindung und beschleunigtem Linienweg zwischen Griesheim, Goddelau und Stockstadt mit der Linie 44 in der HVZ</li> <li>Fahrzeitgewinn zwischen Biebesheim/ Stockstadt/ Gernsheim und Griesheim von insgesamt 15 Minuten gegenüber der Linie 45</li> <li>Ausweitung des Bedienungsangebotes in der HVZ</li> <li>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</li> <li>Verlängerung der Linienführung in Gernsheim über das Nibelungenviertel nach Klein-Rohrheim in der HVZ</li> <li>Verknüpfung der Linie in Griesheim mit der Straßenbahn von/ nach Darmstadt</li> <li>Für die Beibehaltung direkter Fahrtmöglichkeiten zum Darmstädter Hauptbahnhof werden einzelne Fahrten lastrichtungsbezogen über den Endpunkt Griesheim hinaus geführt</li> </ul>	
<b>Linienweg</b>	
(Darmstadt Hauptbahnhof – ) Griesheim Platz Bar-le-Duc – Goddelau – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim – Klein-Rohrheim	
<b>Bedienungsangebot</b>	
<u>Klein-Rohrheim – Griesheim</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mo-Fr: HVZ T60</li> </ul>	<u>Klein-Rohrheim Darmstadt</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mo-Fr: HVZ Einzelfahrten in Lastrichtung</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mo-Fr: HVZ T60 (Einzelfahrten ab /bis Darmstadt)</li> </ul>	
<b>Verknüpfung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Griesh. Platz Bar -le-Duc      Straba 9 Gernsheim - Darmstadt      Priorität 1</li> </ul>	

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

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

<b>Linie 45: Neuordnung der Bedienung zwischen Griesheim und Gernsheim</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neuordnung der Linienführung mit tagesdurchgängiger Verbindung auf dem kompletten Linienweg zur Anbindung von Wolfskehlen, Goddelau, Philipphospital, Stockstadt, Biebesheim und Gernsheim untereinander und nach Griesheim</li> <li>■ Integrierte Bedienung zum halbstündlichen Angebot in der HVZ zwischen Griesheim, Goddelau, Stockstadt, Biebesheim und Gernsheim zusammen mit der beschleunigten Linie 44</li> <li>■ Veränderung der Linienführung in Gernsheim zur Haltestelle Gymnasium (ex-Hallenbad), das Gewerbegebiet wird mit der Linie K60 neu bedient</li> <li>■ Verknüpfung der Linie in Griesheim mit der Straßenbahn von/ nach Darmstadt sowie in Goddelau mit der S7 von/ nach Frankfurt</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
Griesheim Platz Bar-le-Duc – Wolfskehlen - Goddelau Bf. – Philipphospital – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim Gymnasium			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ: T60, SVZ: T60</li> <li>■ Sa: TVZ: T60, SVZ: T60</li> <li>■ So: SVZ: T60</li> </ul>			
<b>Verknüpfung</b>			
■ Griesh. Platz Bar -le-Duc	Straba 9	Gernsheim - Darmstadt	Priorität 1
■ Goddelau Bf.	S7	Stockstadt - Frankfurt	Priorität 2
<b>Bemerkung</b>			
-			



<b>Linie 46: Neustrukturierung der Linie und Aufbau einer durchgehenden Verbindung zwischen Rüsselsheim, Trebur, Wolfskehlen und Griesheim</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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)</li> <li>■ Stärkung der direkten Verbindung zwischen Trebur und Rüsselsheim mit kurzer Fahrzeit</li> <li>■ Integration der Fahrten der Linie 28, die Linie bekommt doppelte Lastrichtungen, spürbar bessere Erschließung von Geinsheim in der Relation nach Griesheim</li> <li>■ Bisherige Fahrtmöglichkeiten zwischen Leeheim und Dornheim werden über die Linie 41 abgedeckt, Fahrten zwischen Dornheim und Griesheim mit der Linie 42</li> <li>■ Prüfung zur Bedienung des Gewerbegebiets und der Ortslage Wolfskehlen in Abhängigkeit der betrieblichen Möglichkeiten</li> <li>■ Zusätzliche Erschießung des Gewerbegebietes in Wolfskehlen und des S-Bahnhofs auf der Westseite mit neuen Haltestellen</li> <li>■ Prüfung der Einrichtung neuer Haltestelle in Leeheim am Riedsee und im Nordwesten von Geinsheim</li> </ul>	
<b>Linienweg</b>	
Rüsselsheim Bf Südseite - Trebur – Geinsheim – Leeheim – Wolfskehlen Bf. – Griesheim Platz Bar-le-Duc	
<b>Bedienungsangebot</b>	
Rüsselsheim – Trebur – Leeheim – Wolfskehlen – Griesheim	Leeheim – Wolfskehlen – Griesheim
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ 60</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60; TVZ T60</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rüsselsheim Bf. Südseite      S8/9      Trebur - Mainz/Wiesbaden      Priorität 1</li> <li>■ Griesh. Platz Bar -le-Duc      Straba 9      Geinsheim - Darmstadt      Priorität 2</li> <li>■ Wolfskehlen Bf.      S7      Leeheim - Frankfurt      Priorität 3</li> </ul>	
<b>Bemerkung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anbindung an das Opel-Werk nicht mehr für diese Linie vorgesehen: Verknüpfungsmöglichkeiten zur Linie 67 am Bahnhof Rüsselsheim</li> </ul>	
<b>Qualitativer Ausbau</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausweitung des Bedienungsangebots auf den Samstag (TVZ T60)</li> </ul>	

<b>Linie 47: Schulverkehrsrelevante Fahrten</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Neuordnung der Linie 41 mit einem übersichtlichen Taktfahrplan erfordert die Einrichtung einer neuen Linie 47, welche die schulrelevanten Fahrten abdeckt.</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Schulverkehrsrelevante Fahrten: Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule) – Crumstadt – Goddelau (Martin-Niemöller-Schule)– Erfelden – Leeheim – Dornheim – Groß-Gerau (Martin-Buber-Schule/Prälat-Diehl-Schule/Berufsschule)
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>nach Maßgabe Anforderungskatalog</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
-

<b>Linie 48: Schulverkehrsrelevante Fahrten</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>unverändert</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Leeheim – Erfelden / Goddelau - Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule)
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Schulrelevante Fahrten nach Maßgabe Anforderungsprofil</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
-

<b>Linie 49: Schulverkehrsrelevante Fahrten</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Neuordnung der Linie K60 mit einem übersichtlichen Taktfahrplan erfordert die Einrichtung einer neuen Linie 49, welche die schulrelevanten Fahrten abdeckt.</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule/Peter-Schöffers-Schule) - Allmendfeld
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Schulrelevante Fahrten nach Maßgabe Anforderungsprofil</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
-

<b>Linie AST49: Nachfrageschwache Schulverkehrsrelevante Fahrten</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Übernahme gewöhnlich nicht täglich nachgefragter Fahrten im Schulverkehr auf dem Weg der Linie 49</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Gernsheim (Gymnasium/ Johannes-Gutenberg-Schule/Peter-Schöffers-Schule)
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schulrelevante Fahrten nach Maßgabe Anforderungsprofil</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
-
<b>Bemerkung</b>
-
<b>Qualitativer Ausbau</b>
<b>Linie AST49: Taktfahrplan</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung vertakteter AST-Fahrten, soweit nicht durch Linie 49 abgedeckt</li> </ul>
<b>Linienweg</b>
Gernsheim - Allmendfeld
<b>Bedienungsangebot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ: T60</li> <li>■ Sa: TVZ: T120, SVZ: T120</li> <li>■ So: SVZ: T120</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gernsheim Bf. RE70 Allmendfeld - Frankfurt 1</li> </ul>
<b>Bemerkung</b>
Bedienungsangebot nach Maßgabe des Finanzierenden

<b>Linie K59:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ entfällt</li> </ul>

<b>Linie K60: Neuordnung der Bedienung zwischen Darmstadt, Pfungstadt, Biebesheim und Gernsheim</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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)</li> <li>■ Die Linie K60 trägt auch dem zunehmenden Pendlerstrom nach Biebesheim und Gernsheim Rechnung.</li> <li>■ Neuordnung des Bedienungsangebotes mit übersichtlichem Taktfahrplan und beschleunigter Linienführung nach Gernsheim, Schülerfahrten werden über die Linie 49 abgedeckt</li> <li>■ 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</li> <li>■ Bedienung in Gernsheim über das Gewerbegebiet an der Otto-Hahn-Straße zum Bahnhof</li> <li>■ 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</li> </ul>			
<b>Linienweg</b>			
DA-Eberstadt Wartehalle – Bf. DA-Eberstadt – Bf. Pfungstadt – Hahn – Bf. Biebesheim – Gernsheim Gewerbegebiet – Bf. Gernsheim			
<b>Bedienungsangebot</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60</li> </ul>			
<b>Verknüpfung</b>			
■	Pfungstadt Bf	RB66	Gernsheim - Darmstadt Priorität 1
■	Eberstadt Wartehalle Straba		Gernsheim - Darmstadt Priorität 2
■	Eberstadt Bf.	SE 60	Bergstraße Priorität 3
<b>Bemerkung</b>			
Nachfragebedingte Zusatzfahrten zwischen Gernsheim Gewerbegebiet und Pfungstadt / Eberstadt sind ggf. vorzusehen			

<b>Linie K62: Neuordnung der Bedienung zwischen Darmstadt, Crumstadt und Leeheim</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neuordnung der Bedienung im Kreis Darmstadt-Dieburg und im Kreis Groß-Gerau mit Einführung eines einheitlichen Linienweges zwischen Darmstadt, Crumstadt, Goddelau und Leeheim</li> <li>■ Bedienungsangebot im 30-Minuten-Takt in der HVZ zwischen Darmstadt und Goddelau, sonst tagesdurchgängig stündliches Angebot zwischen Darmstadt und Leeheim</li> <li>■ Aufgabe der nahezu zeitgleichen Parallelbedienung mit der Linie 41 zwischen Leeheim und Crumstadt</li> <li>■ Prüfung der Einrichtung einer neuen Haltestelle in Leeheim am Riedsee</li> </ul>		
<b>Linienweg</b>		
Darmstadt Hbf. – Eschollbrücken – Crumstadt – Goddelau Bf. – Erfelden – Leeheim Geinsheimer Str		
<b>Bedienungsangebot</b>		
<u>Darmstadt - Goddelau</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T30, TVZ: T60, SVZ: T60</li> <li>■ Sa: TVZ: T60, SVZ: T60</li> <li>■ So: SVZ: T60</li> </ul>	<u>Goddelau - Leeheim</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mo-Fr: HVZ T60, TVZ: T60, SVZ: T60</li> <li>■ Sa: TVZ: T60, SVZ: T60</li> <li>■ So: SVZ: T60</li> </ul>	
<b>Verknüpfung</b>		
■ Goddelau Bf.	RE70//S7 Crumstadt - Frankfurt	Priorität 1
■ Goddelau Bf.	RE70//S7 Erfelden - Frankfurt	Priorität 2
■ Darmstadt Hbf -	RE60//S7 Eschollbrücken - Frankfurt	Priorität 3
<b>Bemerkung</b>		
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, Philippshospital, 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, Philippshospital, 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, Philippshospital, Stockstadt, Biebesheim und Gernsheim untereinander und nach Griesheim sowie integrierte Bedienung zum **halbstündlichen Angebot** in der HVZ mit der

<p><b>beschleunigten</b> Linie 44</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Zusätzliche Erschießung</b> des Gewerbegebietes in Wolfskehlen und des S-Bahnhofs auf der Westseite mit zusätzlichen Haltepositionen (Linie 46). Über Linie 46 zusätzliche Anbindung nach Griesheim/Darmstadt.</li> </ul>
<p><b>Stockstadt</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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 <b>Verkürzung der Reisezeit</b></li> <li>■ Neuordnung der Linie 45 mit <b>tagesdurchgängiger Verbindung</b> auf dem kompletten Linienweg zur Anbindung von Wolfskehlen, Goddelau, Philipphospital, Stockstadt, Biebesheim und Gernsheim untereinander und nach Griesheim sowie integrierte Bedienung zum <b>halbstündlichen Angebot</b> in der HVZ mit der <b>beschleunigten</b> Linie 44</li> </ul>
<p><b>Allgemein</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Fahrtmöglichkeiten nach Darmstadt mit den Linien 44/45/46 und der Linie K60 sollen sich gegenseitig so ergänzen, dass Parallellagen vermieden werden.</li> </ul>



## 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 -Goddelau	+	+	~		- 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
Allmendfeld (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 Fahrdauer
  - 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.

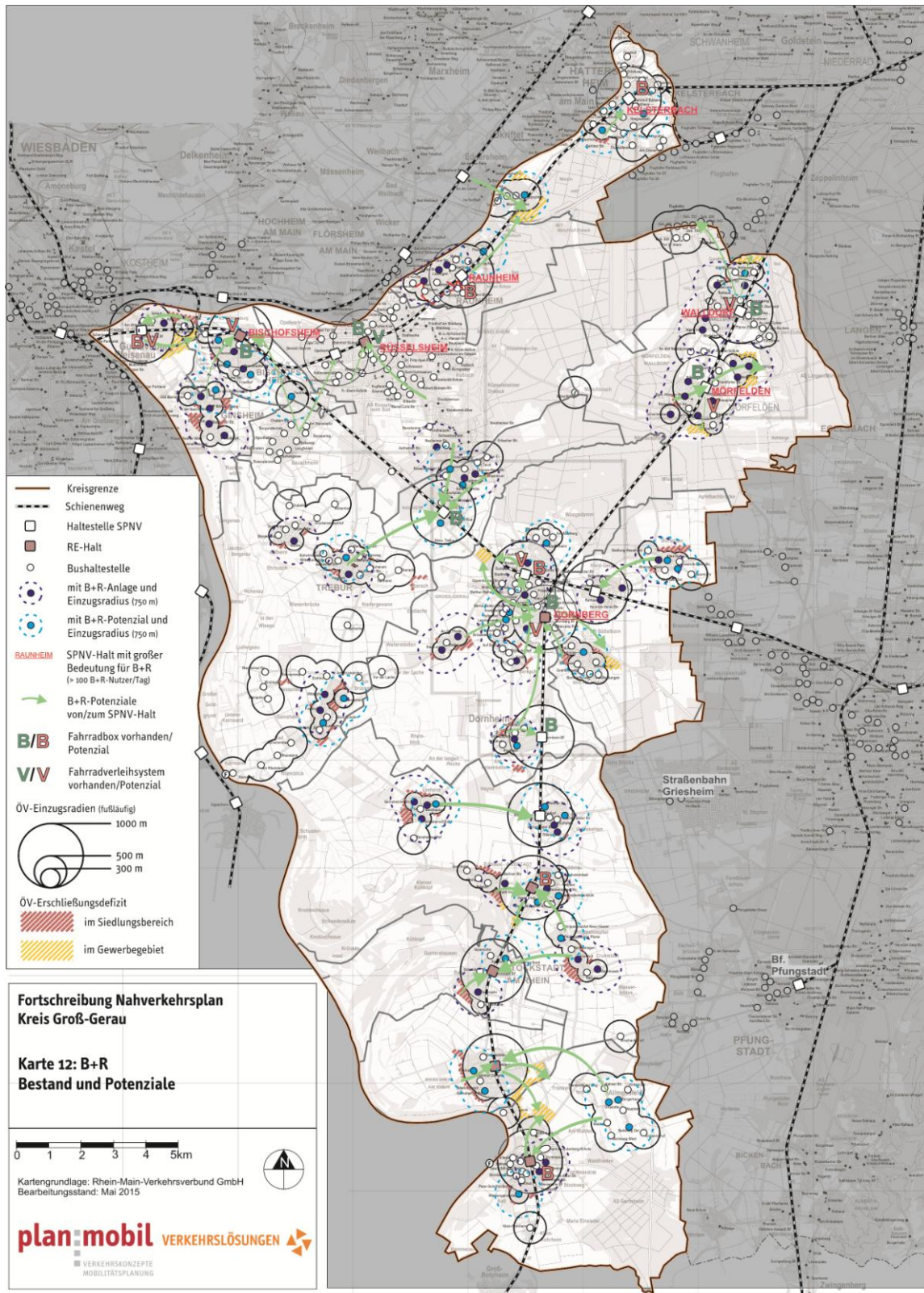
Was das ergänzende Aufstellen von **Fahrradboxen** anbelangt, kann als Faustformel ab einem festgestellten B+R-Potential von etwa 100 Nutzern davon ausgegangen werden, dass etwa 5% des B+R-Bedarfs als Radboxen realisiert werden sollte. Im Kreisgebiet als zusätzliche Standorte zu prüfen wären Gernsheim, Gustavsburg, 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.

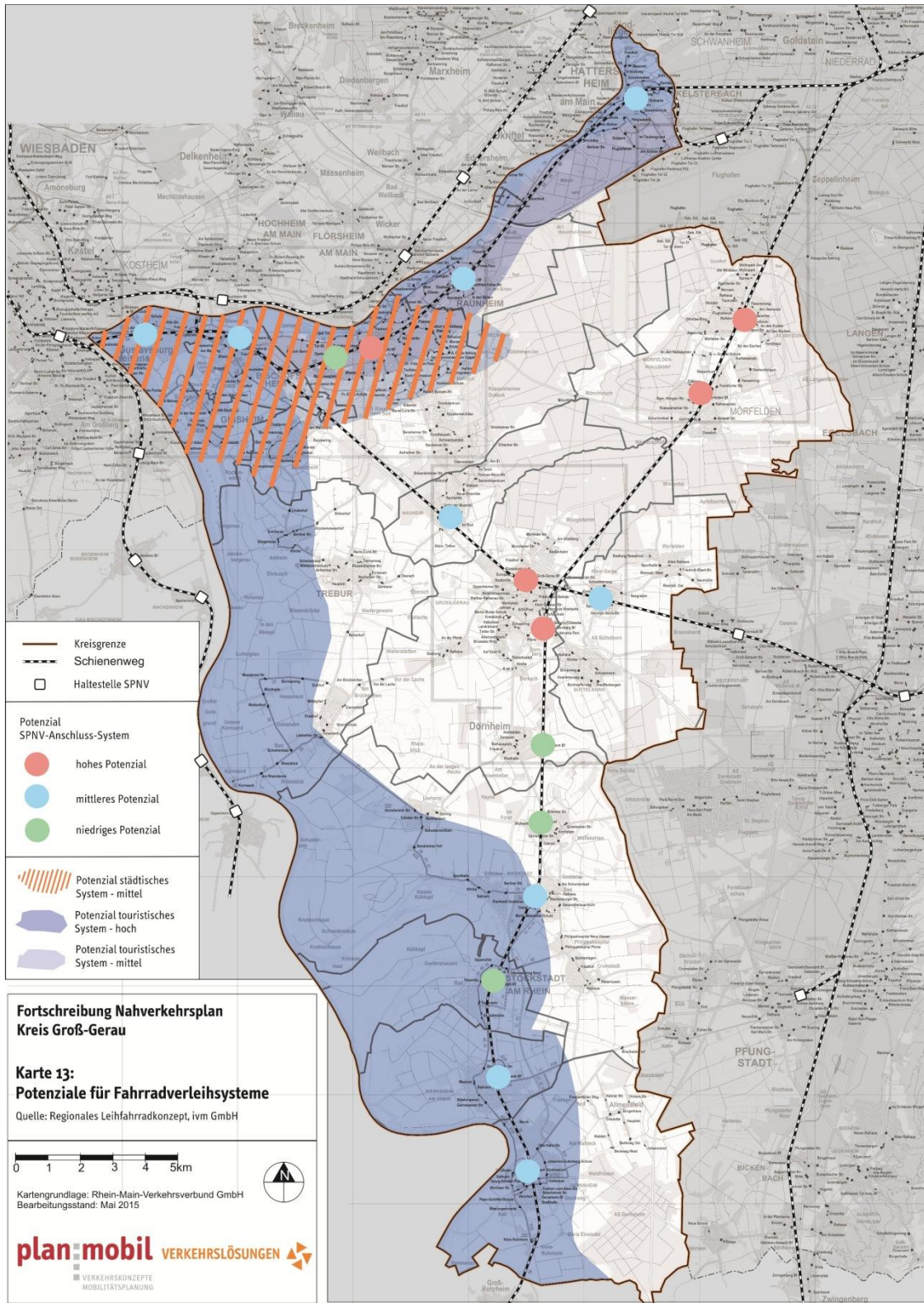
- Rund um den Landkreis Groß-Gerau existieren verschiedene Fahrradverleihsysteme:
  - Darmstadt, Wiesbaden, Frankfurt: Stationsgebundenes Fahrradverleihsystem über den Anbieter Call-a-bike
  - Mainz und Budenheim: Stationsgebundenes Fahrradverleihsystem der Mainzer Verkehrsgesellschaft („MVGmeinRad“)
  - 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)<sup>26</sup>. 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.

<sup>26</sup> 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 Mitfahrssystemen

Mitfahrssysteme 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 Mitfahrssystemen 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 Umbauplanungen 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.

<b>Einrichtung neuer Haltestellen</b>		
<b>Gemeinde/ Stadt (+Ortsteil oder Haltestellenname)</b>	<b>Kategorie (Vorschlag)</b>	<b>Anmerkung</b>
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.

<b>Einrichtung neuer Haltestellen</b>		
<b>Gemeinde/ Stadt (+Ortsteil oder Haltestellenname)</b>	<b>Kategorie (Vorschlag)</b>	<b>Anmerkung</b>
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-

<b>Einrichtung neuer Haltestellen</b>		
<b>Gemeinde/ Stadt (+Ortsteil oder Haltestellenname)</b>	<b>Kategorie (Vorschlag)</b>	<b>Anmerkung</b>
		Geländes.
Trebur (Trebur, Eichenstraße)	D	Prüfauftrag: Ergänzung einer Haltestellenposition in Fahrtrichtung Tannenweg im Zuge des neuen Linienkonzepts für die Linien 23/24
<b>Verlegung von Haltestellen</b>		
Raunheim (Friedrich-Ebert-Platz)	D	Stadtbus verkehrt zukünftig nicht mehr über den Friedrich-Ebert-Platz. Verlegung der Haltestelle oder Aufhebung.
Trebur (Trebur, Schwimmbad)	D	Prüfauftrag: Verlegung vor die Mittelpunktschule und ggf. Umbenennung. Ziele: bessere Erschließung und Erhöhung der Verkehrssicherheit

<b>Anbindung weiterer Freizeitziele</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung zur Erschließung von Freizeiteinrichtungen wie den Badeseen in Raunheim und Walldorf sowie zum Waldsee in Langen</li> <li>■ Prüfung zur Einrichtung einer Haltestelle im Bereich der Mainfähre bei Okriftel</li> <li>■ 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</li> </ul>

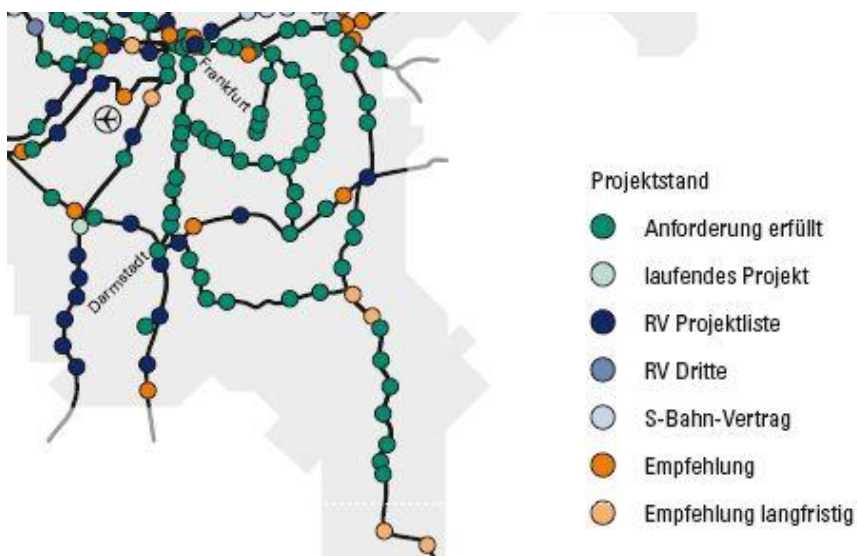
<b>Prüfung von betrieblichen und infrastrukturellen Maßnahmen zur Beschleunigung der Reisezeiten für die Fahrgäste und zur wirtschaftlichen Optimierung der Fahrpläne</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung der Einrichtung von Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. LSA-Beeinflussung an relevanten Knotenpunkten, Einrichtung von separaten Busspuren etc.) zur Verbesserung der Reisezeit für die Fahrgäste und zur Erhöhung der Fahrplanstabilität</li> <li>■ Beispiele: B 486 zwischen Mörfelden und Langen, Befahrung der zentralen Bedienungsachsen in Groß-Gerau und Rüsselsheim, An- und Abfahrt der Haltestelle Groß-Gerau Marktplatz.</li> </ul>

## 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 taktilem 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; <b>Projekt ist abgeschlossen</b>		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; <b>Projekt ist abgeschlossen</b>		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	Rollstuhlgerechter Gleiszugang	Blindenleitsystem vorhanden	Weitere Planungen erforderlich
Raunheim	5.000-29.999	76	76	205	RV Projektliste	Barrierefreier Ausbau mit Aufzügen, Erneuerung Plattenbelag Bahnsteige, Erneuerung Beleuchtung und taktiles Leitsystem	2017	Nach Projektabschluss	Nach Projektabschluss	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 Projektabschluss	An Bahnsteigen	Ergänzende Bahnhofsumfeldgestaltung inkl. Leitsystem prüfen.
Riedstadt-Wolfskehlen	300-999	76	76	210	RV Projektliste	Maßnahmen Verkehrsstation: Verlängerung bzw. Verlegung der Bahnsteige mit neuen Zuwegungen, Erneuerung Beleuchtung und Bahnsteigausstattung; <b>Projekt ist abgeschlossen</b>		mit Hilfe barrierefrei	Ja	Ja – Schaffung eines rollstuhlgerichten Gleiszugangs ohne fremde Hilfe
Stockstadt (Rhein)	300-999	< 38	76	210	RV Projektliste	Erhöhung der beiden Außenbahnsteige, barrierefreie Erschließung, Bahnsteigausstattung, Rückbau der nicht erforderlichen Anlagen.	2017	Nach Projektabschluss	Nach Projektabschluss	Nein
Walldorf	1.000-4.999	76	76	205	RV Projektliste	Beleuchtung und Bahnsteigausstattung, Machbarkeitsstudie zur Barrierefreiheit.	2012	Nein	Ja	Ja – Schaffung eines rollstuhlgerichten Gleiszugangs

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 BAIMplus<sup>27</sup>. 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.

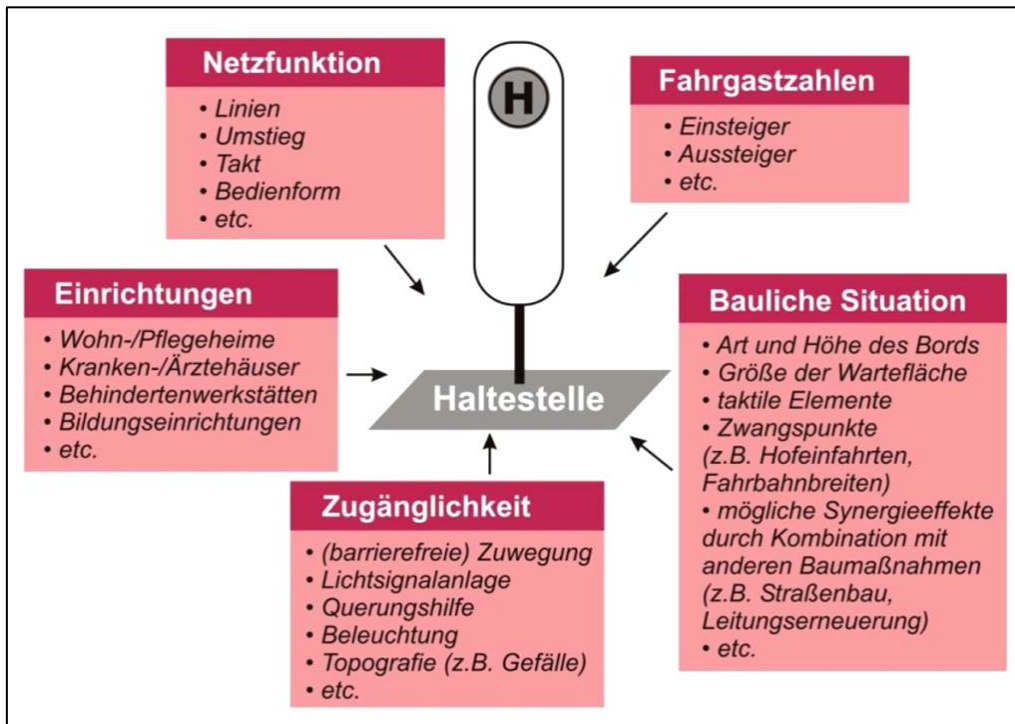
Für die über die Kategorisierung hinausgehende Prioritätenbildung – insbesondere die Kategorie D weist zahlreiche Haltestellenpositionen auf – werden die nachfolgenden Kriterien herangezogen (siehe auch Abb. 16):

- 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 Fahrgastzahlen, sonst Abschätzung anhand der Einwohner im Einzugsbereich)

<sup>27</sup> „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 CO<sub>2</sub>- 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 Webdesign<sup>28</sup>. 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-

---

<sup>28</sup> 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 Fahrkartenverkaufsgesamt sichergestellt. Dieses Gerät hat den technischen Spezifikationen des Aufgabenträgers zu entsprechen. Bei Busverkehren im direkten Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers ist das Fahrkartenverkaufsgesamt 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

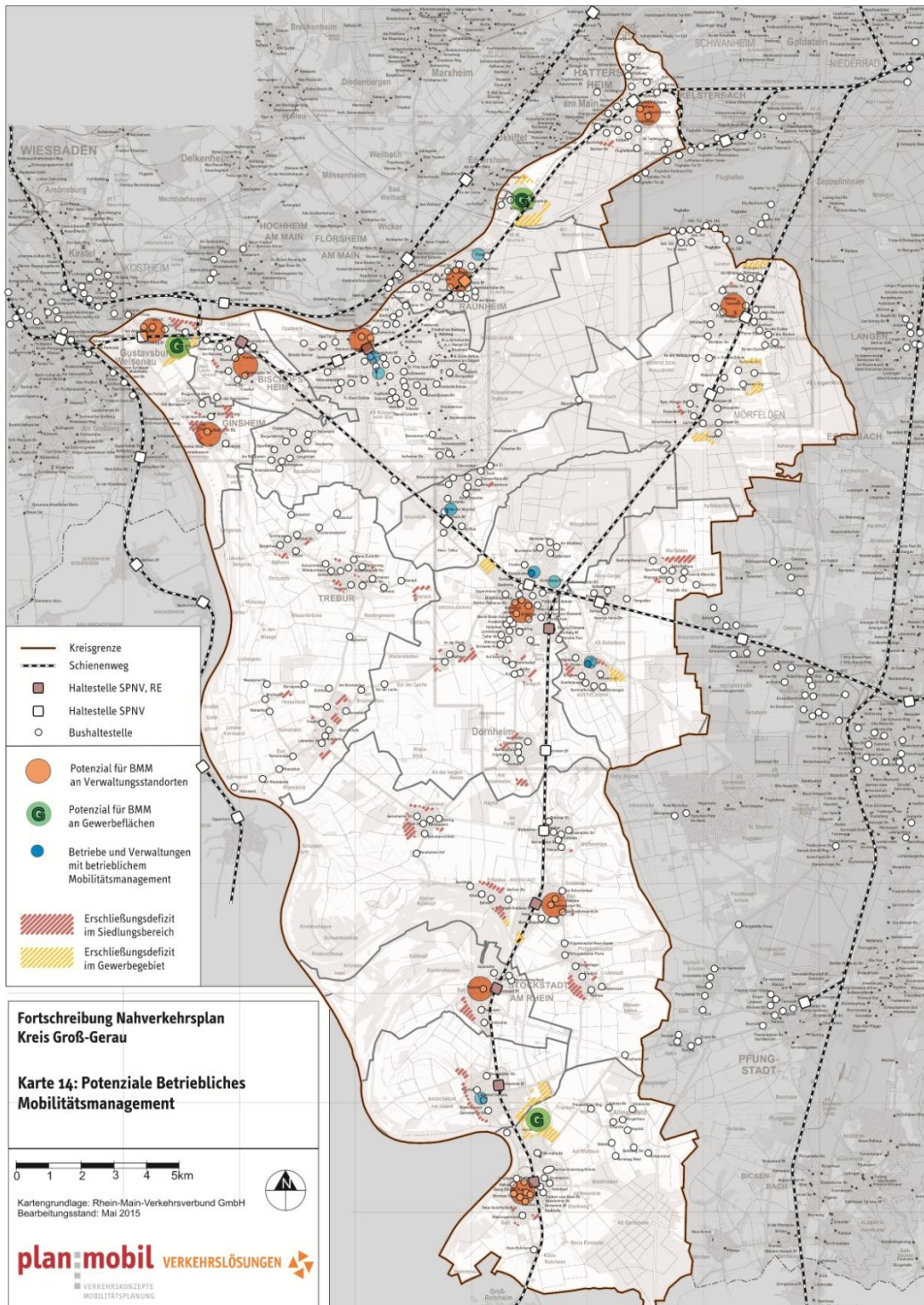
Das betriebliche Mobilitätsmanagement kann zu einer Reduzierung der betrieblichen und persönlichen Mobilitätskosten sowie zu einer verbesserten Erreichbarkeit des Betriebes führen. Nach einer umfassenden Analyse der betrieblichen Mobilitätsrahmenbedingungen und -anforderungen wird ein unternehmensspezifisches 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 „südhessen 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:**

- Institutionalisierten 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 Fahrradständer, 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 CO<sub>2</sub>-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 Umlaufverbänden 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
<b>Betriebsleistung im Fahrplanjahr</b>	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
<b>Betriebsleistung im Fahrplanjahr</b>	3,3 Mio. km	3,9 Mio. km	4,0 Mio. km	21,2%
<b>Fahrgastnachfrage an einem Normalwerktag</b>	21.500 LBF	23.550 LBF	24.300 LBF	13,0 %
<b>Fahrgelderträge (brutto) nach Einnahmenaufteilung</b>	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
<b>Betriebsleistung im Fahrplanjahr</b>	3,3 Mio. km	4,2 Mio. km	27,3%
<b>Fahrgastnachfrage an einem Normalwerktag</b>	21.500 LBF	27.300 LBF	27,0 %
<b>Fahrgelderträge (brutto) nach Einnahmenaufteilung</b>	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
<b>Betriebsleistung im Fahrplanjahr</b>	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
<b>Verkehrsleistung (in NutzWkm)</b>	3.885.000	4.005.000
<b>Wirtschaftlichkeitsbetrachtung</b>		
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 €
<b>Aufwand lokaler Verkehr</b>	<b>6.320.000 €</b>	<b>6.620.000 €</b>
abzgl. Finanzierung durch Dritte	- 1.250.000 €	- 1.300.000 €
abzgl. öffentliche Ausgleichszahlungen	- 1.210.000 €	- 1.210.000 €
<b>Gesamtaufwand lokaler Verkehr</b>	<b>3.860.000 €</b>	<b>4.110.000 €</b>

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 Tarifanpassung 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 €
<b>Summe</b>	<b>6.440.000 €</b>

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 €
<b>Summe</b>	<b>6.610.000 €</b>

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 abgelenkt 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 Verkehrsverbänden 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 heranzuziehen<sup>29</sup>.

<sup>29</sup>Boltze 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	Liniennummer	Linienführung	Vergabe zum Fahrplanjahr
<b>1</b>	<b>"LGG-Nord"</b>	<b>LNVG</b>	<b>72</b>	Frankfurt Flughafen - Kelsterbach - Raunheim - Rüsselsheim - Bischofsheim - (Ginsheim)	<b>2017</b>
			<b>73</b>	Kelsterbach Friedhof - Frankfurt Flughafen	
			<b>74</b>	Kelsterbach Sportpark - Bahnhof - Kelsterbach Niederhölle	
			<b>75</b>	Kelsterbach Sportpark - Länger Weg - Bahnhof - AirparkLogistic	
			<b>78</b>	Raunheim Bahnhof - AirparkLogistic	
			<b>79</b>	Raunheim Magellan-Allee - Bahnhof Südseite - West - Raunheim Bahnhof	
			<b>827</b>	Bischofsheim – Hochheim	
<b>2</b>	<b>"LGG-Süd"</b>	<b>LNVG</b>	<b>41</b>	Groß-Gerau - Dornheim - Erfelden (- Goddelau)	<b>2016</b>
			<b>42</b>	Groß-Gerau - Dornheim - Wolfskehlen - Griesheim	
			<b>43</b>	Groß-Gerau - Dornheim - Wolfskehlen - Goddelau – Gernsheim	
			<b>44</b>	(DA) - Griesheim - Goddelau - Stockstadt - Biebesheim - Gernsheim - Klein Rohrheim	
			<b>45</b>	(DA) - Griesheim - Goddelau - Philipppshospital - Stockstadt - Biebesheim - Gernsheim	
			<b>46</b>	(DA) - Griesheim - Wolfskehlen Gewerbegebiet - Leeheim - Geinsheim - Trebur - Rüsselsheim	
			<b>47</b>	Groß-Gerau - Dornheim - Leeheim - Erfelden - Goddelau - Crumstadt - Gernsheim	
			<b>48</b>	Gernsheim - Biebesheim - Stockstadt - Goddelau - Erfelden - Leeheim	
			<b>49</b>	Allmendfeld - Gernsheim	
			<b>K62</b>	Darmstadt - Eschollbrücken - Crumstadt - Goddelau - Erfelden – Leeheim	

lfd. Nr.	Linienbündel	Aufgabenträger	Liniennummer	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 5516	Darmstadt - Weiterstadt - Büttelborn - Groß-Gerau Darmstadt - Weiterstadt - Worfelden	
		Stadt Mainz	54 55 60 91	Ginsheim - Bischofsheim - Gustavsburg - Mainz - Lerchenberg Bischofsheim - Gustavsburg - Mainz - Finthen Ginsheim - Weisenau - Mainz - Mombach 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**

<b>Übersicht der anhörungsberechtigten Institutionen</b>
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



<b>Übersicht der anhörungsberechtigten Institutionen</b>
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 anhörungsberechtigten 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 Mitfahrssystemen 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.

## **Anlagenverzeichnis**

**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 6.1: Biebesheim – Haltestellenplan/-tabelle

Anlage 6.2: Bischofsheim – Haltestellenplan/-tabelle

Anlage 6.3: Büttelborn – Haltestellenpläne/-tabelle

Anlage 6.4: Gernsheim – Haltestellenpläne/-tabelle

Anlage 6.5: Ginsheim-Gustavsburg – Haltestellenpläne/-tabelle

Anlage 6.6: Groß-Gerau – Haltestellenpläne/-tabelle

Anlage 6.7: Kelsterbach – Haltestellenplan/-tabelle

Anlage 6.8: Mörfelden-Walldorf – Haltestellenpläne/-tabelle

Anlage 6.9: Nauheim – Haltestellenplan/-tabelle

Anlage 6.10: Raunheim – Haltestellenplan/-tabelle

Anlage 6.11: Riedstadt – Haltestellenpläne/-tabelle

Anlage 6.12: Stockstadt – Haltestellenplan/-tabelle

Anlage 6.13: Trebur – Haltestellenpläne/-tabelle

**Anlage 7: Aufwand und Kosten für ein Fahrradverleihsystem**

**Anlage 8: Synopse**

Anlage 8.1: Stellungnahmen der Städte und Gemeinden

Anlage 8.2: Stellungnahmen anderer Aufgabenträger

Anlage 8.3: Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen

Anlage 8.4: Stellungnahmen der Institutionen



## Anlage 1: Umsetzung NVP 2006-2015

Linien-Nr.	Maßnahme	Linienweg	Bedienung HVZ	Bedienung TVZ	Bedienung SVZ	Anschlussprioritäten	Realisierung (Bemerkung)
<b>Linienbündel „LGG-Ost“</b>							
<b>61</b>	a) Zusammenfassung der Linien L1 (61) und L5 (65), b) Andienung des geplanten Gewerbegebiets Nauheim südöstlich der Bahn	(Worfelden – Klein-Gerau – Büttelborn – Groß-Gerau Marktplatz) Groß-Gerau Marktplatz – Rü. Bf Südseite	(60 Takt) 30 Takt	(60 Takt) 30 Takt	60 Takt	Anschlusspriorität: Rüsselsheim Bhf. Südseite in Ri. Ffm, GG Bf. Dornberg (Ostseite) in Ri. Ffm.	a) ja b) nein (keine Notwendigkeit da Gewerbegebiet nicht entwickelt)
<b>63</b>	a) Einrichtung einer Linie mit Hauptfunktion im Schülerverkehr mit Andienung der Schulen in Groß-Gerau, b) Erschließung Baugebiet Büttelborn Süd zum Bf. Dornberg	Worfelden – Klein-Gerau – Büttelborn (Baugebiet Süd) – Groß-Gerau Prälat-Diehl-Schule bzw. Martin-Buber-Schule	Einzelfahrten nur an Schultagen, AST in den Ferien	Einzelfahrten nur an Schultagen, AST in den Ferien			a) ja b) ja (kein AST in den Ferien, Bedienung durch Linie 66)
<b>61/65</b>	Einrichtung Schnellbus, Führung in Nauheim über Ostumgehung mit Verknüpfung (L6/26) an Haltestelle "Rüsselsheimer Straße", Linienende Rüsselsheim Bhf. Südseite, einzelne Fahrten bis Opelbf, Entfall Königstädten	Worfelden – Klein-Gerau (ohne Bahnhof)- Büttelborn – Groß-Gerau – Nauheim – Rüsselsheim	einzelne Fahrten	-	-		ja

Linien-Nr.	Maßnahme	Linienweg	Bedienung HVZ	Bedienung TVZ	Bedienung SVZ	Anschlussprioritäten	Realisierung (Bemerkung)
<b>65</b>	a) Zusammenfassung der Linien L1 (61) und L5 (65) mit durchgehenden Fahrten b) Aufgabe der Bedienung zwischen Marktplatz und Krankenhaus	Worfelden – Klein-Gerau – Büttelborn – Groß-Gerau – Rüsselsheim Bahnhof Südseite	60'Takt	60'Takt	60'Takt	Anschlusspriorität: Rüs Bf. Südseite in Ri. Frankfurt, GG Bf. Dornberg (Ostseite) in Ri. Ffm.	a) ja b) ja Wochenendangebot wir über Linie 63 abgewickelt
<b>67 neu</b>		Mörfelden – Frankfurt Flughafen CargoCity Süd	60'Takt				Neue Linie (Umstrukturierung Bedienung Walldorf/Flughafen)
<b>AST 69 neu (noch nicht im NVP 2006 enthalten)</b>		Walldorf Forsthaus – Bahnhof - Karree	60'Takt AST	60'Takt AST	60'Takt AST		Neue Linie (Umstrukturierung Bedienung Walldorf/Flughafen)

Linienbündel „LGG-West“								
<b>22</b>	a) Verlängerung der Linie L2 (22) über den Bhf. Dornberg bis Altenwohnheim (Esch) in Groß-Gerau, b) Überlagerung mit Linie 24 zu einem 30'Takt auf Teilstrecke Rüsselsheim – Trebur	Groß-Gerau - Altenwohnheim – Bhf. Dornberg – Marktplatz / Bhf. – Wallerstädten – Geinsheim (- Trebur – Astheim – Rüsselsheim Bhf. Südseite)	30'Takt (60'Takt)	30'Takt (60'Takt)	einzelne Fahrten im Schülerverkehr	60'Takt (120'Takt)	Anschlusspriorität: Rüsselsheim Bhf. Südseite in Ri. Ffm, Umstiege in Dornberg Bf aus Ri. Frankfurt, (Wallerstädten -) GG Bf. in Ri. Darmstadt	a) ja (Verlängerung bis Kreiskrankenhaus/ Bedienung Altenwohnheim über Linie 61) b) ja
<b>23</b>		GG Bf – Bf Dornberg – Europaring – Trebur – Astheim – Bauschheim	einzelne Fahrten im Schülerverkehr	einzelne Fahrten im Schülerverkehr	einzelne Fahrten im Schülerverkehr			ja
<b>24</b>	a) Neueinrichtung der Linie mit Anbindung des Neubaugebiets Oderstraße, b) Überlagerung mit Linie 22 zu einem 30'Takt auf Teilstrecke Rüsselsheim – Trebur	Trebur Oderstraße – Astheim – Rüsselsheim Bhf. Südseite	60'Takt	60'Takt	60'Takt		Anschlusspriorität: Rüsselsheim Bhf. Südseite in Ri. Mainz	a) ja b) ja Anschluss Ri. Mz nein
<b>25</b>	Außerhalb des Schülerverkehrs Umstellung auf Bedarfsverkehr	Kornsand Rheinfähre – Hessenaue – GS Geinsheim – (ggfs. Verlängerung bis Riedsee)	einzelne Fahrten im Schülerverkehr / AST	einzelne Fahrten im Schülerverkehr / AST	einzelne Fahrten im Schülerverkehr / AST	Sa/So: Fahrten in Sommermonate	Geinsheim Friedhof	ja (keine Verlängerung bis Riedsee)
<b>26</b>	Bedienung im Schülerverkehr und Berufsverkehr	Am Ei Nauheim – Mittelpunktschule Trebur	60'Takt	60'Takt	einzelne Fahrten im Schülerverkehr	-	Im Berufsverkehr Anschlusspriorität Nauheim Bahnhof - Trebur	ja (Umstellung einzelner Fahrten in den Ferien auf AST)

<b>28</b>	Neueinrichtung der Linie als Ersatz für Linie L8 im Bereich Trebur – Geinsheim (vgl. Linie 48)	Opelbahnhof Rüsselsheim – Trebur - Geinsheim	Einzelfahrten im Opelverkehr				ja
<b>Linienbündel „LGG-Städ“</b>							
<b>42</b>	a) Beschränkung auf den Schulverkehr der Schulen in Groß-Gerau und Goddelau, b) Aufgabe der Bedienung von GG-Esch (zukünftig Linie 41), GG-Marktplatz und des Abschnittes Goddelau Stockstadt (zukünftig Linie 44 und 45)	Goddelau – Wolfskehlen – Dornheim – Berkach – Schulen in Groß-Gerau	Einzelfahrten im Schülerverkehr	Einzelfahrten im Schülerverkehr			a) nein (Linienweiterung bis Gernsheim Schulen) b) ja
<b>48</b>	Neueinrichtung der Linie als Ersatz für die Linie L8 im Bereich Leeheim - Gernsheim	Leeheim – Goddelau – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim	Einzelfahrten im Schülerverkehr	Einzelfahrten im Schülerverkehr			ja
<b>44</b>	a) Aufspaltung der Linie 45 in "44 langsam" und "45 schnell", b) verbesserte Erschließung Gernsheim Kernstadt, Nibelungenviertel, c) alternierende Bedienung mit 45 schnell	(Darmstadt –)Griesheim Platz Bar-le-Duc – Goddelau – Gernsheim Hallenbad – Kleinhrohrheim	60'Takt	60'Takt	60'Takt	Anschlusspriorität: Griesheim Platz Bar-le-Duc in Ri. Darmstadt	a) ja (Lastrichtung bis Stockstadt) b) nein (ab Fahrplan 2016) c) ja (Lastrichtung bis Stockstadt)
<b>45</b>	a) Aufspaltung der Linie 45 in "44 langsam" und "45 schnell", b) Schnellbusbedienung ohne Halt in Philipphospital, Goddelau Bhf., c) Erschließung von Goddelau Gewerbegebiet	(Darmstadt –)Griesheim Platz Bar-le-Duc – Goddelau – Gernsheim Nibelungenviertel	60'Takt	60'Takt		Anschlusspriorität: Griesheim Platz Bar-le-Duc in Ri. Darmstadt	a) ja (Lastrichtung bis Stockstadt) b) ja (Linie 44) c) ja (Haltestelle Hessenring) d) ja

	d) verbesserte Erschließung Gernsheim e) alternierende Bedienung mit 44 langsam								(Verlängerung Otto-Hahn-Str.) e) ja (Lastrichtung bis Stockstadt)
<b>46</b>	Anpassung der Bedienung an die Nachfrage	Griesheim Platz Bar-le-Duc – Wolfskehlen – Dornheim – Leeheim – Geinsheim	60`Takt mit Verdichtung im Berufsverkehr	60`Takt				Anschlusspriorität Griesheim Platz Bar-le-Duc in Ri. Darmstadt	ja
<b>K60 neu (noch nicht im NVP 2006 enthalten)</b>		Pfungstadt – Hahn – (Allmendfeld) – Gernsheim	120`Takt und Einzelfahrten im Schülerverkehr						Neue Linie Umstrukturierung im Zuge Eröffnung Pfungstadtbahn
<b>K62</b>	a) Anbindung des Westrings in Leeheim, b) ggfs. Verlängerung + Angebotsausweitung am Wochenende bis Riedsee und Kornsand, c) Führung als Freizeitlinie inkl. Marketing für Kühkopf	Darmstadt Hauptbahnhof – Crumstadt – Goddelau – Erfelden – Leeheim Westring – (Riedsee – Kornsand)	60`Takt mit Verdichtung im Berufsverkehr	60`Takt	120`Takt/ ggfs. 60`Takt			Anschlusspriorität Leeheim – Erfelden in Riedstadt Goddelau i. Ri. Frankfurt	a) ja (Bedienung über Haltestelle Geinsheimer Str.) b) nein (keine Infrastruktur vorhanden) c) nein (ab Fahrplan 2016)
<b>AST 49 neu (noch nicht im NVP 2006 enthalten)</b>		Allmendfeld – Gernsheim	60`Takt AST	120`Takt AST	120`Takt AST				Neue Linie Fakultativer Verkehr
<b>Buslinien Mainspitze</b>									

54	-		Ginsheim F-E-Platz – Bischofsheim – Mainz Lerchenbg	20'Takt	30'Takt	30'Takt	30'Takt	Führung über Bouguenais-Allee
55	-		Bischofsheim – Mainz Kastel – Mainz Innenstadt – Finthen	20'Takt	30'Takt	30'Takt	30'Takt (nur Sa.)	ohne Änderung
56	Entfall der Linie, bei Fertigstellung Unterführung Bhf. Gustavsburg Prüfung möglicher Führungsoptionen		Ginsheim – Gewerbegebiet Mainspitze – Gustavsburg	60'Takt	60'Takt	60'Takt		Fakultatives Angebot. Die Linie wurde nach einem Jahr Probebetrieb zum Fahrplan 2007 wieder aufgegeben
91	Führung über Bischofsheim Bhf., Entfall Haltestelle Kupferwerk		<i>Nachtbuslinie</i> Bischofsheim – Mainz Kastel – Mainz Innenstadt – Finthen				einzelne Fahrten	ja
92	-		<i>Nachtbuslinie</i> Ginsheim – Mainz – Mombach				einzelne Fahrten	Linie im Zuge Umstrukturierung Linie 91 entfallen
<b>Linienbündel „LGG-Nord“</b>								
72	a) Änderung der Linienführung mit alternierendem Linienende Bischofsheim Treburer Straße und Gewerbegebiet, b) Anbindung Wingertsfad, c) Laufwegharmonisierung mit 975 in Rüsselsheim,		(Raunheim Am Prime Parc –) Rüsselsheim Marktplatz – Bischofsheim – Gewerbegebiet Bischofsheim /Treburer Straße [– Ginsheim Friedrich-Ebert- Platz]	30'Takt (60'Takt) [Einzelfahrten im Schüler- und Berufs- verkehr]	30'Takt (60'Takt) [Einzelfahrten im Schüler- und Berufs- verkehr]	30'Takt (60'Takt) [Einzelfahrten im Schüler- und Berufs- verkehr]	60'Takt	Taktverdichtung mit Linie 975 zwischen Raunheim und Rüsselsheim
								a) ja b) ja c) ja d) ja e) nein

	d) in Raunheim Verlängerung bis Am Prime-Parc e) Wegfall Ginsheim – Rüs mit Aufnahme der Linie 6/60								Integration der Linie 975 in Linie 72
<b>73</b>	neues Linienende an Terminal 1	Kelsterbach Friedhof – Flughafen Frankfurt Terminal 1	60'Takt	60'Takt	60'Takt	60'Takt			ja
<b>74</b>	a) neues Linienende Rudolf-Stein-Schule, b) Erschließung des Neubaugebiets Länger Weg	Kelsterbach R.-Stein-Schule – Karl-Treutel-Schule – Mörfelder Straße – Langer Weg – Sportpark	60'Takt	60'Takt	60'Takt	60'Takt		Anschlusspriorität Rathaus Kelsterbach in Richtung Flughafen	a) ja (auf Wunsch Kelsterbach Verlängerung bis Niederhölle) b) nein (Planung 2016)
<b>75</b>	a) Neueinrichtung der Linie, b) Erschließung des Neubaugebiets Länger Weg, c) Abwicklung Schülerverkehr	Kelsterbach Niederhölle – Karl-Treutel-Schule – Mörfeldener Straße – Friedhof	Fahrten im Schülerverkehr	Fahrten im Schülerverkehr	Fahrten im Schülerverkehr				a) ja b) nein (Planung 2016) c) ja
<b>78 neu (noch nicht im NVP 2006 enthalten)</b>		Rauheim Bf– Mönchhof – Kelsterbach Bf							Neue Linie Fakultativer Verkehr in Kombination mit Linie 79
<b>79</b>	a) Erweiterung der Linienführung über neue Stadtmittelle als Stichfahrt,	Am Prime Parc – Neue Stadtmittelle – Bhf. – West – Elbestraße – Am Schifferstück –	60'Takt	60'Takt	60'Takt	-		In Raunheim West Anschluss von und nach Rüsselsheim	a) ja b) ja



	b) Verlängerung bis Am Prime-Parc	Römerstraße – Bhf. Südseite Sportpark										
<b>827</b>	-	Bischofsheim Ringstraße – Hochheim Brentano Schule	Fahrten im Schülerverkehr	Fahrten im Schülerverkehr	Fahrten im Schülerverkehr	60'Takt	60'Takt	60'Takt				
<b>Regionalbuslinien</b>												
<b>663</b>	Andienung Campingplatz Mörfelden	Mörfelden Bhf – Langen – Spremlingen – Neu-Isenburg Bhf	60'Takt mit Verdichtung im Berufsverkehr	60'Takt	60'Takt	60'Takt					nein (Infrastruktur)	
<b>671 (975) Neu Linie 72</b>	a) neues Linienende am Terminal 1, b) Laufwegharmonisierung mit Linie 72 in Rüsselsheim Ost, c) Anbindung Kelsterbach Langer Weg	Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim – Kelsterbach – Frankfurt Flughafen Terminal 1	60'Takt	60'Takt	60'Takt	abends 120'Takt	Zwischen Rüsselsheim Marktplatz und Raunheim Am-Prime Parc Taktverdichtung mit Linie 72				a) ja b) ja c) nein (geänderte Planung) Integration in Linie 72	
<b>751 (ehemals 5514)</b>	a) neue Linienenden in DA Hbf. und Terminal 1, b) Einstellung Teillast Mörfelden Rathaus–Starkenburgerstraße, c) Linienverknüpfung des Teilastes Mörfelden Rathaus – Terminal 1 mit der Linie 752 am Rathaus Mörfelden	(Darmstadt Hbf. – )Mörfelden Rathaus – Walldorf – Frankfurt Flughafen Terminal 1	30'Takt (60'Takt)	30'Takt (60'Takt)	30'Takt (60'Takt)	60'Takt (120'Takt)					a) nein b) ja c) ja Taktverdichtungen im Zuge hoher. Nachfrage	

<b>752 (ehemals Linie 77)</b>	a) neues Liniennetz in Mörfelden Rathausplatz, b) Liniennetzverknüpfung mit 5514 (Teillast Mörfelden – Flughafen) in Richtung Flughafen	Mörfelden Rathausplatz – Gärtnerweg – Rüsselsheim Bhf. Südseite	60'Takt	60'Takt Sa 120'Takt	120'Takt	Einzelfahrten im Schüler- und Berufsverkehr bis Walldorf	a) ja (neues Liniennetzkonzept) b) ja
<b>Linienbündel „Weiterstadt“</b>							
<b>675</b>		Darmstadt Ludwigshöhstraße – Weiterstadt – Büttelborn – Bhf. Dornberg – Groß-Gerau Krankenhaus	60'Takt	60'Takt Sa 120'Takt	-	Bhf Dornberg aus Ri. Büttelborn nach FFM	
<b>5515</b>		Darmstadt Ludwigshöhstraße – Weiterstadt – Büttelborn – Weiterstadt – Erzhausen Südliche Ringstraße	30'Takt	60'Takt/Sa 120'Takt	abends 60'Takt/ So 120'Takt		Neues Liniennetzkonzept mit Linie 5516 DA – Weiterstadt – Braunhardt - Worfelden
<b>Sonstige Buslinien</b>							
<b>68</b>	-	Kelsterbach Gesamtschule – Frankfurt Alt-Schwanheim	Fahrten im Schülerverkehr	Fahrten im Schülerverkehr			
<b>N81</b>		Nachtbusangebot Mörfelden – Walldorf / Rüsselsheim – Frankfurt	-	-	Einzel-fahrten	Mit dem RMV dreijähriger Testbetrieb vereinbart	Entfall wg. Nachtverkehr S-Bahn

## Anlage 2: Technische Informationen zu B+R-Anlagentypen

Die B+R-Anlagentypen weisen spezifische Vor- und Nachteile auf, wodurch sie sich für unterschiedliche Einsatzzwecke und Rahmenbedingungen eignen.

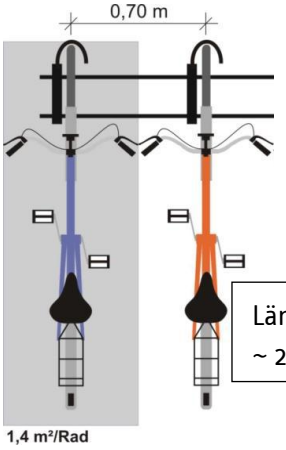
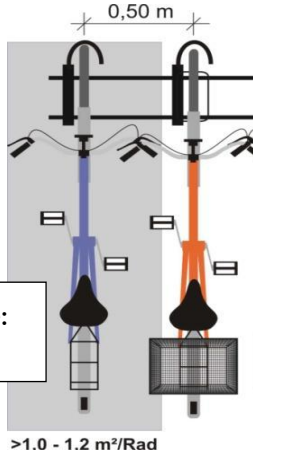
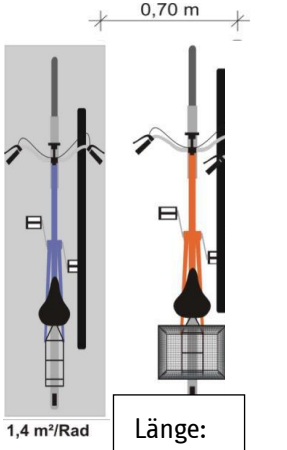
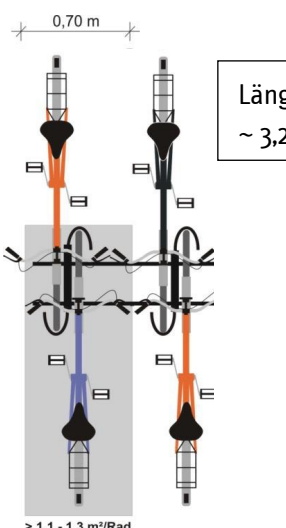
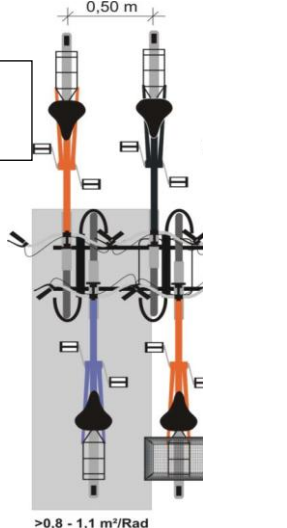
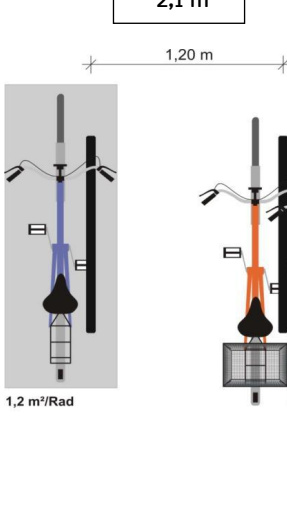
### ■ Vor- und Nachteile verschiedener B+R-Anlagentypen

Vorteile (+) / Nachteile (-)	Einzelparker	Reihenparker
Kosten	+ Anschaffung: ca. 100 € / Stück + incl. Tiefbau: 150-200 € / Stück	- incl. Dach: 1.000 € / Platz - Dach + Tiefbau: ~ 1.300 €
Montage	- Aufwändige Einzelmontage + Flexible Montagemöglichkeiten	+ einfache, günstige Montage - wenige Ausführungsvarianten
Städtebauliche Einbindung	+ bessere Einpassung ins Stadtbild + mehrere kleine Einheiten möglich	- starke Trennwirkung (Block) - große Einheiten
Fläche / Flächenverbrauch	+ bei wenig Raum, ungünstigem Flächenzuschnitt realisierbar	+ geringe Fläche je Rad - Gesamtanlage braucht Platz
Flexibilität	+ Bügelzahl/-abstände frei wählbar + nutzbar für Spezialräder, Rollator - nicht als mobile Anlage nutzbar	- Blöcke vorgegeben (z.B. 10er) - Spezialräder kaum nutzbar + auch als mobile Anlagen
Sicherheit / Sauberkeit	+ leichter zu reinigen - Räder fallen leichter um - Vandalismus (Hebelwirkung)	+ hohe Standsicherheit + weniger Vandalismus - z.T. Missbrauch Obdachlose
Wahrnehmbarkeit	- Parkfunktion nicht so deutlich	+ Anlagenzweck klar ersichtlich

Einzelne Anlehnbügel bieten sich v.a. dort an, wo eher kleinere B+R-Potentiale stadtverträglich realisiert werden sollen (Bushaltestellen) oder um mehrere Haltestellenzugänge dezentral zu bedienen. Besteht hingegen eine große B+R-Nachfrage (SPNV-Halt, wichtige Umsteigepunkte) können aufgrund der Kompaktheit der Anlage und höheren Standfestigkeit der Räder Reihenparker evtl. sinnvoller sein.

Die verschiedenen **Aufstellmöglichkeiten** für B+R-Anlagen ergeben sich aus den Grundmaßen eines Rades (ca. 0,45 x 1,9m), der Belegung (ein- oder beidseitig), dem verwendeten Modelltyp (Reihen- oder Einzelparker), der Einstellweise (nur Tiefeinstellung, wechselweise Hoch-/Tiefeinstellung) und der zu beachtenden Seitenabstände. Hieraus resultieren unterschiedliche Flächenbedürfnisse der Anlagen.

■ **Typen und Aufstellmöglichkeiten von B+R-Anlagen**

Modelltyp	Gabelhalter (Tief) Abstand = 0,7 m	Gabelhalter (Hoch-Tief) Abstand = 0,5 m	Anlehnbügel Abstand: 0,7 m bzw. 1,2 m
Einseitig	 <p>Länge: ~ 2 m</p> <p>1,4 m<sup>2</sup>/Rad</p>	 <p>Länge: ~ 2 m</p> <p>&gt;1,0 - 1,2 m<sup>2</sup>/Rad</p>	 <p>Länge: ~ 2,1 m</p> <p>1,4 m<sup>2</sup>/Rad</p>
Beidseitig	 <p>Länge: ~ 3,2 m</p> <p>&gt; 1,1 - 1,3 m<sup>2</sup>/Rad</p>	 <p>Länge: ~ 3,2 m</p> <p>&gt;0,8 - 1,1 m<sup>2</sup>/Rad</p>	 <p>1,2 m<sup>2</sup>/Rad</p>

Quelle: Modifiziert nach A.Blase (2015).

Beidseitiges Parken (Anlehnbügel und Gabelhalter) bedeutet eine effizientere Flächennutzung. Im Sinne eines komfortablen Ein- und Ausparkens sind reine Tiefparker zu bevorzugen, allerdings kann aufgrund enger Flächenverhältnisse am Bahnhof die Verwendung von Hoch-/Tiefparkern angezeigt sein. Bei geringer Einstelltiefe, können alternativ schräggestellte Bügel Anwendung finden, benötigen dann aber einen größeren Bügelabstand. Der Anlehnbügel selbst sollte für eine gute Standfestigkeit folgendermaßen konfiguriert sein: mindestens 1,2 m Länge, 70-90 cm Höhe und idealerweise mit einem tieferem Querholm versehen zur Befestigung von Rädern abseits der Standardmaße.

### Anlage 3: Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau

Kommune	Ortsteil	Haltestelle <sup>1</sup>	Anzahl Stellplätze
Bischofsheim		Darmstädter Straße	4
Bischofsheim		Rheinstraße	4
Büttelborn	Klein-Gerau	Rathaus	4
Büttelborn	Klein-Gerau	Seegraben	4
Büttelborn	Worfelden	Sporthalle	4
Gernsheim		Freiherr-vom-Stein-Straße	4
Gernsheim		Hallenbad	4
Ginsheim-Gustavsburg	Ginsheim	Bouguenais-Allee	2 <sup>2</sup>
Ginsheim-Gustavsburg	Ginsheim	Friedrich-Ebert-Platz	16
Ginsheim-Gustavsburg	Ginsheim	In der Nachtweid	30
Ginsheim-Gustavsburg	Ginsheim	Neckarstraße	12
Ginsheim-Gustavsburg	Gustavsburg	Dr.-Kitz-Straße	4
Groß-Gerau	Groß-Gerau	Marktplatz	32 <sup>3</sup>
Groß-Gerau	Groß-Gerau	Pforte	4
Groß-Gerau	Groß-Gerau	Römerkreisel	2
Groß-Gerau	Berkach	Kirche	4
Groß-Gerau	Dornheim	Rathausplatz	4
Groß-Gerau	Wallerstädten	An der Pforte	2
Groß-Gerau	Wallerstädten	Siedlung	4
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Bgm.-Klingler-Straße	4
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Gärtnerweg	4
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Hessenring	3
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Kurhessenstraße	5
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Rathausplatz	8
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Schwimmbad	- <sup>4</sup>
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Starkenburgerstraße	3

Kommune	Ortsteil	Haltestelle <sup>1</sup>	Anzahl Stellplätze
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Zillering	4
Mörfelden-Walldorf	Walldorf	Alpenring	5
Mörfelden-Walldorf	Walldorf	Egerländer Straße	4
Mörfelden-Walldorf	Walldorf	Vitrolles-Ring	4
Mörfelden-Walldorf	Walldorf	Werrastraße	4
Nauheim		Thomas-Mann-Straße	2
Nauheim		Waldstraße	6
Raunheim		Egerländer Straße	4
Raunheim		Mainstraße	4
Raunheim		West	8
Riedstadt	Crumstadt	Friedhof	4
Riedstadt	Crumstadt	Maternusstraße	4
Riedstadt	Erfelden	Berliner Straße	4
Riedstadt	Goddelau	Starkenburger Straße	6
Riedstadt	Leeheim	Backhausstraße	5
Riedstadt	Leeheim	Geinsheimer Straße	4
Riedstadt	Leeheim	Schusterwörthstraße	4
Riedstadt	Wolfskehlen	Gernsheimer Straße	3
Riedstadt	Wolfskehlen	Oderstraße	4
Stockstadt		Feuerwehr	8
Trebur	Geinsheim	Friedhof	4
Trebur	Geinsheim	Mittelpfad	4
Trebur	Trebur	Hauptstraße	6

<sup>1</sup>Bushaltestellen an Bahnhöfen mit B+R-Anlagen sind in dieser Tabelle nicht enthalten.

<sup>2</sup>Anlage sollte vergrößert werden.

<sup>3</sup>Mobiler Fahrradparker auf dem Marktplatz.

<sup>4</sup>Radständer am Schwimmbad

Die Installation von weiteren Fahrradabstellanlagen an verschiedenen Haltestellen im Kreis Groß-Gerau wird stetig geprüft und umgesetzt.

## Anlage 4: Barrierefreiheit an Bushaltestellen – technische Standards

		
		<p><b>VERKEHRSPANUNG</b> Köhler und Taubmann GmbH</p> <p>Hanauer Landstraße 145 60314 Frankfurt am Main Telefon: +49 69 4058698-0 Telefax: +49 69 4058698-66</p> <p>Frankfurt am Main, 18.05.2015</p>
<p><b>Barrierefreiheit an den Bushaltestellen im Landkreis Groß-Gerau – technische Standards</b></p>		

Die dazugehörigen Regelausbaupläne entnehmen Sie bitte dem digitalen Anhang.





<b>Inhaltsverzeichnis</b>		<b>Seite</b>
<b>1</b>	<b>Ausgangssituation und Grundsätze</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Anforderungen an den barrierefreien Einstieg/Ausstieg</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Ausbauform Haltestellen</b>	<b>4</b>
3.1	Einführung	4
3.2	Haltestellenkap	4
3.3	Halten am Fahrbahnrand	6
3.4	Haltestellenbucht	7
<b>4</b>	<b>Tiefbau</b>	<b>8</b>
4.1	Einführung	8
4.2	Hochbord	8
4.3	Taktiler Leitsystem	9
4.3.1	Allgemeines	9
4.3.2	Auffindestreifen	11
4.4	Einstiegsfeld	11
4.5	Leitstreifen	11
4.6	Warte- und Bewegungsfläche	12
4.7	Zuwegung/Querungsstellen	12
4.7.1	Einführung	12
4.8	Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe	13
<b>5</b>	<b>Regelausbaupläne</b>	<b>14</b>
Literatur		
Abbildungsverzeichnis		



## 1 Ausgangssituation und Grundsätze

Das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) fordert im § 8 (3), dass bis zum 1. Januar 2022 alle Bushaltestellen vollständig barrierefrei gestaltet sein müssen. Ausnahmen sind prinzipiell möglich, müssen jedoch im zugehörigen Nahverkehrsplan verankert sein.

Des Weiteren ist dem Bundesgleichstellungsgesetz Art. 4 zu entnehmen, „... barrierefrei sind bauliche Anlagen, wenn sie für behinderte Menschen, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernisse und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“.

Auch wenn sich das Thema „Barrierefreiheit“ als gesellschaftliche Aufgabe für den gesamten öffentlichen Raum stellt, konzentrieren sich die nachfolgenden Erörterungen auf Bushaltestellen und deren direktes Umfeld, insbesondere zugehörige Querungsstellen.

Vor diesem Hintergrund ist an Bushaltestellen insbesondere der selbständige Einstieg von Personen im Rollstuhl oder mit Gehhilfe zu ermöglichen sowie die selbständige Orientierung von Blinden und Sehbehinderten zu schaffen.

Die sich hieraus ergebenden Anforderungen an die bauliche Gestaltung der Bushaltestellen im Landkreis Groß-Gerau, d.h. die technischen Standards, werden nachfolgend aufgezeigt und erläutert. Diese Standards werden in Regelausbauplänen umgesetzt, die im digitalen Anhang zum NVP enthalten sind.

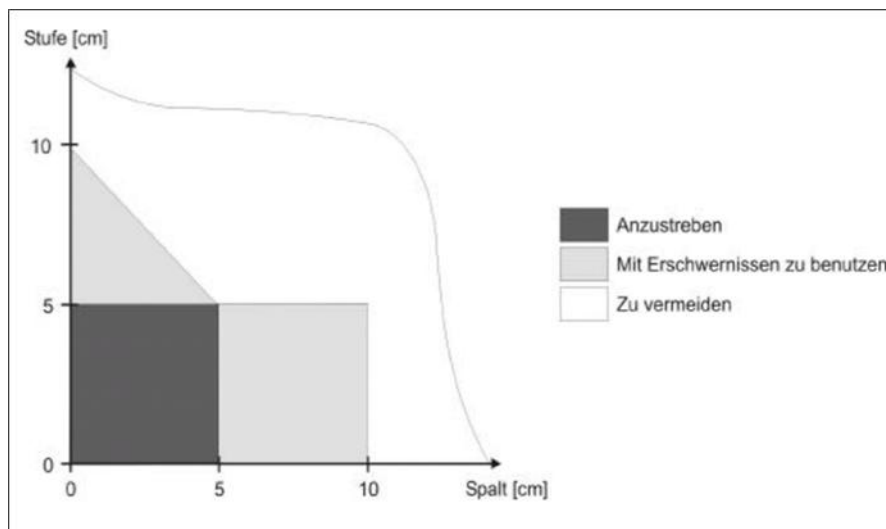
Als wichtiger Grundsatz muss gelten, dass den Bedürfnissen aller Fahrgäste Rechnung zu tragen ist. Einseitige Optimierungen, die zu gravierenden Nachteilen für andere Fahrgäste führen, sind zu vermeiden. Die unterschiedlichen Bewegungs- und Orientierungsmöglichkeiten von nichtmobilitätseingeschränkten und mobilitätseingeschränkten Fahrgästen – aber auch der verschiedenen Gruppen behinderter Menschen – bedingen meist Kompromisse bei den Lösungen im Einzelfall.

Die folgenden Ausführungen stellen in erster Linie grundlegende Gestaltungsempfehlungen für Neubauten von Haltestellen dar. Bereits vorhandene ältere Haltestellen können oft nur durch kompromissbehaftete Lösungen barrierefrei gestaltet werden, die Neubauten jedoch möglichst nahe kommen sollten.

## 2 Anforderungen an den barrierefreien Einstieg/Ausstieg

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit von Bushaltestellen ergeben sich einmal aus den Einstiegsbedingungen zwischen Bord und Fahrzeug und zum anderen aus der Führung im Haltestellenbereich.

Ein selbständiges Ein-/Aussteigen in einen Bus ist für Personen mit eingeschränktem Gehvermögen, bspw. Personen im Rollstuhl oder mit Gehhilfe, entsprechend den DIN 18040-3 (2014) dann möglich, wenn der verbleibende Restspalt bzw. die verbleibende Reststufe 5 cm nicht überschreiten, vgl. hierzu **Abb. 2-1**.



**Abb. 2-1: Forderungen aus unbehinderter Mobilität an die maximale Breite von Spalt und Stufe beim Einsteigen in den Bus**

Ein Linienbus mit Niederflertechnik und „Kneeling“ (einseitige Absenkung des Fahrzeugaufbaus) erreicht entweder an einer Tür eine Einstiegshöhe von 25 cm<sup>1</sup> oder aber an zwei Türen von 27 cm<sup>2</sup>. Damit errechnet sich bei einer Reststufe von max. 5 cm die zugehörige Bordsteinhöhe zu 22 cm. Ein Bord in dieser Ausbauhöhe erfordert keine Klapprampe mehr für den Einstieg bzw. Ausstieg, wie bei niedrigeren Bordhöhen erforderlich. Deshalb wird eine Bordhöhe von mind. 22 cm für die Bushaltestellen im Landkreis Groß-Gerau empfohlen.

Die 22 cm hohe Bordsteinhöhe setzt voraus, dass der Bus diese Kante beim Ein- und Ausfahren nicht mit dem vorderen bzw. hinteren Wagenkastenüberhang überstreicht, da sonst Beschädigungen am Bus auftreten können. In Bereichen, in denen ein Fahrzeug die Wartefläche bzw. den Bordstein überstreichen muss, sollte die Erhöhung deshalb maximal 16 cm<sup>3</sup> betragen. In diesen Fällen ist eine Kombination von unterschiedlichen Bordhöhen in der Längenentwicklung zielführend (höhendifferenzierte Haltestellengestaltung). Ein Übergangsbereich muss dann den Höhenausgleich zwischen der Normalhöhe des Bordes und dem aufgehöhten Haltestellenbereich schaffen.

Die Spaltbreite bestimmt sich wesentlich aus der Anfahrbarkeit der Haltestelle, was wiederum durch die Haltestellenform beeinflusst wird.

<sup>1</sup> Anmerkung: Dies ist aufgrund der Hydraulik in der Regel die vordere Tür.

<sup>2</sup> Anmerkung: Dies sind aufgrund der Hydraulik, dann die vordere und die zweite Tür.

<sup>3</sup> Außerhalb der Fahrgastwechselbereiche auch unter 16 cm.



## **3 Ausbauform Haltestellen**

### **3.1 Einführung**

„Bestehende Haltestellen sollten ebenfalls auf ihre Standortqualität hin überprüft werden. Zu berücksichtigende Kriterien sind dabei: Lage zu wichtigen Zielen im Ortsteil oder Quartier, Lage im Straßenraum unter Berücksichtigung des Umfeldes, Sicherungsmöglichkeiten des Zu- und Abgangs einschließlich der Straßenquerung, (soziale) Sicherheit der wartenden Fahrgäste, Erkennbarkeit der Haltestelle, Breite der Geh- und Wartefläche, aber auch Anforderungen, die sich durch den KFZ-Verkehr oder aus anderen Belangen ergeben.“ (aus „Förderung von Haltestellen“, Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Stand Mai 2014):

Grundsätzlich werden drei Ausbauformen von Haltestellen unterschieden:

- Haltestellenkap,
- Halten am Fahrbahnrand,
- Haltestellenbucht.

Dabei stellt die Haltestellenbucht innerorts bei zulässigen Geschwindigkeiten  $V_{zul} \leq 50$  km/h eine Ausnahmeform dar. Bezogen auf das bordsteinparallele Anfahren ergibt sich die vorab erfolgte Reihung der Haltestellen; am besten lässt sich das Haltestellenkap anfahren. Diesbezüglich am aufwendigsten ist die Busbucht einzustufen.

Zu den drei Haltestellenformen im Einzelnen.

### **3.2 Haltestellenkap**

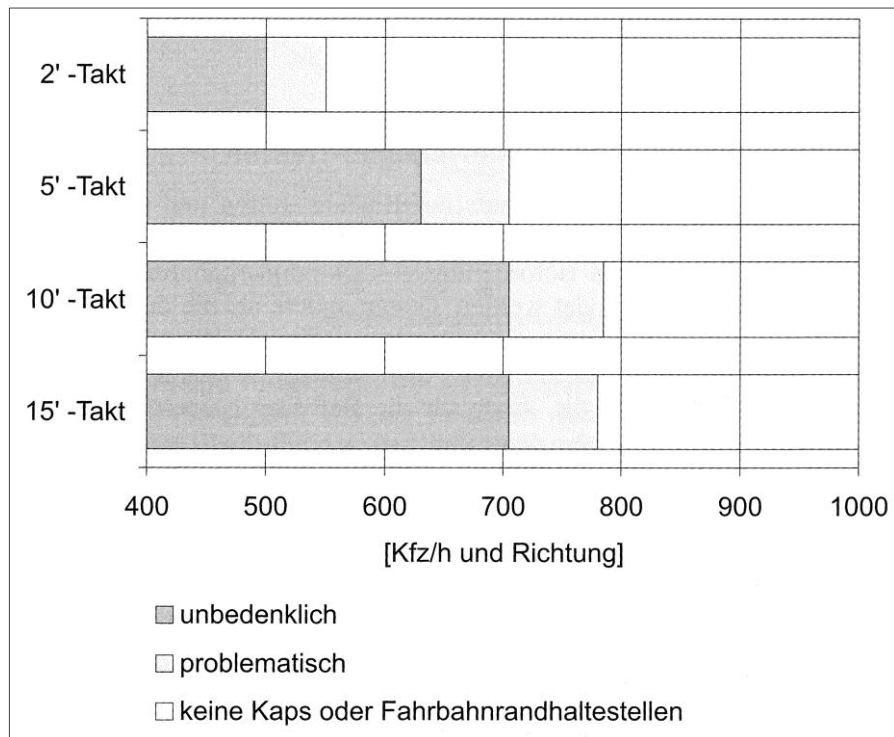
Beim Haltestellenkap wird der Seitenraum im Haltestellenbereich in den Straßenraum vorgezogen, siehe **Abb. 3-1**. Das Haltestellenkap ist gleichzeitig die kürzeste Form einer Haltestelle. Die Länge der Haltestellen bestimmt sich aus der Länge der Busse, von denen die Haltestelle angefahren wird. Diese Haltestellenform ist von den Bussen am besten anfahrbar und unterstützt somit ein bordsteinparalleles Anhalten. Auch besteht keine Gefahr, dass der Anfahrbereich zugeparkt wird, wie bspw. bei der Ausbauform „Halten am Fahrbahnrand“ gegeben.



**Abb. 3-1: Haltestellenkap ([www.nahverkehr-info.de](http://www.nahverkehr-info.de))**

Ein weiterer Vorteil des Haltestellenkaps ist die vergrößerte Wartefläche für die Fahrgäste, bspw. im Vergleich zu der Ausbauf orm „Halten am Fahrbahnrand“, die durch die vorgezogene Wartefläche entsteht.

Der Einsatzbereich von Haltestellenkaps ist bis zu einer Verkehrsbelastung von 700 Kfz/h und Richtung an zweistreifigen Hauptverkehrsstraßen entsprechend dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) unbedenklich, vgl. **Abb. 3-2**.



**Abb. 3-2: Einsatzbereiche für die Anlage von Haltestellenkaps an zweistreifigen Hauptverkehrsstraßen (Quelle: HBS 2001/2009)**

Im Rahmen der Planungen zum barrierefreien Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Landkreis Groß-Gerau sollte deshalb immer geprüft werden, ob ein Um- bzw. Ausbau als Haltestellenkap möglich ist.

### 3.3 Halten am Fahrbahnrand

Die innerorts am häufigsten realisierte Haltestellenform ist das Halten am Fahrbahnrand, siehe **Abb. 3-3**. Die Länge der Haltestellen setzt sich zusammen aus der Buslänge zuzüglich eines freizuhaltenden Bereichs von rd. 40 m. Diese Zusatzlänge muss eingehalten werden, damit der Bus die Haltestelle gut anfahren kann und auch wieder verlassen kann (EAÖ, 2013).



Abb. 3-3: Halten am Fahrbahnrand ([www.nahverkehr-info.de](http://www.nahverkehr-info.de))

### 3.4 Haltestellenbucht

Die Haltestellenbucht kommt innerorts nur dort zur Anwendung, wo Busse längere Aufenthaltszeiten haben, z. B. zur Anschlusssicherung, an Schulstandorten mit längeren Fahrgastwechselzeiten oder an Anfangs- und Endhaltestellen von Linien.

Sie muss, um ein bordsteinparalleles Anfahren zu ermöglichen, eine Mindestlänge von  $\text{min}L = 88,70 \text{ m}$  aufweisen (EAÖ, 2013). Diese Länge wird auch gefordert, damit eine Förderung über GVFG<sup>4</sup> möglich ist.

Nachteile von Busbuchten sind - neben dem großen Platzbedarf - die Reisezeitverluste im Betrieb, unangenehme Seitenbeschleunigungen für Fahrgäste beim Ein- und Ausfahren sowie Kosten durch Winterdienst. Infolge widerrechtlich geparkter Fahrzeuge sind sie nicht immer korrekt anfahrbar.

---

<sup>4</sup> GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz





## **4 Tiefbau**

### **4.1 Einführung**

Der Um-, Aus- und Neubau von Haltestellen unter den Aspekten einer unbehinderten Mobilität umfasst den Einbau von Hochborden, um einen möglichst niveaugleichen Einstieg ins Fahrzeug zu ermöglichen und den Einbau von taktilen Leitsystemen, um Blinde und Sehbehinderte zu führen.

Des Weiteren sind die Zugänge zu den Haltestellen an die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer anzupassen.

### **4.2 Hochbord**

An die Gestalt des Hochbordes ergeben sich im Wesentlichen zwei Anforderungen. Dies ist einmal die Höhe des Hochbordes selber, um einen barrierefreien Einstieg zu ermöglichen. Zum anderen ist es die Gestalt des Hochbordes, um eine bordsteinparallele Anfahrt zu unterstützen. Gleichzeitig sollte der Verschleiß der Busreifen bei der Anfahrt minimiert werden.

Die Höhe des Bordes sollte, wie bereits hingewiesen, 22 cm betragen, um die Reststufe auf 5 cm zu begrenzen. Eine Anhebung des Wartebereichs ermöglicht den Einstieg ohne fremde Hilfe<sup>5</sup> und beschleunigt gleichzeitig den betrieblichen Ablauf des Busverkehrs.

Es empfiehlt sich ein Formstein als Bord, der über eine Hohlkehle in der Basis verfügt. Diese Ausrundung ergibt eine gute Spurführungshilfe für ankommende Fahrzeuge und verbessert damit die Anfahrbarkeit der Haltestelle. Damit der Fahrer die Reifen mit leichtem Druck gegen den Bord steuern kann, muss dieser entsprechend verschiebesicher verlegt sein.

Diese untere Hohlkehle gewährt zudem, dass die Reifenflanke geschont wird. Der Kontakt zwischen Reifen und Hochbord beschränkt sich weitestgehend auf die Lauffläche des Reifens. Eine glatte Anlauffläche schont die Reifen.

Zusätzlich ist eine zweite Hohlkehle an der Bordoberkante sinnvoll, damit der Wagenkasten bei der Anfahrt und dem „Kneeling“ nicht beschädigt wird.

Entsprechende Borde sind zwischenzeitlich auf dem Markt erhältlich.

Bei beengten Verhältnissen (z. B. Einfahrten) kann das Hochbord ggf. nur den Bereich der ersten und zweiten Tür abdecken, was eine Mindestlänge von rd. 9 m erfordert. Eine entsprechende Darstellung zeigen die Regelausbaupläne im Anhang. Diese Form des verkürzten Ausbaus kann auch an Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen zum Einsatz kommen.

Stehen bei beengten Platzverhältnissen keine 9 m zum Einbau eines Hochbords zur Verfügung, sollte zumindest ein taktils Leitsystem mit Führung zur ersten Tür in

---

<sup>5</sup> D.h. auch ohne Klapprampe.

Fahrradnähe und eine barrierefreie Bordhöhe an der Tür für Rollstuhlfahrer (zweite Tür bei Bussen) eingerichtet werden.<sup>6</sup>

Für Haltestellen, die dauerhaft ausschließlich von Klein- und Midibussen angeeignet werden, gelten bezüglich der Ausbaulänge und der optimalen Bordhöhe gesonderte Standards. Entsprechende Haltestellen sollten von vornherein auf das entsprechende Maß der eingesetzten Fahrzeuge verkürzt ausgebaut werden. Kleinbusse verfügen zudem über eine niedrigere Wagenfußbodenhöhe, so dass die Bordhöhe entsprechend anzupassen ist. Werden Haltestellen von Klein- und Standardbussen angeeignet, muss entweder ein Kompromiss hinsichtlich der Bordhöhe gefunden (nach dem derzeitigen Erkenntnisstand insbesondere bei Außenschwenktüren maximal 18 cm) oder eine höhendifferenzierte Haltestellengestaltung angewendet werden.

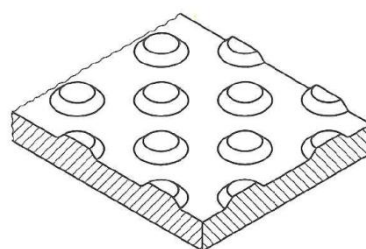
## 4.3 Taktiler Leitsystem

### 4.3.1 Allgemeines

Bezogen auf die Fahrgäste deren Sehvermögen eingeschränkt ist, muss eine Haltestelle mit taktilen Bodenindikatoren als Leitsystem ausgestattet sein. Diese setzen sich zusammen aus Noppen- und trapezprofilierten Rippenplatten, siehe **Abb. 4-1** und **4-2**. Ggf. werden begleitende Kontrastplatten erforderlich.

Der DIN 32984 (2011) ist hierzu zu entnehmen:

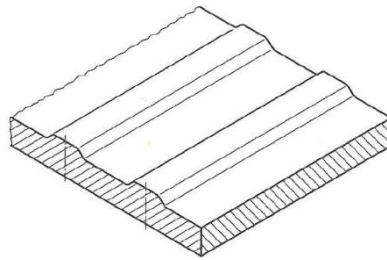
- „Voraussetzung für die Wirksamkeit einer Bodeninformation ist der hohe taktile, visuelle und möglichst auch akustische Kontrast zum angrenzenden Bodenbelag.“
- „In einem rauen, fugenreichen oder kontrastarmen Umgebungsbelag werden Bodenindikatoren von blinden und sehbehinderten Menschen nicht wahrgenommen. Wenn der taktile und/oder visuelle Kontrast nicht ausreichend ist, müssen Begleitstreifen oder gegebenenfalls Begleitflächen zur Erreichung des notwendigen Kontrasts vorgesehen werden.“



a) Ansicht perspektivisch

<sup>6</sup> Standardlinienbusse (12 m Länge) verfügen im Landkreis Groß-Gerau nur über zwei Türen. Gelenkbusse nur über maximal drei Türen. Die Mehrzweckfläche als Kinderwagen- bzw. als Rollstuhlstellplatz befindet sich im Bereich der zweiten Türe.

#### Abb. 4-1: Noppenprofil, DIN 32984 (2011)



a) Ansicht perspektivisch

#### Abb. 4-2: Rippenprofil, DIN 32984 (2011)

Die zugehörigen Maßketten und weitere Anforderungen an Noppen- und Rippenprofile enthalten die DIN 32984 (2011).

Grundsätzlich ist zu beachten, dass der Abstand von Bodenindikatoren zu fest installierten Hindernissen 60 cm nicht unterschritten werden darf.

Bodenindikatoren sollen „talbündig“<sup>7</sup> verlegt werden, damit sie für die Nutzer taktil besser zu erfassen sind (zudem vorteilhaft für die Entwässerung und Reinigung, geringere Glätteisgefahr). Demgegenüber steht ein erhöhter Aufwand beim Einbau der Platten. Bei nasser Witterung sollten die Flächen mit Bodenindikatoren nicht rutschig sind. Ein erhöhter Rutschwiderstand wird durch profilierte Rippen und Noppen erreicht.

Ausreichender taktiler und/oder visueller Kontrast (Leuchtdichtekontrast oder auch Hell-Dunkel-Kontrast) wird bei allen taktilen Leitelementen durch eine entsprechende Materialwahl erreicht. Bei unzureichenden Kontrasten werden neben den Bodenindikatoren beidseitig Begleitstreifen verlegt, um den erforderlichen Kontrast (taktil und/oder visuell) herzustellen.

Es kommen an Bushaltestellen Auffindestreifen, Leitstreifen und Einstiegsfelder als taktile Bodenelemente zum Einsatz. Bevor auf die Elemente im Einzelnen eingegangen wird ist darauf hinzuweisen, dass in Hessen zu den Themen zwei Publikationslinien bestehen. Zum einen handelt es sich, um die Publikationen von Hessen Mobil „Leitfaden Unbehinderte Mobilität“ (2006) und den zugehörigen Erfahrungsbericht „Unbehinderte Mobilität – Erfahrungen und Untersuchungen“ (2010). Zum anderen um die DIN, hier insbesondere die DIN 18040-3 (2014) und DIN 32984 (2011), einschließlich deren Querverweise. Eine vergleichende Gegenüberstellung hat, bezogen auf die taktilen Leitsysteme, nur geringfügige Unterschiede ergeben. Klärende Gespräche mit den Betroffenenverbänden ergaben grundsätzlich, dass von den Betroffenen die Lösungen gemäß DIN bevorzugt und diese Lösungen deshalb auch für den Landkreis Groß-Gerau empfohlen werden und den Regelausbauplänen im Anhang als Grundlage dienen. Dies

<sup>7</sup> „Talbüdig“ bedeutet, dass die erhabene Struktur der Bodenindikatoren höher als der umgebende Belag liegt. Die Höhe der Strukturen ist im Außenbereich auf 5 mm über Bodenoberkante begrenzt, um Stolperstellen zu vermeiden.



bietet zudem die Chance, zukünftig gleichartige taktile Leitelemente im Landkreis Groß-Gerau vorzufinden.

### 4.3.2 Auffindestreifen

Der Auffindestreifen dient dem Ziel auf seitlich vom Gehweg befindliche Ziele hinzuweisen und auf diese hinzuführen. Gemäß DIN ist es notwendig, zwischen Auffindestreifen, die zu einer Haltestelle führen und solchen, die eine Querungsstelle markieren, zu unterscheiden.

Bei Bushaltestellen ist der Auffindestreifen mit Rippenplatten (Breite 0,6 m - 0,9 m), die parallel zum Bord über den Gehweg hinweg angeordnet sind, gestaltet. Der Auffindestreifen führt blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer zum Einstieg in Höhe der Fahrtür des haltenden Busses.

An Querungsstellen ist der Auffindestreifen bei ansonsten gleicher Anordnung und Breite mit orthogonal verlegten Noppenplatten gestaltet, DIN 32984 (2011). Abstimmungen mit den betroffenen Verbänden empfehlen, solche Auffindestreifen nur an gesicherten Querungsstellen (siehe Kapitel 4.7.1) anzuordnen.

Bei auf Gehwegniveau geführten Radwegen werden Auffindestreifen im Bereich des Radweges unterbrochen (siehe z.B. Regelplan A1.1). Gemeinsame Fuß-/Radwege sowie Gehwege „Radfahrer frei“ werden bzgl. der Blindenleitsysteme wie Gehwege behandeln und dementsprechend mit Bodenindikatoren versehen. Neuanlagen von Radwegen sollten nach Möglichkeit auf abgesenktem Fahrbahnniveau verlaufen und als Schutz- bzw. Fahrradstreifen angelegt werden, um mögliche Konflikte zwischen Sehbehinderten und Radfahrenden zu minimieren.

### 4.4 Einstiegsfeld

Der Auffindestreifen führt an Haltestellen zum Einstiegsfeld. Ein Einstiegsfeld aus Rippenplatten mit einer Breite von 1,2 m und einer Tiefe von 0,9 m markiert die Position für den Einstieg an der vorderen Fahrzeugtür. Der Abstand zur Bordsteinkante beträgt 30 cm.

Bei schmalen Gehwegen, insbesondere bei Querschnitten unter 2,0 m, kann auf ein besonderes Einstiegsfeld verzichtet werden. In diesem Fall sollte der Auffindestreifen mit Rippenplatten in einer Breite von 0,90 m von der inneren Leitlinie bis zum Bord geführt werden.

### 4.5 Leitstreifen

Auffindestreifen und Einstiegsfelder werden durch einen Leitstreifen ergänzt, der in einem Abstand von 0,6 m parallel zur Bordsteinkante verläuft. Der Leitstreifen besteht aus Rippenplatten mit einer Breite von 30 cm und geht mittig vom Einstiegsfeld ab.

Zum einen dient der Leitstreifen zur Orientierung für Sehbehinderte, zum anderen erfüllt er eine Warnfunktion für alle Verkehrsteilnehmer, indem er den Abstand zu den fahrenden Fahrzeugen (insbesondere zum Außenspiegel) kennzeichnet. An schwach frequentierten Haltestellen ist er nicht zwingend erforderlich.



Ausführungsbeispiele zeigen die Regelausbaupläne im Anhang.

## **4.6 Warte- und Bewegungsfläche**

Die Warte- und Bewegungsfläche sollte eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen (Abstand Bordsteinkante bis zum ersten Hindernis in Höhe der zweiten Tür), damit eine Rampe überhaupt genutzt werden kann.<sup>8</sup> Dieser Wert ergibt sich aus der ausreichenden Bewegungsfläche von 1,50 m für Rollstuhlfahrer vor der ausgelegten Rampe ( $B \geq 1,50$  m,  $L \geq 1,50$  m). Bei Mischflächen sollten größere Breiten angestrebt werden (Hessen Mobil, 2014). Bei beengten Verhältnissen lässt sich dieses Ziel häufig erreichen, wenn die Haltestelle als Haltestellenkap ausgestaltet wird.

Bei sehr beengten räumlichen Gegebenheiten reicht bei einer Bordhöhe von 22 cm eine Wartefläche von 1,50 m aus, da keine Klapprampe für den Einstieg benötigt wird.

Entsprechend den DIN 18040-3 (2014) müssen Bewegungsflächen ausreichend groß sein für

- den Begegnungsfall,
- für den Richtungswechsel sowie
- die geradlinige Fortbewegung durch Engstellen.

Ausreichend groß sind Abmessungen, nach DIN 18040-3, von:

- a) 1,80 m Breite für die Begegnung zweier Rollstuhlnutzer,
- b) 1,50 m Breite und 1,50 m Länge für Richtungswechsel und Rangiervorgänge,
- c) 90 cm Breite in Durchgängen und Engstellen.

## **4.7 Zuwegung/Querungsstellen**

### **4.7.1 Einführung**

Nicht nur der barrierefreie Um- und Ausbau der Haltestelle selber ist erforderlich. Auch die Zuwegung muss barrierefrei ausgebaut werden. Dies betrifft insbesondere die Querungsstellen.

Gesicherte Querungsstellen sind

- Fußgängerfurten mit Lichtsignalanlage („Ampel“) und
- Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“).

---

<sup>8</sup> Bei der Aufstellung von Fahrgastunterständen innerhalb der Wartefläche wird eine Mindestbreite von 3,0 m benötigt. Steht diese nicht zur Verfügung, muss die optimale Dachtiefe von 2,0 m verkürzt werden.



In Hessen sollen hier getrennte Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe zum Einsatz kommen.<sup>9</sup>

Ungesicherte Querungsstellen sind dann beispielsweise

- Querungen an aufgepflasterten Straßeneinmündungen und -überfahrten,
- Querungsstellen an Radwegen,
- sonstige Querungsstellen.

#### **4.8 Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe**

Hierzu ist Abschnitt 5.3.3 der DIN 32984 (2011) folgendes zu entnehmen: „Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe weisen separate Bereiche auf für Menschen, die auf Rollstuhl und Rollator angewiesen sind einerseits und blinde und sehbehinderte Menschen andererseits. Der Querungsbereich für blinde und sehbehinderte Menschen liegt auf der kreuzungsabgewandten Seite, der der Rollstuhl- und Rollatornutzer auf der kreuzungszugewandten Seite.“

Ein Querungsbereich mit einer Bordsteinhöhe von mindestens 6 cm ist für blinde und sehbehinderte Menschen sicher ertastbar.

Zu diesem Querungsbereich führt eine Kombination aus Auffindestreifen (Noppenplatten) und Richtungsfeld (Rippenplatten). Die Rippen des Richtungsfeldes zeigen die Querungsrichtung an.

Für Rollstuhl- und Rollatornutzer ist bei Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe der Querungsbereich auf das Fahrbahnniveau abgesenkt. Die Bereiche mit einer Bordhöhe unter 3 cm sind für blinde und sehbehinderte Menschen durch ein Sperrfeld abzusichern. Dieses Sperrfeld besteht aus Rippenstrukturen parallel zum Bord von mindestens 60 cm, vorzugsweise 90 cm, Tiefe über die gesamte Breite der Absenkung.

Ausführungsbeispiele zeigen die Regelausbaupläne im Anhang.

---

<sup>9</sup> Bei Fußgängerfurten und Fußgängerüberwegen mit einheitlicher Bordhöhe beträgt die Bordhöhe gemäß DIN 3 cm, da eine Kante zur Orientierung erforderlich ist!



## **5 Regelausbaupläne**

Der Anhang enthält folgende Regelausbaupläne:

- **Anlage A1.1** Regelausbauplan Haltestellenkap mit Begleitstreifen,
- **Anlage A1.2** Regelausbauplan Haltestellenkap ohne Begleitstreifen,
- **Anlage A2.1** Regelausbauplan für die Haltestellenform „Halten am Fahrbahnrand“ - Regelhochbordlänge,
- **Anlage A2.2** enthält den Regelausbauplan für die Haltestellenform „Halten am Fahrbahnrand“ - verkürztes Hochbord,
- **Anlage A3** enthält Regelausbaupläne für die Haltestellenform „Halten am Fahrbahnrand“ - beengte Verhältnisse.

In diesen Regelausbauplänen sind auch die erforderlichen Bodenindikatoren eingezeichnet und vermasst. Die Maße zur Infrastruktur, wie Geh-/Radwege und gesicherten Querungsstellen orientieren sich an den Regelmaßen (Mindestmaßen) gemäß den zugehörigen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.





## Literatur

DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, DIN-Normenausschuss Bauwesen, Berlin, Dezember 2014

DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“, DIN Normenausschuss Medizin (NAMed), Berlin, Oktober 2011

„Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“, Ausgabe 2013, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2013

„Förderung von Haltestellen“, Hrsg. Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement, Wiesbaden, Mai 2014

„Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001 in der überarbeiteten Fassung 2009, HBS2001/2009“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2009

„Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (HVÖ)“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2009

„Leitfaden Unbehinderte Mobilität“, Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 54, 12/2006, Wiesbaden, 2006

„Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012 (RStO 12)“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2012

„Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06)“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2007

„Unbehinderte Mobilität – Erfahrungen und Untersuchungen“, Hess. Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 55, 7/2010, Wiesbaden, 2010

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 2-1:	Forderungen aus unbehinderter Mobilität an die maximale Breite von Spalt und Stufe beim Einsteigen in den Bus .....	3
Abb. 3-1:	Haltestellenkap (www.nahverkehr-info.de).....	5
Abb. 3-2:	Einsatzbereiche für die Anlage von Haltestellenkaps an zweistreifigen Hauptverkehrsstraßen (Quelle: HBS 2001/2009) .....	6
Abb. 3-3:	Halten am Fahrbahnrand (www.nahverkehr-info.de) .....	7
Abb. 4-1:	Noppenprofil, DIN 32984 (2011) .....	9
Abb. 4-2:	Rippenprofil, DIN 32984 (2011) .....	9

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



### Konzept für einen zukunftsfähigen ÖPNV bei der Schülerbeförderung im Kreis Groß-Gerau Anforderungsprofil Schüler- und Ausbildungsverkehr



im Auftrag der



Verfasser:

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann  
Dipl.-Ing. (TU) Mark-Simon Krause

23.02.2015

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b> .....	<b>2</b>
<b>2. Bedienungsstandards</b> .....	<b>3</b>
<b>3. Netzwerk Schule und Mobilität</b> .....	<b>6</b>
<b>4. Mobilitätsbildung an Schulen</b> .....	<b>7</b>
<b>5. Organisation und Information</b> .....	<b>9</b>
<b>6. Angebotserweiterung</b> .....	<b>11</b>
<b>7. Qualitätsmanagement</b> .....	<b>13</b>
<b>8. Zusammenfassung</b> .....	<b>14</b>

## **1. Einleitung**

Der Schüler- und Ausbildungsverkehr stellt eine prägende Größe der ÖPNV-Nachfrage insbesondere zur morgendlichen Hauptverkehrszeit dar. Vor allem in ländlichen Räumen ist er zudem das Rückgrat in der ÖPNV-Bedienung.

Die in diesem Anforderungsprofil definierten Ansätze für den Bereich des Schüler- und Ausbildungsverkehrs an weiterführenden Schulen im Landkreis Groß-Gerau stellen einen anzustrebenden Zielzustand dar. Diese sollen langfristig zu einer Optimierung und Verbesserung der Situation im Schüler- und Ausbildungsverkehr beitragen.

## 2. Bedienungsstandards

### Bedienungsangebot

Die Andienung der Haltestellen für den Schülerverkehr erfolgt aus dem Regelbetrieb heraus. 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.

### Schulzeitstaffelung

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.

### Warte- und Umsteigezeiten

Die Bedienung zu Unterrichtsbeginn sollte möglichst zeitnah in einer tolerierbaren Wartezeit vor Unterrichtsbeginn bis zu 30 min erfolgen. Hinsichtlich des Unterrichtsendes sind die veränderten Schulformen mit einer

ganztägigen Betreuung zu beachten. In der Regel verschiebt sich hierdurch das Schulende in die nachmittägliche Hauptverkehrszeit, bei der das Busangebot im Regelverkehr wieder verdichtet ist. Über die Mittagszeit erscheinen daher Wartezeiten bis 45 Minuten akzeptabel. Die Wartezeit an den Umsteigepunkten soll den Zeitraum von max. 15-20 min nicht überschreiten. Kürzere Wartezeiten sind möglichst anzustreben. Gleichzeitig steigt so aber die Anfälligkeit auf Anschlusssicherung bei Verspätungen.

### **Reisezeit**

Die anzustrebende Reisezeit zwischen Wohnort und Schule sollte den Wert von einer Stunde nicht überschreiten. Umstiege sind im Zuge der Verbindung zwischen Wohnort und Schule zulässig. Grundschüler sind hiervon auszunehmen. Ihnen ist nach Möglichkeit eine umsteigefreie Anreise zu ermöglichen. Umsteigen sollte an einem geschützten Ort erfolgen

### **Sitzplatzanspruch**

Grundsätzlich besteht kein Sitzplatzanspruch.

### **Fahrtenhäufigkeit**

In Abhängigkeit des jeweiligen Schultyps sind ausreichend Anfahrten bzw. Heimfahrten im ÖPNV-Einzugsbereich der Schulen vorzuhalten. Zu Schulbeginn sind bis zu drei Anfahrten und über den Nachmittag verteilt ebenso bis zu drei Abfahrten nach Schulschluss einzuplanen. Die Abfahrten sind in Abhängigkeit von den schulspezifischen Stundenplänen sowie von Betreuungs- und Ganztagsangeboten festzulegen.

Eine Bedienung der Haltestellen sollte der einfachen Verständlichkeit wegen von Montag bis Freitag erfolgen.

## **Erschließung**

Die zumutbare Entfernung für die Erreichbarkeit einer ÖPNV-Haltestelle in Wohnortnähe liegt innerhalb eines Radius von 500 m und bei Bahnstationen bei 1.000 m. In Ausnahmefällen kann über diebstahlsicher ausgestattete Bike-and-Ride-Stationen auch ein größerer Einzugsradius denkbar sein. Dann ist auf verkehrssichere Radverkehrsanlagen in der Zuführung zu diesen Haltestellen zu achten.

Die maximale zurückzulegende Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle und Schule liegt bei 500 m für Haupt- und Realschulen und 800 m für Gymnasien und Berufsschulen.

.



### **3. Netzwerk Schule und Mobilität**

#### **Kommunikation**

Es ist der Aufbau eines Netzwerks „Schule und Mobilität“ für den Landkreis Groß-Gerau anzustreben. Dies kann zum Beispiel in Form eines „Runden Tisches Schülerverkehr“ geschehen. Die Akteure eines solchen Netzwerks sollten sich in regelmäßigen Abständen treffen und sich zu aktuellen Fragestellungen aus dem Themenfeld Schule und Mobilität austauschen und diese diskutieren. Die verschiedenen Akteure eines solchen Zusammenschlusses setzen sich aus Vertretern der Schulen sowie den Zuständigen für Mobilität und Verkehr in den Städten, dem Landkreis sowie der LNVG als lokaler Nahverkehrsorganisation zusammen. Für die Schule sollten Schulleitungen, Lehrer-, Schüler-, Elternvertretungen und Vertreter des Schulamts teilnehmen.

#### **Schulpolitische Entscheidungen/ Entwicklungen**

Die schulpolitischen Entscheidungen des Landesgesetzgebers (Hessisches Schulgesetz) und des Kreises als Schulträger üben oftmals starken Einfluss auf den Schüler- und Ausbildungsverkehr aus. Die Folgewirkungen der politischen Entscheidungen für den ÖPNV bleiben dabei oft unbeachtet und können in der Konsequenz dazu führen, dass erweiterte Einzugsbereiche von Schulstandorte bedient werden müssen.

Um die Folgen für die Schülerbeförderung besser einschätzen zu können, erscheint eine Beteiligung der örtlichen Nahverkehrsorganisation bei der Fortschreibung von Schulentwicklungsplänen unumgänglich. Es ist anzustreben, dass zukünftige Schulentwicklungspläne Aussagen beispielsweise zur Abwicklung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs mit dem ÖPNV oder dem Radverkehr enthalten.

## 4. Mobilitätsbildung an Schulen

Die Mobilitätsentwicklung und das -verhalten von Kindern werden in der Regel grundlegend von den Eltern beeinflusst.

Aber auch in der schulischen Ausbildung besteht nach dem hessischen Schulgesetz (§ 6, Absatz 4) eine besondere Erziehungs- und Bildungsaufgabe im Bereich der Verkehrserziehung.

Die Wichtigkeit dieser Aufgabe und der Thematik wurde durch einen Erlass der Bundeskulturministerkonferenz in der Fassung vom 10.05.2012 bekräftigt.

Ziel der Bildungs- und Erziehungsaufgaben ist die Sensibilisierung der Kinder und Jugendlichen für die heutige Mobilität. Dabei spielen die Auswirkungen von Verkehr auf Mensch und Umwelt ebenso eine wichtige Rolle, wie die Behandlung von selbstständiger Mobilität. Eine Auseinandersetzung mit den verschiedenen Mobilitätsformen im Unterricht, ganz gleich ob zu Fuß, auf dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln, trägt zur Persönlichkeitsentwicklung der Schüler/innen bei und befähigt sie, Situationen im Verkehrsgeschehen eigenständig zu bewältigen. Schwerpunkte in der Mobilitäts- und Verkehrserziehung sollten dabei auf der sicheren, verantwortungsbewussten, flexiblen sowie rücksichtsvollen und sozialen Teilnahme am Verkehr liegen.

Einen wesentlichen Beitrag für das Erreichen einer nachhaltigen zukünftigen Mobilität könnte ein verkehrspädagogisches Mobilitätsbildungskonzept für den Kreis Groß-Gerau beisteuern, welches durch die Schulen und die Lokale Nahverkehrsorganisation getragen wird. Wichtig bei einem solchen Konzept ist, dass es vor allem kontinuierlich und in entsprechender Qualität und Regelmäßigkeit durchgeführt wird.

Als empfehlenswerte Module für eine erste Stufe eines verkehrspädagogischen Mobilitätsbildungskonzepts sind „Die BusSchule“ oder die Ausbildung von „Bus und Bahnbegleiter“ zu nennen. Der Focus der Module liegt dabei darauf, die Schüler in neue Schulwege einzugewöhnen bzw. sie für Gefahren und Verhaltensweisen zu sensibilisieren. Weitere Inhaltspunkte können zum Beispiel Projekttag werden wie „Zu-Fuß-zur-Schule-Tag“

oder „Ziele erreichen mit dem ÖPNV“. Unterstützung ist auch durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund gegeben, der sich ebenfalls für Verkehrserziehung an Schulen engagiert. Neben Unterrichtsmaterialien und Hilfestellungen zum Thema Mobilität und ÖPNV bietet der RMV auch Schulungen und beratende Unterstützung zur Durchführung entsprechender Unterrichtseinheiten an.

Mögliche Inhalte, die Ausgestaltung sowie die Umsetzung eines verkehrspädagogischen Mobilitätsbildungskonzepts sollte ein Bestandteil des Netzwerks Schule und Mobilität darstellen.

## **5. Organisation und Information**

### **Organisation**

Mit der Einführung der CleverCard kreisweit im Landkreis Groß-Gerau ist auch die Rolle der LNVG als Ansprechpartner für Probleme und Schwierigkeiten verstärkt im Blickpunkt. Dabei ist der Kontakt zu den Schulen sehr wichtig, da Eltern als erste Anlaufstelle bei Fragen zu dem Beantragungsverfahren oft das schulische Sekretariat aufsuchen. Um den Kontakt zwischen Schule und Verkehrsunternehmen bzw. der lokalen Nahverkehrsorganisation zu stärken, wird empfohlen, bei der LNVG einen „Projektleiter“ als Kontaktperson einzusetzen, bei dem Probleme und Mängel in der Schülerbeförderung ohne Umwege zusammenlaufen und dadurch schnellstmöglich reagiert werden kann. Hier wäre auch die Koordination für den Aufbau des Netzwerks „Mobilität und Schule“, anzusiedeln. Ebenso könnten neue Impulse sowie die Betreuung der Schulprojekte im Rahmen eines verkehrspädagogischen Mobilitätsbildungskonzepts vorgebracht werden. Darüber hinaus, könnte ein entsprechender Projektleiter auch als Trainer der Bus-und-Bahn-Begleiter eingesetzt werden und somit den engen Kontakt mit den jeweiligen Schulleitungen, Vertrauenslehrern, Schulpädagogen und der Polizei nutzen und halten.

### **Informationsbereitstellung allgemein**

Neben einem Ansprechpartner und „Kümmerer“ muss auch die Bereitstellung und einfache Zugänglichkeit von Informationen gewährleistet sein. In Bezug auf den Schülerverkehr sind hier insbesondere allgemeine und ausführliche Informationen zum Antragsverfahren für die CleverCard kreisweit zu nennen. Um einen schnellen und unkomplizierten Kontakt zu ermöglichen, wird empfohlen, hier ein entsprechendes Augenmerk auf die digitalen Medien und sozialen Netzwerke zu legen.

Aufgrund der Affinität für die digitale Welt, insbesondere bei den Jugendlichen, lassen sich hier Informationen nicht nur einfach veröffentlichen sondern auch sehr gut verteilen. Ein solches Engagement kann zudem für

weitere Aktivitäten wie Veränderungen im Rahmen von Baustellen oder Marketingzwecken genutzt werden.

Bei der Nutzung von Plattformen wie Twitter oder Facebook gäbe es darüber hinaus die Möglichkeiten Störungen zu melden, Fragen zu stellen, die so kundennah bearbeitet werden könnten.

Grundsätzlich erfordert bzw. bindet dies allerdings auch auf Seiten der LNVG entsprechendes Personal.

### **Informationsbereitstellung in Schulen**

Für die direkte und unmittelbare Verbreitung von Informationen in den Schulen vor Ort sollten über Monitore oder Informationssäulen die aktuellen Abfahrtszeiten (Echtzeitdaten) angegeben werden oder auch Hinweise zu Verspätungen. Hierdurch kann sich insbesondere zu Schulende die Hektik etwas entspannen.

Da etliche Schulen bereits über Monitore verfügen, wäre zu prüfen, ob diese mitgenutzt werden können. Eine weitere Informationsmöglichkeit wäre die Nutzung von QR-Codes an Haltestellen und zentralen Punkten, über die die Schüler sich zu den aktuellen Abfahrtszeit informieren können.

## **6. Angebotserweiterung**

Ziel muss es sein, durch die Optimierung des Angebotes für Schüler/innen und Auszubildende diese Kundengruppen langfristig an den ÖPNV zu binden und so als zukünftige Stammkunden des ÖPNV zu gewinnen.

Die Angebotserweiterung für Schüler/innen von der CleverCard hin zu CleverCard kreisweit ist als positiv zu bewerten. Durch die Nutzbarkeit über den Schulweg hinaus, entwickeln Kinder und Jugendliche eine eigene Mobilität und lernen den praktischen Umgang mit Bus und Bahn. Positive Erlebnisse und Ereignisse werden mit Bus- und Bahnfahrten verknüpft.

### **Ausbau Angebote für Oberstufenschüler und Auszubildende**

Anders sieht die Situation bei den Oberstufenschülern/innen und den Auszubildenden aus. Die Ausgaben für CleverCard oder die CleverCard kreisweit müssen von den Schüler/innen ab der 11.Klasse selbst getragen werden. Vergleichbar ist die Situation für Auszubildende ab dem zweiten Ausbildungsjahr.

Die Erhebung zum Mobilitätsverhalten an den Schulen im Landkreis Groß-Gerau zeigt, dass sich die ÖPNV-Nutzung in der Oberstufe deutlich verringert. Es wird mehr der private Pkw genutzt.

Ein Grund liegt sicher auch darin, dass das aktuelle Angebot der CleverCard für diese Altersgruppe gerade im Freizeitbereich nur unzureichend mit den nachgefragten Zielen übereinstimmt. Hier sollte das Angebot zielgruppenorientiert ausgebaut werden. So könnte diese Gruppe stärker gebunden und einer Abkehr von den öffentlichen Verkehrsmitteln entgegengewirkt werden. Die Schaffung eines entsprechenden Angebotes würde darüber hinaus die Lücke zwischen der CleverCard und dem Semesterticket schließen. Hinweise zu einer möglichen Ausgestaltung eines solchen Angebotes liefert die Untersuchung der Hochschule Darmstadt „Oberstufe goes ÖPNV“ an der größten Oberstufenschule im Kreis Offenbach.

### **Eltern als Mitfahrende**

Durch die Beantragung der CleverCard kreisweit sind die Eltern häufig das erste Mal gefordert, sich aktiv mit der lokalen ÖPNV-Nutzung auseinanderzusetzen. Viele Eltern nutzen im Landkreis Groß-Gerau selbst seltener den ÖPNV. Um diese Kundengruppe stärker auf den ÖPNV aufmerksam zu machen, wird eine Mitnahmeregelung am Wochenende für die CleverCard kreisweit vorgeschlagen, ähnlich wie sie bislang umgekehrt vom Jobticket bekannt ist. Über die gemeinsame Nutzung mit ihren Kindern im Freizeitverkehr am Wochenende, kann der ÖPNV auf den zentralen Achsen als gute Alternative zum Pkw erfahren werden.

Da am Wochenende die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs zumeist über ausreichende Kapazitäten verfügen, sind aus dieser Sicht zunächst keine Schwierigkeiten zu erwarten.

Ebenso könnte die Mitnahmeregelung für die Eltern auf die Schulferien ausgedehnt werden. Das Interesse der Eltern, die Chancen zur Neugewinnung von Kunden für den ÖPNV und die Risiken des Zusatzwertes der CleverCard kreisweit sollten in einem Pilotversuch ausgelotet werden.



## **7. Qualitätsmanagement**

Die nachfolgend aufgeführten Punkte sollen einen Beitrag zur Verbesserung und damit einer gleichbleibend hohen Qualität im Schülerverkehr beitragen.

### **Entwicklung Schülerzahlen**

Die Grundlage für ein Qualitätsmanagement stellt das Vorhandensein von Informationen dar. Um eine frühzeitige Erkennung von Veränderungen oder gar Kapazitätsengpässen in der Schülerbeförderung zu gewährleisten, sind die Schülerzahlen und deren Entwicklung von Bedeutung. Im Vorfeld eines jeden Schuljahres sollte daher eine standardisierte Abfrage der Schülerzahlen mit Herkunft der Schüler durchgeführt werden, verbunden mit einem Abgleich der bestehenden Informationen und Zahlen. Anknüpfend sind notwendige Maßnahmen abzustimmen bzw. zu ergreifen.

### **Beförderung**

Der Schüler- und Ausbildungsverkehr stellt nicht nur die lokale Nahverkehrsgesellschaft vor Herausforderungen, sondern die eigentliche Beförderung stellt auch besondere Aufgaben an die Fahrer. Es ist daher zu befürworten, dass Busfahrer, die im Bereich des Schülerverkehrs unterwegs sind, entsprechende Schulungen erhalten, die sie für die entsprechenden Belange des Schülerverkehrs sensibilisieren.

Des Weiteren ist im Zuge der Beförderung der sogenannte „Kontrollierte Vordereinstieg“ zu befürworten. Mit Hilfe dieser einfachen Maßnahme könnten auf diesem Wege die Fahrscheine kontrolliert und die Fahrgeldeinnahmen gesichert werden.

## **8. Zusammenfassung**

Nachfolgend eine Übersicht über die definierten Ansätze für den Schüler- und Ausbildungsverkehr im Landkreis Groß-Gerau:

### **Bedienungsstandards**

- Beförderung im angebotenen Regelverkehr, Vermeidung von Sonderfahrten
- Staffelung von Schulzeiten in einem Zeitfenster zw. 07:30 – 8:30 zur Entzerrung des Aufkommens
- Reisezeit zwischen Wohnort und Schule bis zu einer Stunde
- Wartezeiten von bis zu 30 min vor und 45 min nach Schulbeginn sind akzeptabel
- Umstiege sind im Zuge der Verbindung zulässig, Wartezeit max. 15-20 min
- Je nach Schultyp sind ausreichend Anfahrten bzw. Heimfahrten im ÖPNV-Einzugsbereich der Schulen vorzuhalten
- max. Entfernung Haltestelle - Schule 500m (H/R/G) und 800m (G/B)

### **Netzwerk Schule und Mobilität**

- Aufbau eines Netzwerks „Schule und Mobilität“ für den Landkreis Groß-Gerau
- Aussagen zur Abwicklung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs mit dem ÖPNV oder dem Radverkehr sind in zukünftige Schulentwicklungspläne aufzunehmen

### **Mobilitätsbildung an Schulen**

- Entwicklung eines verkehrspädagogischen Mobilitätsbildungskonzepts für den Kreis Groß-Gerau, welches durch die Schulen und die Lokale Nahverkehrsorganisation getragen wird. Empfehlenswerte

Module für eine erste Stufe sind „Die BusSchule“ oder die Ausbildung von „Bus und Bahnbegleiter“.

### **Organisation und Information**

- Einrichtung einer Stelle eines „Projektleiters“ als Kontaktperson zur Stärkung des Kontakts zwischen Schule und Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus Betreuung des Netzwerks Schule und Mobilität und der empfohlenen Projekte
- Bereitstellung einfach zugänglicher Informationen um einen schnellen und unkomplizierten Kontakt zu ermöglichen durch Nutzung der digitalen Medien und sozialen Netzwerke
- Bereitstellungen von Informationen in den Schulen vor Ort über Monitore oder Informationssäulen, die die aktuellen Abfahrtszeiten (Echtzeitdaten) angeben oder auch Hinweise zu Verspätungen

### **Angebotserweiterung**

- Zielgruppenorientierter Ausbau des Angebotes für Oberstufenschüler und Auszubildende um diese Gruppe stärker an den ÖPNV zu binden und einer Abkehr von den öffentlichen Verkehrsmitteln entgegenzuwirken.
- Eltern als Mitfahrende - Das Interesse der Eltern, die Chancen zur Neugewinnung von Kunden für den ÖPNV und die Risiken des Zusatzwertes einer Mitnahmeregelung für die Eltern als Zusatzwert der CleverCard kreisweit sollten in einem Pilotversuch ausgelotet werden.

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

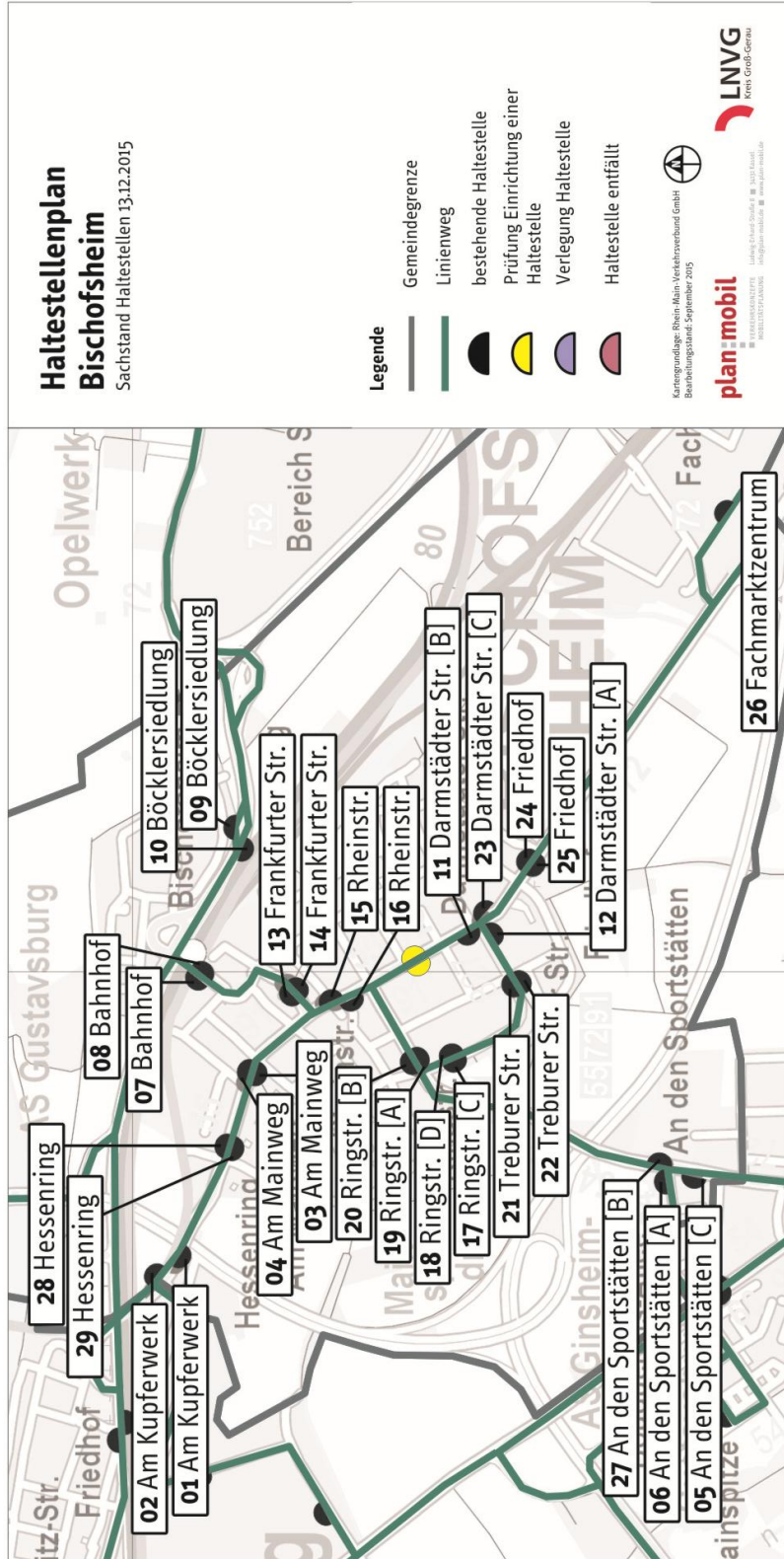
Die in den Kapiteln 6.1-6.13 dargestellten Pläne und ausführlichere Tabellen befinden sich im digitalen Anhang.

### Anlage 6.1: Biebesheim – Haltestellenplan/-tabelle



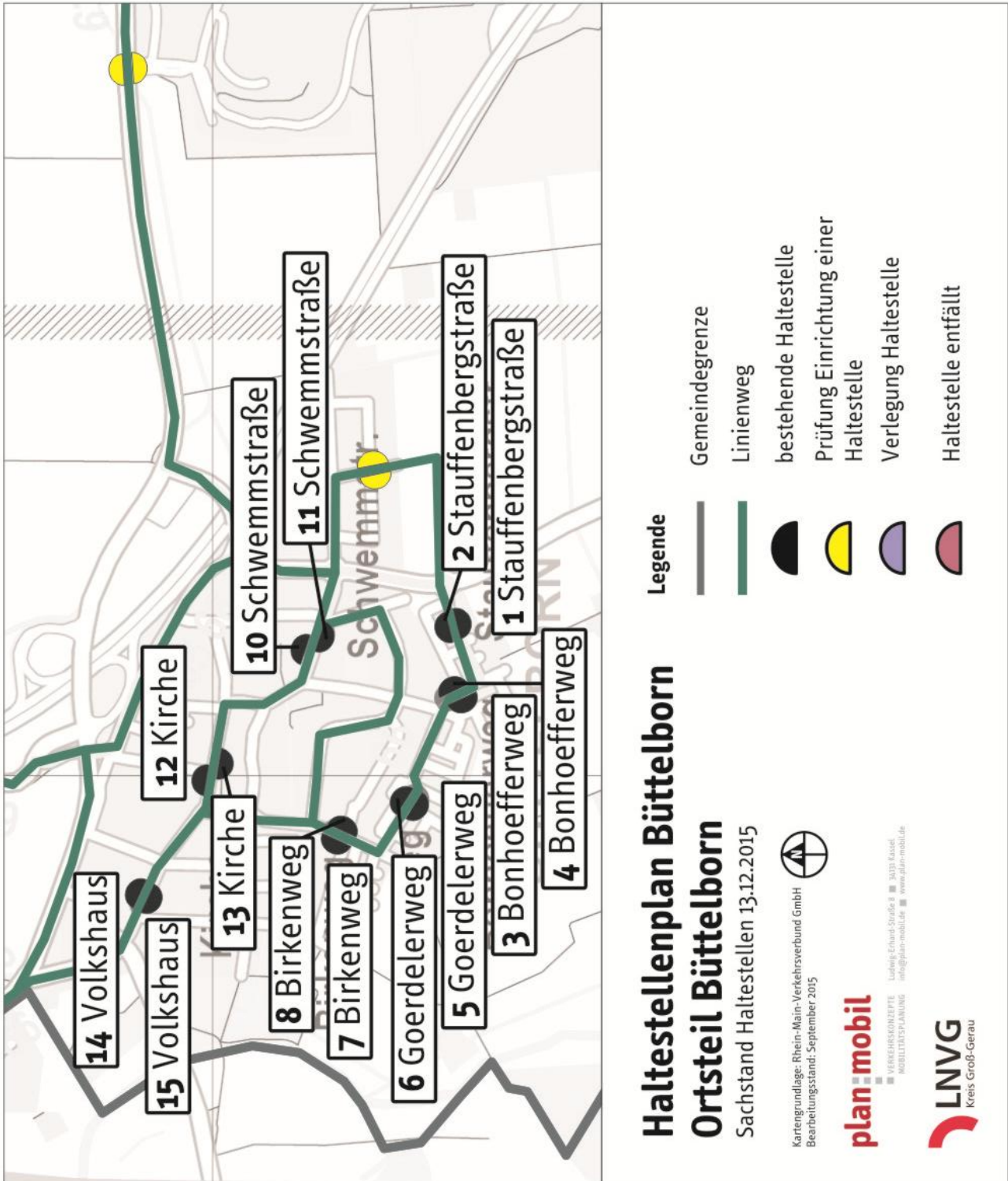
Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Biebesheim	Gernsheimer Straße	1	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau im Zuge der grundhaften Erneuerung der K163/Ortsdurchfahrt Biebesheim geplant, GVFG-Projekt des Kreises, Umsetzung voraussichtlich in 2019	0
Biebesheim	Gernsheimer Straße	2	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau im Zuge der grundhaften Erneuerung der K163/Ortsdurchfahrt Biebesheim geplant, GVFG-Projekt des Kreises, Umsetzung voraussichtlich in 2019	0
Biebesheim	Bahnhof Ostseite	3	1	D		0			1
Biebesheim	Rheinstraße	6	1	C		0			1
Biebesheim	Rheinstraße	7	1	C		0			1
Biebesheim	Stockstädter Straße	8	1	D		0			1
Biebesheim	Stockstädter Straße	9	1	D		0			1
Biebesheim	Nibelungenstraße	10	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der grundhaften Erneuerung der K163/Ortsdurchfahrt Biebesheim, GVFG-Projekt des Kreises, Umsetzung voraussichtlich 2019; Notwendigkeit der Haltestelle im Zuge des NVP überprüfen.	0
Biebesheim	Nibelungenstraße	P1	0	D		0		Prüfauftrag: Ergänzung dieser Haltestellenposition in Fahrtrichtung Stockstadt im Zuge der Umgestaltung der OD Biebesheim. Ziel: bessere Erschließung.	0
Biebesheim	Gernsheimer Str./Heidelberger Str. (hin)	P2	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Gernsheimer Str./Kreuzungsbereich Heidelberger Str. im Zuge der Umgestaltung der OD Biebesheim. Ziel: bessere Erschließung.	0
Biebesheim	Gernsheimer Str./Heidelberger Str. (rück)	P3	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Gernsheimer Str./Kreuzungsbereich Heidelberger Str. im Zuge der Umgestaltung der OD Biebesheim. Ziel: bessere Erschließung.	0
Biebesheim	Waldstraße/Justus-von-Liebig-Str. (hin)	P4	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle in der Waldstraße/Kreuzungsbereich Justus-von-Liebig-Straße. Ziel: ÖPNV-Andienung des Gewerbegebietes.	1
Biebesheim	Waldstraße/Justus-von-Liebig-Str. (rück)	P5	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle in der Waldstraße/Kreuzungsbereich Justus-von-Liebig-Straße. Ziel: ÖPNV-Andienung des Gewerbegebietes.	1
Biebesheim	Waldstraße/Fanggraben (hin)	P6	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle in der Waldstraße (L3361) im Bereich des geplanten Industriegebietes "Fanggraben" im Zusammenhang mit dem entsprechenden Bebauungsplan. Ziel: ÖPNV-Andienung des Industriegebietes.	1
Biebesheim	Waldstraße/Fanggraben (hin)	P7	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle in der Waldstraße (L3361) im Bereich des geplanten Industriegebietes "Fanggraben" im Zusammenhang mit dem entsprechenden Bebauungsplan. Ziel: ÖPNV-Andienung des Industriegebietes.	1

## Anlage 6.2: Bischofsheim – Haltestellenplan/-tabelle

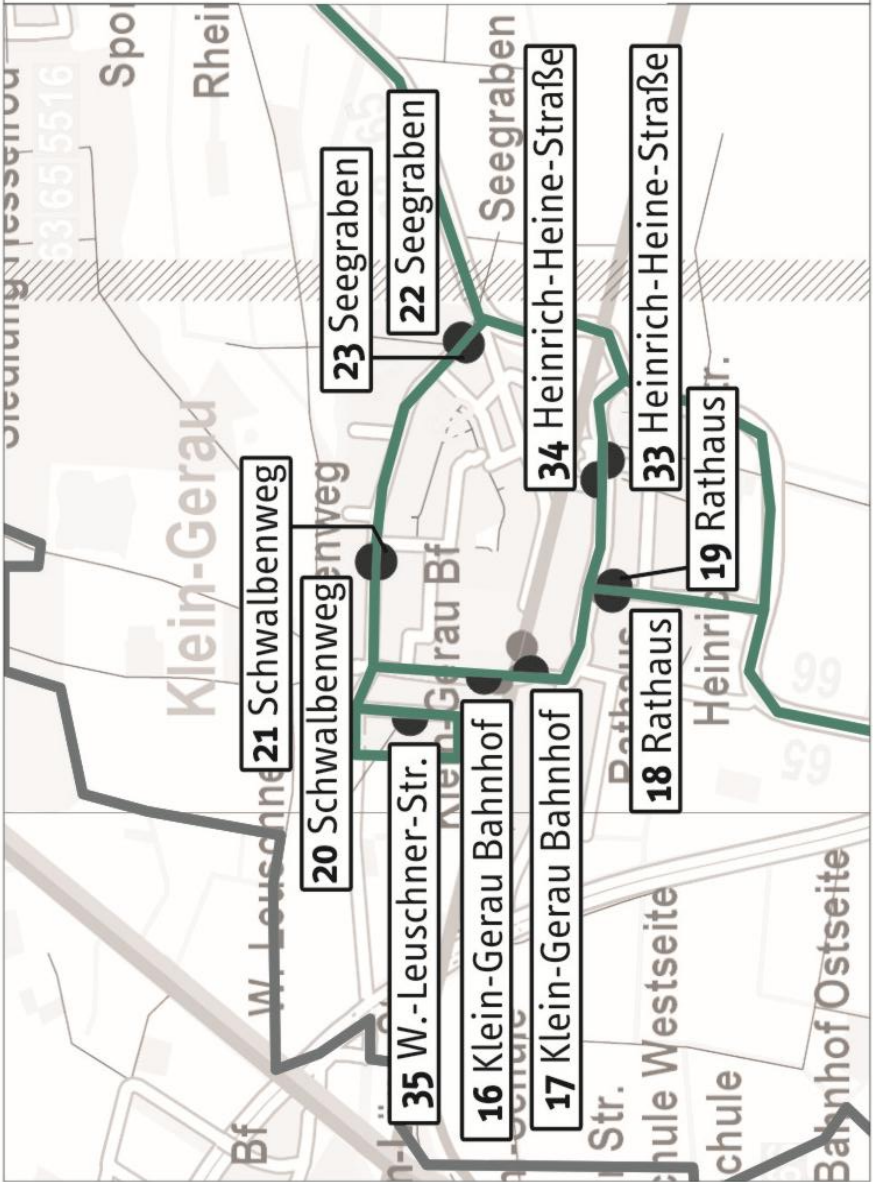


Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Bischofsheim	Am Kupferwerk	1	1	E		0		Geringes Fahrgastaufkommen.	0
Bischofsheim	Am Kupferwerk	2	1	E		0		Geringes Fahrgastaufkommen.	0
Bischofsheim	Am Mainweg	3	1	D		0			1
Bischofsheim	Am Mainweg	4	1	D		0			1
Bischofsheim	An den Sportstätten C	5	1	E	1	0		Haltestellenposition wird zurzeit nur einmal im Jahr angeeignet, und zwar während des Mainzer Gutenberg-Marathons (Sachstand 2015)	0
Bischofsheim	An den Sportstätten A	6	1	D		0			1
Bischofsheim	An den Sportstätten B	27	1	D		0			1
Bischofsheim	Bahnhof	7	1	B		1		Erneuerung des Brückenbauwerks am Bahnhof Bischofsheim (K202), ggf. Versetzen der Haltestelle, Umsetzung 2016/2017	0
Bischofsheim	Bahnhof	8	1	B		1		Erneuerung des Brückenbauwerks am Bahnhof Bischofsheim (K202), ggf. Versetzen der Haltestelle, Umsetzung 2016/2017	0
Bischofsheim	Böcklersiedlung	9	1	D		0		Siehe Nr. 10.	0
Bischofsheim	Böcklersiedlung	10	1	D		0		Position ist von Böcklersiedlung aus nur über Überführung mit Treppen erreichbar! Ausstattung mit Hochbord zurückstellen, Ausstattung mit Blindenleitsystem prüfen.	0
Bischofsheim	Darmstädter Straße B	11	1	D		0			1
Bischofsheim	Darmstädter Straße A	12	1	D		1			0
Bischofsheim	Darmstädter Straße C	23	1	D		0			1
Bischofsheim	Frankfurter Straße	13	1	D		0			1
Bischofsheim	Frankfurter Straße	14	1	D		0		Rückbau der Busbucht.	1
Bischofsheim	Rheinstraße	15	1	C		0			1
Bischofsheim	Rheinstraße	16	1	C		1			0
Bischofsheim	Ringstraße C	17	1	E		0		Zurzeit vorwiegend Schulverkehr. Aufwertung in Abhängigkeit weiterer Planungen	0
Bischofsheim	Ringstraße D	18	1	E		0		Zurzeit vorwiegend Schulverkehr. Aufwertung in Abhängigkeit weiterer Planungen	0
Bischofsheim	Ringstraße A	19	1	D		0			1
Bischofsheim	Ringstraße B	20	1	D		0			1
Bischofsheim	Treburer Straße	21	1	D		0			1
Bischofsheim	Treburer Straße	22	1	D		0			1
Bischofsheim	Friedhof	24	1	D		0			1
Bischofsheim	Friedhof	25	1	D		0		Prüfauftrag: Integration dieser Haltestellenposition in eine neue Wendefläche für die Linie 72 (temporäre Endhaltestelle).	1
Bischofsheim	Fachmarktzentrum	26	1	D		0		Privatgrundstück!	1
Bischofsheim	Hessenring	28	1	D		0			1
Bischofsheim	Hessenring	29	1	D		0			1
Bischofsheim	<i>Darmstädter Str./ Bismarckstr. (hin)</i>	<b>P1</b>	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Darmstädter Straße zwischen den Haltestellen "Rheinstraße" und "Darmstädter Straße". Ziel: bessere Erschließung.	1
Bischofsheim	<i>Darmstädter Str./ Bismarckstr. (rück)</i>	<b>P2</b>	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Darmstädter Straße zwischen den Haltestellen "Rheinstraße" und "Darmstädter Straße". Ziel: bessere Erschließung.	1

## Anlage 6.3: Büttelborn – Haltestellenpläne/-tabelle













# Haltestellenplan Büttelborn Ortsteil Klein-Gerau

Sachstand Haltestellen 13.12.2015

- Legende**
-  Gemeindegrenze
  -  Linienweg
  -  bestehende Haltestelle
  -  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
  -  Verlegung Haltestelle
  -  Haltestelle entfällt

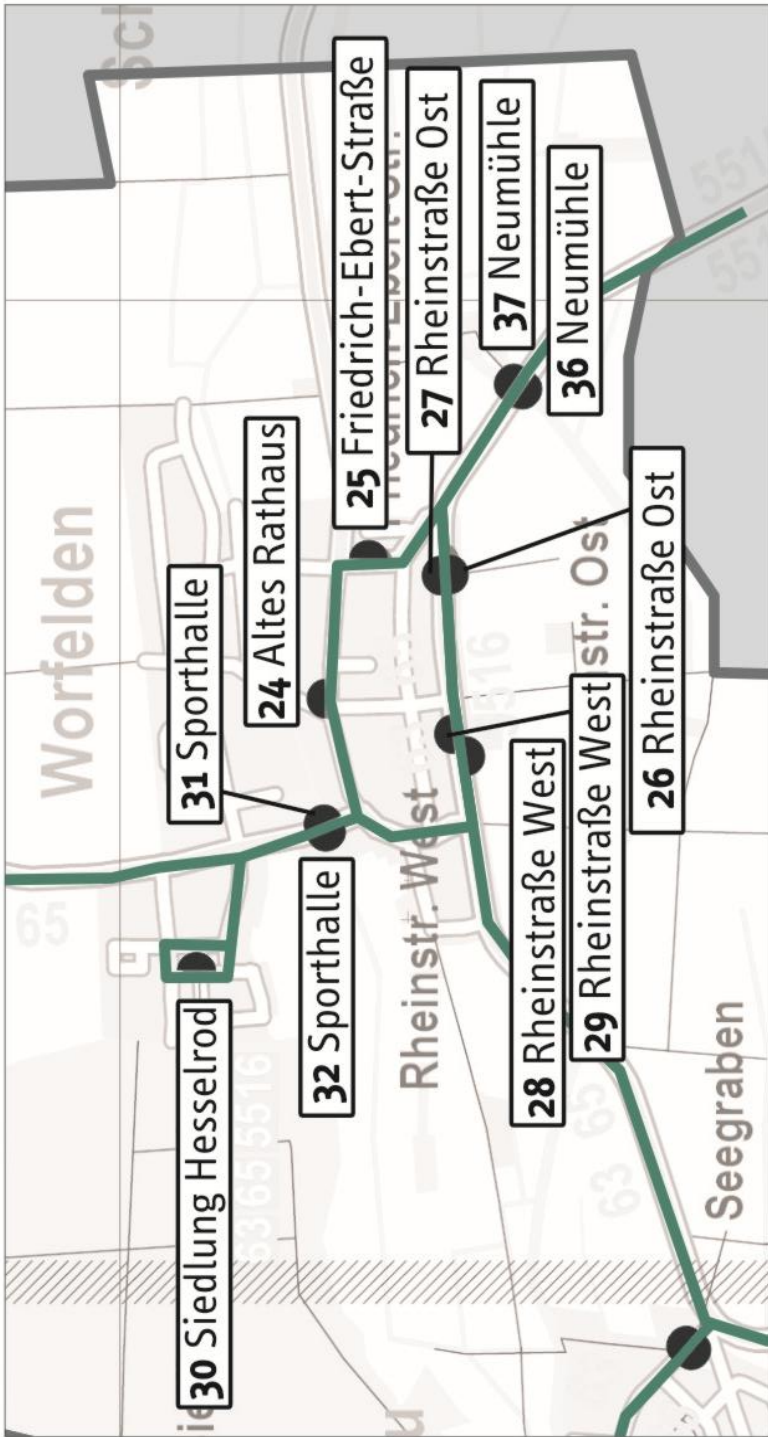


Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  
Bearbeitungsstand: September 2015

**plan:mobil**  
 VERKEHRSKONZEPTE  
 MOBILITÄTSPLANUNG

**LNVG**  
 Kreis Groß-Gerau

Luwig-Schwarz-Straße 8 34533 Kassel  
 info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de



## Haltestellenplan Büttelborn Ortsteil Worfelden

Sachstand Haltestellen 13.12.2015

Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  
Bearbeitungsstand: September 2015









**plan:mobil**

VERKEHRSZENTRE  
MOBILITÄTSPLANUNG  
Ludwig-Erhard-Str. 8 ■ 34133 Kassel  
info@plan-mobil.de ■ www.plan-mobil.de

**LNVG**  
Kreis Groß-Gerau

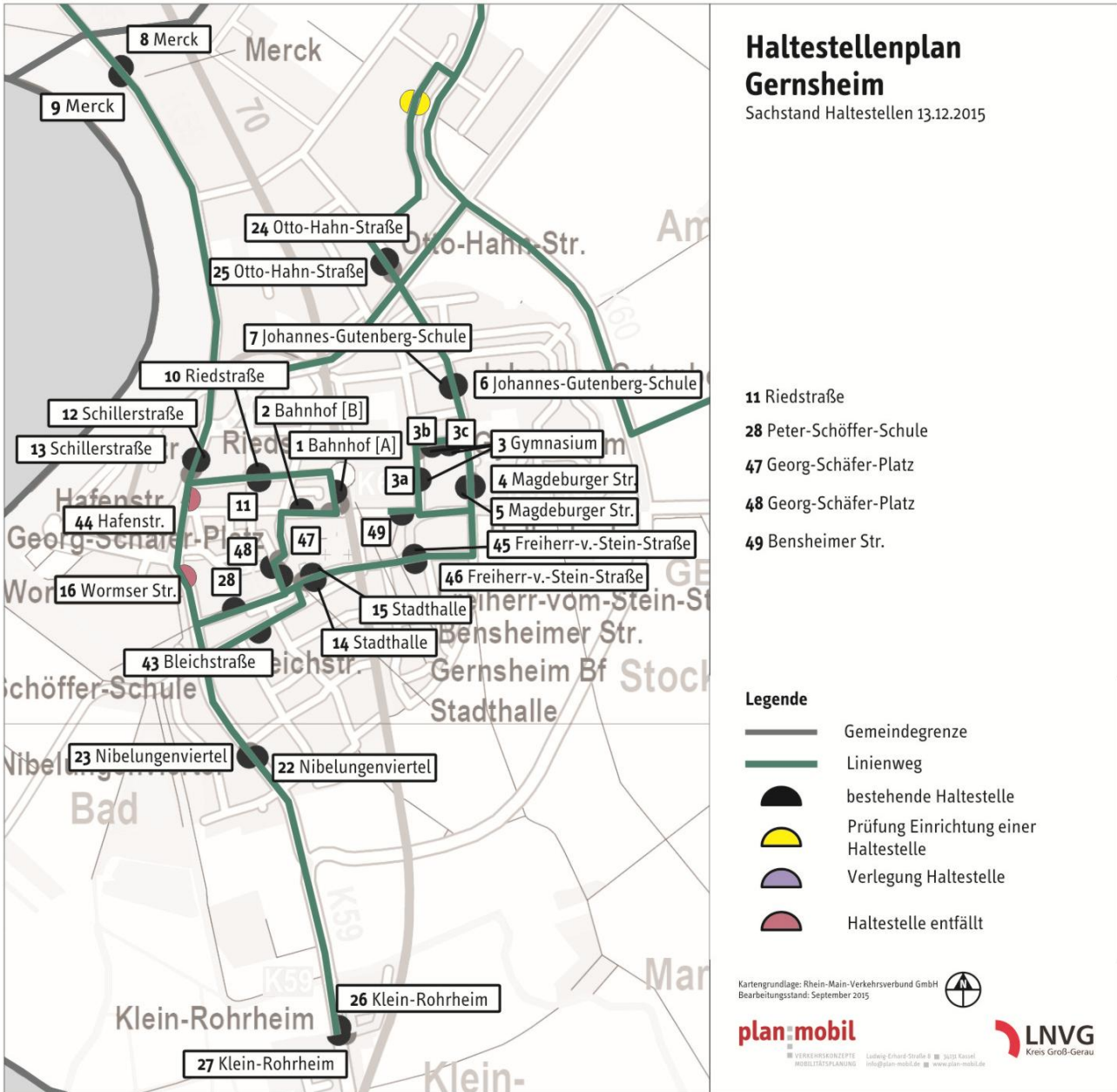
### Legende

-  Gemeindegrenze
-  Linienweg
-  bestehende Haltestelle
-  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
-  Verlegung Haltestelle
-  Haltestelle entfällt

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Büttelborn	Stauffenbergstraße	1	1	D		1			0
Büttelborn	Stauffenbergstraße	2	1	D		1			0
Büttelborn	Bonhoefferweg	3	1	D		1			0
Büttelborn	Bonhoefferweg	4	1	D		0		Einrichtung eines Hochbordes nicht möglich, Haltestelle wurde mit Auffindestreifen ausgestattet.	0
Büttelborn	Goerdelerweg	5	1	D		1			0
Büttelborn	Goerdelerweg	6	1	D		1		Wartefläche ist zu schmal.	0
Büttelborn	Birkenweg	7	1	D	1	0		Möglicherweise Verlegung in die Ringstraße.	0
Büttelborn	Birkenweg	8	1	D	1	0		Möglicherweise Verlegung in die Ringstraße.	0
Büttelborn	Schwemmstraße	10	1	D		1			0
Büttelborn	Schwemmstraße	11	1	D		1			0
Büttelborn	Kirche	12	1	D		1			0
Büttelborn	Kirche	13	1	D		1			0
Büttelborn	Volkshaus	14	1	D		0			1
Büttelborn	Volkshaus	15	1	D		0			1
Büttelborn	B42/Abfallzentrum Büttelborn (hin)	P1	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle an der B42 in Höhe des Abfallzentrums Büttelborn. Ziel: ÖPNV-Andienung für Besucher und Beschäftigte.	0
Büttelborn	B42/Abfallzentrum Büttelborn (rück)	P2	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle an der B42 in Höhe des Abfallzentrums Büttelborn. Ziel: ÖPNV-Andienung für Besucher und Beschäftigte.	0
Büttelborn	Gewerbegebiet "Darmstädter Straße Süd" (hin)	P3	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung von Haltestellen im Gewerbegebiet "Darmstädter Straße Süd" im Zuge der Änderung des Linienkonzepts für die Linie 66. Ziel: ÖPNV-Andienung des Gewerbegebietes.	0
Büttelborn	Gewerbegebiet "Darmstädter Straße Süd" (rück)	P4	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung von Haltestellen im Gewerbegebiet "Darmstädter Straße Süd" im Zuge der Änderung des Linienkonzepts für die Linie 66. Ziel: ÖPNV-Andienung des Gewerbegebietes.	0
Klein-Gerau	Bahnhof	16	1	D		0		Haltestelle hat keine Verknüpfungsfunktion.	0
Klein-Gerau	Bahnhof	17	1	D		0		Haltestelle hat keine Verknüpfungsfunktion.	0
Klein-Gerau	Rathaus	18	1	D		0			1
Klein-Gerau	Rathaus	19	1	D		0			1
Klein-Gerau	Schwalbenweg	20	1	D		0			1
Klein-Gerau	Schwalbenweg	21	1	D		0			1
Klein-Gerau	Seegraben	22	1	D		1			0
Klein-Gerau	Seegraben	23	1	D		1			0
Klein-Gerau	Heinrich-Heine-Str.	33	1	D		0			1
Klein-Gerau	Heinrich-Heine-Str.	34	1	D		0			1
Klein-Gerau	W.-Leuschner-Straße	35	1	D	1	0			0

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Worfelden	Altes Rathaus	24	1	D		0			1
Worfelden	Friedrich-Ebert-Straße	25	1	D		0			1
Worfelden	Rheinstraße Ost	26	1	D		0			1
Worfelden	Rheinstraße Ost	27	1	D		0			1
Worfelden	Rheinstraße West	28	1	D		0		Haltestelle verfügt über Auffindestreifen und Einstiegsfeld.	1
Worfelden	Rheinstraße West	29	1	D		0			1
Worfelden	Siedlung Hesselrod	30	1	C		0			1
Worfelden	Sporthalle	31	1	D		0			1
Worfelden	Sporthalle	32	1	D		0			1
Worfelden	Neumühle	36	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Worfelden	Neumühle	37	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0

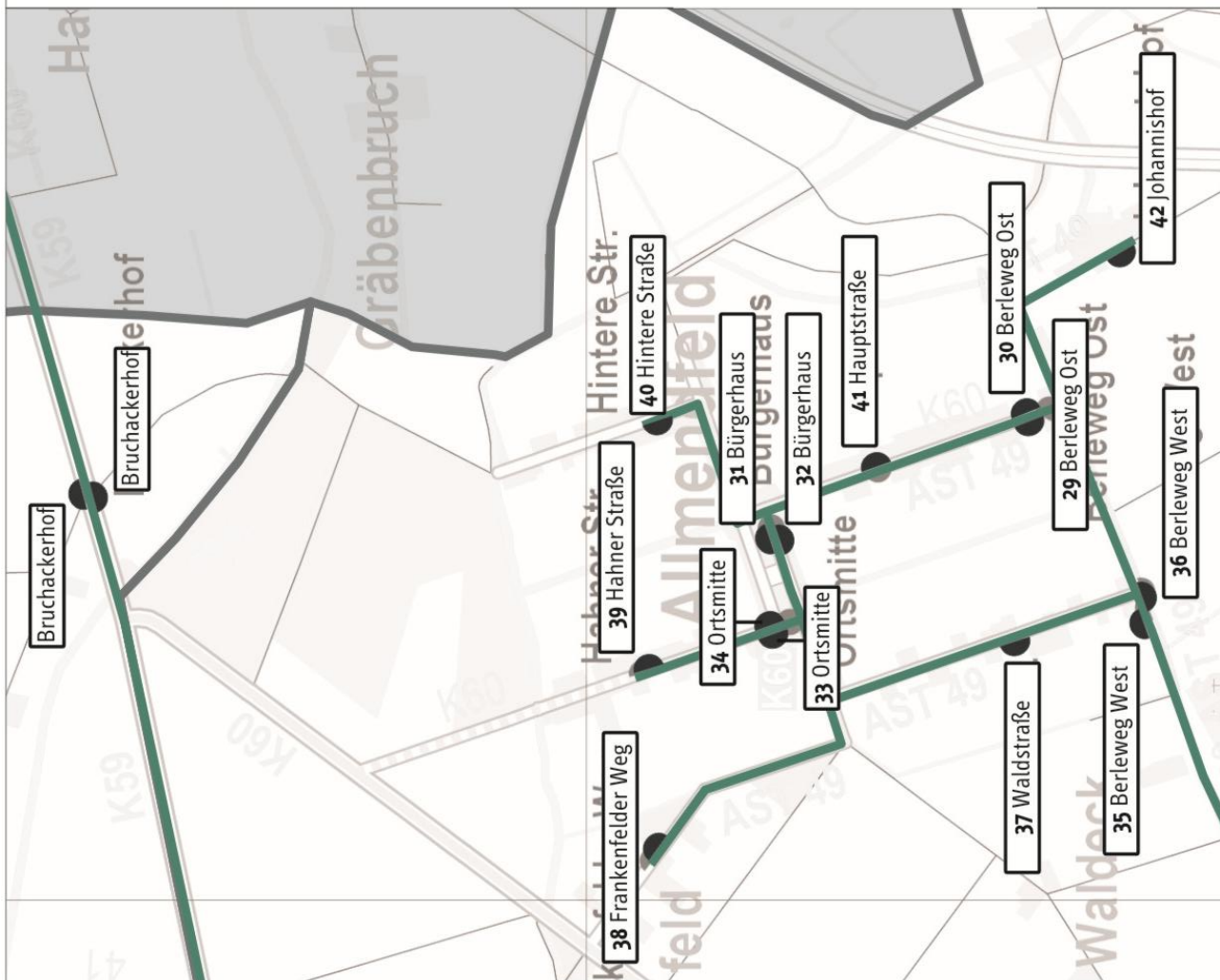
## Anlage 6.4: Gernsheim – Haltestellenpläne/-tabelle










# Haltestellenplan Gernsheim Stadtteil Allmendfeld

Sachstand Haltestellen 13.12.2015



## Legende

-  Gemeindegrenze
-  Linienweg
-  bestehende Haltestelle
-  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
-  Verlegung Haltestelle
-  Haltestelle entfällt



Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  
Bearbeitungsstand: September 2015

**plan mobil**

VERKEHRSMITTEL  
KREIS GROSS-GERAU  
KREIS GROSS-GERAU  
KREIS GROSS-GERAU  
KREIS GROSS-GERAU

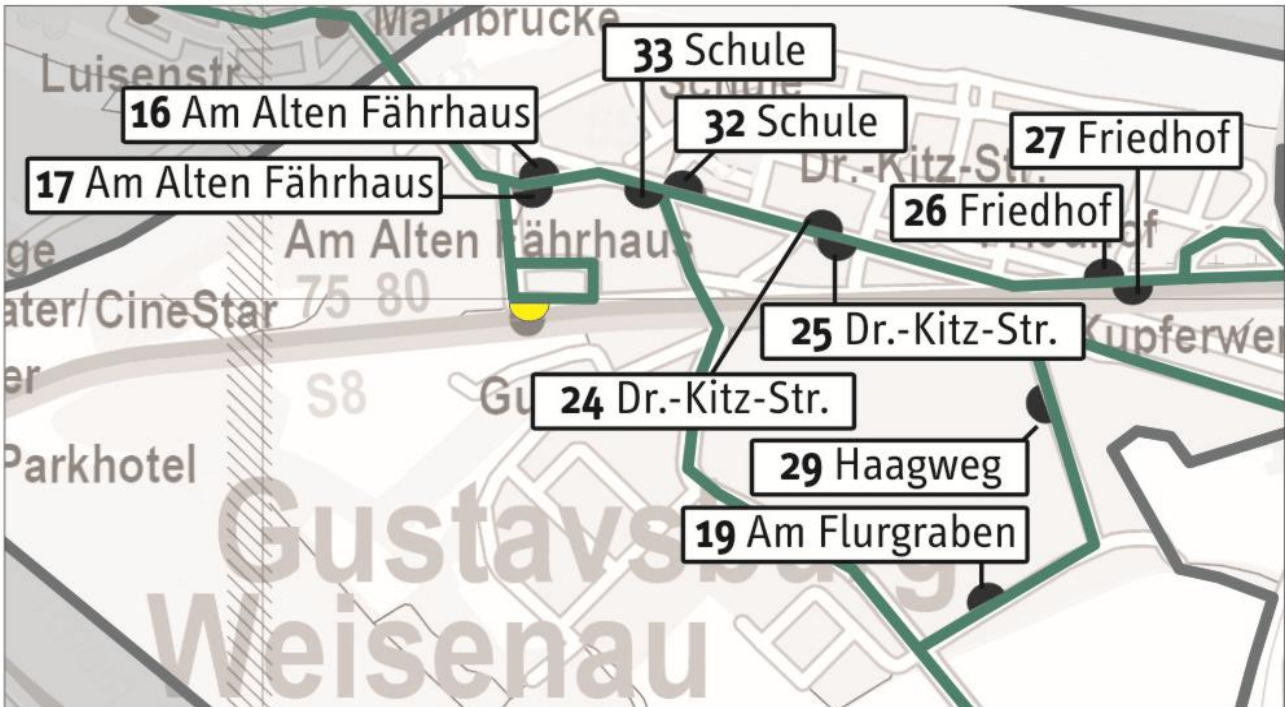


Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Gernsheim	Bahnhof A	1	1	B		1			0
Gernsheim	Bahnhof B	2	1	B		1			0
Gernsheim	Gymnasium A	3a	1	E		0		Schulverkehr	0
Gernsheim	Gymnasium B	3b	1	E		0		Schulverkehr	0
Gernsheim	Gymnasium C	3c	1	E		0		Schulverkehr	0
Gernsheim	Magdeburger Str. (bis 12.12.2015: Hallenbad)	4	1	D		1			0
Gernsheim	Magdeburger Str. (bis 12.12.2015: Hallenbad)	5	1	D		1			0
Gernsheim	Johannes-Gutenberg-Schule	6	1	D		1			0
Gernsheim	Johannes-Gutenberg-Schule	7	1	D		1			0
Gernsheim	Merck	8	1	E		0			0
Gernsheim	Merck	9	1	E		1			0
Gernsheim	Riedstraße	10	1	D		0			1
Gernsheim	Riedstraße	11	1	D		0			1
Gernsheim	Schillerstraße	12	1	D		1			0
Gernsheim	Schillerstraße	13	1	D		1			0
Gernsheim	Stadthalle	14	1	D		1			0
Gernsheim	Stadthalle	15	1	D		1			0
Gernsheim	Wormser Straße	16	1	D	1	0		Haltestelle entfällt (neues Linienkonzept).	0
Gernsheim	Nibelungenviertel	22	1	D		0			1
Gernsheim	Nibelungenviertel	23	1	D		0			1
Gernsheim	Otto-Hahn-Straße	24	1	D		0			1
Gernsheim	Otto-Hahn-Straße	25	1	D		0			1
Gernsheim	Peter-Schöffer-Schule	28	1	D		0			1
Gernsheim	Bleichstraße	43	1	D		0			1

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Gernsheim	Hafenstraße	44	1	D	1	0		Haltestelle entfällt (neues Linienkonzept).	0
Gernsheim	Freiherr-v.-Stein-Str.	45	1	D		0			1
Gernsheim	Freiherr-v.-Stein-Str.	46	1	D		0			1
Gernsheim	Georg-Schäfer-Platz	47	1	C		0			1
Gernsheim	Georg-Schäfer-Platz	48	1	C		0			1
Gernsheim	Bensheimer Straße	49	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzuweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Gernsheim	<i>Robert-Bunsen-Straße (hin)</i>	M1	0	E		0		Maßnahme: Einrichtung einer Haltestelle in der Robert-Bunsen-Straße. Ziel: bessere Erschließung des Gewerbegebietes.	0
Gernsheim	<i>Robert-Bunsen-Straße (rück)</i>	M2	0	E		0		Maßnahme: Einrichtung einer Haltestelle in der Robert-Bunsen-Straße. Ziel: bessere Erschließung des Gewerbegebietes.	0
Allmendfeld	Berleweg Ost	29	1	E		0			0
Allmendfeld	Berleweg Ost	30	1	E		0			0
Allmendfeld	Bürgerhaus	31	1	E		0			0
Allmendfeld	Bürgerhaus	32	1	E		0			0
Allmendfeld	Ortsmitte	33	1	E		0			0
Allmendfeld	Ortsmitte	34	1	E		0			0
Allmendfeld	Berleweg West	35	1	E		0			0
Allmendfeld	Berleweg West	36	1	E		0			0
Allmendfeld	Waldstraße	37	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzuweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Allmendfeld	Frankenfelder Weg	38	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzuweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Allmendfeld	Hahner Straße	39	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzuweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Allmendfeld	Hinterer Straße	40	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzuweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Allmendfeld	Hauptstraße	41	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzuweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Allmendfeld	Johannishof	42	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzuweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Klein-Rohrheim	Klein-Rohrheim	26	1	D		0			1
Klein-Rohrheim	Klein-Rohrheim	27	1	D		0			1



## Anlage 6.5: Ginsheim-Gustavsburg – Haltestellenpläne/-tabelle



### Haltestellenplan Ginsheim-Gustavsburg Stadtteil Gustavsburg

Sachstand Haltestellen 13.12.2015

Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  
Bearbeitungsstand: September 2015

**plan:mobil**

VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG

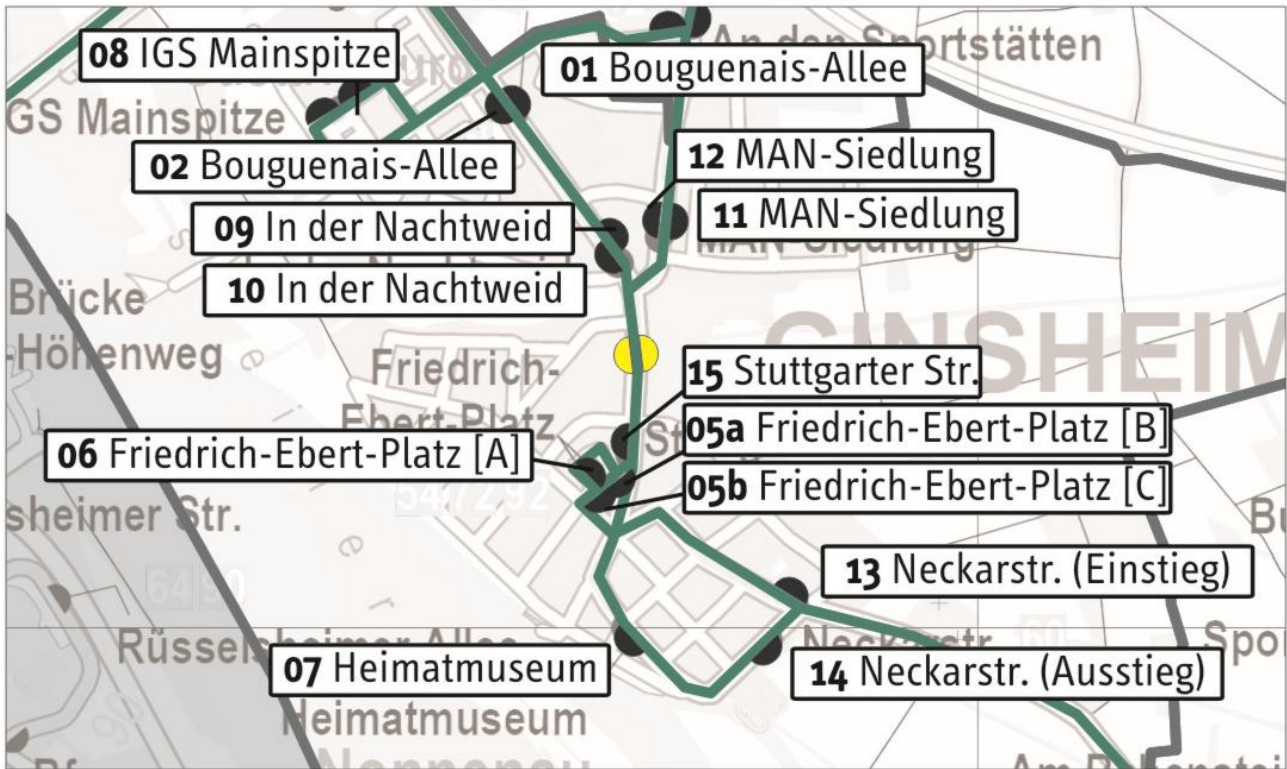
Ludwig-Erhard-Strasse 8 35131 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de



**LNVG**  
Kreis Groß-Gerau

#### Legende

-  Gemeindegrenze
-  Linienweg
-  bestehende Haltestelle
-  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
-  Verlegung Haltestelle
-  Haltestelle entfällt



# Haltestellenplan Ginsheim-Gustavsburg Stadtteil Ginsheim

Sachstand Haltestellen 13.12.2015

Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  
Bearbeitungsstand: September 2015

**plan:mobil**

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de



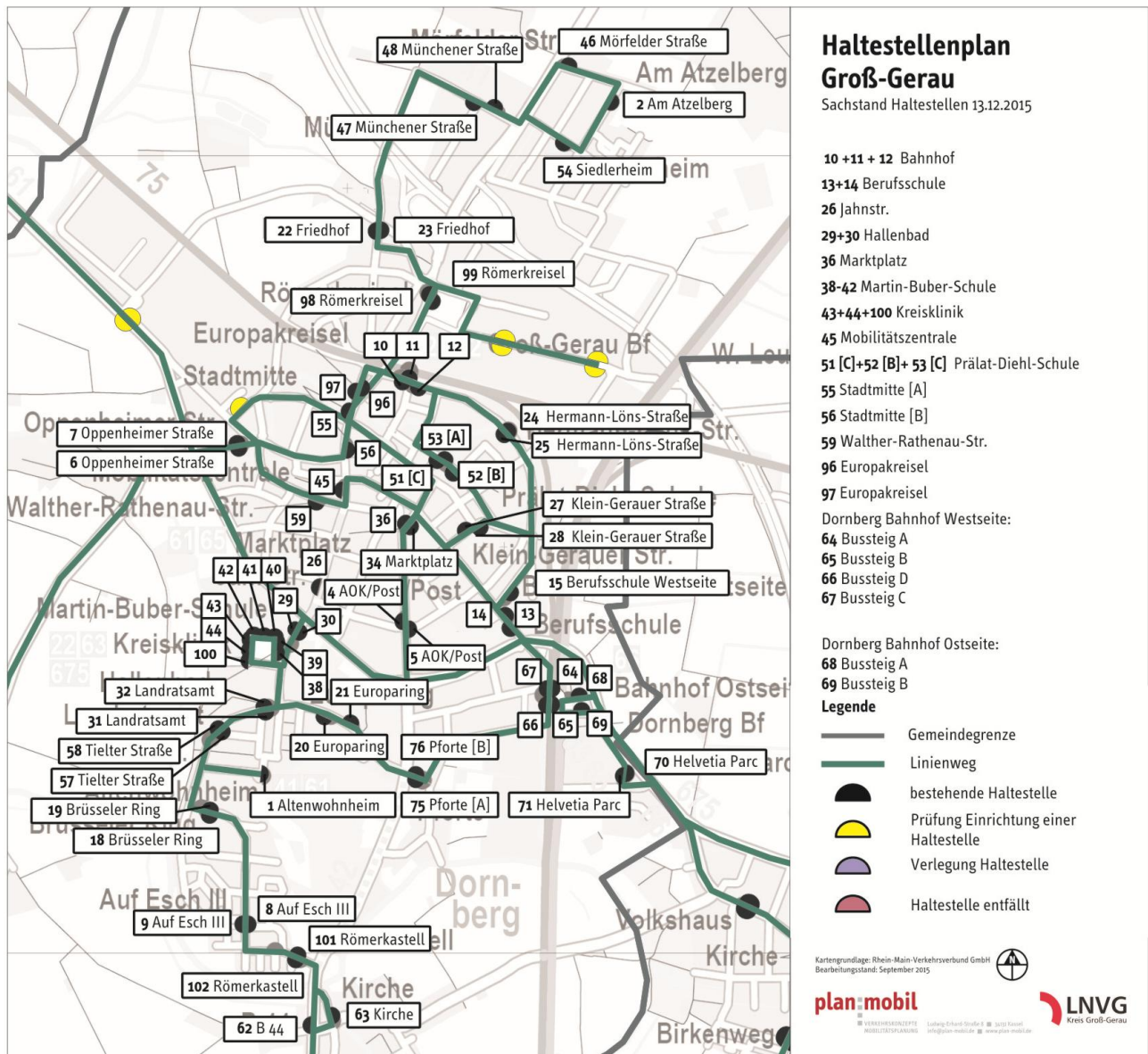
**LNVG**  
Kreis Groß-Gerau

## Legende

-  Gemeindegrenze
-  Linienweg
-  bestehende Haltestelle
-  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
-  Verlegung Haltestelle
-  Haltestelle entfällt

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Ginsheim	Bouguenais-Allee	1	1	D		0			1
Ginsheim	Bouguenais-Allee	2	1	D		0			1
Ginsheim	Friedrich-Ebert-Platz B	5a	1	C		0			1
Ginsheim	Friedrich-Ebert-Platz C	5b	1	C		0		An dieser Pos. hält zurzeit nur die Linie 72.	0
Ginsheim	Friedrich-Ebert-Platz A	6	1	C		1			0
Ginsheim	Heimatmuseum	7	1	D		0			1
Ginsheim	IGS Mainspitze	8	2	E		0		Schulverkehr	0
Ginsheim	In der Nachtweid	9	1	D		0			1
Ginsheim	In der Nachtweid	10	1	D		0			1
Ginsheim	MAN-Siedlung	11	1	D	1	0		Haltestellenposition wird zurzeit nur morgens bei zwei Verstärkerfahrten der Linie 55 angeedient.	0
Ginsheim	MAN-Siedlung	12	1	D	1	0		Haltestellenposition wird zurzeit nur einmal im Jahr angeedient, und zwar während des Mainzer Gutenberg-Marathons (Sachstand 2015)	0
Ginsheim	Neckarstraße	13	1	D		0			1
Ginsheim	Neckarstraße	14	1	D		0			1
Ginsheim	Stuttigarter Straße	15	1	D		0		Haltestelle bildet bei der Linie 60 in Fahrtrichtung Neckarstraße das Pendant zur Haltestelle "Friedrich-Ebert-Platz".	1
Ginsheim	<i>Rheinstraße/Am Sportplatz (hin)</i>	<b>P1</b>	0	D		0		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	1
Ginsheim	<i>Rheinstraße/Am Sportplatz (rück)</i>	<b>P2</b>	0	D		0		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	1
Gustavsburg	Am Alten Fährhaus	16	1	D		1			0
Gustavsburg	Am Alten Fährhaus	17	1	D		1			0
Gustavsburg	Am Fluggraben	19	1	E	1	0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Gustavsburg	Dr.-Kitz-Straße	24	1	D		1			0
Gustavsburg	Dr.-Kitz-Straße	25	1	D		1			0
Gustavsburg	Friedhof	26	1	D		1			0
Gustavsburg	Friedhof	27	1	D		1			0
Gustavsburg	Haagweg	29	1	E	1	0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Gustavsburg	Schule	32	1	D		1			0
Gustavsburg	Schule	33	1	D		1			0
Gustavsburg	Bahnhof	<b>P3</b>	0	D		0	1	Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes befindet sich eine Haltestelle in Planung.	0







## Anlage 6.6: Groß-Gerau – Haltestellenpläne/-tabelle





# Haltestellenplan Groß-Gerau Stadtteil Dornheim

Sachstand Haltestellen 13.12.2015

- Legende**
-  Gemeindegrenze
  -  Linienweg
  -  bestehende Haltestelle
  -  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
  -  Verlegung Haltestelle
  -  Haltestelle entfällt



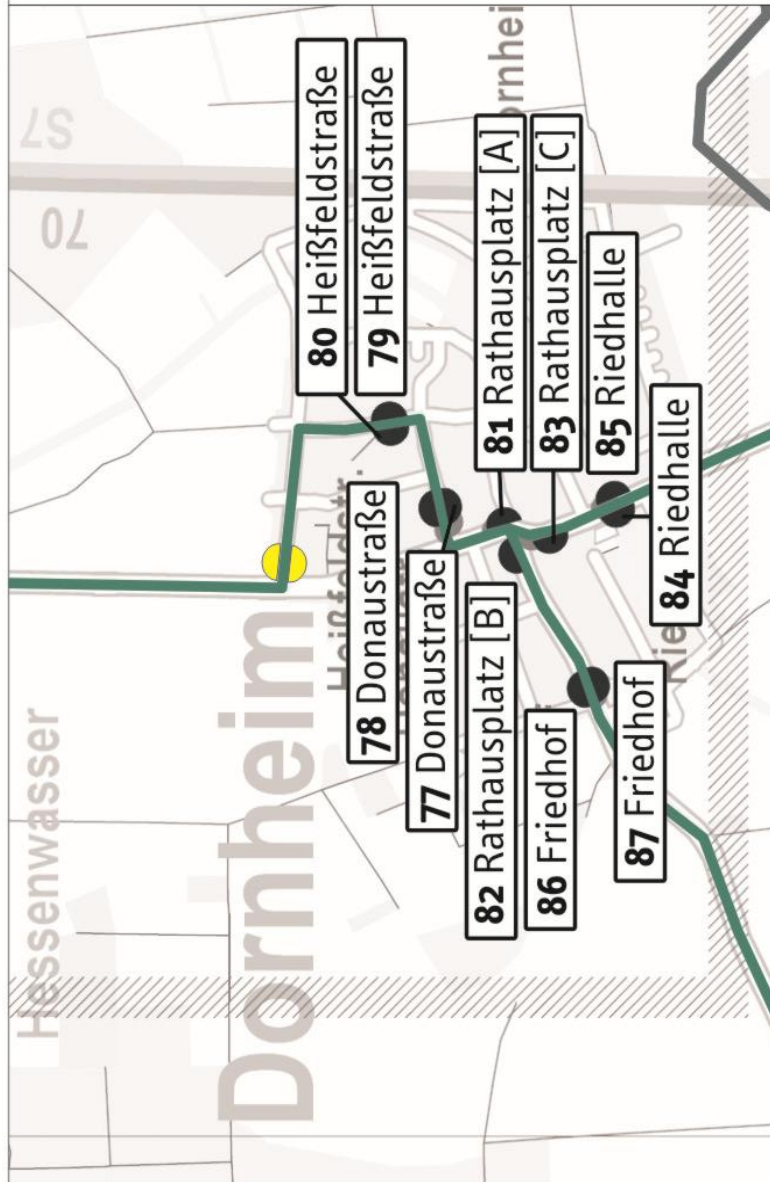
Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  
Bearbeitungsstand: September 2015

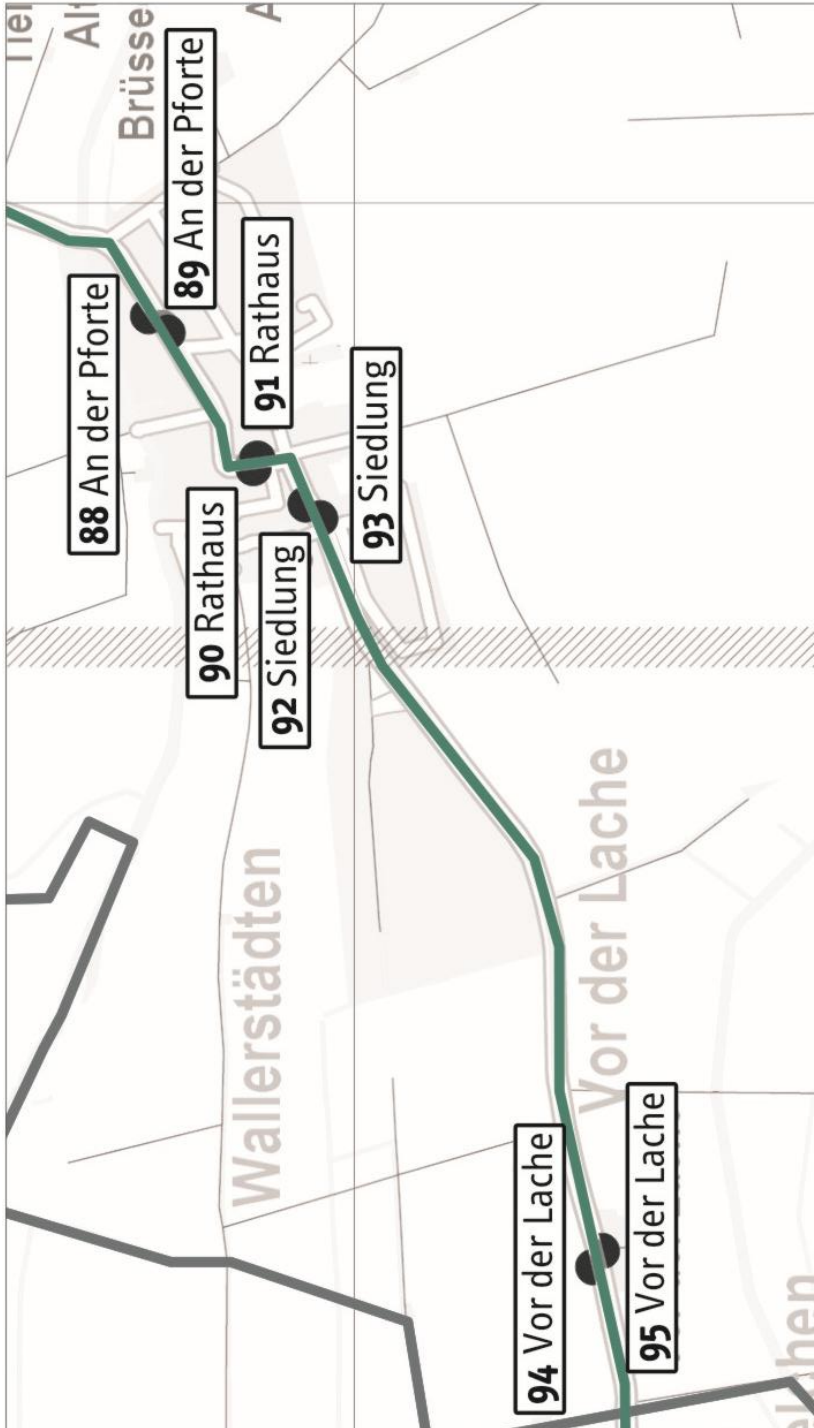


**plan mobil**

VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG

Leibniz-Str. 8 3037 Laatzen  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de





## Haltestellenplan Groß-Gerau Stadtteil Wallerstädten

Sachstand Haltestellen 13.12.2015

Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  
Bearbeitungsstand: September 2015









**plan:mobil**

VEREINIGTE  
MOBILITÄTSPLANUNG

Ludwig-Erhard-Strasse 8 34109 Kassel  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

**LNVG**  
Kreis Groß-Gerau

### Legende

-  Gemeindegrenze
-  Linienweg
-  bestehende Haltestelle
-  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
-  Verlegung Haltestelle
-  Haltestelle entfällt

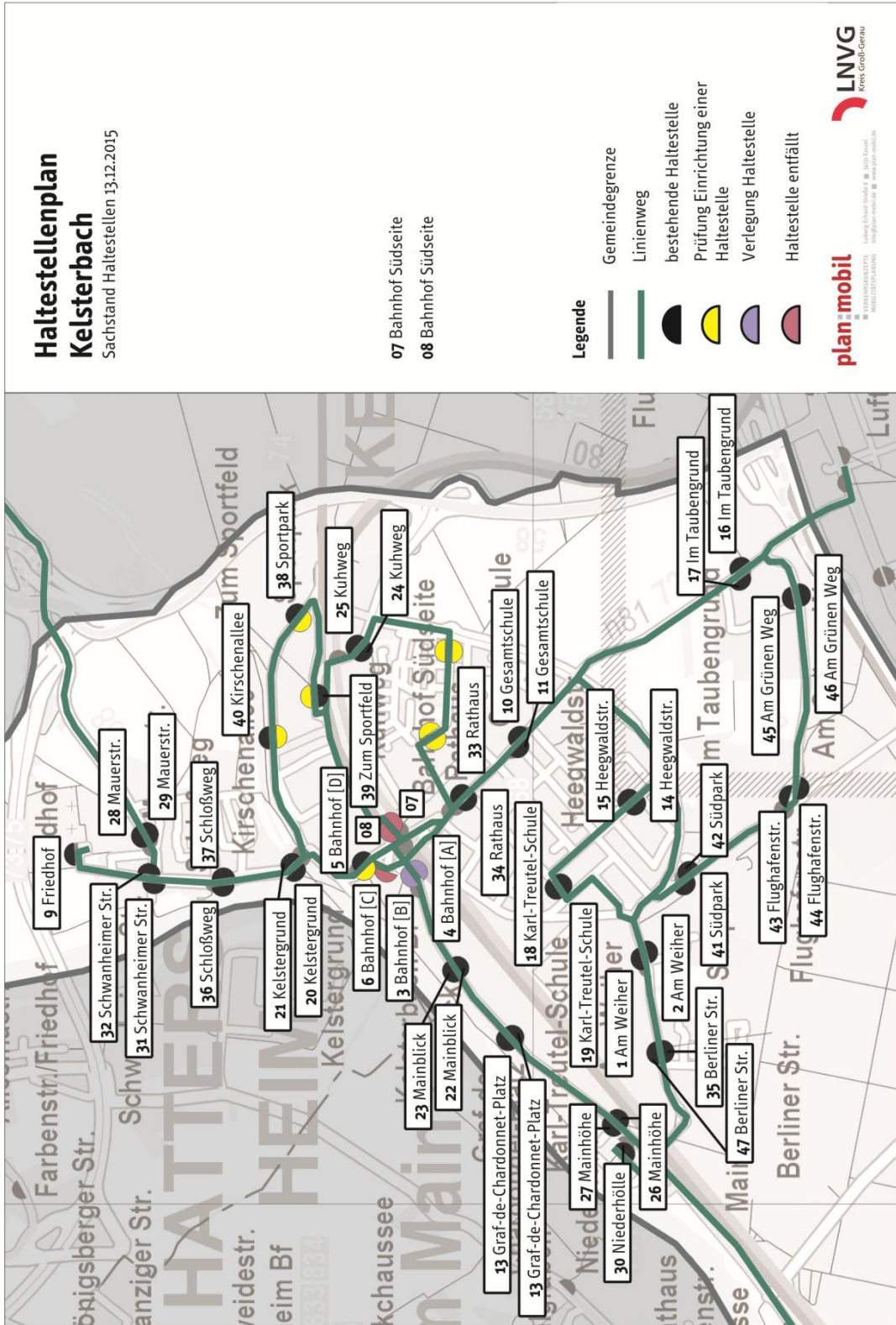
Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Groß-Gerau	Altenwohnheim	1	1	D		0			1
Groß-Gerau	Am Aizelberg	2	1	D		0			1
Groß-Gerau	AOK/Post	4	1	D		0			1
Groß-Gerau	AOK/Post	5	1	D		0			1
Groß-Gerau	Oppenheimer Straße	6	1	C		1			0
Groß-Gerau	Oppenheimer Straße	7	1	C		1			0
Groß-Gerau	Auf Esch III	8	1	D		1			0
Groß-Gerau	Auf Esch III	9	1	D		1			0
Groß-Gerau	Bahnhof	10	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau erfolgt im Jahr 2015, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau	0
Groß-Gerau	Bahnhof	11	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau erfolgt im Jahr 2015, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau, 2. Positionen!	0
Groß-Gerau	Bahnhof	12	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau erfolgt im Jahr 2015, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau; Haltestelle wird verlegt und mit Position 10 zusammengefasst	0
Groß-Gerau	Berufsschule	13	1	D		0			1
Groß-Gerau	Berufsschule	14	1	D		0			1
Groß-Gerau	Berufsschule Westseite	15	1	E	1	0			0
Groß-Gerau	Brüsseler Ring	18	1	D		0			1
Groß-Gerau	Brüsseler Ring	19	1	D		0			1
Groß-Gerau	Europaring	20	1	D		0			1
Groß-Gerau	Europaring	21	1	D		0			1
Groß-Gerau	Friedhof	22	1	D		0			1
Groß-Gerau	Friedhof	23	1	D		0			1
Groß-Gerau	Hermann-Löns-Straße	24	1	D		0			1
Groß-Gerau	Hermann-Löns-Straße	25	1	D		0			1
Groß-Gerau	Jahnstraße	26	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Klein-Gerauer Straße	27	1	D		1			0
Groß-Gerau	Klein-Gerauer Straße	28	1	D		1			0
Groß-Gerau	Hallenbad	29	1	D		1			0
Groß-Gerau	Hallenbad	30	1	D		1			0
Groß-Gerau	Landratsamt	31	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau bereits geplant, GVFG-Projekt des Kreises/der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016	0
Groß-Gerau	Landratsamt	32	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau bereits geplant, GVFG-Projekt des Kreises/der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016	0
Groß-Gerau	Marktplatz	34	1	C		1			0
Groß-Gerau	Marktplatz	36	1	C		1			0
Groß-Gerau	Martin-Buber-Schule	38	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Martin-Buber-Schule	39	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Martin-Buber-Schule	40	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Martin-Buber-Schule	41	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Martin-Buber-Schule	42	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Kreisklinik C	43	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Kreisklinik B	44	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Kreisklinik A	100	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau bereits geplant, GVFG-Projekt des Kreises/der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016	0

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Groß-Gerau	Mobilitätszentrale	45	1	C		0		Verknüpfungspunkt Bus/CarSharing	1
Groß-Gerau	Mörfelder Straße	46	1	D		0			1
Groß-Gerau	Münchener Straße	47	1	D		0			1
Groß-Gerau	Münchener Straße	48	1	D		0			1
Groß-Gerau	Prälat-Diehl-Schule C	51	1	E		0			0
Groß-Gerau	Prälat-Diehl-Schule B	52	1	E		0			0
Groß-Gerau	Prälat-Diehl-Schule A	53	1	E		0			0
Groß-Gerau	Siedlerheim	54	1	D		1	1	Haltestelle wird von Stadt Groß-Gerau verlegt und erneut barrierefrei gestaltet.	0
Groß-Gerau	Stadtmitte A	55	1	D		1			0
Groß-Gerau	Stadtmitte B	56	1	D		1			0
Groß-Gerau	Tieler Straße	57	1	D		0			1
Groß-Gerau	Tieler Straße	58	1	D		0		Schulverkehr	1
Groß-Gerau	Walther-Rathenau-Straße	59	1	E		0			0
Groß-Gerau	Europakreisel	96	1	D		0			1
Groß-Gerau	Europakreisel	97	1	D		0			1
Groß-Gerau	Römerkreisel	98	1	D		1			0
Groß-Gerau	Römerkreisel	99	1	D		1		Wird im Jahr 2015 von Stadt Groß-Gerau im Rahmen des Umbaus des Römerkreisels zum Turbokreisel verlegt und erneut barrierefrei gestaltet.	0
Groß-Gerau	Römerkastell	101	1	D		0			1
Groß-Gerau	Römerkastell	102	1	D		0			1
Groß-Gerau	Fabrikstraße (Südzuckergelände)	M1	0	D		0		Maßnahme: Einrichtung einer Haltestelle in der Fabrikstraße im Zuge der Bebauung des Südzuckergeländes.	1
Groß-Gerau	Südring/Kreuzungsbereich Nordring (hin)	M2	0	D		0		Maßnahme: Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle im Südring/Kreuzungsbereich Nordring im Zuge der Bebauung des Südzuckergeländes.	1
Groß-Gerau	Südring/Kreuzungsbereich Nordring (rück)	M3	0	D		0		Maßnahme: Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle im Südring/Kreuzungsbereich Nordring im Zuge der Bebauung des Südzuckergeländes.	1
Groß-Gerau	Wasserweg/Haltestelle 1 (hin)	P1	0	E		0		Prüfauftrag: Reaktivierung von zwei Haltestellen im Bereich des Gewerbegebietes am Wasserweg.	0
Groß-Gerau	Wasserweg/Haltestelle 1 (rück)	P2	0	E		0		Prüfauftrag: Reaktivierung von zwei Haltestellen im Bereich des Gewerbegebietes am Wasserweg.	0
Groß-Gerau	Wasserweg/Haltestelle 2 (hin)	P3	0	E		0		Prüfauftrag: Reaktivierung von zwei Haltestellen im Bereich des Gewerbegebietes am Wasserweg.	0
Groß-Gerau	Wasserweg/Haltestelle 2 (rück)	P4	0	E		0		Prüfauftrag: Reaktivierung von zwei Haltestellen im Bereich des Gewerbegebietes am Wasserweg.	0
Berkach	B 44	62	1	D		1			0
Berkach	Kirche	63	1	D		0			1
Dornberg	Bahnhof Westseite A	64	1	B		1			0
Dornberg	Bahnhof Westseite B	65	1	B		1			0
Dornberg	Bahnhof Westseite D	66	1	B		1			0
Dornberg	Bahnhof Westseite C	67	1	B		1			0
Dornberg	Bahnhof Ostseite A	68	1	B		1			0
Dornberg	Bahnhof Ostseite B	69	1	B		1			0
Dornberg	Helvetia Parc	70	1	D		1			0
Dornberg	Helvetia Parc	71	1	D		1			0



Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Domberg	Pforte A	75	1	D		0			1
Domberg	Pforte B	76	1	D		0			1
Domheim	Donaustraße	77	1	D		0			1
Domheim	Donaustraße	78	1	D		0			1
Domheim	Heißfeldstraße	79	1	D		0			1
Domheim	Heißfeldstraße	80	1	D		0			1
Domheim	Rathausplatz A	81	1	C		0			1
Domheim	Rathausplatz B	82	1	C		0			1
Domheim	Rathausplatz C	83	1	C		0			1
Domheim	Riedhalle	84	1	D		0			1
Domheim	Riedhalle	85	1	D		0			1
Domheim	Friedhof	86	1	D		0			1
Domheim	Friedhof	87	1	D		0			1
Domheim	<i>Neckarring/B44 (hin)</i>	<b>P5</b>	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Neckarring nahe der B44. Ziel: bessere Erschließung	1
Domheim	<i>Neckarring/B44 (rück)</i>	<b>P6</b>	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Neckarring nahe der B44. Ziel: bessere Erschließung	1
Wallerstädten	An der Pforte	88	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der L3094/Ortsdurchfahrt Wallerstädten erfolgen, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016/2017	0
Wallerstädten	An der Pforte	89	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der L3094/Ortsdurchfahrt Wallerstädten erfolgen, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016/2017	0
Wallerstädten	Rathaus	90	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der L3094/Ortsdurchfahrt Wallerstädten erfolgen, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016/2017	0
Wallerstädten	Rathaus	91	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der L3094/Ortsdurchfahrt Wallerstädten erfolgen, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016/2017	0
Wallerstädten	Siedlung	92	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der L3094/Ortsdurchfahrt Wallerstädten erfolgen, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016/2017	0
Wallerstädten	Siedlung	93	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der L3094/Ortsdurchfahrt Wallerstädten erfolgen, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016/2017	0
Wallerstädten	Vor der Lache	94	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Wallerstädten	Vor der Lache	95	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0

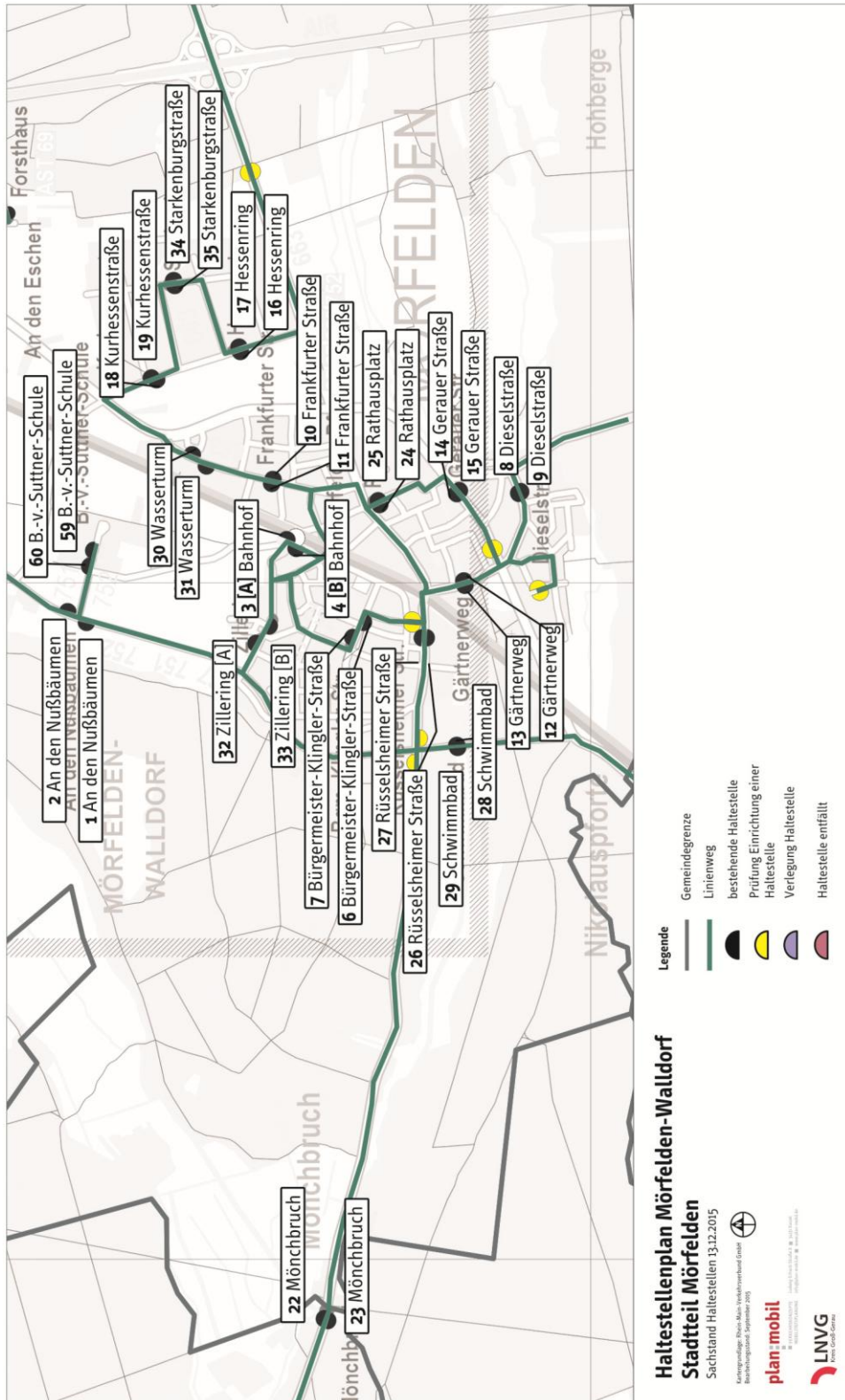
# Anlage 6.7: Kelsterbach – Haltestellenplan/-tabelle



Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Kelsterbach	Am Weiher	1	1	D		0			1
Kelsterbach	Am Weiher	2	1	D		0			1
Kelsterbach	Bahnhof B	3	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der Stadtmitte (Mörfelder Straße ab Rathaus einschließlich Unterführung) erfolgen, die verschiedenen Haltestellenpositionen am Bahnhof sollen in der Unterführung zusammengelegt werden, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2016-2017	0
Kelsterbach	Bahnhof A	4	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der Stadtmitte (Mörfelder Straße ab Rathaus einschließlich Unterführung) erfolgen, die verschiedenen Haltestellenpositionen am Bahnhof sollen in der Unterführung zusammengelegt werden, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2016-2017	0
Kelsterbach	Bahnhof D	5 P1	1	D		0		Prüfauftrag: Haltestellenposition soll im Zuge der Zusammenführung der Bahnhofpositionen in der Unterführung als eigenständige Haltestelle "Fritz-Treutel-Haus" erhalten bleiben und durch Position auf der gegenüberliegenden Straßenseite ergänzt werden, neue Kategorie wäre dann "D".	1
Kelsterbach	Bahnhof C	6	1	C	1	0		Position soll entfallen (siehe Pos. 3/4).	0
Kelsterbach	<i>Fritz-Treutel-Haus</i>	P2	0	D		0		Siehe Nr. 5, Position in Richtung Bahnhof.	1
Kelsterbach	Bahnhof Südseite	7	1	C	1	0		Position soll entfallen (siehe Pos. 3/4).	0
Kelsterbach	Bahnhof Südseite	8	1	C	1	0		Position soll entfallen (siehe Pos. 3/4).	0
Kelsterbach	Friedhof	9	1	D		1			0
Kelsterbach	Gesamtschule	10	1	D		0	1	Wird voraussichtlich in 2015 von der Stadt Kelsterbach barrierefrei gestaltet.	0
Kelsterbach	Gesamtschule	11	1	D		0	1	Wird voraussichtlich in 2015 von der Stadt Kelsterbach barrierefrei gestaltet.	0
Kelsterbach	Graf-de-Chardonnet-Platz	12	1	D		0		Haltestelle wird evtl. im Zuge der Verkehrsberuhigung der Rüsselsheimer Str. barrierefrei gestaltet. Konkrete Planungen liegen noch nicht vor.	1
Kelsterbach	Graf-de-Chardonnet-Platz	13	1	D		0		Haltestelle wird evtl. im Zuge der Verkehrsberuhigung der Rüsselsheimer Str. barrierefrei gestaltet. Konkrete Planungen liegen noch nicht vor.	1
Kelsterbach	Heegwaldstraße	14	1	D		0			1
Kelsterbach	Heegwaldstraße	15	1	D		0			1
Kelsterbach	Im Taubengrund	16	1	D		0			1
Kelsterbach	Im Taubengrund	17	1	D		0			1
Kelsterbach	Karl-Treutel-Schule	18	1	D		0			1
Kelsterbach	Karl-Treutel-Schule	19	1	D		0			1
Kelsterbach	Kelstergrund	20	1	D		1			0
Kelsterbach	Kelstergrund	21	1	D		1			0
Kelsterbach	Mainblick	22	1	D		0		Haltestelle wird evtl. im Zuge der Verkehrsberuhigung der Rüsselsheimer Str. barrierefrei gestaltet. Konkrete Planungen liegen noch nicht vor.	1
Kelsterbach	Mainblick	23	1	D		0		Haltestelle wird evtl. im Zuge der Verkehrsberuhigung der Rüsselsheimer Str. barrierefrei gestaltet. Konkrete Planungen liegen noch nicht vor.	1
Kelsterbach	Kuhweg	24	1	D		0			1
Kelsterbach	Kuhweg	25	1	D		0			1
Kelsterbach	Mainhöhe	26	1	D		0		Haltestelle wird evtl. im Zuge der Verkehrsberuhigung der Rüsselsheimer Str. barrierefrei gestaltet. Konkrete Planungen liegen noch nicht vor.	1
Kelsterbach	Mainhöhe	27	1	D		0		Haltestelle wird evtl. im Zuge der Verkehrsberuhigung der Rüsselsheimer Str. barrierefrei gestaltet. Konkrete Planungen liegen noch nicht vor.	1

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Kelsterbach	Mauerstraße	28	1	E		0			0
Kelsterbach	Mauerstraße	29	1	E		0			0
Kelsterbach	Niederhölle	30	1	D		0			1
Kelsterbach	Schwanheimer Straße	31	1	D		0			1
Kelsterbach	Schwanheimer Straße	32	1	D		0			1
Kelsterbach	Rathaus	33	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der Stadtmitte (Mörfelder Straße ab Rathaus einschließlich Unterführung) erfolgen, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2016-2017	0
Kelsterbach	Rathaus	34	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der Stadtmitte (Mörfelder Straße ab Rathaus einschließlich Unterführung) erfolgen, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2016-2017	0
Kelsterbach	Berliner Straße	35	1	D		1			0
Kelsterbach	Berliner Straße	47	1	D		1			0
Kelsterbach	Schloßweg	36	1	D		0			1
Kelsterbach	Schloßweg	37	1	D		0			1
Kelsterbach	Sportpark	38	1	D		1			0
Kelsterbach	Sportpark	M1	0	D		0		Ergänzung einer Haltestellenposition in Fahrtrichtung Kuhweg. Grund: Neues Konzept für die Linien 74/75.	1
Kelsterbach	Zum Sportfeld	39	1	D		0			1
Kelsterbach	Zum Sportfeld	M2	0	D		0		Ergänzung einer Haltestellenposition in Fahrtrichtung Kuhweg. Grund: Neues Konzept für die Linien 74/75.	1
Kelsterbach	Kirschenallee	40	1	D		0			1
Kelsterbach	Kirschenallee	M3	0	D		0		Ergänzung einer Haltestellenposition in Fahrtrichtung Kuhweg. Grund: Neues Konzept für die Linien 74/75.	1
Kelsterbach	Südpark	41	1	D		0			0
Kelsterbach	Südpark	42	1	D		0			0
Kelsterbach	Flughafenstraße	43	1	E		0			0
Kelsterbach	Flughafenstraße	44	1	E		0			0
Kelsterbach	Am Grünen Weg	45	1	E		0			0
Kelsterbach	Am Grünen Weg	46	1	E		0			0
Kelsterbach	Baugéplatz (hin)	M4	0	D		0	1	Einrichtung einer Haltestelle im Neubaugbiet „Länger Weg“ - Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2016; Ziel: ÖPNV-Andienung Neubaugbiet . Barrierefreier Bau bereits geplant, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2015-2017	0
Kelsterbach	Baugéplatz (rück)	M5	0	D		0	1	Einrichtung einer Haltestelle im Neubaugbiet „Länger Weg“ - Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2016; Ziel: ÖPNV-Andienung Neubaugbiet . Barrierefreier Bau bereits geplant, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2015-2017	0
Kelsterbach	Lilienstraße (hin)	M6	0	D		0	1	Einrichtung einer Haltestelle im Umfeld des Neubaugbiets „Länger Weg“ - Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2016; Ziel: ÖPNV-Andienung Neubaugbiet . Barrierefreier Bau bereits geplant, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2015-2017	0
Kelsterbach	Lilienstraße (rück)	M7	0	D		0	1	Einrichtung einer Haltestelle im Umfeld des Neubaugbiets „Länger Weg“ - Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2016; Ziel: ÖPNV-Andienung Neubaugbiet . Barrierefreier Bau bereits geplant, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2015-2017	0
Kelsterbach	Isarstraße (ab 13.12.2015)	60	1	E		1		Inbetriebnahme der bereits gebauten Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015.	0
Kelsterbach	Spreestraße (ab 13.12.2015)	61	1	E		1		Inbetriebnahme der bereits gebauten Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015.	0

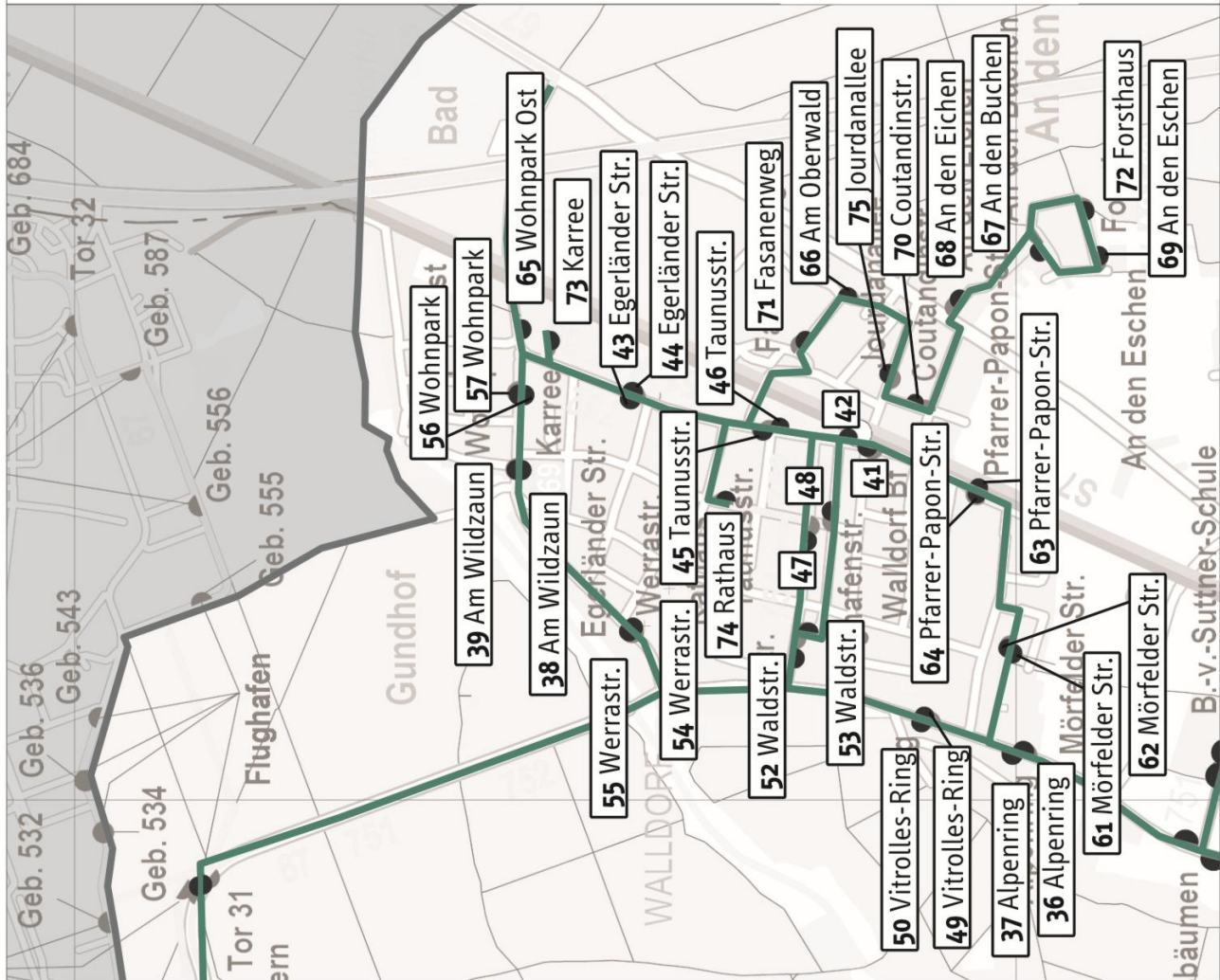
## Anlage 6.8: Mörfelden-Walldorf – Haltestellenpläne/-tabelle





# Haltestellenplan Mörfelden-Walldorf Stadtteil Walldorf

Sachstand Haltestellen 13.12.2015



- 41 Bahnhof [B]
- 42 Bahnhof [A]
- 47 Flughafenstr.
- 48 Flughafenstr.

## Legende

- Gemeindegrenze
- Linienweg
- bestehende Haltestelle
- Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
- Verlegung Haltestelle
- Haltestelle entfällt

Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  
Bearbeitungsstand: September 2015



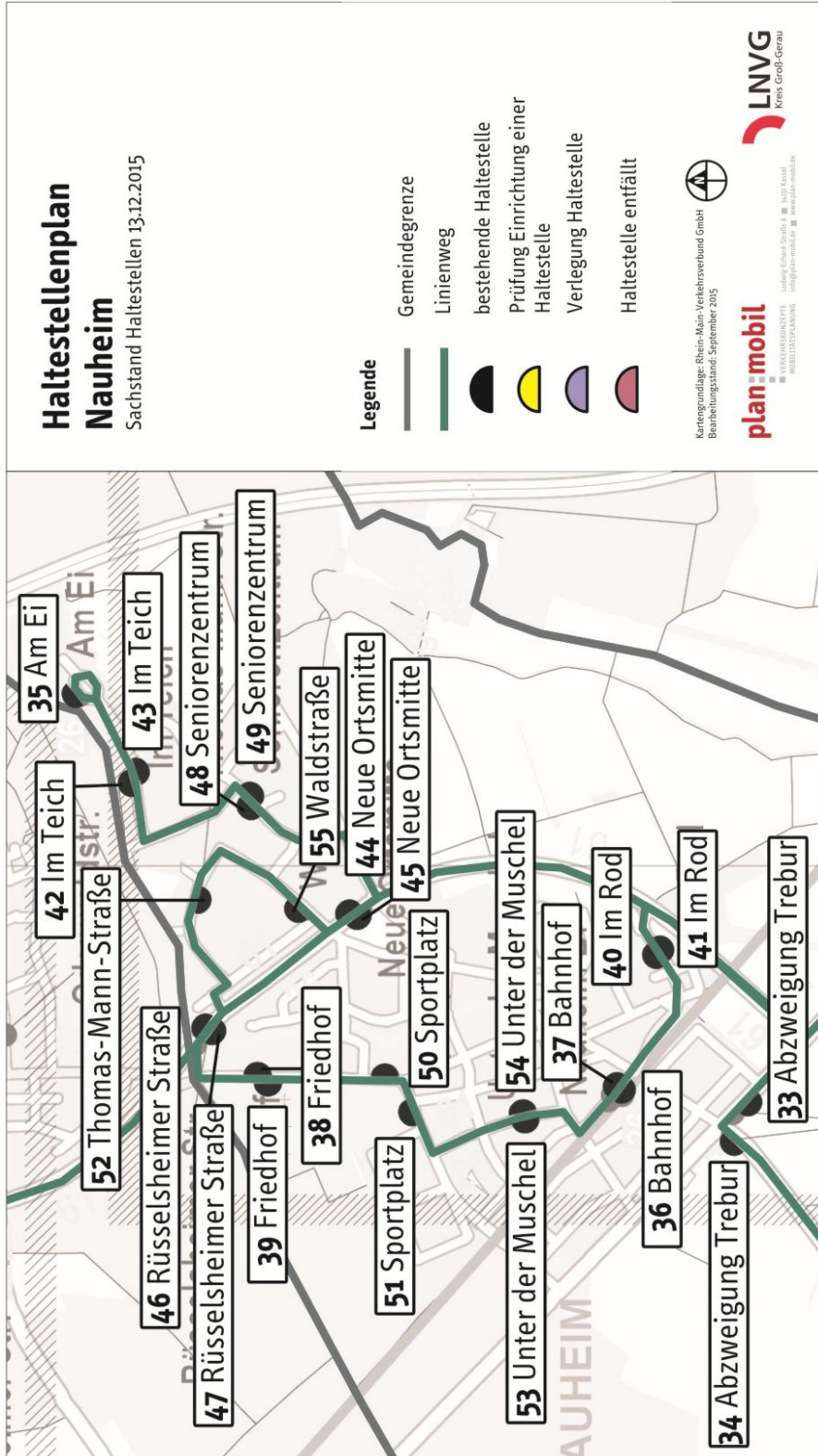
Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Mörfelden	An den Nußbäumen	1	1	E		1		Drängelgitter, nicht rollstuhlgerecht	0
Mörfelden	An den Nußbäumen	2	1	E		1		Drängelgitter, nicht rollstuhlgerecht	0
Mörfelden	Bahnhof A	3	1	B		1			0
Mörfelden	Bahnhof B	4	1	B		1			0
Mörfelden	Bürgermeister-Klingler-Str.	6	1	D		0			1
Mörfelden	Bürgermeister-Klingler-Str.	7	1	D		0			1
Mörfelden	Dieselstraße	8	1	D		1			0
Mörfelden	Dieselstraße	9	1	D		1			0
Mörfelden	Frankfurter Straße	10	1	D		0			1
Mörfelden	Frankfurter Straße	11	1	D		0			1
Mörfelden	Gärtnerweg	12	1	D		1			0
Mörfelden	Gärtnerweg	13	1	D		1			0
Mörfelden	Gerauer Straße	14	1	D		1			0
Mörfelden	Gerauer Straße	15	1	D		1			0
Mörfelden	Hessenring	16	1	D		1			0
Mörfelden	Hessenring	17	1	D		1			0
Mörfelden	Kurhessenstraße	18	1	D		1			0
Mörfelden	Kurhessenstraße	19	1	D		1			0
Mörfelden	Mönchbruch	22	1	E		0			0
Mörfelden	Mönchbruch	23	1	E		0			0
Mörfelden	Rathausplatz	24	1	C		1			0
Mörfelden	Rathausplatz	25	1	C		1			0
Mörfelden	Rüsselsheimer Straße	26	1	D		0			1
Mörfelden	Rüsselsheimer Straße	27	1	D		0			1
Mörfelden	Schwimmbad	28	1	E	1	0			0
Mörfelden	Schwimmbad	29	1	E	1	0			0
Mörfelden	Wasserturm	30	1	D		1			0
Mörfelden	Wasserturm	31	1	D		0			1
Mörfelden	Zillering A	32	1	D		1			0
Mörfelden	Zillering B	33	1	D		1			0
Mörfelden	Starkenburgerstraße	34	1	D		1			0
Mörfelden	Starkenburgerstraße	35	1	D		1			0



Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv = Arbeitstitel</i>	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Mörfelden	<i>Am Berg</i>	P1	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für die Linie 751. Ziel: bessere Erschließung	1
Mörfelden	<i>B486/Campingplatz (hin)</i>	P2	0	E		0	1	Prüfauftrag: Einrichtung einer <u>barrierefreien</u> Haltestelle an der Langerer Straße (B486)/Kreuzungsbereich Am Zeitplatz. Ziel: ÖPNV-Andienung des Hotels und des Campingplatzes. Barrierefreie Haltestelle ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.	0
Mörfelden	<i>B486/Campingplatz (hin)</i>	P3	0	E		0	1	Prüfauftrag: Einrichtung einer <u>barrierefreien</u> Haltestelle an der Langerer Straße (B486)/Kreuzungsbereich Am Zeitplatz. Ziel: ÖPNV-Andienung des Hotels und des Campingplatzes. Barrierefreie Haltestelle ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.	0
Mörfelden	<i>Daimlerstraße (hin)</i>	P4	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für die Linie 751. Grund: Ersatz für Haltestelle "Gärtnerweg" bei in Mörfelden beginnenden/endenenden Fahrten.	1
Mörfelden	<i>Daimlerstraße (rück)</i>	P5	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für die Linie 751. Grund: Ersatz für Haltestelle "Gärtnerweg" bei in Mörfelden beginnenden/endenenden Fahrten.	1
Mörfelden	<i>Dammstraße (hin)</i>	P6	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für die Linie 751. Grund: Ersatz für Haltestelle "Gärtnerweg" bei in Mörfelden beginnenden/endenenden Fahrten.	1
Mörfelden	<i>Dammstraße (rück)</i>	P7	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für die Linie 751. Grund: Ersatz für Haltestelle "Gärtnerweg" bei in Mörfelden beginnenden/endenenden Fahrten.	1
Mörfelden	<i>Rüsselsheimer Str./ Sportplätze (hin)</i>	P8	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer <u>barrierefreien</u> Haltestelle in der Rüsselsheimer Straße nahe des Vitrolles-Rings. Ziel: ÖPNV-Andienung der Sportanlagen und des Waldschwimmbades.	1
Mörfelden	<i>Rüsselsheimer Str./ Sportplätze (rück)</i>	P9	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer <u>barrierefreien</u> Haltestelle in der Rüsselsheimer Straße nahe des Vitrolles-Rings. Ziel: ÖPNV-Andienung der Sportanlagen und des Waldschwimmbades.	1
Waldorf	Alpenring	36	1	D		1			0
Waldorf	Alpenring	37	1	D		1			0
Waldorf	Am Wildzaun	38	1	D		1			0
Waldorf	Am Wildzaun	39	1	D		1			0
Waldorf	Bahnhof B	41	1	D		1			0
Waldorf	Bahnhof A	42	1	B		1			0
Waldorf	Egerländer Straße	43	1	D		1			0
Waldorf	Egerländer Straße	44	1	D		1			0
Waldorf	Taunusstraße	45	1	D		1			0
Waldorf	Taunusstraße	46	1	D		1			0
Waldorf	Flughafenstraße	47	1	D		0			1
Waldorf	Flughafenstraße	48	1	D		0			1
Waldorf	Vitrolles-Ring	49	1	D		1			0
Waldorf	Vitrolles-Ring	50	1	D		1			0
Waldorf	Waldustraße	52	1	D		1			0
Waldorf	Waldustraße	53	1	D		1			0

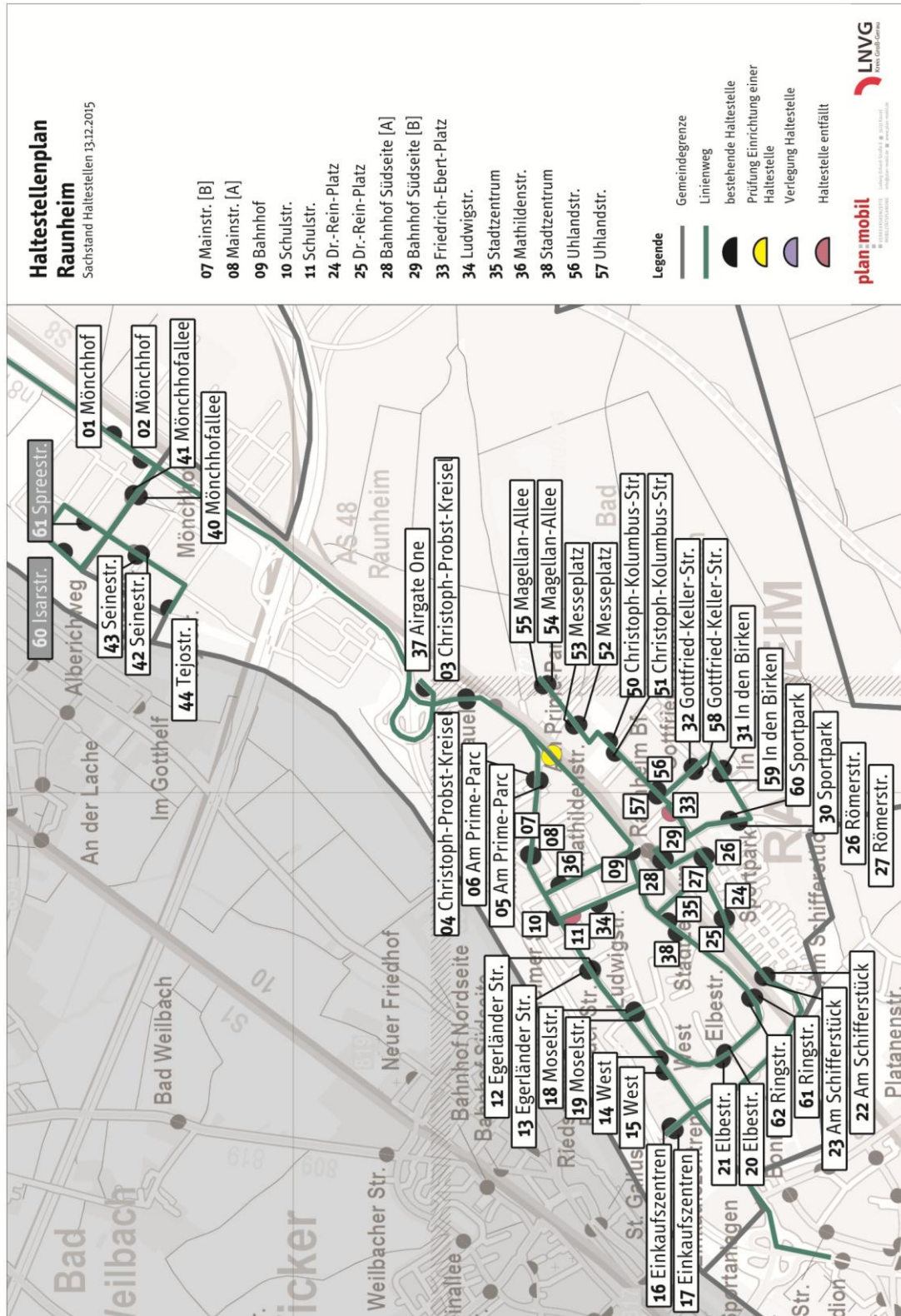
Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Walldorf	Werrastraße	54	1	D		1			0
Walldorf	Werrastraße	55	1	D		1			0
Walldorf	Wohnpark	56	1	D		1		Busbucht, kantentreine Anfahrbarkeit überprüfen.	0
Walldorf	Wohnpark	57	1	D		1			0
Mörfelden	Bertha-von-Suttner-Schule	59	1	E		1			0
Mörfelden	Bertha-von-Suttner-Schule	60	1	E		1			0
Walldorf	Mörfelder Straße	61	1	D		0		Barrierefreier Ausbau aus Platzmangel wahrscheinlich nicht möglich.	1
Walldorf	Mörfelder Straße	62	1	D		1			0
Walldorf	Pfarrer-Papon-Straße	63	1	D		1			0
Walldorf	Pfarrer-Papon-Straße	64	1	D		1			0
Walldorf	Wohnpark Ost	65	1	D		1			0
Walldorf	Am Oberwald	66	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Walldorf	An den Buchen	67	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Walldorf	An den Eichen	68	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Walldorf	An den Eschen	69	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Walldorf	Coutandinstraße	70	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Walldorf	Fasanenweg	71	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Walldorf	Forsthaus	72	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Walldorf	Karree	73	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Walldorf	Rathaus	74	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Walldorf	Jourdanallee	75	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0

## Anlage 6.9: Nauheim – Haltestellenplan/-tabelle



Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Nauheim	Abzweigung Trebur	33	1	D		0			1
Nauheim	Abzweigung Trebur	34	1	D		0			1
Nauheim	Am Ei	35	1	D		0			1
Nauheim	Bahnhof	36	1	C		1			0
Nauheim	Bahnhof	37	1	C		1			0
Nauheim	Friedhof	38	1	D		0			1
Nauheim	Friedhof	39	1	D		0			1
Nauheim	Im Rod	40	1	D		0			1
Nauheim	Im Rod	41	1	D		0			1
Nauheim	Im Teich	42	1	D		0			1
Nauheim	Im Teich	43	1	D		0			1
Nauheim	Neue Ortsmitte	44	1	D		1			0
Nauheim	Neue Ortsmitte	45	1	D		1			0
Nauheim	Rüsselsheimer Straße	46	1	D		0			1
Nauheim	Rüsselsheimer Straße	47	1	D		0			1
Nauheim	Seniorenzentrum	48	1	D		0			1
Nauheim	Seniorenzentrum	49	1	D		0			1
Nauheim	Sportplatz	50	1	D		0			1
Nauheim	Sportplatz	51	1	D		0			1
Nauheim	Thomas-Mann-Straße	52	1	D		0			1
Nauheim	Unter der Muschel	53	1	D		0			1
Nauheim	Unter der Muschel	54	1	D		0			1
Nauheim	Waldstraße	55	1	D		0			1

# Anlage 6.10: Raunheim – Haltestellenplan/-tabelle

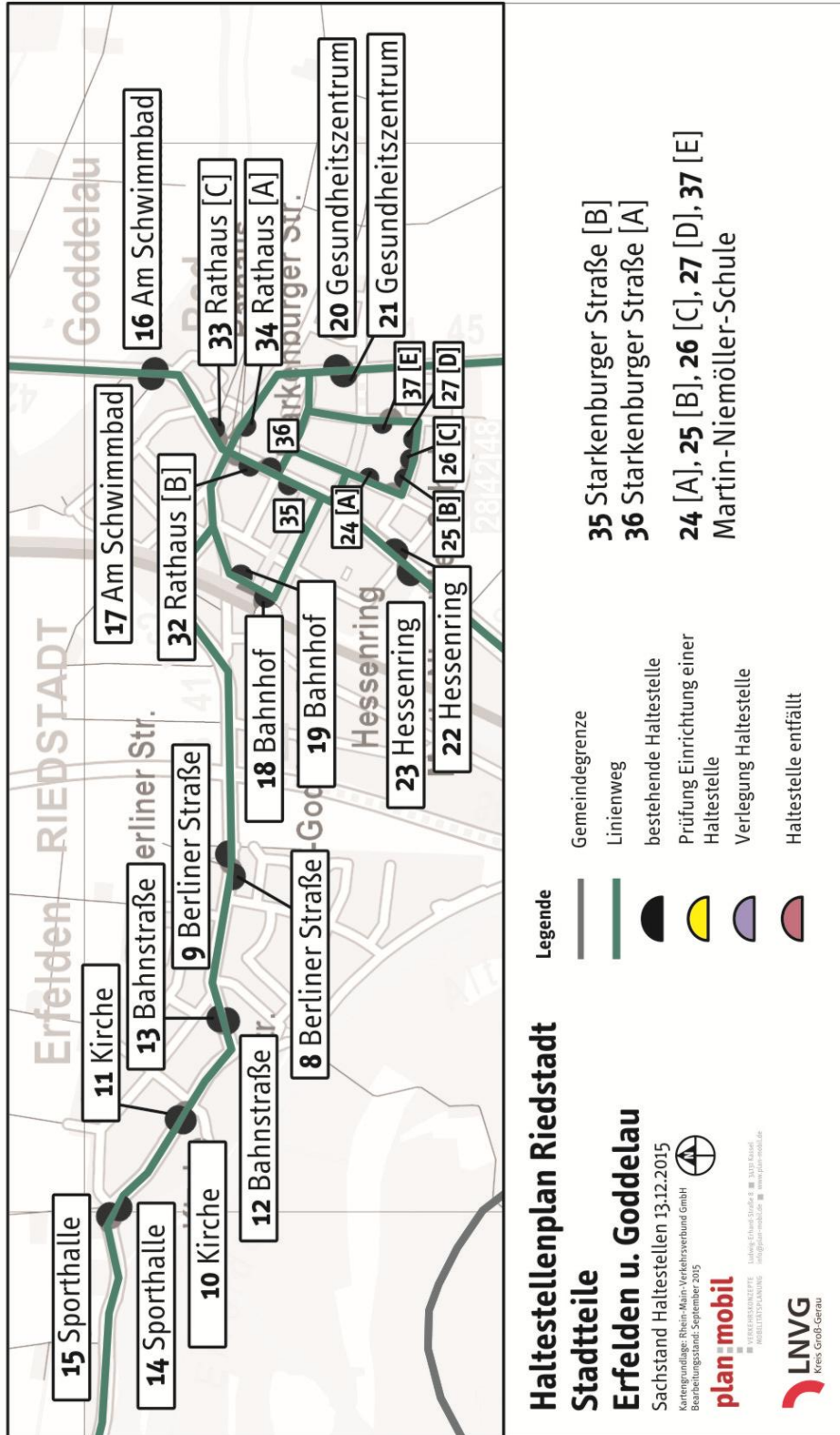


Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Raunheim	Mönchhof	1	1	D		0			1
Raunheim	Mönchhof	2	1	D		1			0
Raunheim	Christoph-Probst-Kreisel	3	1	D		0	1	Wird in 2015 von Stadt Raunheim an einem neuen Standort barrierefrei gebaut.	0
Raunheim	Christoph-Probst-Kreisel	4	1	D		0	1	Wird in 2015 von Stadt Raunheim an einem neuen Standort barrierefrei gebaut.	0
Raunheim	Am Prime-Parc	5	1	D		1			0
Raunheim	Am Prime-Parc	6	1	D		1			0
Raunheim	Mainstraße B	7	1	D		1			0
Raunheim	Mainstraße A	8	1	D		1			0
Raunheim	Bahnhof	9	1	C		0	1	Projekt der Stadt Raunheim.	0
Raunheim	Bahnhof	M1	0	C		0	1	Einrichtung einer zweiten Position. Projekt der Stadt Raunheim.	0
Raunheim	Schulstraße	10	1	D		0			1
Raunheim	Schulstraße (bis 12.12.2015)	11			1	0		Position entfällt zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015. Linie 78 dient zukünftig die Position 10 an.	0
Raunheim	Egerländer Straße	12	1	D		1			0
Raunheim	Egerländer Straße	13	1	D		1			0
Raunheim	West	14	1	C		1			0
Raunheim	West	15	1	C		1			0
Raunheim	Einkaufszentren	16	1	D	1	0			0
Raunheim	Einkaufszentren	17	1	D	1	0			0
Raunheim	Moselstraße (ab 13.12.2015)	18	1	D		0		Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 im Zuge der Neugestaltung der Stadtbuslinie 79. Ziel: bessere Erschließung	1
Raunheim	Moselstraße (ab 13.12.2015)	19	1	D		0		Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 im Zuge der Neugestaltung der Stadtbuslinie 79. Ziel: bessere Erschließung	1
Raunheim	Elbestraße	20	1	D		0			1
Raunheim	Elbestraße	21	1	D		0			1
Raunheim	Am Schifferstück	22	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Am Schifferstück	23	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Dr.-Rein-Platz	24	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Dr.-Rein-Platz	25	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Römerstraße	26	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Römerstraße	27	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Bahnhof Südseite A	28	1	C		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Bahnhof Südseite B	29	1	C		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Sportpark	30	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Sportpark (ab 13.12.2015)	60	1	D		0		Einrichtung einer Position in Gegenrichtung zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 im Zuge der Neugestaltung der Stadtbuslinie 79. Ziel: bessere Erschließung. Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Raunheim	In den Birken	31	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	In den Birken (ab 13.12.2015)	59	1	D		0		Einrichtung einer Position in Gegengerichtung zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 im Zuge der Neugestaltung der Stadtbahnlinie 79. Ziel: bessere Erschließung.	1
Raunheim	Gottfried-Keller-Straße	32	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Gottfried-Keller-Straße (ab 13.12.2015)	58	1	D		0		Einrichtung einer Position in Gegengerichtung zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 im Zuge der Neugestaltung der Stadtbahnlinie 79. Ziel: bessere Erschließung.	1
Raunheim	Friedrich-Ebert-Platz (bis 12.12.2015)	33			1	0		Haltestelle wird zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 aufgehoben. Alternative: neue Haltestelle "Uhlstraße"	0
Raunheim	Ludwigstraße	34	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Stadtzentrum	35	1	C		1			1
Raunheim	Stadtzentrum (ab 13.12.2015)	38	1	C		0			1
Raunheim	Mathildensstraße	36	1	D		0			1
Raunheim	Airgate One	37	0	D		1		Inbetriebnahme der bereits gebauten Haltestelle in Abhängigkeit der Entwicklung des Gewerbegebietes.	0
Raunheim	Christoph-Kolumbus-Str. (ab 13.12.2015)	50	1	D		1		Inbetriebnahme der bereits gebauten Haltestelle im Jahr 2015.	0
Raunheim	Christoph-Kolumbus-Str. (ab 13.12.2015)	51	1	D		0		Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 im Zuge der Neugestaltung der Stadtbahnlinie 79. Ziel: bessere Erschließung.	1
Raunheim	Messeplatz (ab 13.12.2015)	52	1	D		1		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	0
Raunheim	Messeplatz (ab 13.12.2015)	53	1	D		1		Inbetriebnahme der bereits gebauten Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015	0
Raunheim	Magellan-Allee (ab 13.12.2015)	54	1	D		1		Inbetriebnahme der bereits gebauten Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015	0
Raunheim	Magellan-Allee (ab 13.12.2015)	55	1	D		1		Inbetriebnahme der bereits gebauten Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015	0
Raunheim	Uhlstraße (ab 13.12.2015)	56	1	D		0			1
Raunheim	Uhlstraße (ab 13.12.2015)	57	1	D		0			1
Raunheim	Ringstraße (ab 13.12.2015)	61	1	D		0			1
Raunheim	Ringstraße (ab 13.12.2015)	62	1	D		0			1
Raunheim	Karlstraße ( <i>hin</i> )	M2	0	D		1		Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Karlstraße. Ziel: schnellere Verbindung zum Bahnhof	0
Raunheim	Karlstraße ( <i>rück</i> )	M3	0	D		1		Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Karlstraße. Ziel: schnellere Verbindung zum Bahnhof	0
Raunheim	Mönchhofallee	40	1	E		1			0
Raunheim	Mönchhofallee	41	1	E		1			0
Raunheim	Seinestraße	42	1	E		1			0
Raunheim	Seinestraße	43	1	E		1			0
Raunheim	Tejostraße	44	1	E		1			0









# Anlage 6.11: Riedstadt – Haltestellenpläne/-tabelle

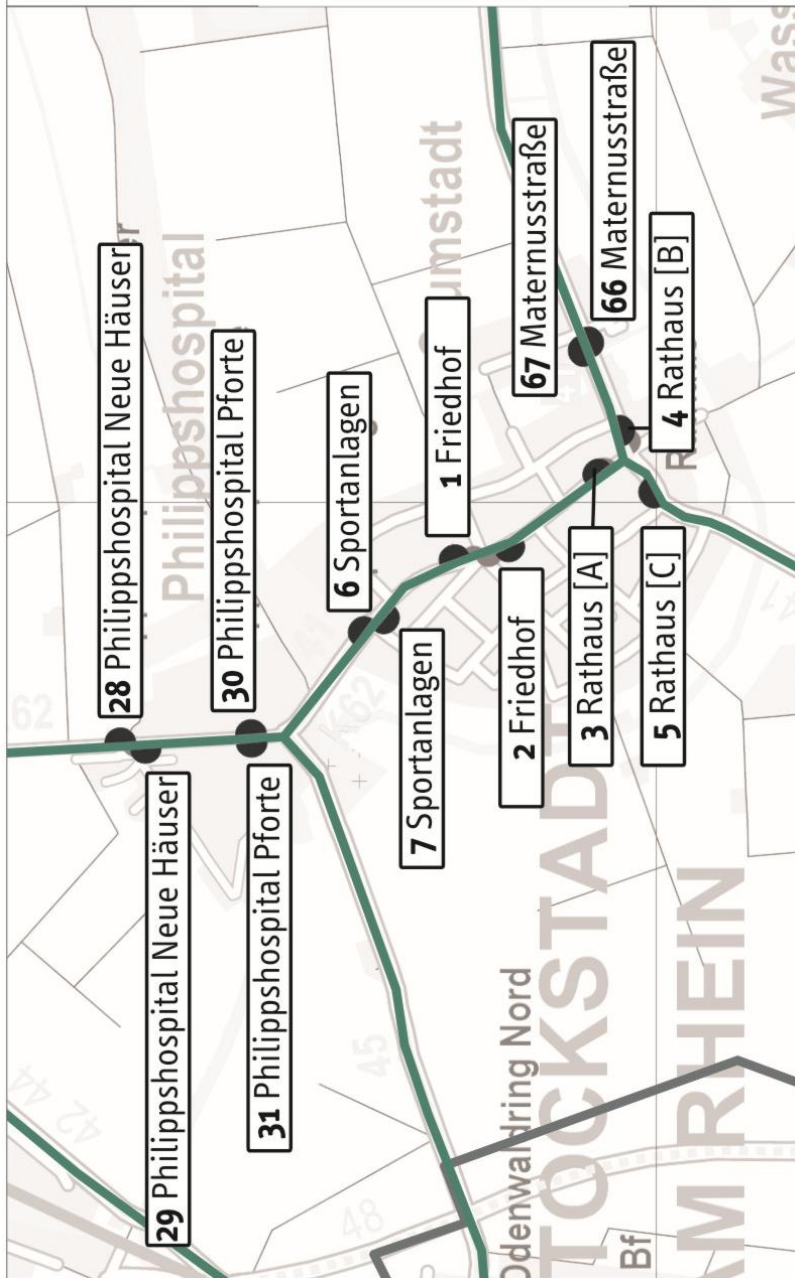


# Haltestellenplan Riedstadt Stadtteil Crumstadt

Sachstand Haltestellen 13.12.2015

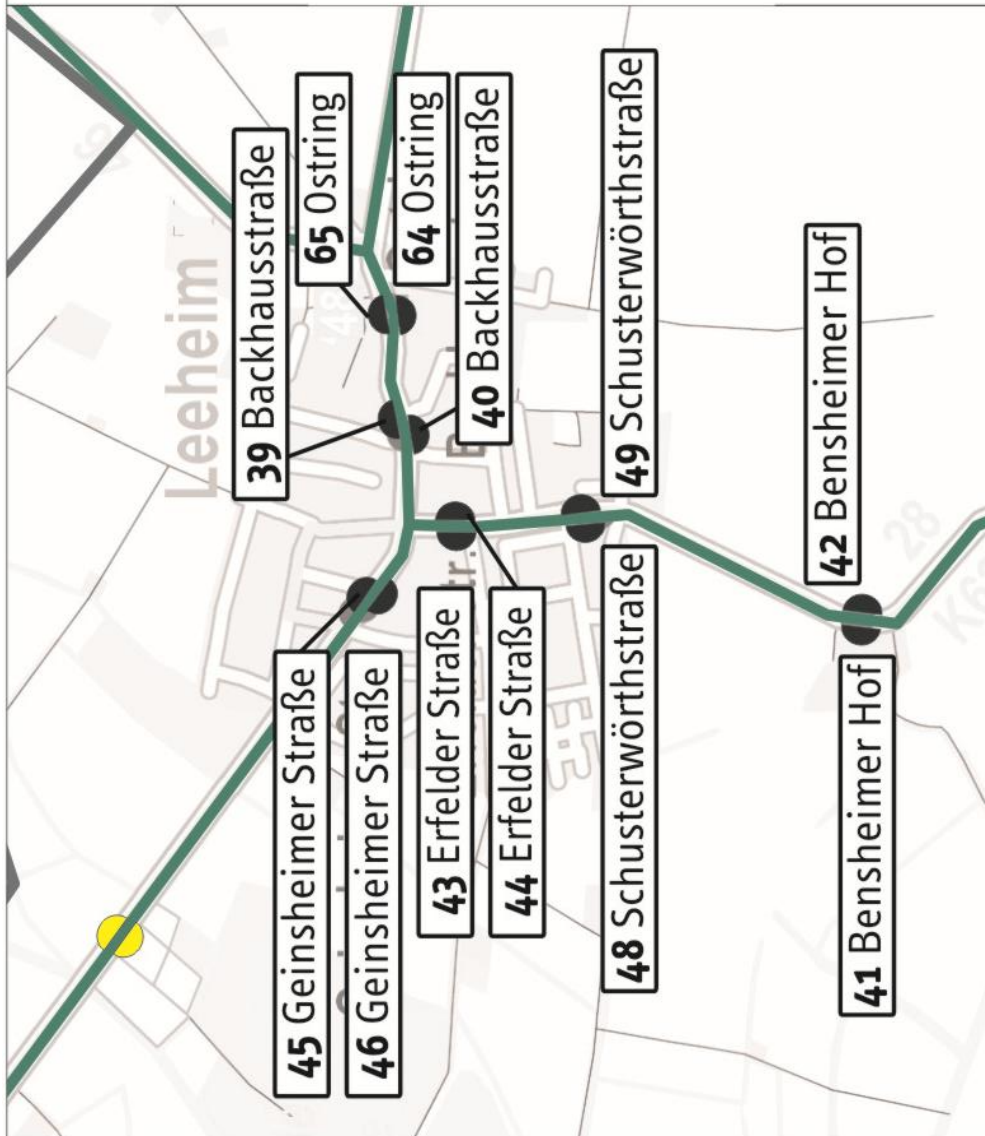
- Legende**
-  Gemeindegrenze
  -  Linienweg
  -  bestehende Haltestelle
  -  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
  -  Verlegung Haltestelle
  -  Haltestelle entfällt

Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  
Bearbeitungsstand: September 2015



# Haltestellenplan Riedstadt Stadtteil Leeheim

Sachstand Haltestellen 13.12.2015



## Legende

-  Gemeindegrenze
-  Linienweg
-  bestehende Haltestelle
-  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
-  Verlegung Haltestelle
-  Haltestelle entfällt



Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  
Bearbeitungsstand: September 2015

**plan:mobil**







VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG

Ludwig-Erhard-Str. 8  
3410 Kassel  
info@plan-mobil.de  
www.plan-mobil.de



# Haltestellenplan Riedstadt Stadtteil Wolfskehlen

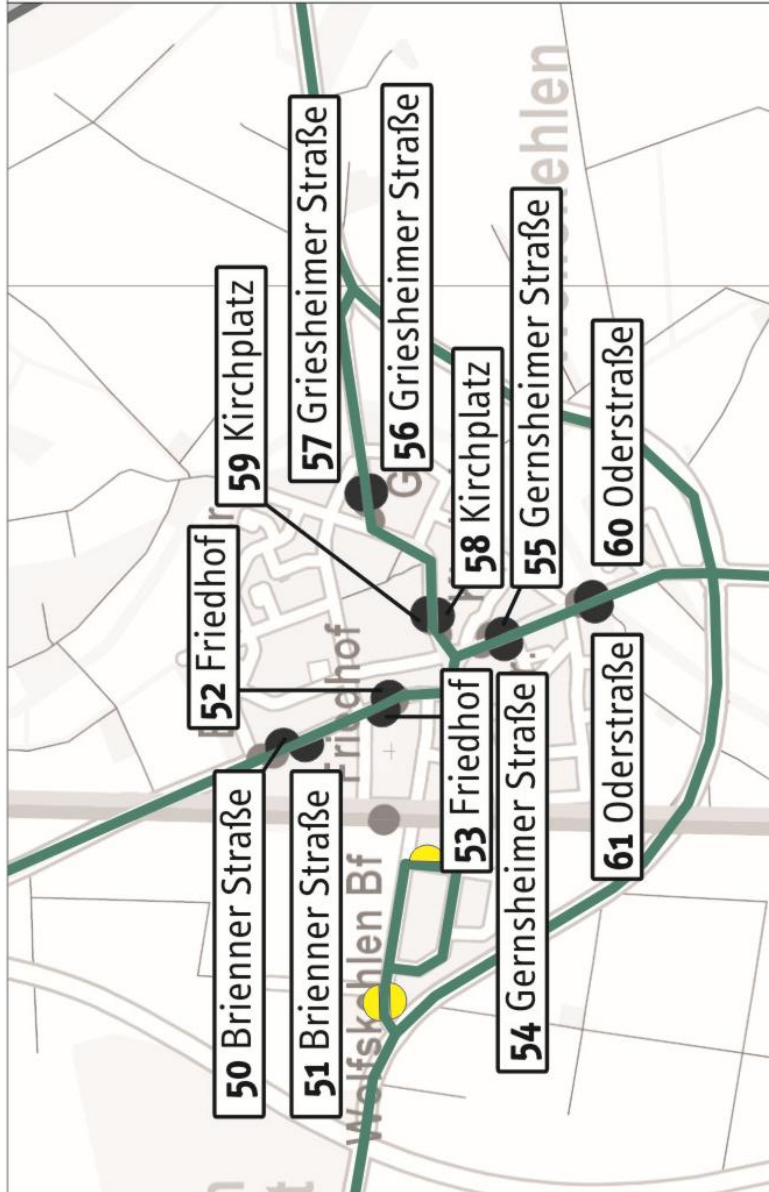
Sachstand Haltestellen 13.12.2015

- Legende**
-  Gemeindegrenze
  -  Linienweg
  -  bestehende Haltestelle
  -  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
  -  Verlegung Haltestelle
  -  Haltestelle entfällt

Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  
Bearbeitungsstand: September 2015

**plan mobil**  
VERKEHRSSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG  
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

**LNVG**  
Kreis Groß-Gerau



Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Crumstadt	Friedhof	1	1	D		0			1
Crumstadt	Friedhof	2	1	D		1			0
Crumstadt	Rathaus A	3	1	D		0			1
Crumstadt	Rathaus B	4	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der Darmstädter Straße durch die Stadt Riedstadt, Umsetzung ab 2016	0
Crumstadt	Rathaus C	5	1	E		0		Schulverkehr	0
Crumstadt	Sportanlagen	6	1	D		1			0
Crumstadt	Sportanlagen	7	1	D		1			0
Crumstadt	Bruchackerhof (NDarmstadt)	62	1	E	1	0			0
Crumstadt	Bruchackerhof (NGernsheim)	63	1	E	1	0			0
Crumstadt	Maternusstraße	66	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der Darmstädter Straße durch die Stadt Riedstadt, Umsetzung ab 2016	0
Crumstadt	Maternusstraße	67	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der Darmstädter Straße durch die Stadt Riedstadt, Umsetzung ab 2016	0
Erfelden	Berliner Straße	8	1	D		1			0
Erfelden	Berliner Straße	9	1	D		1			0
Erfelden	Kirche	10	1	D		0			1
Erfelden	Kirche	11	1	D		0			1
Erfelden	Bahnstraße	12	1	D		0			1
Erfelden	Bahnstraße	13	1	D		0			1
Erfelden	Sporthalle	14	1	D		0		Barrierefreier Ausbau aus Platzmangel wahrscheinlich nicht möglich.	1
Erfelden	Sporthalle	15	1	D		1			0
Goddelau	Am Schwimmbad	16	1	D		1			0
Goddelau	Am Schwimmbad	17	1	D		1			0
Goddelau	Bahnhof	18	1	B		0			1
Goddelau	Bahnhof	19	1	B		1			0
Goddelau	Gesundheitszentrum	20	1	D		0			1
Goddelau	Gesundheitszentrum	21	1	D		0			1

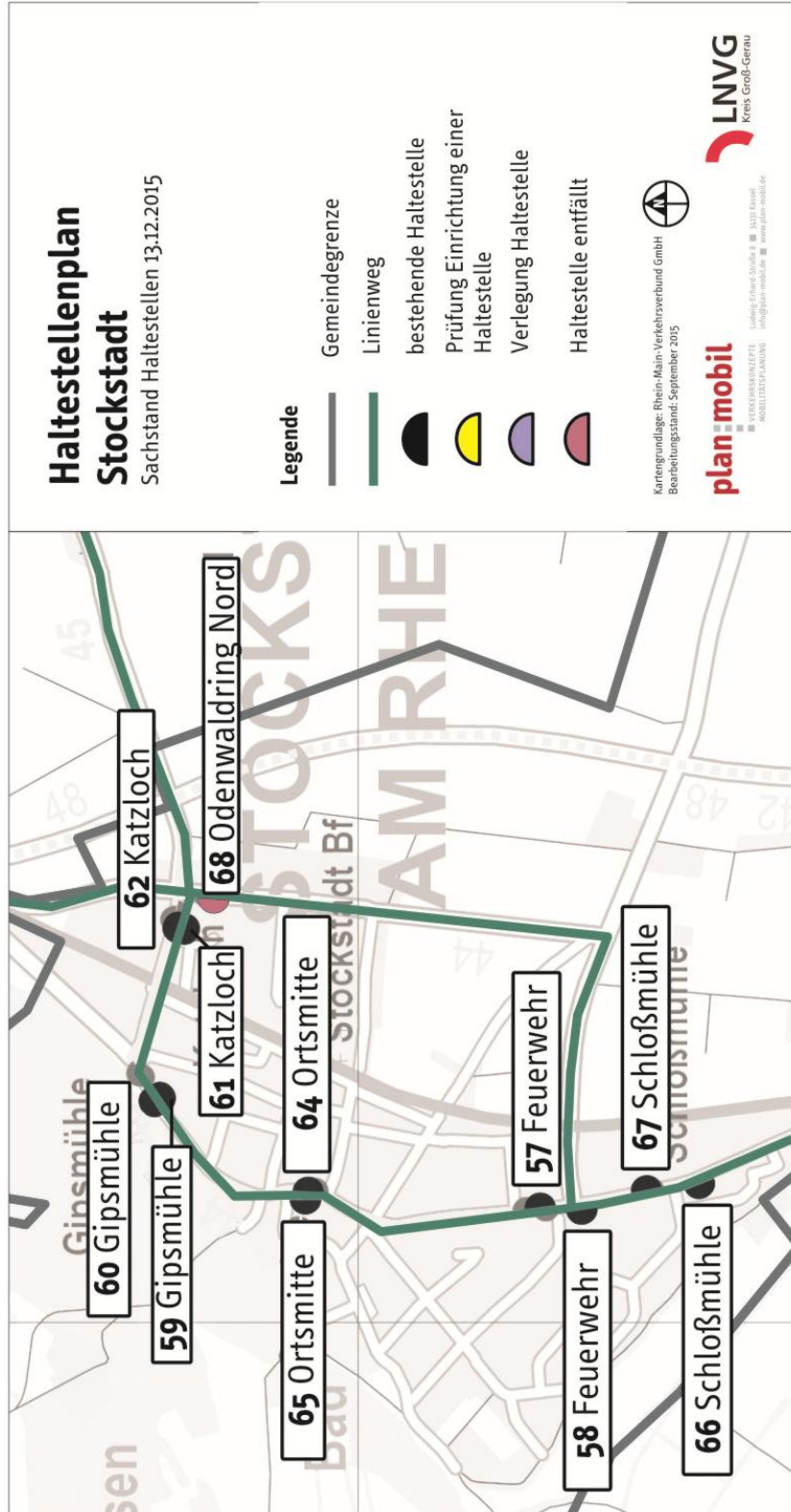


Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Goddelau	Hessenring	22	1	D		1			0
Goddelau	Hessenring	23	1	D		1			0
Goddelau	Martin-Niemöller-Schule A	24	1	E		0	Schulverkehr		0
Goddelau	Martin-Niemöller-Schule B	25	1	E		0	Schulverkehr		0
Goddelau	Martin-Niemöller-Schule C	26	1	E		0	Schulverkehr		0
Goddelau	Martin-Niemöller-Schule D	27	1	E		0	Schulverkehr		0
Goddelau	Martin-Niemöller-Schule E	37	1	E		0	Schulverkehr, nur Ausstieg.		0
Goddelau	Philippshospital Neue Häuser	28	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der Stadt Riedstadt, Umsetzung zwischen 2016 und 2019	0
Goddelau	Philippshospital Neue Häuser	29	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der Stadt Riedstadt, Umsetzung zwischen 2016 und 2019	0
Goddelau	Philippshospital Pforte	30	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der Stadt Riedstadt, Umsetzung zwischen 2016 und 2019	0
Goddelau	Philippshospital Pforte	31	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der Stadt Riedstadt, Umsetzung zwischen 2016 und 2019	0
Goddelau	Rathaus B	32	1	C		0			1
Goddelau	Rathaus C	33	1	C		0			1
Goddelau	Rathaus A	34	1	C		0			1
Goddelau	Starkenburger Straße B	35	1	D		0			1
Goddelau	Starkenburger Straße A	36	1	D		1		Busbucht, kantentreine Anfahbarkeit überprüfen.	0
Leeheim	Backhausstraße	39	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der L3096 Geinsheimer Straße/Hauptstraße durch die Stadt Riedstadt sowie ggf. Dritter, Umsetzung nach 2017	0
Leeheim	Backhausstraße	40	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der L3096 Geinsheimer Straße/Hauptstraße durch die Stadt Riedstadt sowie ggf. Dritter, Umsetzung nach 2017	0
Leeheim	Bensheimer Hof	41	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Leeheim	Bensheimer Hof	42	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Leeheim	Erfelder Straße	43	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der grundhaften Erneuerung der K156/Ortsdurchfahrt Leeheim erfolgen, GVFG-Projekt des Kreises/der Stadt Riedstadt, Umsetzung ab 2016	0
Leeheim	Erfelder Straße	44	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der grundhaften Erneuerung der K156/Ortsdurchfahrt Leeheim erfolgen, GVFG-Projekt des Kreises/der Stadt Riedstadt, Umsetzung ab 2016	0
Leeheim	Geinsheimer Straße	45	1	D		0			1
Leeheim	Geinsheimer Straße	46	1	D		0			1

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Leeheim	Schusterwörthstraße	48	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der grundhaften Erneuerung der K156/Ortsdurchfahrt Leeheim erfolgen, GVFG-Projekt des Kreises/der Stadt Riedstadt, Umsetzung ab 2016	0
Leeheim	Schusterwörthstraße	49	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der grundhaften Erneuerung der K156/Ortsdurchfahrt Leeheim erfolgen, GVFG-Projekt des Kreises/der Stadt Riedstadt, Umsetzung ab 2016	0
Leeheim	Ostring	64	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der L3096 Geinsheimer Straße/Hauptstraße durch die Stadt Riedstadt sowie ggf. Dritter, Umsetzung nach 2017	0
Leeheim	Ostring	65	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der L3096 Geinsheimer Straße/Hauptstraße durch die Stadt Riedstadt sowie ggf. Dritter, Umsetzung nach 2017	0
Leeheim	<i>Riedsee (hin)</i>	<b>P1</b>	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle „Riedsee“ im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für den Südkreis.	1
Leeheim	<i>Riedsee (rück)</i>	<b>P1</b>	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle „Riedsee“ im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für den Südkreis.	1
Wolfskehlen	Brirenner Straße	50	1	D		1			0
Wolfskehlen	Brirenner Straße	51	1	D		1			0
Wolfskehlen	Friedhof	52	1	D		0			1
Wolfskehlen	Friedhof	53	1	D		0			1
Wolfskehlen	Gernsheimer Straße	54	1	D		0			1
Wolfskehlen	Gernsheimer Straße	55	1	D		0			1
Wolfskehlen	Griesheimer Straße	56	1	D		0			1
Wolfskehlen	Griesheimer Straße	57	1	D		0			1
Wolfskehlen	Kirchplatz	58	1	D		0			1
Wolfskehlen	Kirchplatz	59	1	D		0			1
Wolfskehlen	Oderstraße	60	1	D		1			0
Wolfskehlen	Oderstraße	61	1	D		1			0
Wolfskehlen	<i>Bahnhof Westseite</i>	<b>P3</b>	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für den Südkreis. Ziel: ÖPNV-Andienung des Bahnhofs und des Gewerbegebietes.	1
Wolfskehlen	<i>Oppenheimer Straße (hin)</i>	<b>P4</b>	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für den Südkreis. Ziel: ÖPNV-Andienung des Gewerbegebietes.	1
Wolfskehlen	<i>Oppenheimer Straße (rück)</i>	<b>P5</b>	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für den Südkreis. Ziel: ÖPNV-Andienung des Gewerbegebietes.	1

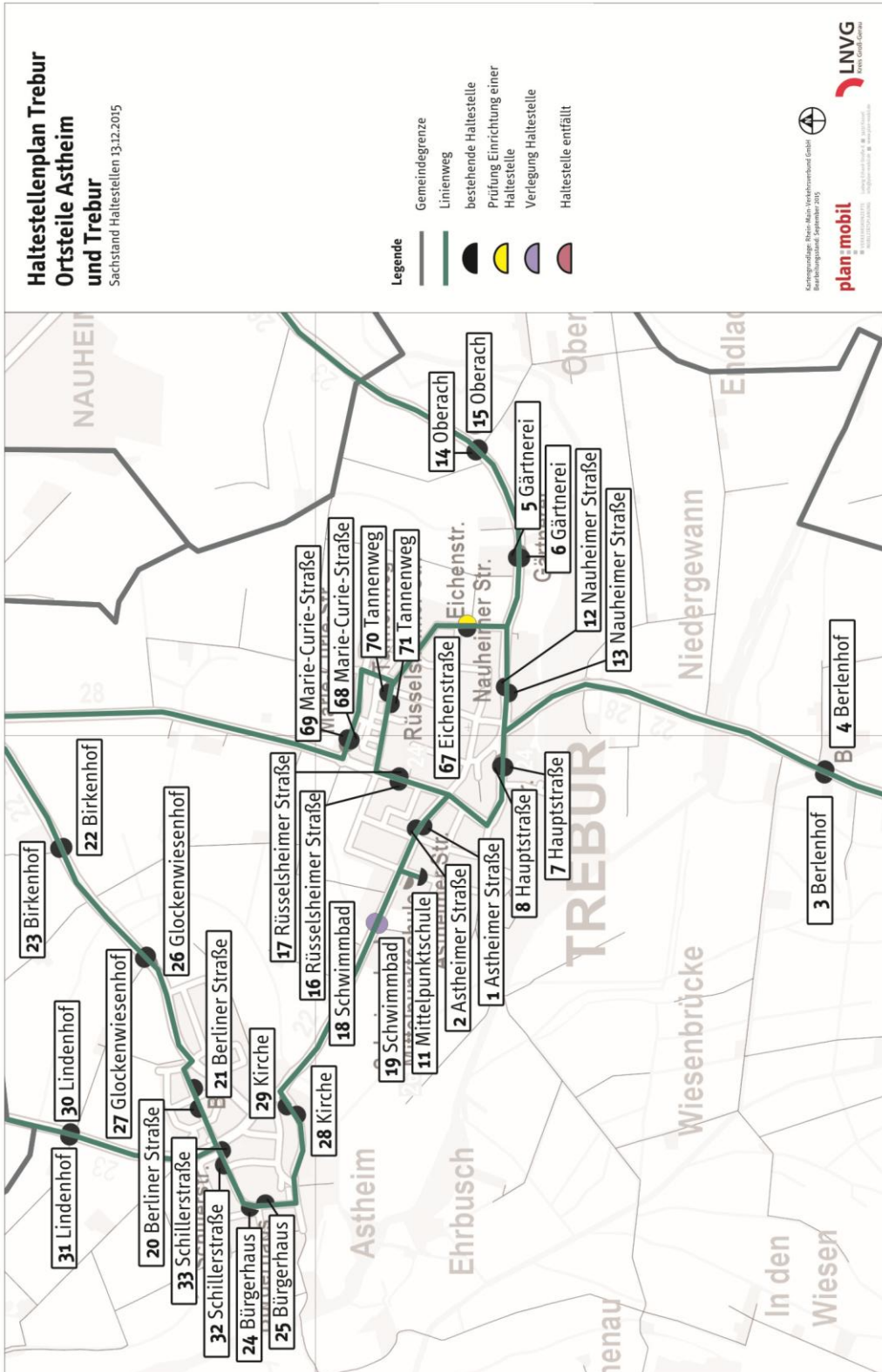


## Anlage 6.12: Stockstadt – Haltestellenplan/-tabelle



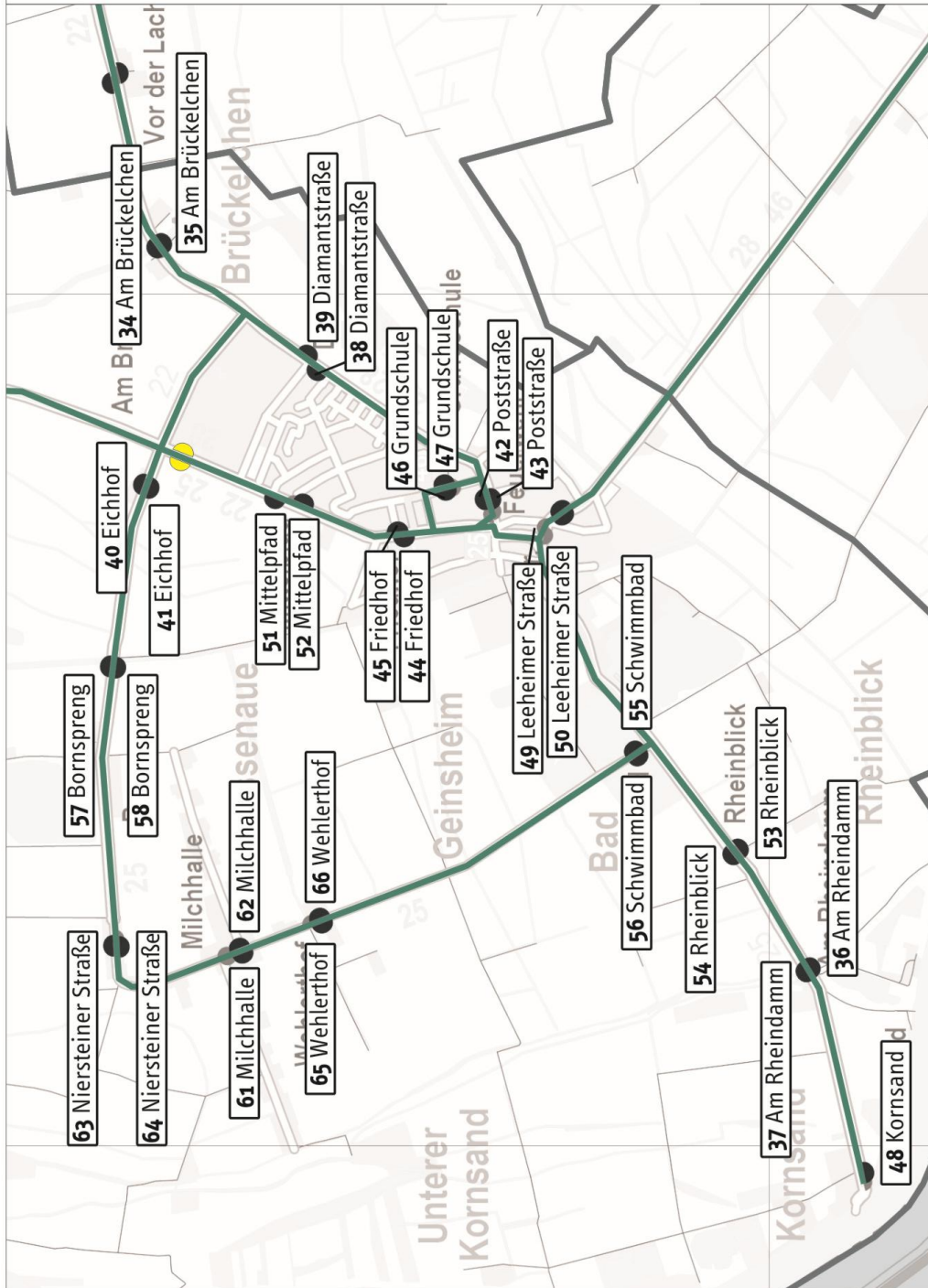
Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Stockstadt	Feuerwehr	57	1	D		0		Realisierung des Projekts zum "Rück- und Umbau der B44 alt" ist derzeit nicht absehbar.	1
Stockstadt	Feuerwehr	58	1	D		0		Realisierung des Projekts zum "Rück- und Umbau der B44 alt" ist derzeit nicht absehbar.	1
Stockstadt	Gipsmühle	59	1	D		0		Realisierung des Projekts zum "Rück- und Umbau der B44 alt" ist derzeit nicht absehbar.	1
Stockstadt	Gipsmühle	60	1	D		0		Realisierung des Projekts zum "Rück- und Umbau der B44 alt" ist derzeit nicht absehbar.	1
Stockstadt	Katzloch	61	1	D		1			0
Stockstadt	Katzloch	62	1	D		1			0
Stockstadt	Ortsmitte	64	1	C		0		Realisierung des Projekts zum "Rück- und Umbau der B44 alt" ist derzeit nicht absehbar.	1
Stockstadt	Ortsmitte	65	1	C		0		Realisierung des Projekts zum "Rück- und Umbau der B44 alt" ist derzeit nicht absehbar.	1
Stockstadt	Schloßmühle	66	1	D		1			0
Stockstadt	Schloßmühle	67	1	D		1			0
Stockstadt	Odenwaldring Nord	68	1	D	1	0		Haltestelle entfällt.	0

# Anlage 6.13: Trebur – Haltestellenpläne/-tabelle



# Haltestellenplan Trebur Ortsteile Geinsheim und Hessenau

Sachstand Haltestellen 13.12.2015



- Legende**
- Gemeindegrenze
  - Linienweg
  - bestehende Haltestelle
  - ◐ Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
  - ◑ Verlegung Haltestelle
  - ◒ Haltestelle entfällt

Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH  
Bearbeitungsstand: September 2015

**plan:mobil**  
VERKEHRSGESAMTVERBUND  
 RHEIN-MAIN-VERKEHRSVERBUND  
 VERKEHRSGESAMTVERBUND

**LNVG**  
Kreis Groß-Gerau

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Trebur	Astheimer Straße	1	1	D		0			1
Trebur	Astheimer Straße	2	1	D		0			1
Trebur	Berlenhof	3	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Trebur	Berlenhof	4	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Trebur	Gärtnerlei	5	1	E	1	0		Barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle prüfen, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Trebur	Gärtnerlei	6	1	E	1	0		Barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle prüfen, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Trebur	Hauptstraße	7	1	C		1			0
Trebur	Hauptstraße	8	1	C		1			0
Trebur	Mittelpunktschule B (Linie 22)	11a	1	E		0		Schulverkehr	0
Trebur	Mittelpunktschule C (Linie 23)	11b	1	E		0		Schulverkehr	0
Trebur	Mittelpunktschule A (Linie 26)	11c	1	E		0		Schulverkehr	0
Trebur	Nauheimer Straße	12	1	D		0			1
Trebur	Nauheimer Straße	13	1	D		0			1
Trebur	Oberach	14	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Trebur	Oberach	15	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Trebur	Rüsselsheimer Straße	16	1	D		0			1
Trebur	Rüsselsheimer Straße	17	1	D		0			1
Trebur	Schwimmbad	18	1	D		0		Ziel: Verlegung der Haltestelle vor die Mittelpunktschule. Dann wäre die Kategorie "D".	1
Trebur	Schwimmbad	19	1	D		0		Ziel: Verlegung der Haltestelle vor die Mittelpunktschule. Dann wäre die Kategorie "D".	1
Trebur	Eichenstraße	67	1	D		0			1
Trebur	Eichenstraße	P1	0	D		0		Prüfauftrag: Ergänzung einer Haltestellenposition in Fahrtrichtung Tannenweg im Zuge des neuen Linienkonzepts für die Linien 23/24.	1
Trebur	Marie-Curie-Straße	68	1	D		1		Rampenneigung prüfen.	0
Trebur	Marie-Curie-Straße	69	1	D		1			0
Trebur	Tannenweg	70	1	D		1			0
Trebur	Tannenweg	71	1	D		1			0

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Astheim	Berliner Straße	20	1	D		0			1
Astheim	Berliner Straße	21	1	D		0			1
Astheim	Birkenhof	22	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Astheim	Birkenhof	23	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Astheim	Bürgerhaus	24	1	D		0			1
Astheim	Bürgerhaus	25	1	D		0			1
Astheim	Glockenwiesenhof	26	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Astheim	Glockenwiesenhof	27	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Astheim	Kirche	28	1	D		1			0
Astheim	Kirche	29	1	D		1			0
Astheim	Lindenhof	30	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Astheim	Lindenhof	31	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Astheim	Schillerstraße	32	1	D		0			1
Astheim	Schillerstraße	33	1	D		0			1
Geinsheim	Am Brückelchen	34	1	E		1			0
Geinsheim	Am Brückelchen	35	1	E		1		Wartefläche ist zu schmal.	0
Geinsheim	Am Rheindamm	36	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung Bedienung mit AnrufSammelTaxi.	0
Geinsheim	Am Rheindamm	37	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung Bedienung mit AnrufSammelTaxi.	0
Geinsheim	Diamantstraße	38	1	D		0			1
Geinsheim	Diamantstraße	39	1	D		0			1
Geinsheim	Eichhof	40	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Geinsheim	Eichhof	41	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Geinsheim	Poststraße bis 12.12.2015: Feuerwehr	42	1	D		0			1
Geinsheim	Poststraße bis 12.12.2015: Feuerwehr	43	1	D		0			1
Geinsheim	Friedhof	44	1	D		1			0
Geinsheim	Friedhof	45	1	D		1			0

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Geinsheim	Grundschule	46	1	D		0			1
Geinsheim	Grundschule	47	1	D		0			1
Geinsheim	Kornsand	48	1	E		0		Barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Geinsheim	Leeheimer Straße	49	1	D		0			1
Geinsheim	Leeheimer Straße	50	1	D		0			1
Geinsheim	Mittelpfad	51	1	D		0			1
Geinsheim	Mittelpfad	52	1	D		0			1
Geinsheim	Rheinblick	53	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung Bedienung mit AnrufSammelTaxi.	0
Geinsheim	Rheinblick	54	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung Bedienung mit AnrufSammelTaxi.	0
Geinsheim	Schwimmbad	55	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Geinsheim	Schwimmbad	56	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Geinsheim	<i>Treburger Str./Hessenauer Str. (hin)</i>	<b>P2</b>	0	E		0		Prüfauftrag: Neue, barrierefreie Haltestelle an der L3012/Kreuzungsbereich K161 im Zuge der Umgestaltung des Kreuzungsbereiches. Ziel: bessere ÖPNV-Erreichbarkeit des ehemaligen Mitsubishi-Geländes.	0
Geinsheim	<i>Treburger Str./Hessenauer Str. (rück)</i>	<b>P3</b>	0	E		0		Prüfauftrag: Neue, barrierefreie Haltestelle an der L3012/Kreuzungsbereich K161 im Zuge der Umgestaltung des Kreuzungsbereiches. Ziel: bessere ÖPNV-Erreichbarkeit des ehemaligen Mitsubishi-Geländes.	0
Hessenaue	Bornspreng	57	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Hessenaue	Bornspreng	58	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Hessenaue	Milchhalle	61	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Hessenaue	Milchhalle	62	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Hessenaue	Niersteiner Straße	63	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Hessenaue	Niersteiner Straße	64	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Hessenaue	Wehlerthof	65	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Hessenaue	Wehlerthof	66	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0



## **Anlage 7: Aufwand und Kosten für ein Fahrradverleihsystem**

Es wird angenommen, dass die von der noch unveröffentlichten Studie „regionales Leihfahrradkonzept“ benannten Standorte mit hoher Priorität während der Laufzeit des Nahverkehrsplans eingerichtet werden sowie zusätzlich ein städtisches System in den Mainospitz-Gemeinden eingerichtet wird.

Der Aufbau einer Station kostet laut BMVI 2014<sup>1</sup> 400 bis 2.850 Euro pro Radstellplatz, die Investitionskosten für ein Fahrrad liegen bei rund 450 bis 1.200 Euro. Vereinfachend wird von Stationen mit fünfzehn Stellplätzen ausgegangen und dass pro Rad durchschnittlich 1,5 Stellplätze vorgehalten werden müssen (da ein System nur dann funktioniert, wenn zurückgebrachte Räder an einem freien Platz andockt werden können). Weiterhin wird vereinfachend angenommen, dass die LNVG für den Aufbau einer Station mit fünfzehn Stellplätzen und bestückt mit zehn Fahrrädern 5.000 Euro an den Betreiber zahlen muss. Die im Vergleich zu BMVI 2014 relativ niedrige Summe ergibt sich durch die inzwischen gesunkenen Kosten für die Stationsinfrastruktur, da heutzutage kaum mehr unterirdische Leitungen verlegt werden müssen sowie durch die Tatsache, dass die Betreiber selbst über die Einnahmen verfügen und daher nur einen Teil der tatsächlichen Kosten an die LNVG weitergeben.

Angenommen wird ferner eine Systemdichte von

- 4 Rädern pro 1000 Einwohner in städtischen Systemen (geringfügig niedrigere Dichte als in Mainz) mit Stationen an wichtigen SPNV-/ÖPNV-Halten,
- 10 bis 20 Rädern pro SPNV-Halt,
- 10 Rädern an touristischen Anlaufpunkten (Touristeninformation u.ä.) und an wichtigen ÖPNV-/SPNV-Halten in touristischen Gebieten,

empfohlen.

Dabei wird nicht doppelt gezählt, d.h. dass bei einem hohen Potenzial an einem SPNV-Haltepunkt innerhalb eines hohen Potenzials eines Flächensystems der SPNV-Halt nicht extra gezählt wird.

---

<sup>1</sup> BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (Hrsg.) 2014: Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme. Ergebnisse der Evaluation und Empfehlungen aus den Modellprojekten. Berlin.

Berechnung notwendiger Räder und Stationen:

Ort	System	Anzahl Räder	Anzahl Stationen
Ginsheim-Gustavsburg	städtisch (16.000 Einwohner)	64	6
Bischofsheim	städtisch (12.700 Einwohner)	51	5
Rüsselsheim	städtisch (61.000 Einwohner)	244	24
abzüglich vorhandener Räder		200	18
Bhf. Mörfelden	SPNV-Halt	10	1
Bhf. Walldorf	SPNV-Halt	10	1
Bhf. Groß-Gerau	SPNV-Halt	20	2
Bhf. Groß-Gerau Dornberg	SPNV-Halt	20	2
Gernsheim	touristisch	20	2
Biebesheim	touristisch	20	2
Stockstadt	touristisch	20	2
Riedstadt	touristisch	20	2
<b>SUMME</b>		<b>455</b>	<b>45</b>

Bei einer Anzahl von etwa 45 Stationen ergibt sich ein Kostenrahmen von rund 250.000 Euro für den Aufbau der Stationen. Hinzu kommen je nach Betreiberstruktur ggf. noch Planungskosten (derzeit nicht bezifferbar).

## **Anlage 8: Synopse**

Die Stellungnahmen der Anhörungsberechtigten, sortiert nach Stellungnahmen von Städten und Gemeinden, Nachbargaufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und weiteren Institutionen, sind nachfolgend dargestellt. Dabei beziehen sich die Seitenangaben auf den Anhörungsentwurf von Mai 2015.

## Anlage 8.1: Stellungnahmen der Städte und Gemeinden

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
<b>Gemeinde Biebesheim</b>				
Gemeinde Biebesheim	S. 28	<p>ÖPNV-Angebot im Busverkehr: Die Gemeinde Biebesheim am Rhein bittet um folgende redaktionelle Korrektur: Der Hinweis, dass der Bahnhof Biebesheim nicht durch Busse erschlossen ist, stimmt nur bedingt. Zumindest die bisherige Linie K 59 bzw. die geplante Linie K 60 halten in der Waldstraße auf der östlichen Seite des Bahnhofes.</p> <p><u>Barrierefreier Ausbau der Haltestellen</u> Die Gemeinde Biebesheim fordert, mit dem Ausbau von barrierefreien Haltestellen spätestens im Jahr 2017 zu beginnen.</p> <p><u>Begründung:</u> Der NVP muss aufzeigen, wie und in welchen Zeiträumen die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll. Diese Vorgabe wird für Biebesheim nicht erfüllt. Im Entwurf sind nur vage Absichtserklärungen und keine Handlungsvorschläge enthalten. In Biebesheim ist keine Haltestelle barrierefrei. Der Bahnhof wird wahrscheinlich ab 2018 barrierefrei zugänglich sein. Aktuell ist somit mobilitätseingeschränkten Menschen der Zugang zum ÖPNV in Biebesheim verwehrt. Dies ist nicht hinnehmbar. In den Nachbargemeinden Stockstadt und Gernsheim wurde mit dem barrierefreien Ausbau begonnen. In Biebesheim muss im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes endlich auch mobilitätseingeschränkten Menschen der Zugang zum ÖPNV ermöglicht werden.</p>	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Gemeinde Biebesheim	S. 60 – 62 + Tabelle		Kenntnisnahme	<p>Der NVP formuliert die Anforderungen an den barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten. In Kap. 10.6.2 ist die Vorgehensweise für die Priorisierung des Ausbaus und die Umsetzung dargestellt. Die Festlegung der konkreten Standorte für den barrierefreien Ausbau erfolgt nach Vorlage der Erhebungsergebnisse für das Haltestellenkataster.</p> <p>Die Aussage, dass mobilitätseingeschränkten Menschen der Zugang zum ÖPNV in Biebesheim verwehrt ist, ist angesichts des heutigen Fahrzeugparks (Niederflurbusse mit Kneeling-Technik und Rampe) nicht nachvollziehbar.</p> <p>Unabhängig davon ist der Vorschlag des Straßenausbausträgers Biebesheim zu begrüßen, möglichst schnell mit Maßnahmen zu beginnen und damit dem Beispiel zahlreicher Städte und Gemeinden im Landkreis zu folgen.</p>

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Gemeinde Biebesheim	S. 150	<u>Steckbrief Gemeinde Biebesheim</u> Die Gemeinde Biebesheim am Rhein bittet um folgende redaktionelle Korrektur: Im dritten Satz muss es „Biebesheim“ heißen und nicht Stockstadt – im weiteren Verlauf wird der Europaring genannt, der aber ebenfalls zu Stockstadt gehört.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Gemeinde Biebesheim	S. 219 /220	Neuordnung der Linie 44 und 45 Die Gemeinde Biebesheim am Rhein begrüßt die verbesserte Anbindung im Rahmen der Neuordnung der Linien 44 und 45	Kenntnisnahme	
Gemeinde Biebesheim	S. 223	<u>Wegfall Linie K 59</u> Die Gemeinde Biebesheim lehnt den Wegfall der Linie K 59 ab. <u>Begründung:</u> Die Linie K 59 ist die einzige Direktverbindung in die Darmstädter Innenstadt. Für die Südkreiskommunen ist Darmstadt nach wie vor ein zentraler Verknüpfungspunkt. Ähnlich wie die Linie K 62, welche Darmstadt mit Riedstadt(Crumdelau) verknüpft, ist die direkte Anbindung von Biebesheim an Darmstadt wichtig und wird deshalb zur Zeit gut genutzt. Pfungstadt, aber auch Griesheim, stellen für Biebesheim kein übergeordnetes Zentrum dar. Der Weg von und nach Darmstadt mit dem ÖPNV ist nach Entfall der K 59 nur mit Umwegefahrten möglich. Die Haltestellen der Linie K 59 in der Ortsdurchfahrt sollen aus vorgenannten Gründen beibehalten werden. Eine Teilweise Kompensation der Linie K 59 durch die neue Linie K 60 scheidet auch daran, dass dann nur die eine Haltestelle auf der Ostseite der Bahn von der neu geordneten K 60 angedient wird. Der gesamte Ortskern und das bewohnte Gebiet wird durch diese Linienführung „abgehängt“.	Kenntnisnahme	Das neue Bedienungskonzept steht in Verbindung mit einer planerischen Neuordnung im Raum Darmstadt-Dieburg. Die Hintergründe wurden in der Vergangenheit ausreichend erläutert. Mit der neu gestalteten Linie K 60 sind Verknüpfungsmöglichkeiten zur Pfungstadtbahn und zur Rhein-Neckar-Bahn sowie zur Straßenbahn in DA-Eberstadt vorhanden. Mit dem ebenfalls neu gestalteten Bedienungskonzept der Linien 44 und 45, die den Ortskern über die Rheinstraße und Gernsheimer Straße weiträumig bedienen, wird der Umsteigepunkt Griesheim zur Straßenbahn schneller erreicht. Somit bestehen schnelle Umsteigeverbindungen auf beiden Korridoren Richtung Darmstadt Hauptbahnhof und Innenstadt.
Gemeinde Biebesheim	S. 223	<u>Neuordnung Linie K 60</u> Sollte die K 59 entfallen, soll die K 60 die Haltestellen in der Ortsdurchfahrt Biebesheim andienen. <u>Begründung:</u> Damit bei einem Entfall der bisherigen Linie K 59 die Entfernung zu den Haltepunkten in Biebesheim nicht unzumutbar groß werden, soll die neu geordnete Linie K 60 die Haltepunkte in der Ortsdurchfahrt bedienen. Eine Buslinie mit nur einem Haltepunkt außerhalb der Wohngebiete bietet wenig Anreize diese Linie zu benutzen. Um zu dieser Haltestelle zu gelangen, sind sehr weite Wege mit Nutzung einer nicht behindertengerechten Unterführung zwingend notwendig. Sofern nur	Teilweise Berücksichtigung	Die neu gestaltete Linie K 60 kann aus betrieblichen Gründen keinen längeren Linienweg aufnehmen, da sonst ein zusätzlicher Fahrzeugbedarf entsteht und damit vergleichsweise hohe zusätzliche Kosten. Diese Linie dient auch der Anbindung der Gewerbestandorte in Biebesheim und Gernsheim, so dass auch

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		dieser eine Haltepunkt eingerichtet wird, macht die Neuordnung für Biebesheim keinen Sinn.		hier eine Erschließung erhalten bleiben soll. Für die Beibehaltung direkter Fahrtmöglichkeiten von Biebesheim in die Darmstädter Innenstadt werden auf der Linie 44 einige Fahrten lastrichtungsbezogen über den Endpunkt Griesheim hinaus bis zum Darmstädter HBF geführt. Das Maßnahmenkonzept wird daher für die Linie 44 ergänzt.
Gemeinde Biebesheim	S. 24/7	<u>Prüfaufträge Einrichtung neue Haltestellen</u> Die Gemeindevertretung weist darauf hin, dass die Haltestelle in der Gernsheimer Straße (Höhe Fußweg Nibelungenstraße) in Richtung Gernsheim in erster Linie aufgrund des Schülerverkehrs eingerichtet wurde und die Notwendigkeit einer dauerhaften Haltestelle für den „normalen“ Linienverkehr an dieser Stelle zumindest aus Kostengründen fraglich ist. Gleiches gilt für die Fahrtverbindung in Richtung Norden. Sollte auch künftig die Notwendigkeit nur aufgrund der Schülerzahlen bestehen, gehen wir davon aus, dass diese Haltestelle(n) bei dem kommunalen Finanzierungsanteil nicht berücksichtigt werden. Bezüglich der benannten Haltestellen im Gewerbegebiet ist die Gemeinde im Rahmen der weiteren Prüfung zu beteiligen. Eine Abschließende Bewertung über die Notwendigkeit kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt, ohne Kenntnis der Kostenveränderungen für die Gemeinde im ÖPNV-Angebot, nicht erfolgen.	Kenntnisnahme	Es handelt sich um eine Haltestelle mit erschließender Wirkung in beide Richtungen auch außerhalb des Schülerverkehrs. Nur in Abstimmung mit der Stadt werden Veränderungen vorgenommen.
Gemeinde Biebesheim	Verbindung Biebesheim / Groß-Gerau- Behördenzentrum ohne Umsteigenotwendigkeit	<u>Verbindung Biebesheim / Groß-Gerau- Behördenzentrum ohne Umsteigenotwendigkeit (bislang nicht im Entwurf des NVP enthalten)</u> Die Gemeinde Biebesheim fordert eine umsteigefreie Anbindung an die Kreisstadt mit allen zugeordneten Behörden und der Kreisklinik. <u>Begründung:</u> Zur Zeit ist die Gemeinde im ÖPNV ausschließlich über den RE-Halt im GG-Dornberg mit Groß-Gerau verknüpft. Um nach Groß-Gerau zu gelangen gibt es somit als einzigen Haltepunkt den Biebesheimer Bahnhof. Nutzer sind gezwungen, zum Teil sehr weite Wege zum Bahnhof zurückzulegen, um dann in Groß-Gerau ebenfalls nur an der Peripherie in Dornberg wiederum weite Wege und Umsteigeverbindungen nutzen müssen, um nach Groß-Gerau sowie zum Behördenzentrum einschließlich Kreisklinik zu gelangen.	Kenntnisnahme	Eine weiträumige Bedienung mit Buslinien parallel zum Schienenverkehr aus dem Südkreis bis Groß-Gerau ist nicht möglich. Der RMV betont im regionalen Nahverkehrsplan, dass parallele Verkehrsangebote aus wirtschaftlichen Gründen weiter abgebaut werden sollen. Am Bahnhof GG-Dornberg bestehen zahlreiche Umsteigeverbindungen auf Buslinien zum Behördenzentrum sowie zur Kreisklinik.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				Eine Verbesserung der Erschließung des Bahnhofsbiebeschheim wird durch die geplante Einrichtung der Bike+Ride-Station erreicht. Hier fährt täglich im Stundentakt der RE nach Groß-Gerau.
<b>Gemeinde Bischofsheim</b>				
Gemeinde Bischofsheim		Das Wohngebiet „Wingertspfad“ sollte auch nach 20 Uhr an den ÖPNV angebunden werden.	Kenntnisnahme	Durch die Neustrukturierung der Linie 72 wird sich die Anbindung des Wohngebietes verbessern. Dies setzt die Einrichtung einer Wendefläche am Friedhof voraus.
Gemeinde Bischofsheim		Innerhalb der Mainspitze sollte auch ein Kurzstreckentarif angeboten werden.	Kenntnisnahme	Maßnahmen zum Tarif sind nicht Bestandteil des NVP des Kreises Groß-Gerau, sondern des RNVP des RMV. Kurzstreckentarife gelten nur für große Städte.
Gemeinde Bischofsheim		Die Dr.-Hans-Böckler-Siedlung sollte mit der Linie 72 an den ÖPNV angebunden werden.	Kenntnisnahme	Über die nahegelegene Haltestelle Böcklersiedlung ist das Wohngebiet bereits an die Linie 72 angebunden. Diese Anbindung wird auch durch das Maßnahmenkonzept mit der Neustrukturierung der Linie 72 beibehalten. Ein barrierefrei ausgebauter Bahnhof Bischofsheim ist als Zuwegung aus der Böcklersiedlung eher zu erreichen.
<b>Gemeinde Büttelborn</b>				
Büttelborn		Von Seiten der Gemeinde Büttelborn bestehen keine grundsätzlichen Einwände gegen die derzeitigen Planungen zum Nahverkehrsplan, wenn eine direkte Verbindung zwischen den Ortsteilen Worfelden, Klein-Gerau und Büttelborn, sowie umgekehrt gewährleistet wird. Daher bitten wir um eine Überprüfung der Machbarkeit und ggf. anfallender Kosten eines Sammel-Ruf-Taxis für eine Verbindung aus den Ortsteilen Worfelden und Klein-	Berücksichtigung	Angabe wird als Prüfauftrag aufgenommen.



Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Gerau nach Büttelborn und umgekehrt.		
Büttelborn		Weiterhin möchten wir um eine Überprüfung eines möglichen Standortes für eine neue Haltestelle im Bereich des Gewerbegebietes Darmstädter Straße bitten.	Berücksichtigung	Prüfauftrag wird aufgenommen.
<b>Stadt Gernsheim</b>				
Stadt Gernsheim	S. 219	Der Wegfall der Linie 59 und dadurch die direkte Verbindung zwischen Gernsheim OT Klein Rohrheim und dem Hauptbahnhof in Darmstadt ist nicht zu begrüßen. Aufgrund der Neuordnung der Linie 44 in der HVZ wird dieser Wegfall allerdings weitgehend aufgefangen. Für Fahrgäste, die nach Darmstadt - Luisenplatz fahren wollen, erfolgt nun der Umstieg in Griesheim - Platz Bar-le-Duc. Für Fahrgäste, die nach Darmstadt Hauptbahnhof fahren, fällt zwar die direkte Verbindung weg und diese müssen in Griesheim - Platz Bar-le-Duc umsteigen, aber aufgrund der schnelleren Linienführung bleiben die Fahrzeiten annähernd gleich (Seite 21.9).	Kenntnisnahme	Bei einigen Fahrten wird eine Verlängerung der Linie 44 lastrichtungsbezogen bis zum Darmstädter Hauptbahnhof im Maßnahmenkonzept ergänzt.
Stadt Gernsheim	S. 220	Die beabsichtigte Ausweitung des Bedienangebotes der Linie 44 in der Hauptzeit bis 21-00 Uhr wird begrüßt und sollte durch den Kreistag beschlossen werden (Seite 220).	Kenntnisnahme	
Stadt Gernsheim	S. 222f.	Die Einrichtung der neuen Linie 49 (Allmendfeld - Gernsheim) als Ersatz für die Neuordnung der Linie K60 wird zur Kenntnis genommen. Die Linie AST49 soll beibehalten werden, insbesondere zur Übernahme gewöhnlich nicht täglich nachgefragter Fahrten im Schulverkehr auf dem Weg der Linie 49 (Seite 222 und 223).	Kenntnisnahme	
Stadt Gernsheim	S. 223	Die Einbindung der Haltestelle Otto-Hahn-Straße in die Linie K60 und der Wegfall aus der Linie 44 werden zur Kenntnis genommen (Seite 223)	Kenntnisnahme	
Stadt Gernsheim	Anlage 7.4	Die Haltestellen 4-Hallenbad und 5-Hallenbad sind umzubenennen in „Magdeburger Straße“ (Anlagenband, Anlage 7.4, Haltestellentabelle).“	Wird berücksichtigt	Die Angabe wird korrigiert. Haltestellen werden zum Fahrplanwechsel umbenannt.
<b>Stadt Ginsheim-Gustavsburg</b>				
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	Buslinie 71	<b>Direktverbindung zwischen den Stadtteilen und Anbindung an Rüsselsheim einschließlich Erschließung für den Bahnhof MZ-Gustavsburg</b> Für die Direktverbindung zwischen den Stadtteilen und der Anbindung des Bahnhofs MZ-Gustavsburg ist geplant, eine neue Buslinie 71 einzurichten, die vom Bahnhof MZ-Gustavsburg aus durch die neue Bahnunterführung über den Stadtteil Ginsheim weiter nach Bauschheim zum Bahnhof Rüsselsheim führt. Hierdurch wird die seit langem geforderte Direktverbindung zwischen	Kenntnisnahme	Eine Taktverdichtung für die Linie im qualitativen Ausbau ist möglich, sofern die Finanzierung sicher gestellt ist.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Ginsheim-Gustavsburg		den Stadtteilen, der Anschluss des Bahnhofs MZ-Gustavsburg an das Busliniennetz und die Verbindung nach Rüsselsheim (Stadtkrankenhaus usw.) realisiert. Die Realisierung wird wie angesprochen möglich sein, sobald die Bahnunterführung in Gustavsburg gebaut ist. Bei der konkreten Umsetzung gibt es auch Sicht der Verwaltung noch folgende Punkte zu beachten: a) Die Taktung der neuen Buslinie 71 muss entsprechend mit den anderen Linien abgestimmt sein und es gilt bei der Linienführung ausreichende Verknüpfungspunkte zu den vorhandenen Linien zu schaffen. Die geplante Taktung von 60 Minuten sollte im Hinblick auf eine entsprechende Attraktivität des Angebots verkürzt werden. b) Bei der Erschließung des Gewerbegebietes Gustavsburg ist zu beachten, dass die Linie auch die Einkaufsmärkte einbindet.		
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	S. 189	<b>Schülerverkehr</b> Wie der in Kopie beiliegenden Seite 189 des Entwurfs entnommen werden kann, ist geplant, für „Schulverkehrsrelevante Fahrten“ vom Stadtteil Ginsheim aus eine neue Linie 72 S anzubieten. Dies ist für Schülerverkehr aus Ginsheim eine dringend benötigte Verbesserung und begrüßenswert. Allerdings ist für die Schüler/innen aus Gustavsburg weiterhin eine Optimierung der Umsteigeverbindungen über den Bahnhof Bischofsheim nach Rüsselsheim anzustreben und der Kapazitätsbedarf der Busse regelmäßig zu überprüfen.	Kenntnisnahme	
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	Bahn-Linie S8	<b>Taktung der S-Bahnen</b> Die aktuelle Taktung der S-Bahn-Linie S 8 ist dahingehend zu optimieren, dass die Linie im 15-Minutentakt den Bahnhof MZ-Gustavsburg bedient.	Kenntnisnahme	Die Anforderungen an das Angebot im SPNV sind im RNVV enthalten. Eine Taktverdichtung der Linie S8 im Bereich MZ-Gustavsburg ist hier aktuell nicht vorgesehen.
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	S. 174	<b>Regionalbahn (RB) 75</b> Die derzeit bestehende Taktung soll dahingehend verbessert werden, dass montags – bis freitags in der Zeit von 5:30 – 20:00 Uhr immer ein 30-Minutentakt realisiert wird. Perspektivisch wünschenswert ist hier auch ein verbessertes Angebot in der Nacht und am Wochenende. Der regelmäßige Halt am Bahnhof Gustavsburg muss gesichert und die dafür erforderliche Infrastruktur geschaffen werden.	Kenntnisnahme	Im Kap. 10.1.1.1 wird auf diese Anforderungen hingewiesen. An der Haltestelle „Bougenais-Allee“ befinden sich zwei Fahrradabstellplätze. Die Kapazitäten sollten im Zuge des barrierefreien Ausbaus erweitert werden.
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	Umgehungsstraße Ginsheim	<b>Umgehungsstraße Ginsheim</b> Seit einigen Jahren wird mit einer Umgehungsstraße für den Stadtteil Ginsheim geplant. Diese Konzeption ist bei der gesamten Planung noch unberücksichtigt. Hier sind entsprechende Überlegungen erforderlich.	Kenntnisnahme	Nach derzeitigem Kenntnisstand hat eine Umgehungsstraße keine Auswirkungen auf die aus verkehrlichen Gründen erforderliche Führung der Buslinien in Ginsheim.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	Buslinie 33	<b>Anbindung an die Landeshauptstadt Wiesbaden</b> Die Anbindung an die Landeshauptstadt mittels der vorhandenen Buslinie 33 der Stadtwerke Wiesbaden ist insoweit zu optimieren, dass die Linie künftig auch den Bahnhof MZ-Gustavsburg anbindet.	Kenntnisnahme	Eine Verlängerung der Linie 33 ist nach den Bedienungsstandards (Kap. 7.2.4) für die Erreichbarkeit Wiesbadens nicht erforderlich. Mit den Linien 54 und 55, die zusammen im 10-Minuten-Takt verkehren, bestehen zahlreiche Verknüpfungsmöglichkeiten zur Linie 33 und weiteren Linien, die nach Wiesbaden verkehren. Zudem besteht nach Wiesbaden ein S-Bahn-Angebot.
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	Haltestellen im SPNV / B+R-Anlagen	<b>Haltestellen im SPNV / B+R-Anlagen</b> Der Bahnhof MZ-Gustavsburg wird ab August 2015 durch die Maßnahme der Deutschen Bahn barrierefrei gestaltet. Im Jahr 2016 ist geplant, auch das Bahnhofsumfeld entsprechend zu erneuern. Nach Abschluss dieser Maßnahmen wird diese Haltestelle neueren Standards gerecht. Auch eine zeitgemäße B+R-Anlage ist eingeplant. Im Stadtteil Ginsheim befindet sich am Friedrich-Ebert-Platz eine B+R-Anlage. Eine weitere Anlage im Bereich der Bouguenaisallee sollte geschaffen werden.	Kenntnisnahme	Der geplante Ausbau der Anlagen ist in Kap. 10.3.1 benannt.
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen	<b>Barrierefreier Ausbau der Haltestellen</b> Die meisten Haltestellen im Stadtgebiet sind bereits heute barrierefrei. Im Zuge des Ausbauprogramms der LNVG Groß-Gerau ist eine Bestandsaufnahme geplant, um die durch Gesetz bis zum 01.01.2022 geforderte Barrierefreiheit vollständig umzusetzen. Die LNVG hat hierzu die geplante Maßnahme beim Land Hessen für eine finanzielle Förderung nach dem GVfG-Programm angemeldet. Es wird aktuell von rund 250 Haltestellen im Kreis ausgegangen, die umzugestaltet sind. Der geschätzte Finanzbedarf liegt bei rund 9 Millionen. Allerdings läuft das GVfG-Programm im Jahr 2019 aus und eine Nachfolgeregelung liegt noch nicht vor. Beim barrierefreien Ausbau bestehen seit Jahren unterschiedliche Vorgaben und Empfehlungen, sodass es bei den derzeit barrierefrei ausgebauten Haltestellen auch entsprechend unterschiedliche Gestaltungen gibt. Die LNVG strebt hierzu eine möglichst einheitliche Gestaltung in Zusammenarbeit mit dem Land Hessen an.	Kenntnisnahme	
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	Fahrradverleih system	<b>Fahrradverleihsystem</b> Der NVP weist ein erhöhtes Potential für die Einführung eines Verleihsystems aus. In der Vergangenheit gab es seitens der Stadt bereits Gespräche mit der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) um die Möglichkeiten zur Einführung des MVG-Systems „MeinRad“ zu prüfen. Die Einführung kam seinerzeit wegen der fehlenden Finanzmittel nicht zustande.	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Aufgrund des nunmehr nachgewiesenen Potentials sollen die Planungen zügig wieder aufgenommen werden um eine zeitnahe Umsetzung zu erreichen.		
<b>Stadt Groß-Gerau</b>				
Kreisstadt Groß-Gerau		<p><b>Inhalt der Stellungnahme</b></p> <p>Die Stadt Groß-Gerau unterstützt das Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Kreis Groß-Gerau, das Basis für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2016 ff. ist. Dies betrifft insbesondere die genannten Ziele für Barrierefreiheit, Wirtschaftlichkeit und Umwelt.</p> <p>Die Grunddaseinsvorsorge muss, wie dargestellt, der maßgebliche Standard für die Umsetzung des Nahverkehrsplanes bleiben. Ein darüber hinausgehender qualitativer Ausbau bedarf aufgrund des damit verbundenen steigenden Finanzierungsbedarfes der engen Abstimmung mit den betroffenen Städten und Gemeinden.</p> <p>Die Qualitätsstandards für die Grunddaseinsvorsorge sind zu erhalten.</p>	Kenntnisnahme	
Kreisstadt Groß-Gerau	S. 129	<p><b>Korridore</b></p> <p>Bei der Bewertung der Verkehrsbedienung (Steckbriefe Korridore) wird die vorgenommene Bewertung des Angebotes so akzeptiert. Es ist seitens der LNVG sicherzustellen, dass der dargestellte <b>Handlungsbedarf</b> in Bezug auf die Korridore, in denen die Stadt Groß-Gerau bzw. die Stadtteile betroffen sind, entsprechend <b>umgesetzt wird</b>.</p> <p>Dies betrifft insbesondere die Optimierung der <b>Verknüpfung zwischen Linie 22 und RB75</b> (Seite 129), da hier in der Vergangenheit immer wieder Beschwerden der Bürger/innen aus Groß-Gerau eingegangen sind.</p>	Kenntnisnahme	
Kreisstadt Groß-Gerau		<p><b>Bewertung der Erschließung</b></p> <p>Auch wenn seitens des Entwurfs des Nahverkehrsplanes zum Zeitpunkt der Erstellung in Bezug auf die Erschließung verschiedener Wohn- und Gewerbebetriebe teilweise nur ein geringer Handlungsbedarf gesehen wird, möchten wir auf geplante Maßnahmen verweisen, die einer Erschließung bedürfen. Diese wurden bereits im Fragebogen dargestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bebauung ehem. Südzuckergelände / Maßnahmen infolge der Bebauung (Gewerbe- und Wohngebiet)</li> <li>• Erschließung Neubaugebiet „Auf die Nachtweide“ in Dornheim</li> </ul> <p>Bei der Erschließung des Gewerbegebietes „Im Schachen“ wird im Gegensatz zu den Ausführungen im NVP nicht nur ein geringer Handlungsbedarf gesehen. Dies sollte entsprechend umgesetzt werden.</p>	Teilweise Berücksichtigung	<p>Ein Prüfauftrag zur Errichtung einer neuen Haltestelle im Zuge der Bebauung des ehem. Südzuckergeländes ist in Kapitel 10.5 bereits aufgeführt.</p> <p>Handlungsbedarf für „Im Schachen“ wird angepasst.</p> <p>Dornheim „Auf der Nachtweide“: Dornheim ist im Osten durch die S-Bahn, im Westen durch den Bus erschlossen. Siedlungsentwicklung hat ohne Beachtung der ÖPNV-Trassen stattgefunden. Eine Erschließung ist unter gegebenen Umständen (zu Lasten der Reisezeit) nicht lösbar.</p>

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Kreisstadt Groß-Gerau		<p><b>Schülerbeförderung</b> Der Schülerverkehr ist insgesamt für hohe Anteile des Fahrgastaufkommens verantwortlich und hat dadurch auch eine hohe Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Die Kreisstadt Groß-Gerau ist als Schulstandort weiterführender Schulen von den geplanten Maßnahmen für die Schülerbeförderung, integriert in den normalen Linienverkehr, besonders betroffen. Aus den Zahlen des Schuljahres 2012/2013 ergibt sich, dass von 23.406 Schüler/innen in weiterführenden Schulen oder Förderschulen 6.623 in der Kreisstadt zur Schule gingen (28,33 %). Ohne die Städte Rüsselsheim und Kelsterbach (eigene Schulträger) erhöht sich der Anteil auf 45,6 %. Dies hat durch die Integration der Schülerbeförderung in den Linienverkehr Auswirkungen auf die Gesamt-Km-Leistungen und Haltestellenanfahrten in der Gemarkung von Groß-Gerau und damit auf den jährlich zu leistenden Beitrag der Stadt zum ÖPNV. Dies bedarf in den nächsten Jahren bei der Aufteilung der Aufwendungen auf die Kommunen einer gesonderten Betrachtung.</p>	Kenntnisnahme	Die Art und Weise der ÖPNV-Finanzierung kann nicht im Rahmen des NVP gelöst werden. Dies muss an anderer Stelle geklärt werden.
Kreisstadt Groß-Gerau		<p><b>Maßnahmenkonzeption</b> Nach Darstellung im Entwurf des Nahverkehrsplanes ist charakteristisch für die Liniennetzstruktur im Untersuchungsraum die Ausrichtung des Verkehrs auf die Kreisstadt Groß-Gerau, die Stadt Rüsselsheim und den Flughafen Frankfurt. 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. In der Maßnahmenkonzeption werden die Ergebnisse gemäß den abgeleiteten Handlungsbedarfen der Analyse weiterentwickelt und im Detail beschrieben. Die Darstellung der Betriebs- und Verkehrszeiten, des Fahrtenangebots sowie die Verknüpfung folgt den Festlegungen zur Grunddaseinsvorsorge des Anforderungsprofils. Wie bereits ausgeführt, muss die Grunddaseinsvorsorge der maßgebliche Standard für die Umsetzung des Nahverkehrsplanes bleiben.</p>	Kenntnisnahme	
Kreisstadt Groß-Gerau		<p><b>Handlungsfeld Netz und Fahrplan</b> Die Angebotskonzeption Teilraum Mitte Nauheim/Trebur (u. a. Linie 22, 23, 24, 61, 65), Bereich Büttelborn/Groß-Gerau (u. a. Linie 61, 62, 63, 65, 66, 675) und Teilraum Süd Bereich Biebesheim / Gernsheim/ Riedstadt / Stockstadt (u. a. Linie 41, 42, 43, 47) und die damit verbundenen Maßnahmen zur Verbesserung werden ausdrücklich begrüßt. Auf den dargestellten Linien werden Verbesserungen aus den Erfahrungen des bisherigen Nahverkehrsplanes gezogen, die den Nutzer/innen und damit auch den Bürger/innen der Kreisstadt Groß-Gerau zugutekommen.</p>	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Kreisstadt Groß-Gerau		<p><b>Handlungsfeld Radverkehr</b> Die Kreisstadt Groß-Gerau hat zur Umsetzung ihres Radverkehrskonzeptes (Handlungsfeld „Mobilität“ des Stadtentwicklungskonzeptes „GG 2020“) einen Arbeitskreis Radverkehr unter Leitung des kommunalen Radverkehrsbeauftragten Andras Ekkert eingerichtet, der bereits erfolgreich Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in der Kreisstadt initiiert und umgesetzt hat.</p> <p>Bei der Weiterentwicklung des Handlungsfeldes „ÖPNV und Fahrrad“ sollte der Arbeitskreis für den Bereich Groß-Gerau eng eingebunden werden.</p> <p><b>Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb</b> Die Prüfaufträge bezüglich der Einrichtung von neuen Haltestellen in den genannten Bereichen der Gemarkung Groß-Gerau sollten zeitnah erörtert und erteilt werden.</p> <p><b>Handlungsfeld Barrierefreiheit</b> <b>Schienerpersonennahverkehr (SPNV)</b> Die Barrierefreiheit am Bahnhof Dornberg wurde durch die abgeschlossene Modernisierungsmaßnahme erfolgreich umgesetzt. Wie im Nahverkehrsplan dargestellt, ist dies auch in den Bahnhöfen Groß-Gerau und Groß-Gerau-Dornheim zu realisieren. Dies geht jedoch nur in enger Kooperation mit der DB, in deren Zuständigkeit die Gleise und deren Zugänge fallen.</p> <p><b>Haltestellen</b> Die LNVG koordiniert im Auftrag der Kommunen im Kreis den Um- und Ausbau der Bushaltestellen.</p> <p>Es ist eine Bestandsaufnahme der Haltestellen im Kreis, verbunden mit dem Aufbau eines Haltestellenkatasters, in 2015 geplant. 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 Nahverkehrsplan wiedergibt, durchgängig eingehalten werden.</p> <p>Die Bestandsaufnahme der Haltestellen im Kreis Groß-Gerau soll parallel zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen. In Abstimmung mit den Straßenbausträgern erfolgt eine Aktualisierung der Priorisierung von Umbaumaßnahmen in den einzelnen Städten und Gemeinden.</p> <p>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.</p> <p>Für Haltestellen in Eigentum und Pflege der Kommunen gelten die Anforderungen des</p>	Kenntnisnahme	
Kreisstadt Groß-Gerau			Kenntnisnahme	
Kreisstadt Groß-Gerau			Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>Nahverkehrsplans. Zusätzlich soll die Gemeinde auf eine sichere, direkte und barrierefreie Zuwegung zu den Haltestellen Sorge tragen.</p> <p>Die Bestandsaufnahme der Haltestellen und ihre Bewertung sind eine wichtige Basis für Entscheidungen bezüglich des im Personenbeförderungsgesetz definierten Zieles eines barrierefreien Ausbaus bis 2022. Auf der Basis dieser Bestandsaufnahme ist es der Kreisstadt Groß-Gerau möglich, gemeinsam mit der LNVG Prioritäten zu setzen und den notwendigen barrierefreien Ausbau zu planen. Dies betrifft nicht nur die „eigenen“ Haltestellen der Stadt, sondern auch die Haltestellen Dritter, wenn damit Straßenbaumaßnahmen verbunden sein müssen.</p> <p>Wie in der Vergangenheit ist die Stadtverwaltung Groß-Gerau offen für gemeinsame Projektarbeit mit der LNVG, wenn es um den barrierefreien Ausbau von Haltestellen geht. Wichtig ist eine frühzeitige Kommunikation, um finanzielle Notwendigkeiten abzustimmen und ggfls. Fördergelder zu requirieren.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen unterstützt die Kreisstadt Groß-Gerau die Empfehlung im Anlagenband zum Nahverkehrsplan 2016 ff. einer Bordhöhe von mind. 22 cm für die Bushaltestellen im Kreis.</p>		
Kreisstadt Groß-Gerau		<p><b>Weitere Handlungsfelder</b></p> <p>Zu den dargestellten Maßnahmen in den weiteren Handlungsfeldern Umwelt, intermodale und flexible Angebote, Kommunikation, Marketing, Vertrieb und Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement und Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle ist eine detaillierte Stellungnahme nicht erforderlich. Es wird von den finanziellen Möglichkeiten der beteiligten Aufgabenträger abhängen, welche realisiert werden können.</p>	Kenntnisnahme	
Kreisstadt Groß-Gerau		<p><b>Schlussbemerkung</b></p> <p>Bei der Entwicklung des vorgelegten Nahverkehrsplan 2016 ff. erfolgte durch die LNVG und die beauftragten Unternehmen eine breite Beteiligung von Kommunen, Vereinen und Verbänden, Institutionen etc. Auch der Nahverkehrsbeirat, in dem die Städte und Gemeinden vertreten sind, hat diese Entwicklung in mehreren Sitzungen begleitet. Die Beteiligung der Kommunen des Kreises Groß-Gerau erfolgte zusätzlich durch eine zu Beginn der Fortschreibung des Nahverkehrsplans durchgeführte Befragung. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturdaten und der Mitteilung von relevanten Unterlagen, Informationen, Hinweisen und Anregungen der Beteiligten an die Gutachter.</p> <p>Zusätzlich fanden Regionalkonferenzen statt, an denen die Stadt Groß-Gerau ebenso wie ihre VertreterInnen im Fahrgastbeirat die Möglichkeit hatten, weitere Anregungen zu</p>	Kenntnisnahme	Die langfristige Sicherung einer soliden ÖPNV-Finanzierung ist eine gemeinsame Aufgabe.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>geben, die in den Entwurf eingeflossen sind.</p> <p>Diese breite Beteiligung und Einbindung ebenso wie die realisierten Verbesserungen werden seitens der Kreisstadt Groß-Gerau ausdrücklich begrüßt und führen dazu, dass der vorgelegte Nahverkehrsplan als ein positives Signal für die Zukunft des Nahverkehrs in Groß-Gerau gesehen wird.</p> <p>Im Nahverkehrsplan sind die finanziellen Auswirkungen auf die Kommunen nicht näher definiert. Die Grunddaseinsvorsorge wird auch in Zukunft der Standard für den Nahverkehr im Kreis Groß-Gerau sein, ein qualitativer Ausbau wird von den Möglichkeiten der Finanzierung abhängen.</p> <p>Hierzu ist es, wie bereits ausgeführt, notwendig, die Entwicklung der Verbandsumlage näher zu betrachten und eine gerechtere Verteilung vorzunehmen. Die Kreisstadt Groß-Gerau hat im Jahr 2009 insgesamt 433.000 € und damit 21 % des Anteils der Städte und Gemeinden an der Verbandsumlage getragen, im Jahr 2015 sind es geplant 540.000 € (weiterhin ca. 21 %). Die Steigerung von fast 25 % des Anteils am ÖPNV sind dabei – angesichts der finanziellen Situation der Städte und Gemeinden im Kreis – ebenso bedenklich wie die Tatsache, dass die Stadt Groß-Gerau 21 % der Verbandsumlage zu tragen hat. Durch die Lage der Stadt mitten im Kreis, die Funktion als Schulstandort und als Standort von 3 Bahnhöfen sowie weiterer Besonderheiten ergibt sich eine breites Liniennetz mit hoher Km-Leistung und Haltestellenabfahrten als Basis der Verbandsumlage, die andere Kommunen im Kreis nicht haben. Eine Aufteilung der Anteile an der Verbandsumlage nach der Einwohnerzahl, wie es in anderen Kreisen teilweise erfolgt, würde die ÖPNV-Kosten für die Stadt reduzieren. Deshalb soll am Ende der Stellungnahme noch einmal darauf verwiesen werden, dass bei der Frage eines attraktiven und zukunftsorientierten ÖPNV, wie er im Nahverkehrsplan 2016 ff. ohne Frage dargestellt ist, die Frage der Finanzierung und die Verteilung der Verbandsumlage auf die beteiligten Städte und Gemeinden nicht außer Acht gelassen werden kann.</p>		
<b>Stadt Kelsterbach</b>				
Stadt Kelsterbach		Wir begrüßen die Angebotsverdichtung auf der Nordachse zwischen Raunheim und dem Flughafen. Durch die Einrichtung der neuen Linie 72 A können in Verbindung mit der Linie 72 halbstädtliche Fahrten zum Flughafen angeboten werden.	Kenntnisnahme	
Stadt Kelsterbach		Von Vorteil ist ebenfalls die verkürzte Linienführung der Linie 73 ohne die Andienung des südwestlichen Teils von Kelsterbach. Fahrgäste in Richtung Flughafen profitieren von der erheblichen Zeitersparnis.	Kenntnisnahme	



Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Kelsterbach		Die neue Linienführung der Linien 74 und 75 wird seitens der Verwaltung gutgeheißen. In Verbindung mit der Errichtung zweier Haltestellenpositionen kann das Neubaugebiet Länger Weg ab Dezember 2016 erschlossen werden. Auch gewährleistet die neue Linienführung die umsteigefreie Erreichbarkeit des Fachmarktzentrums.	Kenntnisnahme	
Stadt Kelsterbach		Das Fahrangebot der Linie 78 Mönchhofgelände - Bahnhof Kelsterbach erfolgt zukünftig über die erweiterte Linienführung der Linie 75. Zusätzlich werden zwei neue Haltestellen in der Isarstraße und der Spreestraße auf dem Mönchhofgelände angefahren. Sofern sich die Kosten für die Stadt Kelsterbach für das fakultative Angebot der LNVG nicht wesentlich erhöhen, gibt es seitens der Stadt Kelsterbach keine Einwände.	Kenntnisnahme	
Stadt Kelsterbach		Um der gesetzlichen Verpflichtung aus dem Personenbeförderungsgesetzes gerecht zu werden, bis zum 1. Januar 2022 für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs die vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, ist der barrierefreie Zugang zur S-Bahn-Station Kelsterbach voranzutreiben sowie die vorhandenen Bushaltestellen in Kelsterbach barrierefrei umzubauen.	Kenntnisnahme	
<b>Stadt Mörfelden-Walldorf</b>				
Stadt Mörfelden-Walldorf		<b>Der Angebotskonzeption</b> (Rahmenplanung)des LNVG (vgl. Anlage 1, S. 212 ff) für Mörfelden-Walldorf, die in den folgenden Ziffern 1.1 - 1.10 zusammengefasst sind, <b>wird zugestimmt:</b>	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	S-Bahnlinie S7	1.1 Beibehaltung des Angebots der S7 (30-Minuten-Takt bis 22.00 Uhr, danach 60 Min.-Takt) mit neuem Zugmaterial (seit Dez. 2014), Weiterentwicklung der S7 durch Führung der Linie durch den S-Bahntunnel in Frankfurt und Durchbindung nach Hanau.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Regionalbahn RE 70	1.2 Beibehaltung des Angebots auf der Linie RE 70. Weiterentwicklung mit durchgängig neuem Fahrzeugmaterial und stündlichem Halt in Mörfelden und Walldorf.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Buslinie 751	1.3 Neuausrichtung der bisherige Buslinien 751 (FHF T1 - DA bzw. FHF T1 - Mö) Die Linie 751 verbindet weiterhin den Flughafen T1 mit Walldorf, Mörfelden und Darmstadt im 60 Min-Takt. Beibehaltung der Integration der Schulbusverbindung zu den Hauptanfangs- und Endzeiten an der Bertha-von-Suttner-Schule. Die Linie wird zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet durch Fahrten FHF - Mö. Die Fahrten enden - neu - im GE-Süd und binden somit die Märkte an den Busverkehr an.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Linie 67A	1.4 Neuausrichtung der Linie 67A (FHF Süd - RS). Die Linie 67A ersetzt die bisherigen Linienwege der Linien 752 (FHF T1 - RS) und 67 (FHF Süd - Mö BHF) und verknüpft diese zu einer neuen Linie im 60 Minuten-Takt.	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Mörfelden-Walldorf	Linie 62 /63	1.5 Neuausrichtung der Linien 62 (FHF T1 - GG) und 63 (Bertha - GG). Die beiden Linien ersetzen die bisherige Linie 65 (Bertha - GG). Die Linie 63 übernimmt die Anbindung der Gesamtschule insbesondere auch für die Gemeinde Büttelborn in der Grundversorgung.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Linie 663	1.6 Beibehaltung der Linie 663 (Mo-BHF -GE-Ost - Langen - Neu-Isenburg)	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	AST 69	1.7 Beibehaltung des AST 69 (An den Eichen - RH Wa - Fachmarktzentrum)	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Neue Linie 62	1.8 Neue Linien 62 (FHF T1 - GG), mit der Line 62 soll eine Schnellverbindung aus der Kreisstadt zum FHF geschaffen werden, die Mö - Wa am westlichen Rand des Stadtgebiets mit erschließt.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Linie 67B	1.9 Linie 67B (FHF Süd - WA - GE -Ost - Mö BHF). Diese Linie soll künftig eine zusätzliche Verbindung vom Süden des FHF über WA - GE-Ost und Mö herstellen.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Fahrradleihsystem und Carsharing	1.10 Die Angebotskonzeption enthält Prüfaufträge zur Entwicklung eines kreisweit einheitlichen <b>Fahrradleihsystems</b> und zur Einführung von <b>Car-Sharing Modellen</b> . Diese Bausteine entsprechen dem Klimaschutzteilkonzept Verkehr (Drucksache 15/229) der Stadt Mörfelden-Walldorf.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Linie 751	Bei der <b>Ausgestaltung der Linien</b> im Detail ist in Abstimmung mit der Stadt Mörfelden-Walldorf ist <b>zu prüfen</b> bzw. abschließend festzulegen: Linienweg 751 - Auf dem Teil-Linienweg der 751 (FHF T1 - Mö), die im GE-Süd endet bzw. einsetzt, ist die Lage der End-/Anfangshaltestelle in Abstimmung mit der Stadt Mörfelden-Walldorf festzulegen. In Betracht könnte ein Standort in der Opelstraße oder in der Straße „Am Berg“ kommen.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Linienweg 67A	Linienweg 67A - Gem. Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung soll die Anbindung des Krankenhauses in Rüsselsheim direkt (ohne Umsteigen) ermöglicht werden, der vorliegende Entwurf enthält eine solche Möglichkeit nicht. Wir bitten um Berücksichtigung und Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten.	Kenntnisnahme	Die Linie 67A (heute 752) deckt verschiedene Verkehrsfunktionen zwischen Mörfelden-Walldorf und Rüsselsheim ab, unter anderem auch die weitgehend direkte Anbindung des Bahnhofs Rüsselsheim mit Verknüpfung zum Schienenverkehr und die Erreichbarkeit der Innenstadt. Nicht alle Funktionen können mit dieser Linie erzielt werden. Das Klinikum ist mit Umstieg am Bahnhof bzw. an der Haltestelle Moselstraße möglich.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Mörfelden-Walldorf	Linienweg 67B S. 213	Der Linienweg 67B im „qualitativen Ausbaus“ ist in der Karte S. 213 unscharf dargestellt. Auf telefonische Rückfrage bei der LNVG wurde der geplante Linienweg der 67B korrigiert vom GE-Ost kommend über Langener Str., Rathausplatz, Gerauer Str., Gärtnerweg, Mozartstr. zum Bahnhof beschrieben. Da die Umsetzung dieses Angebots erst nach der Umsetzung der Grundversorgungsangebote ansteht, besteht ausreichend Gelegenheit die Linienführung und ggf. Andienung von Haltestellen im Detail mit der Stadt Mörfelden-Walldorf abzustimmen.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	S.160	Die Stadt Mörfelden-Walldorf hat mit den Unternehmen im Gewerbegebiet-Ost eine Analyse zur Optimierung des ÖPNV-Angebots durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde die Anregung formuliert, ein AST-Angebot im GE-OST im qualitativen Ausbau - außerhalb der HVZ einzuführen. Die Versorgungslücken stellt die Übersicht auf S. 160 des Entwurfes mit einer gelben Schraffur dar. Wir bitten die AST-Möglichkeit zu prüfen, um die Taktichte und Erschließungsqualität für diesen Arbeitsschwerpunkt zu erhöhen.	Berücksichtigung	Die Aufnahme des AST-Verkehrs außerhalb der Bedienungszeiten der bestehenden Linien wird als qualitativer Ausbau in die Maßnahmenkonzeption aufgenommen. Hinweis: soll nur dann eingeführt werden, wenn 67B qualitativer Ausbau nicht umgesetzt wird.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Anbindung Weiterstadt	Von Fahrgästen wurde angeregt, eine direktere Anbindung / bessere Umsteigeverbindungen an die großflächigen Einzelhandelsgeschäfte im Bereich Weiterstadt zu realisieren. Um Prüfung wird gebeten.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Prüfauftrag zur besseren Anbindung des Einzelhandelsstandortes Weiterstadt wird aufgenommen.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Frankfurter Str.	Wir bitten um Prüfung, ob und wie ggf. durch geänderte Linienführungen das Wohngebiet „Frankfurter Str.“ besser in das Linienkonzept integriert werden kann und auch eine Verbindung nach Walldorf ermöglicht werden kann.	Kenntnisnahme	Mit der Maßnahme der Linie 67B im qualitativen Ausbau erhält der südliche Teil der Frankfurter Straße eine direkte Anbindung nach Walldorf. Im Übrigen bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen der Linie 663 und der Linie 751 und 67 am Bahnhof Mörfelden.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Einrichtung neuer Haltestellen	Haltestellen - <b>Schaffung neuer Haltestellen</b> und <b>Barrierefreiheit von Haltestellen</b> . Die Einrichtung neuer Haltestellen auf der Basis der Rahmenplanung muss sehr differenziert betrachtet werden. <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Campingplatz / Holiday Inn - grundsätzliche Zustimmung Hinweis auf das laufende Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B486 von der BAB 5 bis zur K168 (Langen).</li> <li>■ Waldstadion / Waldschwimmbad - grundsätzliche Zustimmung - Hinweis auf die Rahmenbedingungen (Waldinanspruchnahme, Ausgestaltung, Finanzierung) die noch einer Klärung mit HessenMobil als Straßenbaulträger der B486 erfordern. In den bisherigen</li> </ul>	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>Gesprächen konnte dazu noch kein Konsens erzielt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Am Berg - notwendige Haltestelle, deren Lage und provisorische Ausgestaltung im Rahmen eines Ortstermins kurzfristig festzulegen wäre.</li> <li>■ Dammstraße und Daimlerstraße - neue Haltestellen, die das Angebot der Linie 751, deren Fahrten in Mörfelden enden, optimieren sollen. Die Linienkonzeption ist aber auch ohne diese beiden Haltestellen nicht infrage gestellt. Da der Umbau nur in Abstimmung mit dem Straßenaustausch Hessenmobil (B44 bzw. B486) erfolgen kann und die Finanzierungsmöglichkeiten der Stadt Mörfelden-Walldorf für neue Maßnahmen sehr begrenzt ist, bedarf es einer umfassenden Abstimmung der Beteiligten und eine Zustimmung zu den Maßnahmen kann seitens der Stadt erst gegeben werden, wenn die Rahmenbedingungen geklärt sind. Die Umsetzung der Linienkonzeption sollte unabhängig davon erfolgen.</li> </ul>		
Stadt Mörfelden-Walldorf		<p>Die Barrierefreiheit der Haltestellen soll künftig nach den neuen Vorgaben der DIN 18040-3 (2014) und DIN 32984 (2011) erfolgen. Hierzu hat es umfassende Abstimmungen zwischen der LNVG, dem beauftragten Planungsbüro und HessenMobil gegeben. Im Ergebnis wurde Einvernehmen der Beteiligten hergestellt. Die Anwendung der DIN-Vorgaben wird auch von den Behindertenverbänden getragen, die an der Erstellung der DIN-Normen beteiligt waren.</p> <p>Mörfelden-Walldorf begrüßt die Einführung einheitlicher Standards, die über den Kreis GG und das Land Hessen hinaus Gültigkeit besitzen, klare nachvollziehbare Vorgaben enthalten und eine langfristige Orientierung darstellen. Wir müssen jedoch darauf hinweisen, dass die Stadt Mörfelden-Walldorf in den vergangenen 15 Jahren 44 von 56 vorhandenen Haltepunkten nach den Kriterien des Hess. Leitfadens zum behindertengerechten Ausbau von Haltestellen/-punkten - ohne Inanspruchnahmen von Fördergeldern (abgesehen von den beiden Bahnhöfen) - umgestaltet hat. Daher wird im Detail zu prüfen sein, an welchen Haltestellen Anpassungsmaßnahmen (z. B. Austausch von Bodenplatten) und/oder Umbauten notwendig sein könnten. Die Stadt Mörfelden-Walldorf wird mit Priorität die 12 Haltestellen ausbauen, die bisher nicht umgestaltet wurden, um den rechtlichen Vorgaben (Barrierefreiheit bis 2022) gerecht zu werden. Umgestaltungsmaßnahmen können nur sukzessive - unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen und festzulegender Dringlichkeiten - erfolgen. Hierzu wird es Einzelfallprüfungen in Abstimmung mit der LNVG geben müssen, und in Teilbereichen werden sicher auch Abweichungen vom Regelausbaustandard, wenn die räumlichen Gegebenheiten die Umsetzung nicht zulassen, erforderlich werden. Die Stadt Mörfelden-Walldorf erwartet, dass sie bei der Verteilung der durch die LNVG angemeldeten GVFG-Fördermittel entsprechend berücksichtigt wird.</p>	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Mörfelden-Walldorf	Tarifgestaltung	Mit Beschluss vom 18.12.2012 hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Mörfelden-Walldorf ein Klimaschutzkonzept für den Bereich Verkehr beschlossen. In den Kapiteln 6.2 (ÖPNV-Förderung) und 6.3 (Information, Kommunikation, Organisation, Service) wurden wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV zusammen gefasst, die u. a. auch die Tarife betreffen. Im Zuge der Tarifstrukturreform bitten wir Sie daher, zu überprüfen, inwiefern ein innerstädtischer Kurzstreckentarif (in Anlehnung an die Tarife K1, K2 und K4) auch in kreisangehörigen Kommunen wie Mörfelden-Walldorf angeboten werden kann. Wie auch die LNVG GG in ihrer Stellungnahme zum Regionalen Nahverkehrsplan des RMV betont, darf diese Entwicklung allerdings nicht zulasten der Netzwerke des neuen Tarifsystems gehen. Im Rahmen unserer Klimaschutzbemühungen sind wir besonders daran interessiert, Bus und Bahn vor allem für bestimmte Zielgruppen wie z. B. Neubürger zu attraktivieren. So soll es erneut ein Schnupperticket -Angebot (3 Monatskarten für den Preis von 2) geben. In dieser oder ähnlicher Form sind wir daran interessiert, ein Angebot in Kooperation mit dem RMV bzw. der LNVG GG auch in unsere Neubürger-Begrüßung einfließen zu lassen. Des Weiteren wurde im Klimaschutzkonzept Verkehr die Einführung eines Kombitickets bei Kultur- und Sportveranstaltungen empfohlen. Auch hier gibt es von unserer Seite Abstimmungsbedarf über die Realisierbarkeit eines solchen Vorhabens.	Kenntnisnahme	Die Belange der Städte und Gemeinden werden bei Tarifverhandlungen berücksichtigt. Die Tarifgestaltung unterliegt einem verbund einheitlichen Vorgehen.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Anlage 5.8 S.24	Redaktionelle Hinweise Im Anlagenband, Anlage 5,8 B+R an SPNV-Haltepunkten (S. 24) wurden in der Haltestellenaufstellung „keine Anzahl von KFZ“ für die Bahnhöfe Mörfelden und Walldorf eingetragen. Sollten damit P+R-Plätze gemeint sein, wären am BHF Walldorf 130 und am BHF Mörfelden 172 zu ergänzen.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Anlage 7.8	Im Anlagenband ist in der Anlage 7.8 bei der Haltestelle Rathausplatz „Shared Space“ angegeben. - Da sich der Modellversuch in der Praxis so nicht bewährt hat, kann dieser Zusatz hier entfallen.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Haltestellenbeschreibung	Bei der Haltestellenbeschreibung kann für den BHF Walldorf ergänzt werden, dass eine Echtzeitanzeige mit akustischer Ansage für ankommende/abfahrende Busse und Züge an der Bushaltestelle angebracht wurde und die Haltestelle über einen Telekom-Hot-Spot verfügt.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	S. 161	Das Wohngebiet „Am Schlichter“ ist zum Stadtteil Mörfelden (statt Walldorf) zuzuordnen (vgl. 161).	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Frankfurter Str.	Für das Wohngebiet „Frankfurter Str.“ besteht auch ein Angebotsdefizit. (Es verkehrt nur eine Buslinie mit zeitweise einem 60-Minuten-Takt)	Kenntnisnahme	Die Haltestelle Frankfurter Straße wird über die Linie 663 im Korridor Mörfelden – Langen bereits behandelt und daher nicht

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Mörfelden-Walldorf	Bertha-von-Suttner-Schule	Es wird darauf hingewiesen, dass die Bertha-von-Suttner-Schule ein wachsender Schulstandort ist, die Schülerzahlen für das Schuljahr 2014/2015 betragen rd. 1700, davon rd. 400 Schüler/innen, die die integrierte Oberstufe besuchen.	Kennntnisnahme	weiter auf Defizite geprüft.
Stadt Mörfelden-Walldorf	B+R BHF Mörfelden Anlage 7.8	Die Darstellung der B+R-Kapazität am Bahnhof Mörfelden in der Stufe „mittelmäßig“ bitten wir zu überprüfen. Mit insgesamt über 130 Stellplätzen und 15 Fahrradboxen bei einer Auslastung von 73 % (vgl. Anlage 7.8 - Anlagenband) ist eine Einstufung als „gut“ gerechtfertigt.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Kartenband – Karte 4	Im Kartenband - Karte 4 ist das Gewerbegebiet Mörfelden-Süd als weiterer Arbeitsschwerpunkt aufzunehmen.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	S.213	Im Entwurf (S.213) ist die Lage der geplanten neuen Haltestelle „Campingplatz“ zu weit westlich eingetragen, Sie soll unmittelbar an den Zufahrten zu den Campingplätzen und des Hotels Holiday Inn platziert werden.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Karte 9	Es wird angeregt, in Karte 9 (Kartenband) auch die Bewertung für die Schulbusverkehre zur Bertha-von-Suttner-Schule aufzunehmen (auch wenn sie von Linien abgedeckt werden, die vorwiegend andere Verkehrsziele andienen)."	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
<b>Stadt Mörfelden Walldorf</b>				
Stadt Mörfelden-Walldorf (Fachstelle Altenhilfe / ehrenamtl. Behindertenbeauftragte)	Kapitel 6	Der Bedarf unseres Klientels an die Streckenführung liegt in der Anbindung von Einkaufsbereichen, Krankenhäusern (Groß-Gerau, Rüsselsheim. und Langen – hier ist auch der Sitz der Notarztzentrale) und Ärztezentren sowie Altenpflegeheimen, um Freunde oder Angehörige zu besuchen. Letztere gerade auch an Wochenenden.	Kennntnisnahme	Im Linienkonzept sind diese Belange berücksichtigt.
Stadt Mörfelden-Walldorf (Fachstelle Altenhilfe / ehrenamtl. Behindertenbeauftragte)	Kapitel 7.2.6	Eine DIN-gerechte und allen Maßgaben der Barrierefreiheit entsprechende bauliche Gestaltung einer Haltestelle muss nicht zwangsläufig für gehbehinderte Menschen gut sein. Bsp: Die Leitrollen für sehbehinderte Menschen bedeuten für durch die Parkinson Krankheit beeinträchtigten Menschen eine zusätzliche Behinderung bzw. Gefährdung. Ansonsten sind die erhöhten Bussteige (Hochbord) eine hilfreiche Maßnahme zur besseren Nutzung des ÖPNV.	Kennntnisnahme	Dem Auftrag zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit wird durch den aktuellen Stand der Technik Rechnung getragen. Die Rippen- bzw. Noppenhöhe von Bodenelementen beträgt gem. DIN 32984 im Außenbereich max. 5 mm. Stolpergefahr soll dadurch ausgeschlossen werden.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Mörfelden-Walldorf (Fachstelle Altenhilfe / ehrenamtl. Behindertenbeauftragte)	Kapitel 7.2.6	Die Lesbarkeit des Fahrplans wird beeinträchtigt durch: Höhe des Aushangs (Rollstuhlnutzende und Gehende haben unterschiedliche Bedürfnisse), Schriftgröße wird uns gegenüber oft als zu klein angegeben, Blendung durch die Abdeckscheibe besser: blendfreie Abdeckung	Kenntnisnahme	Diese Aspekte werden in der DIN 32975 geregelt. Aushanginformationen sollten in einer Höhe zwischen 1,00 m und 1,60 m angebracht werden, da man für das Lesen von einer mittleren Höhe des Beobachtungsauges von 1,30 m ausgehen kann. Dies wird von der LNVG seit vielen Jahren umgesetzt. Bzgl. Schriftarten und -größen vgl. Protokoll des Abstimmungsgesprächs mit dem BSBH.
Stadt Mörfelden-Walldorf (Fachstelle Altenhilfe / ehrenamtl. Behindertenbeauftragte)	S. 96	Ein nicht korrektes Anfahren der Haltestelle durch das Fahrpersonal. Was nützt das Hochbord, wenn der Bus nicht nah genug herankommt. Dann wird das Hochbord zur Gefährdung. Ruckartiges Fahren/Anfahren. Zeitdruck und damit Anfahren ohne Rücksicht darauf, dass besonders ältere und/oder gehbehinderte Menschen einen Sitzplatz bzw. einen Halt gefunden haben.	Kenntnisnahme	Entsprechende Anforderungen an das Fahrpersonal sind in Kap. 7.2.9 bereits enthalten.
Stadt Mörfelden-Walldorf (Fachstelle Altenhilfe / ehrenamtl. Behindertenbeauftragte)		Das Ausfallen eines Busses. Besonders für Zeiten außerhalb der „Rush-Hour“ wurde uns das als Unsicherheitsfaktor mitgeteilt. Gerade (Fach)-Arztbesuche sind zu wichtig, als dass man sie so leichtsinnig aufs Spiel setzen wolle durch ein nicht zeitgerechtes Eintreffen.	Kenntnisnahme	Ziel ist ein möglichst störungsfreier Betrieb für alle Fahrgäste.
Stadt Mörfelden-Walldorf (Fachstelle Altenhilfe / ehrenamtl. Behindertenbeauftragte)		Die korrekte Ansage der kommenden Haltestelle: Es ist für sehbehinderte oder blinde Menschen wichtig, sich auf diese Ansagen verlassen zu können. Leider wird uns immer wieder gemeldet, dass sie nicht passen. Sehbehinderte/Blinde stehen dann in fremder Umgebung ohne Orientierung!	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen, dass das Fahrpersonal auf die korrekte Ansage und Anzeige der Haltestellen verstärkt achten soll.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
<b>Gemeinde Nauheim</b>				
Gemeinde Nauheim		Von Seiten der Gemeinde Nauheim kommen keine Ergänzungen oder Anmerkungen im Rahmen der Anhörung.	Kenntnisnahme	
<b>Stadt Raunheim</b>				
Stadt Raunheim		Wir haben den Entwurf des Nahverkehrsplans 2016 erhalten und eingehend geprüft. Es lässt sich feststellen, dass dieser sehr detailliert, umfassend und aussagefähig die wesentlichen Bereiche des öffentlichen Personennahverkehrs im Hinblick auf den Buslinienbetrieb im Kreisgebiet abbildet.	Kenntnisnahme	
Stadt Raunheim	S. 41	Die städtischen Entwicklungsgebiete wurden mit Bezeichnungen belegt, die in der Tabelle 7: Geplante Gewerbegebiete verwendet werden sollten. So regen wir an, die Areale AirgateOne (ehem. Stadttor) und AirportGarden (ehem. Resort-Ihm) sowie AirportLogistic (ehem. Mönchhofgelände) namentlich aufzuführen. Die nutzbare Fläche beträgt für diese 3 Standorte insgesamt ca. 120 ha.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
Stadt Raunheim	S. 44	Die für die Jahre 2009, 2011 und 2013 aufgeführten Einwohnerzahlen sind nicht zutreffend. Gemäß den Auskünften unseres Einwohnermeldeamts betragen diese für das Jahr 2009 14.764 Einwohner, für das Jahr 2011 15.125 Einwohner und für das Jahr 2013 16.863 Einwohner.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Raunheim	S. 164	Die korrekte Bezeichnung der Straße lautet Schifferstück.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert in „Am Schifferstück“
Stadt Raunheim	S.194	Die Stadt Raunheim sieht die dringende Notwendigkeit zur Heranführung der Buslinie 72 an den S-Bahnhof Raunheim. Zu diesem Zweck wird neben einer Modernisierung der Bahnsteiganlagen mit einhergehendem Einbau von Aufzugsanlagen auch das Bahnhofsumfeld umgestaltet. Ziel ist es u.a., auch Gelenkbussen die An- und Abfahrt zum/vom S-Bahnhof zu ermöglichen. Es wurde bereits mit den Planungen zur baulichen Umsetzung dieser Maßnahme begonnen. Ferner erfolgt derzeit die Durchbindung der Karlstraße an die Kelsterbacher Straße. Diese ermöglicht absehbar eine direkte Busanbindung der Areale AirportGarden und Am Prime Parc an den S-Bahnhof. In der Karlstraße wurden zudem zwei neue Haltestellen für Stadtbusse eingerichtet.	Kenntnisnahme	Mit der Neustrukturierung der Linie 72 und der Einführung der Linie 72A wird der Bahnhof Raunheim und die Haltestellen in der Karlstraße direkt angebunden.
Stadt Raunheim	S. 278	Unter Ziffer 11.2.1 Abschätzung der Veränderung der Betriebsleistung wird ausgeführt, dass im Zuge der weiteren Umsetzung des Maßnahmenkonzepts zum Bezugsjahr 2018 im Umfeld der Buslinien 72 bis 79 Leistungsmehrungen von rund 120.000 Nutzwkm geplant sind. In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass die Städte Raunheim und Kelsterbach derzeit die Buslinie 78 mit insgesamt 110.000 EUR/Jahr alleinig finanzieren. Unter dem Eindruck einer oben beschriebenen Leistungsmehrung lässt sich somit zweifelsfrei feststellen, dass die Bedeutung dieser Linie weiter	Kenntnisnahme	Die Anbindung des Mönchhofgeländes aus Raunheim und Kelsterbach ist bei den Linien 75 und 78 als qualitativer Ausbau enthalten, der derzeit von den Städten finanziert wird. Eine Übernahme der Finanzierung der Leistungen ist vom



Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		wachsen und zu einem festen Bestandteil des lokalen Leistungsangebots wird. In diesem Zusammenhang gehen die beiden Städte davon aus, dass sie mit Inkrafttreten des vorliegenden Nahverkehrsplans von ihrer freiwilligen Finanzierungsübernahme entbunden werden und der Aufgabenträger die Finanzierung vollständig übernimmt.		Aufgabenträger derzeit nicht vorgesehen. Auf den Linien gibt es eine Trennung zwischen Grunddaseinsvorsorge und qualitativem Ausbau. Zwischen Bahnhof Raunheim und Airgate One werden Teile durch den Aufgabenträger mitfinanziert.
<b>Stadt Riedstadt</b>				
Stadt Riedstadt		Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Riedstadt hat in ihrer Sitzung am 16.07.15 dem vorgelegten Maßnahmenkonzept zugestimmt.  Da die finanziellen Auswirkungen des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen auf die Stadt noch nicht bekannt sind, ist gegebenenfalls eine weitere Beratung und Beschlussfassung zu einem späteren Zeitpunkt erforderlich.	Kenntnisnahme	
<b>Gemeinde Stockstadt am Rhein</b>				
Gemeinde Stockstadt am Rhein		Die Gemeindevertretung der Gemeinde Stockstadt am Rhein hat am 21.07.2015 den Entwurf des Maßnahmenkonzepts zum Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau zur Kenntnis genommen und beschlossen, keine Anregungen, Bedenken und Hinweise im Rahmen des Anhörungsverfahrens einzureichen.	Kenntnisnahme	
<b>Gemeinde Trebur</b>				
Gemeinde Trebur		Keine Einwände und Anmerkungen	Kenntnisnahme	

## Anlage 8.2: Stellungnahmen anderer Aufgabenträger

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
<b>DADINA</b>				
DADINA	S. 27 S. 183	<b>Regionalbahnlinie 75:</b> Die regelmäßige Bedienung des Haltes Mainz-Gustavsburg (S. 27) auf der Regionalbahnlinie 75 wird unsererseits unter der Voraussetzung bejaht, dass dafür keine Anschlüsse in Darmstadt aufgegeben werden und Kunden aus Darmstadt weiterhin die Anschlüsse zum Fernverkehr in Mainz und zu den Regionalzügen in Wiesbaden erreichen. Bei einer etwaigen Ausdehnung des Angebots auf einen durchgängigen Halbstundentakt montags bis freitags zwischen 5:30 Uhr und 20:00 Uhr (S. 183) wäre überdies die Finanzierung der Mehrleistungen im DADINA-Gebiet zwischen Darmstadt und Weiterstadt zu klären. Wir weisen ferner darauf hin, dass in unserem aktuellen Nahverkehrsplan nach wie vor die Einrichtung schneller Verbindungen auf der Linie 75 gefordert wird.	Kenntnisnahme	
DADINA	S. 211	<b>Linie 675:</b> Auf der Linie 675 ist im NVP-Entwurf (S. 211) in der HVZ montags bis freitags ein Stundentakt geplant. In der Praxis sind die im Bestand bzw. in der Planung der DADINA für 2016 vorgesehenen Verdichterfahrten ab Groß-Gerau bzw. Büttelborn unserer Auffassung nach nicht verzichtbar. Eine Haltestelle „Büttelborn Abfallzentrum“ kann eingerichtet werden, sofern hierfür keine Stichfahrt notwendig ist und an der Bundesstraße 42 gehalten werden kann.	Berücksichtigung	Die angesprochenen Verdichterfahrten auf der Linie, die bereits im bestehenden Fahrplan vorhanden sind, werden im Maßnahmenkonzept ergänzt. Für die Bedienung der neuen Haltestelle ist keine Stichfahrt erforderlich.
DADINA	S. 215	<b>Linie 751:</b> Aufgrund der Schichtzeiten am Frankfurter Flughafen soll dem NVP-Entwurf nach die Bedienung auf der Linie 751 in den Tagesrandzeiten ausgeweitet werden und darüber hinaus sonn- und feiertags der Zweistundentakt auf einen Stundentakt verdichtet werden (S. 215). Beide Maßnahmen sind mit entsprechendem Mehraufwand verbunden. Wir schätzen die Nachfrage nach einer solchen Angebotsausweitung im Bereich der DADINA jedoch als eher gering ein, da mit der Linie AIR eine schnelle Direktverbindung zwischen Darmstadt und dem Flughafen existiert.	Kenntnisnahme	Die Ausdehnung der Bedienung auf die Tagesrandzeiten sowie die Verdichtung des Angebotes auf einen Stundentakt an Sonn- und Feiertagen führt auch zu einer Angebotsverbesserung zwischen Mörfelden-Walldorf und Darmstadt über Gräfenhausen.
DADINA	S. 141	<b>Linie 5516:</b> Die auf S. 141 als Handlungsbedarf angeführte Beschleunigung zwischen Worfelnden und Weiterstadt ist aus unserer Sicht nicht wünschenswert, da bei einer direkten Linienführung über die L 3094 die Haltestelle in Weiterstadt-Braunshardt nicht mehr angedient werden könnte.	Kenntnisnahme	Eine entsprechende Maßnahme ist in der Angebotskonzeption nicht vorgesehen, da derzeit keine Umsetzungsmöglichkeiten ohne Nachteile im Bereich Braunshardt gesehen werden.
DADINA	S. 210	<b>Linie 66:</b> Auf S. 210 wird als qualitativer Ausbau der Linie 66 eine neue Direktverbindung von Büttelborn nach Griesheim genannt. Wir halten diese Maßnahme grundsätzlich für planerisch	Berücksichtigung	Eine entsprechende Bemerkung wird aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		sinnvoll. Vor Einführung dieser Verbindung wäre die Einrichtung möglicher Haltestellen auf dem Gebiet der Stadt Griesheim ebenso mit der DADINA abzustimmen, wie der finanzielle Mehraufwand. Es sollte daher im NVP vermerkt werden, dass diese Maßnahme in Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger DADINA erfolgt.		
DADINA	S. 223 ff.	<b>Linie K 62:</b> Auf S. 223 f. wird ein Stundentakt auf der Linie K 62 auch Sonn- und Feiertagen als Bedienstandard aufgeführt. Wir weisen darauf hin, dass diese Maßnahme auch Mehrleistungen auf dem Linienabschnitt zwischen Pfungstadt-Eschollbrücken und Darmstadt zur Folge hat. Es sollte daher im NVP vermerkt werden, dass diese Maßnahme in Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger DADINA erfolgt.	Berücksichtigung	Eine entsprechende Bemerkung wird aufgenommen.
DADINA	S. 216 ff.	Mit den <b>Linien 44, 45 und 46</b> soll es über Griesheim mehrere Verbindungen nach Darmstadt bzw. mit der Linie K 60 über Pfungstadt nach Darmstadt - Eberstadt geben. Im weiteren Planungsprozess sollte angestrebt werden, dass sich die Fahrtmöglichkeiten so ergänzen, dass Parallellagen zwischen den Linien 44/45/46 und der Linie K 60 vermieden werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
DADINA	S. 223	Die geplante Führung der Linie K 59 vom Ried über Pfungstadt Bahnhof nach Darmstadt-Eberstadt soll die Pfungstadtbahn stärken. Die Linie K 60 wird dann nicht mehr benötigt. Mit der Verstärkung der Linie K 62 (Achse Riedstadt – Eschollbrücken – Darmstadt) nach Darmstadt erübrigt sich die Führung der K 59 nach Darmstadt Hbf, da es sonst zu Parallelbedienungen käme. Fahrgäste aus dem Ried haben über die Linie K 59 mit einmaligem Umstieg auf die Pfungstadtbahn eine Verbindung zum Darmstädter Hauptbahnhof und mit einmaligem Umstieg in Darmstadt-Eberstadt auf die Straßenbahn eine Verbindung in die Darmstädter Innenstadt. Die K 59 hat wichtige Aufgaben insbesondere im Schüler- und Berufsverkehr.	Kenntnisnahme	Die Pfungstadtbahn stärkende Linie wird die K60 sein, die K59 wird wegfallen.
<b>traffiQ</b>				
traffiQ		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. traffiQ bedankt sich an dieser Stelle für das Engagement der LNVG Groß-Gerau im oben genannten Besprechungskreis.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
traffiQ	Linie 62	Wir begrüßen grundsätzlich Ihre Planung hinsichtlich einer neuen <b>Linie 62</b> in der Linienführung Groß Gerau – Büttelborn – Flughafen. Da am Flughafen bereits eine lokale Frankfurter Linie 62 verkehrt, bitten wir jedoch, eine andere Linienbezeichnung zu wählen, um den Fahrgästen eine eindeutige Orientierung zu bieten.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
traffiQ	Linie 67 B	Bereits heute verkehren am Flughafen die <b>Linien GG-67</b> und OF-67 und bergen Verwechslungsgefahr für den Fahrgast.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Die als „qualitativer Ausbau“ geplante <b>Linie 67B</b> findet ebenfalls unsere grundsätzliche Zustimmung. Auch hier bitten wir um Wahl einer eindeutigen Linienbezeichnung.  Im Vorfeld von Änderungen Ihrer Linien, die Frankfurter Stadtgebiet betreffen, bitten wir um eine rechtzeitige Detailabstimmung.		
<b>RMV</b>				
RMV		Der Entwurf des NVP behandelt auch Linien, die sich in der finanziellen und planerischen Verantwortung des RMV befinden. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass Aussagen im NVP zu diesen Linien lediglich empfehlenden Charakter haben können, da die Ausgestaltung dieser Linien dem Verbund obliegt und sich aus dem Regionalen Nahverkehrsplan, bzw. sich den daraus zu entwickelnden Maßnahmenplänen ergibt. Dies gilt nicht nur für den Linienverlauf, sondern auch für alle Bedienungs- und Fahrzeugstandards, sowie Anschlussbindungen.	Kenntnisnahme	
RMV	SPNV	Wir bitten zu beachten, dass alle auf den SPNV bezogenen Aussagen wie beispielsweise Wertungen, angestrebte Ziele und Maßnahmenkonzepte, die nicht Bestandteil des Regionalen Nahverkehrsplanes sind, die Sichtweise und Wünsche des Kreises Groß-Gerau widerspiegeln. Dies ist im Nahverkehrsplan anzugeben und zu kennzeichnen. Im Rahmen des Gegenstromprinzips können die Anforderungen bei der Erstellung weiterer Planungen im SPNV vorgebracht werden. Der RMV wird diese bei einer Entscheidungsfindung im Rahmen der gesamthafter Betrachtung und der Anforderungen anderer Aufgabenträger und lokaler Nahverkehrsorganisationen berücksichtigen und abwägen.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
	Kapitel 7.2.4	In Hinblick auf die <b>Bewertung der Verkehrsbedien</b> ung sollte betont werden, dass diese auf Grundlage des Angebotsstandards, der durch den Kreis Groß-Gerau definiert wurde, erfolgt. Diese Wertung kann Defizite im Leistungsangebot aus Sicht des Kreises Groß-Gerau aufzeigen, die als Anforderung an den regionalen Verkehr an den RMV herangetragen werden. Es ist hier klarzustellen, dass die Definition des Leistungsangebotes für die regionalen Linien auf Grundlage des Regionalen Nahverkehrsplans erfolgt. In diesem Zusammenhang ist dies aus unserer Sicht auch im Kapitel 7.2.4 bei der Festlegung von Bedienungsstandards zu betonen.		
RMV	S.27 Kap. 5.2.2	Auf Seite 27 wird beschrieben, dass sich durch den Busverkehr nur schlechte Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Zuglinien S7/70 und 75 herstellen lassen. Aus Sicht der RMV bestehen in einer Verknüpfung der beiden Stationen in Groß-Gerau viele Potentiale zur Verkürzung der Reisezeiten im regionalen Verkehr sowie zur schnellen und regelmäßigen Verknüpfung der verschiedenen Teilregionen im Kreis Groß-Gerau. Wir bitten darum aus Sicht des Regionalverkehrs, die Einrichtung dieser Verknüpfungsmöglichkeiten insbesondere für die	Kenntnisnahme	Im betreffenden Abschnitt werden die Umsteigemöglichkeiten beschrieben, jedoch nicht als schlecht bewertet. Die Angebotskonzeption sieht verschiedene Maßnahmen vor, um Buslinien verkehrlich und betrieblich optimal an die beiden

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
RMV	S.35 Kap. 5.3.2	Relationen West - Süd zu prüfen. Die bessere Verknüpfung aus Richtung Mannheim nach Darmstadt könnte im Rahmen der Anbindung mit den Buslinien 45, K60 und K62 untersucht werden. Digitalisierung Baustein 1: Für die nahtlose Kundeninformation ist es von Seiten des RMV gewünscht, dass aktuelle Belegungszahlen der P+R-Plätze in Echtzeit vorliegen. Diese können über Schnittstellen in die digitalen Informations- und Vertriebskanäle einfließen und bei der Planung berücksichtigt werden.	Berücksichtigung	Auch aus Sicht des Kreises Groß-Gerau ist es sinnvoll, dass entsprechende Echtzeit-Daten erfasst und bereitgestellt werden. Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
RMV	S. 36 (letzter Absatz) Kap. 5.3.2	Aussage nicht korrekt. RMV-Zeitkarteninhaber (eTicket RheinMain) erhalten bei der Anmeldung bei book-n-drive einen einmaligen Kundenvorteil.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
RMV	S. 72 Kap. 7.2.2	Bei der Definition der Verkehrszeiten für die Grunddaseinsvorsorge (Tabelle 11) besteht eine lückenhafte Angabe von 15 bis 15:30 Uhr zwischen Tagesverkehrszeit I und Hauptverkehrszeit II.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
RMV	S. 78 Kap. 7.2.4	Hinsichtlich der Betrachtung von Parallelverkehren ist aus unserer Sicht zu betonen, dass Parallelverkehre zu Effizienzverlusten im Gesamtsystem des ÖPNV führen können. Daher sollte der Betrieb von Parallelverkehren vermieden bzw. zwischen den Aufgabenträgern eng abgestimmt werden oder fahrplanseitig entzerrt erfolgen.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 80 Kap. 7.2.5	Wir sehen die Station Pfungstadt Bahnhof als wichtigen Verknüpfungspunkt außerhalb des Kreisgebiets. Hier werden die Busverkehre des Kreises Groß-Gerau mit dem regionalen Schienenangebot auf der Linie 66 und den lokalen Verkehren der DADINA verknüpft. Der RMV unterstützt das Angebotskonzept, welches eine Anbindung von Gernsheim und Biebesheim durch Verknüpfung der Pfungstadtbahn nach Darmstadt mit der Linie K60 vorsieht. Hierdurch wird der Parallelverkehr zwischen Buslinie K60 mit Umstieg zur Pfungstadtbahn und der bisher parallelen Direktverbindung nach Darmstadt mit der Buslinie K59 aufgelöst. Aus regionaler Sicht ist anzustreben, einen Anschluss der Linie K60 zum RE 70 von/nach Mannheim herzustellen, um eine Netzwirkung mit Verknüpfung der südlichen Riedbahn nach Darmstadt herzustellen. Wir möchten in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass derzeit eine Prüfung einer Angebotsveränderung auf der Pfungstadtbahn im Rahmen der Inbetriebnahme des Teinetzes Main-Neckar-Ried zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 durchgeführt wird. Es wird geprüft, die Pfungstadtbahn zeitlich so zu verändern, dass sie in Darmstadt Hauptbahnhof Anschluss von und zum RE 60 nach Frankfurt herstellen kann. Diesbezüglich würde die Anknüpfung in Pfungstadt jeweils neu zur Minute 15 erfolgen. Die neue Abfahrt wäre zur Minute 45. Diese Konzeptidee erfordert noch die betriebliche Prüfung auf Umsetzbarkeit durch die VIAS GmbH und DB Netz AG.	Kenntnisnahme	
RMV	S. 92 Satz 1 Kap. 7.2.7	Hier sollten neben den Einzelfahrkarten auch die Tageskarten erwähnt werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
RMV	S. 92, Satz 3 Kap. 7.2.7	Bezüglich der internetbasierten Vertriebskanäle wäre zu erwähnen, dass dieses Verfahren ab der Wochenkarte aufwärts möglich ist. Ausnahme in diesem Fall bildet der Übergangstarif, hier wird es auf absehbare Zeit keine eTickets geben.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	Kap. 7.2.13	Die dargestellten Vorschläge für Maßnahmen sind gut. Es sollte aber die notwendige Zusammenarbeit mit dem RMV über die aufzubauenden Netzwerke erwähnt werden. Dieses trifft auch für konkrete Angebote zu, wie z.B. das Angebot einer kostenlosen Monatskarte für Neubürger.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 185 Kap. 10.1.2	Hier könnte auch die Einführung der CleverCard kreisweit in GG 2014 erwähnt werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 201 Kap. 10.2	Im neuen Angebotskonzept ist vorgesehen, viele Buslinien des Grundangebotes ohne Verknüpfung zum SPNV zu führen. Wir halten eine Verknüpfung lokaler Busverkehre mit dem regionalen SPNV für wichtig, um Reiseketten und -zeiten zu verkürzen und eine bessere Netzwirkung zu erreichen. Wir empfehlen, die geplanten Linienwege auf eine bessere Verknüpfung mit dem SPNV zu überprüfen. Die Buslinie 24 könnte zum Beispiel durch eine zusätzliche Haltestelle Nauheim Bahnhof Südseite eine Verknüpfung zur RB 75 erhalten, um schnelle Verbindungen in Richtung Mainz und/oder Darmstadt herzustellen. Die Buslinie 61 sollte auch über die Haltestelle am Bahnhof Groß-Gerau Dornberg geführt werden, um die Verknüpfung zur S7 und zum RE 70 herzustellen. Die neue Express-Buslinie 65 hat ebenfalls keinen Verknüpfungspunkt zur RB 75. Aufgrund der Netzwirkung dieser Schnellbuslinie schlagen wir vor, dass diese am Bahnhof Groß-Gerau Dornberg mit dem RE 70 von/nach Mannheim verknüpft werden sollte. Damit wird eine schnelle Verbindungsmöglichkeit von Rüsselsheim über Groß-Gerau in den südlichen Landkreis sowie in den Rhein-Neckar-Raum hergestellt, die bisher nicht vorhanden ist.	Kenntnisnahme	Der Eindruck, dass viele Buslinien ohne Verknüpfung zum SPNV geführt werden sollen, ist falsch. Im neuen Angebotskonzept sind vielmehr zahlreiche Verknüpfungen zum SPNV vorgesehen. Diese sind in der Angebotskonzeption in den einzelnen Liniensteckbriefen auch vermerkt.  Im Bereich des Bahnhofs Nauheim auf der Südseite ist eine Verknüpfung der Linie 24 mit dem SPNV aus verkehrlichen und betrieblichen Gründen wenig sinnvoll, daher wird in der Angebotskonzeption die Linie 26 von Trebur nach Nauheim auf die Nordseite des Bahnhofs geführt. Die Verknüpfungsmöglichkeiten im Korridor Rüsselsheim – Nauheim – Groß-Gerau sind aufgeteilt auf die Linien 61 (am Bahnhof Nauheim zur Linie 75) und 65 (am Bahnhof GG-Dornberg zur Linie S7/70).
RMV	S. 231 Kap. 10.3.1	Digitalisierung Bausteine I: Digitalisierung der Infrastruktur zur Integration von Information (Echzeit) und Zugang zu Fahrradboxen, Abstellanlagen etc. in die bestehenden RMV-Kanäle (RMV-App, RMV-HandyPortal, RMV-Mobilitätskarte)	Berücksichtigung	Auch aus Sicht des Kreises Groß-Gerau ist es sinnvoll, dass entsprechende Echtzeit-Daten erfasst und bereitgestellt werden. Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
RMV	S. 239 Kap.10.3.3	Digitalisierung Baustein 2: Integration der Fahrradvermietsysteme/Sharing-Angebote in die bestehenden digitalen Informations- und Vertriebskanäle (RMV-App, RMV-HandyPortal) des ÖPNV über standardisierte Schnittstellen (z.B. IXSI).	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 244 erster Ansatz Kap. 10.4.3	Digitalisierung Baustein 2: Der RMV sammelt im Rahmen des F+E-Projektes DYNAMO erste Erfahrungen bei der Integration von Mitfahrnetzwerken in die digitalen Informations- und Vertriebskanäle des ÖPNV.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 250 Kap. 10.5	Der RMV begrüßt die Prüfaufträge zur Einrichtung neuer Haltestellen zur Erschließung von Freizeiteinrichtungen wie z.B. dem Badesee Leeheim. In diesem Zusammenhang sollte aus unserer Sicht auch die Prüfung einer Erschließung der Badeseen in Raunheim und Walldorf sowie auch eine Anbindung zum Waldsee Langen vorgenommen werden. Weiterhin könnte eine Haltestelle im Bereich der Mainfähre bei Okriftel geprüft werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Prüfauftrag zur Anbindung weiterer Freizeitziele wird aufgenommen.
RMV	S.263 letzter Absatz	Hier verweisen wir auf unsere Anmerkung zu Kap. 7.2.7, S. 92, Satz 1.	Kenntnisnahme	
RMV	S. 263 letzter Absatz Kap. 10.8	Hier verweisen wir darauf, dass es bei den Zeitkarten von der Wochenkarte aufwärts möglich ist, ein Medium Chipkarte zu erhalten.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	Kap. 10.9.1	Die Ziele und Maßnahmen sind plausibel beschrieben und mit den RMV-Zielen vereinbar. Allerdings wird der RMV als wichtiger Kooperationspartner im Bereich Unternehmensmobilität nicht erwähnt.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	Kap. 10.9.2	Auch in diesem Kapitel ist der RMV nicht erwähnt, eine Kooperation sollte aber auf jeden Fall auch vor dem Hintergrund der Standardisierungsbemühungen angestrebt werden, vgl. auch das Projekt „Busschule“.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	Kap. 10.9.3	Vgl. Kap. 10.9.2 Der RMV ist auch hier nicht erwähnt, sollte aber in die geplanten Aktivitäten mit einbezogen werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 274 Absatz 1 Kap. 11.1	Im Zusammenhang mit der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes sollte vom lokalen ÖPNV-Angebot gesprochen werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 276 vorletzter Absatz Kap. 11.1	Hier gilt zu berücksichtigen, dass die angesprochene Leistung der Linie 752 bereits in der Leistungsaufstellung inkludiert ist.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 277, Absatz 1	Im Zusammenhang mit der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes sollte vom lokalen ÖPNV-Angebot gesprochen werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
RMV	S. 278, Tab. 45 Kap. 11.2.1	Hier ist als letzte Position der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung die „EAV-Kürzung RMV (netto)“ aufgenommen. Wir gehen davon aus, dass es sich dabei um den von GG zu leistenden Fremdnutzervergleich handelt. Bei den auf 2016 und 2018 hochgerechneten Werten ist zu berücksichtigen, dass sich die Werte durch die im Jahr 2015 durchgeführte Verbunderhebung noch verändern können, was entsprechende Auswirkungen auf den „Gesamtaufwand lokaler Verkehr“ haben wird (perspektivisch weitere Verlagerung vom lokalen Bereich auf den SPNV). Die Zahlungsverpflichtungen aus der Partnerschaftsfinanzierung wurden bereits abgesenkt. Die beschriebenen Wirkungen treffen bereits jetzt ein.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV		Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass alle finanziellen Aussagen von der LNVG GG selbst kalkuliert sind.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
<b>LNO Rüsselsheim</b>				
LNO Rüsselsheim	S. 201 ff. Linien 22/24/46	Der Wegfall der Linie 28 verbunden mit der gleichzeitigen Schaffung einer Verbindung von Rüsselsheim über Trebur, Leeheim und Wolfskehlen nach Griesheim wird seitens der Lokalen Nahverkehrsorganisation der Stadt Rüsselsheim begrüßt. Allerdings dürfen auf diesen Linien auch zukünftig keine, im Vergleich zu heute, steigenden Kosten für den Magistrat der Stadt Rüsselsheim entstehen. Dies würde dem Grundsatz der kommunalen Haushaltskonsolidierung und der Stellung der Stadt Rüsselsheim als Schuttschirmkommune widersprechen.	Kenntnisnahme	Veränderungen der Verkehrsleistung für die Stadt Rüsselsheim werden kostenneutral sein.
LNO Rüsselsheim	S. 205 und 209 ff. Linien 61 und 65	Eine Ergänzung des bestehenden Linienangebotes der Linie 61 durch die neu einzuführende Expresslinie 65 zwischen dem Bahnhof Rüsselsheim und Groß-Gerau würde zu steigenden Kosten für den Magistrat der Stadt Rüsselsheim als Aufgabenträger des ÖPNV in der Sonderstatusstadt führen. Somit widerspricht auch diese Maßnahme dem Grundsatz der kommunalen Haushaltskonsolidierung und der Stellung der Stadt Rüsselsheim als Schuttschirmkommune. Der Vorschlag wird somit seitens der Lokalen Nahverkehrsorganisation abgelehnt. Eine Einführung wäre nur unter der Maßgabe möglich, dass der Stadt Rüsselsheim hierdurch zukünftig keine zusätzlichen Kosten entstehen. Außerdem ist bei der bereits bestehenden Linienführung (Linie 61) zu prüfen, in wie fern eine Durchfahrt des Rüsselsheimer Ortsteils Königstädten mit Haltepunkten in der Nauheimer und der Astheimer Straße tatsächlich notwendig ist. Es handelt sich hierbei um eine innerörtliche Erschließung, die grundsätzlich den Stadtwerken Rüsselsheim obliegt. Stattdessen könnte hier bereits eine Fahrzeitverkürzung	Berücksichtigung	Veränderungen der Verkehrsleistung für die Stadt Rüsselsheim werden kostenneutral sein. Aufgrund der bestehenden Fahrtbeziehungen nach Nauheim und Groß-Gerau werden die Haltepunkte in Königstädten von Mo-Fr von der Linie 65 bedient. Prüfauftrag zur Bedienung der Haltestellen in Königstädten am Wochenende mit der Linie 61 oder 65 wird aufgenommen. Prüfauftrag zur Einrichtung einer neuen Haltestelle aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht im Bereich des Gewerbegebiets



Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		erzielt werden, wenn der Linienweg zukünftig ausschließlich über die L3040 (Ortsumgehung Königstädten) erfolgen würde. Die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf Rüsselsheimer Gemarkung im Bereich des Gewerbegebiets „Blauer See“ in Königstädten wird aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht kritisch gesehen. Zudem würde dies weitere, nicht realisierbare, Zusatzkosten verursachen.		„Blauer See“ in Abstimmung mit der Stadt Rüsselsheim wird aufgenommen.
LNO Rüsselsheim	S. 212 ff. Linie 67	Die Linie 752 zukünftig entfallen zu lassen und stattdessen die Linie 67, bereits mit einer Perspektive für das Terminal 3, einzuführen, findet die Zustimmung der Lokalen Nahverkehrsorganisation der Stadt Rüsselsheim. Auch hier dürfen allerdings zukünftig die entstehenden Kosten für die Stadt Rüsselsheim aus bereits dargelegten Gründen nicht über den heutigen Kosten für die Linie 752 liegen.	Kenntnisnahme	
LNO Rüsselsheim	S. 199 Linie 71	Die Einführung der Linie 71 mit einem Streckenverlauf, wie auf Rüsselsheimer Gemarkung skizziert, wird seitens der Lokalen Nahverkehrsorganisation der Stadt Rüsselsheim abgelehnt. Unbestritten ist, dass es zukünftig zu einem Lückenschluss im Busnetz in der Main-Spitze zwischen Ginsheim und Bauschheim kommen sollte. Hierzu gab es bereits im Jahr 2012 Gespräche mit der MVG als Betreiber der Buslinie 60. Eine Streckenführung von Ginsheim kommend, über Bauschheim, an der Böllenseesiedlung vorbei, zum GPR Klinikum und von dort aus weiter durch den Dicken Busch und über die Adam-Opel-Straße, hin zum Bahnhof Rüsselsheim widerspricht ebenfalls der Tatsache, dass die Innerstädtische Erschließung ausschließlich den Stadtwerken Rüsselsheim obliegt, die mit der Erbringung dieser Verkehrsleistungen seitens des Magistrats der Stadt Rüsselsheim betraut sind. Zudem würde ein solcher Streckenverlauf in weiten Teilen eine nicht genehmigungsfähige Parallelbedienung zu verschiedenen bestehenden und ausgesucht profitablen lokalen Rüsselsheimer Linien darstellen. Darüber hinaus fehlt es auf dem skizzierten Linienweg im Bereich der Ortsdurchfahrt Bauschheim an Haltestelleninfrastruktur. Die dort verkehrende Buslinie 6 der Stadtwerke erschließt Bauschheim mit einem Ringverkehr unter Einbeziehung des Baugebiets „Im Weinfass“. Dies hat zur Folge, dass auf der Brunnenstraße ausschließlich in Fahrtrichtung „Innenstadt Rüsselsheim“ Haltestellen vorhanden sind. In Fahrtrichtung Ginsheim müssten hier erst mehrere Haltestellen errichtet werden. Aus finanzieller Sicht ist dies nicht darstellbar. Eine Anbindung von Ginsheim in Richtung Rüsselsheim ist aus Sicht der Lokalen Nahverkehrsorganisation der Stadt Rüsselsheim ausschließlich dergestalt möglich,	Kenntnisnahme	Die zusätzliche Linie 71 deckt andere Verkehrsbedürfnisse ab und verkehrt auf einem anderen Linienweg als bestehende Rüsselsheimer Linien. Die Linienführung in Bauschheim soll sich dem Verlauf der Linie 6 annähern, um keine neuen Haltestellenpositionen einrichten zu müssen. Vorteile bestehen für beide Gebietskörperschaften, eine Umsetzung kann nur im Benehmen beider Gebietskörperschaften erfolgen. Eine enge Abstimmung zu einer etwaigen Umsetzung mit der LNO Rüsselsheim wird angestrebt.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
LNO Rüsselsheim		<p>dass eine aus Ginsheim kommende Linie bis Bauschheim verlängert und dort ein Übergang auf die Linie 6 der Stadtwerke Rüsselsheim geschaffen wird. Wie die Überlegungen aus 2012 bereits bewiesen haben, ist dies fahrplanseitig lösbar. Zudem erscheinen auf diese Art die geringsten zusätzlichen Kosten anzufallen.</p> <p>Eine schnellere Erreichbarkeit des Terminals 1 am Frankfurter Flughafen durch eine Optimierung des Linienweges in Raunheim oder Kelsterbach ist aus Sicht der innerstädtischen Erschließungsmöglichkeiten in diesen Städten sicherlich begrüßenswert. Eine Verbesserung für den Rüsselsheimer Fahrgast lässt sich hieraus jedoch nicht ableiten, da dieser für seine Fahrt zum Flughafen zumeist die am Bahnhof Rüsselsheim verkehrenden S-Bahnlinien 8 &amp; 9 bzw. den RE80 nutzt. Grundsätzlich bestehen seitens der Lokalen Nahverkehrsorganisation der Stadt Rüsselsheim keine Einwände gegen die Umsetzung der Maßnahme, solange sich der städtischerseits zu übernehmende Kostenanteil an der Linie nicht erhöht. Dies widerspricht ebenfalls dem Grundsatz der kommunalen Haushaltskonsolidierung und der Stellung der Stadt Rüsselsheim als Schuttschirmkommune.</p>	Kenntnisnahme	

### Anlage 8.3: Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
<b>Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG)</b>				
MVG	S.21	<p>Auf Seite 21 verweisen Sie auf Maßnahmen aus dem vorhergehenden Nahverkehrsplan, die nicht realisiert wurden, jedoch aber weiter zu verfolgen wären. Hier wird, vorbehaltlich der Finanzierung, die <b>Verlängerung der Linie 60</b> ab Mainz über Ginsheim und Bauschheim nach Rüsselsheim zum ZOB angeführt. Eine solche Linienführung wäre insbesondere im Hinblick auf eine verbesserte Verbindung des Rüsselsheimer Stadtteils Bauschheim mit Mainz und Ginsheim interessant. Nicht außer Acht gelassen werden darf dabei, dass sich durch eine solche Maßnahme die Linielänge der Linie 60 sehr stark erhöhen, und somit die betriebliche Stabilität gefährdet werden würde. Deshalb wäre es in diesem Zusammenhang notwendig, entlang des gesamten Linienverlaufs Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV</p>	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
MVG		umzusetzen. Zielstellung muss sein, die Pünktlichkeit sicherzustellen und somit das gewohnte hohe Qualitätsniveau des MVG-Angebots gewährleisten zu können (dies deckt sich auch mit dem im NVP-Entwurf auf Seite 64 geäußerten Wunsch nach weiteren Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs).		
MVG	S.31f Nachtverkehr Linie 91	Wir möchten Sie gerne auf einen kleinen Fehler hinweisen, der sich auf den Seiten 31f beim Thema Nachtverkehr eingeschlichen hat: Die <b>MVG-Nachlinie 91</b> verkehrt an Wochenenden und vor Feiertagen nicht wie angeführt nur bis 3.00 Uhr, sondern immer bis zur Aufnahme des Betriebes der MVG-Taglinie 54. Die Mainspitze ist also an diesen Tagen rund um die Uhr mit Bussen der Mainzer Verkehrsgesellschaft erreichbar! Zusätzlich wird unter der Woche ein Nachtverkehr bis etwa 1.30 Uhr angeboten.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
MVG	S. 88	Anforderungen an das <b>Maximalalter der Fahrzeuge bzw. das Durchschnittsalter der Busflotte</b> , wie auf Seite 88 gelistet, lehnt die Mainzer Verkehrsgesellschaft grundsätzlich ab. Diese sind sowohl vom ökonomischen als auch vom ökologischen Standpunkt aus betrachtet nicht zielführend. Vielmehr werden von unserem Unternehmen Ressourcen effizienterweise dazu genutzt, um den bestehenden Fuhrpark laufend zu warten und in einem gepflegten Zustand zu halten.	Kenntnisnahme	Der entsprechende Standard ist nur für Busse im direkten Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers verbindlich.
MVG	S. 104	Wer Bus und Bahn fährt ist umweltfreundlich unterwegs und leistet seinen persönlichen Beitrag zum Klimaschutz. Auf Seite 104, des NVP-Entwurfs wird eine Busflotte gefordert, deren Emissionswerte zumindest der Euro 5-Norm entsprechen. Leichte Abweichungen sollen erlaubt sein, sodass bei 5 Prozent der Fahrplankilometer nach dem vierten Betriebsjahr auch Busse mit Euro 4-Norm eingesetzt werden dürfen. Dies würde in der Praxis zu großen Belastungen für viele ÖPNV-Unternehmen führen. In Rheinland-Pfalz besteht etwa keine Förderung für die Anschaffung von Bussen. Folglich müssten über den Umweg der Nutzerfinanzierung, ergo teurere Fahrkarten, zusätzliche Finanzmittel akquiriert werden, was die Bemühungen zur Überzeugung zum Umstieg auf den ÖPNV konterkariert.	Kenntnisnahme	
MVG	S. 165	Auf Seite 165 des Entwurfs wird für die Gemeinde Bischofsheim bemängelt, dass das dortige Fachmarktzentrum durch den ÖPNV lediglich im Stundentakt bedient wird. Für mögliche Gespräche zur Anbindung des Fachmarktzentrums durch ein erweitertes MVG-Angebot steht unser Unternehmen gerne zur Verfügung.	Kenntnisnahme	
MVG	S. 198 f	Im Zusammenhang mit den Handlungsempfehlungen für den Teilraum Nord wird auf den Seiten 198f für die Zeit nach der Eröffnung der Unterführung an der Bahntrasse in Gustavsburg, die Einführung einer neuen <b>Linie 71</b> von Gustavsburg Bf. nach Rüsselsheim über Ginsheim und Bauschheim wochentags im 60-Minuten-Takt angeregt. Da im Bedienungsgebiet der Mainzer Verkehrsgesellschaft aktuell bereits eine Linie mit der	Kenntnisnahme	Die Umsetzung der neuen Linie 71 ist in enger Abstimmung mit der LNO Rüsselsheim vorzunehmen.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
MVG	S. 247f	<p>Nummer 71 verkehrt möchten wir gleich vorweg darum bitten, den Arbeitstitel abzuändern, sodass es künftig nicht zu Irritationen für Fahrgäste kommt.</p> <p>Ob eine Linie, die im Ballungsraum lediglich im 60-Minuten-Takt verkehrt, von potenziellen Fahrgästen entsprechend frequentiert wird, muss kritisch hinterfragt werden.</p> <p>Als eher unglücklich erachtet die Mainzer Verkehrsgesellschaft die geplante Linienführung in Rüsselsheim. Vor dem Hintergrund sämtliche relevanten Ziele anfahren zu wollen, sind die Umwegfahrten über das Klinikum bzw. die Schleifenfahrt über das Schulzentrum prinzipiell verständlich. Die Attraktivität der Linie könnte hierdurch jedoch weiter leiden könnte. Es wird angeregt, eine etwas „geradlinigere“ Linienführung zu erarbeiten, die auch leicht nachvollziehbar ist. Vor diesen Hintergründen bleibt zudem fraglich, ob man mit dieser Linie den Pendlerströmen nach Mainz/Wiesbaden und Frankfurt gerecht wird, da der SPNV als Hauptlastträger im ÖPNV eher suboptimal angebunden wird. Eventuell könnte ein neues, attraktives ÖPNV-Angebot zwischen Ginsheim und Groß-Gerau bzw. Rüsselsheim mittels Verlängerung bestehender Linien einfacher erreicht werden.</p> <p>Sollte der Wunsch bestehen, den Betrieb der vorgestellten Linie der Mainzer Verkehrsgesellschaft zu übertragen, bestünde die Option der Integration in das MVG-Liniennetz (d.h. über Gustavsburg Bf. hinaus). Hier wäre allerdings vorab eine Potenzialuntersuchung durchzuführen, da in den vergangenen Jahren bereits Versuche vonseiten der MVG stattgefunden haben, den Bahnhof Gustavsburg mit MVG-Linien anzubinden, welche allerdings aufgrund des geringen Mehrnutzens nicht zum gewünschten Erfolg geführt hatten.</p> <p>Dem Wunsch nach der <b>Einrichtung zusätzlicher Haltestellen</b> in Ginsheim-Gustavsburg und Bischofsheim steht die Mainzer Verkehrsgesellschaft ablehnend gegenüber. Ein Mehr an Haltestellen führt zu verlängerten Fahrzeiten für unsere Fahrgäste, womit der ÖPNV letzten Endes nicht gestärkt, sondern geschwächt wird. Die auf den Seiten 247 und 248 des NVP-Entwurfs angeführten Prüfaufträge zu neuen Haltestellen sollen entlang von MVG-Linienwegen nicht verwirklicht werden, da durch die bestehenden Haltestellen bereits eine hochwertige ÖPNV-Erschließung gewährleistet ist. Außerhalb des Stadtgebietes sind deutlich größere Einzugsradien tolerierbar.</p>	Kenntnisnahme	Die Einrichtung neuer Haltestellen trägt einer veränderten Siedlungsstruktur Rechnung. In der Prüfung neu einzurichtender Haltestellen ist eine Abwägung zwischen Fahrzeit und Erschließungswirkung vorzunehmen.
MVG		<p>Der Schienenpersonennahverkehr bildet das Rückgrat des ÖPNV. Vor diesem Hintergrund sollten hinsichtlich der mangelnden Erschließungsfunktion und der nicht vorhandenen Barrierefreiheit des <b>Bahnhofs Gustavsburg</b> Möglichkeiten untersucht werden, selbigen an einen anderen Standort zu verlegen. Ein im NVP dargelegter Vorschlag zur Schleifenfahrt der MVG-Linien 54 und 55 über die Dr.-Hermann-Straße samt Haltestelle am Bahnhof Gustavsburg wird als nicht zielführend erachtet.</p>	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
MVG		Im Zusammenhang mit unserer Stellungnahme zum Entwurf des neuen Nahverkehrsplans möchten wir gerne der Vollständigkeit halber abschließend festhalten, dass wir eine verstärkte Nutzung des dritten Gleises zwischen Gustavsburg und Bischofsheim zur Beschleunigung des Schienenpersonennahverkehrs in der Region sehr begrüßen würden. Desweiteren wären zukünftig auch genaue Zahlen zum Modal Split des Landkreises Groß-Gerau wünschenswert.	Kenntnisnahme	
MVG			Kenntnisnahme	

### Anlage 8.4: Stellungnahmen der Institutionen

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
<b>Hessen Mobil Darmstadt</b>				
Hessen Mobil Darmstadt		Gegen den o.g. Nahverkehrsplan bestehen seitens Hessen Mobil grundsätzlich keine Bedenken.	Kenntnisnahme	
<b>Hessen Mobil Wiesbaden</b>				
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 18	Es wird gebeten, auch auf die im HÖPNV-Gesetz angegebenen Mindestinhalte eines NVP (§14(4)) hinzuweisen	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 27	<b>Hinweis:</b> Die Verbindungskurve MZ – GG – Riedbahn wurde früher vom Fernverkehr genutzt, heute ggf. noch vom Güterverkehr	Kenntnisnahme	
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 38	Es wird angeregt zu prüfen, ob in Zeile 3 „insbesondere im Süden des Kreises“ streichen ist, da der Bezug zu „Stellen“ besteht und ergänzend ggf. einen Hinweis auf die einzige Brücke für KFZ-Verkehr (und damit Bus-ÖPNV) bei Mainz zu geben. Es wird zudem angeregt zu prüfen, welche Möglichkeiten/Notwendigkeiten bestehen ÖPNV zu/ab den Fährverbindungen nach Rheinland-Pfalz anzubieten, ggf. (für Kornsand) auch für Freizeitverkehre an Wochenenden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Prüfauftrag zur Anbindung weiterer Freizeitziele wird aufgenommen.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 48 ff	Die Darstellung der Pendlerströme beruht auf relativ alten Daten und ist aufgrund der Flächengröße der Kommunen wenig differenziert. Dies wird durch die graphische Repräsentanz der Quellen durch die Hauptorte der Kommunen noch verstärkt.	Kenntnisnahme	Pendlerdaten liegen nur auf der Ebene der Gemeinden vor. Die Daten aus dem Jahr 2010 korrelieren mit dem Datenstand der RMV-Fahrgasterhebung.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 51	Hinweis: Die Lage des Krankenhauses in Riedstadt ist falsch dargestellt (Karte 5)	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 60	Es wird angeregt, bei der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV auch darauf zu achten, dass durch die Einrichtung von AST-Verkehren und der dafür vorgehaltenen Infrastruktur (Fahrzeuge, Haltestellen) ein angemessenes barrierefreies Angebot gewährleistet werden kann.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 75	Tab. 14 ist offenbar doppelt (Vgl. S. 55, Tab. 10)	Kenntnisnahme	Zentrale Aussage aus Gründen der Übersichtlichkeit zwei Mal dargestellt.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 76	Es wird angeregt zu prüfen, ob angesichts des Nachtflugverbotes ein durchgehender (?) nächtlicher Stunden-Takt der S-Bahn für die Flughafenbedienung noch erforderlich ist. Dies gilt sinngemäß auch für die Busbedienung, sofern nicht die Nutznießerfinanzierung greift.	Kenntnisnahme	Die Daten zu den Arbeitszeiten der Beschäftigten am Flughafen zeigen eine hohe Nachfrage auch in den Tagesrandzeiten und (mit geringerer Nachfrage) auch nachts. Daher wird eine Bedienung in den Nachtstunden auf den Hauptrelationen als qualitativer Ausbau für sinnvoll erachtet.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 85	Es wird angeregt zu prüfen, ob der Witterungsschutz für weitere Haltestellen-Kategorien zur erforderlichen Ausstattung gerechnet werden sollte. Bei der jetzigen Einstufung kann man im Regen sitzen.	Kenntnisnahme	Witterungsschutz wird beim barrierefreien Ausbau vorgesehen.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 87	Es wird angeregt, auch für AST-Fahrzeuge Standards zu definieren	Kenntnisnahme	Die dargestellten Anforderungen an die Fahrgausedienung basieren auf den Angaben im RNVP des RMV. Dort sind keine Anforderungen an die Ausstattung von AST-Fahrzeugen enthalten.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 134/216	Von der Gemeinde Riedstadt sind nur 2 Stadtteile mit einem Bahnhof ausgestattet. Es wird angeregt, eine regelmäßige Busverbindung aus Geinsheim, Leeheim, Erfelden nach Stockstadt, Biebesheim und Gernsheim zu prüfen (hohe Dichte an Arbeits- und Schulstandorte, ca. 12.000 Einwohner in Quell-Ortsteilen).	Kenntnisnahme	Die nicht mit dem SPNV angebandenen Stadtteile Riedstadts weisen verschiedene Busverbindungen auf, die an den verkehrlich sinnvollen Verknüpfungspunkten (u. a. in Goddelau und Wolfskehlen) mit dem Schienenverkehr verknüpft sind.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 178	Hinweis: die Beschriftung der Abb. 11 auf Folgeseite	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 180 ff	Bei der Maßnahmenkonzeption werden für die einzelnen Handlungsfelder Maßnahme teils nur pauschal benannt (z.B. S. 238 Bereitstellung eines Grundangebotes an B+R-Anlagen), teils Prüfaufträge (z.B. S. 346 ff zur Einrichtung von Haltestellen) formuliert. Somit wird nicht ersichtlich, welche Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen entstehen.	Kenntnisnahme	Für die Maßnahmen im Bereich der Angebotskonzeption sind die entsprechenden Kostenschätzungen im Kap. 11.2 dargestellt. Für investive Maßnahmen kann dies erst nach der Vorentwurfsplanung konkret erfolgen. Für Prüfaufträge kann aufgrund der noch erforderlichen weiteren Detailuntersuchungen im NVP noch keine Kostenabschätzung erfolgen. Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 227	Es wird angeregt zu prüfen, ob alle „Halte mit großer Bedeutung für B+R“ in die Karte eingetragen sind (z.B. Walldorf mit Rad-Parkhaus).	Berücksichtigung	Die Angaben werden überprüft.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 237	Es wird im 2. Absatz um folgende Textänderung gebeten: B+R .. wonach bis zu 75%-70% der zwendungsfähigen Kosten übernommen werden können, nach Finanzausgleichsgesetz (FAG) ggf. zusätzlich bis zu 15% der zwendungsfähigen Kosten (unter Beachtung der jeweils gültigen Förderobergrenze pro nachgewiesenem Stellplatz).	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 259	Es wird im Text auf ein Kap. 6.1 (Haltestellenerfassung) und später auf die Kap. 4.3-4.5 verwiesen, die dort oder grundsätzlich nicht vorhanden sind. Der erwähnte Investitionsplan fehlt ebenfalls. An späterer Stelle (S. 280) wird nur auf Investitionen zum Haltestellenausbau verwiesen.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 276	Auf die Bedeutung der Nachfrage wird im Entwurf an zahlreichen Stellen hingewiesen. Bis auf die summarische Angabe der Linienbeförderungsfälle für den Busverkehr (21.500 an einem Normalwerktag im NVP-Gebiet) gibt es offenbar keine weiteren quantitativen, differenzierten (z.B. nach Linien/Strecken/Verkehrstragen) Angaben zur Nachfrage, auch nicht bei der Bestandsaufnahme.  Ohne Kenntnis der aktuellen Nachfrage ist es kaum möglich, zu beurteilen, ob eine „ausreichende Verkehrsbedienungs“ gemäß HÖPNVG besteht und ein adäquater Einsatz von Finanzmitteln erfolgt, was für die Entscheidungsträger vor Ort eine wesentliche Grundlage ist.	Berücksichtigung	Weitere Angaben zur Nachfrage auf einzelnen Linien werden ergänzt. Zusammen mit den zahlreichen weiteren Inhalten des NVP sind diese geeignet, die ausreichende Verkehrsbedienungs im Kreis Groß-Gerau einschätzen zu können.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Hessen Mobil Wiesbaden	Anlage 9	Das HÖPNVG zählt daher die Analyse, des Gesamtverkehrs (damit auch der Nachfrage) zu den Mindestinhalten des öffentlichen Planungsinstrumentes Nahverkehrsplan. Barrierefreiheit an Bushaltestellen Abb. 3-1 und 3-3 Die Beispielfotos sind nicht mit den Beispielpänen der Anlagen konform. Sie sind zudem ungünstig bezüglich der Förderfähigkeit („Kleinteiligkeit“ der Leitelemente, großflächiges farbiges Pflaster im Haltestellenbereich). Es wird angeregt, die Abbildungen entsprechend auszutauschen.	Berücksichtigung	Die Fotos beziehen sich ausschließlich auf das Thema Haltestellenformen. Sie werden im Laufe des weiteren Prozesses ausgetauscht, um eine Übereinstimmung mit den Beispielpänen herzustellen.
<b>ADFC Kreis Groß-Gerau e.V.</b>				
ADFC Kreis Groß-Gerau e.V.		Beim barrierefreien Umbau von Bushaltestellen ist darauf zu achten, dass eventuell dort vorhandene Radwege (bzw. gemeinsame Fuß-/Radwege) nicht mit Leitstreifen ausgestattet werden. Leitstreifen stellen – insbesondere bei Nässe – eine nicht zu unterschätzende Unfallgefahr für Radfahrende dar.	Berücksichtigung	Gemäß DIN 32984: 2011-10 werden Auffindestreifen bei auf Gehwegniveau geführten Radwegen im Bereich des Radweges unterbrochen (siehe z.B. Regelplan A1.1). Gemeinsame Fuß-/Radwege sowie Gehwege „Radfahrer frei“ sind bzgl. der Blindenleitsysteme jedoch wie Gehwege zu behandeln und dementsprechend mit Bodenindikatoren zu versehen. Bei der Auswahl der Bodenindikatoren sind rutschhemmende Eigenschaften zu beachten (profilierete Noppen und Rippen). Neuanlagen von Radwegen sollten nach Möglichkeit auf abgesenktem Fahrbahnniveau verlaufen und als Schutz- bzw. Fahrradstreifen angelegt werden, um mögliche Konflikte zwischen Sehbehinderten und Radfahrenden zu minimieren.
ADFC Kreis Groß		Beim Umbau von Bushaltestellen sind die Belange des Radverkehrs entsprechend zu berücksichtigen. Im Idealfall wird der ADFC Kreis Groß-Gerau während der Planungsphase angehört.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
ADFC Kreis Groß		Bei Bike+Ride-Anlagen sollte auf die Verwendung an Anlehnbügel verzichtet werden, da diese nicht die gewünschte Stand- und Nutzungssicherheit gewährleisten.	Kenntnisnahme	Es kommen ausschließlich Abstellanlagen mit dem Prüfsiegel „ADFC-empholene Qualität“ zum Einsatz.



Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
ADFC Kreis Groß		Bei der Errichtung von Bike+Ride-Anlagen sollte darauf geachtet werden, dass der Standort der jeweiligen Bike+Ride-Anlage bei Bedarf erweitert werden kann, um dem wachsenden Radverkehrsanteil Rechnung tragen zu können.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
ADFC Kreis Groß		Bei der Errichtung bzw. Erweiterung von Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen sollten grundsätzlich Fahrradboxen eingeplant werden (sofern noch nicht vorhanden), um dem steigendem Wert von Fahrrädern (insbesondere Elektrofahrräder) Rechnung zu tragen.	Kenntnisnahme	Die Einrichtung von Fahrradboxen ist an stärker frequentierten Stationen sinnvoll, kann aber auch aus Platzgründen nicht an allen Bike+Ride-Stationen vorgesehen werden.
ADFC Kreis Groß		Im Kapitel „Handlungsleitlinien für nachhaltige Mobilität in der Planung verankern“ sollte der Punkt „Bau von Kreisverkehrsplätzen“ in „Bau von radverkehrsfreundlichen Kreisverkehrsplätzen umbenannt werden.“	Kenntnisnahme	Der Punkt „Bau von Kreisverkehrsplätzen“ wurde entfernt.
ADFC Kreis Groß		Unter anderem in den Kapiteln „Gliederung des Mobilitätsangebotes“ und „ÖPNV und Pkw“ kann auch das neue Car-Sharing-Angebot der Adam Opel AG, CarUnity, Erwähnung finden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
ADFC Kreis Groß		Wenngleich die LNVG für die Sonderstatusstadt Rüsselsheim nicht die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft wahrnimmt, so sollte doch möglichst darauf hingewirkt werden, dass das am dortigen Bahnhof vorhandene Angebot an Fahrradboxen deutlich erweitert wird.	Kenntnisnahme	Ein entsprechender Hinweis sollte an den betreffenden Aufgabenträger gerichtet werden.
<b>IHK Darmstadt</b>				
IHK Darmstadt		Die IHK Darmstadt sieht in dem vorliegenden Entwurf eine sehr gute Grundlage für die zukünftige Organisation des ÖPNV im Kreis Groß-Gerau und damit auch seiner Bevölkerung und Unternehmen. Wir erheben daher keine Einwände zum vorliegenden Entwurf und begrüßen eine schnelle und kontinuierliche Umsetzung des vorliegenden Maßnahmenkonzeptes.	Kenntnisnahme	
<b>Regionalverband FrankfurtRheinMain</b>				
Regionalverband Frankfurt RheinMain	Kapitel 6 (S. 38 ff.)	In der Raumstrukturanalyse wird unter anderem die Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren aufgezeigt. In ähnlicher Weise wäre auch eine Analyse der Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und der Schüler wünschenswert.	Kenntnisnahme	
Regionalverband Frankfurt RheinMain	Kapitel 6 (S. 39 ff.)	In den Tabellen 6 und 7 (Seite 39 f.) werden die Bedarfe an Wohn- und Gewerbeflächen des Regionalplanes Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplanes 2010 (RPS/RegFNP) dargestellt und Hinweise zur ÖV-Erschließung dieser Flächen gegeben. Schwierigkeiten für die Erschließung der Flächen werden im Gebiet des Regionalverbandes nicht festgestellt. Wir empfehlen darüber hinaus, aktuelle Entwicklungen von Baugebieten der Kommunen zu benennen und mögliche Auswirkungen auf das Angebot im öffentlichen Nahverkehr zu erläutern.	Kenntnisnahme	Siedlungserweiterungen sind in der Karte Flächenentwicklung verortet.
Regionalverband	Kapitel 9.1	Bezüglich der Bevölkerungsentwicklung verweisen wir auf die aktuelle	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
band Frankfurt RheinMain	(S. 171 ff.)	<p>„Bevölkerungsvorausschätzung für Hessen und seine Regionen als Grundlage der Landesentwicklungsplanung“ der Hessen-Agentur GmbH aus dem Jahr 2015. Sie bestätigt für den Kreis Groß-Gerau (Datenblatt 433) einen leichten Einwohnerzuwachs bis zum Jahr 2025. Im Zeitraum 2013 - 2020 wird ein Einwohnerzuwachs von +3,4% erwartet und in den Jahren 2020-2030 ein weiterer Zuwachs von +0,8 %. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Anteile der Altersgruppen ab 60 Jahren an der Gesamtbevölkerung zunehmen werden, während alle übrigen Altersgruppen abnehmen werden. Somit betrifft die Alterung der Gesellschaft auch den Kreis Groß-Gerau. (siehe <a href="http://www.hessen-agentur.de/dynasite.cfm?dsamid=18820">http://www.hessen-agentur.de/dynasite.cfm?dsamid=18820</a>, Thema Bevölkerung &amp; demographischer Wandel)</p> <p>Außerdem weisen wir darauf hin, dass der Arbeitskreis „Erwerbstätigenrechnung des Bundes und der Länder“ Erwerbstätige (am Arbeitsort) für die kreisfreien Städte und Landkreise veröffentlicht, zuletzt mit Stand August 2014. Für den Kreis Groß-Gerau werden 117.000 Erwerbstätige am Arbeitsort für das Jahr 2013 angegeben, 116.300 für das Jahr 2005 und 123.100 für das Jahr 2000.</p> <p>Darüber hinaus regen wir an, die Bestandsanalyse um Ausführungen zur Verkehrsnachfrage im Busverkehr zu ergänzen.</p>		
Regionalverband Frankfurt RheinMain	Kapitel 5.3.1 (S.32 ff.) und Kapitel 10.3 (S. 224 ff.), Kapitel 5.3.2 (S. 35 ff.), Tabelle 20 (S. 85 ff.)	<p>Aussagen zu Park-and-Ride sowie Bike-and-Ride sind auch im Regionalen Flächennutzungsplan verankert (F5.1-24) und somit im Rahmen der Bauleitplanung zu beachten. Daher kooperiert der Regionalverband auch bei einem regionalen Park-and-Ride/Bike-and-Ride-Konzept. Außerdem unterstützt der Regionalverband seine Mitgliedsgemeinden bei Sammelförderanträgen für Bike-and-Ride-Stellplätze (um die Bagatellgrenze in Höhe von 100.000 € zu überschreiten). Bike-and-Ride-Angebote können den Zugang zum ÖPNV erleichtern, jedoch gilt dies nicht generell für alle Bevölkerungsgruppen. Somit geben wir zu Bedenken, dass Bike-and-Ride nicht für alle Bewohner der vom ÖPNV nicht erschlossenen Siedlungsbereiche den Zugang zum ÖPNV ermöglicht.</p>	Berücksichtigung	Fahrgastzahlen werden Linienbündelbezogen in die Bestandsaufnahme mit aufgenommen.
			Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Regionalverband Frankfurt RheinMain	Kapitel 10.1.1 (S. 181 ff.)	Der Nahverkehrsplan konkretisiert Maßnahmen und Prüfaufträge des Regionalen Nahverkehrsplanes in Bezug auf die Infrastruktur für den Schienenverkehr. Die gewünschte Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Frankfurter S-Bahntunnel auf 28 Züge/h und Richtung entspricht dem Ziel Z5.1-9 des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 (RPS/RegFNP) und soll die Einschleifung der S7 in den S-Bahntunnel ermöglichen. Außerdem entsprechen der S-Bahnhaltepunkt Mönchhof (Z5.1-1) und die Anbindung des am Flughafen Frankfurt Main geplanten Terminals 3 an das S- und Regionalverkehrsnetz (G5.1-1.4) dem RPS/RegFNP. Die Realisierung dieser Maßnahmen wird daher befürwortet.	Kenntnisnahme	
<b>Fahrgastbeirat des Kreises – Angelika Fischer-Todzy</b>				
Fahrgastbeirat – Angelika Fischer-Todzy	S. 221	<b>Linie 46:</b> Das bisherige Angebot umfasst samstags eine Verbindung zwischen Geinsheim über Leeheim in Richtung Griesheim zum Straßenbahnanschluss nach Darmstadt. Dies soll zukünftig entfallen. Im Bedienungsangebot steht Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60. Dies ist eine Verschlechterung des ÖPNV Angebots. Es besteht somit keine samstägliche Verbindung für Trebur-Geinsheim und Leeheim nach Griesheim. Zudem würde gerade am Samstag die Anbindung zum Gewerbepark Wolfskehlen entfallen. Eine Prüfung einer neuen Haltestelle Leeheim am Riedsee für den Badebetrieb im Sommer wäre damit negativ beeinflusst. Ich begrüße die Direktverbindung von Riedstadt nach Rüsselsheim, damit auch das dortige Krankenhaus für Besucher erreichbar ist. Ich bitte Sie daher, Ihren Entwurf auch samstags mit HVZ T60 zu ändern.	Berücksichtigung	Die Aufnahme des Wochenendverkehrs auf der Linie 46 wird als qualitativer Ausbau in die Maßnahmenkonzeption aufgenommen.
<b>Fahrgastbeirat des Kreises Groß-Gerau</b>				
Fahrgastbeirat		GEMEINSAMER NV-Plan Ein solcher 'gemeinsamer NV-Plan' zwischen Kreis Groß-Gerau und der Stadt Rüsselsheim existiert bis heute nicht, was wir im FGB sehr bedauern. Eine gemeinsame Nahverkehrsplanung der Stadt Rüsselsheim und des Landkreises ist absolut notwendig wegen der bestehenden engen verkehrsmäßigen Verflechtungen, vor allem bei Schülerverkehr. Es gibt erhebliche wechselseitige Schülerverkehrsströme zwischen diesen beiden Gebietskörperschaften. Insbesondere besuchen SchülerInnen aus dem Landkreis GG sowohl fünf verschiedene Gymnasien, als auch Berufliche und weitere Schulen der Sekundarstufe 1 in Rüsselsheim, sowie umgekehrt Rüsselsheimer SchülerInnen Gymnasien, Berufliche Schulen und Förderschulen in Groß-Gerau,	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>die Mittelpunktschule Trebur, und Gesamtschulen und Förderschulen in Ginsheim, Raunheim, Kelsterbach und Mörfelden-Walldorf.</p> <p>Während die Entwicklungs- und Fortschreibungspläne der 3 Schulträger Landkreis Groß-Gerau sowie der Städte Rüsselsheim und Kelsterbach überwiegend aufeinander abgestimmt sind, fehlt eine gemeinsame Verkehrsplanung seit vielen Jahren.</p> <p>Dies müssen die politisch Verantwortlichen endlich ändern.</p> <p>Es kann nicht sein, dass es z.B. in Zukunft die Schulbuslinie 23 zwischen Rüsselsheim-Bauschheim und Trebur nicht mehr geben soll, und ihre ursprüngliche Verlängerung bis nach Ginsheim ebenfalls wegfallen wird.</p> <p>Die Schülerzahlen an den Grundschulen steigen inzwischen wieder erheblich, und werden in wenigen Jahren die Schülerströme zu den Schulen der Sekundarstufen 1 und 2 zu und zwischen allen Städten und Gemeinden anwachsen lassen.</p>		<p>Linie 23 wird nicht entfallen. s. Karte Schulverkehrsnetz</p>
Fahrgastbeirat		<p><b>SCHÜLERVERKEHRE</b></p> <p>Es soll vermehrt zielgerichtete Schülerverkehre geben, was wir im FGB sehr begrüßen.</p> <p>Hier sollte entsprechend ein Schülerbus nachmittags von Rüsselsheim nach Ginsheim und Gustavsburg in die Planung aufgenommen werden.</p> <p>Ergänzend zu den Ausführungen unter Pos. 1.): (Gemeinsamer NV-Plan)</p> <p>Analog dazu müssen sich sowohl die Wartezeiten als auch die Schnelligkeit des Schüler- und Berufsverkehrs im gesamten Einzugsgebiet verbessern.</p> <p>Es kann/darf nicht mehr sein, dass SchülerInnen bis zu einer Stunde und mehr zur Schule oder zurück nachhause unterwegs sein müssen.</p> <p>Die geplante Einrichtung von Schnellverbindungen auf den Hauptbuslinien morgens und nachmittags ist deshalb sehr zu begrüßen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	
Fahrgastbeirat		<p><b>SITZPLAZKAPAZITÄT</b></p> <p>Eine Erhöhung der Sitzkapazitäten um 15% in den Bussen der LNVG, vorerst zumindest auf den Hauptbuslinien, z.B. durch Einsatz von mehr Gelenkbussen, ist unserer Meinung nach unbedingt erforderlich, ebenso wie die regelmäßige Überprüfung der Fahrgastzahlen.</p> <p>Bei den neuen S-Bahnen wurde diese Forderung schon bei deren Einführung bis Ende 2014 erreicht.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Eine Ausweitung der Fahrzeugflotte ist nicht mit dem im Status quo bestehenden Finanzierungsbedarf in Einklang zu bringen.</p>
Fahrgastbeirat		<p><b>FREIZEIT-LINIEN EINRICHTEN</b></p> <p><b>FERIENZEITEN</b></p> <p>In den Ferien wollen Kinder etwas erleben, jedoch nicht alle Familien sind in der Lage, regelmäßige Urlaubsreisen zu ermöglichen.</p> <p>Hier sollte im gesamten Kreis Groß-Gerau geprüft werden, sogenannte "Freizeit-Linien"</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Fahrgastbeirat		<p>einzurichten, die u.a. öffentliche Freizeiteinrichtungen, Frei- und Hallenbäder, Tierparks, Sportstätten, Veranstaltungen von Städten/Gemeinden und Vereinen, etc., regelmäßig anfahren. Denkbar wären Bus-Linien im "Rundverkehr".</p> <p>Diese "Freizeit-Linien" sollten die Kinder mit "Ferienkarte" und "Clever-Card" nutzen können. Eine tolle Ergänzung zu den Freizeit-Buslinien wäre ein "Freizeit-Schiffsverkehr", und zwar von Mz.-Kostheim (Anleger Am Mainufer) nach Mainz (Anleger der KD-Linien).</p> <p>In den eisfreien Monaten, also so lange der Fluß gut befahrbar ist, sollte es ein solches "Entschleunigungs-Angebot" für die Bevölkerung geben.</p> <p>In der heutigen Zeit, wo sich alles um "schneller, höher, weiter" dreht wäre eine entspannte, "entschleunigte Überfahrt" mit dem "Schiffebootche" eine "positive Alternative", z.B. zum Einkauf am Wochenende, zu Veranstaltungen wie Theater, Kino, Frühjahrs-/Herbst-Messe, oder einfach mal um Verwandte, Freunde, etc., auf der anderen Rheinseite zu besuchen.</p> <p>Hierdurch würde u.a. der Straßenverkehr, besonders auf den Brücken, entlastet werden.</p> <p>Eine Testphase, z.B. ab Frühjahr 2016, müsste zeigen, ob ÖPNV-Fahrgäste, und solche, die es noch werden w(s)ollen, bei entsprechender Werbung hierfür dieses "Entschleunigungs –Angebot" annehmen.</p> <p>Entsprechende "Barrierefreiheit" ist zu berücksichtigen.</p> <p>Die Abfahrten "Kostheim-Mainz-Kostheim" sollten stündlich erfolgen.</p> <p>Der Fahrpreis sollte sich an den Ticketpreisen RMV-Tarif Mz.-Wbn. orientieren, z.B. in den Ferien Einbeziehung der Ferienkarten.</p> <p>Bei positiver Resonanz könnte ggfs. auch eine "Erweiterung" der Streckenführung, z.B. Kostheim-Mainz-Wiesbaden, angestrebt werden.</p> <p>FEIERTAGS-LINIEN EINRICHTEN</p> <p>FEIERTAGE in BRD</p> <p>Hier geht es speziell um FEIERTAGE, an denen ab "Stunde X" der Fahrverkehr auf allen Linien eingestellt wird (z.B. Weihnachten und Silvester).</p> <p>Dies ist nicht mehr zeitgemäß und in der Bevölkerung irgendwie nicht so ganz nachvollziehbar, denn Einrichtungen wie Kliniken, Feuerwehr, Polizei, Flughäfen, Hotels, Gastronomie, etc., und die damit verbundenen Berufsbereiche müssen an diesen "hohen Feiertagen" trotzdem vollen Einsatz bringen und "rund um die Uhr" arbeiten.</p> <p>Auch im ÖPNV muß es möglich sein, entsprechend "Rotierende Arbeitszeitmodelle" einzurichten und umzusetzen.</p>		Der LNVG ist zu diesen Zeiten keine Nachfrage bekannt, die ein solches Angebot rechtfertigen würde.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Fahrgastbeirat		<p><b>FAHRZEUGNEUENTWICKLUNGEN</b></p> <p>S-Bahnen</p> <p>Viele S-Bahnen sind auf LANGSTRECKEN, z.B. Wiesbaden bis Offenbach, eingesetzt. Hier gibt es weder Fahrgast-Toiletten, noch Möglichkeiten für Eltern mit Kindern zum Füttern, Wickeln, etc., erst recht nicht für Menschen mit einer körperlichen Beeinträchtigung.</p> <p><b>VORSCHLAG:</b></p> <p>a) S-Bahnen - müssen zukünftig alle "durchgängig" sein, d.h., ein Fahrgast muß vom letzten bis zum ersten Wagen den Zug durchlaufen können ohne bei einem "Stations-Halt" aus Wagen 5 aussteigen zu müssen, um in Wagen 3 zugehen. Nicht nur die Einstiegstüren der einzelnen Wagen müssen einen "barrierefreien Zutieg" (Rollstuhl, Kinderwagen, etc.) ermöglichen, sondern auch die VERBINDUNGSTÜREN zum vorderen oder hinteren Wagen sind barrierefrei zu konzipieren! Ganz wichtig ist hier auch der SICHERHEITSASPEKT!! für Fahrgäste (nicht nur weibliche), die in einer Notituation vom letzten bis zum ersten Wagen durchlaufen können, um den Zugführer zu verständigen und ggfs. Hilfe anzufordern.</p> <p>b) Entwicklung eines MEHRZWECKWAGENS</p> <p>Wagen-Konzept:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* barrierefreier Zugang - sowohl bei den Einstiegstüren, als auch bei den Verbindungstüren zum vorderen/hinteren Wagen;</li> <li>* mind. eine Behinderten-Toilette (nutzbar durch alle Fahrgäste);</li> <li>* mind. ein Wickelbereich für Fahrgäste mit Kindern;</li> <li>* ggfs. Abstellbereich für Fahrräder und/oder Gepäckstücke;</li> </ul> <p><b>ANMERKUNG:</b></p> <p>Sinnvoll ist dann natürlich die Anwesenheit eines Service-Mitarbeiters in diesem WAGEN, und zwar während der gesamten Dauer der Zugfahrt, zum einen für die regelmäßige WC-Reinigung, zum anderen als "Helfer" für Fahrgäste mit Behinderung, falls erforderlich und gewünscht.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* bei Langstrecken-S-Bahnen sollte sich dieser MEHRZWECKWAGEN immer in der MITTE befinden;</li> <li>* bei Kurzstrecken-S-Bahnen sollte sich dieser MEHRZWECKWAGEN direkt hinter dem ersten Wagen befinden;</li> </ul> <p>c) BUS-FAHRZEUGE</p> <p>Wagen-Konzept mit STELLRÄCHENERWEITERUNG:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* barrierefreier Zugang - bei den Einstiegstüren, ist mittlerweile bei vielen Fahrzeugmodellen gegeben, mal elektrisch, mal mit Ausklapp-Plattform - zu bedienen durch Busfahrer; trotzdem kommt es in den Gelenkbussen immer wieder zu Platz- und dadurch zu Entscheidungsproblemen, welcher Fahrgast mitfahren kann: der Rollstuhlfahrer, der Kinderwagen,</li> </ul>	Kenntnisnahme	Das Anforderungsprofil beschreibt den aktuellen Stand der Technik. Auf die Entwicklung der Fahrzeugtechnik kann nur bedingt eingegangen werden.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		das Fahrrad; KURZ-Fahrzeug und GELENKBUS sollten mit geändertem Konzept gebaut werden: * jeweils der "hintere Fahrzeugbereich" sollte gar keine Sitzplätze (wie heute üblich) enthalten; * im "hinteren Fahrzeugbereich" sollte der vorhandene Platz so gestaltet werden, daß hier nur Rollstuhl, Kinderwagen, Fahrrad, ggfs. große Gepäckstücke Zugang haben;		
<b>Fahrgastbeirat des Kreises – K. Wermann</b>				
FGB K. Wermann		Die Angaben beziehen sich auf die Anlage1 und sind in der Anlage 2 ab "7.2.11 Schulverkehre" Seite 99 umzusetzen. Anlage 10: Konzept für einen zukünftigen ÖPNV bei der Schülerbeförderung im Kreis Groß-Gerau	Kenntnisnahme	
FGB K. Wermann	Zu Seite 3	WARTEN vor Schulbeginn Die Wartezeit vor Unterrichtsbeginn soll kleiner als 30 Minuten betragen, wünschenswert wäre eine Wartezeit von 15 Minuten.	Kenntnisnahme	Die Zeit zwischen Busankunft und Schulbeginn ist mit maximal 30 Minuten definiert.
FGB K. Wermann	Zu Seite 4	WARTEN am Mittag Die Wartezeit in der Mittagszeit von 45 Minuten ist nicht zu akzeptieren, sie sollte kleiner als 30 Minuten betragen. REISEZEIT Die Reisezeit "inklusive Umsteigezeit" muss weniger als 1 Stunde betragen. SITZPLATZANSPRUCH Aus Gründen der Sicherheit und Menschlichkeit hat ein Schüler Anspruch auf einen Sitzplatz. <i>Wir dürfen nicht zulassen, daß dieser „Nichtanspruch“ auf einen Sitzplatz festgeschrieben wird, hier geht es um die Sicherheit und das Recht auf Umversehrtheit unserer Kinder (unserer Zukunft).</i>	Kenntnisnahme	Die Ausdifferenzierung der Schulendzeiten führt zu einer maximalen Wartezeit von 45 Minuten, da nicht nach jeder Stunde eine Rückfahrt angeboten werden kann. Die Reisezeit ist entsprechend definiert. Ein Sitzplatzanspruch für jeden Schüler führt zu einer nicht mit dem Finanzierungsbedarf in Einklang zu bringende Ausweitung der Fahrzeugflotte.
FGB K. Wermann	Zu Seite 6	KOMMUNIKATION Wir begrüßen den Vorschlag zum Aufbau eines "Runder Tisch Schülerverkehr " und möchten den schnellstmöglich umsetzen.	Kenntnisnahme	
FGB K. Wermann	Seite 71	Die Pyramide auf Seite 71 kann so nicht festgeschrieben werden Hier wird die Sitzplatzgarantie für Schüler als nicht finanzierbar dargestellt. Finanzierbar ist immer das, was die Politik wünscht und wir sollten nicht zulassen, daß die Politik unsere Schüler so schlecht behandelt. Hier werden meiner Meinung nach die falschen Prioritäten gesetzt. Die Schüler sind die Zukunft unserer Gemeinschaft. Wir sollten durch bessere Vorgaben im Schülerverkehr versuchen, die Schüler für den ÖPNV zu gewinnen; zur Zeit werden die Schüler durch die schlechten Bedingungen im ÖPNV nur abgeschreckt. GEGENDARSTELLUNG Pyramide s. Original	Kenntnisnahme	Eine Ausweitung der Sitzplatzkapazität im Schulverkehr führt zu deutlichen Einschränkungen im Jedermannverkehr bei gleichbleibendem Niveau der Finanzierungsausstattung.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
FGB K. Wermann		Allgemeines zum neuen Verkehrskonzept Die Anfahrten zu öffentlichen Freizeiteinrichtungen, z.B. Frei- und Hallenbäder, sollte variabler und vielseitiger gestaltet werden. Hallen- und Freibäder sollten je nach Jahres- und Öffnungszeiten öfters angefahren werden. Dies könnte auch dazu beitragen, die Parkplatzsituation zu verbessern. Bei größeren Veranstaltungen von Gemeinden und Vereinen sollten Sonderfahrten vom ÖPNV durchgeführt werden.	Kenntnisnahme	
<b>Fahrgastbeirat des Kreises – W. Bleith</b>				
FGB W. Bleith		Stellungnahme aus Bischofsheimer Sicht Wir haben den NVP auch in der Gemeindevertretung diskutiert. Wesentliche Änderung für Bischofsheim ist die Neuordnung der Linie 72, die eindeutiger strukturiert wird und nach den Planungen unser Wohngebiet Wingertsfad über die Haltestelle Friedhof an die Linie anbindet. Den Ausbau der Haltestelle zu einem Halteplatz muss man sich genau ansehen, da die Räume sehr begrenzt sind. Nach dem Besuch von Herrn Untermann in der Gemeindevertretung habe ich mitgenommen, dass die Anbindung täglich bis ca. 24 Uhr im Halbstundentakt geplant ist, auch Samstag und Sonntag wird die Haltestelle angefahren, zwar nicht ganz so häufig, aber auch in den Abendstunden. Das ist für dieses Wohngebiet ein deutlicher Gewinn, allerdings leiden etwas die Anwohner der Ringstraße darunter, da die Haltestelle Treburer Straße nicht mehr angefahren wird. Schon wäre es, wenn man noch eine bessere Verzahnung mit den Abfahrten und Ankünften der S-Bahn und Regionalbahn 75 am Bischofsheimer Bahnhof bekommen könnte. Eine Linienführung der 72 über die Böcklersiedlung wäre zwar wünschenswert, aber scheitert wohl an der schwierigen Anbindung. Insgesamt finde ich die Planungen des NVP gelungen, und sie sind eine sehr gute Basis für den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs. Wenn man jetzt noch die Fahrgastinformationen der Bahn an den Bahnhöfen wirklich aktuell und vollständig bekommen könnte, wäre es fast perfekt. Grundsätzlich ist zu hoffen, dass die erforderliche Finanzausstattung für die guten Planungen auch bereitgestellt werden kann.	Kenntnisnahme	
FGB W. Bleith			Kenntnisnahme	
FGB W. Bleith			Kenntnisnahme	
FGB W. Bleith			Kenntnisnahme	
<b>Seniorenhaus Dornheim</b>				
Seniorenhaus Dornheim		Mit vorliegendem Schreiben möchten wir die dringende Anfrage stellen, bei der Festlegung des Nahverkehrsplanes für Groß-Gerau, Ortsteil Dornheim, das Seniorenhaus in Dornheim, Alte	Berücksichtigung	Dornheim ist im Osten durch die S-Bahn, im Westen durch den Bus erschlossen. Es



Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Darmstädter Straße 85, mit einzubinden. Dieses Anliegen wurde bereits mehrfach bei Kreismitarbeitern angesprochen und es wurde darauf verwiesen, dass dies ggf. mit der Neubebauung des ehemaligen Gewerbegebietes (ehemaliges Komazu-Gelände) möglich sei. Die Wohnbebauung hier schreitet zügig voran und von daher ist es unser dringendes Anliegen, dass unsere Senioren und Seniorinnen und deren z.T. auch hochbetagte Besucher die Möglichkeit bekommen, über eine entsprechende Busanbindung das Seniorenhaus auch fußläufig erreichen zu können. Die gegenwärtige Bushaltestelle in der Heißeßeldstraße ist für die älteren Menschen, insbesondere durch die in der Regel vorliegenden Gehbehinderungen, einfach zu weit entfernt, so dass die Besuchsmöglichkeiten oftmals an der schlechten Busanbindung scheitern. Wir denken, dass bei der Gestaltung des Nahverkehrsplanes eine Schleife über das Neubaugebiet möglich sein müsste und hoffen sehr, dass Sie unser Anliegen, insbesondere im Sinne der betagten und gehbehinderten Senioren und Seniorinnen berücksichtigen können.		hat eine Siedlungsentwicklung ohne Beachtung der ÖPNV-Trassen stattgefunden. Eine Erschließung ist unter gegebenen Umständen nicht lösbar.
<b>PRO BAHN</b>				
PRO BAHN	Kap. 3. S. 16	Bereits 2007 hatten wir empfohlen: „Der nächste Nahverkehrsplan sollte von der Stadt Rüsselsheim und vom Landkreis Groß-Gerau gemeinsam erstellt werden. In Darmstadt und Darmstadt-Dieburg wird dies schon seit 1996 mit großem Erfolg praktiziert. Die Vorteile liegen auf der Hand: - Doppelarbeiten und nicht ausreichend abgestimmte Planungen werden vermeiden - Das Angebot wird aus einer Hand geplant - Ein gemeinsamer Nahverkehrsplan ist kostengünstiger zu erstellen. - Die eingesparten Mittel stehen für Angebotsverbesserungen für den Kunden zur Verfügung.“ Es ist unverständlich, dass kein Versuch dazu unternommen wurde. Die Einbeziehung der Stadt Rüsselsheim in den vorliegenden NVP hatte max. 10% mehr gekostet, statt ca. 50% für einen separaten NVP mit einem enormen Verwaltungsaufwand.	Kenntnisnahme	Entsprechende Veränderungen müssten politisch an anderer Stelle angestoßen werden.
PRO BAHN	Buslinien 44/45/46	Es ist offensichtlich dass eine schnelle und zentrale Ost-Westverbindung Riedstadt - Griesheim - Darmstadt fehlt. Diese Lücke wurde durch die Stilllegung und Abbau der alten Riedbahn 1970 ff. gerissen: <a href="http://www.walterkuhl.de/riedbahn/">http://www.walterkuhl.de/riedbahn/</a> Gerald Kummer, MdL und ehemaliger Bürgermeister Riedstadts sagte uns am 14. April 2015: „Der Abbau der alten Riedbahn war ein riesengroßer Fehler. Ich habe alles versucht, auch die Verlängerung der Straßenbahn untersuchen lassen, aber es ist alles zugebaut.“ Die Folge dieser Fehlentscheidung sind ca. 16.000 Kfz pro Tag auf der B26 im Abschnitt Wolfskehlen - Griesheim und bis zu 26.000 Kfz im Abschnitt Griesheim - AS Darmstadt-West, die sich durch die Ortsdurchfahrt Griesheim oder den Nordring nach Darmstadt wälzen. Der MIV kann nicht nennenswert auf Bus und Straßenbahn verlagert werden, weil (i) am Platz Bar-le-Duc kein P+R-	Kenntnisnahme	Reisezeitverkürzungen im ÖPNV stellen ein zentrales Ziel dar und werden mit der konzeptionellen Entwicklung der Expressbusse konsequent innerhalb des NVP umgesetzt.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
PRO BAHN	5.2.2ÖPNV-Angebot im Schienennverkehr	<p>Platz möglich ist (ii) das Reisezeitverhältnis ÖV/IV inakzeptabel ist.  <a href="http://www.griesheim.de/Teilplan-Strassenverkehr-Stufe-2-2013-ff.1348.0.html">http://www.griesheim.de/Teilplan-Strassenverkehr-Stufe-2-2013-ff.1348.0.html</a>  <a href="http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/zaehlung-2010-bundesstrassen.pdf?__blob=publicationFile">http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/zaehlung-2010-bundesstrassen.pdf?__blob=publicationFile</a></p> <p>Vor der Stilllegung des Abschnittes Goddelau – Griesheim 1970 wurde extra eine Verbindungskurve für Personenzüge Richtung Worms gebaut: <a href="http://www.walterkuhl.de/riedbahn/">http://www.walterkuhl.de/riedbahn/</a>  Nach der Einstellung auch dieser Züge sind diese Verkehrsbeziehungen sind komplett auf den MIV angewandert; dies ist langfristig nicht tragfähig. Interessant wäre eine Diskussion zu Verbindungskurven zwischen der R75 und der R70 im Bereich Groß-Gerau, also eines Kreuzes Groß-Gerau.  Gefordert wurde schon einmal eine Verbindungskurve von Mörfelden kommend Richtung Groß-Gerau Hbf/Nauheim für möglichen S-Bahn-Verkehr.  - Ein Bedienungskonzept für die Verknüpfung sollte entwickelt werden.  - Langfristig sollte die Stadt Groß-Gerau eine Planung für einen leistungsfähigen Umsteigebahnhof am Schnittpunkt der RB 70 und 75 erstellen.</p>	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP
PRO BAHN	S. 54	<p>In der Karte sind die Verbindungen zum Main-Taunus-Kreis nicht eingezeichnet.  Aber: Die Linie 1 der Stadtwerte Rüsselsheim fährt halbstündlich nach Flörsheim. Die Schulbuslinien 827 RKH überschreitet die Grenze bei Bischofsheim / Hochheim. Die 827 fährt den Bahnhof Bischofsheim leider nicht an. Die Beziehungen nach Darmstadt, Frankfurt, Wiesbaden und Mainz sind eingezeichnet. Aber in den südlichen Kreis Darmstadt-Dieburg (Alsbach-Hähnlein, Bickenbach) fehlen Busverbindungen, ebenso Richtung Mannheim und Kreis Bergstraße. Auch die Verbindungen Richtung Rheinland-Pfalz (Nierstein, Guntersblum, Eich) fehlen anscheinend.</p> <p>Der RV Starkenburg setzt sich für einen durchgehenden 30-Minuten-Takt entlang der Regionalbahn-/-Express-Strecken RB75(KBS 651), RE70/S7(KBS 655) sowie eine Verstärkung mit RE-Angeboten im Stundentakt ein. In einigen Fällen kann dies durch leistungsfähige und tariflich integrierte IC-/EC-Angebote aufgelockert werden. Bestehende Bedienungsangebote sollen sich nicht verschlechtern.</p>	Kenntnisnahme	<p>- Linie 1 Aufgabenträger Stadt Rüsselsheim  - Linie 827 ist berücksichtigt  - Linie 827 fährt den Bahnhof Bischofsheim an  - es werden viele Bereiche angesprochen die außerhalb des Einflussbereichs der LNVG liegen und entsprechend unberücksichtigt geblieben sind</p>
PRO BAHN	S. 70ff.	<p>Der RV Starkenburg setzt sich für einen durchgehenden 30-Minuten-Takt entlang der Regionalbahn-/-Express-Strecken RB75(KBS 651), RE70/S7(KBS 655) sowie eine Verstärkung mit RE-Angeboten im Stundentakt ein. In einigen Fällen kann dies durch leistungsfähige und tariflich integrierte IC-/EC-Angebote aufgelockert werden. Bestehende Bedienungsangebote sollen sich nicht verschlechtern.</p>	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP
PRO BAHN	S. 70ff.	<p>Linie 70 Mannheim-Biblis-Groß-Gerau-Frankfurt (Riedbahn)  - Stündlicher RE-Halt an den Bahnhöfen Mörfelden und Walldorf.  - Verlängerung der RB-Linie Karlsruhe-Biblis in Richtung Norden (Anschluss an derzeitige RMV S-Bahnlinie 7) mit dem Ziel der Verknüpfung mit der S-Bahn-Linie Rhein-Main</p>	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
PRO BAHN	S. 70ff.	<p>Linie 75 (KBS 651) Aschaffenburg – Darmstadt – Wiesbaden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beseitigung der Kapazitätsprobleme im Sitzplatzangebot, u. a. durch Erweiterung des Steh- und Sitzplatz-Angebots in 2. Klasse zu Lasten des kaum benutzten 1. Klasse-Bereiches</li> <li>- Tägliche Angebotsausweitung auf dem Streckenabschnitt Darmstadt- Aschaffenburg bis ca. 23:30 sowie zusätzlicher Kurs Mo-Fr auf dem Abschnitt Darmstadt-Mainz-Wiesbaden (Fahrplanlage 23:40 Uhr ab Darmstadt Hbf).</li> <li>- Verbesserung der Anschlüsse in den Knoten durch Beschleunigungsmaßnahmen, u. a. Fahrzeugmaterial</li> <li>- Durchgehende Bedienung aller bisherigen Halte sowie vollständiger Systemhalt in Mainz-Gustavsburg.</li> </ul>	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP
PRO BAHN	S. 70ff.	<p>Linie 80/58+9 (KBS 471, 64,5,8-9) Frankfurt-Rüsselsheim-Mainz-/Wiesbaden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schließung der nächtlichen Bedienungspause auf der S-Bahnlinie 8/9 Wiesbaden - Offenbach Ost - Hanau zwischen 01.00 Uhr und 04.00 Uhr mittels eines durchgehenden 60- Minuten-Takts an allen Wochentagen.</li> </ul>	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP
PRO BAHN	S. 74	<p>Allgemein fällt auf, dass die Haltestellenabstände sehr groß sind und manche Gebiete nicht durch Haltestellen erschlossen werden. Nach Kolk/Fiedler "Verkehrswesen in der kommunalen Praxis" gelten folgende Richtwerte für Haltestellenabstände:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadtbus 150 bis 250 m,</li> <li>- Regionalbus/ Straßenbahn 350 bis 600 m,</li> <li>- U-Bahn 400 bis 1500 m,</li> <li>- S-Bahn 600 bis 2500 m.</li> </ul>	Berücksichtigung	Die Anwendung von 300, 500 und 1.000 Metern entspricht diesen Vorgaben.
PRO BAHN	S. 76	Es fehlen in der Tabelle Regionalexpress-Verbindungen.	Berücksichtigung	Angaben werden aufgenommen
PRO BAHN	S. 80	Taktangaben Richtung Mainz, Wiesbaden, Darmstadt, Worms, Mannheim sind nicht zu erkennen. Angaben zu Zugkategorien fehlen auch.	Kenntnisnahme	Die Inhalte werden über die definierten Bedienungsstandards abgehandelt
PRO BAHN	S. 80	Innerhalb des Kreises fehlt z.B.: Gustavsburg Bf, Ginsheim Stuttgarter Straße, Trebur, Hauptstraße, Büttelborn Kirche außerhalb: Es fehlen Flörsheim Bf, Biblis Bf, Hochheim Bf.	Kenntnisnahme	Nicht alle Haltepunkte übernehmen die Funktion eines Verknüpfungspunktes. Die Verknüpfungspunkte wurden im Rahmen der Erstellung des NVP definiert und im Zuge der Beteiligung mit den entsprechenden Städten und Gemeinden verifiziert.
PRO BAHN	S. 100	Die empfohlenen Haltestellenabstände zu den Schulen sind erstaunlich weit: Bei Grundschulen 500 und bei weiterführenden bis 800 m.	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
PRO BAHN	S. 106	Eine Schemakarte für den integralen Taktfahrplan für den ganzen Kreis wäre hilfreich.	Kenntnisnahme	Es wurde für jeden Verknüpfungspunkt ein entsprechendes Schema entwickelt
PRO BAHN	S. 114	Das Reisezeitverhältnis ÖV/IV Goddelau – Riedstadt – Wolfskehlen ist inakzeptabel (siehe Anmerkung zu S 25).	Kenntnisnahme	Entspricht dem Ergebnis der Angebotsanalyse
PRO BAHN	S. 145 bis 168	In allen Orten besteht Handlungsbedarf. Die Haltestellenabstände sind oft zu groß und sollten verkleinert werden. Man sollte unterscheiden zwischen - Regionalbussen, die überörtlich möglichst zügig von Taktknoten zu Taktstellen fahren und - Stadt / Ortsbusse, also erschließenden Buslinien mit kurzen Haltestellen Abständen. Im Kreis Groß-Gerau bedienen die meisten Busse zurzeit beide Aufgaben gleichzeitig. Zusätzliche Stadtbussysteme, die an die Bahnhöfe anschließen, sind in Orten ab etwa 20.000 Einwohnern sinnvoll.	Kenntnisnahme	
PRO BAHN	S. 181	Vor einigen Jahren wurde vom Kreis Groß-Gerau, Kreis Bergstraße, VRN und RMV eine Studie durchgeführt, die den Lückenschluss bei den S-Bahnen auf der Riedbahn untersuchte. Unverständlicherweise wurden die Ergebnisse nie vorgestellt. Untersucht worden war u.a., wie sich eine Verlängerung der S-Bahn-Rhein-Neckar über Groß-Gerau Dornberg nach Darmstadt auswirken würde. Außerdem interessiert, wie die Gewichtung des geplanten S-Bahn-Haltepunktes "Gateway Gardens" am Flughafen zu werten ist.	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP
PRO BAHN	SPNV Infrastrukturmaßnahmen, S. 184	Prüfung/Einrichtung zusätzlicher DB-/S-Bahnhaltepunkte RB 70 - Walldorf: Aschaffener Str. - Mörfelden: Am Bahndamm - Stockstadt: Schlossmühle - Gernsheim: Merck (bei der Chemiestr.) - Gernsheim: Klein - Rohrheim - Biblis: Nord (bei der L 3216) RB 75 - Bischofsheim: Am Schindberg / Fachmarktzentrum RB 80 - Kelsterbach: Sportfeld - Kelsterbach: Staudenring - Rüsselsheim: Waldweg / Tannenstr. - Gustavsburg: Friedhof / Kupferwerk Diese ggf. sollten in den regionalen NVP des RMV eingebracht werden.	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
PRO BAHN	S. 184	Zu Straßenbahnnetz: Die Linien 12 und 19 der Frankfurter Straßenbahn fahren bis Frankfurt Schwanheim. Zu prüfen wäre eine Verlängerung über Industriepark Höchst, Tor Süd, zum Bahnhof Kelsterbach.	Kenntnisnahme	Zuständigkeit traffiQ
PRO BAHN	S. 184	Das Erfolgsmodell des DADINA MobITick für Schüler soll auf den gesamten RMV ausgedehnt werden: <a href="http://www.dadina.de/mobitick.html">http://www.dadina.de/mobitick.html</a>	Kenntnisnahme	
PRO BAHN	K59/K60	Das Konzept, die Linie K59 entfallen zu lassen und mit der K60 zusammenzulegen, wird von der Gemeindevertretung Biebesheim heftig kritisiert, siehe <a href="http://www.echo-online.de/lokales/kreis-grossgerau/biebesheim/griesheim-ist-ein-umweg_1587479.htm">http://www.echo-online.de/lokales/kreis-grossgerau/biebesheim/griesheim-ist-ein-umweg_1587479.htm</a> PRO BAHN befürwortet grundsätzlich den ersatzschienenparallelen Busverkehrs durch die Verknüpfung mit der Pfungstadtbahn. Allerdings ist das Fahrplan-Angebot auf der Pfungstadtbahn seit 2011 völlig unzureichend. Die DADINA hat bisher alle Forderungen aus dem Fahrgastbeirat und der Verbandsversammlung nach Angebotsverbesserungen abgelehnt. Hier sollte die LNVG Druck ausüben.	Kenntnisnahme	
PRO BAHN	S. 187	Die Unterscheidung zwischen Grundnetz und Schülerangebotsnetz ist wenig sinnvoll, weil heutzutage die Schulanfangs- und Schlusszeiten variabler sind als früher und das Grundnetz hauptsächlich durch den Schülerverkehr aufrechterhalten werden kann. Beispiel: Die Schulbuslinie 23 zwischen Trebur und Bauschheim sollte als normale Linie bis Rüsselsheim ausgebaut werden.	Kenntnisnahme	
PRO BAHN	S. 187	Zum Thema Stadtbus wird kein Programmpunkt aufgeführt. Die einzige Stadt im Kreis, die einen Stadtbus hat, ist Rüsselsheim mit 60 000 Einwohnern. Allgemein gilt, dass für Städte über 20 000 Einwohner ein Stadtbus zweckmäßig ist. Also folgt daraus, dass auch Mörfelden-Walldorf mit 32.000, Groß-Gerau mit 24.000 und Riedstadt mit 22.000 Einwohnern ebenfalls Potential für ein Stadtbussystem hätten. Das sollte zumindest erwähnt werden um zu erklären, dass die Regionalbusse nicht ausreichen. Als Erfahrungswert gilt, dass pro 5000 Einwohner eine Stadtbuslinie nötig ist, um die Regionalbuslinien zu ergänzen.	Kenntnisnahme	
PRO BAHN	S. 188-224	Fehlende Busverbindungen: 1. Ginsheim - Gustavsburg 2. Ginsheim - Bauschheim 3. Rüsselsheim - Bischofsheim / Fachmarktzentrum 4. Königstädten - Astheim 5. Klein-Gerau - Gross-Gerau / Heimstättensiedlung 6. Berkach - Büttelborn 7. Büttelborn - Griesheim (Platz Bar-Le-Duc /Straßenbahnanschluss) 8. Dornheim - S-Bahnhof Dornheim	Kenntnisnahme	Auf Grundlage der Raumstrukturanalyse und des Kapitels 7.2.4 wurden die Ableitung und die Hierarchisierung des Netzes vorgenommen. Verschiedene hier angeführte fehlende Busverbindungen wurden im Rahmen der Maßnahmenkonzeption bearbeitet. Für weitere (hier genannte) fehlende Busverbindungen konnte kein

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>9. Leeheim - Wolfskehlen</p> <p>10. Gernsheim - Hähnlein - Alsbach (Am Hinkelstein / Straßenbahnanschluss)</p> <p>11. Bf Kelsterbach - Bf Hattersheim über B40/Südführung. Busverbindungen zum Kreis Bergstraße</p> <p>1. Verlängerung der K 59 und K 60 nach Biblis oder Groß-Rohrheim</p> <p>2. Verlängerung der 676 (Bensheim - Langwarden) nach Gernsheim</p> <p>3. Eventuell Einrichtung einer neuen Buslinie (Bensheim) - Zwingenberg - Rodau - Hähnlein - Gernsheim</p>		entsprechendes Nachfragepotenzial abgeleitet werden.
PRO BAHN	S. 201 ff.	Wir begrüßen, dass die Verbandsgemeinde Trebur zukünftig wesentlich besser durch neue Buslinienstrukturen versorgt sein wird, welche sogar bis nach Griesheim zum Straßenbahn-Schnittpunkt führen werden.	Kenntnisnahme	
PRO BAHN	S. 265 ff.	V.a. die heutige Siedlungsentwicklung auf kommunaler Ebene mit Neubaugebieten mit mehr Verkehrs- und Stellflächen als Gebäude- und Grünflächen ist mit einem zukunftsfähigen Verkehrssystem prinzipiell unvereinbar. Die erwachsenen und minderjährigen Bewohner dieser autozentrierten Siedlungen sind als ÖPNV-Kunden größtenteils von vornherein verloren. Deren normaler Tagesablauf: Mit dem SUV zur Kita, zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Freizeit, in den Urlaub. Wer hier etwas ändern will, muss bereits die kommunale Bauleitplanung grundlegend verändern.	Kenntnisnahme	
PRO BAHN	Kartenband	Die Verbindung Riedstadt – Darmstadt ist eine Hauptverbindung mit erwartbar starker Nachfrage. Deshalb ist hier eine durchgehende SPNV-Verbindung erforderlich. Die Verlängerung der meterspurigen Straßenbahn ist bei der NKU gescheitert, wie auch deren Verlängerungen nach Weiterstadt und Roßdorf, v.a. wg. zu geringen Fahrzeit- und Fahrgastgewinnen gegenüber Bus, zu hohen Kosten für 2 Gleise, zu lange Fahrzeiten durch unbebautes Gebiet. Wir schlagen mittelfristig vor, die Trasse der alten Riedbahn im Bereich Goddelau, Wolfskehlen und Griesheim von Gebäuden wie Hallen und Bauhof zu befreien und wieder durchgängig nutzbar zu machen. Der Abschnitt Griesheim Bf - Darmstadt Hbf ist trassengesichert. Option 1: RB-Linie (Mannheim -) Goddelau Bf – Griesheim - Weiterstadt-Riedbahn - Darmstadt Hbf Option 2: Verknüpfung mit Straßenbahn am Chausseehaus B26	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP Keine positive NKU zu erwarten; Trassen zugebaut
PRO BAHN		Im NVP-Entwurf werden die Rheinfähren nicht behandelt. Z.Z sind folgende Fähren in Betrieb: 1. Kornsand - Nierstein / Landkrone (fester Fahrplan) 2. Kühkopf - Guntersblum (nur Gelegenheitsverkehr) 3. Gernsheim - Eich (fester Fahrplan) Alle drei Fähren sind nicht in die Tarife der Verkehrsverbünde eingebunden. Wünschenswert wäre,	Berücksichtigung	Eine Auseinandersetzung mit dem Thema der Fähren wird aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
PRO BAHN		<p>RMV und VRN, bzw. RNN Tarife gelten würden.</p> <p>- Bei anderen Fähren zwischen Hessen und Rheinland-Pfalz, z.B. Rüdeshheim - Bingen und Oestrich-Winkel - Ingelheim gelten beide Fahrkarten von RMV und RNN.</p> <p>- Die Rheinfähre Altrip - Mannheim ist im VRN-Tarifgebiet enthalten.</p> <p>- Z.B. setzt die Kleinbuslinie 195 (Werktags morgens Halb / sonst Stundentakt) hier auch über. Zu prüfen wäre, ob auch bei den o.g. Fähren Buslinienüberfahrten sinnvoll und möglich wären.</p> <p>Die LNVG und das Ingenieurbüro plan:mobil haben die Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Groß-Gerau 2016 ff. v.a. für die Verknüpfungen mit der Metropole Frankfurt, Main-Taunus-Kreis, Wiesbaden und für den Busverkehr im Detail sorgfältig erarbeitet.</p> <p>Allerdings vermisst PRO BAHN eine offensivere Angebotsstrategie in Abstimmung mit der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation und dem Kreis Bergstraße</p> <p>- für den SPNV Richtung Darmstadt, Mannheim, Worms</p> <p>- Für den Kreisgrenzen-überschreitenden Busverkehr.</p>	Kenntnisnahme	
<b>Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e.V. (BSBH)</b>				
BSBH	Barrierefreiheit an Haltestellen, Anlage 9	Die Stellungnahme des Blinden- und Sehbehindertenbundes in Hessen e.V. (BSBH) zu den im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau entwickelten technischen Standards zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Kreis Groß-Gerau erfolgte im Rahmen eines finalen Abstimmungsgesprächs der LNVG mit dem BSBH am 20.07.2015. Die Ergebnisse der Besprechung sind dem folgenden Protokoll zu entnehmen.	Berücksichtigung	Laufender Abstimmungsprozess zwischen LNVG und dem BSBH

# Protokoll



Ingenieurbüro R. Sehring GmbH  
Verkehrsplanung, Straßenbau, Bahnbau,  
Entwässerung, Wasserversorgung

## Projekt: **Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau**

Bearbeitung: Herr Sehring  
Datum: 22.09.2015

Durchwahl: 06107 – 6964680

E-mail: Rolf.Sehring@t-online.de

### Anlass/

Thema: Fortschreibung des Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau –  
Ausbaustandards für Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau

Ort: Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau, Jahnstraße 1, 64521Groß-Gerau

Datum: 20.07.2015

Uhrzeit: 15:30 Uhr bis ca. 19:00 Uhr

Teilnehmer: Herr Prof. Taubmann, (bis Punkt 6) VKT GmbH  
Herr Schäfer Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e.V. (BSBH)  
Herr Keipinger, Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau  
Herr Untermann, (zeitweise) Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau  
Herr Sehring Ingenieurbüro R. Sehring GmbH

Anlass der Besprechung war die Festlegung von Ausbaustandards für Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau im Zuge der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Verpflichtung des barrierefreien Ausbaus des ÖPNV bis zum Jahr 2022.

Folgende Punkte wurden besprochen:

TOP	Thema	Verant- wortlich	Termin
1	<b>Technische Standards zum Haltestellenausbau im Kreis Groß-Gerau, Abstimmung mit dem BSBH</b>		
	Die im Nahverkehrsplan für den Kreis Groß-Gerau, Anlagenband, Anlage 9, beschriebenen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen wurden mit dem BSBH bereits im Vorfeld des Anhörungsverfahrens abgestimmt. Über die nachfolgend unter Ziffer 2 genannten Änderungen bzw. Ergänzungen hinaus besteht einvernehmlich kein weiterer Änderungsbedarf im Nahverkehrsplan.		
2	<b>Ergänzung zu Regelplänen des Haltestellenausbaus</b>		
	Das Ingenieurbüro VKT GmbH hat im Auftrag der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau (LNVG) Regelausbaupläne für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und gemäß der DIN 18040-3 (2014) und der DIN 32984 (2011) für verschiedene Anwendungsfälle entworfen.  Die Regelausbaupläne wurden mit den nachfolgenden Ergebnissen diskutiert:	LNVG / VKT	



**Projekt: Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen  
im Kreis Groß-Gerau**

TOP	Thema	Verant- wortlich	Termin
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Breite des Auffindestreifens an den Bushaltestellen sollte mit 90 cm eingehalten werden, unabhängig von der Frequenzierung der Haltestelle. Zulässig ist zwar eine Breite ab 60 cm, jedoch kann nur bei einer Breite von 90 cm die Erkennbarkeit des Auffindestreifens auch für größere Menschen (Schrittlänge) sichergestellt werden. Zudem ist die langfristige Nachfrageentwicklung einer Haltestelle schwer prognostizierbar.</li> <li>- Falls kein ausreichender visueller und/oder taktiler Kontrast zwischen Bodenindikatoren und dem angrenzenden Bodenbelag gegeben ist, sind kontrastierende Begleitstreifen erforderlich. Sie müssen gemäß DIN 32984 eine planebene, engfugige Oberfläche aufweisen und fasenfrei sein. Es wird bestätigt, dass die Begleitstreifen zur Erreichung notwendiger Kontraste – wie in den Regelausbauplänen dargestellt – einheitlich in einer Breite von 30 cm auf beiden Seiten der Bodenindikatoren (Blindenleitstreifen, Einstiegsfeld, Auffindestreifen) vorgesehen werden. Bei der Absicherung von Nullabsenkungen an Querungsstellen durch Rippenplatten parallel zum Bord ist kein visueller Kontrast zum angrenzenden Bodenbelag erforderlich.</li> <li>- Die Position des Auffindestreifens an der Einstiegstür zum Bus soll so positioniert werden, dass die Mitte des Auffindestreifens 1,00 m vom Beginn des 1. hohen Sonderbordes entfernt liegt.</li> <li>- Der Auffindestreifen an Querungsstellen soll der DIN 32984 entsprechend ausgeführt werden, d.h. 3 Reihen Noppenplatten anstatt der früheren Ausführung mit nebeneinander liegenden Streifen aus Noppe-Rippe-Noppe gemäß Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“. Für das Richtungsfeld, dessen Rippen die Gehrichtung zur Querung der Fahrbahn anzeigen, wird eine Tiefe von 60 cm als ausreichend erachtet. Eine Umrüstung von bereits gemäß Leitfaden korrekt gestalteten Anlagen wird als nicht erforderlich angesehen.</li> <li>- Nachtrag per Email von Herrn Schäfer vom 30.07.2015 zur Unterscheidbarkeit von Fuß- und Radweg insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen:  Wenn möglich sollten Fuß- und Radwege baulich getrennt werden. Hierdurch ist von vorneherein gewährleistet, dass sich Fußgänger und Radfahrer nicht in die Quere kommen. Eine Anbringung der Radwege niveaugleich direkt neben den Fahrbahnen ist aus unserer Sicht anzustreben. Sollte dies nicht möglich sein bzw. besteht im Baubestand die Situation, dass Fuß- und Radweg niveaugleich nebeneinander liegen, muss ein mindestens 30 cm breiter Trennstreifen aus Bodenindikatoren eingebaut werden.  Insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen ist wichtig,</li> </ul>		

**Projekt: Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen  
im Kreis Groß-Gerau**

TOP	Thema	Verant- wortlich	Termin
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ dass die Abgrenzung Radweg / Fußweg taktil spürbar und visuell erkennbar ist (taktiler und visueller Kontrast),</li> <li>○ keine Verwechslungsgefahr mit Bodenindikatoren gegeben ist, die eine andere Funktion haben,</li> <li>○ keine Stolpergefahr besteht</li> </ul> <p>○ Nachtrag per Email von Herrn Schäfer vom 05.08.2015 zur Absicherung von Nullabsenkungen:</p> <p>Rippensperrfelder vor Nullabsenkungen müssen immer eine Tiefe von 90 cm haben. Grund: Im Forschungsprojekt zur Bordsteinkante habe sich gezeigt, dass geringere Breiten der Sperrfelder von den Testpersonen überlaufen wurden (im Normenausschuss sei ausdrücklich darauf hingewiesen worden).</p>		
<b>3</b>	<b>Nachrüstung bestehender Bushaltestellen</b>		
	<p>Bestehende Bushaltestellen werden derzeit bezüglich ihres vorhandenen Ausbaus erhoben und dokumentiert.</p> <p>Bezüglich notwendiger Nachrüstungen in Bezug auf den barrierefreien Ausbau beabsichtigt die LNVG den Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen in die weiteren Beratungen einzubinden.</p>	LNVG / BSBH	
<b>4</b>	<b>Taktile Bodenindikatoren, bauliche Ausführung</b>		
	<p>Die Gestaltung der taktilen Bodenindikatoren (Rippen- und Noppenplatten) sollte Leitelemente beinhalten, deren taktile Erfassbarkeit durch einen Überstand der Rippen oder Noppen „nach oben“ erzeugt wird (talbündige Verlegung).</p> <p>Der Überstand der taktilen Elemente über das Pflasterniveau gewährleistet die bessere Erkennbarkeit und günstigere Verhältnisse bezüglich Verschmutzung der Zwischenräume und der Entwässerung.</p> <p>Bei der Stadt Frankfurt existieren nach Ansicht von Herrn Schäfer diesbezüglich weitergehende Erfahrungen, deren aktuellen Stand er in Erfahrung bringen und der LNVG zur Kenntnis geben will.</p>	BSBH	
<b>5</b>	<b>Gesicherte und ungesicherte Fußgängerquerungen der Fahrbahn</b>		
	<p>Fußgängerquerungen können als „gesicherte“ oder „ungesicherte“ Querung ausgeführt werden.</p> <p>Als „gesicherte“ Querungen gelten Fußgängerschutzanlagen (FSA) und Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), „ungesichert“ sind alle übrigen Querungsstellen von Fahrbahnen. Nach DIN wären diese Querungsstellen bezüglich der taktilen Elemente unterschiedlich auszuführen.</p> <p>Der BSBH wünscht eine DIN-gemäße Markierung mit der Folge, dass gesicherte und ungesicherte Querungen unterschiedlich markiert werden. Hessen Mobil widerspricht in seinem zentralen Handbuch in Kap. 4.9.5.11 „Barrierefreie Planung von Verkehrsanlagen“ (Stand 10.02.2014) jedoch ausdrücklich der Ausführung nach DIN in Hessen</p>		

**Projekt: Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen  
im Kreis Groß-Gerau**

TOP	Thema	Verantwortlich	Termin
	und lehnt eine entsprechende Zuwendung aus Landesmitteln bei abweichender Ausführung ab. Es besteht Einigkeit darüber, dass es bezüglich der Anzeige von ungesicherten Querungsstellen Klärungsbedarf auf anderer Ebene gibt. Dieses Thema wird aus dem Nahverkehrsplan ausgeklammert.		
<b>6</b>	<b>Ausführung des Auffindestreifens im Bereich des Fahrgastunterstandes bei beengten Verhältnissen</b> Bei beengten Verhältnissen mit geringen Gehwegbreiten oder geringer Ausbaulänge der Bus-Sonderbordes müssen Fahrgastunterstände (FGU) ggf. in Höhe der ersten Hochbordsteine plaziert werden, um die Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer an der zweiten Bustüre zu gewährleisten. In diesem Fall Kann es sinnvoll sein, den Auffindestreifen direkt in den Fahrgastunterstand zu führen. Der Auffindestreifen wird nicht auf gesamter Tiefe des FGU benötigt sondern endet in Höhe der vorderen Stütze der Seitenwand des FGU. Herr Schäfer sieht hier keine Behinderung für Sehbehinderte aus der Seitenscheibe des FGU. Befindet sich bei den beschriebenen beengten Verhältnissen hinter dem FGU ein Gehweg, muss das Leitsystem ggf. mit den Elementen Einstiegsfeld, Leitstreifen, Abzweigfeld, Leitstreifen und Auffindestreifen um den Fahrgastunterstand herumgeführt werden.		
<b>7</b>	<b>Dynamische Fahrgastinformation (DFI-Anlagen)</b> An Haltestellen mit einem Dynamischen Fahrgastinformationssystem sollen Taster für DFI-Anzeiger per Abzweigfeld, Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeld in das Blindenleitsystem eingebunden werden. Dies ist bei der Analyse der Blindenleitsysteme an Haltestellen durch VKT zu berücksichtigen.	VKT	
<b>8</b>	<b>Visuelle Informationen im ÖPNV (hier: Schriften)</b> Für Informationen an Haltestellen, Fahrpläne und für sonstige Informationen sollten serifenarme Schriften gewählt werden, zum Beispiel VERDANA oder HELVETICA. Bei Aushanginformationen sollte die Schriftgröße in Punkten nach Möglichkeit 14 betragen, mindestens jedoch 12. Weiterhin ist auf einen guten Kontrast zu achten, wie etwa durch eine Schwarz-Weiß-Darstellung. (Anmerkung: Zur Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung siehe DIN 32975 (2009))	LNVG	
<b>9</b>	<b>Aktuelle GVFG-Projekte zum barrierefreien Haltestellenausbau</b> Weiterhin wurden die Planungen zu den folgenden Projekten zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen besprochen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Raunheim „Christoph-Probst-Kreisel“</li> <li>○ Riedstadt-Goddelau „Bahnhof“ und „Gesundheitszentrum“</li> <li>○ Groß-Gerau „Landratsamt“, „Kreisklinik“ und „Mobilitätszentrale“</li> </ul> Die einzelnen Änderungs- und Ergänzungswünsche von Herrn Schäfer	LNVG / IB Sehring	

# Protokoll



Ingenieurbüro R. Sehring GmbH  
Verkehrsplanung, Straßenbau, Bahnbau,  
Entwässerung, Wasserversorgung

## Projekt: **Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau**

TOP	Thema	Verant- wortlich	Termin
	und Herrn Keipinger werden an dieser Stelle nicht im Einzelnen dokumentiert, sondern direkt in die Planungen übernommen. Die Endabstimmung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.		
<b>10</b>	<b>Elektrofahrzeuge</b>		
	Herr Schäfer vom BSBH hat diesbezüglich aktuelle Informationen zu den Erfahrungen mit Elektrofahrzeugen in einer Email vom 21.07.2015 zusammengefasst, die diesem Protokoll als Anlage beigefügt wird.	BSBH	

Aufgestellt: Groß-Gerau, 22.09.15

## **Ralf Keipinger**

---

**Von:** Schäfer, Frank <F.Schaefer@ladadi.de>  
**Gesendet:** Dienstag, 21. Juli 2015 07:56  
**An:** Ralf Keipinger  
**Betreff:** AW: Termin am 20.07.2015, 13.15 Uhr bei der LNVG - Themen

Sehr geehrter Herr Keipinger,

nochmal vielen Dank für das gestrige, sehr lange Gespräch. Zwei Punkte konnten wir nicht mehr ansprechen:

- Wegeföhrung Landratsamt und
- Elektrobusse.

Bezüglich Elektrobusse möchte ich folgendes anmerken:

Elektroautos allgemein sind bei niedrigen Geschwindigkeiten von unter 50 km/h akustisch i. d. R. nicht wahrzunehmen. Die Reifenabrollgeräusche sind bei diesen Geschwindigkeiten so leise, dass sie i. d. R. nicht erfasst werden können. Weil der Elektroantrieb ebenfalls keine Geräusche abstrahlt, sind Elektrofahrzeuge gerade in den Wohngebieten für Fußgänger akustisch nicht wahrnehmbar. Da die meisten Straßenquerungen von Fußgängern nicht an gesicherten Ampelüberwegen stattfinden und die Ampeln häufig keine Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen haben, bedeutet dies, der blinde oder hochgradig sehbehinderte Mensch hätte kaum noch eine Möglichkeit, eine Straße selbständig zu queren. Dies würde selbst dann gelten, wenn er eine Mobilitätsausbildung erfolgreich absolviert hat.

Der blinde oder sehbehinderte Passant läuft dann immer Gefahr, bei einer Straßenquerung ahnungslos vor das herannahende Elektroauto zu laufen.

Elektroautos müssen daher bei Geschwindigkeiten von unter 50 km/h ein „künstlich“ erzeugtes Geräusch abstrahlen. Dieses System darf vom Fahrer auf keinen Fall ausgeschaltet werden. Die Fahrzeuge brauchen daher immer das aktivierte AVAS-System oder ein vergleichbares System.

Hier der aktuelle Sachstand bezüglich der formalen Rechtslage:

Die Verordnung über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen, EU No 540/2014, wurde am 03.04.2014 in zweiter Lesung vom europäischen Parlament angenommen. Ende 2013 wurde der Verordnungstext in einem Trilogverfahren zwischen dem Europäischen Ministerrat und der EU-Kommission verhandelt. Die Verordnung trat am 16.06.2014 in Kraft und gilt ab dem 01.07.2016. Allen EU-Mitgliedsstaaten wird eine Übergangsfrist von 5 Jahren gewährt, um die gesetzlichen Anforderungen, die die Verordnung den Beteiligten auferlegt, zu erfüllen.

### **Wichtige Teilaspekte des Verordnungstextes**

Der Gesetzestext beinhaltet zwei Schlüsselemente, welche relevant für die Sicherheit von blinden und sehbehinderten Fußgängern sind:

#### **a) Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) - Akustisches Fahrzeugwarnsystem:**

Bis spätestens 01.07.2019 bauen die Hersteller in neuen geräuscharmen Fahrzeugtypen ein AVAS ein, bis spätestens 01.07.2021 in allen neuen Hybrid- und Elektroautos. Anhang VIII der Verordnung bestimmt die Voraussetzungen, die das AVAS-System erfüllen muss.

**b) Pausenschalter: Geräuscharme Autos müssen mit einem Pausenschalter ausgestattet sein, der dem Fahrer erlaubt, das geräuschproduzierende AVAS-System auszuschalten.**

**Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.**

**Mit freundlichen Grüßen,**

**Frank Schäfer**

**Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e. V.  
Landesgeschäftsstelle  
Eschersheimer Landstraße 80  
60322 Frankfurt  
Tel. 069/150 59 66  
Fax 069/150 59 677  
Mail [info@bsbh.org](mailto:info@bsbh.org)  
[www.bsbh.org](http://www.bsbh.org)**

**Vorsitzender:  
Frank Schäfer**

**Mail [f.schaefer@bsbh.org](mailto:f.schaefer@bsbh.org)**