



KreisVerkehrsGesellschaft
Main-Kinzig

Nahverkehrsplan des Main-Kinzig-Kreises 2023 – 2028 Bericht



Berichtsband mit Anhang

14.07.2023

Impressum

Auftraggeber:



KVG Main-Kinzig

KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig mbH
Nürnberger Straße 41
63450 Hanau
<https://www.kvg-main-kinzig.de>

Roberto Kappen, Rüdiger Krenkel, Anja Preuß, Sophie Stutz

Bearbeitung durch:



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Maik Bock, Frank Büsch, Johannes Jahn, Felix Kühnel

Der NVP 2023 – 2028 besteht aus diesem Berichtsband mit Anhang und zwei separaten Anlagenbänden.

Er wurde am 14.07.2023 durch den Kreistag des Main-Kinzig-Kreises beschlossen.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Stand: 14.07.2023

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	4
1 Der neue Nahverkehrsplan – Plan für die Mobilität der Zukunft im Main-Kinzig-Kreis	6
1.1 Welche Aufgabe hat der Nahverkehrsplan?	8
1.2 Wer macht mit und wie gehen wir vor?	10
1.3 Wer ist die KVG Main-Kinzig und was macht sie?	13
1.4 Wesentliche Ergebnisse der Beteiligungsformate	14
2 Welche Herausforderungen kommen auf uns zu?	24
2.1 Welche Rahmenbedingungen berücksichtigen wir?	24
2.1.1 Auswirkungen der Corona-Pandemie	24
2.1.2 Steigende Energie- und Personalkosten	28
2.1.3 Gesetzliche Rahmenbedingungen	30
2.1.4 Planerische Rahmenbedingungen	33
2.1.5 Planungen und Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger 59	
2.2 Wie gestaltet sich unser Raum?	60
2.2.1 Räumliche Struktur	60
2.2.2 Bevölkerungsstruktur	62
2.2.3 Verkehrsinfrastruktur	65
2.2.4 Wirtschaft und Arbeitsplatzschwerpunkte	67
2.2.5 Versorgungsstrukturen und Einkaufsorientierung	67
2.2.6 Schul-, Ausbildung- und Hochschulstandorte	68
2.2.7 Weitere Ziele	69
2.3 Wie sind wir unterwegs und wohin?	75
2.3.1 Kennwerte des Mobilitätsverhaltens	75
2.3.2 Nachfrageverflechtungen	77
2.4 Wieviel Verkehr leisten wir uns?	81
2.5 Künftige Entwicklungen	82
2.6 Herausforderungen für die künftige Gestaltung des Mobilitätssystems im Main-Kinzig-Kreis	85
3 Diese Ziele wollen wir erreichen.....	88
3.1 Grundsätzliche Ziele	88

3.2	Handlungsziele für die Ausgestaltung des Mobilitätsangebotes im Main-Kinzig-Kreis.....	89
3.2.1	Handlungsfeld Netz und Angebot	91
3.2.2	Handlungsfeld Betrieb	92
3.2.3	Handlungsfeld Infrastruktur.....	94
3.2.4	Handlungsfeld Service	97
3.2.5	Querschnittsthema Barrierefreiheit.....	98
3.2.6	Prozessthema Organisation.....	101
3.2.7	Prozessthema Finanzierung	101

4 Diese konkreten Anforderungen und Standards legen wir fest 103

4.1	Handlungsfeld Netz und Angebot.....	103
4.1.1	Netzhierarchie, Bedienungsqualität und Bedienungszeiten	104
4.1.2	Erschließungsqualität	118
4.1.3	Verknüpfungspunkte und Umsteigezeiten	119
4.1.4	Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung	120
4.1.5	Anforderungen an den Schulverkehr	121
4.1.6	Anforderungen an das Datenmanagement in der Fahrplanung.....	123
4.2	Handlungsfeld Betrieb	124
4.2.1	Fahrzeuge.....	124
4.2.2	Betriebshöfe	129
4.2.3	Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Beschleunigung.....	129
4.2.4	Störfallmanagement	134
4.2.5	Datenmanagement.....	134
4.2.6	Sicherheit	135
4.2.7	Qualitätsmanagement	135
4.3	Handlungsfeld Infrastruktur	137
4.3.1	Stationen und Haltestellen	137
4.3.2	Sauberkeit und Schadensfreiheit von Haltestellen.....	143
4.3.3	Sanitäre Einrichtungen für das Fahrpersonal	144
4.3.4	Mobilitätsstationen	144
4.3.5	Bike+Ride-Anlagen (B+R).....	146
4.3.6	Park+Ride-Anlagen (P+R)	148
4.4	Handlungsfeld Service.....	150
4.4.1	Vertrieb	151

4.4.2	<i>Information, Kommunikation und Marketing, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit</i>	152
4.4.3	<i>Personal</i>	156
4.4.4	<i>Beschwerdemanagement</i>	159
4.4.5	<i>Mobilitätsmanagement</i>	160
4.5	Querschnittsthema Barrierefreiheit	160
4.5.1	<i>Anforderungen bestimmter Nutzergruppen</i>	161
4.5.2	<i>Standards zur Barrierefreiheit bei Haltestellen</i>	163
4.5.3	<i>Standards zur Barrierefreiheit bei Fahrzeugen</i>	167
4.5.4	<i>Standards zur Barrierefreiheit bei der Fahrgastinformation</i>	167
4.5.5	<i>Standards zur Barrierefreiheit im Betrieb</i>	169
4.6	Prozessthema Organisation	170
4.7	Prozessthema Finanzierung	171
5	Wo stehen wir heute?	172
5.1	Umsetzungsbilanz NVP 2013 – 2018	172
5.2	Schwachstellenanalyse	179
5.2.1	<i>Handlungsfeld Netz und Angebot</i>	179
5.2.2	<i>Handlungsfeld Betrieb</i>	186
5.2.3	<i>Handlungsfeld Infrastruktur</i>	187
5.2.4	<i>Handlungsfeld Service</i>	191
5.2.5	<i>Querschnittsthema Barrierefreiheit</i>	192
5.2.6	<i>Prozessthema Organisation</i>	193
5.2.7	<i>Prozessthema Finanzierung</i>	194
5.3	Handlungsbedarf für die Weiterentwicklung	195
6	Diese Projekte und Themen gehen wir an	197
6.1	Handlungsfeld Netz und Angebot	197
6.1.1	<i>Weiterentwicklung des SPNV-Angebots</i>	198
6.1.2	<i>Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV (Zielkonzept Netz und Angebot)</i>	200
6.2	Handlungsfeld Betrieb	263
6.2.1	<i>Projekte (Maßnahmen) im Handlungsfeld Betrieb</i>	263
6.2.2	<i>Prüfaufträge im Handlungsfeld Betrieb</i>	267
6.3	Handlungsfeld Infrastruktur	268
6.3.1	<i>Projekte (Maßnahmen) im Handlungsfeld Infrastruktur</i>	268
6.3.2	<i>Prüfaufträge im Handlungsfeld Infrastruktur</i>	272

6.4	Handlungsfeld Service.....	273
6.4.1	Projekte (Maßnahmen) im Handlungsfeld Service.....	273
6.4.2	Prüfaufträge im Handlungsfeld Service	275
6.5	Querschnittsthema Barrierefreiheit	277
6.5.1	Projekte (Maßnahmen) im Querschnittsthema Barrierefreiheit	277
6.5.2	Prüfaufträge im Querschnittsthema Barrierefreiheit.....	279
6.6	Prozessthema Organisation: Prozesse und Zuständigkeiten.....	280
6.7	Prozessthema Finanzierung: Prozesse und Zuständigkeiten	282
6.8	Bewertung und Wirkung.....	283
6.8.1	Verkehrliche Bewertung	283
6.8.2	Finanzielle Wirkungen der Maßnahmenkonzeption.....	286
6.9	Konzept zur Linienbündelung	288
6.10	Umsetzungsplan für Projekte und Prüfaufträge.....	290
7	Blick in die Zukunft: Was ist zu tun?	294
8	Anhang	296
8.1	Gewerbeflächen	296
8.2	Entwicklung neuer Wohngebiete	296
8.3	Schulstandorte und Schülerzahlen	299
8.4	Pendelndenrelationen	304
8.5	Analyse Erschließungsdefizite	306
8.6	Ausbauzustand und Priorisierung der Haltestelleninfrastruktur im Main-Kinzig-Kreis.....	326
	Abbildungsverzeichnis.....	552
	Tabellenverzeichnis.....	555
	Quellenverzeichnis	557

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
ABS	Ausbaustrecke
Art.	Artikel
B+R	Bike+Ride (Fahrradabstellplätze für Umsteiger auf den ÖV)
Bf.	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BPNV	Buspersonennahverkehr
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa / etwa
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CVD	Clean Vehicle Directive
DIN	Deutsche Industrienorm
e.V.	eingetragener Verein
EU	Europäische Union
EUR	Euro
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle (Brennstoffzellenfahrzeug)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Fr	Freitag
ggf.	Gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
H ₂	Wasserstoff
Hbf.	Hauptbahnhof
HÖPNVG	Hessisches ÖPNV-Gesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	Intermodal Transport Control System (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)
ivm GmbH	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH
km	Kilometer
Kfz	Kraftfahrzeug
KVG MK	Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH
LED	Leuchtdiode
LIS	Ladeinfrastruktur

m	Meter
mm	Millimeter
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo	Montag
NBS	Neubaustrecke
Nr.	Nummer
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride (Pkw-Langzeitparkplätze für Umsteiger auf den ÖV)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
s.	siehe
Sa	Samstag
So	Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
T30	Halbstundentakt
T60	Stundentakt
T120	Zweistundentakt
TVZ	Tagesverkehrszeit
u.a.	unter anderem
v.a.	vor allem
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VO (EG)	Vorordnungen des Europäischen Parlaments
WE	Wohneinheiten
WLAN	Wireless Local Area Network

ZOB Zentraler Omnibusbahnhof
z.B. zum Beispiel

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit großer Freude möchte ich Ihnen den die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans 2023-2028 des Main-Kinzig-Kreises vorstellen. Am 14. Juli 2023 haben wir gemeinsam im Kreistag einen bedeutenden Schritt in Richtung einer verbesserten Mobilität getan. Dieser Plan ist ein echter Wendepunkt für unseren Nahverkehr und kann spürbare Auswirkungen auf unser tägliches Leben haben.

Wir haben in einem langen Verfahren sorgfältig zugehört und die Anliegen aller Beteiligten sehr ernst genommen. Der neue Nahverkehrsplan



sieht nicht nur die Einrichtung neuer Buslinien vor, sondern auch eine Erhöhung der Taktung sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten, besonders an den Abenden und Wochenenden. Damit möchten wir sicherstellen, dass der Nahverkehr zu einer bequemen und flexiblen Option für Sie wird.

Dieser Plan ist das Ergebnis eines intensiven Austauschs und mit vielen Beteiligten und ihrer wertvollen Beiträge. Neben der Einbeziehung aller Kommunen hatten auch die Bürgerinnen und Bürger des Kreises im Frühjahr 2022 im Rahmen einer Online-Befragung die Möglichkeit, ihre Gedanken und Vorstellungen einzubringen. Dieses partizipative Vorgehen hat dazu beigetragen, dass der Nahverkehrsplan nicht nur ein Dokument ist, sondern eine wahre Reflexion unserer kollektiven Bedürfnisse.

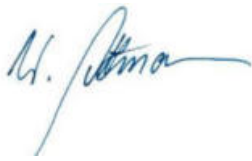
Besonders freue ich mich, die Einführung neuer Mobilitätslösungen anzukündigen, darunter den On-Demand-Verkehr und die Integration von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen. Diese Innovationen werden unsere Fortbewegungsmöglichkeiten weiter diversifizieren, sich an die Bedürfnisse unserer Gemeinschaft anpassen und zum Klimaschutz beitragen.

Mir ist bewusst, dass unsere ländlichen Gebiete genauso wichtig sind wie unsere großen Siedlungsgebiete. Daher war es mir ein besonderes Anliegen, sicherzustellen, dass der Nahverkehrsplan auch in den östlichen Teilen des Main-Kinzig-Kreises spürbare Verbesserungen bringt.

Der neue Nahverkehrsplan wird unseren Öffentlichen Personennahverkehr attraktiver, effizienter und umweltfreundlicher machen. Er ist ein klares Zeichen der Entschlossenheit der Kreisgremien, die Mobilität im Main-Kinzig-Kreis zu stärken und unsere Region in eine nachhaltige Zukunft zu führen. Ich danke jedem Einzelnen von Ihnen für Ihre Mitwirkung und Unterstützung bei der Gestaltung dieses wegweisenden Plans.

Auf eine erfolgreiche Umsetzung und eine spannende Reise in die Mobilität der Zukunft!

Ihr



Winfried Ottmann

Kreisbeigeordneter und Verkehrsdezernent des Main-Kinzig-Kreises

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem vorliegenden neuen Nahverkehrsplan für den Main-Kinzig-Kreis wollen wir die Weichen für eine künftige nachhaltige Mobilität im Kreis stellen, um uns damit noch besser und erfolgreicher den Herausforderungen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs zu stellen. Der neue Nahverkehrsplan baut auf dem 2020 erarbeiteten und im Kreistag verabschiedeten Leitbild Mobilität auf und sieht dabei umfassende Maßnahmen vor, um den öffentlichen Nahverkehr im Main-Kinzig-Kreis zu stärken und attraktiver zu gestalten. Hierzu zählen unter anderem:



- Ausbau und Modernisierung des Streckennetzes: Der NVP sieht den Ausbau bestehender Verbindungen sowie die Einführung neuer Strecken vor, um mehr Orte und die Region miteinander zu verbinden.
- Erhöhung der Taktzeiten und Ausweitung der Bedienzeiten: Die Taktfrequenzen der öffentlichen Verkehrsmittel werden sowohl im Ostkreis als auch im Westkreis erhöht, um ein besseres Angebot bieten zu können.
- Barrierefreiheit: Besonderes Augenmerk wird auf die barrierefreie Gestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel und Haltestellen gemäß den Kriterien zur Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus gelegt, um die Mobilität für Menschen mit eingeschränkter Bewegungsfreiheit zu verbessern.
- Nachhaltige Fahrzeugflotte: Im Rahmen der Umsetzung der Europäischen Richtlinie „Clean-Vehicles-Directive“ sowie der nationalen Gesetzgebung („Saubere-Fahrzeuge-Gesetz“) werden zukünftig umweltfreundliche und emissionsarme Fahrzeuge eingesetzt, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und die Luftqualität zu verbessern.

Der Nahverkehrsplan beschreibt die konkreten Maßnahmen und dient damit als Grundlage für unsere Arbeit für den Zeitraum bis 2028 – aber in seiner methodischen Betrachtungsweise auch darüber hinaus. Er benennt die anstehenden Herausforderungen für den öffentlichen Personennahverkehr im Kreis in den kommenden Jahren und definiert darüber hinaus ergänzende Mobilitätsangebote wie die Möglichkeit der Fahrradmitnahme, On-Demand-Verkehre oder gar autonomes Fahren im ÖPNV.

Der vorliegende Plan ist das Ergebnis eines breit angelegten Beteiligungsverfahrens, das wir zusammen mit unseren Partnern und Kommunen erarbeitet und abgestimmt haben. Er stellt damit die zentrale Leitlinie dar, wie wir uns die öffentliche Mobilität nachhaltig und attraktiv und damit zukunftsfähig für den Main-Kinzig-Kreis künftig vorstellen.

Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen erfolgt gestaffelt im Zeitraum von 2024 bis 2028, abhängig von den Vergabezeiträumen der einzelnen Linienbündel sowie unter dem Vorbehalt der generellen Finanzierbarkeit zum jeweiligen Zeitpunkt der beabsichtigten Realisierungen der einzelnen Maßnahmen.

Steigen Sie mit uns gemeinsam ein in die öffentliche Mobilität von Morgen im Main-Kinzig-Kreis.

Ihr



Rüdiger Krenkel

Geschäftsführer Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH

1 Der neue Nahverkehrsplan – Plan für die Mobilität der Zukunft im Main-Kinzig-Kreis

Der neue Nahverkehrsplan für den Main-Kinzig-Kreis 2023 – 2028 (NVP 2023 - 2028) beschreibt die Herausforderungen, die im Main-Kinzig-Kreis für die künftige Entwicklung des multimodalen Mobilitätsangebots bestehen. Er benennt Handlungsziele sowie konkrete Anforderungen und Standards an die Ausgestaltung des zukünftigen Mobilitätssystems. Daraus abgeleitet wird ein umfangreiches Maßnahmenkonzept zu verschiedenen Handlungsfeldern, und dieses wird mit einem Umsetzungsplan hinterlegt.

Die Erarbeitung des NVP 2023 – 2028 ist eingebettet in ein umfangreiches Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren mit zahlreichen Akteuren (u.a. Städte und Gemeinden, Regionalverband Frankfurt Rhein-Main, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Main-Kinzig-Kreis, Hessen-Mobil, Spessart Regional und ivm GmbH sowie benachbarte Aufgabenträger). Begleitet wurde der Erarbeitungsprozess von:

- Fachbeirat mit Vertretern von Mobilitätsdienstleistern, Beratungsunternehmen, ÖPNV-Aufgabenträgergesellschaften und der Hochschule Darmstadt
- Lenkungskreis mit regionalen Mobilitätsakteuren und den Fachabteilungen, der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig,
- Regionalkonferenzen mit den Kreiskommunen und den Nachbaraufgabenträgern,
- Stetiger inhaltlicher Begleitung durch den Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Umwelt und Landwirtschaft als zuständigen Fachausschuss im Main-Kinzig-Kreis

1.1 Welche Aufgabe hat der Nahverkehrsplan?

Nach § 5 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (HÖPNVG) sind die Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dafür zuständig, lokale Nahverkehrspläne (NVP) aufzustellen. Im Main-Kinzig-Kreis nimmt die Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH (KVG MK) als Aufgabenträgerorganisation des Kreises diese Aufgabe wahr.

Die Stadt Hanau stellt aufgrund ihrer Funktion als Sonderstatusstadt einen eigenen NVP auf, dieser wurde zum 25. November 2019 in der Stadtverordnetenversammlung für den Zeitraum von 2019 bis 2023 verabschiedet. Aussagen zum innerstädtischen ÖPNV finden sich dort.

Der NVP 2013 – 2018 besitzt seit seiner Beschlussfassung seine Gültigkeit, ist jedoch aufgrund der vielfältigen neuen Entwicklungen im Mobilitätssektor gemäß des HÖPNVG zu überprüfen, ggf. zu aktualisieren und fortzuschreiben. Daher initiierte die KVG MK die Neuaufstellung des NVP im Jahr 2021.

Die vorliegende Neuaufstellung des NVP (NVP 2023 – 2028) basiert auf den wesentlichen Aussagen und Leitsätzen des Leitbilds Mobilität für den Main-Kinzig-Kreis, das auf den Schwerpunkt ÖPNV ausgerichtet ist und 2021 vom Kreistag beschlossen wurde. In dem Erarbeitungsprozess des Leitbilds Mobilität wurden somit bereits wichtige planerische Grundlagen für die Gestaltung eines zukunftsfähigen Mobilitätsangebots gelegt. Weitere grundlegende Rahmenpläne mit den darin beschriebenen wesentlichen Anforderungen für die öffentlichen Verkehrsangebote sind z. B. der Regionale Nahverkehrsplan des RMV (2021), die Mobilitätsstrategie der Region FrankfurtRheinMain, der Regionalplan Südhessen oder das Radverkehrskonzept des Main-Kinzig-Kreises.

Ein weiteres Ziel des NVP 2023 – 2028 ist es, die seit 2013 erfolgten Entwicklungen und gesetzlichen Anforderungen aufzunehmen und für den Main-Kinzig-Kreis die Umsetzung aufzuzeigen. Dies betrifft, neben der Umsetzung der Barrierefreiheit nach § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), der Umstellung der Busse auf „saubere“ Antriebe nach dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) auch die Frage, welchen Beitrag der ÖPNV zur Erreichung von Klimaschutzziele leisten kann. Konkret sollen mehr Menschen zum Umstieg auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) bewegt werden. Dazu soll geprüft werden, wie (neue) Mobilitätsangebote wie z. B. On-Demand-Verkehre, autonomes Fahren im ÖPNV und das Fahrrad besser mit dem ÖPNV verknüpft werden können. Diese Entwicklungen sorgen zunächst für Rückenwind für den ÖPNV, der jedoch stark ausgebremst wurde durch die Corona-Pandemie, aufgrund derer seit März 2020 auch im Main-Kinzig-Kreis Rückgänge im Fahrgastaufkommen des ÖPNV zu verzeichnen sind. In dieser Gemengelage gilt es, ein für die Menschen des Kreises attraktives und verlässliches Beförderungsangebot zu schaffen, so dass sich möglichst bald die Fahrgastzahlen wieder einpendeln und zusätzlich neue Fahrgäste gewonnen werden können.

Im NVP 2023 – 2028 erfolgt

- eine Bestandsaufnahme auf Grundlage der im Zeitraum der Bearbeitung der Analyse zur Neuaufstellung des NVP verfügbaren, aktuellen Daten und Informationen
- die Aktualisierung der raumstrukturellen Daten,
- die Aufnahme veränderter Rahmenbedingungen und Planungen sowie
- eine Berücksichtigung neuer Angebote und Herausforderungen (u.a. zu den Themen On-Demand-Verkehr, Mobilitätsstationen etc.).

Anschließend werden Anforderungen für die Qualität des ÖPNV und für seine Weiterentwicklung definiert. Darauf aufbauend erfolgt eine Analyse der Angebotsqualität sowie ein Maßnahmenkonzept, welches Ideen zur Verbesserung, Attraktivierung und Optimierung des ÖPNV darstellt sowie aufzeigt, wie diese organisatorisch umgesetzt werden können.

In der vorliegenden Neuaufstellung des NVP wurde eine veränderte Gliederungsstruktur gegenüber dem vorherigen NVP gewählt, um eine bessere Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit der einzelnen Arbeitsschritte und Themenfelder zu erzielen.

Hinweis: Alle kartografischen Darstellungen in diesem Bericht sind auch im Anlagenband in einer höheren Druckqualität dargestellt.

1.2 Wer macht mit und wie gehen wir vor?

Der Prozess zur Erstellung des Nahverkehrsplans wurde neben der intensiven und kontinuierlichen Abstimmung zwischen dem Aufgabenträger und dem Gutachtertteam von mehreren Gremien begleitet, die unterschiedliche Aufgaben im Prozess wahrnahmen:

Tabelle 1: Begleitende Gremien bei der Erstellung des Nahverkehrsplans

Aufgabe	Teilnehmende	Sitzungen
Fachbeirat		
Einbringen fachlicher Expertise in Bezug auf Ausrichtung und Inhalte	Vertreter von Mobilitätsdienstleistern, Beratungsunternehmen, Aufgabenträgergesellschaften und der Hochschule Darmstadt	25.04.2022 18.07.2022 10.11.2022
Lenkungskreis		
Aufnahme und Abstimmungen regionaler Planungen, Hinweise und Anregungen	Regionalverband FrankfurtRhein-Main, RMV, IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern, Main-Kinzig-Kreis, Spessart Regional, IVM, LNO Stadt Hanau, Hanau Infrastruktur Service, Stadtschulamt	03.05.2022 18.07.2022 25.11.2022
Regionalkonferenzen in fünf Teilräumen		
Aufnahme lokaler Anregungen und Hinweise und Abstimmung von Detailplanungen vor Ort	Städte und Gemeinden im Main-Kinzig-Kreis sowie benachbarte Aufgabenträger	Jeweils Konferenzen im Juni und November 2022

Die Sitzungen fanden pandemiebedingt teilweise in Präsenz und teilweise in Form von Videokonferenzen statt. Während Fachbeirat und Lenkungskreis den Prozess vorrangig auf übergeordneter Ebene begleitet haben (u. a. im Hinblick auf Themen, Herausforderungen, Ausrichtung des NVP), wurden in den Regionalkonferenzen Hinweise und Anregungen zum ÖPNV-Angebot und weiteren

Themen aufgenommen und die Planungskonzepte mit den jeweiligen lokalen Akteuren besprochen und abgestimmt. Aufgrund der Vielzahl der im Kreis vorhandenen Akteure wurden die Regionalkonferenzen in folgende Teilräume mit nachfolgenden Teilnehmern unterteilt. Kursiv dargestellt sind Kommunen, die aufgrund ihrer verkehrlichen Beziehungen mehreren Teilräumen zugeordnet wurden:

Tabelle 2: Teilräume sowie beteiligte Akteure

Teilräume				
1	2	3	4	5
Schöneck	Neuberg	Rodenbach	Birstein	<i>Bad Soden-Salmünster</i>
Nidderau	Hammersbach	Freigericht	Brachtal	Steinau a. d. Straße
Hanau	Ronneburg	Linsengericht	Wächtersbach	Schlüchtern
Maintal	Erlensee	Hasselroth	Biebergemünd	Sinntal
Niederdorfel- den	<i>Langenselbold</i>	Gründau	Flörsbachtal	Jossgrund
Bruchköbel		<i>Gelnhausen</i>	Bad Orb	
<i>Großkrotzen- burg</i>		<i>Großkrotzen- burg</i>	<i>Gelnhausen</i>	
		<i>Langenselbold</i>	<i>Bad Soden- Salmünster</i>	
ZOV (FB)	ZOV (FB)	AMINA	ZOV (VB)	Landratsamt Bad Kissingen
traffiq	RMV (SPNV+Bus)	RMV (SPNV)	Landratsamt Main-Spessart	Lokale Nah- verkehrsgesell- schaft Fulda mbH
HSB			RMV (SPNV)	RMV (SPNV)
KVG OF				
NiO				
RMV (SPNV+Bus)				

Ergänzend fanden verschiedene bilaterale Abstimmungstermine mit weiteren Institutionen statt, z. B. mit Hessen Mobil, Spessart Regional und Spessart Touristik.

Abbildung 1: Übersicht über den Neuaufstellungsprozesses

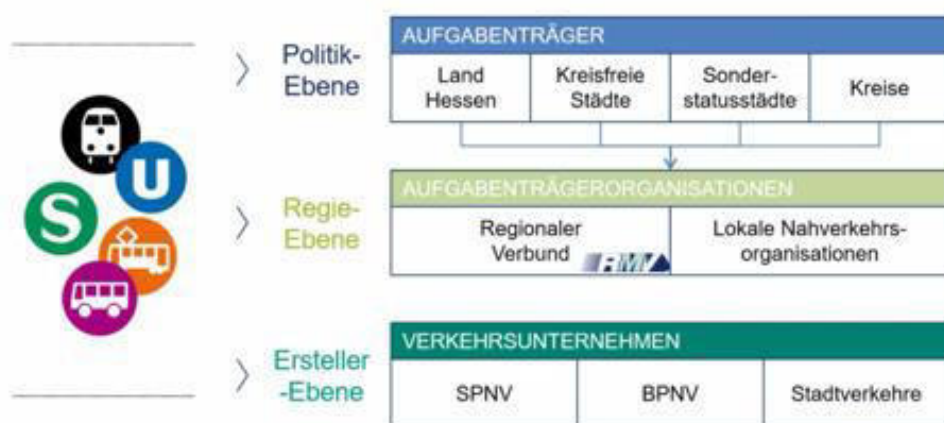
	2022												2023						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7
Schwachstellenanalyse und Bestandsaufnahme																			
Standortbestimmung und Aufnahme der Zielsetzungen des Mobilitätsbildes																			
Weiterentwicklung Ziele, Grundsätze, Anforderungen, Standards																			
Erarbeitung Maßnahmenkonzept und Bewertung																			
Finanzierungs- und Organisationskonzept																			
Erarbeitung Projektplan																			
Synopse und Fertigstellung NVP																			
Abstimmung NVP-Entwurf Vorträge und Diskussion in Gremien KVG MKK und MAK																			
Anhörung																			
Bewertung Stellungnahmen und Synopse																			
Fertigstellung NVP																			
Beschlussfassung in Gremien																			
Abstimmung und Beteiligung	Kernforum																		
	Workshop																		
	Fachbeirat																		
	Lenkungskreis																		
	WEVUL-Ausschuss																		
	Regionalkonferenz																		
	Anhörungserfahren Politik / Gremien																		
Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger																			

Hinweis: Die Dokumentation der einzelnen Abstimmungs- und Beteiligungstermine ist im Anlagenband dargestellt.

1.3 Wer ist die KVG Main-Kinzig und was macht sie?

Die KVG MK ist die für den Main-Kinzig-Kreis zuständige Lokale Nahverkehrsorganisation und nimmt damit eine vermittelnde Funktion zwischen der Politik-Ebene und den Verkehrsunternehmen wahr (s. [Abbildung 2](#)). Sie ist auf der Regie-Ebene zuständig für das lokale ÖPNV-Leistungsangebot und setzt damit die politischen Vorgaben des Main-Kinzig-Kreises um. Die Verkehrsunternehmen bzw. Mobilitätsdienstleister sind als Leistungsersteller auf der Unternehmensebene über einen Verkehrsvertrag mit der KVG MK verbunden.

Abbildung 2: 3-Ebenen-Modell im RMV



Quelle: RMV, 2020;

SPNV = Schienenpersonennahverkehr; BPNV = Buspersonennahverkehr

Die KVG MK plant das lokale Busliniennetz im Kreisgebiet und stimmt das Angebot mit den weiteren ÖPNV-Angeboten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im regionalen Buslinienverkehr ab (für beides ist der RMV die zuständige Aufgabenträgerorganisation). Sie erstellt den kreisweiten Fahrplan, stellt die Schülerbeförderung sicher, kümmert sich um die Finanzierung der Angebote und führt Ausschreibungen für die Vergabe der Verkehrsdienstleistungen durch. Dabei arbeitet die KVG MK eng mit den Kommunen des Kreises, den Verkehrsunternehmen sowie mit dem RMV und den benachbarten Aufgabenträgern bzw. Aufgabenträgerorganisationen zusammen.

Tabelle 3: Zuständigkeiten der Bus- und Bahnlinien im Main-Kinzig-Kreis (ohne Hanau)

Zuständigkeit	Linien
KVG MK	MKK-30, MKK-31, MKK-32, MKK-33, MKK-37, MKK-38, MKK-39, MKK-45, MKK-46, MKK-47, MKK-50, MKK-51, MKK-52, MKK-53, MKK-54, MKK-55, MKK-56, MKK-57, MKK-58, MKK-60, MKK-61, MKK-62, MKK-63, MKK-64, MKK-65, MKK-66, MKK-67, MKK-68, MKK-71, MKK-72, MKK-73, MKK-74, MKK-75, MKK-76, MKK-80, MKK-81, MKK-82, MKK-83, MKK-90, MKK-91, MKK-92, MKK-93, MKK-94, MKK-95, MKK-96, MKK-97, MKK-98, MKK-99
Stadt Maintal	MKK-22, MKK-23, MKK-24, MKK-25, MKK-27
RMV	RE5, RB34, RB46, RB49, RE50, RB51, RB53, RE54, RE55, RB56, RB58, RE59, RE85, RB86, S8, S9 X57, X64, X93, X94, X95, 374, 562, 563, 566, 42S, 44S, 46S, n61, n96
Benachbarte LNOen und Kreise	Vogelsbergkreis: VB-95, Wetteraukreis: FB-24, FB-40, FB-43, FB-44, FB-70 Landkreis Aschaffenburg: AB-30, AB-31 Landkreis Bad Kissingen: 8056

Die verschiedenen Zuständigkeiten zur Organisation des ÖPNV im Hintergrund sind für den Kunden häufig nicht wahrnehmbar: Neben der Planung, der Vergabe und der Finanzierung von Verkehrsleistungen umfasst die Verantwortung der genannten Partner jeweils die betrieblich-technische Ausstattung der Fahrzeuge, die Zusatzbestellungen oder die Qualitätskontrolle.

1.4 Wesentliche Ergebnisse der Beteiligungsformate

Wie bereits in Kapitel 1.2 erwähnt bestand für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, in einem vierwöchigen Zeitraum von April bis Mai 2022 auf der Projekthomepage (<https://www.mobil-zukunft-mkk.de/>) an einer Online-Beteiligung teilzunehmen. Die Ergebnisse sind im Folgenden dargestellt. Insgesamt gab es im Beteiligungszeitraum über 1.500 Einreichungen (etwa 950 ausgefüllte Fragebogen, über 500 Einträge in die Beteiligungskarte), die über das Kartentool oder den Fragebogen vorgenommen wurden. Die eingereichten Verbesserungswünsche wurden insgesamt knapp 4.300-mal kommentiert, was das hohe Interesse der Öffentlichkeit belegt.

Hinweis: Eine ausführliche Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung ist im Anlagenband (Kapitel 3) dargestellt.

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Online-Befragung, bei der die Teilnehmenden Fragebögen für die Rückmeldungen nutzen konnten, dargestellt.

Abbildung 3: Beteiligung - Wohnsitz der Teilnehmenden



Abbildung 4: Beteiligung - Alter der Befragten

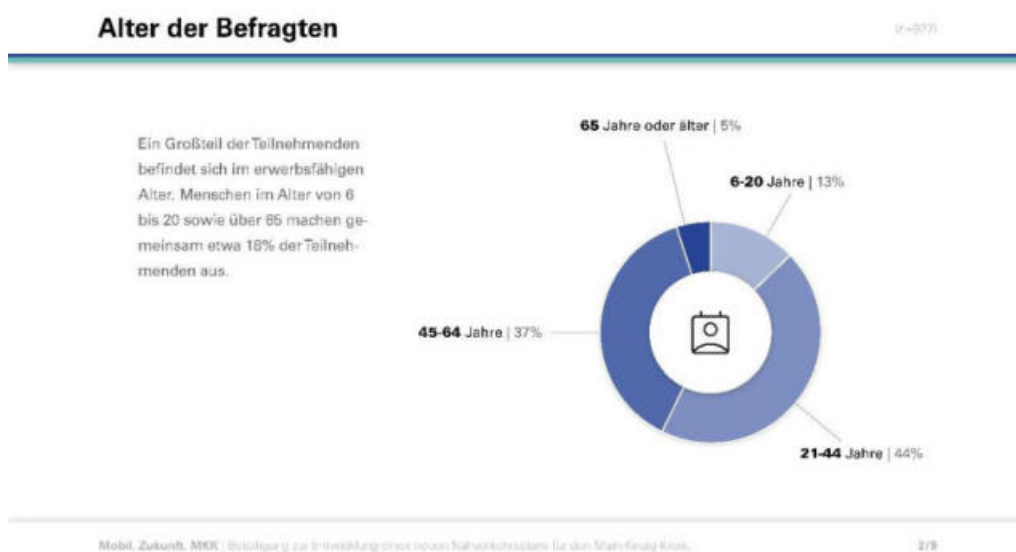


Abbildung 5: Beteiligung - Verkehrsmittelwahl der Befragten

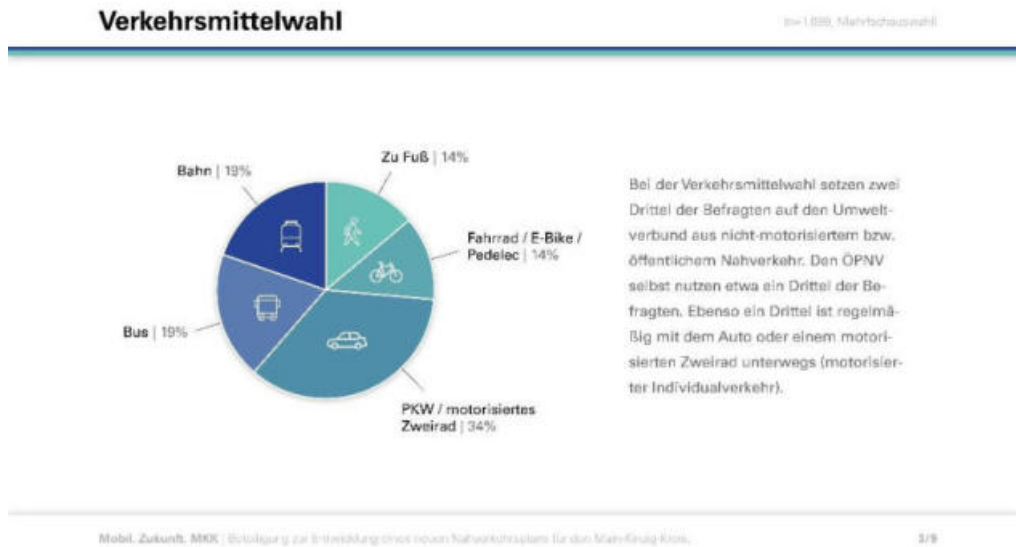


Abbildung 6: Beteiligung - Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung

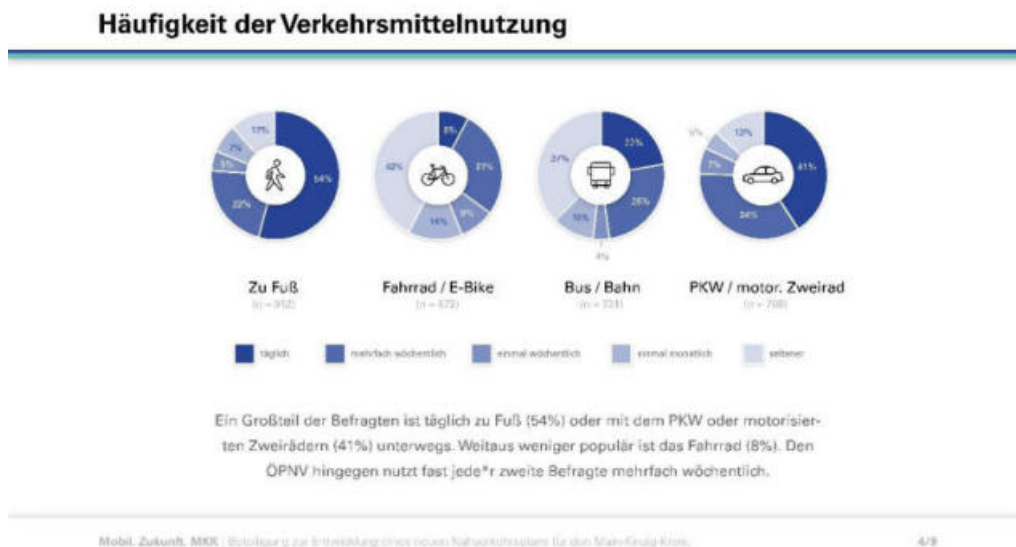


Abbildung 7: Beteiligung - Zweck der Fahrten mit dem ÖPNV

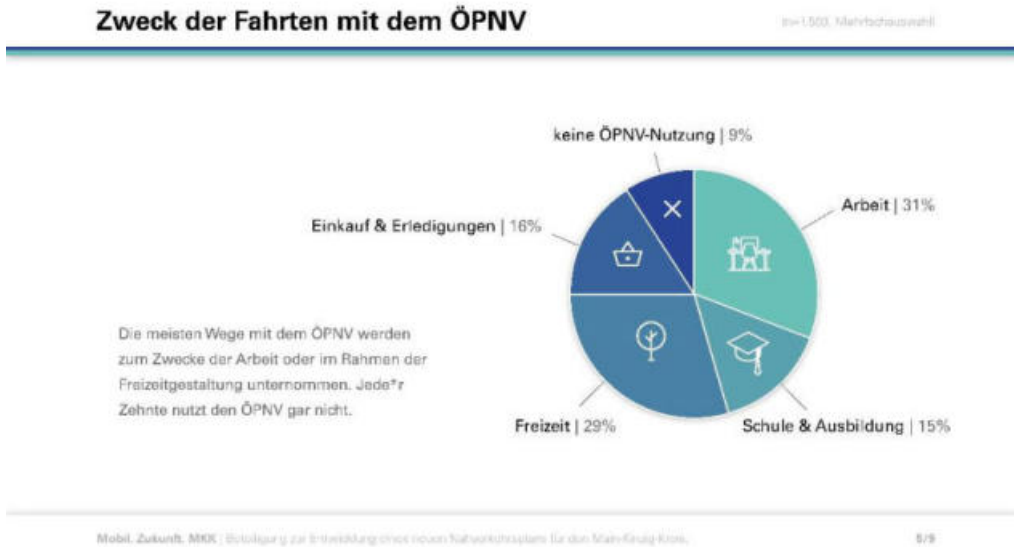


Abbildung 8: Beteiligung - Kombination von Verkehrsmitteln



Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Abbildung 9: Beteiligung - Allgemeine Zufriedenheit mit Bus und Bahn

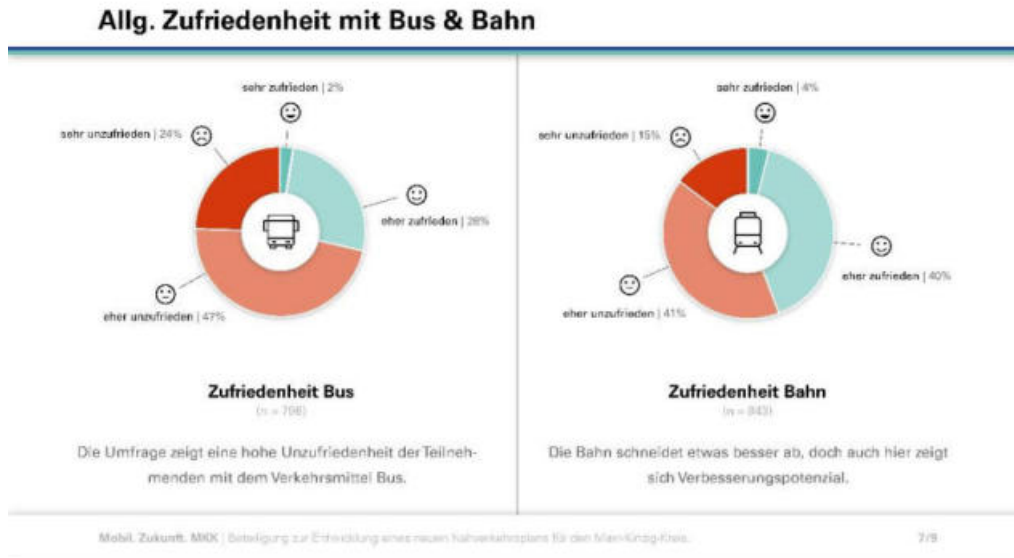
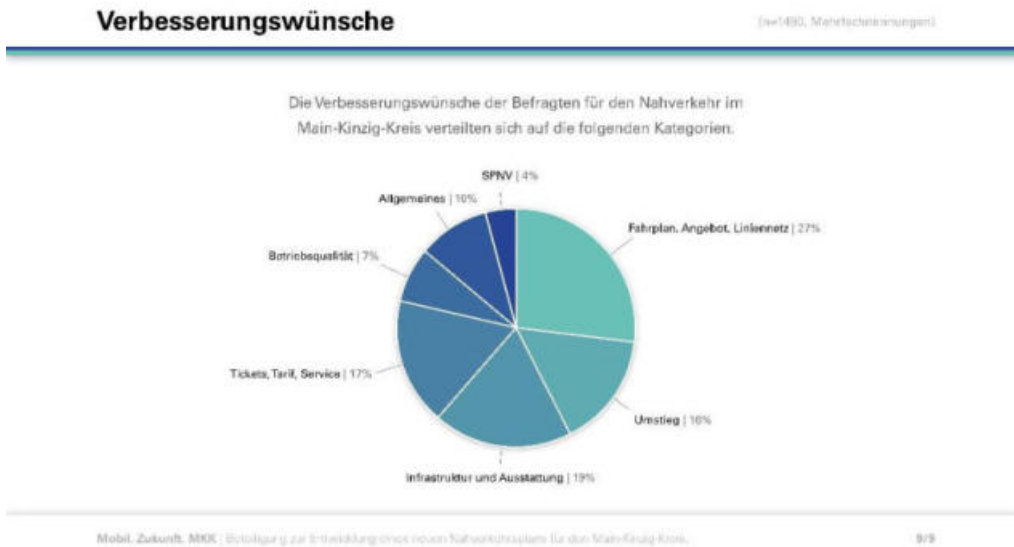


Abbildung 10: Beteiligung – Bewertung des ÖPNV in Schulnoten



Abbildung 11: Beteiligung – Verbesserungswünsche



Die nachfolgenden Abbildungen zeigen zentrale Ergebnisse des interaktiven Kartentools.

Abbildung 12: Beteiligung – Gesamtübersicht der Ergebnisse



Abbildung 13: Beteiligung – Kategorisierung der Karteneinträge

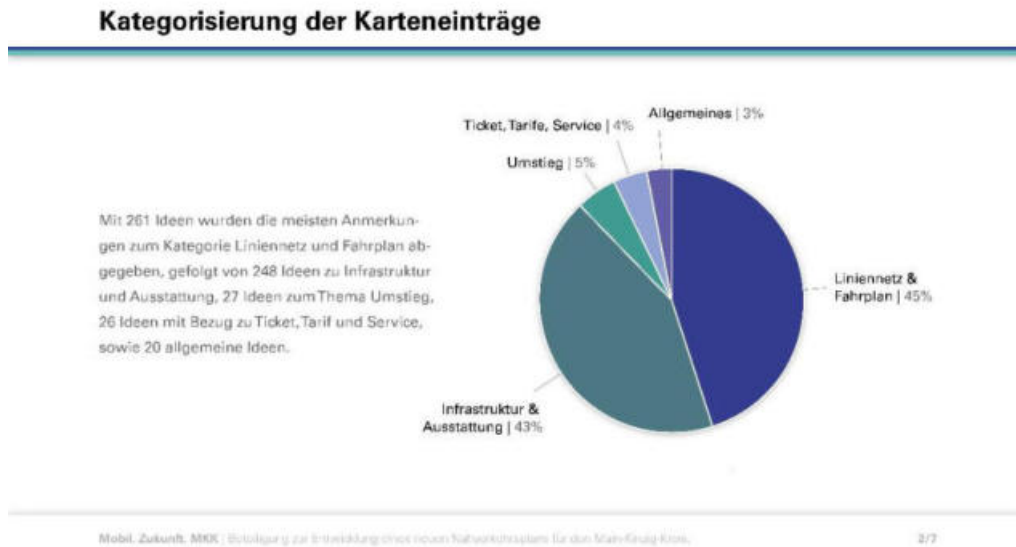


Abbildung 14: Beteiligung – Einträge zum Thema Allgemeines

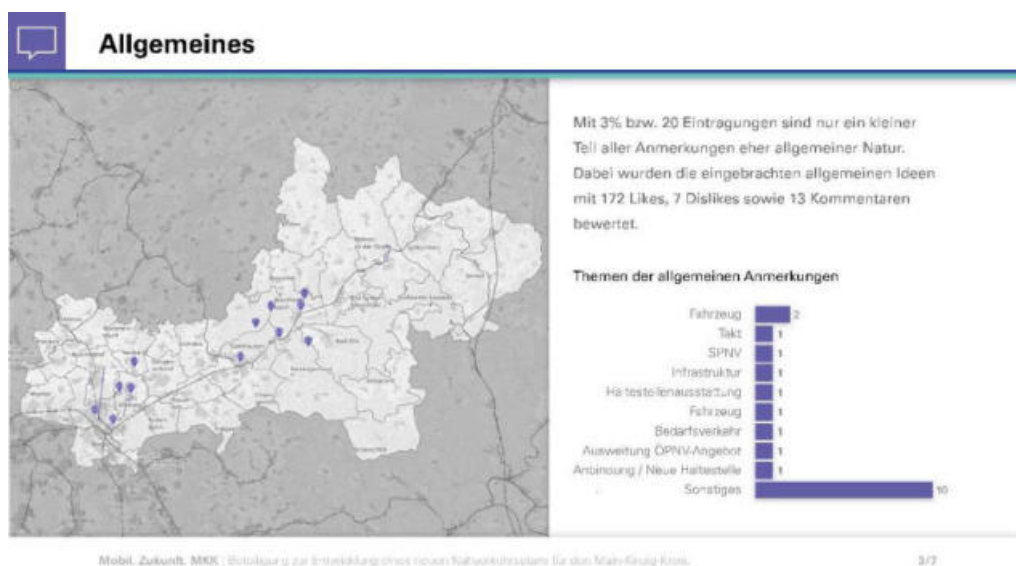
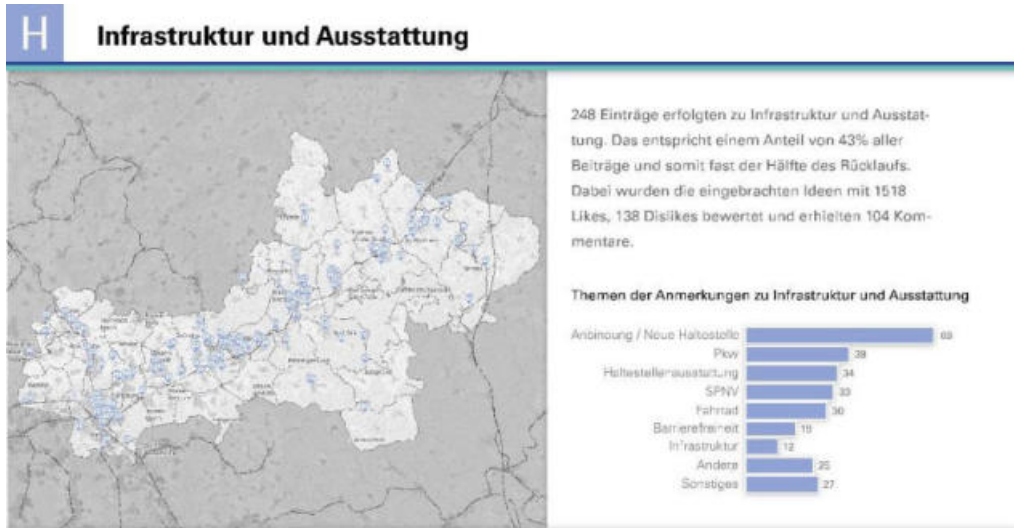


Abbildung 15: Beteiligung – Einträge zum Thema Infrastruktur und Ausstattung



Mobil. Zukunft. MKK | Beteiligung zur Entwicklung eines neuen Nahverkehrsplans für den Main-Kinzig-Kreis.

4/7

Abbildung 16: Beteiligung – Einträge zum Thema Liniennetz und Fahrplan

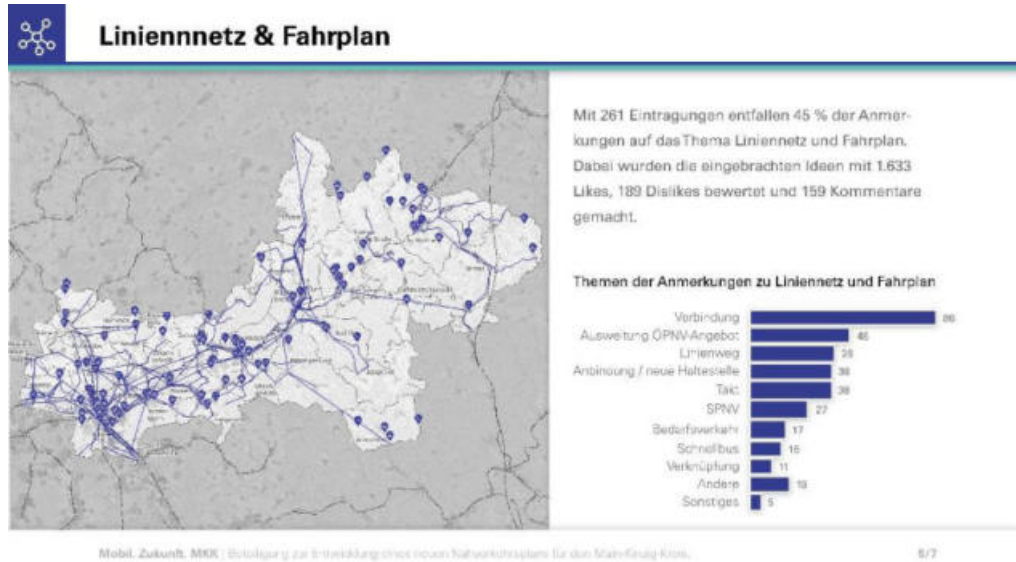


Abbildung 17: Beteiligung – Einträge zum Thema Ticket, Tarif und Service

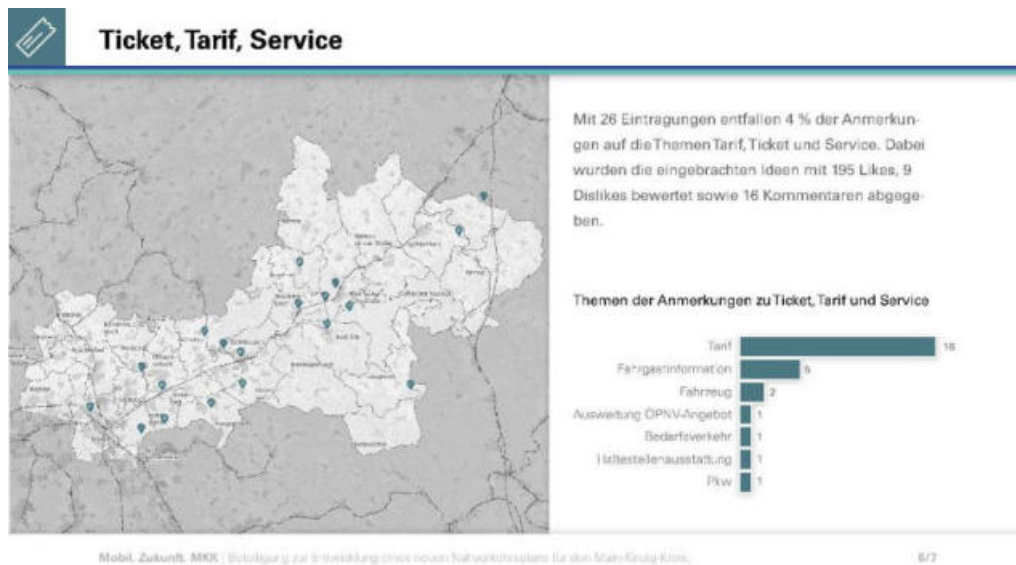
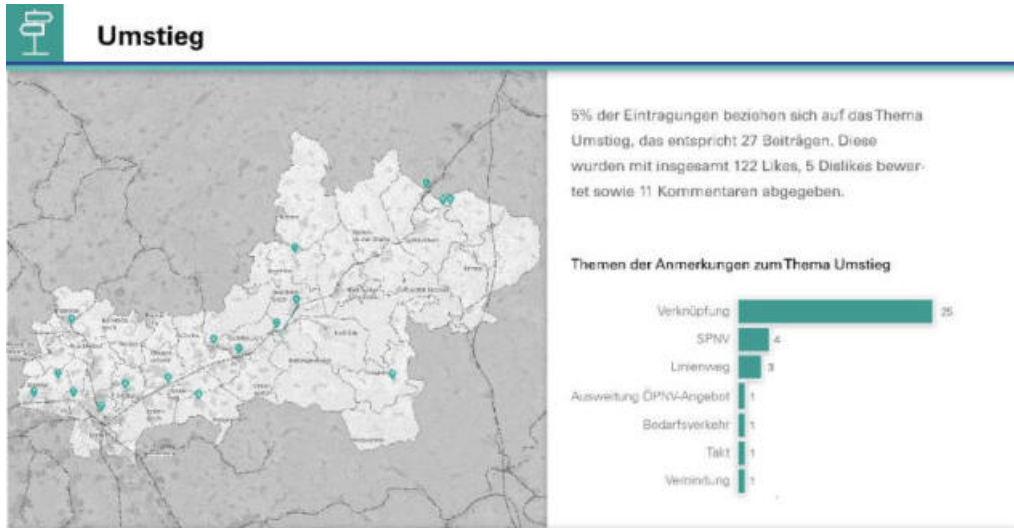


Abbildung 18: Beteiligung – Einträge zum Thema Umstieg



Mobil. Zukunft. MKK | Beteiligung zur Entwicklung eines neuen Nahverkehrsplans für den Main-Kinzig-Kreis.

7/7

2 Welche Herausforderungen kommen auf uns zu?

2.1 Welche Rahmenbedingungen berücksichtigen wir?

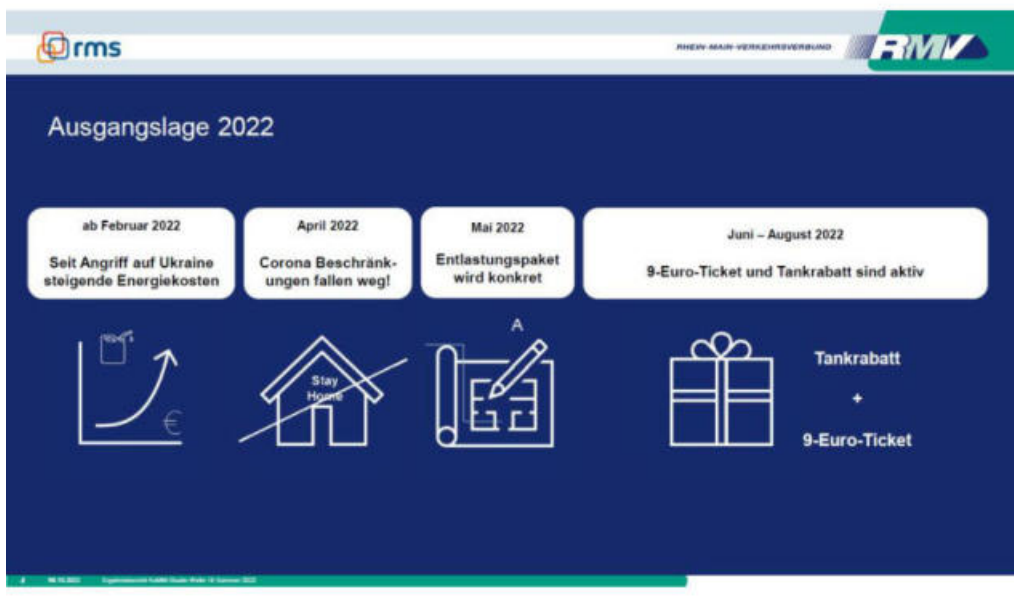
2.1.1 Auswirkungen der Corona-Pandemie

Seit dem Frühjahr 2020 steht die Welt unter dem Eindruck der Corona-Pandemie. Diese wirkt sich in viele Lebensbereiche aus, nicht zuletzt auch auf das Mobilitätsverhalten vieler Menschen. Bedingt durch Homeoffice und mobiles Arbeiten in vielen Bereichen ist die Anzahl der zurückgelegten Wege gerade in der Anfangszeit der Pandemie und zuletzt auch im Frühjahr 2021 zurückgegangen. Verstärkt wurden für die zurückgelegten Wege das Fahrrad und das Auto genutzt. Die Fahrgastzahlen im ÖPNV, die in den Jahren vor Ausbruch der Pandemie gerade in Städten und verdichteten Stadt-Umland-Bereichen stetig angestiegen sind, sind seit März 2020 teilweise stark zurückgegangen. Dies hat sich auch im Main-Kinzig-Kreis gezeigt. Verlässliche Aussagen, inwieweit sich dieser Trend im Mobilitätsverhalten vieler Menschen in den kommenden Jahren fortsetzt, sind derzeit noch nicht möglich. Mit der Aufhebung der meisten Corona-Beschränkungen im Frühjahr 2022 zeigte sich allerdings grundsätzlich eine sukzessive Normalisierung der Fahrgastzahlen. So erreichte der Anteil der ÖPNV-Nutzenden im Gebiet des RMV im Juli und August wieder das Vor-Corona-Niveau. Diese Entwicklung ist eng verbunden mit der vorübergehenden Einführung des 9-Euro-Tickets. Im Jahr 2023 ist mit der Aufhebung der Maskenpflicht im Nah- und Fernverkehr im Februar 2023 und der Einführung eines deutschlandweit gültigen 49-Euro-Tickets (Deutschlandticket) im Mai 2023 mit einem weiteren Anstieg der Fahrgastzahlen zu rechnen.

Die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH führt regelmäßige Erhebungen (Kontinuierliche Markt- und Mobilitätsstudie (KoMM)) durch. Zweimal jährlich seit 2013 werden Telefoninterviews im RMV-Gebiet durchgeführt (Zufallsauswahl auf Haushaltsebene, Alter ab 15 Jahre, Quotierung und Gewichtung nach Alter, Geschlecht und Verkehrsraum).

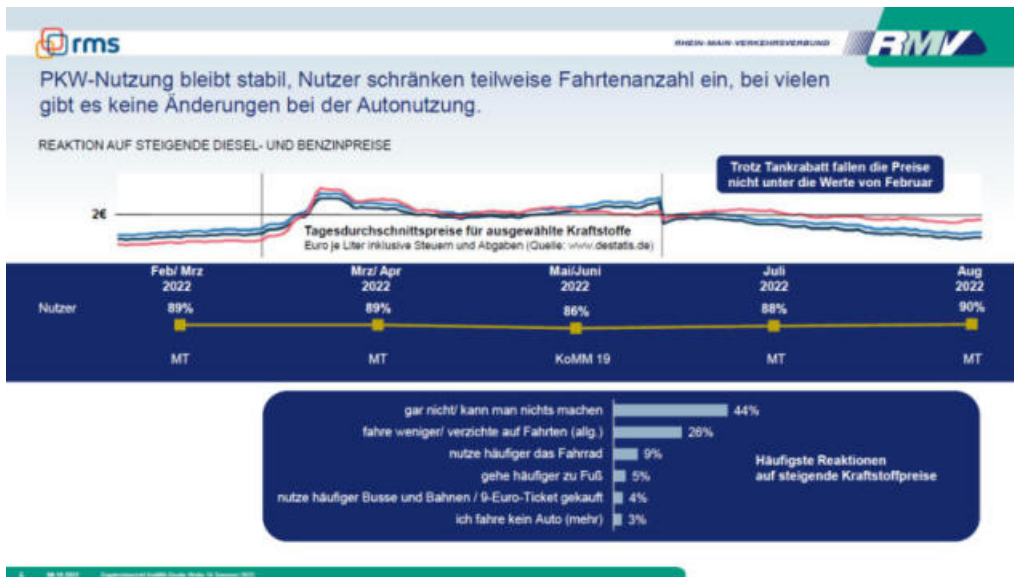
Die nachfolgenden Abbildungen sind Ergebnisse der Interviews der 19. Welle (01.05.-30.06.2022). Sie stellen ausdrücklich keine speziell für den Main-Kinzig-Kreis aufbereiteten teilraumbezogenen Erhebungsergebnisse dar, sondern gelten für den gesamten Verbundraum.

Abbildung 19: Ergebnisse der aktuellen KoMM des RMV



Quelle: RMV, 2022

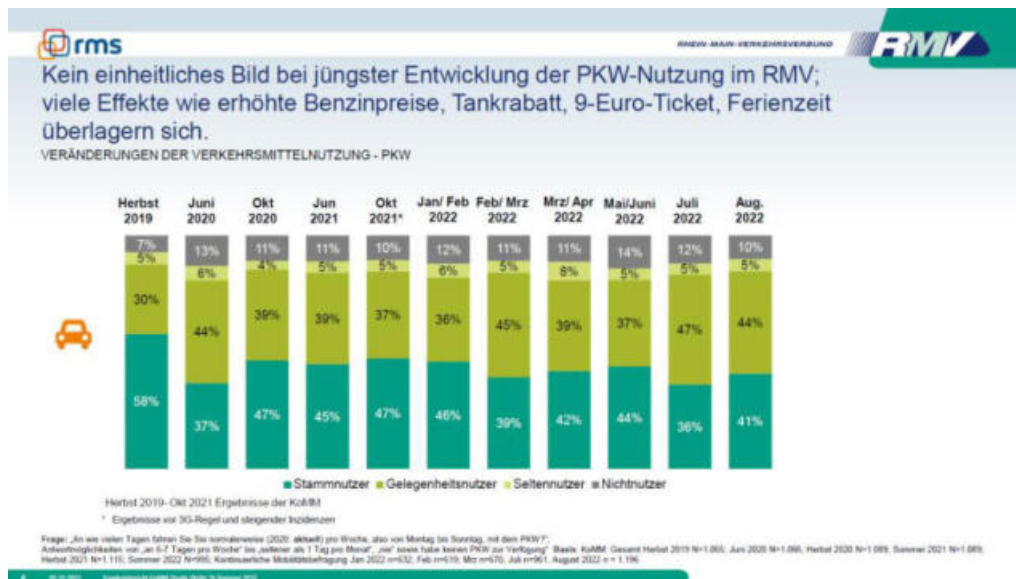
Abbildung 20: Auswirkungen auf die Pkw-Nutzung



Quelle: RMV, 2022

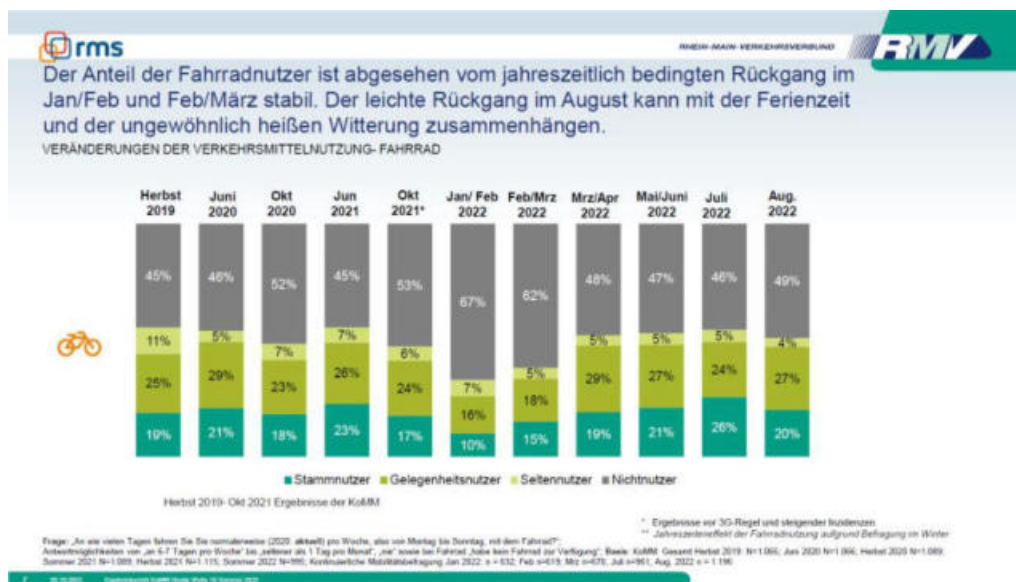
Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Abbildung 21: Pkw-Nutzung 2019 - 2022



Quelle: RMV, 2022

Abbildung 22: Fahrradnutzung 2019 - 2022



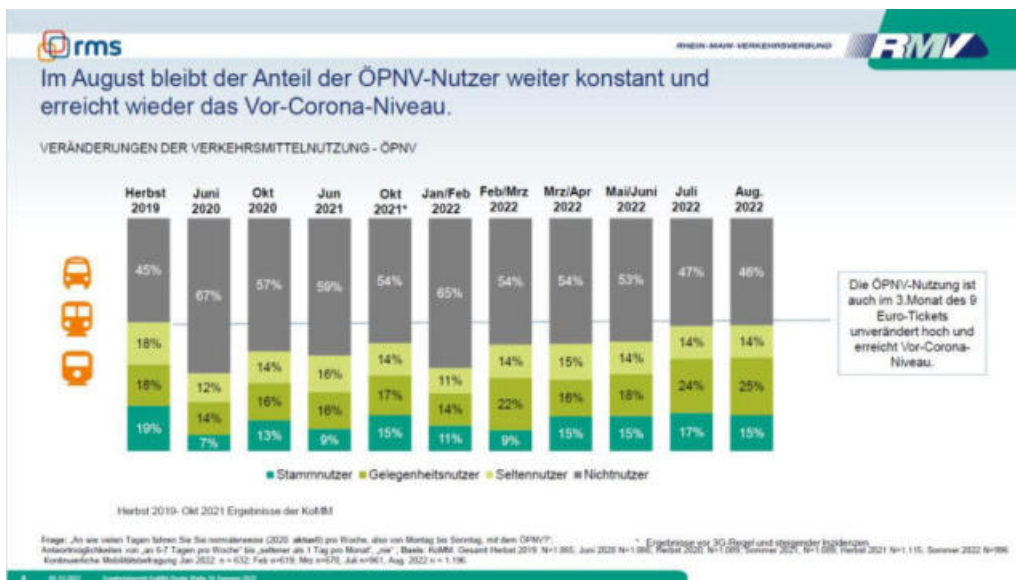
Quelle: RMV, 2022

Abbildung 23: Veränderung der ÖPNV-Nutzung 2019 - 2022



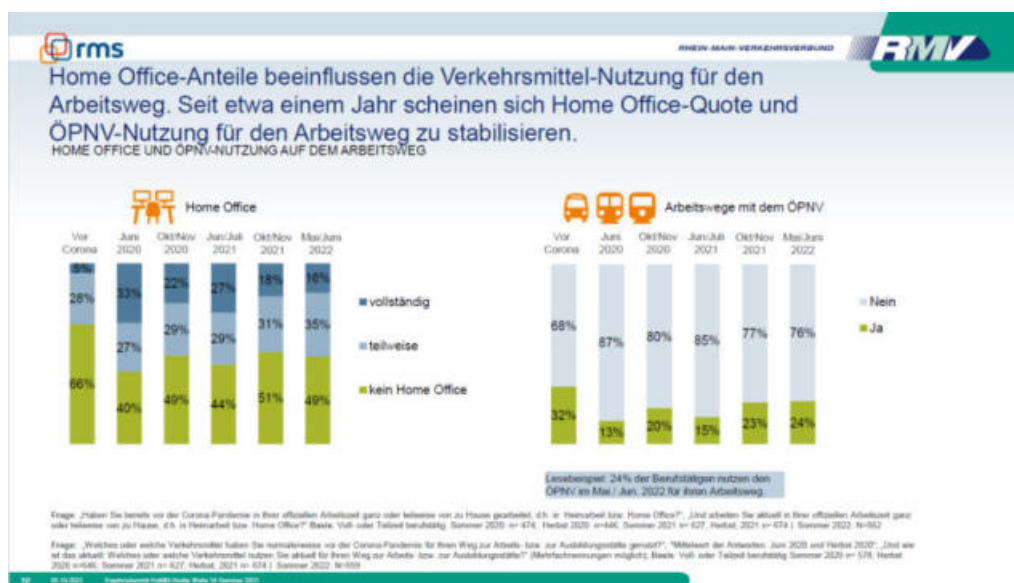
Quelle: RMV, 2022

Abbildung 24: ÖPNV-Nutzung nach Nutzerprofil



Quelle: RMV, 2022

Abbildung 25: Homeoffice und ÖPNV-Nutzung auf dem Arbeitsweg



Quelle: RMV, 2022

Fazit

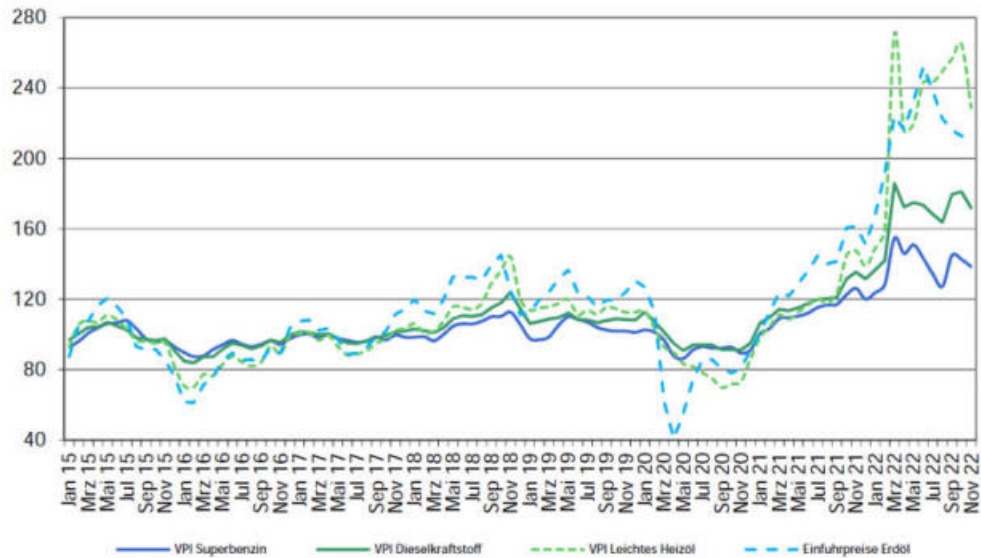
- Die Ergebnisse der kontinuierlichen Markt- und Mobilitätsenerhebung des RMV zeigen, dass während der Pandemiezeit in den Jahren 2020 und 2021 sowie im Frühjahr 2022 der Anteil der ÖPNV-Nutzenden im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln stark zurückgegangen ist. Seit Sommer 2022 ist jedoch wieder eine stärkere Nutzung des ÖPNV zu verzeichnen. Auch dank der Einführung des 9-Euro-Tickets für die Monate Juni, Juli und August 22 besteht wieder eine Nutzungsquote, die mit dem Niveau vor Ausbruch der Pandemie vergleichbar ist.
- Mit der Pandemie hat sich der Anteil der Menschen, die nicht mehr täglich oder mehrmals wöchentlich zum Arbeitsplatz pendeln, sondern zu Hause arbeiten, deutlich erhöht. Damit einher geht ein Rückgang der Zahl der Arbeitswege, die generell, aber insbesondere auch mit dem ÖPNV zurückgelegt werden.

2.1.2 Steigende Energie- und Personalkosten

Bereits seit einigen Jahren steigen die Kosten für die im öffentlichen Verkehr eingesetzten Personale (v.a. Fahrpersonal, aber auch in den Betriebshöfen und Werkstätten und in der Verwaltung) stetig an. Der aktuelle Tarifvertrag Nahverkehr Hessen (TV-N) läuft bis Ende 2023; auch der LHO ist Bestandteil des Hessischen Vergabe- und Tariftreuegesetzes bzw. der darin benannten relevanten Tarifverträge für Hessen.

Die Energiekosten sind mit dem Beginn des Ukraine-Krieges spürbar angestiegen, dies macht sich insbesondere bei der Beschaffung des Dieseldraftstoffs, aber auch bei der Entwicklung der Strompreise bemerkbar.

Abbildung 26: Verbraucherpreisindizes Kraftstoffe und Erdöl



Quelle: Statistisches Bundesamt, Daten zur Energiepreisentwicklung, Nov. 2022; 2015 = 100

Angesichts der immer weiter steigenden Energie- und Personalkosten rückt die Frage nach einer ausreichenden Finanzierung des ÖPNV weiter in den Mittelpunkt aktueller Diskussionen. Die während der Corona-Pandemie beschlossenen ÖPNV-Rettungsschirme überbrückten kurzfristig ausgefallene Ticketeinnahmen. Mit dem Deutschlandticket gilt es, den Ausgleich der Einnahmeausfälle bundesweit zu regeln, zugleich sind insbesondere im Zulauf auf die Zentren und in touristischen Gebieten Fahrgastzuwächse zu erwarten, die eine Ausweitung der Beförderungskapazitäten erforderlich machen.

Diese Anforderungen treffen auf einen Mangel an Fahrpersonal. Zusammen mit dem grundsätzlich angestrebten Ausbau der ÖPNV-Angebotes als Teil der Mobilitätswende stellen diese Punkte eine große finanzielle und organisatorische Herausforderung dar. Es ist notwendig, den dadurch entstehenden zusätzlichen Finanzierungsbedarf abzudecken. Dies kann nur im Rahmen einer Erhöhung der Mittel durch Bund und Länder erfolgen.

2.1.3 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Der NVP ist die übergeordnete verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre im Main-Kinzig-Kreis. In ihm sind der gewünschte Umfang und die geforderte Qualität aller Angebotsbestandteile aus der Sicht des Aufgabenträgers im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung verbindlich geregelt.

Daraus leitet sich die vertragliche Leistungsbeziehung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ab, sofern die Erbringung der Verkehrsleistung durch Ausschreibungswettbewerb oder Direktvergabe ermittelt wird.

Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen beruht im Wesentlichen auf den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG; hier §8 Abs. 3) sowie des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG, hier insbesondere §14). Darüber hinaus haben weitere gesetzliche Grundlagen wie z. B. das Regionalisierungsgesetz (RegG), die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie das Hessische Schulgesetz Auswirkungen auf die Ausgestaltung, Finanzierung und Vergabe im ÖPNV.

Die Inhalte des NVP werden bei der Erteilung von Liniengenehmigungen (Konzessionen) nach dem PBefG durch das für Südhessen zuständige Regierungspräsidium Darmstadt als Genehmigungsbehörde berücksichtigt. Die Zielvorgaben des NVP sind Abwägungsbelange bei der Bauleitplanung und Grundlage für die Vergabe von Zuschüssen durch das Land Hessen.

Bei Genehmigungswettbewerben haben die, um die Liniengenehmigungen konkurrierenden, Verkehrsunternehmen die Mindestanforderungen bei der Ausgestaltung der Anträge zu berücksichtigen. Mit dem NVP wird das öffentliche Verkehrsinteresse aus der Sicht des Aufgabenträgers festgelegt, welches die Genehmigungsbehörde gemäß § 13 Abs. 2a und 2b PBefG bei der Bewertung von Genehmigungsanträgen berücksichtigen soll.

§ 9 Abs. 2 in Verbindung mit § 8 PBefG ermöglicht eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen. Gleichzeitig trägt der Aufgabenträger die Verantwortung, dass von ihm finanzierte Linien zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit bestellt werden. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass kommerzielle Betreiber nicht durch sogenannte Rosinenpickerei lukrative Linien betreiben und dem Aufgabenträger die Bestellung und Finanzierung stark zuschussbedürftiger Linien verbleiben.

In Anpassung an den Verkehrsmarkt werden daher Betriebsleistungen mehrerer Verkehrslinien auch in diesem NVP erneut zu wirtschaftlichen Einheiten zusammengefasst, um als Linienbündel definiert betrieben und erforderlichenfalls in künftigen Ausschreibungen beauftragt zu werden.

Im Jahr 2021 wurde das PBefG novelliert. Damit werden zwei neue Verkehrsformen eingeführt: Der Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) und der gebündelte Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG). Beim Linienbedarfsverkehr handelt es sich um in den

ÖPNV eingebundenes „Ridepooling“; er wird als neue Form des Linienverkehrs umgesetzt. Inhaltlich handelt es sich um flexible Angebote wie von Anrufsammeltaxen oder Rufbussen, die heute oft über mobile Anwendungen (Apps) genutzt werden können.

Beim gebündelten Bedarfsverkehr handelt es sich um kommerzielles Ridepooling außerhalb des ÖPNV. Der gebündelte Bedarfsverkehr ist als eine neue Form des Pkw-Gelegenheitsverkehrs ausgestaltet worden.

Zusätzlich zu diesen beiden neuen Genehmigungsformen wird die Genehmigungspflicht bestimmter Plattformvermittlungsdienste neu ins PBefG aufgenommen (§ 1 Abs. 1a). Mit diesen Plattformvermittlungsdiensten sind App-Anbieter gemeint, die nicht selbst die Beförderung durchführen, sondern Beförderungsangebote Dritter vermitteln, aber durch ihren bestimmenden Einfluss auf das vermittelte Angebot im Unterschied zu „reinen“ Vermittlern (z.B. Taxizentralen) selbst zum genehmigungspflichtigen Unternehmer werden.

Weitere Änderungen des PBefG betreffen die Verankerung der Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit, die Einführung von Berichtspflichten zu Mobilitätsdaten oder die Möglichkeit von Festpreisen bzw. Mindest- und Höchstpreisen („Tarifkorridor“) im Taxiverkehr.

Mit der Offenlegung Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RNVP) des RMV offiziell gültig. Er bildet die Grundlage für die Planung und Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region bis zum Jahr 2030 und zeigt darüber hinaus für den sich anschließenden Zeitraum visionäre konzeptionelle Ideen und Ansätze, die es dann zu konkretisieren gilt (siehe Kapitel 2.1.4.6). Aktuell schreibt das Land Hessen die Empfehlungen zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen aus dem Jahr 2002 fort.

Eine neue gesetzliche Grundlage, die für den ÖPNV relevant ist und die Umstellung der Busse auf alternative Antriebe reguliert, ist die am 1. August 2019 in Kraft getretene EU-Richtlinie „Clean Vehicles Directive (Richtlinie 2019/1161/EU, im Folgenden CVD)“. Gemäß der CVD wird seit dem 2. August 2021 die Einhaltung bestimmter Quoten für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge vorgesehen. Die CVD gilt für

- die Beschaffung von Fahrzeugen durch öffentliche Auftraggeber (z. B. Städte und Kreise) und durch Verkehrsunternehmen, die als Sektorenauftraggeber anzusehen sind,
- die Beschaffung von Fahrzeugen durch Verkehrsunternehmen, die einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erbringen,
- die wettbewerbliche oder direkte Beauftragung von Verkehrsleistungen durch Aufgabenträger nach der VO (EG) Nr. 1370/2007,
- durch öffentliche Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber vergebene Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste.

Die CVD gilt nur, wenn das Vergabevolumen oberhalb der EU-Schwellenwerte liegt. Im Busbereich sind regelmäßig nur Linienbusse erfasst, Reisebusse bleiben außen vor. Für eigenwirtschaftliche Verkehre gelten die Vorgaben nur, wenn das jeweilige Verkehrsunternehmen als Sektorenauftraggeber anzusehen ist.

Die Richtlinie gilt für Aufträge, bei denen die Vergabe nach dem 2. August 2021 eingeleitet wurde. Maßgeblich hierfür sind bei wettbewerblichen Vergaben das Datum der Auftragsbekanntmachung und bei Direktvergaben das Datum der Vorabbekanntmachung.

Die EU-Richtlinie wurde auf Bundesebene über das „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG)“ in nationales Recht umgesetzt, welches am 15.6.2021 in Kraft trat. Es legt in § 5 fest, dass die Einhaltung der Richtwerte den Aufgabenträgern obliegt.

Die für die Bundesrepublik Deutschland geltenden Quoten laut CVD sind in zwei Phasen unterteilt, die Quoten beziehen sich jeweils auf den Durchschnitt aller in diesen Phasen abgeschlossenen Verträge. Insofern muss bereits für Verfahren, die ab Sommer 2021 und bis Ende 2025 durch die Vergabe des Auftrags abgeschlossen werden, für mindestens 22,5 % der Fahrzeuge „Emissionsfreiheit“ und für weitere mindestens 22,5 % der Fahrzeuge „Saubерkeit“ gewährleistet sein. Ab Anfang 2026 erhöhen sich diese Quoten auf jeweils mindestens 37,5 %. Für die Zeit ab 2030 ist eine Anschlussregelung zu erwarten.

Als emissionsfrei („zero-emission“) gilt ein Bus, wenn er keinen Verbrennungsmotor enthält oder weniger als 1 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstößt. Das trifft auf Oberleitungs-, Batterie- und Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellenbusse zu.

Als sauber („clean“) gilt ein Fahrzeug unter folgenden Bedingungen:

- Es nutzt alternative Kraftstoffe gemäß der Richtlinie 2014/94/EU Artikel 2 (1). Demnach sind neben emissionsfreien Bussen auch solche sauber, die mit Biokraftstoffen (Kraftstoffe auf Basis von Biomasse), synthetischen und paraffinhaltigen Kraftstoffen (Power-to-Gas, GTL, HVO) und Gas (CNG, LNG, LPG, Biomethan) angetrieben werden, sauber. Auch Plug-In Hybridbusse sind „clean“.
- Ausgeschlossen ist die Nutzung alternativer Kraftstoffe, deren Herkunft im Konflikt mit der Lebensmittelproduktion steht oder die Entwaldung großer Flächen beschleunigt. Außerdem dürfen bei Fahrzeugen, die mit flüssigen Biobrennstoffen oder synthetischen oder paraffinhaltigen Kraftstoffen betrieben werden, die alternativen Kraftstoffe nicht mit konventionellen, fossilen Brennstoffen vermischt werden.
- Der Ausstoß von Stickoxiden und Feinstaub soll darüber hinaus für kleinere Fahrzeugtypen in der ersten Phase 20 % unter den geltenden Grenzwerten liegen.

Die dargestellten Quoten und Zeiträume gelten bundesweit und werden 1:1 auf die Länder heruntergebrochen. Das SaubFahrzeugBeschG legt fest, dass öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber die Mindestziele grundsätzlich

bei ihren Beschaffungsvorgängen in den jeweiligen Referenzzeiträumen einzuhalten haben. Insofern wird dies auch der Main-Kinzig-Kreis bzw. die KVG MK als dessen lokaler Aufgabenträger bei den anstehenden Ausschreibungen beachten müssen.

2.1.4 Planerische Rahmenbedingungen

Die generelle Zielsetzung, ein räumlich und verkehrsmittelbezogen integriertes Verkehrssystem zu schaffen, erfordert die Abstimmung der Nahverkehrsplanung im Main-Kinzig-Kreis mit der Planung und Entwicklung anderer Verkehrsträger sowie mit der ÖPNV-Planung in den benachbarten Kreisen und auf regionaler Ebene. Nachfolgend werden daher die relevanten Rahmenpläne und Planungsprojekte und ggf. deren Umsetzungsstand kurz dargestellt.

2.1.4.1 Bundesverkehrswegeplan 2030 (2016)

Übergeordnet wird von Seiten des Bundes im Bundesverkehrswegeplan festgehalten, dass die Mobilität im Personenverkehr durch Erhaltung, Ersatz und Modernisierung der Substanz sowie durch die Verbesserung von Erreichbarkeiten und der Anbindungsqualität ermöglicht werden soll. Des Weiteren wird auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen, die Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft sowie die Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten abgezielt (Bundesministerium für Verkehr und digital Infrastruktur (Hg.) (2016)).

Die Abbildung ist im Anlagenband (Kapitel 1) in hoher Auflösung dargestellt.

Abbildung 27: Engpassanalyse Schiene – Bezugsfall BVWP 2030



Quelle: BMVI, 2016; abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile, Seite 20

In der Projektliste Schiene sind folgende Maßnahmen im Main-Kinzig-Kreis aufgeführt:

Laufende und fest disponierte Projekte

- ABS/NBS Hanau – Nantenbach (Projektnummer L16)
- ABS Fulda – Frankfurt am Main (Projektnummer L19)

Neue Vorhaben, vordringlicher Bedarf

- ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda/Erfurt (Projektnummer 2-002-V02) mit den Alternativen „Mottgers“ und „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“ und dem Hinweis: Alternativenentscheid NBS Gelnhausen - Mottgers mit beidseitiger Anbindung nach Norden und Süden oder ABS/NBS Gelnhausen - Fulda/ Aschaffenburg - Nantenbach erfolgt in der weiteren Planung durch den Vorhabenträger. In Gesamtinvestitionen u. Gesamtplanwirkungen wurde Variante mit höherem NKV unterstellt.
- Großknoten (u.a. Frankfurt) (Projektnummer 2-999-V99) ist ein Maßnahmenbündel zur Steigerung der Kapazität und der Betriebsqualität, u.a. der Bau von 2 neuen Gleisen zwischen Frankfurt Stadion und Frankfurt Hbf inkl. 3. Niederräder Brücke vorgesehen, als auch ein Fernbahntunnel mit 4-gleisigem Tiefbahnhof unterhalb Frankfurt Hbf zwischen Offenbach-Kaiserlei und der 3. Niederräder Brücke. Somit wird der Fernverkehr vom sonstigen Regionalverkehr getrennt. Zur Kapazitätserhöhung ist zwischen Frankfurt Süd und Hanau im Zuge der Nordmainischen S-Bahn 2-zusätzliche S-Bahn-Gleise entlang der Strecke via Maintal vorgesehen.

Eine Einschätzung der Bedeutung der Vorhaben für den MKK erfolgt in Kapitel 2.6.

2.1.4.2 Landesentwicklungsplan Hessen 2000

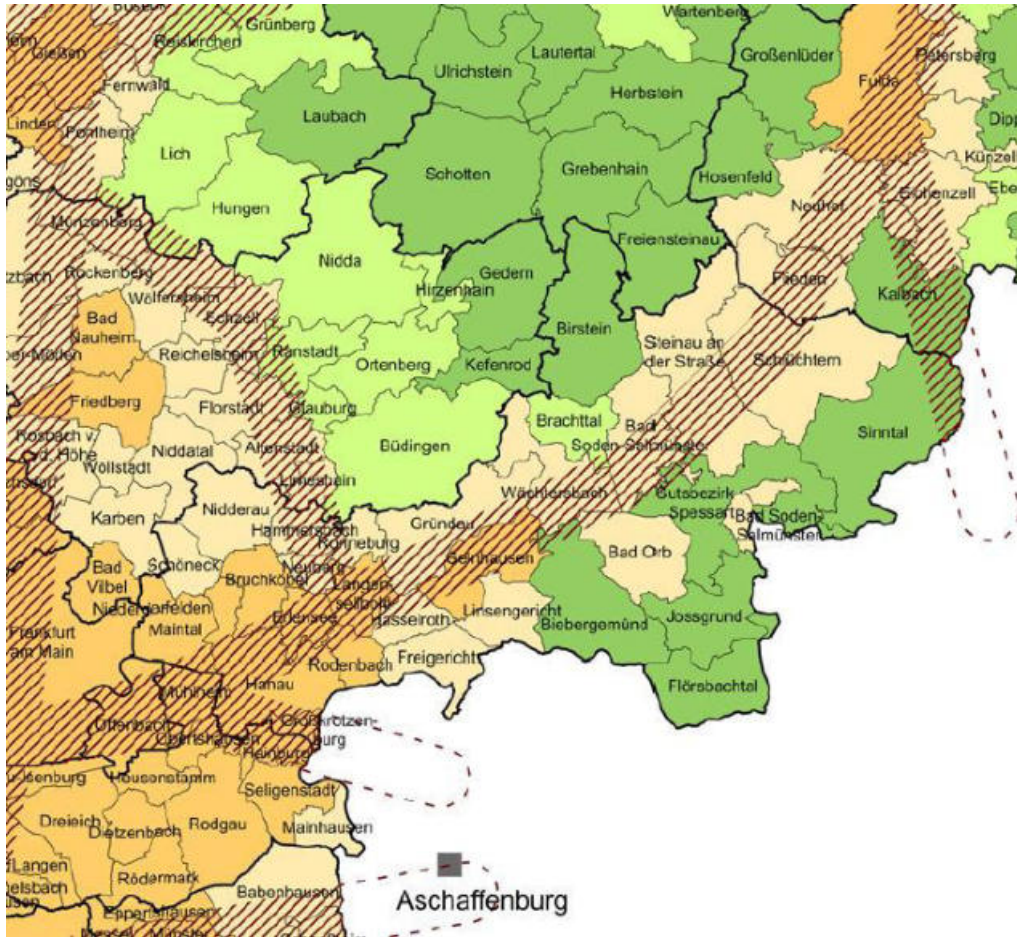
Am 08. Juli 2021 hat der Hessische Landtag der Vierten Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 (Landesentwicklungsplan Hessen 2020 – Raumstruktur, Zentrale Orte und Großflächiger Einzelhandel) zugestimmt (Fünfte Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hessen 2000) (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hg.), 2021).

Darin werden zur großräumigen Gliederung des Landes und zur nachhaltigen ordnungs- und entwicklungspolitischen Orientierung von Planungen und Maßnahmen folgende Strukturräume festgelegt:

- Verdichtungsraum (mit hochverdichtetem Raum und verdichtetem Raum)
- Ländlicher Raum (mit Verdichtungsansätzen und dünn besiedeltem ländlichen Raum).

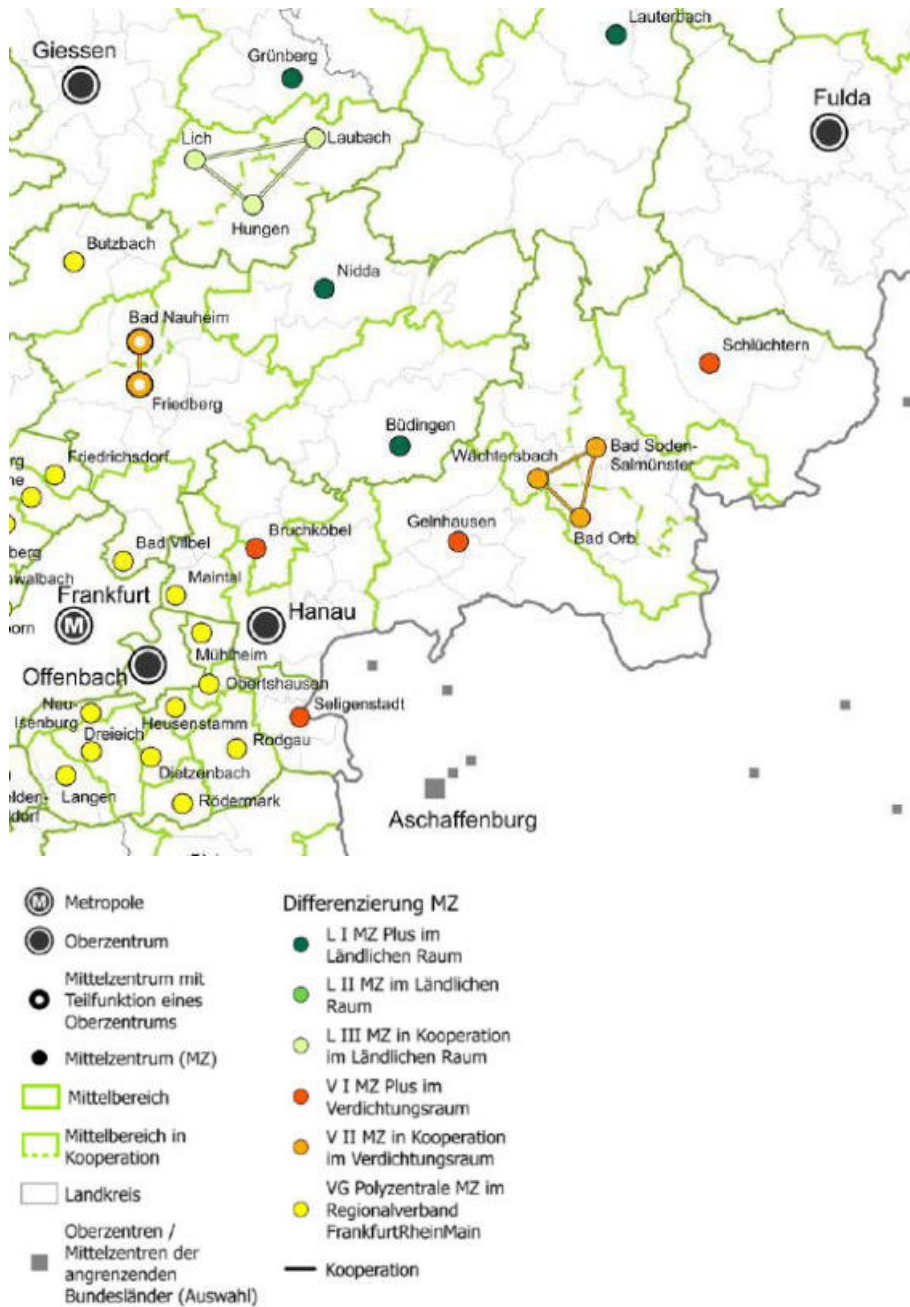
Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Abbildung 28: Strukturräume in Hessen (Ausschnitt)



Quelle: HMWEVW, 2021; abrufbar unter: https://landesplanung.hessen.de/sites/landesplanung.hessen.de/files/2022-08/GVBl_2021_Nr_31_S394.pdf, Seite 53

Abbildung 29: Zentrale Orte und Mittelbereiche in Hessen (Ausschnitt)



Quelle: HMWEVW, 2021; abrufbar unter: https://landesplanung.hessen.de/sites/landesplanung.hessen.de/files/2022-8/GVBl_2021_Nr_31_S394.pdf, Seite 54

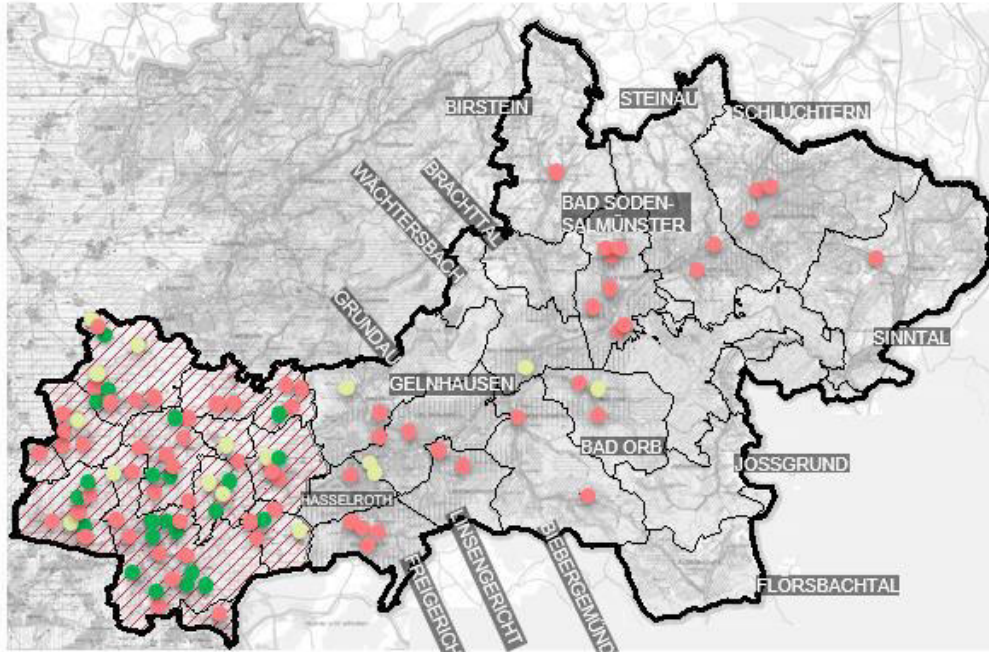
2.1.4.3 Regionalplan Südhessen und Regionaler Flächennutzungsplan des Regionalverbands FrankfurtRheinMain (2010)

Die Entwicklung der Region Südhessen orientiert sich unter anderem an der zukunftsfähigen Weiterentwicklung des Verkehrssystems durch beispielsweise die Einbindung der Region in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn sowie Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes. Die Investitionen in den Erhalt und den Ausbau des Schienenverkehrs sollen gegenüber anderen Verkehrsträgern Vorrang haben. Der Trassenverlauf der Schienenstrecke Wächtersbach – Bad Orb soll für eine Wiederinbetriebnahme gesichert werden (Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (Hg.) (2011)).

2.1.4.4 Regionalplanung

Die Analysen zum Regionalen Entwicklungskonzept Südhessen (AS+P; 2019, im Auftrag von RP DA) zeigen, dass für den Bereich des Main-Kinzig-Kreises in den nächsten Jahren mit einer potenziellen Zunahme von Siedlungsflächen zu rechnen ist. Vor allem im Westteil des Kreisgebiets können zahlreiche Siedlungsflächen für zukünftige Wohnnutzung aktiviert werden, diese sind planungsrechtlich im Regionalen Flächennutzungsplan des Regionalverbands bereits ausgewiesen, ebenso auch in den lokalen Flächennutzungs- und Bebauungsplänen der einzelnen Kommunen. Deutlich erkennbar sind vergleichbare Flächenausweisungen auch entlang des Siedlungsbands an der Verkehrsachse im Kinzigtal. Im Gegensatz zu den Entwicklungen von Siedlungsflächenpotenzialen im hochverdichteten oder verdichteten Raum zeigt sich im ländlichen Raum zukünftig eine eher moderate Entwicklung.

Abbildung 30: Potenziale zur Siedlungsflächenentwicklung



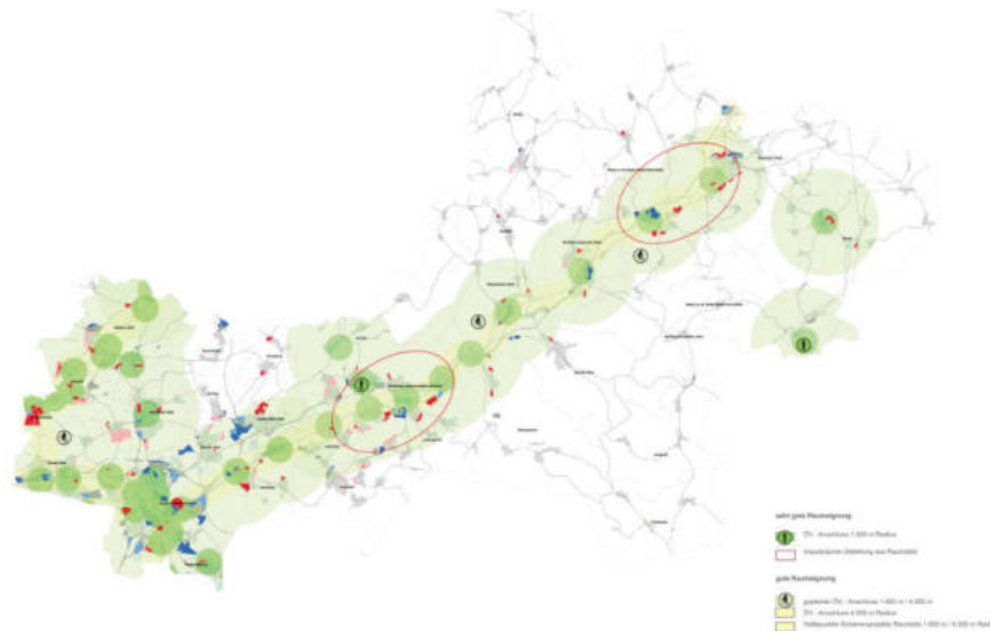
Von 732 ha Siedlungsflächenpotenzial sind

- ● bebaut/teilweise bebaut ca. 207 ha (mindestens Erschließung vorhanden)
- unbebaut ca. 525 ha

Quelle Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, 2011, und AS+P, 2019

Die Realisierung dieser baurechtlich ausgewiesenen Siedlungsflächen wird kurz- bis mittelfristig zu einer Zunahme der Einwohnerzahlen in den genannten Bereichen führen, was sowohl Auswirkungen auf die Einrichtungen der sozialen Infrastrukturen hat als auch einen generellen Anstieg der Fahrgastzahlen im ÖPNV bewirkt.

Abbildung 31: Siedlungsflächenentwicklung ÖV-orientierte Entwicklungsräume



Quelle: AS+P, 2019; abrufbar unter: https://rp-darmstadt.hessen.de/sites/rp-darmstadt.hessen.de/files/2022-05/regionales_entwicklungskonzept.pdf, Seite 140

Die Festlegungen des Landesentwicklungsplans (LEP Hessen) sowie die des Regionalplans für Südhessen fordern als Zielformulierung, der fortwährenden Flächenversiegelung Einhalt zu gebieten. Dies gilt sowohl für die zukünftige Siedlungsflächenentwicklung für Wohnen oder Mischgebiete als auch für die Neuausweisung für Gewerbegebiete (inklusive Flächen für Logistik). Es wird gefordert, hier mit einer verstärkten, nachhaltigen und städtebaulich angemessenen Innenentwicklung oder Nachverdichtung in bereits bestehenden Siedlungskörpern der weiteren Zersiedelung entgegenzuwirken.

Insbesondere die Lagen im unmittelbaren Einzugsbereich von bestehenden oder zukünftigen Trassen des schienengebundenen Personenverkehrs sind zur Erreichung der genannten Ziele gemäß LEP Hessen gut geeignet, zudem hier die Auslastung der bestehenden Kapazitäten optimiert werden kann. Die Abbildung 30 zeigt, dass im Main-Kinzig-Kreis zahlreiche zukünftige Flächenausweisungen für Wohnbauflächen im direkten oder im erweiterten Einzugsbereich von Halten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegen. Teilweise ist aufgrund des zu erwartenden Anstiegs der Fahrgastzahlen ein verbessertes Angebot im SPNV zu schaffen, dies hat auch Auswirkungen auf die regionalen und lokalen Busnetze des ÖPNV. Auch hier gilt es, das Angebot an die steigenden Fahrgastzahlen anzupassen und die benötigten Kapazitäten bereitzustellen, da nur eine insgesamt leistungsfähige ÖV-Anbindung attraktive Voraussetzungen für eine nachhaltige Siedlungsflächenentwicklung bietet.

2.1.4.5 FrankfurtRheinMain in Bewegung – Die Mobilitätsstrategie für die Region

Im Auftrag seiner 75 Mitgliedskommunen hat der Regionalverband Frankfurt-RheinMain im Jahr 2020 eine Mobilitätsstrategie für die Region erarbeitet. Die wesentlichen Forderungen an die Gestaltung von Raum und Mobilität lauten:

Mobilität für alle

Mobilität darf Menschen nicht ausgrenzen. Mobilität sollte daher folgende Ansprüche erfüllen, für alle Menschen bezahlbar, barrierefrei und erreichbar zu sein.

Unnötigen Verkehr vermeiden

Das Jahr 2020 hat Entwicklungen in diesem Bereich jedoch erheblich beschleunigt und in den Fokus gerückt: Unnötige Fahrten sind zu vermeiden. Dies erfolgt mit der Mobilitätsstrategie unter Beachtung der Prämissen einer direkten Verkehrsführung, einer kompakten Siedlungsstruktur und einem bewussten Verkehrshandeln.

Nötigen Verkehr gestalten

Wenn es uns gelingt, unnötigen Verkehr zu vermeiden, entsteht mehr Raum für die umweltfreundliche und –gerechte, sichere, verlässliche sowie wirtschaftliche Gestaltung des nötigen Verkehrs – ressourcenschonend, flächensparend und mit möglichst wenig Auswirkungen auf die Umgebung.

Darauf aufbauend werden folgende Prognosen für das Jahr 2030 formuliert:

- Im Jahr 2030 wird sich im Modal-Split der Region FrankfurtRheinMain der Anteil des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn) auf 65 % erhöht haben.
- Im Jahr 2030 sind die Treibhausgasemissionen in der Region FrankfurtRheinMain um 55 % gegenüber dem Wert von 1990 reduziert.

Abbildung 32: Modal-Split nach MiD 2017 und Ziel-Modal-Split 2030



Quelle: MiD 2017 und eigene Berechnung/Zielsetzung von Regionalverband FrankfurtRheinMain

Quelle: Planungsverband FrankfurtRheinMain, Mobilitätsstrategie, 2020

Die Mobilitätsstrategie beinhaltet **Maßnahmenpakete** zu den Themenfeldern

- Lückenloses Radwegenetz
- Multimodale Orte
- Wiederentdeckter Fußverkehr
- Schienenorientierte Siedlungsentwicklung
- Maßgeschneiderter ÖPNV
- Gebündelter Wirtschaftsverkehr

Relevante Maßnahmen aus den einzelnen Themenfeldern sind:

- M2: Bau der Radschnellwege FrankfurtRheinMain
- M3: Entwicklung eines Konzeptes mit Umsetzungsstrategie für Mobilitätsstationen
- M5: Ausbau von Bike+Ride-Anlagen
- M6: Weiterentwicklung des regionalen Park+Ride-Konzeptes
- M9: In fünf Minuten ein Mobilitätsangebot erreichen
- M10: Konzept zur fußläufigen Erreichbarkeit von Bahnhöfen
- M11: Barrierearmer Ausbau aller Schienenhaltepunkte
- M12: Ausweisung neuer Baugebiete vorrangig maximal 2.000 Meter von einem Schienenhaltepunkt entfernt
- M13: Bau des Schienenrings um Frankfurt am Main
- M14: Aufbau von On-Demand-Verkehrssystemen in der Region
- M15: Ausbau des Schnellbusliniennetzes in der Region
- M16: Entwicklung urbaner Seilbahnen

Der Regionalverband setzt sich für eine zeitnahe Abstimmung zur Umsetzung der genannten Maßnahmenpakete zusammen mit den weiteren Akteuren ein.

Eine ausführliche Darstellung der Mobilitätsstrategie findet sich unter:
<https://www.region-frankfurt.de/output/download.php?fid=3255.1265.1.PDF>

2.1.4.6 Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (2020-2030)

Ende 2021 wurde der Verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (RNVP) des RMV veröffentlicht. Er beinhaltet Ziele für die Mobilität 2030 im RMV-Gebiet, Standards zum Verkehrsangebot, zu Stationen, Haltestellen und Fahrzeugen, zum Tarif, Vertrieb, Marketing, Kundeninformation und Dialog sowie zur Qualitätssicherung.

Nach den Vorgaben des HÖPNVG sind nach dem Gegenstromprinzip lokale NVP aus den verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln.

Der NVP hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Leitbilder und Ziele „RMV-Mobilität 2030“ sind:

1. Tarif – Vision vom einfachen Tarif (Flatrate, E-Tarif sowie „Einsteigen und Losfahren“)
2. Infrastruktur – Höhere Schlagzahl in der Umsetzung und mehr neue Infrastruktur 2030+
3. Qualität – Herstellung adäquater Qualität und vor allem Gewinn an Qualität
4. Innovationen – Effizienzgewinne und Vereinfachung des Systems
5. Generelle Mobilitätsplattform – alles aus einer Hand
6. Verbundgrenzen – Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden
7. Finanzierung – neue Wege der Finanzierung, angepasst an die Mobilitätsentwicklung

Relevante Auszüge und Ergebnisse aus dem RNVP sind u. a. (vgl. Empfehlungen aus dem entsprechenden Baustein 5 des RNVP sowie Anlage 4c des RNVP):

Abbildung 33: Bedienungsstandards des RMV für den Schienenverkehr

regionales Verkehrsmittel Schiene									
Liniencharakteristik			regionale Expressverbindung			regionale Verbindung			
Raumtyp	[G]Grundangebot/[M]Markt-orientiert		Kernraum	Verbindung Kernraum - Region	Region	Kernraum	Verbindung Kernraum - Region	Region	
Produktkategorie			HessenExpress, RegionalExpress	HessenExpress	RegionalExpress	S-Bahn	RegionalBahn		
regelmäßige Bedienung									
Fahrenhäufigkeit (Taktfamilie)	Grundtakt*	G	30/60	60	120	15/30	15/30	60	60/120
	HVZ (Mo-Fr)	M	bedarfsgerechte Verdichtung			bedarfsgerechte Verdichtung			
	SVZ (auch Sa/So)	M	bedarfsgerechte Ausdünnung			bedarfsgerechte Ausdünnung			
Betriebszeit (produktübergreifend)	Grundtakt*	G	18	18	14	21	20	18	16
	HVZ (Mo-Fr)	G	5-9 Uhr, 13-20 Uhr	5-10 Uhr, 13-20 Uhr	6-9 Uhr, 15-19 Uhr	5-10 Uhr, 13-20 Uhr	5-10 Uhr, 13-20 Uhr	5-9 Uhr, 13-20 Uhr	5-9 Uhr, 15-19 Uhr, Schülerverkehr
	SVZ (tgl. abends)	G	ab 22 Uhr	-	-	ab 23 Uhr	ab 23 Uhr	-	-
	SVZ (So morgens)	G	bis 12 Uhr	-	-	bis 8 Uhr	bis 10 Uhr	-	-
	DVZ (Nachtverkehr)**	M	0-4 Uhr	-	-	1-4 Uhr***	1-4 Uhr	0-4 Uhr	22-1 Uhr
Saisonverkehr	M	-	-	-	Anf. Mai - Anf. Oktober	-	-	-	Anf. Mai - Anf. Oktober
Betriebslage		G	täglich			täglich			
möglichst kurze Reisezeiten									
angestrebte Durchschnittsgeschwindigkeit mindestens		G	60 km/h	75 km/h	60 km/h	45 km/h	50 km/h	60 km/h	50 km/h
ausreichende Kapazitäten									
Platzangebot/ Besetzungsgrad	NVZ	G	Sitzplatzverfügbarkeit 100%			Sitzplatzverfügbarkeit 100%			
	HVZ	G	Besetzungsgrad 95% (bezogen auf Sitzplätze 2. Klasse und Stehplätze) bis zu 15 min Fahrzeit			Besetzungsgrad 95% (bezogen auf Sitzplätze 2. Klasse und Stehplätze) bis zu 15 min Fahrzeit			
	SVZ	G	Sitzplatzverfügbarkeit 100%			Sitzplatzverfügbarkeit 100%			

* kürzere Taktzeiten in Kernzone, längere im übrigen Gebiet

** Nächste Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen

*** zum Flughafen Frankfurt: täglich

HVZ = Hauptverkehrszeit, NVZ = Normalverkehrszeit, SVZ = Schwachverkehrszeit

Quelle: RMV GmbH, Regionaler Nahverkehrsplan, 2021

Abbildung 34: Produktklassifizierung Bus



Quelle: RMV GmbH, Regionaler Nahverkehrsplan, 2021

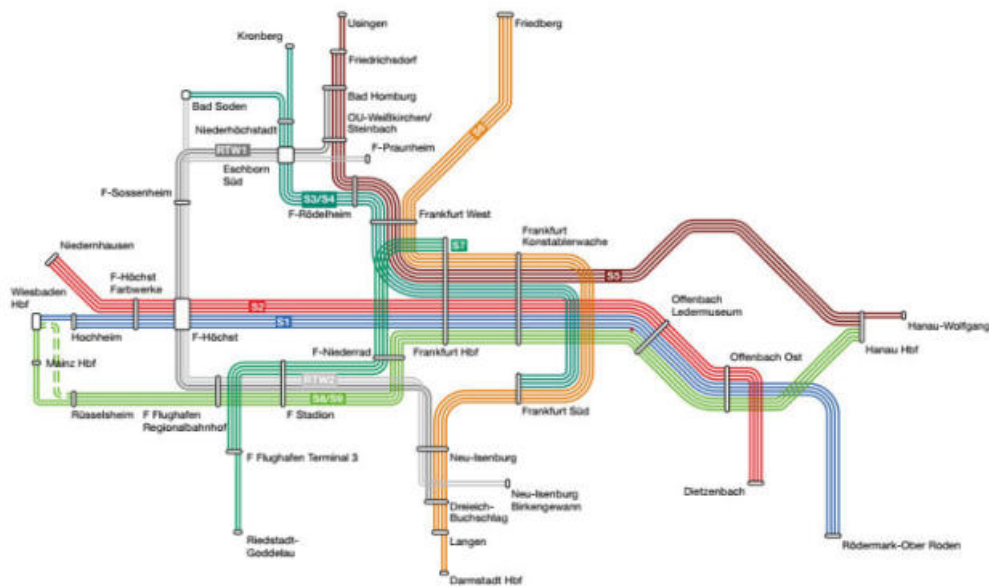
Wesentlicher Bestandteil sind die Zielkonzepte für den schienen- und straßengebundenen Verkehr sowie für die Bahnhöfe und Haltestellen und die daraus resultierenden Maßnahmen.

Im S-Bahn-Zielkonzept 2030 sowie im Regionalbahn-Konzept sind folgende wesentliche Maßnahmen für den Main-Kinzig-Kreis für den Zeitraum bis ca. 2028 bzw. bis Ende der 2020er Jahre vorgesehen:

- Ein wichtiges Großprojekt im Rahmen von Frankfurt RheinMain^{plus} für den Main-Kinzig-Kreis ist die nordmainische S-Bahn mit der Trennung des S-Bahn-Verkehrs vom übrigen Schienenverkehr. Damit wird die Stadt Maintal und die westlichen Stadtteile Hanau an das bestehende S-Bahn-Netz (City-Tunnel Frankfurt) angeschlossen. Dies schließt den Umbau der Stationen zur Entmischung der Verkehre mit ein. Das Regionalverkehrsangebot zwischen Hanau und Frankfurt wird damit neu geordnet.
- Im Rahmen des Ausbauprogramms „S-Bahn plus“ ist der zweigleisige Ausbau des Haltepunktes Hanau-Steinheim geplant, damit das S-Bahn-Angebot auf dem südmainischen Linienast nach Hanau in seiner Betriebsqualität verbessert werden kann.
- Der Rhein-Main-Verkehrsverbund plant, den schnellen Expressverkehr (RE) zwischen den Oberzentren und Metropolkernen schrittweise zu entwickeln. Das neu entstehende Produkt „Hessen Express (HE)“ soll grundsätzlich im Stundentakt verkehren und nur an den Hauptbahnhöfen der Oberzentren, an wichtigen Knotenbahnhöfen und an aufkommensstarken Stationen halten. Im Main-Kinzig-Kreis betrifft dies die Verbindung Kassel – Bebra – Fulda – Hanau – Offenbach – Frankfurt, die aus der RE 5 entwickelt wird.
- Im Dezember 2025 erfolgt im Rahmen des neuen Kinzigtalbahnen-Konzepts die Einführung eines neuen Bedienungsangebotes mit veränderten RE- und RB-

Fahrplänen, verbunden mit dem Einsatz neuer Fahrzeuge. Die fernverkehrsbedingte Anpassung der Fahrpläne im SPNV hat große Auswirkungen auf die an den Schienenhaltepunkten verknüpften Fahrpläne der Buslinien; größere Auswirkungen stehen für die Haltepunkte in Langenselbold, Wächtersbach, Bad Soden-Salmünster und Schlüchtern an. Da die Hauptnachfragerelationen zu den Zügen von/ nach Hanau – Offenbach – Frankfurt bestehen, entstehen durch das neue Bedienungsangebot im Kinzigtal längere Wartezeiten für umsteigende Fahrgäste zu den Zügen von bzw. nach Fulda.

Abbildung 35: Netzgrafik S-Bahn-Zielkonzept 2030



Quelle: RMV GmbH, Regionaler Nahverkehrsplan, 2021

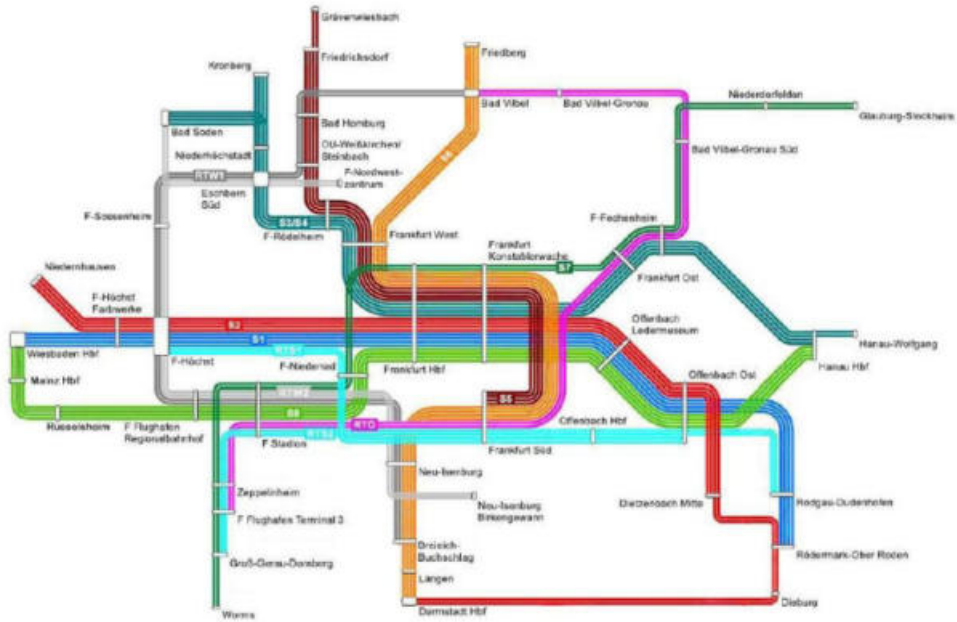
Im Kapitel „Vision“ des RNVP RMV wird die zu erwartende Strukturentwicklung für die Zeit ab 2030 beschrieben und ein Angebots- und Infrastrukturkonzept entworfen mit folgenden Inhalten:

- Bau eines Fernverkehrstunnels zur Entlastung des Frankfurter Hauptbahnhofes und den stark belasteten Zulaufstrecken und Mainquerungen
- Ergänzung der S-Bahn Rhein-Main um ein Ringkonzept (Regionaltangente Ost, Regionaltangente Süd (RTS), Regionaltangente Nord)
- Weitere Ausbaumaßnahmen im S-Bahn-Netz, v.a. das Maßnahmenpaket S-Bahn^{plus} II (u.a. Umbauvorschläge für den zweigleisigen Ausbau zwischen Offenbach Ost und Mühlheim) sowie eine mögliche Weiterführung der nordmainischen S-Bahn bis zum Haltepunkt Hanau-Wolfgang

Eine Einschätzung der Bedeutung des Konzeptes für den MKK erfolgt im Kapitel 6.1.1.

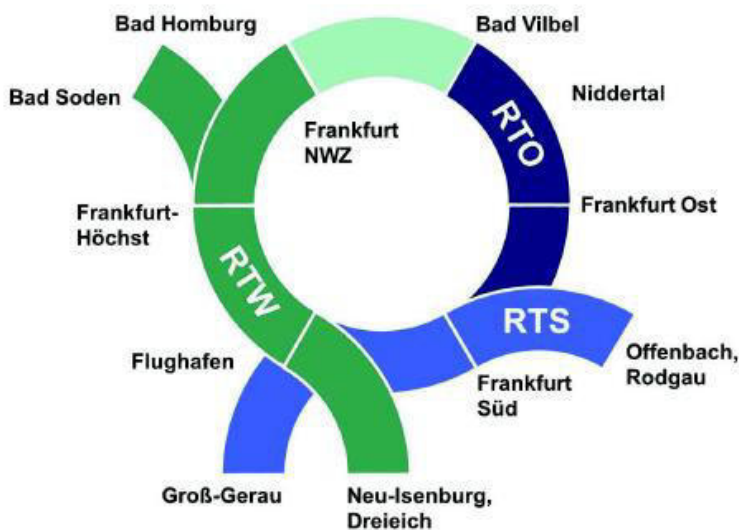
Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Abbildung 36: Netzgrafik S-Bahn-Zielkonzept mit Tangenten-Ring



Quelle: RMV GmbH, Regionaler Nahverkehrsplan, 2021

Abbildung 37: Vom Tangentenkonzept zum Schienening



Quelle: RMV GmbH, Regionaler Nahverkehrsplan, 2021

Im Zielkonzept des RMV für den straßengebundenen ÖPNV sind folgende wesentliche Maßnahmen für den Main-Kinzig-Kreis für den Zeitraum bis ca. 2028 vorgesehen (vgl. dort in Kap. 6.3.3):

- Planung neuer Expressbuslinien
 - Herbstein – Steinau a.d.Str./ Wächtersbach
 - Büdingen – Hanau / Erlensee – Bruckköbel – F-Enkheim (bereits umgesetzt)
- Einrichtung einzelner schneller Fahrten in der Hauptverkehrszeit auf Regionallinien
- Taktverdichtungen und Ausweitung der Betriebszeiten
- Ausweitung von Bedarfs- und On-Demand-Verkehren

Im Kapitel 4.1 (Anforderungen und Standards zum Handlungsfeld „Netz und Angebot“) sind weitere Ausführungen zum Zielkonzept im Regionalverkehr benannt.

Die Anforderungen und Maßnahmen des RMV für den Main-Kinzig-Kreis sind aus der übergeordneten Sicht der Verbundgesellschaft erstellt worden und werden nachrichtlich übernommen. Der Main-Kinzig-Kreis und die KVG MK hatten im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum RNVP RMV eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben, in der eine Vielzahl von Änderungswünschen und Verbesserungsvorschlägen formuliert wurden, die nur teilweise übernommen wurden. Die Stellungnahme ist im Anlagenband (Kapitel 2) dargestellt.

Für die verschiedenen Relationen im Kreisgebiet und zu den benachbarten Zentren sowie die verschiedenen ÖPNV-Angebote werden nachfolgend in Kapitel 4.1 daher eigene Anforderungen und Kriterien entwickelt.

2.1.4.7 Leitbild Mobilität für den Main-Kinzig-Kreis mit dem Schwerpunkt ÖPNV

In den Jahren 2020 und 2021 wurde das Leitbild Mobilität für den Main-Kinzig-Kreis mit dem Schwerpunkt ÖPNV erarbeitet. Es enthält neben einer Beschreibung der Ausgangslage und einer Kurzanalyse des Raumes und der Mobilitätsangebote wichtige Aussagen zu den planerischen Grundlagen und erarbeitet Prämissen für die Neuaufstellung des NVP 2023 – 2028, insbesondere zum Schwerpunkt „klassischer ÖPNV“ sowie den Kooperationsmöglichkeiten zum und Alternativen im ÖPNV.

Übergeordnete und grundsätzliche Aussagen des Leitbilds werden im Folgenden zusammengefasst dargestellt. Die relevanten konkretisierenden Zielsetzungen und planerischen Vorgaben finden sich in den Kap. 3 und 4. Das Leitbild Mobilität ist im Anlagenband (Kapitel 2) beigefügt.

Neue Tendenzen im ÖPNV

Erkennbar sind nicht nur im Main-Kinzig-Kreis:

- Bei der jüngeren Generation und in urbanen Räumen nimmt der Stellenwert des Führerscheins und des Autobesitzes ab; der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV erhalten eine höhere Bedeutung.
- Die Digitalisierung verändert im ÖPNV die »Zugangsseite« mit elektronischer Fahrplanabfrage oder elektronischem Fahrkartenbezug (App), eröffnet aber auch neue Möglichkeiten für unkonventionelle Angebots- und Betriebsformen, da die bisherige (aufwendige) personelle Disposition mindestens teilweise abgelöst wird.
- Im Rahmen der technologischen Entwicklung werden auch beim ÖPNV neue Antriebsformen möglich und sinnvoll.
- Der straßengebundene ÖPNV dürfte gerade im Raum Frankfurt eine wesentlich größere Rolle als eigenständiges, »starkes« Verkehrsmittel einnehmen. Die Gründe dazu liegen bei S-Bahn, U-Bahn und weiterem schienengebundenem Nahverkehr (RE, RB), die bereits heute oder in absehbarer Zeit an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen; aber auch in der Erkenntnis, dass auch zusätzliche Nachfrageströme oftmals nur auf der Straße befördert werden können.

Herausforderungen

Die Ansprüche an den öffentlichen Verkehr im Main-Kinzig-Kreis bewegen sich zwischen zwei grundsätzlichen Herausforderungen:

- Sehr große und meistens gebündelte Nachfrageströme mit Ausrichtung auf die Oberzentren Hanau und vor allem Frankfurt am Main bringen den ÖPNV hauptsächlich in den Spitzenstunden an seine Kapazitätsgrenzen.
- Mit den geringen und vielfach dispersen Nachfragen in den ländlichen Räumen hingegen stößt der ÖPNV an seine Grenzen bzgl. einer noch vertretbaren Wirtschaftlichkeit.

Die erste Ausprägung verlangt nach einer hohen Leistungs- und auch »Konkurrenzfähigkeit« gegenüber dem Individualverkehr, die zweite bedarf der Interpretation und der umsichtigen Auslegung der sog. »Grundversorgung«.

Im Zusammenhang mit dem Klimaschutz akzentuiert sich die Forderung nach einem leistungsfähigen, »attraktiven« ÖPNV, der vor allem den Bus auch außerhalb der städtischen Verdichtungsräume zu einer echten Alternative für einen weitaus größeren Personenkreis ausgestalten soll.

Die folgende Darstellung zeigt die Relationen zwischen Bevölkerungs- und Flächenanteilen unter Berücksichtigung der veränderten Vorgaben des neuen Landesentwicklungsplans:

Abbildung 38: Bevölkerungszahlen und Flächenanteile mit neuer raumplanerischer Gliederung 2020

		Flächenanteile				
100 %		5,5 %	16,4 %	42,3 %	29,4 %	6,4 %
Bevölkerungsanteile 2019	23 %	HU 96.000				
	37 %		156.000 EW			
	32 %			134.000 EW		
	8 %				34.000 EW	SP
		Hochverdichteter Raum		Verdichteter Raum		Ländlicher Raum

Quelle: KVG MK, 2021

Befragung der Kommunen

Im Rahmen der Erarbeitung des Leitbilds Mobilität wurden im Sommer 2020 alle Kommunen im Kreis mit einem Fragebogen angeschrieben. Damit sollte Gelegenheit gegeben werden, sich zu den heutigen Problemen des ÖPNV zu äußern, Gründe für die heute nur geringe Nutzung des ÖPNV zu nennen und auch erste Zielsetzungen zum Ausbau zu formulieren.

Hinweis: Eine Dokumentation der Befragung ist im Anlagenband (Kapitel 4) dargestellt.

Die Frage nach drei Schlüsselproblemen im ÖPNV wurde wie folgt beantwortet:

- Am häufigsten genannt wurde das geringe Fahrplanangebot, d. h. die Anzahl der Kurse.
- Bemängelt wurde zudem die Anbindung von einzelnen Ortsteilen sowie die fehlenden Verbindungen über die Kreisgrenzen hinaus, insbesondere in den Vogelsberg- und Wetteraukreis sowie ins benachbarte Bayern.
- Ein weiteres großes Problem liegt in der unzureichenden Verknüpfung der Buslinien mit der Bahn, insbesondere die Abstimmung der Fahrpläne.

Auf die Frage, aus welchen Gründen der ÖPNV nicht häufiger oder durch andere Personen (-gruppen) genutzt wird, haben die Kommunen wie folgt geantwortet:

- Es sind hauptsächlich die oben genannten Mängel, die der Nutzung des ÖPNV entgegenstehen.
- Die Gründe liegen aber auch in den schwer verständlichen Fahrplänen sowie in den (zu) langen Fahrzeiten zu den Zielorten.
- Schließlich wird auch die fehlende Anbindung von touristischen Zielen angeführt.

Auf die Frage nach den Vorteilen und Stärken des ÖPNV, die auszubauen sind, ergaben die Antworten vereinzelt die Lage der Gemeinde oder des Bahnhofs, den Umweltschutz sowie die Mobilität ohne Auto. Genannt wurden dazu auch die Flexibilität der Jugend, um nicht auf ein »Elterntaxi« angewiesen zu sein.

Auf die Frage der Zielsetzungen, nach welchen der ÖPNV verbessert bzw. weiter ausgebaut werden sollte, ergab sich insbesondere:

- Klar im Vordergrund stand die Verbesserung des Angebots und der Erreichbarkeit. Dies betrifft die Verfügbarkeit außerhalb der Hauptverkehrszeiten, aber auch am Abend sowie am Sonntag.
- Auch die Anbindung – über die Kreisgrenze hinaus – hatte mehrere Nennungen.
- Wie erwartet waren auch niedrigere Fahrpreise im Katalog der Anforderungen.
- Das Anliegen der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit wurde von vielen Kommunen genannt.

2.1.4.8 Radverkehrskonzept Main-Kinzig-Kreis 2022

In den Jahren 2021 und 2022 wurde ein kreisweites baulastträgerübergreifendes Radverkehrskonzept für den Main-Kinzig-Kreis erarbeitet (Main-Kinzig-Kreis, 2022). Neben Maßnahmenempfehlungen zur angestrebten Führungsform der Radwege inner- und außerorts, zum Streckenausbau und zu Ortsdurchfahrten werden weitere Vorschläge zur Kommunikation der Maßnahmen formuliert.

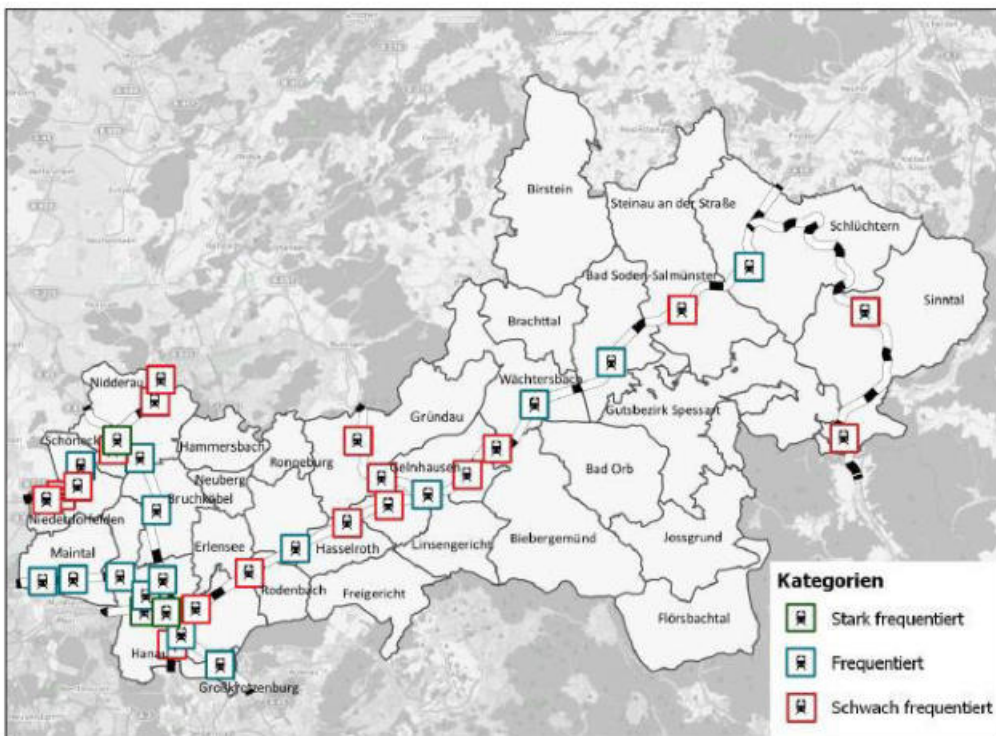
Für die Schnittstellen zum ÖPNV sind die Empfehlungen zu den Fahrradabstellanlagen, zu Bike+Ride sowie zu den Radschnellverbindungen relevant:

- Es wird empfohlen, dass auch der Landkreis seine kreiseigenen Arbeitsplatzstandorte mit attraktiven, sicheren und zielnahen Fahrradabstellanlagen ausstattet.
- Im Main-Kinzig-Kreis werden aktuell die Radschnellverbindungen Frankfurt – Hanau (nördlich des Mains) (FRM 7), Frankfurt – Hanau (südlich des Mains) (FRM 8) und die Radschnellverbindung Hanau – Aschaffenburg geplant. Eine Machbarkeitsstudie liegt für die Radschnellverbindung FRM 7 bereits vor. Die Machbarkeitsstudien der beiden anderen genannten Radschnellverbindungen werden derzeit erarbeitet. Die Machbarkeitsstudien sowie die weiterführenden Planungen werden durch den Regionalverband Frankfurt RheinMain

koordiniert. Die bereits festgelegte Trasse ist als wichtiges Ziel in der Netzplanung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt worden. Die Radschnellverbindung führt von Hanau über Maintal und den Frankfurter Stadtteil Fechenheim bis in den Frankfurter Osten.

Im Bike-and-Ride-Bericht (als Anlage zum Radverkehrskonzept) wird das bestehende Angebot von B+R-Anlagen analysiert:

Abbildung 39: Übersicht der Bahnlinien und Bahnhöfe sowie der Auslastung der B+R-Anlagen



Quelle: Main-Kinzig-Kreis, 2022

Für die verschiedenen Kategorien der Bahnhöfe nach ihrer Nutzungsfrequenz sind Ausbauempfehlungen formuliert. Die zusammenfassende Bewertung der Untersuchung ergibt folgendes Bild:

Abbildung 40: Zusammenfassende Bewertung der B+R-Anlagen an Bahnhöfen

Station	Kategorie	Stellplätze	Auslastung in %	Wildparker	Bewertung
Bruchköbel Bhf.	2	59	42	0	Sehr gut
Hanau-Klein-Auheim	3	41	0	0	Sehr gut
Hanau-Wilhelmsbad	2	80	21	0	Sehr gut
Maintal Ost Bhf.	2	97	42	0	Sehr gut
Nidderau-Windecken	3	49	30	0	Sehr gut
Langensibold Bhf.	2	88	15	0	Sehr gut
Rodenbach Bhf.	3	45	5	0	Sehr gut
Schöneck-Büdesheim	2	64	36	0	Sehr gut
Steinheim (Main) Bhf.	1	127	13	0	Sehr gut
Wächtersbach Bhf.	2	71	16	0	Sehr gut
Wolfgang Bhf.	3	47	0	0	Sehr gut
Altentadt-Höchst	3	49	5	0	Gut
Bad Soden-Salmünster	2	57	31	0	Gut
Kilianstädten Bhf.	3	48	14	0	Gut
Gründau-Mittel Bhf.	3	37	40	0	Gut
Hanau Hbf	1	377	69	4	Gut
Hanau Nordbahnhof	2	55	50	0	Gut
Nidderau (Heldenbergen) Bhf.	1	108	13	1	Gut
Lieblos Bhf.	3	38	6	0	Gut
Niederdorfelden Bhf.	3	49	14	0	Gut
Niedermittlau Bhf.	3	45	20	0	Gut
Schlüchtern Bhf.	2	66	7	0	Gut
Gelnhausen Bhf.	2	88	92	6	Befriedigend
Jossa Bhf.	3	25	0	0	Befriedigend
Hanau Westbahnhof	2	81	8	2	Befriedigend
Maintal West Bhf.	2	79	28	1	Befriedigend
Schöneck-Oberdorfelden	3	48	0	0	Befriedigend
Großauheim Bhf.	2	81	114	3	Ausreichend
Großkrotzenburg	2	74	17	0	Ausreichend
Nidderau-Eichen Bhf.	3	49	75	4	Ausreichend
Nidderau-Ostheim	2	59	10	0	Ausreichend
Steinau an der Straße	3	46	28	3	Ausreichend
Wirtheim Bhf.	3	45	3	0	Ausreichend
Hailer-Meerholz Bhf.	3	45	0	6	Mangelhaft
Haitz-Höchst	3	45	16	0	Mangelhaft
Sterbfritz-Sinntal	3	20	0	0	Mangelhaft

Kategorie 1: Stark frequentierter Bahnhof
Bahnhöfe der Kategorie 1 haben Anschluss an überregionale Zugverbindungen, mehrere regionale Zugverbindungen und/oder an das S-Bahn-Netz. Zudem zeichnet sich die Kategorie 1 dadurch aus, dass sie mind. 100 Zugverbindungen pro Tag aufweist. Die stark frequentierten Bahnhöfe verfügen über ein Einzugsgebiet mit hohem Pendelaufkommen und entsprechend erheblichem B+R-Nutzungspotenzial. Potenzielle Nutzende sind auch an solchen Bahnhöfen bereit, längere Anfahrtswege mit hochwertigen Fahrrädern zurückzulegen.

Kategorie 2: Frequentierter Bahnhof
Bahnhöfe an denen 51 - 99 Zugverbindungen pro Tag halten, werden der Kategorie 2, frequentierter Bahnhof, zugeordnet. Die folgenden Stationen werden sowohl von der Regionalbahn als auch vom Regional-Express angefahren. Der Bahnhof in Schlüchtern wird zusätzlich ein Mal täglich durch einen Intercity angefahren.

Kategorie 3: Schwach frequentierter Bahnhof
An den folgenden Stationen halten täglich 1 - 50 Zugverbindungen pro Tag. Es sind keine Umsteigebeziehungen zu anderen Linien des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs vorhanden.

Quelle: Main-Kinzig-Kreis, 2022; Hinweis: Die Station Altentadt-Höchst befindet sich im Wetteraukreis.

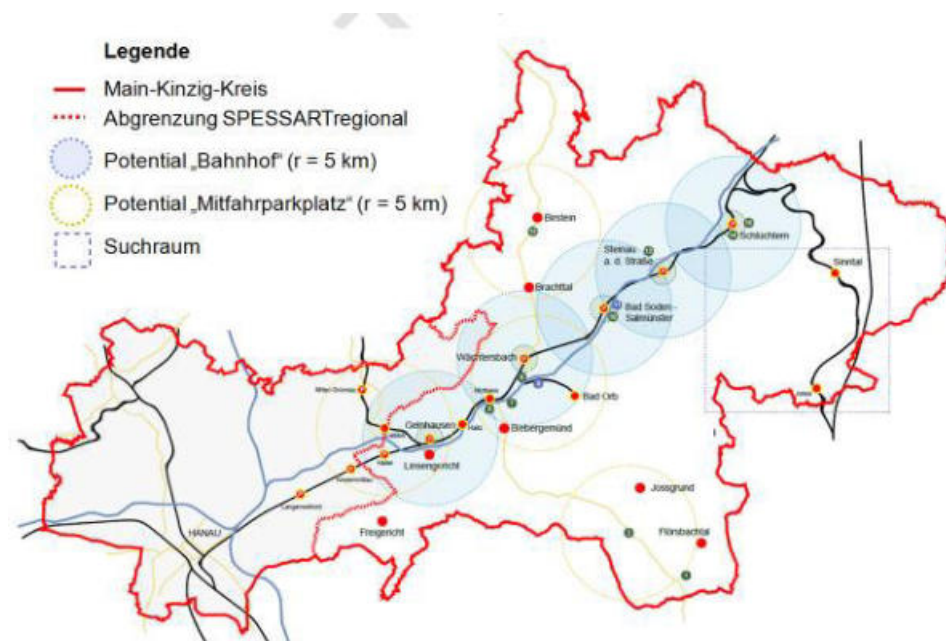
Deutlich wird, dass die Haltepunkte und Bahnhöfe im MKK einen sehr unterschiedlichen Standard aufweisen. 22 Stationen schnitten bei der durchgeführten Bewertung mit dem Ergebnis „sehr gut“ oder „gut“ ab, während fünf Stationen mit „befriedigend“ und neun mit „ausreichend“ oder „mangelhaft“ bewertet wurden.

Die als „gut“ bewerteten Bahnhöfe und Haltepunkte weisen in der Regel keine Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder auf. Mit Blick auf die zunehmende Nutzung von Pedelecs wird ein Bedarf höherwertiger Abstellanlagen wie Fahrradparkhäuser oder Fahrradboxen attestiert. An Stationen, die mit „befriedigend“, „ausreichend“ und „mangelhaft“ bewertet wurden, besteht grundsätzlicher, kurzfristiger Verbesserungsbedarf.

2.1.4.9 Meet & Ride – Mobilitätsstationen als intermodale Knotenpunkte im ländlichen Raum

Ausgehend vom Regionalen Entwicklungskonzept 2014-2020 hat SPESARTregional das Projekt „Meet & Ride“ entwickelt. Ziel ist die verbesserte Vernetzung der Mobilitätsoptionen für multimodale Reiseketten oder Mitfahrangebote. Ein zentraler Baustein sind Mobilitätsstationen. Zu diesem Zweck werden zehn Potenzialräume im Spessart sowie lageabhängige Ausstattungsmerkmale und Qualitätsstandards definiert. Die Potenzialräume sind in der folgenden Abbildung dargestellt:

Abbildung 41: Potenzialstandorte Meet & Ride



Quelle: SPESARTregional, 2020

Zwei Pilotstationen in Wächtersbach und in Biebergemünd wurden vertiefend ausgearbeitet.

2.1.4.10 Untersuchung zur Einführung von On-Demand-Verkehren

In Ergänzung zum NVP hat die KVG MK eine Machbarkeitsstudie zu On-Demand-Verkehren im Main-Kinzig-Kreis durchführen lassen. On-Demand-Angebote haben das Potential, ein neuer Baustein der Mobilität im Main-Kinzig-Kreis zu werden und bilden daher eines der Schwerpunktthemen des neu aufzustellenden Nahverkehrsplans für den Kreis. Perspektivisch können hochwertige Mobilitätsangebote in Regionen des Kreises, in denen der öffentliche Verkehr seine Stärken als Massenverkehrsmittel im Linienbetrieb nicht voll ausspielen kann, z. B. in der Fein- und Flächenerschließung abseits der Hauptachsen oder als Zu- und Abbringerverkehr des ÖPNV und in Schwachlastzeiten geschaffen werden. Im Zuge der Umsetzung des NVP 2023 – 2028 sollen die Ergebnisse dieser Grobkonzeption in die Maßnahmenkonzeption des ÖPNV-Angebotes integriert werden, so dass die Detailplanung hinsichtlich der Linienkonzeption um das On-Demand-Angebot hierauf aufbauen kann. Mit der Integration der On-Demand-Verkehre in den ÖPNV und somit der Kombination der Vorteile eines flexiblen Angebots mit den Stärken des ÖPNV sollen Kosten-, Energie- und Platzbedarf reduziert und sowohl Mobilitäts- als auch Umweltziele erreicht werden.

Die erarbeitete Machbarkeitsstudie umfasst u.a. eine Schwachstellenanalyse, welche die verschiedenen Qualitäten der Erreichbarkeit in den einzelnen Kommunen im Main-Kinzig-Kreis aufzeigt. Die Kommunen im westlichen Kreisgebiet zeichnen sich durch eine gute Erschließung durch das bestehende ÖV-Angebot schon heute aus, sodass hier das Potenzial für einen Einsatz in den dortigen Kommunen etwas geringer ausfällt als in anderen.

Das Ergebnis der Studie hat gezeigt, dass ein Einsatz von On-Demand Verkehren auf Basis des heute bestehenden Angebots nicht in jeder Kommune sinnvoll erscheint. Das erarbeitete Grobkonzept dient der KVG MK als Grundlage für weitere Entscheidungen in den nächsten Jahren. Für die tatsächliche Realisierung in den einzelnen Kommunen ist eine nähere Betrachtung der örtlichen Gegebenheiten in Form eines Feinkonzepts notwendig.

Die Maßnahmen, die im Rahmen der Angebotsausweitung in den nächsten Jahren im Main-Kinzig-Kreis vorgesehen sind, lassen auch einen Einsatz von On-Demand Verkehren zu. Es ist individuell zu prüfen, ob ein Bedarfsverkehr mit einem herkömmlichen AST-Verkehr oder mit einem On-Demand Verkehr realisiert werden kann. Dabei ist neben den konzeptionellen Vertiefungen ebenso die wirtschaftliche Komponente zu berücksichtigen.

Im Sommer 2022 hat sich die Möglichkeit ergeben, sich in die im Rahmen des Förderprojektes OnDeMo-FRM geschaffenen Strukturen und Standards zu integrieren. OnDeMo-FRM steht für On-Demand Mobilität in Frankfurt RheinMain. Das

Projekt wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert. Bereits neun Partner im RMV-Gebiet machen bei diesem Förderprojekt mit.

Im Zuge dessen hat die KVG MK die Möglichkeit den Einsatz von On-Demand Shuttles zu testen. Die Kommunen Freigericht und Rodenbach sowie Wächtersbach und Bad Orb werden Teil dieses -Pilotprojektes sein. Durch die gute geografische Lage lassen sich so zwei Bediengebiete ableiten. Die Gemeinde Freigericht bildet zusammen mit der Gemeinde Rodenbach ein Bediengebiet. Das zweite Bediengebiet besteht aus den Städten Wächtersbach und Bad Orb.

Die Fahrzeuge, die für das vierte Quartal 2023 in den Bediengebieten erwartet werden, fahren umweltfreundlich mit rein elektrischem Antrieb und verfügen über bis zu acht Sitzplätze. Zwei Fahrzeuge werden barrierefrei umgerüstet, so dass die Nutzung durch Rollstuhlfahrende ermöglicht wird.

Die entwickelten Maßnahmen zur Angebotsausweitung in diesem NVP werden mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie, sowohl in der Planungsphase im Jahr 2023 als auch im Betriebsjahr 2024, entsprechend abgeglichen und angepasst. Die KVG MK strebt einen optimalen Einsatz der On Demand-Verkehre vor dem Hintergrund der Angebotsqualität für Kundinnen und Kunden, der Kosteneffizienz und Umweltgesichtspunkten an.

2.1.4.11 Untersuchung zur Einführung des autonomen Fahrens im ÖPNV

Testprojekt EASY in Bad Soden- Salmünster

Ende Dezember 2021 ist das Pilotprojekt „Autonomes EASY-Shuttle in Bad Soden-Salmünster“ (kurz für Electric Autonomous Shuttle for You) erfolgreich abgeschlossen worden. Zum ersten Mal war das Fahrzeug im Straßenverkehr mitgefahren und hat sich dabei sehr gut in den Verkehr in der Kurstadt integriert. Zuvor sind diese Shuttles außerhalb des Straßenverkehrs wie z. B. auf einem Campus-Gelände gefahren. Dieses Mal mussten Autos und Straßenverkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Das Fahrzeug konnte mehr als 95 Prozent der gefahrenen Kilometer tatsächlich autonom absolvieren, ohne, dass der Operator an Bord eingreifen musste. Die häufigste Ursache für Eingriffe durch den Operator waren Falschparker beziehungsweise Autos, die zu weit in die Fahrbahn ragten. Insgesamt wurden an 163 Betriebstagen über 3.000 Testkilometer absolviert und mehr als 3.000 Fahrgäste befördert.

Im Jahr 2023 soll das Projekt mit den bekannten Projektpartnern in einer neuen Kommune fortgesetzt werden.

EIMoBahn

Gemeinsam mit den Städten Bad Orb und Wächtersbach hat die KVG MK die Machbarkeitsstudie zur Untersuchung der Bahntrasse Wächtersbach – Bad Orb bei railistics in Auftrag gegeben. Inhaltlich soll dabei die Reaktivierung der stillgelegten Bahntrasse, die in Wächtersbach direkt an die Hauptverbindung der Kinzigtalbahn Hanau–Fulda anschließt, geprüft sowie der Frage

nachgegangen werden, ob ein autarker Bahnbetrieb auf diesem eingleisigen, 6,5 km langen Abschnitt in einem automatisierten Betrieb mit elektrisch betriebenen Schienenfahrzeugen möglich ist. Potentiell ist damit ein schienengebundener ÖPNV im ländlichen Raum als lokaler Beitrag zur Mobilitätswende umsetzbar, da in diesem Abschnitt eine gebündelte Verlagerung der bestehenden Pendler- und Schulbusverkehre von der Straße auf die Schiene realisiert werden kann. Ziel ist eine positive Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds sowie der Abbau von Kapazitätsengpässen vor allem in den täglichen Spitzenstunden. Weitere Ziele sind die Reduktion der Reisezeiten auf stark frequentierten Abschnitten, die Verbesserung des Reisekomforts und die Schaffung einer Schnittstelle zu Bike&Ride-Angeboten. Die Flotte soll aus Triebwagen mit alternativen Antrieben (batteriebetrieben) bestehen, wobei die notwendige Ladeinfrastruktur aus erneuerbaren Energien vor Ort über die Kreiswerke Main-Kinzig eingerichtet und zur Energieversorgung bereitgestellt werden könnte. Darüber hinaus wird eine Verknüpfung am Bahnhof Wächtersbach mit dem lokalem ÖPNV-Angebot, dem SPNV der Kinzigtalbahn (RE, RB) und einem Anschluss in Bad Orb an das lokale ÖPNV-Angebot geplant.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden voraussichtlich Mitte 2023 vorliegen.

2.1.4.12 Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebskonzepte

Die am 1. August 2019 aktualisierte CVD der Europäischen Union macht den Mitgliedsstaaten konkrete Vorgaben für die Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe. Hierzu zählen auch Busse der Fahrzeugklasse M3 (I und A), also sogenannte „Stadtbusse“, die im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eingesetzt werden. Dagegen werden „Überlandbusse“ der Fahrzeugklasse M3 (II und B) derzeit noch nicht von der CVD erfasst. Für die Beschaffung von CVD-relevanten Fahrzeugen durch öffentliche Auftraggeber gibt die CVD länderspezifische Beschaffungsquoten als Mindestziele vor.

Die KVG MK ist in ihrer Rolle als Aufgabenträgers öffentlicher Auftraggeber zur Einhaltung der Anforderungen der CVD bzw. des SaubFahrzeugBeschG im Kontext der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge („öDA“) für ÖPNV-Leistungen verpflichtet.

Vor diesem Hintergrund und im Rahmen der aktuell erfolgenden Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für den MKK ist das Thema „Alternative Antriebe“ daher ein wesentlicher Aspekt. Daher wird aktuell im Auftrag der KVG MK in einer umfassenden Studie „Alternative Antriebe im straßengebundenen ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis“ die Machbarkeit betrachtet und ein Konzept für die Dekarbonisierung des straßengebundenen ÖPNV entwickelt. Bei der Ableitung der Dekarbonisierungsstrategie stehen sowohl technische, betriebliche als auch wirtschaftliche Aspekte im Vordergrund.

Die Studie wird nach Fertigstellung diesem NVP als Anlage beigelegt.

2.1.4.13 Optimierung Schulanfangszeiten

In der morgendlichen Spitzenstunde sind an Werktagen durch die höchste Anzahl an Wegen auch die meisten Engpässe in vielen Fahrzeugen des ÖPNV, da sowohl Schülerinnen und Schüler als auch Berufspendelnde mehr oder minder zeitgleich unterwegs sind. Durch die während des Tagesverlaufs unterschiedlichen Verkehrsverhalten (Arbeiten, Einkaufen, Schule & Ausbildung, Freizeit etc.) sind die nachmittäglichen Spitzenwerte teilweise deutlich geringer und somit unkritischer als die am Morgen.

Die KVG MK hat im Jahr 2021 eine Initiative „Optimierung Schulanfangszeiten“ gestartet mit dem Ziel, die Hauptverkehrszeiten zu entlasten. Eine messbare Entzerrung der morgendlich auftretenden Spitzenwerte kann es bezüglich der Auslastungen in den Bussen des ÖPNV nur geben, wenn ein Teil der Schülerinnen und Schüler zu abweichenden Zeiten außerhalb der Spitzenstunde(n) befördert werden könnte. Dieser Ansatz ist nicht neu, frühere Versuche wurden fallweise durchgeführt, jedoch nach kurzer Zeit seitens der Schulen wieder zurückgedreht.

Die KVG MK hat einen Vorschlag für die Durchführung von Testprojekten für drei Schulen im Main-Kinzig-Kreis im West- und im Ostkreis erarbeitet, die jeweils unterschiedliche Charakteristika und Zielsetzungen haben. Hierfür hat die KVG MK auf Basis der maximal zu befördernden Schülerinnen und Schüler für die einzelnen Testprojekte (unterschiedliche Schulstandorte mit jeweils besonderen Anforderungen an die Schulbeförderung) ein Mengengerüst erarbeitet und ein Fahrplanangebot abgeleitet. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden nach erster Analyse den jeweiligen Vertreterinnen und Vertretern der Schulen vorgestellt und besprochen.

Ergebnis beider Vorstellungstermine war, dass das Konzept aus Sicht der Schulen nicht mit der Schulorganisation und mit den Freizeit- oder Sportaktivitäten der Schülerinnen und Schüler vereinbar ist. Aufgrund der stark steigenden Kosten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern sollten die genannten Testphasen als erneuter Prüfauftrag während der Umsetzung des NVP 2023 – 2028 durchgeführt werden. Es ist hierbei empfehlenswert, eine sukzessive Umsetzung der einzelnen Maßnahmen anzustreben, da eine zeitgleiche Realisierung aller Projekte in der Praxis voraussichtlich nur schwer vorstellbar ist.

2.1.4.14 Weitere aktuelle Projekte im Main-Kinzig-Kreis

2.1.4.14.1 Ausbau der Schieneninfrastruktur

Bereits seit vielen Jahren werden vorbereitende Arbeiten und Planungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur im Main-Kinzig-Kreis durchgeführt; teilweise stehen diese Projekte bereits unter einem erheblichen Zeitverzug. Folgende Infrastrukturprojekte sind derzeit in Arbeit:

Ausbau-/ Neubaustrecke Hanau – Gelnhausen - Fulda

Viergleisiger Ausbau zwischen Hanau und Gelnhausen, Trassenneubau zwischen Gelnhausen und Fulda. Die weiteren Gleiskörper ermöglichen die Trennung von Nahverkehr und Fernverkehr und so die Verringerung der Verspätungsanfälligkeit. Die Fertigstellung der Ausbaustrecke ist für ca. 2030 vorgesehen.

Niddertalbahn

Ausbau der bestehenden Strecke mit Ausweichstellen. Durch den Ausbau wird ein Betrieb im Halbstundentakt möglich. Die Strecke wird durchgehend elektrifiziert. Die Fertigstellung ist geplant für das Jahr 2028.

Nordmainische S-Bahn

Bau einer durchgehend eigenen Trasse (Länge. 19 km) mit Anschluss am Citytunnel Frankfurt. So wird eine deutliche Reisezeitverbesserung von Hanau-West über Maintal nach Frankfurt ermöglicht. Fertigstellung ist vorgesehen für ca. 2028-2030.

2.1.4.14.2 CargoSurfer

Die KVG MK ist assoziierter Partner im Förderprojekt CargoSurfer. Das Projekt CargoSurfer wird gefördert vom BMDV und wird von der LaLoG LandLogistik GmbH koordiniert. Ziel ist es die Frachtmithnahme im kombinierten Personen- und Güterverkehr im ländlichen Raum durch Echtzeit-Prognosen in mehrstufigen Transportketten zu realisieren bzw. zu erproben. Der Prozess soll auf einer Online-Plattform / mobilen App abgebildet werden. Mit Hilfe von einem KI-basierten Prognose- und Steuerungssystem sollen u.a. Störungen (Verspätungen etc.) im Transportprozess erkannt und abgewendet bzw. umgeleitet werden. Der CargoSurfer soll in zwei Reallabor-Regionen getestet werden. Die Reallabor Region ist zum einen SPESARTregional im Main-Kinzig-Kreis und zum anderen in Nordhessen (LK Hersfeld-Rotenburg).

In Zusammenarbeit mit der RVMK soll im Main-Kinzig-Kreis die Vernetzung und eine bessere Auslastung der bestehenden Fahrten erfolgen. Zudem sollen zusätzliche finanzielle Deckungsbeiträge für Transporteure und den ÖPNV durch die Mitnahme von Gütern erzielt werden, besonders im ländlich geprägten Main-Kinzig-Kreis. So soll auch eine Zeit- und Kostenersparnis für die lokalen Be-

etriebe (Dorfläden, Molkerei, andere lokale Erzeuger) durch den Wegfall kostspieliger Fahrten generiert werden. Nicht zuletzt können so Emissionen reduziert werden.

Ein erster Test der Logistikplattform ist den beiden Testregionen SPESARTregional und in der Region Nordhessen für Frühjahr 2023 geplant.

2.1.4.14.3 Ausbau der lokalen Verkehrsinfrastruktur für den ÖPNV

Auch im lokalen Bereich hat die KVG MK in Zusammenarbeit mit den Kommunen vor Ort Infrastrukturprojekte initiiert und umgesetzt. Als ein Beispiel wird die Anlage des Wendehammers in Mosborn (Gemeinde Flörsbachtal) benannt, dessen Bau durch den Main-Kinzig-Kreis finanziell bezuschusst wurde. Bis zur Umsetzung dieser Wendeanlage konnte der Ortsteil aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten mit herkömmlichen Fahrzeugen im ÖPNV nicht bedient werden. Die Fertigstellung erfolgt im August 2021.

2.1.4.14.4 Klimaschutz im Main-Kinzig-Kreis

Im Jahr 2019 ließ der Main-Kinzig-Kreis eine Einstiegsberatung zum kommunalen Klimaschutz durchführen. Neben einer Analyse des lokalen und regionalen Status Quo wurden Ziele und Handlungsbereiche festgelegt, die in konkrete Maßnahmen zu den Themen Klimaschutz und Energiewende münden. Die Maßnahmen umfassen beispielsweise neben einem Energiemanagement für die kreiseigenen Liegenschaften und einem Energiesparmodell für Schulen auch den Ausbau der Elektromobilität. Darüber hinaus stellen etwa die Erstellung eines integrierten Klimaschutzteilkonzeptes sowie der Ausbau des ÖPNV weitere Maßnahmen dar, die im Rahmen der Einstiegsberatung entwickelt wurden.

2.1.5 Planungen und Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger

In den Nahverkehrsplänen der Nachbarlandkreise finden sich folgende Aussagen mit unmittelbarem Bezug zum ÖPNV-Angebot im Main-Kinzig-Kreis wieder:

■ Stadt Hanau, Stand 2019 – 2022:

- Anbindung des Neubaugebiets Pioneer Park mit Einrichtung einer neuen SPNV-Station („Sportsfield-Housing“) über die Schienenstrecke Hanau – Friedberg sowie Nutzung des bestehenden Haltepunktes Bahnhof Wolfgang über eine direkte fußläufige Zuwegung in Verbindung mit einem verdichteten Regionalbahnangebot bzw. Verlängerung der S-Bahn
- Bessere Anbindung des Arbeitsstandorts Wolfgang: Einrichtung neuer Haltestellen im Technologiepark und Anbindung über die Stadtbuslinie. Eine zusätzliche Bedienung findet weiterhin über die Regionallinien MKK-51, -52 und -53 statt.

- Mobilitätsleitbild, Stand 2022: Keine konkreten Maßnahmen, aber Zusammenarbeit und Vernetzung mit den Nachbarkommunen soll verstärkt werden (Rolle als Schnittstelle zwischen ländlichem Raum und Verdichtungsraum)
- **Wetteraukreis / Vogelsbergkreis (Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV)), Fortschreibung 2020:**
 - Prüfung der Einführung von Expressbuslinien u.a. auf den Korridoren Herbstein – Steinau/Wächtersbach und Büdingen – Hanau
 - Linie 562 (Hanau - Bruchköbel - Nidderau – Kaichen)
Maßnahmen: Einrichtung beschleunigter Verbindungen/ Fahrtzeitverkürzung (erste schnelle Verbindungen an Bruchköbel vorbei wurden bereits eingerichtet)
 - Linie 563 (Altenstadt - Hammersbach - Bruchköbel – Hanau) Maßnahmen: Einrichtung beschleunigter Verbindungen/ Fahrtzeitverkürzung
- **Landkreis Fulda, Stand 2017:** keine Aussagen zu lokalen Verbindungen in den Main-Kinzig-Kreis
- **Landkreis Bad Kissingen, Stand 2017:**
 - Linie 8056 Bad Brückenau – Jossa als Hauptlinie / wichtige Achse
 - Verbesserung der Anschlusssituation im SPNV zwischen RB und RE in Schlüchtern (Gemünden – Schlüchtern – Fulda) gefordert
- **Nahverkehrsplan Region 2 Unterfranken (Landkreis Main-Spessart), Stand 2017:** keine Aussagen zu lokalen Verbindungen in den Main-Kinzig-Kreis
- **Landkreis Aschaffenburg, Stand 2018:** Linie 30 (Linienbündel Main-Kahl-Kinzig) Stärkung des Linienabschnitts Großenhausen – Gelnhausen – Somborn als Nebenverbindung, Verstärkung Wochenendverkehr
- **Kreis Offenbach, Stand 2022 :** keine Aussagen zu lokalen Verbindungen in den Main-Kinzig-Kreis
- **Stadt Offenbach am Main, Stand 2022 (Entwurf):** keine Aussagen zu lokalen Verbindungen in den Main-Kinzig-Kreis
- **Stadt Frankfurt am Main, Stand 2020:** keine Aussagen zu lokalen Verbindungen in den Main-Kinzig-Kreis

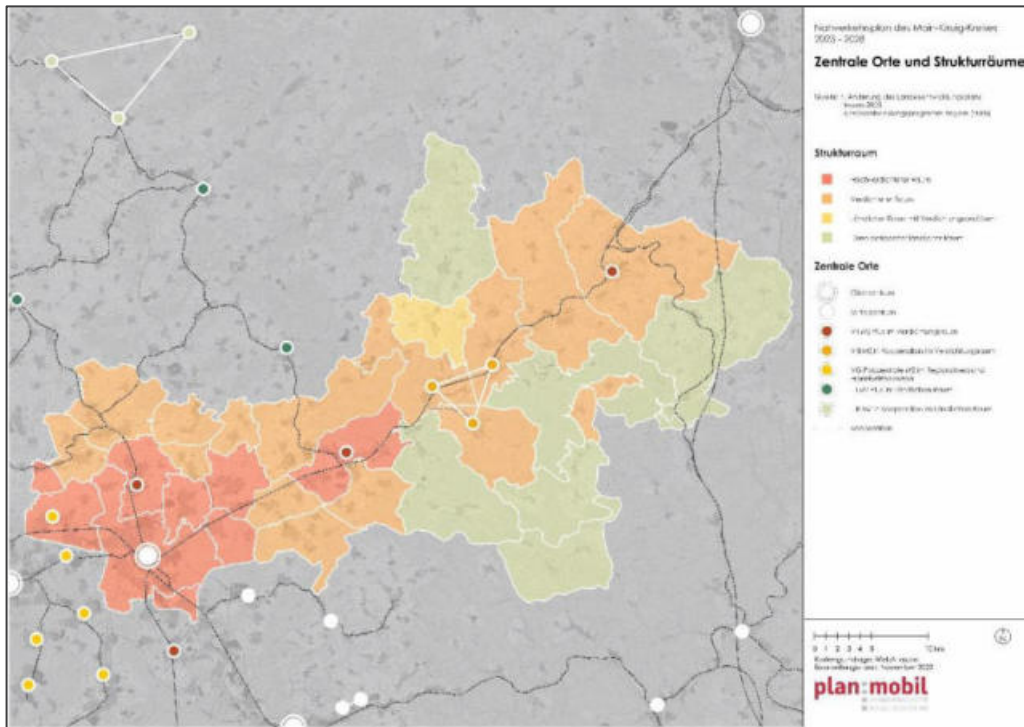
2.2 Wie gestaltet sich unser Raum?

2.2.1 Räumliche Struktur

Der Main-Kinzig-Kreis befindet sich in Südhessen und ist Teil des Regierungsbezirks Darmstadt. Er liegt im östlichen Teil des Rhein-Main-Gebiets und grenzt an die Stadt Frankfurt am Main. Der Landkreis umfasst eine Fläche von etwa 1.400 km² und wird von den beiden namensgebenden Flüssen Main und Kinzig durchflossen. Dabei bildet der Main die Kreisgrenze im Südwesten. Während sich im Osten des Kreises Vogelsberg, Spessart und die Ausläufer der Rhön befinden, sind das Maintal und die Wetterau im Westen prägend für die Landschaft. Die höchste Erhebung bildet der Berg Haag mit 584 Metern.

12 Städte und 17 Gemeinden sind Teil des Main-Kinzig-Kreises. Die größten Städte des Kreises sind die Großstadt Hanau (Sonderstatusstadt) sowie die Städte Maintal und Gelnhausen.

Abbildung 42: Raumstruktur und zentrale Orte



Laut Landesentwicklungsplan Hessen 2020 ist der westliche Teil des Landkreises angrenzend an die Metropole Frankfurt am Main überwiegend als hochverdichteter Raum (HVR) einzuordnen. Entlang den Verkehrsadern Kinzigtalbahn und A66 befinden sich etwa mit Wächtersbach, Bad Soden-Salmünster und Steinau an der Straße verdichtete Räume (VR). Die den Main-Kinzig-Kreis von Südwest nach Nordost durchquerende Kinzigtalachse stellt ein Siedlungs- und Verkehrsband dar, das ebenfalls starke bis mittlere Verdichtungserscheinungen aufzeigt. Der östliche Teilraum des Main-Kinzig-Kreises abseits der Kinzigtalachse ist als dünn besiedelter ländlicher Raum (DLR) kategorisiert.

Im Sinne des Zentrale-Orte-Systems befindet sich mit Hanau trotz des eigenständigen Status der Stadt ein Oberzentrum im Landkreis. Die Städte Bruchköbel, Gelnhausen, Wächtersbach, Bad Orb, Bad Soden-Salmünster und Schlüchtern sind als Mittelzentrum kategorisiert.

2.2.2 Bevölkerungsstruktur

Im Main-Kinzig-Kreis leben knapp 422.000 Menschen. Es handelt sich um den bevölkerungsreichsten Landkreis Hessens. Die Bevölkerungsdichte liegt bei 302 Einwohnerinnen und Einwohner pro km² (Stand Ende 2020).

Tabelle 4: Bevölkerungszahl und -entwicklung im Main-Kinzig-Kreis sowie Bevölkerungsdichte

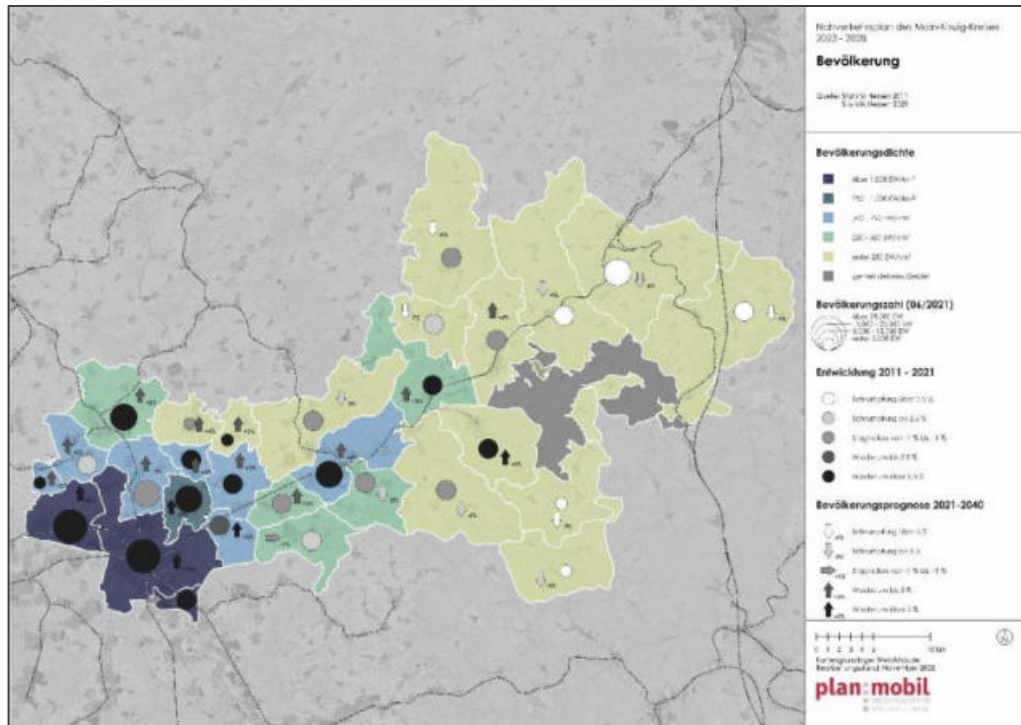
Gemeinde	Bevölkerungszahl 06/2011	Bevölkerungszahl 06/2021	Entwicklung 06/2011-06/2021	Bevölkerungsdichte in EW/km ² (Stand 06/2021)
Bad Orb	9.789	10.284	5,1	215
Bad Soden-Salmünster	13.591	13.581	-0,1	232
Biebergemünd	8.296	8.283	-0,2	106
Birstein	6.252	6.187	-1,0	71
Brachtal	5.156	5.069	-1,7	164
Bruchköbel	20.502	20.491	-0,1	690
Erlensee	13.127	15.494	18,0	834
Flörsbachtal	2.471	2.328	-5,8	45
Freigericht	14.587	14.416	-1,2	431
Gelnhausen	21.582	23.228	7,6	515
Großkrotzenburg	7.299	7.514	2,9	1.006
Gründau	14.647	14.665	0,1	217
Hammersbach	4.835	4.866	0,6	242
Hanau	89.082	97.459	9,4	1.274
Hasselroth	7.340	7.335	-0,1	387
Jossgrund	3.606	3.404	-5,6	67
Langenselbold	13.455	14.307	6,3	545
Linsengericht	9.824	9.858	0,3	331
Maintal	38.107	39.145	2,7	1.208

Gemeinde	Bevölkerungs- zahl 06/2011	Bevölkerungs- zahl 06/2021	Entwicklung 06/2011-06/2021	Bevölkerungs- dichte in EW/km ² (Stand 06/2021)
Neuberg	5.170	5.391	4,3	511
Nidderau	19.786	20.545	3,8	440
Niederdorfelden	3.676	3.868	5,2	593
Rodenbach	11.148	11.281	1,2	674
Ronneburg	3.227	3.485	8,0	245
Schlüchtern	16.703	15.867	-5,0	140
Schöneck	12.097	11.839	-2,1	551
Sinntal	9.133	8.761	-4,1	78
Steinau an der Straße	10.696	10.237	-4,3	98
Wächtersbach	12.230	12.748	4,2	251
Main-Kinzig- Kreis	407.414	421.936	3,6	302

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2021

Die Bevölkerungszahl des Main-Kinzig-Kreises zeichnet sich durch ein stetiges Wachstum aus. Während diese im Jahr 1990 noch bei ca. 376.000 lag, lebten 2005 bereits fast 410.000 Menschen im Landkreis. Nach einem kurzzeitigen Rückgang 2011 stieg die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner weiter an, um sich im Jahr 2020 auf ihrem bisherigen Höhepunkt zu befinden.

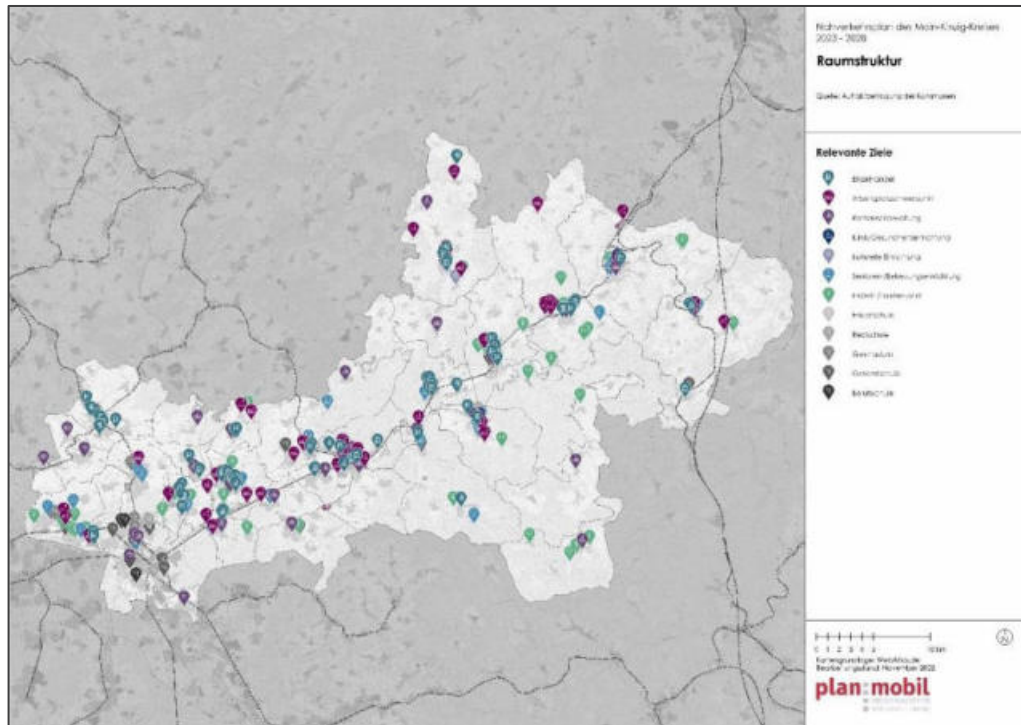
Abbildung 43: Bevölkerungsentwicklung im Main-Kinzig-Kreis



Entsprechend der Bevölkerungsdynamik der zurückliegenden Jahre wurden in den einzelnen Städten und Gemeinden seit 2010 verschiedene Wohngebiete entwickelt. Eine ausführliche Darstellung befindet sich im Anhang.

Wichtigen raumbezogene Standorte und damit Ziele für den ÖPNV wie z. B. Schulstandorte, Arbeitsplatzstandorte, medizinische Einrichtungen und Verwaltungsstandorte, die in den nachfolgenden Kapiteln aufgeführt werden, sind in der **Abbildung 44** zusammenfassend dargestellt.

Abbildung 44: Wichtige Ziele im Main-Kinzig-Kreis



Quelle: Auftaktbefragung der Kommunen

2.2.3 Verkehrsinfrastruktur

Straßennetz

Das Straßennetz ist wegen der hohen Siedlungsdichte und der hohen Pendlerströme auch als Transitverkehre in die umliegenden Oberzentren – vor allem Richtung Frankfurt – gerade im Verdichtungsraum von einer hohen Nutzungsdichte gekennzeichnet. Dies führt insbesondere in der Hauptverkehrszeit und in Lastichtung zu Engpässen und einer relativ hohen Störanfälligkeit im westlichen Teilraum des Kreises.

Dominiert werden die Straßenverkehrsströme durch hohe Nutzungszahlen auf den Autobahnen A66 in Ost-West-Richtung und A45 in Nord-Süd-Richtung. Störungen auf diesen Autobahnen führen schnell zu erheblichen Störungen in weiten Teilen des Straßennetzes im Main-Kinzig-Kreis, von denen auch der straßengebundene ÖPNV abschnittsweise betroffen ist.

Eigene Trassen und Spuren, auf denen der ÖPNV im Straßennetz bevorrechtigt fahren kann, existieren im Main-Kinzig-Kreis, trotz teilweise größerer Verspätungsanfälligkeiten auf einzelnen Linienabschnitten wie z.B. auf den Zulaufstrecken von und nach Hanau oder Frankfurt, nicht.

Schienerpersonennahverkehr (SPNV)

Der Main-Kinzig-Kreis ist durch den vertakteten regionalen Schienenverkehr, vorwiegend in Ost-West-Richtung der Kinzigtalbahn sowie auf weiteren von dieser Achse in Hanau, Gelnhausen und Schlüchtern ausgehenden Verbindungen Richtung Norden (Hanau – Friedberg, Gelnhausen – Gießen) bzw. Süden (Hanau – Aschaffenburg, Schlüchtern – Gemünden am Main), erschlossen. Diese Verbindungen binden den Main-Kinzig-Kreis an benachbarte Oberzentren an und sorgen auch für eine Anbindung verschiedener Orte untereinander im Kreisgebiet. Im nördlichen Main-Kinzig-Kreis verkehrt die Niddertalbahn als Verbindung zwischen Frankfurt, Bad Vilbel und Nidderau sowie weiter Richtung Nordosten.

Im Main-Kinzig-Kreis (ohne Hanau) gibt es 27 Stationen des SPNV. Nahezu alle Stationen weisen eine Umstiegsmöglichkeit zum regionalen oder lokalen Busverkehr auf. Vor allem die Bahnhöfe in Maintal, Bruchköbel, Langenselbold, Wächtersbach, Gelnhausen, Steinau an der Straße und Schlüchtern nehmen (neben dem Hauptbahnhof in Hanau) relevante Verknüpfungsfunktionen wahr und dienen als wichtiger Umstiegspunkt für weitere Städte und Gemeinden. Die S-Bahn Rhein-Main verkehrt südmainisch von Frankfurt bzw. Offenbach kommend bis zum Hanauer Hauptbahnhof. Derzeit gibt es darüber hinaus keinen S-Bahn-Halt im Main-Kinzig-Kreis.

Das Schienennetz im Rhein-Main-Gebiet ist wegen der hohen Mobilität in der Region, aber auch wegen der starken Transitverkehre aufgrund seiner zentralen Lage in Deutschland überlastet. Die Strecken Fulda - Hanau – Frankfurt sowie Aschaffenburg – Hanau – Frankfurt sind durch verschiedenen Verkehrsarten (Fern-, Güter- und Nahverkehr auf Mischstrecken mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten) hochbelastet und daher extrem stör anfällig. Da hier der SPNV gemeinsam mit (dem betrieblich bevorrechtigten) Fernverkehr sowie dem Güterverkehr auf gemeinsamen Trassen liegt, sind die Verspätungen im SPNV hier besonders hoch.

Straßengebundener ÖPNV

Im Main-Kinzig-Kreis verkehren im Fahrplanjahr 2022 15 regionale und 54 lokale Bus- bzw. AST-Linien (sowie zehn Linien benachbarter Aufgabenträger). Sie fungieren als Verbindungslinien zwischen den einzelnen Orten und als Zubringer zum SPNV, aber auch als Stadtbuslinien mit hoher Erschließungsfunktion wie z. B. in Maintal, Bruchköbel, Gelnhausen oder Nidderau. Zu den benachbarten Oberzentren Offenbach, Frankfurt, Fulda und Aschaffenburg bestehen direkte Fahrtmöglichkeiten aus den unmittelbar angrenzenden Kommunen.

Der weit überwiegende Anteil des Schülerverkehrsaufkommens wird durch den nach § 42 PBefG konzessionierten Linienvorkehr bedient. Die besonders auf Schülerverkehre ausgerichteten Kurse sind im Fahrplan durch ein „S“ gekennzeichnet, können jedoch wie die Regelkurse von jedermann genutzt werden. Diese „Sonderfahrten“ werden in der Praxis durch Zusatzbestellungen auf lokalen Linien der KVG MK und im Regionalverkehr des RMV bzw. von zusätzlichen

Infrastruktur-Kosten-Ausgleich-Leistungen sowie durch Stadtbusverkehre organisiert.

Besteht für Schülerinnen und Schüler keine geeignete Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, so wird seitens der KVG MK geprüft, ob diese in den bestehenden Fahrplan integriert werden kann. Alternativ wird in Absprache mit dem Schulträger ein freigestellter Schülerverkehr eingerichtet. Für die sichere Beförderung körperbehinderter Schülerinnen und Schülern sind dabei spezielle Voraussetzungen zu erfüllen (z. B. Auffahrrampen, absenkbare Hinterachse, besondere Gurtsysteme etc.).

Die Verkehrsbehörde des Main-Kinzig-Kreises ist zuständig für die Erteilung einer Taxen- bzw. Mietwagenkonzession bei Städten bzw. Gemeinden mit weniger als 7.500 Einwohnern. Für die Erteilung einer solchen Konzession bedarf es einer besonderen formellen Antragstellung. Die Genehmigung wird erteilt für den Verkehr mit Taxen (§ 47 PBefG) oder den Verkehr mit Mietwagen (§ 49 PBefG).

2.2.4 Wirtschaft und Arbeitsplatzschwerpunkte

Für die Planung und Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsangebote sind Arbeitsplatzstandorte ebenso wie öffentliche Einrichtungen und Infrastrukturen mit einem hohen Publikumsverkehr von Relevanz. Für den Main-Kinzig-Kreis sind insbesondere die Mittelzentren Bad Orb, Bad Soden-Salmünster, Gelnhausen und Schlüchtern sowie die Grundzentren Biebergemünd, Birstein, Erlensee, Langenselbold, Maintal, Rodenbach, Sinntal und Steinau an der Straße als wichtige Arbeitsstandorte von Bedeutung.

In der Raumstrukturkarte sind Gewerbeflächen bzw. Arbeitsplatzkonzentrationen dargestellt, die im Rahmen der Auftaktbefragung durch die Kommunen benannt wurden (siehe auch im Anhang, Kapitel 8.1).

2.2.5 Versorgungsstrukturen und Einkaufsorientierung

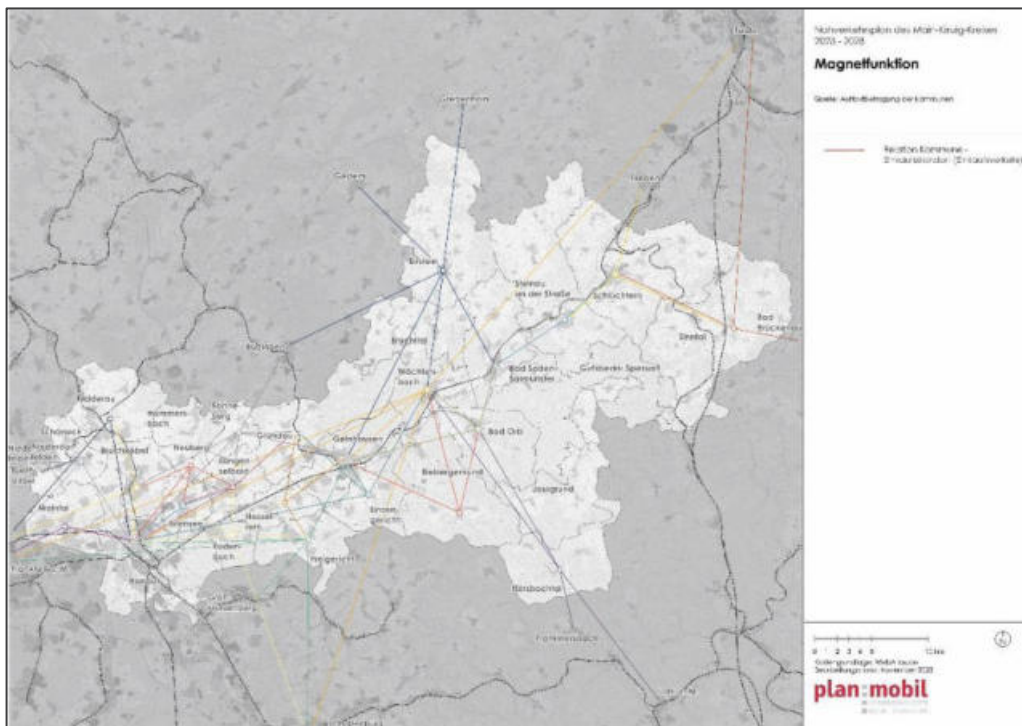
Verwaltungsstandorte

Verwaltungsstandorte sind relevante Ziele im ÖPNV, da Verwaltungen zu ihren Öffnungszeiten neben den Beschäftigten auch Publikumsverkehr aufweisen. Die Kreisverwaltung des Main-Kinzig-Kreises hat ihren Sitz in Gelnhausen, nahe der Bushaltestelle Landratsamt. Die Agentur für Arbeit befindet sich mit ihren Servicestellen in Gelnhausen, Hanau und Schlüchtern. Die Rathäuser und Bürgerbüros der kreisangehörigen Städte und Gemeinden liegen weitgehend in den zentralen Bereichen der jeweiligen Orte.

Einkaufsorientierung

Im Zuge der Auftaktbefragung der Kommunen wurde nach der Magnetfunktion umliegender Orte im Einkaufsverkehr gefragt. Folgende Relationen wurden von den einzelnen Städten und Gemeinden benannt. Dabei lassen sich sowohl diverse Orte mit Magnetfunktion innerhalb des Kreises als auch Ziele außerhalb des Kreises feststellen, wie die folgende Abbildung zeigt:

Abbildung 45: Magnetfunktion im Einkaufsverkehr für die einzelnen Kommunen



Quelle: Daten der Auftaktbefragung der Kommunen

2.2.6 Schul-, Ausbildung- und Hochschulstandorte

Schulstruktur

Der Schulverkehr nimmt eine bedeutende Stellung in der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes ein. Schülerinnen und Schüler sind insbesondere in den ländlichen Räumen die bedeutendste Kundschaft des ÖPNV und stellen den Großteil der Mitfahrenden dar. Infolgedessen ist neben der Betrachtung der Bevölkerungsverteilung im Main-Kinzig-Kreis ebenso die schulische Infrastruktur für die Ausgestaltung des ÖPNV von besonderer Relevanz, vor allem weiterführende Schulstandorte (mit Mittel- und Oberstufe) sowie Berufsschulen.

Im Main-Kinzig-Kreis gibt es im Schuljahr 2021/2022 ca. 30.000 Schülerinnen und Schüler in den Grundschulen sowie weiterführenden Schulen (*mein-schulweg-weiser.de*). Davon sind rund 13.000 anspruchsberechtigte und zu befördernde Schülerinnen und Schüler (KVG MK, 2020; in Hanau sind hierbei nur Schulen berücksichtigt, für die eine Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadt Hanau und dem Main-Kinzig-Kreis besteht). Diese verteilen sich auf folgende Schultypen:

- 71 Grundschulen
- 10 Hauptschulen
- 10 Realschulen
- 4 Gymnasien
- 8 Gesamtschulen
- 10 Förderschulen
- 2 Berufliche Schulen

Eine Tabelle mit einer Übersicht über die Schulen und die Anzahl der Schülerinnen und Schüler im Main-Kinzig-Kreis im Jahr 2021/2022 befindet sich im Anhang.

Eine Verortung der Schulstandorte ist der Raumstrukturkarte zu entnehmen.

2.2.7 Weitere Ziele

Medizinische Versorgung

Im Main-Kinzig-Kreis gibt es zwei Kreiskrankenhäuser sowie zehn Kurkliniken an den Standorten Bad Orb und Bad Soden-Salmünster. Zusätzliche bestehen in einzelnen Kommunen des MKK Ärztehäuser und weitere Medizinische Versorgungseinrichtungen. Nachfolgend aufgeführt sind die Klinikstandorte.

Tabelle 5: Krankenhäuser und Kliniken im Main-Kinzig-Kreis

	Standort und Einrichtung	Bettenzahl	Beschäftigtenzahl
Gelnhausen	Main-Kinzig-Kliniken	über 700	ca. 2000
Schlüchtern	Main-Kinzig-Kliniken (Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie)	ca. 370	ca. 500
	Main-Kinzig-Kliniken (RPK Arbeitsleben)		
Bad Orb	Spessart-Klinik (Kurklinik)	ca. 320	ca. 300
	Reha-Kliniken Küppelsmühle (Kurklinik)	ca. 100	k.A.
	MEDICLIN Reha-Zentrum (Kurklinik)	ca. 290	k.A.

	Standort und Einrichtung	Bettenzahl	Beschäftigtenzahl
	Eurion Privatlinik Beratungszentrum	k.A.	k.A.
Bad Soden- Salmünster	Hamm-Kliniken (Kurklinik)	ca. 700	ca. 600
	Klinik Lohrey (Kurklinik)	ca. 180	ca. 140
	Knappschafts-Klinik (Kurklinik)	ca. 180	k.A.
	Rhönblick-Klinik (Kurklinik)	ca. 110	k.A.
	MEDIAN Kinzigtal-Klinik (Kurklinik)	ca. 190	k.A.
	Orthomedica Reha-Klinik (Kurklinik)	Keine (ambulantes Rehabilitations- und Gesundheitszentrum)	15
	Salztal-Klinik (Kurklinik)	ca. 170	k.A.

Quelle: Eigene Recherche auf Webseiten des Main-Kinzig-Kreises und der Kurstädte, 2022

Senioreneinrichtungen

Ältere Menschen sind in ihrer Mobilität häufiger als andere Menschen auf den ÖPNV angewiesen. Daher ist die Anbindung von Seniorenheimen und Einrichtungen für ältere Menschen nicht nur im Hinblick auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen von Bedeutung. Auch das dortige ÖPNV-Angebot spielt eine wichtige Rolle für die Bewohnerinnen und Bewohner, deren Besucher und den dort Beschäftigten.

Freizeit und Naherholung

Der Main-Kinzig-Kreis liegt an den Ausläufern der Mittelgebirge Vogelsberg, Spessart und der Rhön sowie in der Waldlandschaft Büdinger Wald, welche mit ihren vielfältigen Freizeitangeboten insbesondere im Wander- und Radtourismus ein attraktives Urlaubs- und Naherholungsgebiet von überregionaler Bedeutung sind. Darüber hinaus weist der Landkreis mehrere staatlich anerkannte Erholungs- und Kurorte auf.

Tabelle 6: Staatlich anerkannte Kur- und Erholungsorte im Main-Kinzig-Kreis

Kommune/Stadt	Ort	Prädikat
Bad Orb	Kernstadt	Heilbad
Bad Soden-Salmünster	Kernstadt	Heilbad
Bad Soden-Salmünster	Mernes	Staatlich anerkannter Erholungsort
Birstein	Kernstadt	Staatlich anerkannter Erholungsort
Flörsbachtal	Lohrhaupten	Staatlich anerkannter Erholungsort
Freigericht	Horbach	Staatlich anerkannter Erholungsort
Jossgrund	Burgjoß, Oberndorf, Pfaffenhausen	Staatlich anerkannter Erholungsort
Schlüchtern	Kernstadt	Luftkurort
Sinntal	Jossa	Staatlich anerkannter Erholungsort
Steinau an der Straße	Ulm bach	Staatlich anerkannter Erholungsort
Wächtersbach	Aufenau, Kernstadt	Staatlich anerkannter Erholungsort

Quelle: Regierungspräsidium Kassel, 2022

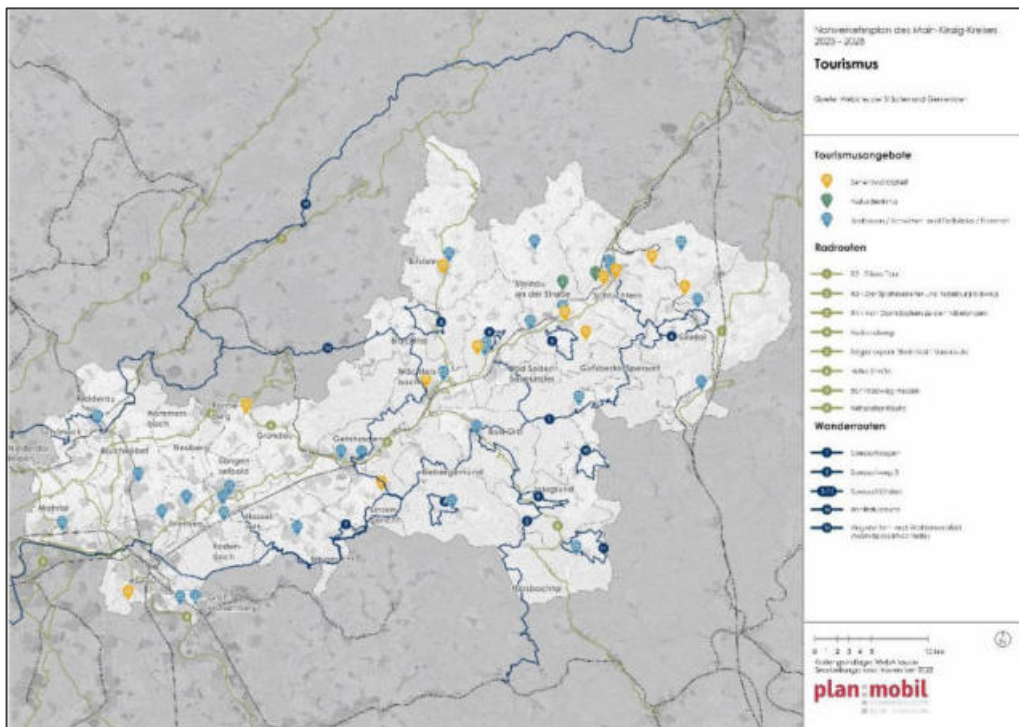
Der Premiumweg Spessartbogen ist der längste Fernwanderweg im Main-Kinzig-Kreis. Dieser führt durch den Naturpark Hessischer Spessart im Südosten des Untersuchungsraumes und erschließt neben dem Buchberg und dem Stackenberg u. a. auch die Orte Langenselbold, Bad Orb und Schlüchtern.

In Ergänzung zum Spessartbogen führen neun Spessartfährten als Rundwege und Tageswanderungen durch den Landkreis. Darüber hinaus bieten die Spessartspuren kurze Rundwanderungen im Zeichen des „Spazierwanderns“. Neben dem Premiumwanderweg Spessartbogen trägt der Spessartweg 3 ebenfalls als „Qualitätsweg Wanderbares Deutschland“ eine entsprechende Auszeichnung und verläuft von Bad Soden-Salmünster über Bad Orb nach Heigenbrücken im bayrischen Nachbarlandkreis Aschaffenburg.

Auch im Bereich des Radtourismus⁴ weist der Main-Kinzig-Kreis ein vielfältiges Angebot auf. So führen unter anderem drei Fernradwege (R2 – Flüsse-Tour, R3 – Der

Spätesereiter und Milseburgradweg und R4 – Von Dornröschen zu den Nibelungen) durch den Landkreis. Neben weiteren Themenradwegen, wie der Mittelalter-Radrouten, gibt es mit dem SpessartBiken-Netz auch ein großes Angebot an Mountainbike-Touren.

Abbildung 46: Tourismusangebote, Rad- und Wanderrouten im Main-Kinzig-Kreis



Quelle: Auftaktbefragung der Kommunen

Weitere relevante touristische Ziele im Main-Kinzig-Kreis sind:

- Historische Altstädte (z. B. Bad Orb, Birstein, Bruchköbel, Gelnhausen, Niederau, Rodenbach, Salmünster, Schlüchtern, Schöneck, Steinau an der Straße, Wächtersbach)
- Märchen (u. a. Brüder-Grimm-Städte Hanau und Steinau an der Straße, Brüder Grimm-Haus Steinau, GrimmsMärchenReich, Märchenstadtführungen, Brüder Grimm Festspiele Hanau, Spessart Märchenthrone u. a.)
- Schlösser und Burgen (z. B. Schloss Birstein, Burg Ronneburg, Schloss Ramholz, Schloss Wächtersbach, Schloss Philippsruhe)
- Bade- und Erholungsgewässer wie der Bärensee in Bruchköbel, das Strandbad Spessartblick in Großkrotzenburg, das Strandbad Kinzigsee in Langenselbold und der Naturfreibäder in Bad Orb sowie Altengronau sowie Schwimmbäder/ Freibäder in den Gemeinden und Städten
- Toskana Therme in Bad Orb und Spessart Therme in Bad Soden-Salmünster
- Lern- und Erlebnislandschaft "Ardeas Seenwelt" (Kinzigstausee)

- Kunst- und Kultureinrichtungen, u. a. Museen (Bergwinkelmuseum Schlüchtern, Hessisches Puppen- und Spielzeugmuseum Hanau, Limes und Museum Großkrotzenburg, Papua Museum u.a.)
- Naturdenkmäler wie der Acisbrunnen oder die Teufelshöhle
- Sowie weitere Freizeitangebote wie z. B. der Kletterwald und Erlebnispark in Steinau, der Tierpark Eidengesäß, die Wildparks in Hanau-Klein-Auheim, Bad Soden-Salmünster und Schlüchtern

Im Main-Kinzig-Kreis sind 178 geöffnete Beherbergungsbetriebe mit insgesamt 9.672 Betten zu finden (Statistische Berichte, Stand Dezember 2019). Im selben Jahr wurden 383.201 Gäste mit insgesamt 1.441.373 Übernachtungen verzeichnet. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Übernachtungsgäste im Kreis lag 2019 bei 3,8 Tagen. Während der Corona-Pandemie waren Reisen zu touristischen Zwecken lange nicht möglich.

Im Dezember 2021 gab es 169 geöffnete Betriebe mit 9.163 Betten. Im Jahr 2021 wurden 194.276 Gäste und 958.810 Übernachtungen im Landkreis verzeichnet. Dabei lag die durchschnittliche Aufenthaltsdauer bei 4,9 Tagen.

Insgesamt nahm die Übernachtungsrate in den Beherbergungsbetrieben des Main-Kinzig-Kreises in den letzten Jahren kontinuierlich zu, wobei insbesondere die Städte Bad Orb, Bad Soden-Salmünster sowie Hanau eine hohe Übernachtungsintensität aufweisen. Touristen sind dabei als wichtige Potenzialgruppe für den ÖPNV zu betrachten, die bei geringen Ortskenntnissen eine hohe Mobilität aufweisen.

Tabelle 7: Gäste und Übernachtungen im Main-Kinzig-Kreis 2019

Kommune	Gäste	Übernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen
Bad Orb	68.030	447.014	6,6
Bad Soden-Salmünster	46.349	361.114	7,8
Birstein	3.143	12.804	4,1
Bruchköbel	9.298	29.571	3,2
Flörsbachtal	3.218	11.327	3,5
Freigericht	3.174	15.274	4,8
Gelnhausen	21.214	52.794	2,5
Gründau	12.587	32.310	2,6
Hammersbach	812	2.927	3,6
Hanau	81.701	194.678	2,4
Jossgrund	1.689	3.716	2,2
Maintal	40.066	77.395	1,9
Nidderau	7.826	17.075	2,2
Rodenbach	4.219	8.021	1,9
Schlüchtern	11.504	25.835	2,2
Sinntal	6.296	11.676	1,9
Steinau	8.484	22.068	2,6
Wächtersbach	7.400	12.571	1,7
Main-Kinzig-Kreis	383.201	1.441.373	3,8

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, 2020

2.3 Wie sind wir unterwegs und wohin?

2.3.1 Kennwerte des Mobilitätsverhaltens

Der RNVP des RMV stellt Daten zur verkehrlichen Entwicklung der Jahre 2012 bis 2018 auf der Ebene des Verbundes zur Verfügung. Insbesondere zwischen 2017 und 2018 ist eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen im RMV zu verzeichnen.

Abbildung 47: Entwicklung der Fahrgastzahlen im RMV zwischen 2012 und 2018 (in Millionen Fahrten)

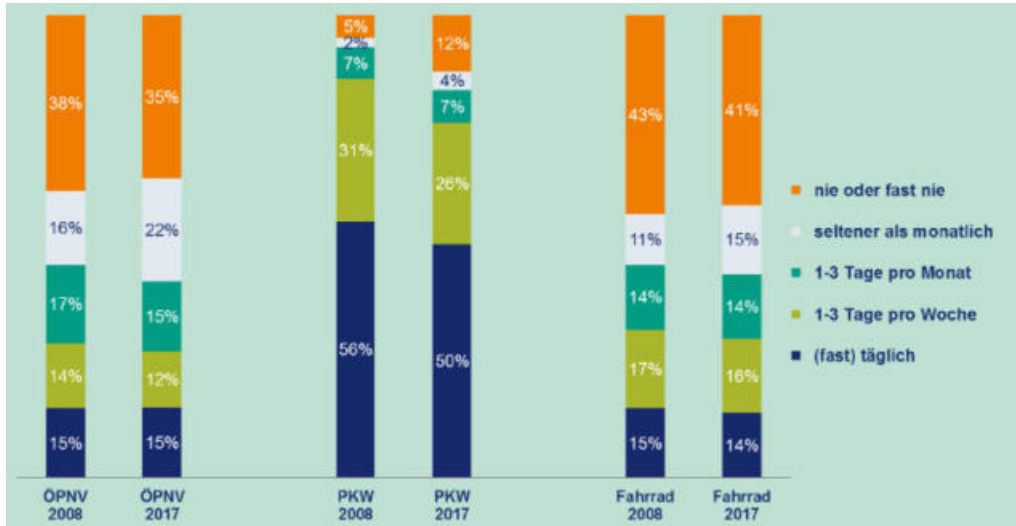


Quelle: RMV, 2020

Ergebnisse der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017 (ifas, DLR, IVT und ifas, 2018) zeigen, dass im RMV-Gebiet verkehrsmittelübergreifend im Durchschnitt pro Person täglich etwa 3,1 Wege mit dem ÖV, zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden. Die Wegelänge beträgt dabei im Mittel 12,9 Kilometer bei einer Tagesstrecke von insgesamt rund 40 Kilometern und einem Zeitaufwand von 1 Stunde und 22 Minuten pro Person.

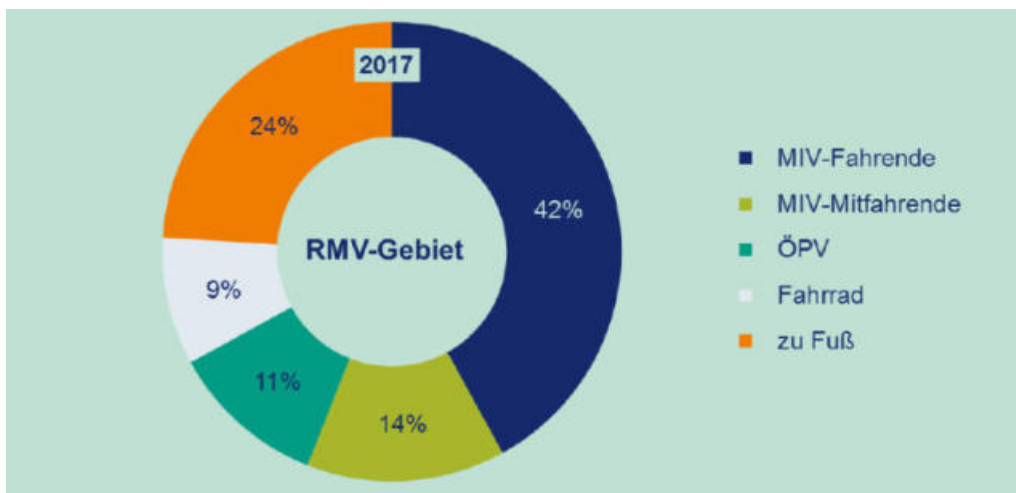
Bei der Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel zeigt sich in den Jahren bis 2017 eine leichte Zunahme bei Bus und Bahn, bei der Pkw-Nutzung ist hingegen ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Im RMV-Gebiet ist der Anteil des Öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs (ÖPV) in den letzten Jahren auf 11 Prozent gestiegen. Dies ist im Vergleich zum Nutzungsverhalten in ganz Deutschland ein überdurchschnittlicher Wert.

Abbildung 48: Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im RMV-Gebiet und Vergleich zwischen 2008 und 2017



Quelle: RMV, 2020

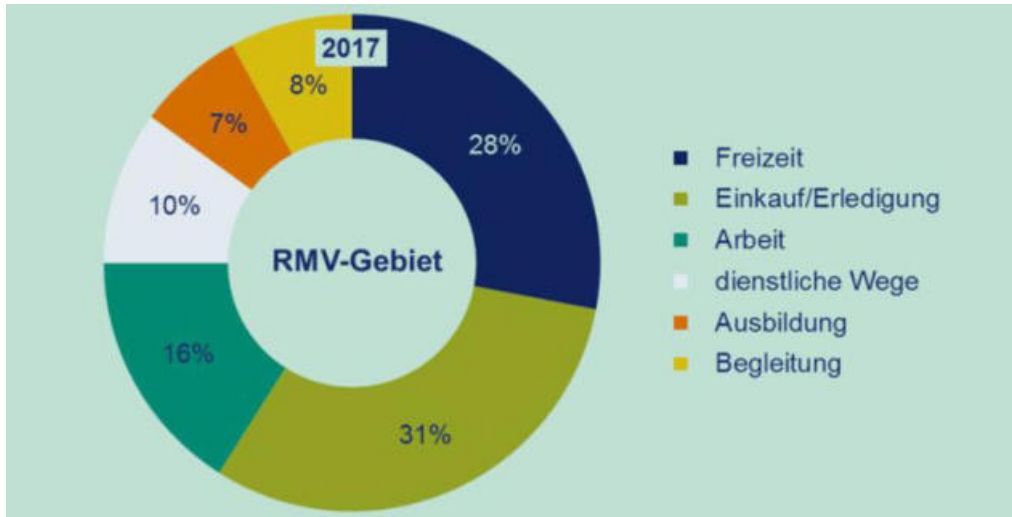
Abbildung 49: Modal-Split – Verkehrsmittelnutzung nach Anteilen



Quelle: RMV, 2020

Die verkehrsmittelunabhängige Aufschlüsselung von Wegen allein nach ihrem Zweck veranschaulicht, dass die Mehrzahl für Einkäufe und Erledigungen (31 Prozent) sowie für die Freizeit (28 Prozent) aufgewendet wird.

Abbildung 50: Wegezwecke nach Anteilen im RMV-Gebiet



Quelle: RMV, 2020

Bis zum Februar 2020 zeigten die vorliegenden analysierten Daten und Betriebsbeobachtungen im Main-Kinzig-Kreis ebenfalls einen Anstieg der Fahrgastnachfrage in Bussen und Bahnen sowie zu den benachbarten Zentren. Mit Beginn der Covid19-Pandemie im Frühjahr 2020 sind die Fahrgastzahlen im ÖPNV zunächst stark zurück gegangen und stabilisieren sich seit Herbst 2021 zunehmend wieder, wenn auch derzeit auf einem geringeren Niveau als vor Beginn der Pandemie.

2.3.2 Nachfrageverflechtungen

Verflechtungen der Pendelnden

Die Auswertung der Pendlerverflechtungen geben Hinweis auf mögliche Nachfragepotenziale und sind entsprechend für die Konzeption des künftigen ÖPNV-Angebotes von Bedeutung. Die Verkehrsnachfrage ist durch die Siedlungsstruktur, also die Verteilung der Bevölkerung, von Arbeitsplätzen und Schulstandorten geprägt. Betrachtet werden die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort auf Gemeindeebene nach Bundesagentur für Arbeit (Stand 2019).

Die größten Pendelndenbewegungen im Berufsverkehr bestehen im Untersuchungsraum zum Oberzentrum Hanau. Dabei sind vor allem die Relationen aus Frankfurt, Maintal, Freigericht, Langenselbold, Rodenbach, Erlensee und Bruchköbel hervorzuheben. Insgesamt besteht ein negatives Pendelndensaldo mit deutlicher Orientierung zu den Arbeitsplatzstandorten in Hanau, Frankfurt und Offenbach.

Nachfolgend dargestellt sind die Top 10-Pendelndenverflechtungen, die Gesamtübersicht ist dem Anhang zu entnehmen.

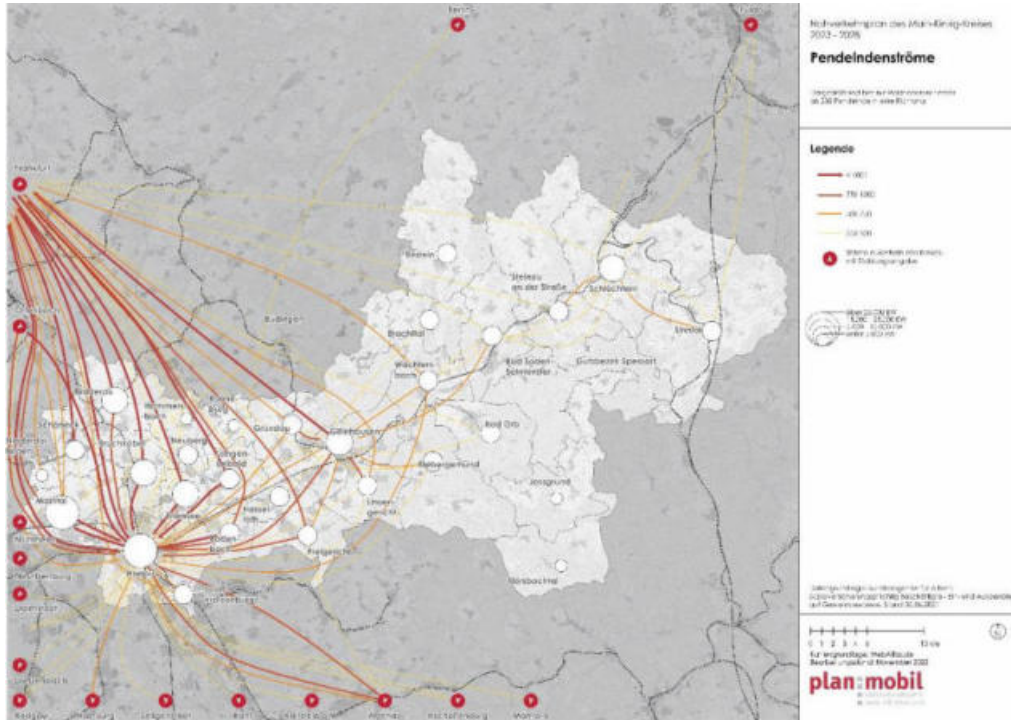
Tabelle 8: Top 10-Pendelndenrelationen

Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendelnde
Hanau	Frankfurt	7.719
Maintal	Frankfurt	6.881
Nidderau	Frankfurt	2.488
Schöneck	Frankfurt	1.991
Frankfurt	Hanau	1.965
Bruchköbel	Hanau	1.829
Bruchköbel	Frankfurt	1.797
Erlensee	Hanau	1.518
Hanau	Offenbach	1.489
Maintal	Hanau	1.456

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2019. Stand Juni 2019. Absteigende Sortierung nach Anzahl der Pendelnden

Die Pendelndenbeziehungen für den Main-Kinzig-Kreis (mit Relationen über 250 Pendelnde in einer Richtung) sind in folgender Karte dargestellt.

Abbildung 51: Verflechtung der Pendelnden (dargestellt sind Relationen > 250 Pendelnde in einer Richtung)

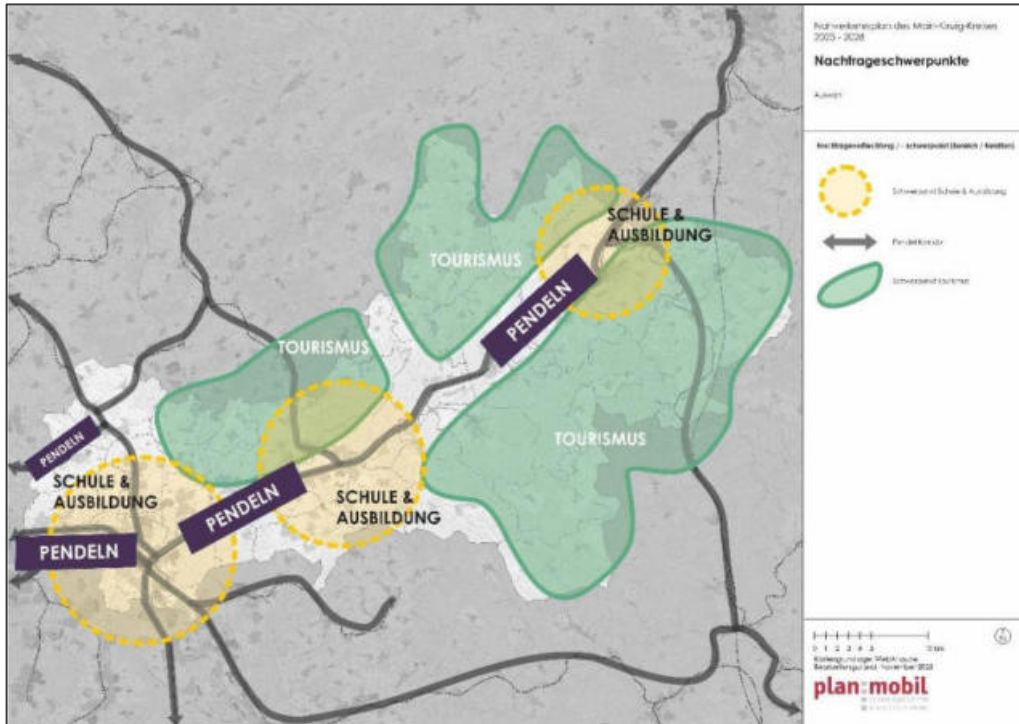


Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Ein- und Auspendler auf Gemeindeebene, Stand 30.06.2021

Überblick über die Nutzungsschwerpunkte im Kreisgebiet

Die nachfolgende Grafik zeigt eine zusammenfassende und beispielhafte Darstellung der verschiedenen Nutzungsschwerpunkte im Main-Kinzig-Kreis. Entlang der Kinzigtalachse überwiegt die Verkehrsfunktion des Pendelndenverkehrs, hinzu kommen die umfangreichen Verflechtungen im Schul- und Ausbildungsverkehr zu den verschiedenen Schulstandorten (in der Grafik nur ausgewählt dargestellt). Im Bereich des Spessarts und im Vogelsberg ergänzen touristische Nutzungen die dort bestehenden Verflechtungen.

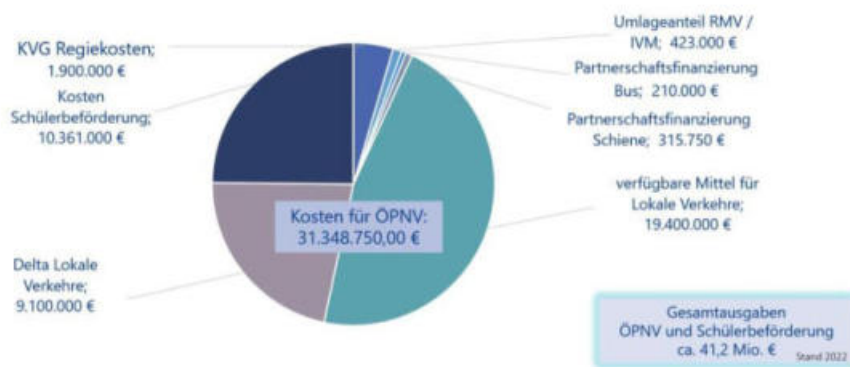
Abbildung 52: Beispielhafte Nachfrageverflechtungen / -schwerpunkte im Main-Kinzig-Kreis



2.4 Wieviel Verkehr leisten wir uns?

Die Ausgaben für den ÖPNV und die Schülerbeförderung im Main-Kinzig-Kreis belaufen sich im Jahr 2022 auf insgesamt rund 41,2 Mio. Euro; auf den ÖPNV entfallen dabei rund 31,3 Mio. Euro. In der nachfolgenden Grafik sind die Kostenanteile dargestellt:

Abbildung 53: Ausgaben für ÖPNV und Schülerbeförderung im Main-Kinzig-Kreis 2022



Quelle: KVG MK, 2023

Für das Jahr 2023 beläuft sich das Budget für die lokalen Verkehre auf 29,9 Mio. Euro. Bis zum Jahr 2024 wird eine Steigerung auf rund 33,1 Mio. Euro prognostiziert.

Die Finanzierung der Verkehrsleistungen erfolgt nach den vertraglich festgeschriebenen Regularien einerseits zwischen der KVG MK und der RMV GmbH und andererseits zwischen der KVG MK und einzelnen Kommunen im Rahmen der Co-Finanzierung. Im Jahr 2022 beträgt diese Co-Finanzierung von insgesamt zehn Kommunen rund 1,6 Mio. Euro.

Zur Beförderung der Schülerinnen und Schüler zu den Grundschulen und den weiterführenden Schulen des Kreises schafft die KVG MK als lokaler Aufgabenträger im Auftrag des Schulträgers nach Möglichkeit ein ausreichendes Angebot im ÖPNV.

Der Main-Kinzig-Kreis erstattet als Schulträger die Kosten der Schülerbeförderung nach Hessischem Schulgesetz für alle anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler bis zum Ende der Mittelstufe.

Den gesamten Fahrgeldeinnahmen der KVG MK werden die Einnahmenminderungen für den Fremdnutzer ausgleich pro Linie gegenübergestellt. Dies geschieht im Rahmen des verbundweit angewandten Einnahmeaufteilungsverfahrens (EAV), wobei die tatsächliche Nutzung der Verkehrsmittel, ermittelt mit Fahrgastzählungen und -befragungen, die Grundlage der Zuschreibungshöhe

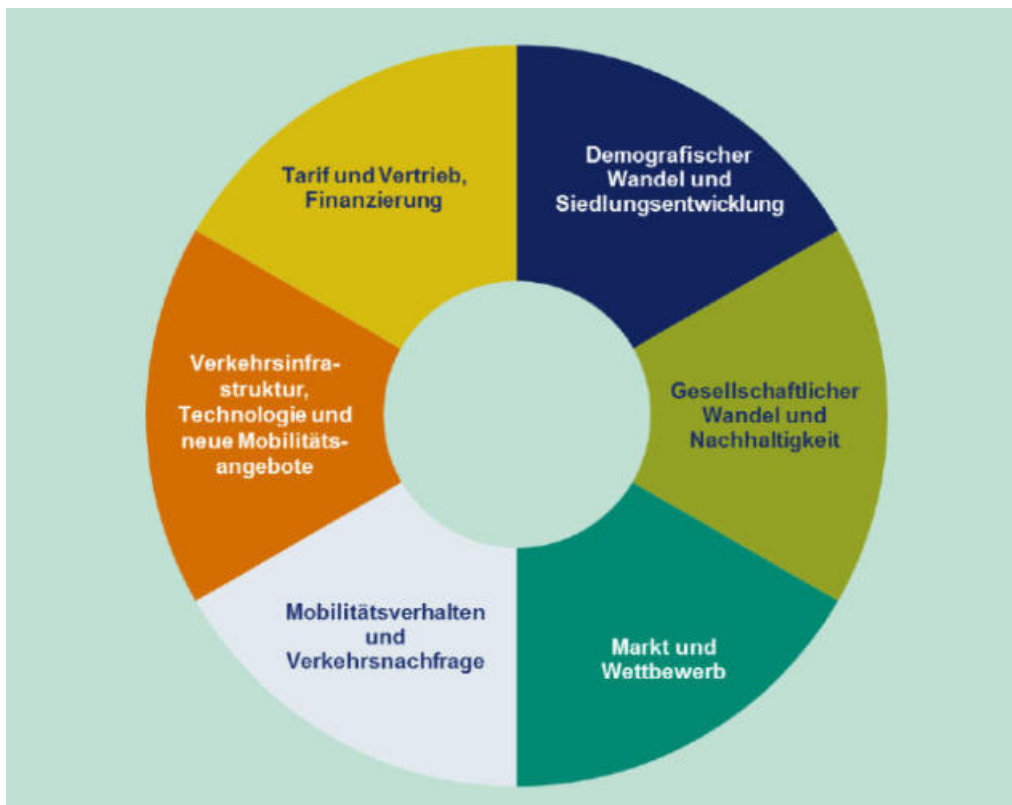
bildet. Aufgrund der Pandemie fand die letzte EAV-Erhebung im Jahr 2015 statt, Die EAV 2020 wurde abgesagt und bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses NVP noch nicht nachgeholt.

Der Mittelbedarf für den ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis wird weiter steigen, die aktuelle Finanzierung reicht daher nicht aus, um die verkehrlichen Ziele des Main-Kinzig-Kreises und die umwelt- und klimapolitischen Herausforderungen bewältigen zu können. Es wird daher – auch angesichts zu beobachtender Kostensteigerungen im Bereich der Energie und des Personals – notwendig sein, sich für eine Erhöhung der bisherigen Finanzierung einzusetzen und mögliche ergänzende Finanzierungsquellen zu prüfen.

2.5 Künftige Entwicklungen

Der Verkehrsmarkt unterliegt seit Jahren einem steten Veränderungsprozess. Dieser Wandel setzt sich bis zum Prognosehorizont 2030 fort und wird voraussichtlich danach noch an Dynamik gewinnen. Prägende Themenfelder für den ÖPNV bis 2030 in der Rhein-Main-Region sind im verbundweiten Nahverkehrsplan dargestellt:

Abbildung 54: Prägende Themenfelder des ÖPNV bis 2030

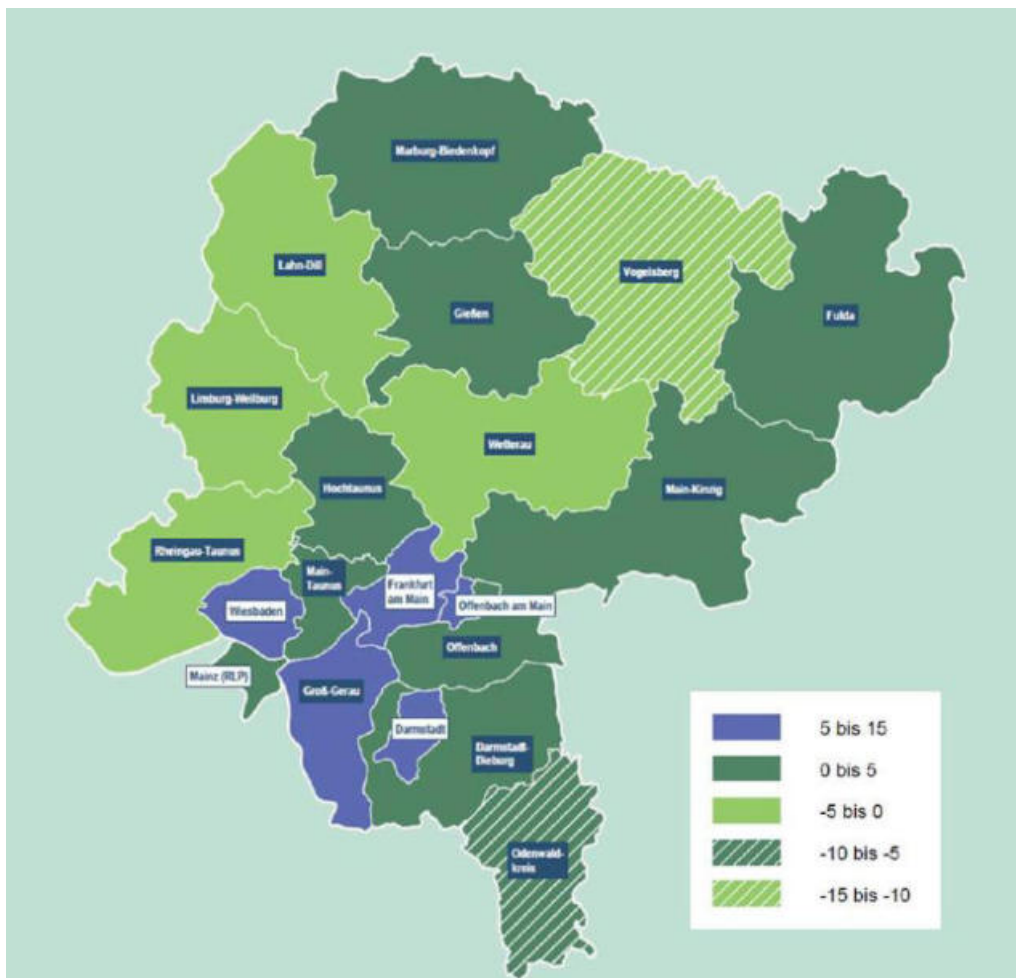


Quelle: RMV, 2020

Der Main-Kinzig-Kreis steht damit wie viele Kommunen und Landkreise in der Region, aber auch darüber hinaus in Hessen und dem Bund, vor gewaltigen Herausforderungen im Bereich des Klima- und Umweltschutzes. Angesichts der Auswirkungen, die die Corona-Pandemie in den vergangenen Jahren auf die Nutzung individueller Mobilitätsangebote hatte, ist es eine entscheidende Aufgabe, das Vertrauen der Fahrgäste in zuverlässige und sichere öffentliche Verkehrsangebote zurückzugewinnen und zu stärken – aber auch neue Nutzerinnen und Nutzer für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu gewinnen. Nur mit einem deutlichen Zuwachs zurückgelegter Wege im Umweltverbund lassen sich klima- und umweltpolitische Ziele, aber auch die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Leitbilds Mobilität erreichen.

Bei der Bevölkerungsentwicklung der Städte und Landkreise im RMV-Gebiet wird für den Main-Kinzig-Kreis im Vergleich zu anderen Kreisen in der Rhein-Main-Region eine (leicht) positive Entwicklung erwartet:

Abbildung 55: Bevölkerungsentwicklung der Städte und Landkreise im RMV-Gebiet 2017 bis 2035



Quelle: RMV, 2020

Im Rahmen der Befragung der Städte und Gemeinden wurden verschiedene Informationen zu aktuellen Entwicklungen z. B. von Wohngebieten und Arbeitsplatzstandorten abgefragt. Die wichtigen Entwicklungen im Kreisgebiet sind in einer Übersicht im **Anhang, Kapitel 8.1**, dargestellt. Die Erreichbarkeit dieser Entwicklungsgebiete wird in **Kap. 5.2.1** bewertet.

Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung sagt eine teilträumlich unterschiedliche Entwicklung voraus, die der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen ist.

Tabelle 9: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2021 - 2040

Gemeinde	Bevölkerungs- zahl 06/2021	Bevölkerung 2040	Entwicklung 2021-2040 in %
Bad Orb	10.284	10.846	+5,5
Bad Soden-Salmünster	13.581	14.111	+3,9
Biebergemünd	8.283	7.972	-3,8
Birstein	6.187	5.788	-6,4
Brachtal	5.069	4.707	-7,1
Bruchköbel	20.491	21.140	+3,2
Erlensee	15.494	16.354	+5,6
Flörsbachtal	2.328	2.247	-3,5
Freigericht	14.416	14.207	-1,4
Gelnhausen	23.228	24.222	+4,3
Großkrotzenburg	7.514	7.561	+0,6
Gründau	14.665	14.348	-2,2
Hammersbach	4.866	5.043	+3,6
Hanau	97.459	108.787	+11,6
Hasselroth	7.335	7.452	+1,6
Jossgrund	3.404	3.172	-6,8
Langenselbold	14.307	14.749	+3,1
Linsengericht	9.858	9.660	-2,0
Maintal	39.145	42.319	+8,1
Neuberg	5.391	5.603	+3,9
Nidderau	20.545	20.926	+1,9

Niederdorfelden	3.868	3.945	+2,0
Rodenbach	11.281	11.902	+5,5
Ronneburg	3.485	3.585	+2,9
Schlüchtern	15.867	15.275	-3,7
Schöneck	11.839	12.170	+2,8
Sinntal	8.761	8.126	-7,2
Steinau an der Straße	10.237	9.794	-4,3
Wächtersbach	12.748	13.106	+2,8
Main-Kinzig-Kreis	421.936	439.114	+4,1

Quelle: Statistik Hessen, 2022: Bevölkerung zum 31.12.2021 nach Alter und Geschlecht; Bevölkerungsprognose

2.6 Herausforderungen für die künftige Gestaltung des Mobilitätssystems im Main-Kinzig-Kreis

Die in diesem Kapitel benannten planerischen Rahmenbedingungen, insbesondere des Planungsverbandes, des RMV sowie des Leitbilds Mobilität für den Main-Kinzig-Kreis, die aktuellen raumstrukturellen Gegebenheiten und die bestehende Verkehrsinfrastruktur, aber auch die künftigen Anforderungen an den Ausbau des Angebotes und der Infrastruktur sowie die aufgezeigte Bevölkerungsentwicklung und die prägenden Themenfelder zum ÖPNV bis zum Jahr 2030 konkretisieren sich in spezifischen Herausforderungen für die künftige Nahverkehrsplanung im Main-Kinzig-Kreis:

- Der Nahverkehr im Main-Kinzig-Kreis hat jetzt schon, aber auch mittel- bis langfristig große Herausforderungen zu bewältigen. Die gesetzlich verankerten Klimaschutzziele fordern eine bundesweite Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor um 65 % bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 1990. Wichtige Herausforderung ist daher, neue Kunden durch neue Angebote zu gewinnen und Fahrgäste, die durch die Pandemie in den vergangenen Jahren dem ÖPNV verlorengegangen sind, zurückzugewinnen.
- Die Verkehrsinfrastruktur insbesondere auf der stark belasteten Schienenachse im Kinzigtal, aber auch auf ausgewählten Achsen im Busverkehr im Verdichtungsraum stößt zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen bzw. hat diese bereits erreicht. Ausbauplanungen nehmen viel Zeit in Anspruch, währenddessen leiden die Fahrgäste im Main-Kinzig-Kreis unter einer vermehrt schlechten Betriebsqualität vor allem im Schienenverkehr. Daher muss das Ziel einer deutlichen Forcierung des Infrastruktur- und Angebotsausbaus auf Schiene und Straße und die Verbesserung der Betriebsqualität (Beschleunigung und Bevorrechtigung der Angebote) formuliert werden.

- Die Überlagerung der raumstrukturellen Gegebenheiten und der Nachfrageschwerpunkte zeigt, dass neben den leistungsstarken Schienenachsen weitere Relationen mit einem ausgebauten hochwertigen, schnellen und direkten Busangebot bedient werden sollen, um hier weitere Fahrgastpotenziale anzusprechen. Der verstärkte Einsatz von Expressbussen kann hier ein verbessertes Angebot erzielen.
- Gerade im Verdichtungsraum wird in verschiedenen Städten und Gemeinden ein Bevölkerungswachstum erwartet, das neben der lokalen Mobilität auch einen weiteren Anstieg der Wege zur Arbeit, zur Freizeit, zum Einkaufen und zu den Bildungsstätten erwarten lässt. Hier, aber auch für die bestehenden Wegebeziehungen, sind große Anstrengungen zu unternehmen, damit die Menschen einen möglichst hohen Anteil der Fahrten in Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurücklegen werden. Für die lokale Mobilität sind flexible Bedarfsverkehrsangebote vorzusehen, die auch neue Nachbarortsverbindungen, auch kreisgrenzenüberschreitend, bedienen.
- In den Freizeit- und Tourismusdestinationen im Main-Kinzig-Kreis z. B. im Spessart und im Vogelsberg, aber auch in den Kurstädten Bad Orb und Bad Soden-Salmünster sind zielgruppenspezifische Verbesserungen vorzusehen, um für dieses Marktsegment passgenaue Angebote einzurichten.
- Die Umsetzung der Anforderungen der CVD bzw. des SaubereFahrzeugBeschaffungsgesetzes stellt für den Main-Kinzig-Kreis wie auch für andere Aufgabenträger eine große Herausforderung dar. Die Umstellung von Fahrzeugen auf alternative Antriebe wird für die kommenden Vergabeverfahren eine Anpassung der Linien- und Umlaufplanung, aber auch der notwendigen (Lade-) Infrastruktur bedeuten.
- Die Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Angeboten und ergänzenden Mobilitätsangeboten (z. B. Fahrrad, Sharingangebote) spielt eine immer wichtigere Rolle. Attraktive Verknüpfungspunkte (Mobilitätsstationen mit unterschiedlichen Ausstattungsstandards) sind daher künftig auch im Main-Kinzig-Kreis vorzusehen.
- Erschwert wird die Finanzierung des ÖPNV derzeit durch die Pandemie. Der Fahrgastrückgang hat zur Folge, dass die Fahrgeldeinnahmen, eine wesentliche Finanzierungssäule des ÖPNV, ebenfalls rückläufig waren und immer noch niedriger sind als vor der Pandemie. Somit wird es umso wichtiger sein, die Finanzierung aus öffentlicher Hand – auch unter Einbeziehung ergänzender Finanzierungsquellen – sicherzustellen.

Für eine transparente und gut nachvollziehbare Strukturierung der nachfolgenden Kapitel des NVP werden die wichtigen Themenfelder nach Handlungsfeldern wie folgt geordnet:

- Handlungsfeld Netz und Angebot
- Handlungsfeld Betrieb
- Handlungsfeld Infrastruktur
- Handlungsfeld Service

Neben den vier thematischen Handlungsfeldern bestehen weitere wichtige Anforderungen für eine erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen und Projekten im Main-Kinzig-Kreis.

Diese Anforderungen betreffen einerseits die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV. Dieses Themenfeld wird im Folgenden als Querschnittsthema behandelt, da die Anforderungen an die Barrierefreiheit verschiedenste Themenfelder ansprechen.

Ferner sind mit den Anforderungen an die Handlungsfelder Netz und Angebot, Betrieb, Infrastruktur und Service immer auch organisatorische und finanzielle Wirkungen und Erfordernisse verbunden, die im gesamten Prozess der Umsetzung künftiger Projekte und Maßnahmen im Mobilitätsangebot des Main-Kinzig-Kreises stärker als bislang berücksichtigt und bewertet werden müssen.

3 Diese Ziele wollen wir erreichen

Die Entwicklungen der vergangenen Jahre, die anstehenden Herausforderungen (vgl. Kapitel 2) inklusive der zunehmend schwierigen Finanzierung des ÖPNV-Systems stellen die Verantwortlichen der Mobilität im Allgemeinen sowie der des öffentlichen Verkehrs im Besonderen insgesamt vor große Aufgaben. Daher bietet ein mit allen Beteiligten entwickeltes und abgestimmtes Leitbild als Zielformulierung eine gute Grundlage, um als verbindlicher Handlungsrahmen langfristig die Mobilität im Main-Kinzig-Kreis zu sichern.

Im Vorfeld der Neuaufstellung des NVP 2023 – 2028 wurde in einem breit angelegten Abstimmungsprozess das Leitbild Mobilität für den Main-Kinzig-Kreis mit dem Schwerpunkt ÖPNV erarbeitet (übergreifende und grundsätzliche Ergebnisse sind in **Kap. 2.1.4.7** dargestellt). Dieses dient als Grundlage, um als verbindlicher Handlungsrahmen langfristig eine nachhaltige Mobilität im Kreis zu sichern und zu stärken.

3.1 Grundsätzliche Ziele

Der Main-Kinzig-Kreis setzt auf eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität.

Das Leitbild Mobilität setzt zur Zielsetzung für den ÖPNV **drei Oberziele**:

- **Sozialpolitisch:** Angemessene Mobilitätsformen auch in dünnbesiedelten Räumen für diejenigen Personen anbieten, die (noch) nicht oder nicht (mehr) über ein Auto verfügen, im Sinne einer »Daseinsvorsorge«
- **Umweltpolitisch:** Qualitätsvolle Alternative zur automobilen Mobilität auch außerhalb der Oberzentren für diejenigen Personen zur Verfügung stellen, die nicht immer über ein Auto verfügen oder bewusst (auch zeitweise) darauf verzichten wollen
- **Gesamtverkehrspolitisch:** Attraktive und effiziente Mobilität in Kernstädten und Verdichtungsräumen ausbauen, mit flächensparenden, emissionsarmen Verkehrsmitteln, als Ersatz und auch Entlastung des Individualverkehrs

Die **Leitsätze zur Zielerfüllung** lauten:

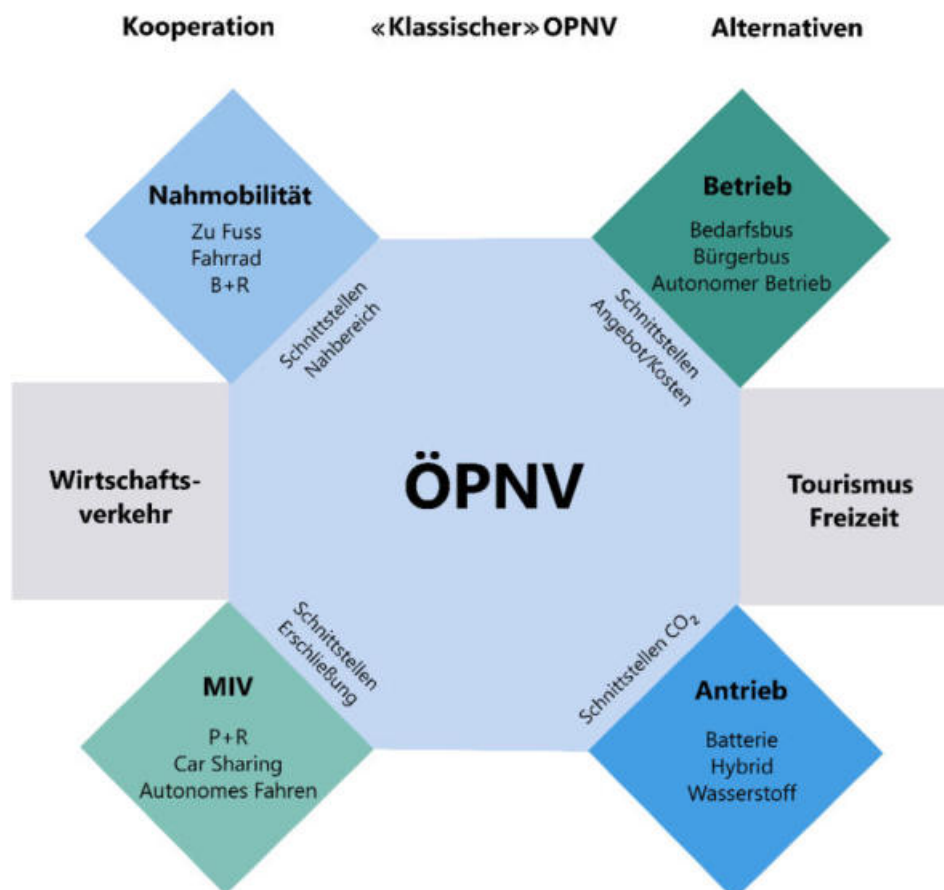
- Verkehre vermeiden, verlagern, verträglicher machen
- Eine gezielte Wahl des zweckmäßigsten Verkehrsmittels unterstützen
- Verkehrsinfrastrukturen für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr ausbauen
- Den motorisierten Individualverkehr lenken und mit dem ÖPNV vernetzen

3.2 Handlungsziele für die Ausgestaltung des Mobilitätsangebotes im Main-Kinzig-Kreis

Bei den Handlungszielen steht die konkrete Umsetzbarkeit des Leitsatzes sowie des strategischen Ziels im Fokus. Sie wirken damit handlungsleitend und können im Rahmen der nächsten Ausschreibung überprüft werden. Für die Erreichung der Ziele sind die jeweils zuständigen Akteure (Kommunen, KVG MK, Verkehrsunternehmen) verantwortlich. Die Umsetzung der Ziele hat zur Folge, dass den Bewohnerinnen und Besuchern des Main-Kinzig-Kreises ein attraktives, einfach zugängliches und gut nutzbares Mobilitätssystem angeboten wird.

Im Folgenden werden die wichtigen Themenfelder und Schnittstellen zusammenfassend benannt.

Tabelle 10: Themenfelder und Schnittstellen der künftigen Mobilitätsentwicklung



Quelle: Leitbild Mobilität Main-Kinzig-Kreis (angepasst)

Im Zentrum des Leitbilds steht der „**klassische**“ ÖPNV mit verschiedenen Schnittstellen:

- Betrachtet werden deshalb die möglichen **Kooperationen**, d. h. das Zusammenspiel mit der Nahmobilität sowie auch die Schnittstellen zum MIV und zum Wirtschaftsverkehr.
- Unter dem Begriff „**Alternativen**“ werden nicht nur diejenigen zum ÖPNV verstanden, sondern auch diejenigen im Hinblick auf klimaneutrale Antriebe.
- Ein guter ÖPNV wird im Weiteren als Möglichkeit gesehen, **den Tourismus- und Freizeitverkehr** künftig umweltschonender abwickeln zu können.

In der weiteren Konkretisierung für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes bedeutet dies:

→ Auf- und Ausbauen

- eines **verständlichen** und **qualitätsvollen ÖPNV**
- von durchgängig **abgestimmten** und **zuverlässigen** Transportketten Nahmobilität – Bus – Bahn

→ Ausnutzen

- der vorgesehenen **Infrastrukturausbauten** der **Schiene** (Aus- und Neubaustrecken) schrittweise auch für die Aufwertung und den Ausbau des Angebots im und für den Kreis, insbesondere
- zu einem konsequenten 30-Min.-Takt auf der Kinzigtalachse, auch als noch stärkeres »Rückgrat« für den Bus
 - zu einer Stärkung des Fernverkehrshalts Hanau
 - zu einer Anbindung auch der Kreisstadt Gelnhausen an den Fernverkehr

→ Gestalten

- von einfachen **Netzen** und **Angeboten** beim Bus, abgestützt auf
- die vier raumplanerischen Räume im Land (gem. Entwurf des Landesentwicklungsplans 2020)
 - die drei formulierten verkehrlichen Zielsetzungen für den ÖPNV (sozial-, umwelt- und verkehrspolitisch)
 - drei Angebotsstufen mit differenziertem Fahrplanangebot

→ Ergänzen

- des ÖPNV im ländlichen Raum mit alternativen Mobilitätsformen (z. B. On-Demand-Systeme)

→ Vereinheitlichen

- des Erscheinungsbilds des ÖPNV in der Information, bei den Fahrzeugen und bei den Haltestellen

→ Prüfen

- von klimaneutralen Antrieben sowie innovativen Betriebsformen mittels Testläufen (z. B. automatisiertes Fahren auf isolierten Bahnstrecken)

Quelle: Leitbild Mobilität Main-Kinzig-Kreis

3.2.1 Handlungsfeld Netz und Angebot

Für das Handlungsfeld Netz und Angebot wird, das im Leitbild Mobilität entwickelte, neue planerische Grundverständnis des ÖPNV aufgenommen:

Abbildung 56: Qualitätsmerkmale/Ziele im Handlungsfeld Netz und Angebot



Quelle: Leitbild Mobilität Main-Kinzig-Kreis

Mit dem Grundverständnis werden die Anforderungen der Fahrgäste an den ÖPNV berücksichtigt und darüber hinaus auch die Zu- und Abwege eingeschlossen, so dass die gesamte Reisekette in den Blick genommen wird.

Konkret ergeben sich aus dem Grundverständnis im Zusammenhang mit den übergeordneten Zielen folgende Planungsziele als wichtige Zielsetzungen, dass künftig deutlich mehr Menschen im Main-Kinzig-Kreis ihre Wege mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln zurücklegen:

- Ausbau der Mobilitätsangebote des Umweltverbundes und der dafür erforderlichen Infrastruktur und der Schnittstellen mit Umsetzung kreisweit einheitlicher Standards und Qualitäten
- Differenzierung von Angebotsformen entsprechend der bestehenden Nachfrage bzw. der zu erwarteten Nachfragepotenziale
- Bestmögliche Verknüpfung und Abstimmung der ÖPNV-Angebote untereinander und mit ergänzenden Mobilitätsangeboten, insbesondere mit dem Radverkehr
- Umsetzung betrieblicher und damit auch wirtschaftlicher Synergien im Bereich Netz, Angebot und Infrastruktur, insbesondere auch Prüfung, welche Angebotsform aus verkehrlicher, wirtschaftlicher und Kundensicht am besten eingesetzt werden sollte
- Ermittlung und fortlaufende Aktualisierung relevanter (planerischer) Grundlagendaten für Analysen, Bewertung umgesetzter Maßnahmen, Prüfung der Sinnhaftigkeit und Nachhaltigkeit von Verbesserungen und Veränderungen im Mobilitätssystem
- Umsetzung eines umfangreichen Datenmanagements, um verlässliche und aktuelle Daten für die Planung und den Betrieb zu erhalten, Fehlerquellen zu vermeiden und Abstimmungsprozesse zu erleichtern
- Verbesserung der Voraussetzungen für einen digitalen ÖPNV, z.B. Vernetzung der Fahrzeuge untereinander, Echtzeitinformationen über Angebot und Auslastung, durchgängig buchbare Reisekette
- Innovativ bleiben und Erfahrungen sammeln: Pilotprojekte initiieren, um neue Technologien und Mobilitätsangebote zu testen, zu evaluieren und Erfahrungen zur Übertragbarkeit innovativer Konzepte auf andere Gebiete und Einsatzmöglichkeiten zu sammeln

3.2.2 Handlungsfeld Betrieb

Folgende Handlungsziele gelten für das Handlungsfeld Betrieb:

Zuverlässigkeit

Die im Fahrplan aufgeführten Fahrten finden pünktlich statt. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen gibt es kommunizierte geänderte Routenführungen. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen erfolgt unverzüglich die Sicherung des Betriebsablaufs durch angemessene Maßnahmen.

Störfallmanagement

Bei Störungen werden die Fahrgäste zeitnah über Ursache und voraussichtliche Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert.

Aktive Betriebseingriffe im Störfallmanagement sind Aufgabe der Verkehrsunternehmen unter Nutzung der vorgegebenen Werkzeuge ITCS und der Datendrehscheibe des RMV. Vor dem Hintergrund der Harmonisierung sind die technischen Standards des RMV anzuwenden und die Schnittstellenanschlussfähigkeit sicherzustellen (Stichwort "Harmonisierung IT").

Über die Verkehrsverträge erfolgen die technischen Festlegungen (u.a. Mandantenfähiges RBL). Die KVG MK überwacht und steuert den Betrieb anhand der Datenbereitstellungen, die Verkehrsunternehmen nehmen die aktiven Betriebseingriffe vor.

Fahrzeuge

Derzeit können noch keine konkreten Aussagen getroffen werden, in welchem Umfang und ab welchem Zeitpunkt eine Umstellung von Fahrzeugen im ÖPNV auf alternative Antriebsformen erfolgen wird. Aktuell erarbeitet die KVG MK eine entsprechende Studie, deren Ergebnisse im Frühjahr 2023 vorliegen werden.

Ziel ist ein kreisweit einheitliches Erscheinungsbild der Busse.

Die Fahrzeuge verfügen alle über die geforderte Mindestausstattung und zeigen keine Mängel an Beschaffenheit und Funktion. Die für die Fahrzeugausstattung jeweils gültigen Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien werden eingehalten bzw. berücksichtigt.

Ein eingesetztes Fahrzeug ist in Bezug auf die Fahrzeugausstattung sowohl von innen als auch von außen in einem funktionsfähigen, schadensfreien, sauberen und ordentlichen Zustand: Das Fahrzeug ist frei von störendem Abfall, Staub, Schmutz und visuellen Beeinträchtigungen und weist einen angenehmen Geruch auf.

Das Verkehrsunternehmen hat dafür Sorge zu tragen, dass die Verkaufsinfrastruktur und Infotainment-Komponenten jederzeit funktionstüchtig sind und den Anforderungen entsprechend der Vergabeunterlagen genügen.

Datenmanagement

Die für die verlässliche Gewährleistung des Mobilitätsangebots im Main-Kinzig-Kreis notwendigen Informationen sind von hoher Qualität und werden von den jeweiligen Akteuren rechtzeitig bereitgestellt. Notwendige Abstimmungsprozesse und Aufwände der Beteiligten sind durch angepasste Regelungen und Prozesse minimiert.

Sicherheit

Die Fahrgäste sollen sich zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV sicher fühlen.

Qualitätsmanagement

Die ausschreibungsrelevanten Vorgaben werden durch die KVG MK in regelmäßigen Abständen überprüft mit dem Ziel, die geforderte Qualität v.a. gegenüber den Fahrgästen auch gewährleisten zu können (Qualitätssicherung).

3.2.3 Handlungsfeld Infrastruktur

Folgende Handlungsziele gelten für das Handlungsfeld Infrastruktur.

Stationen und Haltestellen

Die Stationen und Haltestellen im Main-Kinzig-Kreis verfügen über die festgelegte Mindestausstattung. Sie erfüllen den Stand der Technik und die Kundenerwartungen in Bezug auf Sicherheit, Service, Komfort, Information und Barrierefreiheit.

Die Haltestellen sind sauber und frei von Graffiti. Grobe Verunreinigungen und sicherheitsgefährdende sowie die Kundenkommunikation einschränkende Schäden sind schnellstmöglich zu beseitigen.

Für eine stetige Aufrechterhaltung bzw. Steigerung der Attraktivität des ÖPNV sind der Ausbau und die Ertüchtigung der Infrastruktur unabdingbar. Entsprechende infrastrukturelle Maßnahmen sind notwendig, da das bestehende System seine Kapazitätsgrenzen erreicht hat. Dies gilt

- neben dem Ausbau der Infrastruktur für die Erweiterung des Angebotes im SPNV auch für den Abbau der Störanfälligkeit im SPNV-Betrieb,
- für intensiv genutzte Trassen im Busverkehr, für die die Möglichkeit der Einrichtung von Busspuren, der Bau eigener Bustrassen etc. geprüft werden muss,
- für die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen, primär als Halt am Fahrbahnrand oder Buskap, zur Verbesserung der Anfahrbarkeit von Haltestellen und Reduzierung der Haltestellenaufenthaltszeiten und
- für die Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten mit dem Ausbau von Halte- und Wartemöglichkeiten für Busse, der Einrichtung von Stand- und Wendemöglichkeiten sowie sozialer Infrastruktur sowohl für Kunden als auch für das Fahrpersonal (insbesondere auch Toiletten)
- und (bei Einführung größerer Fahrzeugkapazitäten und Nutzung von Anhängern) die Erweiterung von barrierefreien Haltestellenborden und -flächen sowie
- für die kreisweite Koordinierung bzgl. der Standards der Haltestellen im Kreisgebiet.

Angestrebt wird die Zuständigkeit für die Haltestellen federführend bei der KVG anzusiedeln, um das Erscheinungsbild und die Ausstattung der Haltestellen zu vereinheitlichen. Erforderliche Vereinbarungen mit den Kommunen und weiteren Akteuren sind zu schließen.

Mobilitätsstationen, Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen

Angesichts sich verändernder Kundenbedürfnisse müssen sich die ÖPNV-Aufgabenträger ihrer Rolle als multi- und intermodaler Mobilitätsdienstleister für eine einfach zugängliche Mobilität unter Nutzung aller verfügbaren Verkehrsmittel bewusstwerden, diese (weiter-) entwickeln und ausbauen, um eine nahtlose Mobilität von Haus zu Haus («Tür- zu Tür-Bedienung» = Intermodalität) sicherzustellen. Eine einfache Nutzung sowie ein einfacher Zugang zur kompletten Reisekette des Umweltverbundes ist eine zwingende Voraussetzung für eine gelingende Mobilitätswende. Dies ist ein wesentliches und notwendiges Attraktivitätskriterium, um sog. Wahlfreien den Umstieg auf den Umweltverbund zu erleichtern. In immer mehr Kommunen werden daher sog. Mobilitätsstationen errichtet, an denen mehrere Mobilitätsangebote verfügbar sind und somit der Umstieg erleichtert wird.

Die Verknüpfungspunkte im Main-Kinzig-Kreis sind nach einheitlichen Standards zu gestalten, so dass für die Kunden ein attraktives Gesamt-Mobilitätsangebot besteht, welches den Umstieg auf den Umweltverbund erleichtert. Folgende wesentliche Zielsetzungen sollen dabei umgesetzt werden:

- Kreisweit einheitliche Standards auf der Basis der Kategorisierung des RNVP RMV,
- einfacher Zugang und einfache Übergänge (sowohl physisch/räumlich als auch digital und in Bezug auf Tarife),
- verlässliche Anschlusssicherung,
- Umsetzung hochwertiger Mobilitätsangebote (sowohl für private als auch für geteilte Fahrzeuge / Angebote),
- kreisweite Koordinierung bzgl. der Standards der Verknüpfungspunkte im Kreis,
- lokale Vermarktung, aber auch Einbindung der Verknüpfungspunkte sowie deren Zugang in den RMV hinein sowie
- Schaffen einer guten Datengrundlage.

Ziel ist die verbesserte multimodale Nutzung des ÖPNV mit ergänzenden Mobilitätsangeboten und vor allem auch die Reduzierung des Anteils der Pkw-Nutzenden insbesondere auf den stark belasteten Pendelndenrelationen im Verdichtungsraum, aber auch auf den übrigen Verbindungen sowie zu den Arbeitsplatzschwerpunkten der Region.

Abbildung 57: Beispiele für Mobilitätsstationen in Simmering und Offenburg



Quelle: <https://qimby.net/image/1037/wienmobilstation-simmering>;
<https://qimby.net/image/1723/die-mobilitatsstation-muhlbachareal-in-offenburg>

Mobilitätsstationen führen verschiedene Mobilitätsangebote und Services an einem Ort räumlich zusammen und erleichtern so den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere. Sie dienen als sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbunds und vernetzten gleichzeitig systematisch verschiedene Mobilitätsangebote in direkter räumlicher Verbindung. Je nach Standort und räumlicher Lage können Mobilitätsstationen etwa in ländlichen oder städtischen Räumen unterschiedlich ausgestattet sein und unterschiedliche Anforderungen erfüllen.

P+R-Anlagen sind kundengerecht gestaltet, insbesondere den Zugang betreffend mit dem Ziel einer Verlagerungswirkung von MIV-Fahrten auf Fahrten mit dem ÖPNV. Ziel ist weiterhin ein kreisweit abgestimmtes Vorgehen bezüglich des Weiteren Aus- und Umbaus, der Datenerhebung sowie einheitlicher Standards und Gebühren.

B+R-Anlagen werden gemäß den Standards aus dem RNVP RMV ausgebaut und ausgestattet mit dem Ziel der Verlagerung von MIV-Fahrten auf Fahrten mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Ziel ist es, dass ausreichend Abstellanlagen an den Verknüpfungspunkten vorhanden sind, die einheitlich gestaltet und zugänglich und einfach zu nutzen sind.

3.2.4 Handlungsfeld Service

Das Handlungsfeld Service umfasst die Bereiche Vertrieb, Information, Marketing, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Personal sowie Beschwerdemanagement und Mobilitätsmanagement.

Folgende Handlungsziele gelten für dieses Handlungsfeld:

- Jedem Fahrgast wird ein einfacher Zugang zum ÖPNV ermöglicht, indem es möglich ist, vor Fahrtantritt ohne räumliche, zeitliche und technische Zugangshemmnisse an eine Fahrtberechtigung zu gelangen und sich einfach und umfassend über verschiedene Kanäle intuitiv über die möglichen Wege zu informieren.
- Der Vertrieb der KVG MK wird weitestgehend in den RMV-Vertrieb integriert, ist jedoch weiterhin als lokale Marke erkennbar.
- (Potenzielle) Fahrgäste können sich vor Fahrtantritt, während der Fahrt sowie im Störfall einfach und ausreichend über den ÖPNV, dessen Angebot und Angebotsänderungen informieren. Alle Fahrplaninformationen sind leicht verfügbar, stets aktuell, vollständig und gut verständlich. Das Personal kann kompetent und freundlich Auskunft geben.
- Das Servicepersonal in der Mobilitätszentrale verfügt über umfassende Netz-, Orts- und Tarifkenntnisse sowie über sehr gute Kenntnisse der deutschen Sprache. Es berät freundlich und hilfsbereit die Kunden zu allen Fragen rund um den ÖPNV und weiteren Mobilitätsdienstleistungen. Es vermittelt durch sein Auftreten und Erscheinungsbild einen positiven Eindruck.

- Fahrgäste haben jederzeit die Möglichkeit, Hinweise zu geben. Beschwerden und Hinweise werden ernst genommen und zügig bearbeitet. Spätestens fünf Werktage nach Beschwerdeingang erhält der Fahrgast eine freundliche, verständliche und für ihn nachvollziehbare Antwort oder Zwischennachricht.
- Bestehende Mobilitätsmanagementmaßnahmen bei bewährten Zielgruppen (u. a. Schülerinnen und Schüler, Seniorinnen und Senioren) werden gestärkt sowie Maßnahmen für weitere Zielgruppen (z. B. Mobilitätseingeschränkte, Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber) datenbasiert entwickelt und konzeptioniert.

3.2.5 Querschnittsthema Barrierefreiheit

Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Festlegungen gemäß Behindertengleichstellungsgesetz und PBefG, sind im ÖPNV insbesondere die Ansprüche von Nutzenden, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, in besonderer Art und Weise zu berücksichtigen.

Der Aufgabenträger verfolgt konsequent Planungen und Maßnahmen zur kunden- und behindertenfreundlichen Ausgestaltung des ÖPNV. Hierzu zählen der behindertengerechte Umbau von Haltestellen sowie die Definition von Anforderungen für die Beschaffung neuer Fahrzeuge, die den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen entsprechen, sowie Anforderungen an eine barrierefreie Fahrgastinformation. Nur im Wechselspiel der verschiedenen Maßnahmen ist das Ziel einer „vollständigen Barrierefreiheit“ im Sinne einer „Mobilität für Alle“ zu erreichen. Dabei werden die aktuellen Regelwerke der FGSV (EAÖ, EFA, RAST, ERA etc.) sowie der aktuelle Stand der Technik berücksichtigt.

Die Umsetzung der Anforderungen an die Barrierefreiheit betrifft insbesondere den klassischen ÖPNV. Multimodale Mobilitätsangebote stellen aus Sicht der Barrierefreiheit meist kein geeignetes und nutzbares Angebot dar und kann daher das klassische ÖPNV-Angebot ergänzen, jedoch nicht ersetzen.

Das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit ist bei der Modernisierung und dem Bau von Zugangsstellen zum SPNV sowie im Busverkehr bereits seit Jahren eine wesentliche Planungsgrundlage und wird im Wesentlichen durch den RMV bzw. die Deutsche Bahn sowie die Straßenbaulastträger gewährleistet.

Die KVG MK hat eine Vorgehensweise in Abstimmung mit Hessen Mobil und anderen relevanten Institutionen erarbeitet, die Grundlage der Umsetzung des barrierefreien Aus- und Umbaus im Kreisgebiet sein soll. Hierbei wurde mit Blick auf die Infrastruktur der Straße eine Kategorisierung des Haltestellenausbaus anhand der Bedeutung der Haltestelle (Haltestellenfunktion, Fahrgastaufkommen, bedienende Buslinien) und der Lage im Siedlungsraum vorgenommen. Dieses Vorgehen ist im [Kapitel 4.5](#) beschrieben.

Der Umsetzungsprozess zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit wird nach heutigem Stand noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Die Zielsetzung der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit soll kontinuierlich und sukzessive

- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere den Interessenvertretungen der Mobilitätseingeschränkten)

erreicht werden. Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die im **Kapitel 4.5** aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationen.

Folgende **Leitsätze** werden formuliert:

Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV für alle Fahrgäste

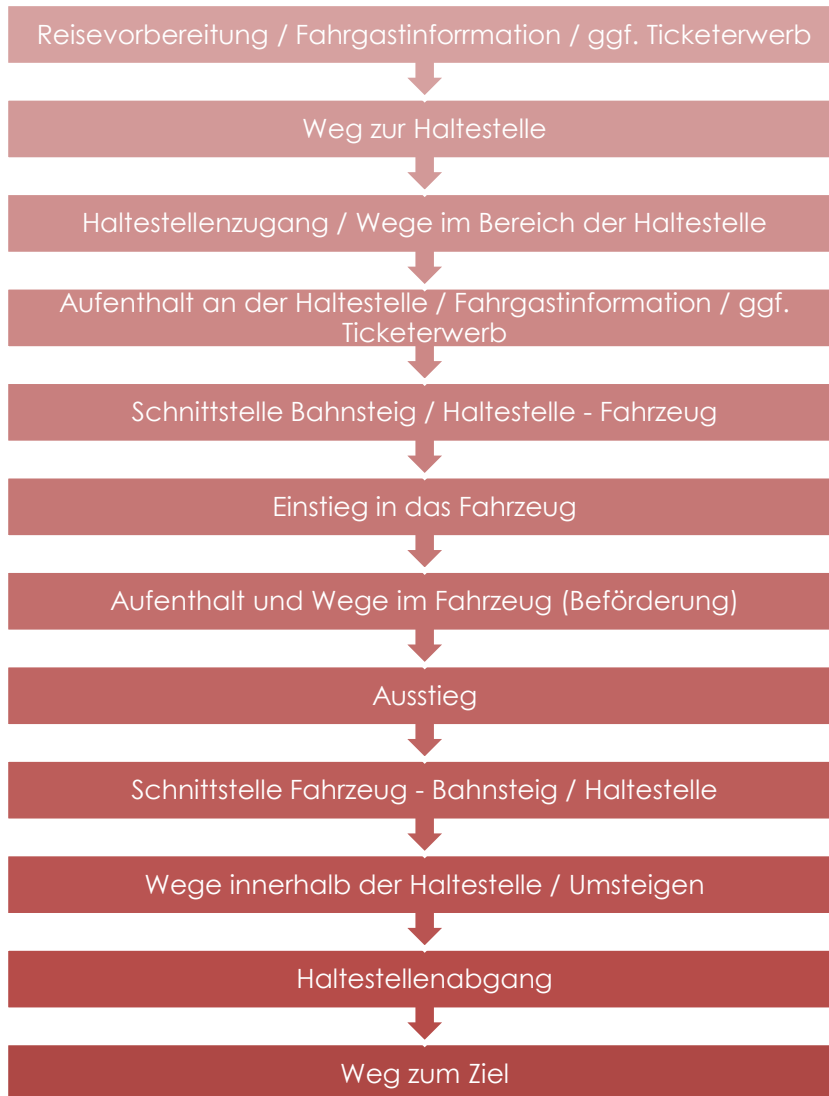
Der Main-Kinzig-Kreis verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger gemeinsam mit dem RMV, mit den Verkehrsunternehmen, den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie den Straßenbaulastträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkten vollständig barrierefreien ÖPNV. Dies hat gleichzeitig eine Verbesserung der Nutzbarkeit für alle Fahrgäste zur Folge. Die Erreichung des Ziels soll kontinuierlich und ohne vermeidbare Verzögerungen erreicht werden. Hiermit verbunden ist die Schaffung

- einer barrierefreien Auffindbarkeit, eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit
- für alle Benutzergruppen
- entsprechend dem aktuellen Stand der Technik
- mit einer flächendeckenden Gewährleistung.

Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos und barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten wie bspw. der Weg von zu Hause zu einer Haltestelle (vgl. nachfolgende Abbildung) sind bei allen Planungen und Vorhaben zu beachten und Abstimmungen mit den betroffenen Trägern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen.

Abbildung 58: Mobilitätskette im ÖPNV



Quelle: eigene Darstellung nach VDV, 2012

Berücksichtigung der Belange verschiedener Nutzergruppen

Bei der Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit sind die Belange aller Nutzergruppen umfassend und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen, soweit der Stand der Technik dies ermöglicht und die Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Nutzergruppe führt. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der Stand der Technik ggf. für einzelne Mobilitätsbeeinträchtigungen aktuell keine optimale Lösung ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird. Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen (die ggf. von allgemeinen Vorschriften ab-

weichen, aber im Konsens abgestimmt wurden) angestrebt werden. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen.

Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit

Die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV wird nicht nur durch die Schaffung baulicher und technischer Voraussetzungen gewährleistet, sondern ist durch

- eine regelmäßige Reinigung,
- eine turnusmäßige Wartung,
- eine unverzügliche Schadensbeseitigung und
- einen ausreichenden Winterdienst

konsequent zu sichern.

Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessensvertreter

Die Programme und Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV sind frühzeitig mit Interessensvertretern der Mobilitätseingeschränkten und der Fahrgastverbände abzustimmen.

3.2.6 Prozessthema Organisation

Eine gute Organisation der Prozesse und Betriebs dient der Bereitstellung eines kundenfreundlichen und effizienten Mobilitätsangebots. Die Ziele sind daher:

- Verbesserung bei der Abstimmung von Aufgaben, Organisationsstrukturen und Finanzierung für den Nahverkehr im Main-Kinzig-Kreis
- Kreisweite Koordinierung bzgl. Standards und Anforderungen, u. a. der Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Kreis,
- Zielgerichtete Koordination und Organisation der Umstellung der Busse auf alternative Antriebe sowie bei der Beschaffung, Einrichtung und Betrieb der Infrastruktur zum Laden und/oder Betanken der Fahrzeuge
- Überprüfung der Organisationsstrukturen im Hinblick auf die anstehenden Aufgaben, u. a. zur Errichtung einer Betriebs- und Infrastrukturgesellschaft im Main-Kinzig-Kreis, die die Umstellung der Busse auf alternative Antriebe koordiniert und umsetzt sowie der Weiterentwicklung der KVG MK von einer Kreisverkehrsgesellschaft zu einer Mobilitätsgesellschaft mit weitergehenden koordinierenden und vernetzenden Aufgaben.

3.2.7 Prozessthema Finanzierung

Die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs sowie weiterer Mobilitätsangebote wird in den nächsten Jahren an Bedeutung gewinnen. Die dargestellten Preisentwicklungen bei den Energie- und Personalkosten zeigen, dass bereits

deutliche Kostensteigerungen eingetreten und auch in den kommenden Jahren weiterhin zu erwarten sind. Hinzu kommen die beabsichtigten Maßnahmen zum Ausbau des Leistungsangebots und des Netzes sowie die Umstellung der Fahrzeuge auf alternative Antriebsformen.

Zielsetzung für die künftige Finanzierung des öffentlichen Mobilitätsangebots ist daher, neben der Sicherung der bestehenden Finanzierung weitere Finanzierungsquellen z. B. auf Bundes- und Landesebene zu erschließen, damit der Bestand gesichert und die darüber hinaus vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden können.

Zur individuellen Verbesserung der Verkehrsangebote in einer Kommune können die Kommunen zusätzliche Leistungen beim Aufgabenträger dazu bestellen. Die Finanzierung dieser, in der Regel über die Standards des NVP hinausgehenden Angebote, erfolgt dabei im verpflichtenden Rahmen eines Refinanzierungsvertrags zwischen Kommune und KVG MK. Laufende Refinanzierungsverträge bleiben bis zu einer Neuvergabe der betroffenen Verkehre davon unberücksichtigt.

4 Diese konkreten Anforderungen und Standards legen wir fest

Die grundlegenden Qualitäten und Anforderungen für die Ausgestaltung des ÖPNV-Systems und ergänzender Mobilitätsangebote werden in Standards im Nahverkehrsplan formuliert. Sie stellen eine Konkretisierung der Handlungsziele dar und sind nachfolgend entsprechend der Handlungsfelder strukturiert. Verschiedene Vorgaben und Standards können dabei aus dem Anforderungsprofil des NVP 2013 – 2018 sowie dem Leitbild Mobilität übernommen werden, zu weiteren Themenfeldern werden neue Anforderungen und Standards ergänzt. Ferner liegen Anforderungen z. B. aus dem RNVP des RMV vor, die es den lokalen Partnern erleichtern, in ihrem Zuständigkeitsbereich Anforderungen festzulegen, um die verbundweiten Vorgaben sinnvoll zu ergänzen.

Ziel des Main-Kinzig-Kreises ist es weiterhin, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken und offensiv weiter auszubauen. Das Angebot des ÖPNV ist dabei leistungsfähig und effizient zu gestalten, eine im öffentlichen Verkehrsinteresse angemessene und zielerfüllende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.

Die Neuaufstellung des NVP 2023 – 2028 trägt dazu bei, dass das bereits in Teilräumen hochwertige Angebotsniveau des ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis zu sichern und zu entwickeln.

Die Qualitätsstandards sind für alle im Main-Kinzig-Kreis derzeit 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. Die ausreichende Verkehrsbedienung wird dabei im Einzelfall mit der Darstellung der Angebotsmerkmale der einzelnen Linien definiert.

4.1 Handlungsfeld Netz und Angebot

Die Standards zum Handlungsfeld Netz und Angebot umfassen die Themen

- Netzhierarchie, Bedienungsqualität und Bedienungszeiten
- Erschließungsqualität
- Verknüpfungspunkte und Umsteigezeiten
- Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung
- Anforderungen an das Datenmanagement

4.1.1 Netzhierarchie, Bedienungsqualität und Bedienungszeiten

4.1.1.1 Linien- und Netzentwicklung sowie Bedienungsstandards im RNVP RMV

Als übergeordnete Rahmenvorgabe werden Standards zur Bedienungsqualität im RNVP des RMV u.a. zur Linien- und Netzentwicklung und zum Verkehrsmiteileinsatz festgelegt [RMV 2020, Kapitel 3.2.1]:

„Bei der Gestaltung des Liniennetzes ist auf eine leicht verständliche Strukturierung zu achten, die sowohl den unterschiedlichen Anforderungen als auch ökonomischen Aspekten so exakt wie möglich Rechnung trägt. Die Linien sollten dabei über die gesamte Betriebszeit einen einheitlichen Verlauf besitzen. Das Liniennetz sollte so gestaltet sein, dass der ÖPNV neben den Hauptzielen der Pendelnden (Arbeitsplätze) und Auszubildenden (Schulen) möglichst auch alle ÖPNV-relevanten öffentlichen Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser) sowie weitere wichtige Ziele des Gelegenheit- und Freizeitverkehrs andient.

Dem Verbundgedanken entsprechend sind Parallelverkehre grundsätzlich zu vermeiden oder – wenn dies nicht möglich oder sinnvoll ist – durch versetzte Taktlagen zeitlich zu trennen. Demgegenüber kann es planerisch durchaus sinnvoll sein, in Hauptverkehrszeiten ein Zusatzangebot zu schaffen, um auch Nachfragespitzen zu bewältigen. So können zum Beispiel Expressbuslinien ähnliche Quelle-Ziel-Relationen bedienen wie der SPNV, um dort Kapazitätsengpässe abzufedern. Teilweise liegen die Bahnhöfe in einzelnen Kommunen auch am Siedlungsrand, so dass sich mit neuen direkten Verkehren auch weitere Fahrgastpotenziale ergeben. Synergieeffekte können sich schließlich auch durch eine integrierte Betrachtung von regionalen und lokalen Linien ergeben.

In Bezug auf den Verkehrsmiteileinsatz besteht das zentrale Ziel darin, ein differenziertes ÖPNV-Erschließungssystem auf- und auszubauen. Die zugrundeliegenden Bedienungsformen sollten sich ergänzend und hierarchisch aufeinander abgestimmt sein.

Es ist jeweils das Verkehrssystem einzusetzen, mit dem die betreffende Aufgabenstellung am effektivsten und effizientesten bewältigt werden kann. Die Auswahl richtet sich nach Art und Größe des zu bewältigenden Verkehrsaufkommens, nach der Reiseweite der Fahrgäste und der Funktion der Linie.

Hierbei sollen folgende Grundsätze, die so auch aus den Zielvorgaben der Landes- und Regionalplanung hervorgehen, berücksichtigt werden:

- Ein abgestuftes System von Verbindungsachsen soll der groß- und kleinräumigen Erschließung dienen. Die innerregionale Verkehrserschließung orientiert sich am System der zentralen Orte und Verbindungsachsen. Die Anbindung des jeweiligen Umlandes wird gewährleistet.
- Die regionalen Schienenstrecken bilden das Rückgrat des ÖPNV. Sie sollen als leistungsfähiges Netz erhalten beziehungsweise dazu ausgebaut werden.
- Zur optimalen Erschließung der Fläche und zur leistungsfähigen Bedienung auf den Regionalachsen ist eine zweckmäßige, funktionale Aufgabenteilung

zwischen lokalen und regionalen Netzen zu entwickeln. Die Bahnstrecken des Regionalnetzes werden dort, wo Lücken bestehen, durch regionale Buslinien ergänzt.

- Der SPNV ist grundsätzlich durch eine entsprechende Ausrichtung der ÖPNV-Buslinien zu stützen. Das Busliniennetz ist auf Haltepunkte des Bahnnetzes als Zubringer zum Regional- und Fernverkehr auszurichten.
- In den von der Schiene nicht oder nur teilweise erschlossenen Räumen ist der ÖPNV durch Busnetze sowie flexible Bedienungsweisen zu ergänzen.

Kriterien für eine Zuordnung von straßengebundenen Verkehren zum Regionalverkehr sind nach Angaben des RNVP:

- zentralörtliche Verbindungsfunktion,
- Verknüpfungsfunktion mit dem SPNV,
- Schienenersatz-/Schienenergänzungsfunktion,
- Linienlänge,
- Fahrtdauer der Reisenden,
- Anteil Ausbildungsverkehre sowie
- Anzahl betroffener Aufgabenträgerorganisationen.

Der RNVP hat eine Produktklassifizierung als Antwort auf heterogene Raum- und Nachfragestrukturen entwickelt (vgl. Kapitel 2.1.4.6). Im Rahmen des verbundweiten Nahverkehrsplans werden Standards für die beiden regionalen Produkte „X-Bus“ und „Regiobus“ entwickelt. Empfehlungen zur Entwicklung der lokalen Busverkehre sind in Baustein 5 des RNVP RMV dargestellt.

Anforderungen X-Bus

X-Busse verkehren montags bis freitags grundsätzlich mindestens im 60-Minuten-Takt. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) sollte bei entsprechender Nachfrage eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt erfolgen. Die Betriebszeit ist grundsätzlich auf 6:00 bis 22:00 Uhr ausgelegt, wobei nachfragespezifische Anpassungen möglich und sinnvoll sind. So könnte zum Beispiel der Betrieb von Linien, deren Hauptaufgabe in der Abfederung von Verkehrsspitzen besteht, auf die HVZ beschränkt werden, während andererseits Linien, die einen Arbeitsplatzstandort mit 24/7-Schichtbetrieb bedienen, annähernd „rund um die Uhr“ verkehren. An Wochenenden werden Taktung und Betriebszeit nachfragegerecht angepasst.

X-Busse werden an den wesentlichen Umstiegsknoten mit dem SPNV und anderen X-Bussen verknüpft. Wo es möglich ist, erfolgt eine Einbindung in den integralen Taktfahrplan des RMV. Dies schließt eine Orientierung der Zeitlagen an Schulanfangs- und -endzeiten aus. An Stationen des SPNV, die durch mehrere Schienenprodukte bedient werden, sollten die X-Busse vorrangig mit den schnelleren Produkten (RE) verknüpft werden.

Die Linienlänge liegt grundsätzlich bei über 15 Kilometern, bei wichtigen netzrelevanten Verknüpfungen kann auch davon abgewichen werden. Zur Gewährleistung einer hohen Reisegeschwindigkeit wird der Mindesthalttestellenabstand auf 800 Meter festgelegt und befindet sich damit zwischen SPNV und „normalen“ Buslinien. Bei hoher Nachfrage und einer dichten Abfolge von Aufkommensschwerpunkten kann von diesem Standard abgewichen und der Halttestellenabstand verkürzt werden.

Infrastrukturell sollte bei der Planung geprüft werden, inwieweit durch LSA-Beeinflussung und die Nutzung von Sonderstreifen eine Beschleunigung erzielt werden kann. Pro Umlauf sollte ein Zeitpuffer von mindestens 15 Minuten an Wendepunkten vorgesehen werden, um zu verhindern, dass gegebenenfalls auftretende Verspätungen auf nachfolgende Fahrten übertragen werden.

Anforderungen Regiobus

Regiobusse verkehren montags bis freitags grundsätzlich mindestens im 60-Minuten-Takt. In der HVZ sollte bei entsprechender Nachfrage eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt, auf besonders nachfragestarken Achsen im Ballungsraum sogar auf einen 15-Minuten-Takt erfolgen. Die Betriebszeit ist auf 6:00 bis 22:00 Uhr ausgelegt. An Wochenenden erfolgen Taktung und Betriebszeit nachfragegerecht. Hinsichtlich möglicher Anpassungen gilt ähnliches wie bei den X-Bus-Linien.

Die Produktklassifizierung des RNVP RMV deckt aus Sicht des Main-Kinzig-Kreises für eine Region, die sich zumindest teilweise im Ballungsraum FrankfurtRheinMain befindet, nicht alle erforderlichen Einsatzfelder ab. Daher erfolgt im nächsten Schritt die Weiterentwicklung der im Main-Kinzig-Kreis bereits bestehenden Netzhierarchie und der Produkte im ÖPNV.

Spezifische Anforderungen an den straßengebundenen ÖPNV

Der RNVP RMV formuliert weitere spezifische Anforderungen an die Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV im Verbundraum.

Eine wichtige Kundenanforderung ist eine möglichst kurze Reisezeit; Reisezeitnachteile, die systembedingt aus der Haltstellenbedienung resultieren, sollen durch eine möglichst direkte Linienführung und damit verbundene kurze Wege minimiert werden. Anforderungen zu konkret zu erzielenden Reisezeiten zwischen einzelnen Kommunen und benachbarten Zentren sowie zum Reisezeitverhältnis zwischen dem ÖPNV und dem Pkw-Verkehr werden nicht formuliert.

Eine weitere wichtige Anforderung sind möglichst kurze Wege zur Starthalttestelle bzw. von der Ausstiegshalttestelle zum Zielort. Dies bedingt eine große Erschließungstiefe bei den einzelnen Linien.

Beide Anforderungen lassen sich auf einer Linie meist nicht widerspruchsfrei umsetzen. Daher ist auch auf einen verkehrlich sinnvollen Einsatz verschiedener Angebotsprodukte zu achten.

4.1.1.2 Netzhierarchie im Main-Kinzig-Kreis

Es erfolgt eine Differenzierung der Angebotsform entsprechend der bestehenden Nachfrage bzw. der zu erwarteten künftigen Nachfragepotenziale:

- Nachfragestarke Relationen, Bereiche und Zeiten:
Angebotsform auch künftig im Linienverkehr
- Nachfrageschwache Relationen, Bereiche und Zeiten:
Angebotsform verstärkt im Bedarfsverkehr

Unter Einbeziehung der Raumstruktur, der Bedienungsqualität sowie der bestehenden Verkehrsströme und aktivierbaren Potenziale wird für das Bedienungsangebot im Main-Kinzig-Kreis eine Hierarchisierung der Liniennetzstruktur in Bahn, Hauptlinien, Ergänzungsverkehre, Stadt-/Ortsverkehre und Freizeitverkehre festgelegt. Dabei wird grundsätzlich das Ziel verfolgt, das ÖPNV-Angebot auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der heutigen Fahrgäste und der potenziellen neuen Nutzer auszurichten.

Damit stellt sich die **künftige Netzhierarchie** wie folgt dar:

- **Bahn** (SPNV) als Rückgrat mit der Erschließung durch die Bahnhaltdepunkte
- **Hauptlinien:** Bedienung im schienen- oder straßengebundenen Verkehr auf Achsen mit hoher Nachfrage, insbesondere für überörtliche Verbindungen mit einer klaren und direkten Routenführung auf Hauptachsen bzw. durch Siedlungsschwerpunkte; für alle Zielgruppen hochattraktives und angebotsorientiertes Taktangebot
- **Ergänzungsverkehre:** Bedienung im Linien- oder Bedarfsverkehr als weitere überörtliche Verbindung auf nachfrageschwächeren Verbindungen zwischen den Kommunen sowie als Zubringer zu den Verknüpfungspunkten mit dem SPNV und den Hauptlinien; für alle Zielgruppen nachfrageorientiertes Taktangebot
- **Stadt-/Ortsverkehre:** Bedienung im Linien- oder Bedarfsverkehr in einer Kommune als Ergänzung zu den Hauptlinien mit hoher Erschließungswirkung und Ausrichtung auf lokale Bedürfnisse. Zubringerfunktion zur Bahn und den Hauptlinien und Ergänzungsverkehren; für alle Zielgruppen im innerörtlichen Verkehr
- **Freizeitverkehre:** Mobilitätsangebote, die in besonderem Maße auf die Belange des Freizeit- und Tourismusverkehrs ausgerichtet sind, und daher in den relevanten Zeiten und auf nachfrage- und potenzialstarken Relationen des Freizeitverkehrs verkehren und entsprechend vermarktet werden

Hauptlinien auf Achsen hoher Verkehrsnachfrage

Das Netz der Hauptlinien wird gebildet aus den Achsen mit hoher Verkehrsnachfrage, die im Wesentlichen die Verbindung zwischen den Städten bzw. Gemeinden des Main-Kinzig-Kreises untereinander übernehmen sowie zu den benachbarten Oberzentren bzw. zu weiteren bedeutenden regionalen Zielen in benachbarten Gebietskörperschaften führen. Auf dem Netz der Hauptlinien soll ein für alle Zielgruppen hochattraktives, sehr dichtes und angebotsorientiertes Taktangebot vorgehalten werden. Dieses übernimmt auf den weiteren Relationen vorwiegend Verbindungsfunktionen mit schnellen und weitgehend direkten Fahrtmöglichkeiten.

Entlang der bestehenden Schienenachsen übernimmt der SPNV das Angebot der Hauptlinien. Für die weiteren Achsen der Hauptlinien ist eine Prüfung vorzunehmen, welches Verkehrsmittel für die Bedienung dieser Relationen am besten geeignet ist. Denkbar sind z. B. die Reaktivierung von bereits bestehenden Schienenachsen oder auch die Einrichtung neuer SPNV-Trassen, der Einsatz hochwertiger Bussysteme mit separaten Trassenabschnitten oder schienengebundener Verkehrsmittel, jeweils unter Berücksichtigung der Abwägung der verkehrlichen, betrieblichen, ökologischen und wirtschaftlichen Vor- und Nachteile. Auch der Einsatz weiterer Verkehrssysteme (z.B. Seilbahnen) kann je nach Eignung einer Achse in Betracht kommen.

Wichtig ist die Entwicklung und Umsetzung eines integrierten Maßnahmenpakets für eine weitere Attraktivitätssteigerung der Bedienungsangebote auf den Hauptlinien. Maßnahmenbausteine aus den Bereichen Angebot, Infrastruktur, Betrieb und Information/ Marketing müssen ineinandergreifen und aufeinander abgestimmt sein. Hierzu ist eine intensive Zusammenarbeit aller Projektbeteiligter in der Planungs- und Umsetzungsphase erforderlich.

Für einen möglichst störungsfreien und damit pünktlichen Betrieb, auf den im dichten Takt verkehrenden Hauptlinien, ist eine Linienführung vorzusehen, die möglichst eigene Trassen, Busspuren, Busschleusen sowie Bevorrechtigungs- und Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. an Lichtsignalanlagen sowie durch den barrierefreien Ausbau von Haltestellen) nutzt bzw. solche Maßnahmen vorrangig auf diesen Relationen umgesetzt werden. Aufgrund der hohen Nachfrage auf diesen Relationen profitieren die meisten Fahrgäste von solchen betrieblichen und infrastrukturellen Maßnahmen.

Prinzipiell sollen parallele Verkehre, insbesondere zwischen Bus und SPNV, aber auch zwischen verschiedenen Buslinien, vermieden werden, sofern die jeweiligen Linien die gleichen verkehrlichen Funktionen abdecken. Dies schließt explizit nicht aus, dass parallel zu SPNV-Achsen verlaufende Buslinien verkehrlich sinnvoll sein können, wenn diese zur Entlastung der SPNV-Achse in Abschnitten mit sehr hoher Nachfrage dienen – jedoch vorrangig im Zulauf auf die benachbarten Oberzentren, um dort alternative Ziele (und Verknüpfungspunkte) zum bestehenden Schienennetz zu erreichen (z. B. Anbindung an einen weiteren S-

oder U-Bahn-Korridor mit zusätzlichen Verknüpfungsmöglichkeiten oder zu großen Arbeitsplatzstandorten).

Ergänzungsverkehre auf Achsen bzw. in Bereichen mit mittlerer bis schwacher Nachfrage

Ergänzungsverkehre bedienen weitere Achsen oder Bereiche mit schwacher bis mittlerer Verkehrsnachfrage, die nicht mit den Hauptlinien bedient werden. In der Regel sind dies Zubringerverkehre zu Verknüpfungspunkten mit dem SPNV oder den Hauptlinien, aber auch weitere Relationen zu Zielen in benachbarten Gebietskörperschaften. Im Bereich der Ergänzungsverkehre soll ein für die relevanten Zielgruppen nachfrageorientiertes Taktangebot vorgehalten werden. Dieses übernimmt neben der Verbindungsfunktion auch erschließende Aufgaben. Ergänzungsverkehre können im Linien- oder Bedarfsverkehr angeboten werden.

Stadt-/Ortsverkehre als Ergänzung und Zubringer zu den Haupt- und Ergänzungslinien und zur Erschließung

Die Achsen der Haupt- und Ergänzungslinien können dort durch Stadt- bzw. Ortsverkehre ergänzt werden, wo die ein- bzw. ausbrechenden Verkehre keine weitgehend flächendeckende Erschließung ermöglichen (Anforderungen an die Erschließungsqualität gemäß Anforderungsprofil) und somit ein Potenzial für einen lokalen Verkehr besteht. Stadt-/Ortsverkehre sind an Verknüpfungspunkten auf die Verkehre der Haupt- und Ergänzungslinien ausgerichtet. Sie können als Linien- oder Bedarfsverkehre ausgestaltet werden.

Freizeitverkehre

Die ÖPNV-Angebote, die auf die Anbindung touristischer Ziele und die Bedürfnisse im Ausflugsverkehr ausgerichtet sind, verkehren auf nachfrage- und potenzialstarken Relationen des Freizeitverkehrs im Spessart und dem Vogelsberg, sowohl für Gäste als auch für Einheimische und Bewohner der Rhein-Main-Region. Diese sind als zielgruppenspezifisches Angebot vermarktbar. Das Angebot ist auf die nachfragestarken Zeiten ausgerichtet und verkehrt daher ggf. nur saisonal an bestimmten Verkehrstagen (inkl. der saisonalen Option eines Fahrradanhängers).

Tabelle 11: Übersicht über die Netzhierarchie im Main-Kinzig-Kreis

Netzhierarchie	Funktion
Hauptlinien	<ul style="list-style-type: none"> ■ Achsen mit hoher Verkehrsnachfrage zwischen den Städten und Gemeinden im MKK und zu den wichtigen benachbarten Zielen und Zentren ■ SPNV mit Rückgratfunktion ■ verbinden die Städte und Gemeinden ■ vorwiegend Verbindungsfunktionen mit schnellen und weitgehend direkten Fahrtmöglichkeiten ■ für alle Zielgruppen hochattraktives, sehr dichtes und angebotsorientiertes Taktangebot ■ Bevorrechtigungs- und Beschleunigungsmaßnahmen ■ Prüfung vorzunehmen, welches Verkehrsmittel für die Bedienung dieser Relationen am besten geeignet ist ■ Entwicklung und Umsetzung eines integrierten Maßnahmenpakets ■ Bedienung im Linienverkehr
Ergänzungsverkehre	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bedienung weiterer Achsen und Bereiche mit schwacher bis mittlerer Verkehrsnachfrage, die nicht mit den Hauptlinien bedient werden. ■ Zubringerlinien bzw. -verkehre zu Verknüpfungspunkten mit dem SPNV oder den Hauptlinien, aber auch weitere Relationen zu Zielen in benachbarten Gebietskörperschaften ■ Auf verschiedenen Relationen steht die Funktion des Schulverkehrs im Vordergrund ■ für die relevanten Zielgruppen nachfrageorientiertes Taktangebot ■ neben der Verbindungsfunktion auch erschließende Aufgaben ■ Bedienung als Linien- oder Bedarfsverkehr
Stadt-/ Ortsverkehre	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserung der Erschließungsqualität auch in kleinräumigen Bereichen ■ Innerörtliche Verbindung aufkommensstarker Bereiche in den Städten und Gemeinden mit Ausrichtung der Verkehre auf die lokalen Bedürfnisse und auf die Schulen ■ Verknüpfung an ausgewählten Verknüpfungspunkten mit Verkehren des SPNV und der Haupt- und Ergänzungslinien ■ Bedienung als Linien- oder Bedarfsverkehr
Freizeitverkehre	<ul style="list-style-type: none"> ■ Anbindung touristischer Ziele, ausgerichtet auf Bedürfnisse im Ausflugsverkehr ■ Verkehren auf nachfrage- und potenzialstarken Relationen des Freizeitverkehrs ■ als zielgruppenspezifisches Angebot vermarktbar ■ verkehrt ggf. nur saisonal an bestimmten Verkehrstagen (inkl. der saisonalen Option eines Fahrradanhängers)

4.1.1.3 Produkte im Main-Kinzig-Kreis

Neue direkte Linien und neues Produkt „Expressbus“ im Main-Kinzig-Kreis

Ein ausgebautetes Netz direkter Verbindungen beinhaltet Verkehre auf Relationen, für die ein ausreichendes Potential für die Einrichtung schneller und direkter Angebote mit hoher Verbindungsfunktion zwischen Kommunen im Kreisgebiet sowie auf Relationen zu benachbarten Zentren besteht. Diese Linien verkehren – teilweise ergänzend zu weiterhin verbleibenden erschließenden Verkehren – auf direktem Linienweg mit deutlich optimierten Fahrzeiten und somit kürzeren Reisezeiten. Für nachfragestarke Achsen im Verdichtungsraum wird eine Angebotsqualität mindestens in der HVZ montags bis freitags im 30 Minuten-Takt vorgesehen, in den übrigen Verkehrsräumen mindestens im 60 Minuten-Takt. Geprüft wird für diese Achsen, inwieweit diese Linien als „Expressbuslinien“ als Ergänzung zum bereits bestehenden X-Busnetz des RMV eingerichtet werden können.

Die Umsetzung dieser direkten Verbindungen (ggf. weiterentwickelt zu einem lokalen Expressbus-Netz in Ergänzung bereits bestehender X-Bus-Linien des RMV) erfolgt im Main-Kinzig-Kreis in der Verantwortung der KVG MK.

Die Planung und Umsetzung dieser direkten Verbindungen wird dabei in Abstimmung mit dem RMV und den betroffenen benachbarten Aufgabenträgern vorangetrieben, um auf verschiedenen Relationen bestehende Reisezeitnachteile für die Fahrgäste abzubauen und neue schnelle (tangentele) Verbindungsmöglichkeiten zu schaffen, die für diese Relationen einen Umweg i. d. R. über das SPNV-Netz zu den benachbarten Zentren obsolet machen.

Bei der Einführung von lokalen Expressbuslinien sind folgende **Produkt- und Planungsanforderungen** zu berücksichtigen:

- Expressbus-Linien werden i.d.R. überlagernd zu bestehenden Buslinien umgesetzt. Nur in Ausnahmefällen können Expressbus-Linien auf Teilabschnitten und bei passendem Bedarf bestehende Angebote ersetzen.
- Die Einrichtung von Expressbus-Linien verfolgt das Ziel, auf längeren Relationen (i.d.R. > 10 km Fahrtlänge) umsteigefreie Fahrtmöglichkeiten einzurichten, primär auf neuen Verbindungen, die im bestehenden SPNV-Netz nur über Umstiege und/ oder mit längeren Reisezeiten zurückgelegt werden können.
- Das Bedienungsangebot der Expressbus-Linien soll mindestens einen 60 Minuten-Takt im Bedienungszeitraum montags bis freitags zwischen ca. 06 und 22 Uhr aufweisen und kann bei entsprechender Nachfrage auf 30-Minuten-Takt verdichtet werden. Auch für die Samstagsbedienung soll das Angebot auf den Expressbus-Linien zwischen ca. 7 und 18 Uhr angestrebt werden.
- Bei der Ausgestaltung der Expressbus-Linien ist auf eine möglichst direkte und beschleunigte Linienführung zu achten. Eigene Trassen, Busspuren, Busschleusen sowie Bevorrechtigungs- und Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. an Lichtsignalanlagen sowie durch den barrierefreien Ausbau von Haltestellen)

sind vorrangig zu nutzen oder auf diesen Relationen umzusetzen. Vorrangig sind übergeordnete Straßen und Schnellstraßenabschnitte zu nutzen. Schleifen- oder Stichfahrten sind nur zur Anbindung wichtiger Verknüpfungspunkte oder von Verkehrserzeugern mit hohem Nachfragepotenzial vorzusehen.

- Expressbus-Linien halten nicht an allen entlang des Linienwegs gelegenen Haltestellen, sondern nur an ausgewählten, zentralen Haltestellen, für die die Bedienung eine bedeutende Attraktivitätssteigerung (insbesondere eine deutliche Reisezeitverkürzung) gegenüber den übrigen Angeboten im Haupt- oder Ergänzungsverkehr darstellen. Ein Anspruch auf Halt in einer Gemeinde/Stadt besteht ausdrücklich nicht, insbesondere dann nicht, wenn sich die Verbindungsfunktion insgesamt für die bediente Relation einer Expressbus-Linie dadurch nennenswert verschlechtern würde. Durch die Beschleunigung (Bedienung ausgewählter Haltestellen, tangentielle Verbindungen, Bustrassen, Nutzung von Schnellstraßen usw.) entsteht eine konkurrenzfähige Fahrzeit gegenüber dem MIV.
- Die Einrichtung neuer Angebote muss im Zusammenhang mit vorhandenen Angeboten und bestehenden Ausbauplanungen anderer Verkehrsmittel (z. B. im SPNV) gesehen werden und die Auswirkungen auf Bestandsverkehre sowie bereits in der Detailplanung oder im Bau befindlichen Maßnahmen betrachtet werden. Denkbar ist auch die Einrichtung neuer Angebote als Vorlaufbetrieb, bis neue Schienenverbindungen oder Schienentrassen umgesetzt werden. Erfahrungsgemäß erfordert die Umsetzung solcher Schienenmaßnahmen einen Zeitraum von häufig 5 bis 15 Jahren oder noch länger, so dass in dieser Phase ein neues Angebot z. B. im Busverkehr bereits sehr gut geeignet ist, deutlich schneller neue Fahrgastgruppen entsprechend den Zielsetzungen des Main-Kinzig-Kreises ansprechen zu können.
- Im Rahmen der Umsetzungsplanung ist eine weitere Abstimmung mit dem RMV und den betroffenen Aufgabenträgern zu den möglichen Auswirkungen auf Bestandsverkehre und vorhandene Planungen zur Einrichtung neuer Angebote, zu Linienführung, Haltepunkten, Finanzierung sowie über die Einrichtung von Stand- bzw. Wendemöglichkeiten vorzunehmen.

Im Verdichtungsraum kann für diese Achsen der Einsatz hochwertiger Bussysteme mit separaten Trassenabschnitten sowie schienen- oder seilgebundener Verkehrsmittel unter verkehrlichen, betrieblichen, ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten geprüft werden.

Stadt-/Ortsbus

Stadt- bzw. Ortsbusse dienen der Verbesserung der Erschließungsqualität auch in kleinräumigen Bereichen und als Innerörtliche Verbindung aufkommensstarker Bereiche in einzelnen Städten und Gemeinden mit Ausrichtung der Verkehre auf die lokale Verkehrsnachfrage (Stärkung der Nahmobilität) und auf die Schulen. Sie weisen einen dichten Haltestellenabstand auf und verkehren mindestens

im 60 Minuten-Takt, auf gemeinsam bedienten Abschnitten, in der Hauptverkehrszeit sowie im Verdichtungsraum meist im 30 Minuten-Takt.

Sie sind an ausgewählten Verknüpfungspunkten mit Verkehren des SPNV und der Hauptlinien bzw. Ergänzungsverkehre verknüpft.

Kreisweite Produkte im flexiblen oder fahrplangebundenen Bedarfsverkehr

Das Bedienungsangebot der Ergänzungsverkehre und Ortsverkehre kann als Linienverkehr (i.d.R. klassisch mit fahrplan- und linienweggebundenem Betrieb) oder als Bedarfsverkehr umgesetzt werden.

Auch beim Bedarfsverkehr sind verschiedene Umsetzungsmöglichkeiten für den Main-Kinzig-Kreis vorgesehen:

- **Ergänzungskonzept Bedarfsverkehr** für die Feinerschließung
- **Ersatzkonzept Bedarfsverkehr** in den schwächer nachgefragten Verkehrszeiten und/oder auf Relationen mit einer schwachen Nachfrage

Möglich sind auch Kombinationsmöglichkeiten aus beiden Anwendungsfällen. Der Bedarfsverkehr kann dabei als fahrplangebundenes **Anruf-Sammel-Taxi-Angebot** oder als flexibles **On-Demand-Verkehrsangebot** vorgesehen werden.

Für die Angebotsform Bedarfsverkehr werden aktuell im Main-Kinzig-Kreis Einsatzmöglichkeiten von On-Demand-Verkehren geprüft, die über das bereits etablierte Produkt des Anruf-Sammel-Taxis hinausgehen. Ziel ist es, für jeden Teilraum orts- und relationspezifisch geeignete Einsatzrelationen, -bereiche und -zeiten für den Linienverkehr und den Bedarfsverkehr (ggf. in unterschiedlicher Ausprägung als flexibler On-Demand-Verkehr oder fahrplangebundenes Anruf-Sammel-Taxi oder Rufbus) und deren Schnittstellen und Verknüpfungspunkte zu prüfen und festzulegen. Dabei werden auch Übergangskonzepte entwickelt, die zeitnah umgesetzt werden sollen.

Bei Bedarf wird das Bedarfsverkehrsangebot in einzelnen Kommunen oder einzelnen Relationen ergänzt um Verstärkerlinien bzw. Verstärkerfahrten, die zu ausgewählten Zeiten, insbesondere zur Abdeckung der Nachfragespitzen im Berufs- und Schulverkehr (schwerpunktmäßig in den Zeiträumen 6.30 – 8.30 Uhr und 15.30 – 18.30 Uhr, ggf. auch in der Mittagszeit zwischen 12.30 und 14.30 Uhr), das Fahrtenangebot ergänzen. Diese Verstärkerlinien bzw. -fahrten fahren als Linienverkehr i.d.R. mit Standard- oder Gelenklinienbussen, es können aber auch kleinere Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Neue Produkte im Freizeitverkehr

Der Tourismus und Freizeitverkehr erfahren im Main-Kinzig-Kreis eine zunehmende Bedeutung. Denn vor allem im Spessart und dem Vogelsberg sind bedeutsame Ziele, sowohl für Gäste als auch für Einheimische und Bewohner der Rhein-Main-Region zur Naherholung. Neben dem Rad-/Wandertourismus wächst die Zahl der Mountainbiker.

ÖPNV-Angebote sind insbesondere auf die Anbindung touristischer Ziele und die Bedürfnisse im Ausflugsverkehr auszurichten, wie ausreichend Gepäckablagen, ausreichend Abstellplätze in den Fahrzeugen (inkl. der saisonalen Option eines Fahrradanhängers). Angebote verkehren ggf. nur saisonal an bestimmten Verkehrstagen.

Tabelle 12: Übersicht über die Produkte im Main-Kinzig-Kreis

Produkt	Funktion
SPNV	<ul style="list-style-type: none"> ■ Produkte im Schienenpersonennahverkehr: S-Bahn, Regionalbahn und Regionalexpress
X-Bus bzw. Expressbus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Produkt X-Bus des RMV ■ Ergänzung durch lokale Expressbuslinien auf ausgewählten direkten Verbindungen
S-Linien	<ul style="list-style-type: none"> ■ Linien mit Ausrichtung auf den Schulverkehr
Stadt-/Ortsbus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stadt- bzw. Ortsbusverkehre (z. B. Stadtverkehr Maintal, Stadtverkehr Gelnhausen, Stadtverkehr Nidderau) ■ Ggf. Einrichtung weiterer Stadt-/ Ortsverkehre
Anruf-Sammel-Taxi	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrplangebundener Bedarfsverkehr auf Relationen und zu Zeiten mit schwacher Verkehrsnachfrage
On-Demand-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ■ Flexibler Bedarfsverkehr in Bereichen mit schwacher Verkehrsnachfrage ■ Ergänzung des ÖPNV-Netzes und ggf. Ersatz von schwach nachgefragten Fahrten im Linienverkehr
Freizeitbus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Neues Produkt im Main-Kinzig-Kreis für die Belange des Freizeit- und Tourismusverkehr ■ Ausrichtung auf die Verkehrsbedürfnisse von Wanderern, Radfahrenden, Kurgästen etc.

4.1.1.4 Angebotsstufen, Bedienungszeiten und Bedienungsqualität

Die planerischen Gestaltungsgrundsätze sowie die grundsätzlichen und spezifischen Anforderungen an Hauptlinien, Ergänzungsverkehre, Stadt-/Ortsverkehre und Freizeitverkehre werden abgeleitet aus den im Leitbild Mobilität entwickelten Angebotsstufen und im Folgenden weiter konkretisiert. Sie beziehen alle strabengebundenen Linien- und Bedarfsverkehre im Main-Kinzig-Kreis ein, also auch die Regionalbusverkehre sowie die Stadtbusverkehre in einzelnen Kommunen.

Die Angebotsstufen, die im Main-Kinzig-Kreis zur Umsetzung kommen, werden wie folgt differenziert:

Abbildung 59: Angebotsstufen im ÖPNV aus dem Leitbild Mobilität



Quelle: KVG MK, 2021

Die Umsetzung der Angebotsstufen in Form der im Leitbild Mobilität festgelegten Bedienungsangebote und Bedienungszeiträume im Tagesverlauf zeigt folgendes Bild:

Abbildung 60: Bedienungsangebot der Angebotsstufen und Bedienungszeiträume

Grundangebot																												
Stunde	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4				
Mo-Do		T120 (T60)				T120			T120 (T60)				T120															
Fr + vor Fe.		T120 (T60)				T120			T120 (T60)				T120															
Sa		T120																										
So + Fe.		T120																										
Taktangebot																												
Stunde	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4				
Mo-Do		T60 (T30)				T60			T60 (T30)				T60															
Fr + vor Fe.		T60 (T30)				T60			T60 (T30)				T60															
Sa		T60																										
So + Fe.		T60																										
Vorzugsangebot																												
Stunde	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4				
Mo-Do		T30										T60								T60								
Fr + vor Fe.		T30										T60								T60								
Sa		T30										T60								T60								
So + Fe.		T60																										

Differenziert wird zwischen verschiedenen Verkehrszeiten, die aufgrund der unterschiedlichen Fahrgastnachfrage auf verschiedenen Relationen auf den einzelnen Linien zum Tragen kommen können:

- **Tagesverkehrszeit (TVZ):**
 - Mo Fr ab ca. 5/6 Uhr bis ca. 19/20 Uhr,
 - Sa ab ca. 8 Uhr bis ca. 18 Uhr,
 - Sonn und Feiertag ab ca. 7/8 Uhr bis ca. 18 Uhr
- **Hauptverkehrszeit (HVZ) (bei ausgeprägten Nachfragespitzen):**
 - Montag bis Freitag zwischen ca. 06 und 09 Uhr und zwischen ca. 15 und 19 Uhr (teilweise auch zwischen ca. 12.00 und 14.00 Uhr bei spezifischem Nachfrageaufkommen v.a. im Schulverkehr)
- **Schwachverkehrszeit (SVZ):**
 - Mo Fr ca. 19/20 Uhr bis 22/24 Uhr (Freitag länger),
 - Sa ab ca. 6 bis ca. 8 Uhr und ab ca. 18 Uhr bis 24/2 Uhr
 - Sonn und Feiertag ab ca. 18 Uhr bis 22/24 Uhr

Lokalspezifische Besonderheiten, z. B. örtlich spezifisch ausgeprägte Nachfrageströme oder starke Aufkommenschwerpunkte wie großer Arbeitsplatzstandorte oder Einkaufszentren können zu Abweichungen der dargestellten Zeiträume im Einzelfall führen.

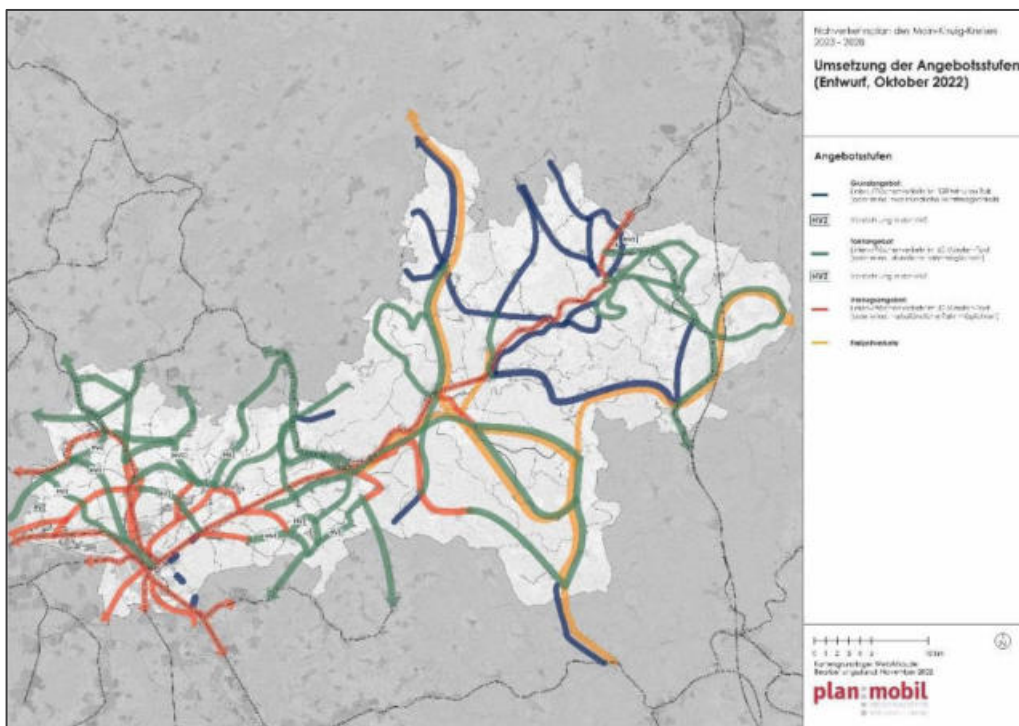
Auf die verschiedenen Achsen und Bereiche im Main-Kinzig-Kreis übertragen und unter Berücksichtigung der raumplanerischen Grundlagen (vgl. Kap. 2.1.4.2) und der Zielsetzungen, wie sie im Leitbild Mobilität formuliert sind, ergibt sich folgende Umsetzung der Angebotsstufen:

Tabelle 13: Netzhierarchie und Angebotsstufen im Main-Kinzig-Kreis

	Hauptlinie	Ergänzungsver- kehre	Stadt-/ Ortsver- kehre	Freizeitver- kehre
Grundangebot	T120 (HVZ: T60)	T120	T60	T60/T120
Taktangebot	T60 (HVZ: T30)	T60	T60 (HVZ: T30)	
Vorzugsangebot	T30 (HVZ: Ver- dichtung)	T30	T30	
		Bedienung ggf. als Bedarfsverkehr (fahrplangebun- den oder flexibel)		

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Umsetzung der Angebotsstufen.

Abbildung 61: Umsetzung der Angebotsstufen im Main-Kinzig-Kreis



Die Anforderungen im Schulverkehr können zu zusätzlichen Fahrtenangeboten in den Zeiten des Schülerverkehrs führen, die das vorhandene Taktangebot ergänzen. Ziel ist ein streng vertaktetes Fahrplanangebot auf den Hauptlinien und nach Möglichkeit auf den Ergänzungslinien sowie in den Stadt-/ Ortsverkehren im 15 / 30 / 60/ 120-Minuten-Takt mit tagesdurchgängig einheitlichen Ankunfts- bzw. Abfahrtsminuten zu jeder Stunde, von denen nur in Ausnahmefällen z. B. wegen Schulanfangs- oder Schulschlusszeiten oder Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln abgewichen werden soll.

Insbesondere im Bereich des Stadt-Umland-Verkehrs zu den benachbarten Oberzentren, aber auch im Zulauf auf die Verknüpfungspunkte mit dem SPNV führt die parallele Bedienung mehrerer Linien in einzelnen Korridoren bzw. Orten zu einem deutlich höheren Fahrtenangebot, als es entsprechend der dargestellten Bedienungsstandards erforderlich wäre. Dies ist nicht als Überangebot zu werten, sondern resultiert aus der Bündelung verschiedener Angebote im Zulauf zu Verknüpfungspunkten und Nachfrageschwerpunkten. Hierdurch wird gewährleistet, dass die Fahrgäste aus den unterschiedlichen Orten ein attraktives, komfortables ÖPNV-Angebot nutzen können sowie dass eine direkte Anbindung an die Verknüpfungspunkte und Nachfrageschwerpunkte über die einzelnen Linien besteht.

Mit der Umsetzung dieser Standards zur Bedienungsqualität im Main-Kinzig-Kreis erfolgt eine integrierte Umsetzung der Handlungsziele „Bündelung“, „Einfachheit“, „Transportkette“ und „Zuverlässigkeit“, wie sie für das Netz und Angebot in Kapitel 3.2.1 beschrieben sind. Mit einem durchgängigen Angebot im 30 Minuten-Takt als Vorzugsangebot im Verdichtungsraum wird den Fahrgästen eine höhere Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und damit auch Anschlusssicherheit im ÖPNV-System – insbesondere auch für umsteigende Fahrgäste zwischen SPNV und Bus - gewährleistet.

4.1.2 Erschließungsqualität

Die Standards zur Erschließungsqualität legen fest, wie gut der Main-Kinzig-Kreis mit Stationen und Haltestellen erschlossen wird. Dies wird über die Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle bzw. Station definiert und mittels Einzugsradien um eine Haltestelle bzw. einen Bahnhof ermittelt. Folgende Anforderungen werden an die Erschließungswirkung des ÖPNV festgelegt.

Tabelle 14: Anforderungen an die Erschließungsqualität

	Radius um die Zugangsstelle mit regelmäßiger Bedienung (max.)	
	Straßengebundener ÖPNV	SPNV
Erschließungsradius um eine Haltestelle bzw. Haltepunkt	400 Meter	1.000 Meter
Mindestens 80 % der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Einpendler bzw. vergleichbarer verkehrserzeugender Einrichtungen) sollen durch den Einzugsbereich der Haltestellen erschlossen werden.		
Berücksichtigt werden auch ergänzende Mobilitätsangebote (z. B. Fahrrad mit entsprechenden Schnittstellen, Bedarfsverkehrsangebote).		

Bei der Bewertung der Erschließungsqualität sind in Abhängigkeit der topographischen Bedingungen (z. B. starke Steigungsstrecken zwischen Wohnvierteln und der nächstgelegenen Haltestelle oder Zäsuren wie Flüsse oder Eisenbahnstrecken ohne nahegelegene Querungsmöglichkeiten) im Einzelfall auch geringere Richtwerte für den Haltestelleneinzugsbereich zu berücksichtigen.

4.1.3 Verknüpfungspunkte und Umsteigezeiten

Bei Umsteigeverbindungen sind an Verknüpfungspunkten auf den Hauptumsteigerelationen möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. Bei der Fahrplangestaltung sollen grundsätzlich Umsteigemöglichkeiten beachtet werden. Hierdurch werden fahrplanmäßige Übergänge zwischen den Linien des ÖPNV und des SPNV an den definierten Verknüpfungspunkten eingerichtet und die Voraussetzung für eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette geschaffen.

Darüber hinaus hat das Taktangebot der sich verknüpfenden Linien eine besondere Bedeutung für die Anforderungen an die Verknüpfungspunkte. Insbesondere Umsteigeverbindungen in Zeiten mit begrenztem Angebot müssen im Busverkehr zuverlässig funktionieren. Bei Taktfolgen länger als 30 Minuten auf einer anschlussrelevanten Linie ist an den Verknüpfungspunkten auf den Hauptumsteigerelationen eine betriebliche Anschlusssicherung zu empfehlen, sofern die Fahrplangestaltung dies ohne weitere wesentliche Qualitätseinbußen für den übrigen Fahrweg zulässt und/oder keine unverhältnismäßig hohen Mehrkosten (z. B. ggf. zusätzliches Fahrpersonal/Fahrzeug wegen überschreiten Lenk-/Dienstzeit) entstehen.

Aufgrund der spezifischen räumlichen und verkehrlichen Situation der einzelnen Standorte (z. B. Entfernung der Bushaltestellen zum Bahnsteig) und der damit verbundenen baulichen Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte ergeben sich

teilweise unterschiedliche Umsteigewege und Umsteigezeiten an Verknüpfungspunkten gleicher Art, die bei der Ausgestaltung der Fahrpläne zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus ist zu beachten, dass die unterschiedlichen Nachfragengruppen verschiedene Ansprüche an das Umsteigen haben. So hat z. B. die hochmobile Altersgruppe (19- bis 25-Jährige) den Anspruch möglichst ohne Zeitverlust umzusteigen und bevorzugt knapp bemessene Umsteigezeiten. Senioren und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personengruppe benötigen fast immer mehr Zeit für den Umstieg und bevorzugen somit eher zeitlich großzügigere Umsteigezeiten. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die planmäßigen Umsteigezeiten auch einen gewissen Zeitpuffer (geringfügige Verspätungen oder Verlängerung des Umsteigeweges durch Pulkbildung an RE-/RB-/S-Bahnezügen; Treppe/Unterführung o.ä.) enthalten müssen.

Vor dem Hintergrund der speziellen räumlichen Situation an den Verknüpfungspunkten und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ansprüche der Nutzergruppen an das Umsteigen, werden für die einzelnen Verknüpfungspunkte individuelle Zeiten definiert, die sich jedoch auf folgende Rahmenzeiten beziehen:

- **3 – 8 Minuten Übergangszeit** bei Verknüpfungssituationen ohne nennenswerten Fußweg
- **5 – 15 Minuten Übergangszeit** bei übrigen Verknüpfungssituationen

Von Bedeutung sind die Umsteigezeiten insbesondere bei Umsteigeverbindungen mit einer Taktichte größer 30 Minuten.

Die anstehenden und anhaltenden Baustellen an den Schienenkorridoren im Main-Kinzig-Kreis in den kommenden Jahren werden die Planbarkeit von Bus/Schiene-Verknüpfungen erschweren.

4.1.4 Anforderungen an die Netz- und Fahrplangestaltung

Grundsätzliche Anforderungen

Die Festlegung der Netzhierarchie, der Bedienungs- und Erschließungsqualität (und darauf aufbauend dann das im Kapitel 6.1 dargestellt Maßnahmenkonzept zum Netz und Angebot) wird auf der Basis der Zielsetzungen (Kapitel 3) und des dort dargelegten Grundverständnisses des ÖPNV entwickelt.

Dies bezieht sich insbesondere auch auf die Anforderung, den ÖPNV auf möglichst viele Potenziale und konkrete Fahrgastsegmente auszulegen und so insgesamt eine möglichst große Nachfrage anzusprechen („Konfektion“, „Nachfrage“).

Auf der anderen Seite kann sich der ÖPNV nicht nach sehr spezifischen Nachfragebedürfnissen richten, insbesondere dann nicht, wenn dadurch das Ange-

bot für andere Fahrgäste unattraktiv oder sehr schlecht benutzbar wird. Darunter würden etwa Abweichungen vom Takt fallen, aber auch Stichfahrten zu Zielorten wie Arbeitsplatz- oder Schulstandorten, die für die übrigen (durchfahrenden) Fahrgäste sehr unattraktiv sind.

Diese spezifischen Nachfragebedürfnisse zeichnen sich meistens dadurch aus, dass die abseits der direkten Route gelegene Haltestelle tatsächlich nur zu bestimmten Tages- oder Jahreszeiten benutzt wird.

Aufgrund der obigen Überlegungen werden folgende Prioritäten vorgesehen:

- Abwicklung spezifischer Nachfragebedürfnisse möglichst weitgehend durch das Regelangebot, d.h. durch die entsprechende Linie und das Fahrplanangebot (bei Umsetzung der Angebotsstufe „Vorzugsangebot“ im Verdichtungsraum und damit des 30 Minuten-Taktes ist ein attraktives Grundangebot in diesem Teilraum damit bereits vorhanden)
- Falls die Kapazitäten nicht ausreichend sind oder die Wartezeiten zu groß sind, soll eine Verdichtung des Regelangebots prioritär umgesetzt werden
- Abwicklung von sehr spezifischen Nachfragen (zum/vom Schulstandort) mit gesonderten Linienangeboten für die jeweiligen Schulstandorte.

Ferner ist bei der Fahrplangestaltung darauf zu achten, dass tagesdurchgängig gleiche Fahrzeitprofile umgesetzt werden, um den Fahrgästen ein einheitlich vertaktetes und leicht verständliches (und merkbares) Fahrplanangebot zu gewährleisten. Ausnahmen hiervon können im Einzelfall möglich sein, insbesondere dann, wenn auf einem Anschlussverkehrsmittel kein strenger Taktfahrplan umgesetzt ist.

4.1.5 Anforderungen an den Schulverkehr

Zwischen dem Jedermann-Verkehr und dem Schülerverkehr gibt es hinsichtlich der Anforderungen an das ÖPNV-System erhebliche Schnittmengen. Dennoch erfordern Teile des Schülerverkehrs davon abweichende Vorgaben. Diese ergeben sich insbesondere dann, wenn das für den Jedermann-Verkehr konzipierte Regelangebot aufgrund von Siedlungsstrukturen, Schulstandorten, Linienführungen oder Zeitlagen für die spezifischen Belange des Schülerverkehrs nicht oder nur bedingt geeignet ist. Daher werden die Mindeststandards für die Verkehrsbedienung an dieser Stelle um besondere Anforderungen an das Angebot für den schulbezogenen Linienverkehr ergänzt. Für die Ausgestaltung und die Abwicklung des eigens in den ÖPNV integrierten Verkehrs zu und von allgemeinbildenden und beruflichen Schulen gelten für den Main-Kinzig-Kreis – unter gegebenen finanziellen Umständen – folgende Grundsätze und Leitvorgaben:

- Die grundsätzliche Verkehrssicherheit eines jeden Schülers auf dem gesamten Schulweg genießt oberste und uneingeschränkte Priorität.

- Gesetzliche Grundlage für die Schülerbeförderung ist § 161 des Hessischen Schulgesetzes (HSchG), dessen Bestimmungen zu beachten sind.
- Die Schülerbeförderung hat laut § 161 Abs. 4 Satz 2 HSchG vorrangig mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erfolgen. Bei fehlendem oder unzureichendem Regelangebot für die Bedienung zwischen den Standorten der Schulen und ihrem maßgebenden Einzugsgebiet können entsprechende ÖPNV-Fahrten durchgeführt werden, die diese Besonderheiten berücksichtigen.
- Eine Notwendigkeit zur Anbindung der nächstgelegenen Schule der jeweiligen Schulform besteht für Wohnplätze bzw. Ortsteile mit mindestens zehn Schülern. Bei sehr geringem Bündelungspotenzial sind Möglichkeiten anderer Beförderungsarten zu prüfen und ggf. anzubieten. Absehbar instabile Schulstandortsituationen sind bei der perspektivischen Angebotsplanung zu berücksichtigen, weshalb auf eine Flexibilität bei der Angebotserbringung zu achten ist.
- Den besonderen Erfordernissen der einzelnen Schulstufen ist in Planung und Abwicklung des schulbezogenen Verkehrs Rechnung zu tragen.
- Ein eigens für den Ausbildungsverkehr bereitgestelltes Fahrtenangebot des öffentlichen Linienverkehrs ist auf die Schulanfangs- und -schlusszeiten abzustimmen. Die Verbindung zwischen den Wohnorten und den Schulen besteht i.d.R. aus einer Anfahrt zur ersten Stunde und aus Abfahrten nach der 6., 8. und 10 Stunde für Schülerinnen und Schüler an weiterführenden Schulen. Ausnahmen sind durch den Kreistag des Main-Kinzig-Kreises zu beschließen.
- Einrichtung angemessener Busverbindungen an den Schulen mit Ganztagsangeboten.
- Wartezeiten der Schülerinnen und Schüler vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende sind im Kontext einer wirtschaftlichen Fahr- und Umlaufplanung möglichst akzeptabel aus Sicht der Schülerinnen und Schüler zu gestalten. Maximal zulässige Wartezeiten bei weiterführenden Schulen beträgt 45 Minuten. Schülerinnen und Schüler der Grund- und Förderschulen sind nach Möglichkeit zeitnah zum und nach dem Unterricht zu befördern.
- Verbesserte Sicherungsmöglichkeiten auch für kleine Kinder
- Die Bedienungsgebiete der Buslinien und der Fahrten, die speziell für den Schülerverkehr eingerichtet sind, haben die maßgebenden Herkunftsorte der Schülerinnen und Schüler eines Schulstandortes abzudecken.
- Durch die freie Schulwahl nach der Grundstufe können sich zwischen Wohnorten und weiterführenden Schulen Verkehrsbeziehungen ergeben, die ein geringes relationsbezogenes Aufkommen und damit auch nur ein entsprechend niedriges Bündelungspotenzial erreichen. Sollen eigens für dieses Nachfragepotenzial Linien des straßengebundenen ÖPNV neu eingerichtet werden, müssen diese ebenso wie andere Linien auch ein wirtschaftlich vertretbares Aufwand-Ertrags-Verhältnis aufweisen [vgl. § 161 Abs. 4 HSchG].
- Im Grundschulbereich sind Umsteigeverbindungen nicht vorzusehen. Es besteht keine Verpflichtung, dass Grundschülerinnen und Grundschüler grundsätzlich auf ihrer Fahrt einen Sitzplatz erhalten.

- Umsteigebeziehungen zwischen Linien sind zeitlich und hinsichtlich der Verkehrssicherheit an den Umsteigepunkten zu optimieren.
- Die Gesamtreisezeiten zwischen den Wohnorten und den Schulstandorten sollen im Interesse der Kinder und Jugendlichen maximal 45 Minuten betragen.
- In Anbetracht einer volks- und betriebswirtschaftlich vertretbaren Fahrzeugauslastung werden ausreichende Beförderungskapazitäten durch Sitz- und Stehplätze bereitgestellt, die sich an der Länge der individuellen, fahrzeugbezogenen Beförderungszeit orientieren. Bei regelmäßigen Auslastungen der Beförderungskapazität (Sitz- und Stehplätze) von mehr als 75% über einen Zeitraum von mehr als zehn Minuten sind entweder zusätzliche Fahrzeuge oder anderweitig entlastende Kapazitäten vorzusehen.
- Rationalisierungsmaßnahmen im schulbezogenen Verkehr mit dem Ziel einer gleichmäßigeren Auslastung des Fahrzeugparks und dadurch eines gleichmäßigeren Einsatzes des Fahrpersonals sind im Interesse einer sparsamen Verwendung öffentlicher Mittel anzustreben, in dem eigens dafür vorgehaltene Kapazitätsspitzen abgebaut werden. Geeignete Maßnahmen sind im gegenseitigen Einvernehmen zwischen Schulträger und ÖPNV-Aufgabenträger auszuarbeiten.

Für weiterführende Schulen gelten zusätzlich folgende Fußwegvorgaben:

- Maximale Fußwege ab Bahnhofpunkt: grundsätzlich 1.000 m
- Maximale Fußwege ab Bushaltestelle: 400 m (auf Hauptlinien)

Die KVG MK hat die Initiative „Optimierung Schulanfangszeiten“ gestartet mit dem Ziel, die Hauptverkehrszeiten zu entlasten. Eine messbare Entzerrung der morgendlich auftretenden Spitzenwerte kann es bezüglich der Auslastungen in den Bussen des ÖPNV nur geben, wenn ein Teil der Schülerinnen und Schüler zu abweichenden Zeiten außerhalb der Spitzenstunde(-n) befördert werden könnte. Während der Umsetzung des NVP 2023 – 2028 wird geprüft, welche Pilotprojekte zur Optimierung der Schulanfangszeiten umgesetzt werden können.

4.1.6 Anforderungen an das Datenmanagement in der Fahrplanung

Detaillierte Betrachtungen und Bewertungen z. B. zu Mobilitätsverflechtungen auf Ebene der Städte und Gemeinden oder zur Darstellung und Bewertung aktueller Fahrgastzahlen auf den regionalen und lokalen Verkehren sind mit den aktuell vorhandenen Datengrundlagen nicht hinreichend möglich. Hierfür fehlt ein aussagekräftiges Datenmanagement zum Mobilitätsverhalten und zur Mobilitätsnachfrage im Kreisgebiet, das in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben und aktuell gehalten wird.

Im Bereich des Datenmanagements in der Fahrplanung werden folgende Anforderungen formuliert:

- Baustellenbedingte Fahrpläne und Änderungen werden durch das Verkehrsunternehmen unverzüglich an die Datendrehscheibe des RMV geliefert
- Abgestimmte Linienkonzepte und Netzänderungen sind bis spätestens Ende Juni des Kalenderjahres schriftlich an den Aufgabenträger heranzutragen. Bei Stadt-/Ortsverkehren sind die Konzepte und Änderungen im PDF- oder Excel-Format inkl. Linienweg, Haltestellenabfolge, Fahrplan, Fahrzeiten, Streckenlängen und grafischem Linienvverlauf schriftlich einzureichen.
- Abgestimmte Änderungen zu Haltestellen (Umbenennung, Verlegung, Neu-Einrichtung, Entfall) sind dem Aufgabenträger bis Ende Juni des Kalenderjahres schriftlich mitzuteilen. Bei Stadt-/Ortslinien sind die Änderungen im PDF- oder Excel-Format inkl. mastscharfen Geokoordinaten, Standort und einem Vorschlag zum Haltestellennamen (gemäß Standard) einzureichen.
- Die Umlauf- und Dienstplanung von lokalen Linien zum jeweiligen Jahresfahrplan ist dem Aufgabenträger im PDF- oder Excel-Format bis sechs Wochen vor Fahrplanwechsel durch die Verkehrsunternehmen zu übermitteln.

4.2 Handlungsfeld Betrieb

4.2.1 Fahrzeuge

Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge stellen ein wichtiges Merkmal für die Beförderungsqualität dar. Für die Fahrgäste muss der Aufenthalt im Fahrzeug angenehm sein. Die Ausstattung der Fahrzeuge muss daher dem Stand der Technik und den Kundenerwartungen an Sicherheit, Service, Komfort, Information und Barrierefreiheit entsprechen. Im Hinblick auf die Anforderungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG) hat in den nächsten Jahren die Umstellung von fossilen auf alternative Antriebe zu erfolgen (vgl. u.a. Kapitel 2.1.4.12).

4.2.1.1 Grundanforderungen

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem Zustand befinden. Die Linienbusse haben während ihres Betriebes den gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), des PBefG und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie sonstigen einschlägigen Rechtsvorschriften und den Unfallverhütungsvorschriften zu entsprechen. Die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung muss stets funktionsfähig, frei zugänglich und gekennzeichnet sein.

Der Unternehmer gewährleistet gem. § 35 StVZO den Einsatz von Fahrzeugen mit angemessener Motorleistung entsprechend den räumlichen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben.

Die Raum- und Siedlungsstruktur des Main-Kinzig-Kreises mit städtisch-örtlichem und ländlichem Charakter sowie ausgeprägter Topographie im ländlichen

Raum erfordert entsprechende Fahrzeuge, welche mit Verkehrs- und Bebauungssituationen sowie Steigungen gut zurecht kommen.

Im kreisweiten Verkehr sind Fahrzeugstandards einzuhalten, deren Bedarf der Aufgabenträger zunächst anhand von Marktrecherchen ermittelt und anschließend im Bereich seiner eigenen Zuständigkeit definiert hat (abhängig vom Profil des jeweiligen Verkehrs weichen diese teilweise in Details ab). Neben Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität für den Kunden sind möglichst die höchsten am Markt verfügbaren Sicherheitssysteme zu implementieren.

Für den Einsatz von Fahrzeugen im Bedarfsverkehr gilt, dass in jedem Einsatzgebiet mindestens ein Spezialfahrzeug eingesetzt werden muss, das für den Transport von mobilitätseingeschränkten Personen geeignet ist. Dieses muss im Vergleich zu den allgemein eingesetzten Fahrzeugen als zusätzliche Mindestanforderung Rampen aufweisen. Auch die Spezialfahrzeuge sollen möglichst lokal emissionsfrei angetrieben werden.

4.2.1.2 Umwelt- und Klimastandards

Künftig wird der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsarten erforderlich sein (vgl. [Kapitel 2.1.2](#)), welche die betrieblichen und raumstrukturellen (topographischen) Anforderungen im Main-Kinzig-Kreis sowie dieses NVP angemessen und dauerhaft erfüllen. Hierzu hat der Aufgabenträger bereits ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches nach Vorliegen den Umsetzungsfahrplan für die Erfüllung der Anforderungen der CVD aufzeigt. Im Zuge der anstehenden Ausschreibungen sukzessive auf alternative Antriebsarten gemäß den Anforderungen des SaubFahrzeugBeschG umgestellt.

Für die im Betrieb befindlichen Diesel- und Hybridfahrzeuge gelten folgende Mindeststandards:

- Einhaltung der Emissionsgrenzwerte entsprechend der zum Zulassungszeitpunkt gültigen Euro-Norm, mindestens jedoch entsprechend Euro 6.
- Fahrgeräusch von maximal 78 dB(A) gemäß DIN ISO 362 und DIN ISO 5130

4.2.1.3 Erscheinungsbild der Fahrzeuge

Die Fahrzeuge sollen in einem kreisweiten einheitlichen Design auftreten und mit RMV-Designelementen Dachbanderole, RMV-Heck- und Seitenlogo, sowie RMV-Frontlogo erscheinen. Die Designelemente (Klebefolien) werden vom RMV nach Anforderung durch den Unternehmer kostenfrei zur Verfügung gestellt. Details zum kreisweiten Design und zu Fahrgastmindestanforderungen werden in den Ausschreibungsunterlagen erläutert und vorgegeben. Grundsätzlich ist eine einheitliche Gestaltung der Fahrzeuge, sowohl innen als auch außen, angestrebt.

Eine Beklebung der Fensterflächen kann teilweise und in gepixelter Form vorgenommen werden, darf jedoch maximal ein Drittel der Fensterfläche einnehmen. Etwaige Werbung ist vom Auftraggeber grundsätzlich freizugeben, eine bestimmte Anzahl an Fahrzeugen im Linienbündel kann mit lokaler Werbung beklebt werden.

Die Innengestaltung der Fahrzeuge wird in Anlehnung des Corporate Design der KVG MK bzw. des Main-Kinzig-Kreises vorgenommen; hierzu wird ein umfassendes Konzept entwickelt. Hierdurch wird ein hoher Wiedererkennungswert für Kundinnen und Kunden sichergestellt. Von einer produktspezifischen Beklebung wird abgesehen, lediglich bei den On-Demand Verkehren sind gesondert die Vorgaben des Rhein-Main-Verkehrsverbundes zu beachten.

Von den Aufgabenträgern kostenfrei zur Verfügung gestellte Informationen, insbesondere Linienverlauf- oder Liniennetzpläne, sind vom Unternehmer im Fahrzeug anzubringen.

4.2.1.4 Kapazitäten

Für Gelenkbusse gelten folgende Mindestanforderungen:

- Länge max. 18,5 m
- Mindestens 45 Sitzplätze (Klappsitze nicht anrechenbar)
- Zwei eintragungsfähige Klappsitze in Türnähe
- Zwei ausgewiesene Sondernutzungsfläche (Mindestgröße: jeweils ausreichend Platz für zwei Rollstühle und eine Begleitperson; ggf. Klappsitze, jedoch keine Einschränkung durch Abfallbehälter in diesen Bereichen)
- Rollstuhlanlehfläche entgegen der Fahrtrichtung

Für Solobusse gelten folgende Mindestanforderungen:

- Länge 11,5 bis 13,5 m
- Mindestens 28 Sitzplätze (Klappsitze nicht anrechenbar)
- Zwei eintragungsfähige Klappsitze in Türnähe
- Ausgewiesene Sondernutzungsfläche (Mindestgröße: ausreichend Platz für zwei Rollstühle und eine Begleitperson; ggf. Klappsitze, jedoch keine Einschränkung durch Abfallbehälter in diesen Bereichen)
- Rollstuhlanlehfläche entgegen der Fahrtrichtung

Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren hat der Unternehmer für ausreichende Beförderungskapazitäten zu sorgen. Dabei ist entsprechend § 22 PBefG sicherzustellen, dass jeder Fahrgast mit der von ihm gewählten Fahrplanfahrt befördert werden kann. Bei Bedarf sind Verstärkerfahrzeuge einzusetzen, oder es ist eine Taktverdichtung vorzunehmen.

4.2.1.5 Fahrzeugausstattung

Für die Fahrzeuge im Betrieb werden die bisherigen Anforderungen an die Fahrzeugausstattung als Mindestanforderungen beibehalten. Für die Fahrzeuge im Betrieb gelten folgende Mindestanforderungen:

- Die für die Fahrzeugausstattung jeweils gültigen Vorschriften, Verordnungen, Empfehlungen und Richtlinien des VDV, der EU/ ECE, der StVZO und der BO-Kraft werden eingehalten bzw. berücksichtigt.
- Fahrzeugalter
 - maximales Höchstalter 10 Jahre
 - maximales Durchschnittsalter 10 Jahre
 - maximales Höchstalter Anhänger 25 Jahre
- Ausrüstung der Busse mit Anti-Blockier-System (ABS) und Anti-Schlupf-Regelung (ASR). Bei allen Fahrzeugen Türsicherung mit Anfahrsperrre.
- Winterbereifung auf allen Achsen in der Zeit vom 01.10. bis 01.04.
- Einsatz von niederflurigen Fahrzeugen; der Einsatz von Low-Entry-Fahrzeugen ist zulässig
- Ausrüstung mit 2 Doppeltüren (lichte Durchgangsbreite 1250 mm +/- 50 mm); für Gelenkbusse gelten folgende besondere Anforderungen: Ausrüstung mit mindestens 3 Doppeltüren (lichte Durchgangsbreite 1250 mm +/- 50 mm), ggf. weitere Türen mindestens 850 mm Durchgangsbreite Kneeling; Absenkvorrichtung als elektronisch-pneumatisches System, Absenkbarkeit der Einsteigekante um ca. 60-80 mm aus der Fahrstellung von 320-360 mm
- Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/oder Kinderwagen
- Haltewunschtaaste (innen) an den Haltestangen (von jeder 2. Sitzplatzreihe aus erreichbar), an der Fahrerkabinenrückseite und im Bereich des Stehperrons (erreichbar für Rollstuhlfahrer im Bereich der Aufstellfläche)
- Senkrechte Haltestange an jeder 2. Sitzreihe, Haltegriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen
- Podestloser Boden: stufenloser Mittelgang zwischen Tür 1 und Tür 2
- Sitzplatzabstand mindestens 710 mm

- Kommunikation: zwischen Fahrzeugführer und der Betriebsleitstelle des Verkehrsunternehmens (RBL)
- Bordmikrofon für Ansagen an die Fahrgäste in Wageninneren und im Türbereich
- Klimaanlage in einer der Fahrzeuggröße angemessenen Leistungsfähigkeit
- Mindestens ein fest installierter Abfallbehälter in jedem starren Fahrzeugteil

- Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage über Sprachspeicher und Bordmikrofon (Übereinstimmung mit den Örtlichkeiten und den tatsächlich angefahrenen Haltestellen)
- Optische Haltestellenanzeige
- Haltewunschtaasten in Kombination mit optischer Anzeige „Wagen hält“

- Akustische Bestätigung des Haltewunsches
- Zusätzlich Anzeige der nächsten drei Haltestellen mit Umsteigemöglichkeiten

- Linienbeschilderung außen (frei programmierbar und alphanumerisch als elektronische Vollmatrixanzeige)
 - Fahrzeugfront: Fahrtziele, Linienbezeichnung
 - Einstiegsseite; Linienverlauf, Linienbezeichnung
 - Fahrzeugheck: Linienbezeichnung

- Beschleunigungstechnik gemäß Anforderung der KVG MK
- Fahrgastzählgeräte in den Fahrzeugen

4.2.1.6 Fahrradmitnahme

Im RMV ist die Mitnahme von Fahrrädern, E-Scootern und Co. kostenlos. Ein Anspruch auf diese Mitnahme besteht nicht.

Im SPNV sind ausreichend Kapazitäten für die Fahrradmitnahme vorzuhalten.

Auf eigenständigen Freizeitlinien könnten gesonderte Fahrradanhänger eingesetzt werden. Saisonal ist bei erhöhter Nachfrage der Einsatz von Gepäckträger auf geeigneten Linien möglich. Die Auswirkungen auf eine möglichst schnelle Beförderung der Fahrgäste insgesamt und einen störungsfreien Betrieb sowie die Sicherheit beim Verladen der Fahrräder müssen dabei betrachtet werden. Möglich ist die Beladung nur an ausgewählten Haltestellen zuzulassen.

4.2.1.7 Sauberkeit und Schadensfreiheit von Fahrzeugen

Die Fahrzeuge sind außen grundsätzlich sauber und schadensfrei zu halten, so dass insgesamt ein ansehnlicher und gepflegter Eindruck vermittelt wird. Die Fahrzeuge sind frei von störendem Abfall, Staub, Schmutz und visuellen Beeinträchtigungen (z. B. Graffiti). Sie weisen einen möglichst angenehmen Geruch auf. Um dies sicherzustellen, müssen mindestens folgende Leistungen erbracht werden:

- Die Funktionsfähigkeit der Ausstattungskomponenten muss zum Betriebsbeginn vollumfänglich gewährleistet sein. Defekte müssen am Folgetag nach Entdeckung des Mangels beseitigt sein.
- Bei Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein. Dazu sind sie täglich innen zu reinigen. Von außen sind die Fahrzeuge, je nach Witterung, mindestens jedoch zweimal wöchentlich zu reinigen.
- Grobe Verunreinigungen (z. B. Zeitungen und Getränkebehälter) sind während des Betriebes durch das Fahrpersonal (z. B. in den Wendezeiten) zu entfernen.
- Grobe Vandalismusschäden sind kurzfristig, möglichst direkt, zu beseitigen.

4.2.2 Betriebshöfe

Sämtliche Fahrzeuge sind sicher in den hierfür vorgesehenen Betriebshöfen bzw. Betriebsanlagen oder mindestens auf abgegrenzten Grundstücken abzustellen. Abstellungen im öffentlichen Straßenraum sind nicht erlaubt. In den Betriebshöfen sind jeweils ausreichend Räumlichkeiten für

- Verkehrsmanagement,
- Werkstatt,
- Ersatzvorhaltung,
- Datenerfassung/ Speicherung,
- das Personal (Sozialräume/Kantine) sowie
- ausreichend Stauraum für Fundsachen (Fundsachenmanagement und -ausgabe)
- Büro der verantwortlichen Ansprechperson
- Quarantäneplatz für verunfallte Elektro-/Hybridfahrzeuge vorzuhalten.

4.2.3 Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Beschleunigung

4.2.3.1 Zuverlässigkeit

Die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Leistungsangebotes ist eine Basisanforderung für die Qualität des ÖPNV und für die Qualitätswahrnehmung der (potenziellen) Fahrgäste. Fahrgäste erleben verfrühte oder stark verspätete Fahrten als ausgefallene Fahrten. Ziel ist es, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt und/oder veröffentlicht sind.

Die Fahrleistung ist demnach wie im Fahrplan dargestellt zu erbringen, insbesondere vollständig und pünktlich. Fahrten gelten demnach als ausgefallen, wenn sie gar nicht, verfrüht bzw. nur teilweise (Teilausfälle) durchgeführt werden. Weiterhin gilt eine Fahrt bei einer Verspätung von mehr als 15 Minuten als ausgefallen. Eine „Fahrt“ wird hier definiert als Weg zwischen der im Fahrplan ausgewiesenen Starthaltestelle bis zur im Fahrplan ausgewiesenen Endhaltestelle einer jeweiligen Einzelfahrt.

Für einen zuverlässigen Betrieb ist eine ausreichende Fahrzeug- und Personalreserve vorzusehen. Abweichungen von den Linienwegen sind im Regelverkehr auf allen Fahrt- bzw. Kursvarianten unzulässig.

Bei geplanten Betriebsunterbrechungen werden die geänderten Routenführungen durchgeführt und entsprechende Informationen darüber bereitgestellt. Geplante Unterbrechungen sind z. B. Baustellen oder Großveranstaltungen, bei denen ein Umleitungsfahrplan mind. zwei Tage vor der Unterbrechung erstellt und veröffentlicht werden muss. Der Betreiber ist für das Umleitungsmanagement verantwortlich.

Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen erfolgt – soweit sinnvoll – unverzüglich die Sicherung des Betriebsablaufs durch Ersatzverkehre oder Anschlussmöglichkeiten. Ungeplante Unterbrechungen treten ohne bzw. mit geringer Vorwarnzeit ein (z. B. Fahrzeugausfall, nicht gemeldete Demonstrationen, Unfall, Notarzteinsatz im Fahrzeug). Diese Unterbrechungen können sowohl im oder außerhalb des Einflussbereiches des Betreibers liegen und erfordern keinen Ersatzfahrplan. Jedoch ist eine entsprechende Kommunikation sicherzustellen (vgl. Kapitel 4.2.4).

Darüber hinaus gilt die RMV-10-Minuten-Garantie gemäß dessen Regularien. Hier heißt es:

- Ziel mit mehr als 10 Minuten Verspätung erreicht, Erstattung der Fahrtkosten
- Nach 21 Uhr Erstattung der Taxikosten (bis zu 25 Euro)

Die Garantie gilt im gesamten RMV-Verbundgebiet, jedoch nicht in Übergangstarifgebieten

4.2.3.2 Pünktlichkeit

Die Fahrgäste sollen sich darauf verlassen können, dass die Leistungen so erbracht werden, wie sie angekündigt und veröffentlicht sind. Die Vorgaben zur Pünktlichkeit gelten ausdrücklich auch bei geplanten Abweichungen vom Regelfahrplan, für die ein Fahrplan erstellt und kommuniziert wird. Fahrzeuge fahren nicht zu früh von einer Haltestelle ab und haben nicht mehr als 2:59 Minuten Verspätung.

Für den Fahrgast ist es für seine Zufriedenheit nicht maßgebend, welche Art von Störung für die jeweilige Unpünktlichkeit verantwortlich ist. Auf der anderen Seite kann ein Verkehrsunternehmen nicht für Unpünktlichkeiten, die es nicht beeinflussen kann, verantwortlich gemacht werden.

Mit einem funktionierenden ITCS muss die laufende Verfolgung und Kontrolle des Betriebs durch die KVG MK systematisch über alle Linien, Haltestellen und Fahrten möglich sein, um darüber die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu messen und auszuwerten. Aussagekräftige Ergebnisse können als Orientierungshilfe für künftige Zielsetzungen und auch zur Identifikation notwendiger Maßnahmen für Anpassungen im Fahrplan oder im Bereich der Busbeschleunigung dienen.

4.2.3.3 Anschlusssicherung

Funktionierende Anschlüsse von einem auf das nächste Fahrzeug sind Voraussetzung für eine vollständige und komfortable Reisekette. Mit der Anschlusssicherung sollen Fahrgäste auch bei geringen Verspätungen direkt und möglichst ohne längere Wartezeit umsteigen können. Zentrale Frage ist dabei häufig, ob und wie lange ein Bus auf einen verspäteten Zug warten soll. Hier steht grundsätzlich der Anspruch auf Pünktlichkeit seitens der bereits im Bus befindlichen

Fahrgäste gegen den Servicegedanken, umsteigenden Fahrgästen eine längere Wartezeit auf den nächsten Bus zu ersparen.

Ein zuverlässiges und flächendeckendes ITCS (vgl. Betriebssteuerung über das Intermodal Transport Control System (ITCS)) ist unabdingbare Voraussetzung für eine derartige Anschlusssicherung.

Folgende generelle Anforderungen gelten:

- Das Fahrpersonal von Anschlusslinien hat gemäß den Wartezeitvorschriften auf Anschlusslinien zu warten und ist entsprechend zu schulen.
- In einer Abwägungssituation muss dem gesicherten Anschluss Vorrang vor der Pünktlichkeit des Kurses gegeben werden.
- Wartezeiten „auf Sicht“ sind immer wahrzunehmen, also auf das jeweilige Fahrzeug zubewegende Umsteiger ist immer zu warten.
- Vereinbarte Wartezeitregelungen sind gegenüber den Fahrgästen zu kommunizieren.
- In den Verkehrsserviceverträgen ist vorzusehen, die nachgewiesene Nichteinhaltung von Wartezeitvorschriften zu sanktionieren.
- Eine Datenvorhaltung aller Ist-Zeiten zur Überprüfung der Einhaltung von Wartezeiten ist anzustreben.
- Die vereinbarte Messung der Pünktlichkeit ist in Fällen wahrgenommener Wartezeiten auszusetzen.

Neben den bestehenden Anlagen der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an allen Verknüpfungspunkten (auch Bus/Bus) sind die IST-Daten auch direkt am Arbeitsplatz des Fahrpersonals bereitzustellen.

Sollte die erwartete Ankunftszeit des Anschlussverkehrsmittels wegen hoher Verspätung nach der mit maximaler Wartezeit spätestens möglichen Abfahrtszeit liegen, kann pünktlich abgefahren werden; ansonsten ist der Vorschrift entsprechend auf die Anschlussfahrt bis zum Ablauf der maximalen Wartezeit und den eventuell sich noch anschließenden Übergangsweg der Fahrgäste zu warten.

4.2.3.4 Beschleunigung und Bevorrechtigung

Für die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr im Main-Kinzig-Kreis werden aus Sicht der Nahverkehrsplanung folgende Anforderungen festgelegt.

Anforderungen

- Für den Verdichtungsraum im Main-Kinzig-Kreis wird eine grundsätzliche Busbevorrechtigung als Zielsetzung definiert. Für die weiteren Teilräume erfolgt eine konkrete Festsetzung für einzelne Streckenabschnitte. Die Störungen und Behinderungen für den Busverkehr sind möglichst umfassend durch ganzheitlich angelegte Maßnahmenprogramme zu minimieren. Der Schwerpunkt der Umsetzung von Busbeschleunigungsprogrammen wird prioritär auf den

Hauptlinien, an neuralgischen Knotenpunkten und stark belasteten Streckenabschnitten im Kreisgebiet und auf den Stadt-Umland-Verbindungen nach Hanau und Frankfurt liegen.

- Koordiniert werden die vielfältigen Aufgaben zur Beschleunigung und Bevorrechtigung durch die KVG MK in Abstimmung mit den weiteren Planungspartnern und Akteuren.
- Mit Priorität zu beschleunigen sind Linien mit hoher Fahrgastzahl und hoher Bedienhäufigkeit bei gleichzeitig geringer Liniengeschwindigkeit und/ oder hoher Unpünktlichkeit.
- Die Beschleunigungsprogramme sollen auch vorsorglich zum Vermeiden von absehbaren Entwicklungen, z.B. Zunahme von Unpünktlichkeit oder Reduzierung der Geschwindigkeit, realisiert werden.
- Die Busbeschleunigungsprogramme sind ganzheitlich mit den Komponenten „Knotenpunkte“, „Strecke“ und „Haltestellen“ zu konzipieren und umzusetzen.

Umgang mit Planungskonflikten

- Die Maßnahmen zur Busbeschleunigung sollen die anderen Verkehrsarten nicht unnötig behindern. Planungs- und Zielkonflikte zwischen Busverkehr und anderen Verkehrsarten werden jedoch nicht unvermeidbar sein. Bei Konflikten mit dem MIV ist grundsätzlich der Busverkehr in der Abwägung zu bevorzugen, wenn es sich um Streckenabschnitte mit hoher Fahrgastnachfrage und/ oder dichter Taktfolge [mindestens 15-Minuten-Takt tagsüber] handelt.
- Bei Planungs- und Zielkonflikten zwischen Bus sowie Rad- und Fußgängerverkehr sind am jeweiligen Konfliktpunkt die spezifische Netzbedeutung sowie die Auswirkungen auf den Ressourceneinsatz und dem Nachhaltigkeits-Prinzip in der Abwägung zu berücksichtigen.
- In Streckenabschnitten mit sehr dichter Folge des Busverkehrs (10-Minuten-Takt und dichter) ist bei Konflikten zwingend der Busverkehr gegenüber dem MIV, dem Rad- und dem Fußgängerverkehr bevorzugt zu behandeln. Ausnahmen bedürfen einer gründlichen Prüfung und Begründung.

Grundsätze der Planung und Umsetzung

- Auf Streckenabschnitten mit ausgeprägten Störungen und Behinderungen ist der Busverkehr als Regellösung auf Sonderfahrstreifen oder nach dem Prinzip der „Dynamischen Straßenraumfreigabe“ zu führen.
- Der Busverkehr soll auf seinen Strecken möglichst weitreichend als „Pulkführer“ bevorzugt geführt werden. Zur Flankierung dieses Prinzips sind technische Lösungen an LSA und an Haltestellen vorzusehen.
- Haltestellen sind unter den Gesichtspunkten eines störungsarmen Betriebes und auch der Barrierefreiheit i.d.R. als Buskap auszubauen.
- An Knotenpunkten ohne LSA mit Zeitverlustpotenzialen sind Lösungen zur störungsarmen Befahrung für den Bus zu realisieren (z.B. bedarfsabhängige Dunkel-Rot-LSA zur Freisperrung der Busführung).

- In Tempo-30-Zonen sind die Streckenführungen des Busses mit Vorfahrtsberechtigung zu versehen (Zeichen 301 „Vorfahrt“).
- In Abschnitten mit ausgeprägten Nutzungsüberlagerungen sind flankierende Maßnahmen der Verkehrsorganisation zur Minderung von Störungen und Konflikten umzusetzen (z.B. Ladezonen, Verbot Linksabbieger/ Wenden, Anlage von Angebotstreifen für Radverkehr).
- In (engen) Straßen mit permanenten Störungen und Behinderungen durch parkende Fahrzeuge sind Maßnahmen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs vorzusehen (z.B. Markierungen, Parkverbote)
- Entlang von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sind Vorkehrungen zu treffen, dass die Fahrzeuge des ÖPNV nicht durch parkende Autos und Lieferverkehre behindert werden.
-

Abbildung 62: Reihung von sinnvollen Maßnahmen der Busbeschleunigung



Entwicklung gemeinsamer Standards Etablierung eines Qualitätsmanagement-Systems bei Beschleunigungsprogrammen

Der messbare Erfolg von Beschleunigungsprogrammen hängt unmittelbar mit der anhaltenden Wirksamkeit zusammen. Gemeinsam mit weiteren Akteuren (KVG MK, Main-Kinzig-Kreis, RMV, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger, Verkehrsbehörden usw.) sind gemeinsame technische und Planungsstandards

zu entwickeln. Die Funktionsfähigkeit der Anlagen und Maßnahmen muss ständig bzw. in kurzen Zyklen überprüft sowie die Qualität gesichert werden. Wichtig ist dazu ein permanentes Zusammenspiel der Akteure:

- Erfassung von Störungen durch das Fahrpersonal und die Leitstellen,
- zentrale Datenbank zur Erfassung aller Störungen und zur Dokumentation des Bearbeitungsstands der Störungsbehebung (möglichst Zugänglichkeit für alle Beteiligte),
- Entwicklung einheitlicher technischer Standards und geeigneter Musterlösungen zur Busbeschleunigung,
- Jour-Fixe der Beteiligten,
- zentral koordinierte Störungsanalyse mit Störungsbehebung (laufende Optimierung).

4.2.4 Störfallmanagement

Im Störfall stellt die Informationsweitergabe sowohl betriebsintern als auch in Richtung der Fahrgäste eine große Herausforderung dar, ist aber gleichzeitig eine große Chance, die Zufriedenheit der Fahrgäste sicherzustellen. Bei Störungen werden die Fahrgäste möglichst zeitnah mindestens über folgende Informationskanäle über Ursache und Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert (in Abhängigkeit des jeweiligen Störfalls / Dauer):

- Homepage, App, soziale Medien
- DFI (dynamische Fahrgastinformation) an Haltestellen oder über akustische Durchsagen
- Kundenzentrum
- Lokales Radio und Lokalpresse (auch online)

Im Fahrzeug sollte eine Erstinformation an die Fahrgäste schnellstmöglich erfolgen. Darauf folgend sollten die Fahrgäste kompetent und freundlich über das weitere Vorgehen bzgl. der Fahrt sowie über mögliche Reisealternativen informiert werden.

Durch entsprechende Weiterleitung der Meldungen über die Datendrehscheibe des RMV an die KVG MK bzw. direkt an vDDS ist eine unverzügliche Informationsbereitstellung in allen zur Verfügung stehenden aktuellen Medien für die Fahrgäste sicherzustellen. Die Betriebszentralen der Verkehrsunternehmen sollen auch für Kundenanfragen und -wünsche jederzeit erreichbar sein.

Eine rasche Bereitstellung von Ersatzverkehren mittels unternehmensübergreifender Disposition hat zu erfolgen.

4.2.5 Datenmanagement

Aufgrund der komplexeren Anforderungen an Mobilität, an Mobilitätsangebote und Verknüpfungspunkte ist die systematische Erhebung, die Pflege und

Aufbereitung von Verkehrs- und Nachfragedaten, Auslastungsdaten, Mobilitätskennwerten oder auch von Angaben zur vorhandenen Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für eine datenbasierte und damit effiziente und zielgerichtete Steuerung von Maßnahmen.

Die benötigten Datenbestände liegen im Main-Kinzig-Kreis allerdings derzeit vielfach nur lückenhaft vor, sind zum Teil widersprüchlich und müssen oftmals, um zielgerichtet genutzt werden zu können, erst unter noch erheblichem Aufwand aufbereitet und konsolidiert werden. Hinzu kommt die Problematik, dass ein Großteil der Daten auf verschiedenen Systemen und Plattformen gesammelt wird und diese nicht miteinander verknüpft sind.

Ziel ist daher, durch die Nutzung eines einheitlichen mandantenfähigen ITCS, die Informationsbereitstellung und -weitergabe zu vereinfachen. Zentrale Schnittstelle ist die verbundweite Datendrehscheibe vDDS des RMV.

Fahrzeuge sind mit Automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) auszustatten, die Daten der KVG MK zu übermitteln. Der technische Standard wird über die Ausschreibungsunterlagen vorgegeben von der KVG MK.

4.2.6 Sicherheit

Das Thema Sicherheit ist von hoher Relevanz für die Fahrgäste. Ihr Anspruch ist es, dass sie sich jederzeit während der Nutzung des ÖPNV sicher fühlen. Um dies zu gewährleisten, sind mindestens folgende Leistungen zu erbringen:

- Linienfahrzeuge sind im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen mit einem Videoaufzeichnungssystem auszustatten.
- In den Fahrzeugen soll jederzeit die Möglichkeit bestehen, im Notfall Kontakt mit dem Fahrpersonal aufzunehmen.
- Das Fahrpersonal hat mindestens alle fünf Jahre an Deeskalations-Schulungen teilzunehmen.
- Die Haltestellen sind gut einsehbar, ausreichend und blendfrei beleuchtet (direkt oder indirekt; wartende Fahrgäste müssen vom Fahrpersonal eindeutig sichtbar sein) und sauber zu halten.

Um im Falle von Pandemien o. ä. schnell reagieren zu können, ist ein Maßnahmenplan (Pandemie- oder Krisenplan) vorzusehen, der zusätzlich zu den gesetzlichen Regelungen und Vorschriften sowie behördlichen Anordnungen temporäre (Hygiene-)Maßnahmen vorsieht, die maximalen Gesundheitsschutz für Personal und Fahrgäste gewährleisten.

4.2.7 Qualitätsmanagement

Das Qualitätsmanagement im ÖPNV umfasst alle organisatorischen Maßnahmen, die der Sicherung der Angebots- und Servicequalität dienen und beziehen sich im Main-Kinzig-Kreis somit auf das Verhältnis zwischen der KVG MK und den

Verkehrsunternehmen. Die Qualitätsfestlegung erfolgt durch den Aufgabenträger als „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans. Die KVG MK bringt zudem Werkzeuge in den Einsatz z. B. zur Messung der

- Pünktlichkeit
- Sauberkeit
- Verkehrsdurchführung

und definiert die Anforderungen. Die Erfassung der Qualitäten soll grundsätzlich in der Hand der Verkehrsunternehmens liegen, die Kontrolle erfolgt durch den Aufgabenträger.

Folgende Anforderungen werden formuliert:

Leistungscontrolling Verkehrsverträge

- Prüfung und Plausibilisierung der durch die Verkehrsunternehmen zugelieferten Daten je nach Qualität und Umfang der gelieferten Daten durch die Verkehrsunternehmen
- Prüfung der durchgeführten Leistungen durch Auswertungen aus dem RBL (oder rms Solution Q) sowie Abgleich mit den Vorgaben aus den Verkehrsverträgen
- Datenprüfung, Plausibilisierung und Auswertung unter Berücksichtigung abrechnungsrelevanter-, vertragsstrafenrelevanter- oder qualitätsrelevanter Aspekte

Qualitätscontrolling

- Monitoring und Auswertung der Qualität der gefahrenen Leistungen (auf der Grundlage RBL bzw. rms Solutions Q)
- Überprüfung des vertragskonformen Fahrzeugeinsatzes (Auswertung RBL bzw. rms Solutions Q)
- Prüfung der vorgegebenen Kontrollquoten/Fahrscheinkontrollen bei Verkehrsunternehmen, ggf. Beauftragung eigener Fahrscheinkontrollen

Erstellung und Pflege von Qualitätsberichten

- Ermittlung von Kennziffern für die Qualität der Verkehrsleistungen
- Ermittlung der Ausfallquoten
- Ermittlung von Kennziffern der Pünktlichkeit

Weitere Anforderungen

- Fahrgastzählungen organisieren bzw. bei Verkehrsunternehmen veranlassen, solange noch nicht flächendeckend automatische Fahrgastzählssysteme umgesetzt sind

- Einsatz Fahrgastzählsystem: Monitoring der vereinbarten Zählquoten, Datenprüfung und Plausibilisierung, Auswertungen und Statistiken

Die Anforderungen werden in der Vorabbekanntmachung bzw. in den Vergabeunterlagen präzisiert.

4.3 Handlungsfeld Infrastruktur

4.3.1 Stationen und Haltestellen

Stationen und Haltestellen haben eine besondere Bedeutung für den Nahverkehr. Sie stellen neben den Fahrzeugen die öffentlich sichtbare Visitenkarte des ÖPNV dar. Ihr Erscheinungsbild, ihr Zustand und ihr Ausstattungsgrad beeinflussen in besonderem Maße die Entscheidung des Fahrgastes, das öffentliche Verkehrsangebot zu akzeptieren und zu nutzen. Die Lage, die bauliche Ausführung und vor allem die Ausstattung von Stationen und Haltestellen müssen daher den Kundenerwartungen an Sicherheit, Service und Komfort, Information und Barrierefreiheit entsprechen.

Mehr und mehr stellen Stationen und Haltestellen nicht nur den reinen Zugang zum ÖPNV dar, sondern sie entwickeln sich zunehmend zu Mobilitätsstationen, an denen auch die Infrastruktur für und der einfache Zugang zu Zu- und Abbringerverkehren eine immer wichtigere Rolle einnimmt. Insbesondere dort, wo der ÖPNV keine flächendeckende Erschließung bereitstellen kann, ist die Verknüpfung zu individuellen Verkehrsmitteln ein wesentlicher Aspekt in der Wegekette.

Für die Errichtung, Instandhaltung und den Betrieb der Haltestellen sind verschiedene Akteure zuständig: Die Aufgaben der Errichtung und Instandhaltung der Haltestellen (und der Wartehallen) liegen in erster Linie bei den Straßenbaulastträgern. Für die Haltestellen an den übergeordneten Straßen außerorts ist Hessen Mobil verantwortlich, für Kreisstraßen der Kreis. Zu prüfen ist die Zuständigkeit für den Haltestellenausbau federführend bei der KVG MK anzusiedeln, um den barrierefreien Ausbau zu beschleunigen und Qualität der Haltestellenausstattung zu vereinheitlichen.

Trotz der aktuell noch diversen Zuständigkeiten für die Errichtung und den Betrieb von Haltestellen im Kreisgebiet gilt es, einheitliche Mindeststandards je Haltestellenkategorie zu definieren. Um dies zu gewährleisten ist eine Koordinierung im Sinne eines zentralen Haltestellenmanagements erforderlich.

Einheitliche Anforderungen an die Ausgestaltung der Bushaltestellen dienen dem Ziel, langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im Kreisgebiet zu schaffen. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung.

Mindestanforderungen

In Hinblick auf die planerischen Aspekte sind bei der Gestaltung von Haltestellen folgende Aspekte zu beachten:





- Haltestellen sollten lage- und verkehrsgünstig zu Quell- und Zielorten liegen und sich baulich in das Stadt- und Ortsbild integrieren. Standorte entlang der Hauptlinien sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen und durch diesen freizugeben.
- Haltestellen sind dabei als Gesamteinheit zu betrachten. Neben der eigentlichen Aufenthaltsfläche sind auch die Zuwegung und eine gesicherte Möglichkeit zur Querung im Abstand von max. 300 Meter Entfernung in der Planung zu berücksichtigen. Die Gehwege an Haltestellen sollten in allen wesentlichen Richtungen, müssen aber zumindest in eine Richtung bis zum nächstgelegenen Knotenpunkt den Anforderungen der barrierefreien Erschließung entsprechen.
- Haltestellen sollten hinsichtlich Erreichbarkeit und Aufenthalt verkehrssicher sein (gegenüber Gefahren durch den Straßenverkehr), z. B. durch querungsfreie oder gesicherte Zuwege, Tempolimits, gute Einsehbarkeit und Übersichtlichkeit des Haltestellenbereichs.
- Fahrgästen sollte bei Zugang und Aufenthalt ein objektiv und subjektiv sicherer Eindruck vermittelt werden (verkehrliche und soziale Sicherheit), daher sollten die Warteflächen und Ausstattungselemente gut einsehbar sein.
- Konfliktsituationen zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen sollten vermieden werden, z. B. durch infrastrukturelle Maßnahmen, die die störungsfreien Wege der Fahrgäste unterstützen.
- Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind zu berücksichtigen bzw. einzuhalten, um eine vollständige Barrierefreiheit zu erzielen.
- Im Sinne des hohen Wiedererkennungswerts und einheitlicher Nutzung sind die Vorgaben des Aufgabenträgers hinsichtlich baulichen Standards und Ausstattungselementen umzusetzen.



Haltestellenkategorien

Die Haltestellen im Main-Kinzig-Kreis werden in Bezug auf ihre Funktion im Verkehrsnetz und ihrer Bedeutung für die Fahrgäste in Kategorien unterteilt.

Tabelle 15: Kategorisierung der Haltestellen

Kategorie	Bezeichnung	Merkmale	Beispiele
A	Zentrale Umsteigehaltestelle	<ul style="list-style-type: none"> • Zentrale Verknüpfung im Liniennetz in der Regel mit Lage an Bahnhof 	Beispiel Bahnhof / Busbahnhof Gelnhausen

Kategorie	Bezeichnung	Merkmale	Beispiele
		<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzende Mobilitätsangebote mit B+R und P+R (Mobilitätsstation) • Hohe Anzahl Umsteigender und sehr hohes Fahrgastaufkommen • In städtischen Gebieten, zentrale Lage 	
B	Stationshaltestelle / Busbahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Viele Umsteigeverbindungen mit Lage an Bahnhof oder S-Bahnstation • Optional: Ergänzende Mobilitätsangebote mit B+R und P+R (Mobilitätsstation) • Hohe bis mittlere Anzahl Umsteigender und hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen • In städtischen und ländlichen Gebieten 	<p>Beispiel Schlüchtern Bhf.</p>  <p>Beispiel Steinau Bahnhof</p> 
C	Umsteigehaltestelle	<ul style="list-style-type: none"> • Mittlere Anzahl Umsteigeverbindungen • Optional: Ergänzende Mobilitätsangebote mit B+R (ggf. Mobilitätstation) • Hohe bis mittlere Anzahl Umsteigender und hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen • In städtischen und ländlichen Gebieten 	<p>Beispiel Somborn Busbahnhof</p> 

Kategorie	Bezeichnung	Merkmale	Beispiele
		<ul style="list-style-type: none"> • Stadtkern, Stadtteilzentrum, Gemeindezentrum 	<p>Beispiel Bad Orb Busbahnhof</p> 
D1	Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe Anzahl/ wenige Umsteigeverbindungen • Alle Lagen in städtischen und ländlichen Gebieten • Kann auch Bedarfshaltestelle sein (Saison, Event, etc.) 	<p>Niedermittlau-Berliner Straße</p> 
D2	Virtuelle Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> • Nur Schild / QR-Code Kennzeichnungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Noch nicht definiert / Noch nicht im MKK eingerichtet

Damit verbunden ist die Festlegung entsprechender Standards zur Umsetzung der Barrierefreiheit. Die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung sind im Kapitel 4.5 dargestellt.

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sollen bei Um- und Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, sukzessiv angepasst werden. Dies gilt ebenso bei der Errichtung von Haltestellen sowie bei Aus- und Umbauten für Ausstattungsmerkmale, die als „anzustrebende Ausstattung“ benannt sind; hier wird im Rahmen der Umsetzung jeweils geprüft, inwieweit im Benehmen mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger dieses Ausstattungsmerkmal doch realisiert werden kann.

Tabelle 16: Ausstattungsmerkmale Haltestellen

	Kat. A	Kat. B	Kat. C	Kat. D1
Ausstattung				
Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen (Verkehrszeichen 224 StVO)	X	X	X	X
Haltestellennamen	X	X	X	X
Liniennummer	X	X	X	X
Linienziel	X	X	X	X
KVG MK/RMV-Logo/ Unternehmenskennzeichen	X	X	X	X
Fahrgastinformation				
Fahrplan	X	X	X	X
Linienetzplan	X	X	X	(X)
Tarifinformationen	X	X	X	(X)
Bussteigbezeichnung (bei mehr als 2 Haltepositionen)	X	X	X	(X)
Weitere Service-Hinweise (z. B. zu Verkaufsstellen, Telefonnummern)	X	X	X	(X)
Haltestellenübersichtsplan	X	X	(X)	-
Umgebungsplan (Stadtplancharakter)	X	X	X	(X)
Beleuchtete Fahrgastinformation (Vitrine)	X	X	(X)	-
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs (bei Umsteigebeziehungen)	X	X	(X)	-
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs zu Zielen im Umfeld (z. B. Park+Ride, Bike+Ride, öffentliche Einrichtungen)	X	X	(X)	-
Fahrscheinautomat (im Haltestellenbereich insgesamt)	X	(X)	-	-
Verkaufsstelle im Nahbereich	X	(X)	-	-
Dynamische Fahrgastinformation (inkl. akustischer Ansage)	X	X	(X)	-
Komfort, Kundenservice und Sauberkeit				
Aufstellfläche für Fahrgäste	X	X	X	(X)
Leitsystem (Taststreifen, Einstiegsmarkierung, Aufmerksamkeitsfeld)	X	X	X	X
Abfalleimer	X	X	X	X
Sitzgelegenheit	X	X	(X)	(X)

	Kat. A	Kat. B	Kat. C	Kat. D1
Witterungsschutz für relevante Einstiegsrichtungen (ggf. Dachbegrünung prüfen)	X	X	(X)	(X)
Behindertengerechte Toilette	X	(X)	-	-
Sicherheit				
Beleuchtung	X	X	X	X
Räumliche Nähe von Richtungshaltstellen für eine leichte Orientierung. Im Bereich der Haltstellen sollten, soweit möglich, Querungshilfen vorhanden sein	X	X	(X)	-
Schnittstellen				
Fahrrad-Parkhaus	(X)	-	-	-
Bike+Ride-Anlagen mit mind. 20 Stellplätzen (überdacht, Fahrradbügel)	X	X	(X)	(X)
Fahrradboxen	X	X	X	-
Fahrradbügel	X	X	X	(X)
Park+Ride-Anlagen (mit Stellplätzen mit Ladefunktion)	X	X	X	-
Kiss+Ride-Anlagen	X	X	(X)	-
Carsharing-Stellplätze	X	(X)	-	-
Fahrradverleihsystem	(X)	(X)	(X)	-
Erläuterung				
X: erforderliche Ausstattung				
(x): anzustrebende Ausstattung, im Einzelfall zu prüfen				
-: nicht erforderliche Ausstattung				

Für Haltstellen der Kategorie D2 besteht nur die Anforderung einer Kennzeichnung im Straßenraum, z. B. mittels eines Schildes oder einer Markierung auf dem Gehweg (Logo On-Demand-Verkehr, QR-Code).

Für alle technischen Einrichtungen an Haltstellen und Verknüpfungspunkten (z. B. Aufzüge, Fahrgastinformationsanlagen) ist eine durchgängige Nutzbarkeit zu gewährleisten. Der Betriebszustand soll über die Bereitstellung von Echtzeitangaben zu Aufzügen abrufbar sein. Defekte Anlagen sind schnellstmöglich in Stand zu setzen; auf Alternativen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste soll bei defekten Anlagen mittels Wegweisung o.ä. vor Ort sowie mittels dynamischer Fahrgastinformationen hingewiesen werden.

Die Begrünung von Fahrgastunterständen und ggf. weiteren Einrichtungen (wie z. B. Fahrradboxen und B+R- und P+R-Anlagen) ist zu prüfen.

Haltestellenschilder

Es gelten die Standards des RMV. Folgende Informationen müssen dargestellt werden:

- Haltestellenname: mindestens eine Zeilenhöhe von 50 mm,
- Liniennummer: mindestens eine Zeilenhöhe von 50 mm,
- Verkehrsmittelpiktogramm: eine Piktogrammhöhe von 50 mm,
- Zielhaltestelle/Linienende: mindestens eine Zeilenhöhe von 30 mm

Konkrete Vorgaben und Gestaltungshinweise sind den „Gestaltungsrichtlinien für Haltestellen und Wartehallen im RMV-Verbundgebiet“ zu entnehmen.

4.3.2 Sauberkeit und Schadensfreiheit von Haltestellen

Unabhängig von den verschiedentlich geregelten Zuständigkeiten für die Sauberkeit und die Instandhaltung an und um die Haltestelle, kommt diesem Kriterium in der Wahrnehmung der Fahrgäste eine große Bedeutung zu. Für den Fahrgast ist relevant, dass eine hohe Aufenthaltsqualität an Haltestellen gewährleistet ist. Die Haltestellen des ÖPNV müssen daher ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild abgeben und frei von Schäden, Graffiti / Schmierereien sein. Um dies sicherzustellen, müssen mindestens folgende Leistungen erbracht werden:

- Die Haltestellen (inkl. Infrastruktur und Umfeld) sind regelmäßig (mindestens monatlich) zu reinigen.
- Grobe Verunreinigungen oder Schäden (insbesondere Vandalismusschäden) sind umgehend zu beseitigen, insbesondere solche, die die Sicherheit gefährden und die Kundenkommunikation einschränken. Ebenso ist Graffiti umgehend zu entfernen. Alle weiteren Schäden und Verunreinigungen sind innerhalb von drei Werktagen zu beseitigen.
- Beeinträchtigungen durch Schnee und Eis sind möglichst umgehend zu beheben.

Die Sicherstellung der Sauberkeit und Schadensfreiheit der Haltestellen erfolgt durch die Kommunen bzw. durch von ihm beauftragte Dritte. Ausnahmen bilden die Haltestellenschilder, Vitrienen und Aushängkästen, hierfür zeichnen sich die Verkehrsunternehmen zuständig.

Die Kommunen oder beauftragte Dritte sind für die regelmäßige Reinigung der Fahrgastunterstände zuständig. Gleiches gilt für die Reinigung der Haltestellenflächen (einschließlich Mülleimer). Zudem sind diese verantwortlich für die Reparatur von beschädigten Haltestellenflächen und Unterständen.

Dem Straßenbaulastträger obliegt die Verkehrssicherungspflicht (z. B. Winterdienst) im Bereich der Haltestellen.

4.3.3 Sanitäre Einrichtungen für das Fahrpersonal

Vorzusehen ist die Ausstattung von Endhaltstellen (an denen das Fahrpersonal regelmäßig eine längere Wartezeit im Rahmen seiner Dienst- und Wendezeit abhält) mit sanitären Anlagen für das Fahrpersonal. Dies betrifft vorrangig Haltestellen der Kategorien A-C. Anforderung an den zuständigen Baulastträger, vorrangig die Kommunen im MKK ist die Einrichtung von sanitären Anlagen an Linienendpunkten mit Wende- / Standzeiten.

4.3.4 Mobilitätsstationen

Der Ausbau und die Erweiterung von geeigneten Bahnhöfen und Knotenpunkten des ÖPNV zu Mobilitätsstationen ist neben der tariflichen Verknüpfung von ÖPNV und anderen Mobilitätsdienstleistern sowie der Entwicklung digitaler Mobilitätsplattformen eine wesentliche Möglichkeit, diese Verknüpfung zu verbessern. Die Anforderungen an die Gestaltung und Flächennutzung solcher Mobilitätsstationen gehen daher deutlich über die bisherigen Ansätze intermodaler Verknüpfung in Form vor allem von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen sowie Taxistellplätzen hinaus. Neben der Integration von Sharing-Angeboten steht auch die Einbeziehung von Angeboten der für privat genutzte (Elektro-)mobilität, beispielsweise in Form von öffentlich nutzbarer Ladeinfrastruktur vor allem für Pedelecs, im Fokus der Diskussion zu Mobilitätsstationen.

Mindestanforderungen

Mobilitätsstationen und die dort jeweils sinnvollen Angebote müssen sich den örtlichen Gegebenheiten anpassen. Während etwa Fahrradangebote in der Regel immer sinnvolle Bestandteile einer Mobilitätsstation sind, ist dies bei anderen Angeboten differenziert zu betrachten. Für den Main-Kinzig-Kreis ist eine konkrete Systematik der Ausstattungselemente und -module zu erarbeiten, welche die unterschiedlichen regionalen Ansätze (u.a. ivm, Planungsverband Rhein-Main, Meet+Ride) aufgreift. Ausstattungs-Mindeststandards der Verknüpfungspunkte basieren auf der Kategorisierung von Mobilitätsstationen des RMV.

Abbildung 63: Kategorisierung von Mobilitätsstationen des RMV

Einordnung von Mobilitätsstationen					
	Mini	Basis	Komfort	Extra	Extra-Plus
Öffentliche Verkehrsmittel					
RE	(X)	(X)	X	X	X
RB	X	X	(X)	(X)	-
S-Bahn	X	X	X	X	X
Stadtbahn (U-Bahn, Tram)	X	X	(X)	(X)	(X)
Bus	X	(X)	(X)	(X)	(X)
AST	-	(X)	(X)	(X)	(X)
Taxi	-	-	(X)	X	X
Fahrradbezogene Angebote					
Fahrradbügel	X	(X)	(X)	(X)	(X)
Fahrradbügel, überdacht	(X)	X	X	X	X
Fahrradboxen	-	-	(X)	(X)	(X)
Fahrradboxen mit E-Lademöglichkeit	-	(X)	(X)	(X)	(X)
Fahrradsammelgarage	-	(X)	(X)	(X)	(X)
Fahrradparkhaus	-	-	-	(X)	X
Fahrradwerkstatt/Fahradgeschäft	-	-	-	(X)	(X)
Fahrradverleih/Bike-Sharing	-	-	-	(X)	(X)
e-Bike-Sharing	-	(X)	(X)	X	X
Sharing für Lastenräder	-	(X)	(X)	(X)	(X)
Angebote für den motorisierten Individualverkehr					
Kiss+Ride	-	-	-	-	-
Kurzzeitparkplätze	-	(X)	(X)	X	X
Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte	(X)	X	X	X	X
Park+Ride	-	(X)	(X)	(X)	(X)
Elektro-Ladestation für Pkw	-	-	(X)	(X)	X
Car-Sharing-Station	-	-	(X)	(X)	(X)
Pkw-Verleih-Station	-	-	-	(X)	(X)
Informationsbezogene Angebote					
Dynamische Fahrgastinformation	X	X	X	X	X
Informieren und Buchen -Stele (Leihfahrrad, Car-Sharing etc.)	-	(X)	X	X	X
Informieren und Buchen - App mobiles Endgerät (Leihfahrrad, Car-Sharing etc.)	X	X	X	X	X
Service-Angebote					
überdachte Warte-/Sitzmöglichkeiten	(X)	X	X	X	X
Schließfächer	(X)	(X)	(X)	X	X
Toilette/barrierefrei	-	-	(X)	X	X
Automat für Getränke/Süßwaren	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
Kiosk	-	(X)	(X)	(X)	X
Gaststätte/Imbiss	-	(X)	(X)	(X)	(X)
Packstation	-	-	(X)	(X)	(X)
EC-Automat	-	-	(X)	X	X
Sicherheitsempfinden/soziale Kontrolle					
Beleuchtung	X	X	X	X	X
Info-/Notrufsäule	X	X	X	X	X
Video-Überwachung	-	(X)	(X)	X	X
Telefon	(X)	(X)	X	X	X

(X) = Prüfung im Einzelfall

Quelle: RMV GmbH, Regionaler Nahverkehrsplan, 2021, Seite 407ff.

Die Mobilitätsstation muss gut sichtbar und optisch als solche gut erkennbar sein, insbesondere dann, wenn diese nicht unmittelbar an einer Schienenverkehrstation liegt, sondern an einer Bus-Haltestelle oder einem Straßenknoten. Um Verknüpfungspunkte entsprechend den Anforderungen der verschiedenen Kundengruppen und Verkehrsteilnehmenden zu gestalten, ist es letztendlich notwendig, den gesamten Bereich, um die Stationen bzw. Haltestellen zu betrachten, also auch das Umfeld und das anschließende Wegenetz. So sollten Mobilitätsstationen, insbesondere die an Bahnhöfen gelegenen, möglichst in ein gut ausgebautes und sicheres Radwegenetz eingebunden und auch zu Fuß gut erreichbar sein. Haupt-Fußwege zum Bahnhof aus jeder Richtung sollten definiert sein und entsprechend ausgebaut werden. Die Wege zu den Mobilitätsstationen müssen für alle Verkehrsteilnehmenden gut erkennbar sein. Standorte sind an wichtigen Verknüpfungspunkten (Bahnhöfe, aber auch Busbahnhöfe, X-Bus-Haltestellen und auch im ländlichen Raum) vorzusehen. Vorliegende Konzepte

(u.a. Meet+Ride-Studie, Radverkehrskonzept) enthält entsprechende Ausbauempfehlungen. Hieraus resultierende Pilotprojekte können z. B. sein Bf. Wächtersbach und Eiserne Hand.

Für die Mobilitätsstationen im Main-Kinzig-Kreis ist eine einheitliche Markenbildung vorzusehen (u. a. Label, Farbgestaltung, Grundausstattung). Da Mobilitätsstationen kreisweit einheitlich gestaltet sein sollten, damit der Netzcharakter deutlich wird, ist für die Errichtung, den Betrieb und die Finanzierung eine kreisweite Koordination erforderlich. Die KVG MK übernimmt kreisweit koordinierende Aufgabe des Aufbaus von Mobilitätsstationen.

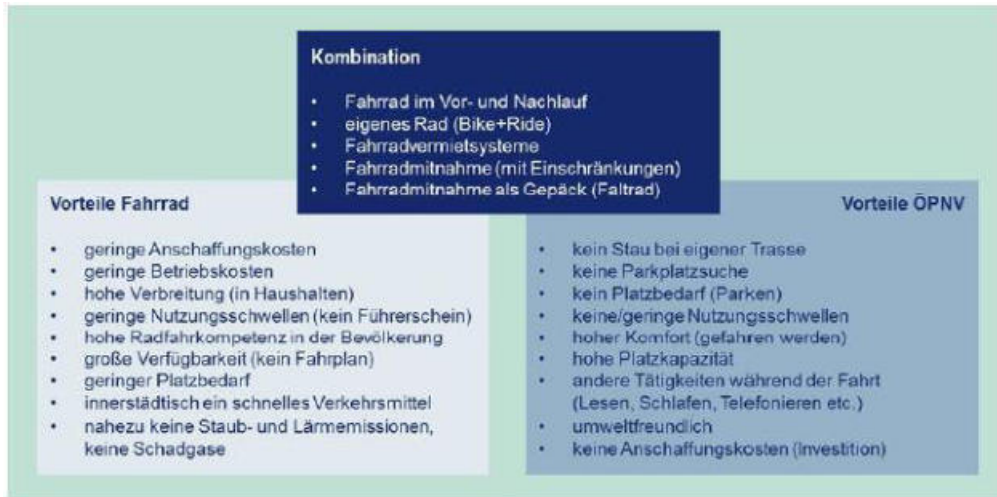
Bei **Neubauplanungen** bzw. bei **Erneuerungsmaßnahmen** im Bereich vorhandener Verknüpfungspunkte sind dabei folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Für alle Kunden ist ein geeigneter Zugang ohne größere Umwege zur Infrastruktur zu gewährleisten, der als solcher auch zu erkennen ist und an das angrenzende Wegenetz anschließt.
- Die Haltepunkte, Parkmöglichkeiten und Abstellanlagen sollten so gelegen sein, dass kurze Umsteigewege entstehen.
- Durch Wegweisung und ausreichende Informationen sollte eine schnelle und einfache Orientierung gewährleistet sein.
- Mögliche Standorte für Carsharing- oder Bikesharing-Fahrzeuge sowie für sonstige Sharing-Fahrzeuge sollen abgeklärt werden.
- Bei Verknüpfungen sollten digitale Echtzeitinformationen zu den Anschlussverkehrsmitteln bereitgestellt werden.

4.3.5 Bike+Ride-Anlagen (B+R)

Die Bedeutung von B+R-Anlagen hat insgesamt, aber auch im RMV-Gebiet in den letzten Jahren deutlich zugenommen (vgl. RMV 2020). Der Ausbau von B+R-Anlagen kommt auch dem ÖPNV zugute und ist hinsichtlich des Platzbedarfs und der Investitionskosten pro Stellplatz mit einem deutlich geringeren Aufwand verbunden als der Ausbau von P+R-Anlagen. Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer nutzen häufig auch den ÖPNV – daher ist eine gute Verknüpfung beider Verkehrssysteme zentral für die Förderung des Umweltverbundes.

Abbildung 64: Vorteile von Fahrrad- und ÖV-Nutzung sowie ihrer Kombination



Quelle: RMV, 2020, S. 63

Durch den zunehmenden Anteil an elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs und E-Bikes) vergrößert sich einerseits der Einzugsbereich von Radfahrerinnen und Radfahrern, gleichzeitig wächst auch der Bedarf an qualitativ hochwertigen Abstellanlagen (diebstahlsicher, witterungsgeschützt, ggf. Ladevorrichtung), an denen auch hochpreisige Fahrräder über mehrere Stunden sicher und witterungsgeschützt abgestellt werden können.

Für B+R-Anlagen sind in Hessen zunächst einmal die jeweiligen Kommunen verantwortlich. Die Anlagen werden entsprechend den gültigen Richtlinien durch das Land Hessen gefördert. Die Kommunen haben dabei einen Eigenanteil zu tragen. Ihnen obliegt zudem der Betrieb der Anlagen. Es gelten folgende Mindeststandards für B+R-Anlagen:

Tabelle 17: Mindeststandards Bike+Ride-Anlagen

Standards	Erläuterung
Grundanforderungen	Standortsicherheit, Diebstahlschutz, ausreichendes Platzangebot je Stellplatz
Lage und Zugänglichkeit	Barrierefreier Zugang, kurze Wege zur Haltestelle und Radwegenetz
Größe der Anlage	Ausrichtung nach Bedarf, Fahrradparkhäuser individuell nach Anforderung
Information, Beschilderung	Informationsstele, Wegweisung, datenschutzkonforme Erfassung zur Auslastung
Witterungsschutz	Überdachung

Standards	Erläuterung
Beleuchtung und Sicherheit	Dynamisch, ggf. Videoüberwachung, personenbediente Kontrolle
Service	Ggf. Lademöglichkeiten, Schließfächer, Werkstätten
Betreibermodell	Öffentliches Betreibermodell, Privatwirtschaftlicher Betrieb, Soziales Betreibermodell, Eigenbetrieb
Gebühren	Keine oder minimale Nutzungsgebühren, in Abstimmung mit P&R-Anlagen

Bei der Dimension und Ausgestaltung von B+R-Anlagen sind die Besonderheiten der jeweiligen Station sowie das Fahrradaufkommen in der jeweiligen Kommune zu beachten.

Zu berücksichtigen ist beim Aus- und Umbau der B+R-Anlagen auch eine attraktive Zuwegung für Radfahrende aus den benachbarten Orten bzw. von Radwegen und Radrouten in der Umgebung. Darüber hinaus sind Informationen zur Auslastung hochwertigerer Abstellmöglichkeiten (B+R-Boxen, Fahrradparkhaus) regional durch den RVM zu erheben und an zentraler Stelle über eine Onlineplattform und / oder in der RVM-App für die Nutzer bereitzustellen.

Grundsätzlich gilt es, dass B+R-Anlagen mit einer einheitlichen Marke und einem einheitlichen Gebührenmodell auftreten. Hierzu ist eine übergreifende Koordination sinnvoll und einzurichten, um z. B. Fördermaßnahmen zu koordinieren und einheitliche Standards zu gewährleisten. Die Nutzung über eine multimodale Mobilitätskarte soll geprüft werden.

4.3.6 Park+Ride-Anlagen (P+R)

P+R-Anlagen dienen in erster Linie Pendlerinnen und Pendlern, eine Haltestelle des ÖPNV oder SPNV mit dem privaten Pkw anzusteuern, in der Nähe der Haltestelle den Pkw auf einer hierfür ausgewiesenen Fläche abzustellen und daraufhin mit dem ÖPNV oder SPNV zum eigentlichen Ziel des Wegs zu gelangen. Ziel von P+R-Anlagen ist es dabei, durch den Umstieg vom privaten Pkw auf den ÖPNV in den Außen- und Randbereichen von Ballungsräumen die Innenstädte dieser Ballungsräume von privaten Fahrzeugen zu entlasten. Aufgrund der Lage und Struktur der Pendelndenströme im Main-Kinzig-Kreis und zu benachbarten Zielen und Zentren haben P+R-Anlagen einen hohen Stellenwert.

Im Sinne einer optimierten intermodalen Verknüpfung der Verkehrsträger erschließen P+R-Anlagen somit Bereiche, in denen der lokale ÖPNV nicht alle Mobilitätsbedürfnisse abdeckt bzw. diese nicht zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sind.

Die Verantwortung für P+R-Anlagen liegt aktuell bei den Kommunen. Standards für die Dimensionierung und die Gestaltung von P+R- und B+R-Anlagen enthält der Leitfadens des Landes Hessen (vgl. HSVV 2001), weitere Informationen in den „Hinweisen zu Park+Ride und Bike+Ride“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (vgl. FGSV 2018) (vgl. RMV 2020, Seite 135 ff.).

Im Jahr 2016 hat der RMV einen Maßnahmenplan zum Thema Park+Ride veröffentlicht (vgl. RMV 2016; Kapitel 2.1.3), der unter anderem die im 2014 beschlossenen RNVP genannten Inhalte und Vorgaben zum Thema Park+Ride konkretisiert, Standards benennt und zudem stationsbezogenen Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Park+Ride-Angebotes an allen SPNV-Stationen im RMV-Gebiet unterbreitet.

Demnach gelten folgende Mindeststandards für P+R-Anlagen:

Tabelle 18: Mindeststandards Park+Ride-Anlagen

Standards	Erläuterung
Grundanforderungen	Gut einsehbar, übersichtlich, Informationsstelle, Wegweisung, datenschutzkonforme Erfassung zur Auslastung
Lage und Zugänglichkeit	Dezentral, an möglichst vielen Bahnhöfen, nah an der Reisequelle, Minimierung der Anwohner-Belästigung
Größe der Anlage	Ausrichtung nach Bedarf (Kapazität: 15 % über Bedarf), Parkhäuser individuell nach Anforderung
Beleuchtung und Sicherheit	Ggf. Videoüberwachung, personenbediente Kontrolle
Service	Ggf. Lademöglichkeiten
Betreibermodell	Öffentliches Betreibermodell oder Privatwirtschaftlicher Betrieb
Gebühren	Keine oder minimale Nutzungsgebühren, in Abstimmung mit B&R-Anlagen

Quelle: RMV, 2016

Zu berücksichtigen sind beim Neu- und Ausbau der Anlagen, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Anzahl der barrierefreien Stellplätze eingehalten werden.

P+R-Angebote können aufgrund der haltstellennahen Flächenkapazitäten geeignete Ausgangspunkt für die Einrichtung multifunktionaler Verknüpfungspunkten sein. Die Weiterentwicklung geeigneter Standorte ist im Rahmen der Konzeptionierung von multimodalen Schnittstellen und Mobilstationen zu prüfen.

4.4 Handlungsfeld Service

Dem Vertrieb und Kundenservice kommt eine besondere Bedeutung zu, da hier der unmittelbare Kontakt zum Kunden besteht, Kundenbindung erfolgt sowie neue Kunden gewonnen werden können. Die Entwicklungen im Bereich Vertrieb und Kundenservice haben sich in den vergangenen Jahren, insbesondere aufgrund der zunehmenden Bedeutung digitaler Vertriebskanäle, einmal mehr beschleunigt. Eine sich schnell wandelnde Vertriebslandschaft, die sich weiter ausdifferenzierenden gesellschaftlichen Mobilitätsanforderungen wie auch der demographische Wandel setzen die Rahmenbedingungen. Die Einlösung des Versprechens, vor Ort, unterwegs, aber auch in der virtuellen Sphäre „nah am Kunden“ zu sein, stellt eine der wesentlichen Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr dar.

Ein multimedialer Auftritt ist ebenso wie die Einbindung gezielter Werbemaßnahmen ein unabdingbares Instrument, den ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis zu akzentuieren, ihn für eine breitere Masse zugänglich zu machen und ihn somit als eine attraktive Alternative im Rahmen der Mobilitätswende zu positionieren. Es gilt damit zum einen, Stammkunden des ÖPNV hinreichend und über alle zur Verfügung stehenden Kanäle mit Informationen zu versorgen, dem Beratungsbedarf der Kunden insbesondere im Hinblick auf neu eingeführte digitale Angebote gerecht zu werden und zum anderen potenzielle Neukunden vom Angebot des ÖPNV zu überzeugen und mittel- bis langfristig für sich zu gewinnen.

Eine weitere Herausforderung stellt sich den personenbedienten Vorverkaufsstellen. Die oben beschriebenen Entwicklungen hinsichtlich sich ausdifferenzierender Mobilitätsbedürfnisse setzen voraus, dass geschultes Personal zum Einsatz kommt, welches in fachlicher wie auch in sozialkommunikativer Hinsicht Kompetenzen aufweist, derer es im Rahmen einer Beratung im Allgemeinen wie auch beim Fahrscheinverkauf im Besonderen bedarf.

Tarifliche Belange, deren Zuständigkeit beim RMV liegt, stellen seit jeher eine große Herausforderung im öffentlichen Verkehr dar. Aktuell ist die Tariflandschaft z. T. wenig verständlich und mit den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen im Main-Kinzig-Kreis nicht immer leicht in Einklang zu bringen. Die nachvollziehbare, transparente Ausgestaltung einer Tariflandschaft, die den Anforderungen einer sich wandelnden Mobilität gerecht wird, stellt also eine der Kernherausforderungen dar. Die Vereinfachung des Tarifs sollte hier Priorität haben, ebenso wie die flexible Anwendbarkeit; die Einführung des Deutschlandtickets geht dabei in die richtige Richtung. Generell sind weitere Initiativen zu begrüßen, die Tariflandschaft so zu gestalten, dass eine Nutzung der öffentlichen Verkehrsangebote in der Fläche vereinfacht wird und ein schwieriges Tarifgebilde nicht mehr als unüberwindbare Hürde empfunden wird.

Für den Freizeit- und Tourismusverkehr im Main-Kinzig-Kreis sind zielgruppenorientierte Tarifangebote zu prüfen, um die Nutzbarkeit des ÖPNV für (Kur-) Gäste mit einer längeren Aufenthaltsdauer, aber auch für Tagestouristen zu verbessern.

Gästekarten bzw. entsprechende digitale Anwendungen, die eine kombinierte Nutzung des ÖPNV-Angebotes neben weiteren Serviceleistungen erlauben, können eine sinnvolle Erweiterung des Ticketsortiments darstellen.

In verschiedenen Gemeinden existieren eigene Ortstarife, die einen gegenüber dem herkömmlichen RMV-Tarifangebot deutlich subventionierten Einzelfahrkartenpreis beinhalten und damit für Gelegenheitsfahrgäste sehr attraktives Angebot darstellen. Ziel ist, solche günstigen Tarifangebote auch künftig im Main-Kinzig-Kreis als Ergänzung der übrigen Tarifpalette anbieten zu können.

Die diversen Zuständigkeiten für verschiedene Vertriebs- und Servicewege und -funktionen erfordern für die Kunden auch an der Stelle eine Vereinfachung. Sie sollen überall jedes Produkt kaufen oder zurückgeben können oder z. B. Strafbelege bezahlen, unabhängig davon welches Verkehrsunternehmen kontrolliert hat.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Bedeutung multimodaler Vernetzung ist die Bereitstellung digitaler Information zu Standorten, Verfügbarkeiten, Buchungsmöglichkeiten und Bezahlung über eine zentrale Schnittstelle (App) für den Main-Kinzig-Kreis im Zusammenspiel mit dem RMV voranzutreiben.

4.4.1 Vertrieb

Die Vertriebsstellen umfassen die stationären, personenbedienten Vorverkaufsstellen, den Fahrscheinverkauf in den Bussen, Fahrkartenautomaten sowie den Online-Vertrieb.

Zur Sicherung einer einheitlichen Qualität des Vertriebs sind in Zusammenarbeit mit den am Vertrieb beteiligten Partnern im Main-Kinzig-Kreis gemeinsame Standards zu definieren und anzuwenden. Dies umfasst einheitliches Auftreten nach außen sowie einheitliche Standards nach innen.

Der Fahrscheinverkauf in den Bussen ist flächendeckend zu ermöglichen, indem alle Stadtbus-, Regional- und Verbundbusverkehre eine einheitliche Vertriebs-technik erhalten.

Für die **Mobilitätszentrale** gelten folgende Mindeststandards:

- Barrierefreier Zugang
- Ausstattung mit Informationsmaterial gemäß RMV-Standard
- Fahrplanauskünfte / Mobilitätsberatung sowie Ticket-/Abo-Verkauf und -umtausch
- Weitergabe von Sonderinformationen (Baustellen, Störungen etc.)
- Information und Vermittlung ergänzender Mobilitätsangebote (z. B. Carsharing)
- Entgegennahme von Beschwerden und Weiterleitung an das Beschwerdemanagement
- Verwendung des aktuell gültigen Fahrkartenlayouts bzw. der aktuell gültigen Fahrkartenbewertung gemäß RMV-Richtlinien

- Akzeptanz der Zahlungsmittel Barzahlung (Münzen und Banknoten) und EC- und Kreditkarte
- Regelmäßige Schulung des Vertriebspersonals auf den Gebieten Tarif, Beförderungsbedingungen und Systembedienung

Für die weiteren **Vertriebsstellen** gelten folgende Mindeststandards:

- Lage in der Nähe von ÖPNV-Haltstellen
- Ausstattung mit Informationsmaterial gemäß RMV-Standard
- (eingeschränkt) Fahrplanauskünfte sowie Ticketverkauf
- Verwendung des aktuell gültigen Fahrkartenlayouts bzw. der aktuell gültigen Fahrkartenbewertung gemäß RMV-Richtlinien
- Akzeptanz der Zahlungsmittel Barzahlung (Münzen und Banknoten) und EC-Karte
- Regelmäßige Schulung des Vertriebspersonals auf den Gebieten Tarif, Beförderungsbedingungen und Systembedienung

Für den **Fahrkartenverkauf im Bus** gelten folgende Mindeststandards:

- Verwendung des aktuell gültigen Fahrkartenlayouts bzw. der aktuell gültigen Fahrkartenbewertung gemäß RMV-Richtlinien
- Akzeptanz der Zahlungsmittel Barzahlung (Münzen und Banknoten) und EC-Karten
- Regelmäßige Schulung des Fahrpersonals auf den Gebieten Tarif, Beförderungsbedingungen und Systembedienung

Mindeststandards für On-Demand-Verkehre

Die Bezahlung erfolgt ausschließlich bargeldlos. Bei Buchungen über die App erfolgt die Bezahlung über die im Profil hinterlegte Kreditkarte, per PayPal oder per EC-Karte im Fahrzeug. Der Fahrpreis wird bei Buchung über die App bereits vor Abschluss der Buchung in der App angezeigt.

Bei telefonischer Buchung besteht die Möglichkeit, im Fahrzeug bargeldlos mit EC-Karte, Kreditkarte oder Smartphone-Bezahldiensten zu bezahlen. Bei telefonischer Buchung teilt die Telefonzentrale dem buchenden Fahrgast den im Fahrzeug zu entrichtenden Fahrpreis mit.

4.4.2 Information, Kommunikation und Marketing, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Aktuelle, vollständige, verständliche, gut aufbereitete und leicht zugängliche Informationen sind für Kunden ein wesentliches Qualitätsmerkmal des ÖPNV. Dies gilt sowohl für den Normalbetrieb als auch bei Betriebsabweichungen. Grundsätzlich kann zwischen drei Phasen der Informationsvermittlung unterschieden werden:

- Informationen vor Fahrtantritt
- Informationen an Haltestellen
- Informationen während der Fahrt

Von besonderer Bedeutung sind die Informationen im Störfall.

Insbesondere für neue/ potenzielle Fahrgäste, für mobilitätseingeschränkte Menschen, aber auch für regelmäßige ÖPNV-Nutzende muss eine einfache Orientierung im ÖPNV-System ermöglicht werden. Eine gute Informationslage und Orientierung im Zwei-Sinne-Prinzip (optische und akustische Vermittlung der Information) sorgt für eine hohe Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem ÖPNV.

Die Bereitstellung der Informationen erfolgt über alle gängigen Medien und Informationskanäle. Dies sind gedruckte Informationen, wie Fahrplaninformationen an den Haltestellen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon, Internet und Smartphone-App. Im Zuge der Digitalisierung verlieren Printmedien tendenziell an Bedeutung, wohingegen digitale Informationskanäle auch im Bereich des ÖPNV stetig an Bedeutung gewinnen. Im Rahmen der fortlaufenden Digitalisierung sind diese Informationswege stetig weiterzuentwickeln, dabei ist der Einsatz von Systemen der dynamischen Fahrgastinformation hinsichtlich eines wirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu prüfen. Dennoch sind auch „klassische“ Informationen in gedruckter Form weiterhin erforderlich und gegenüber den digitalen Informationsmedien nicht zu vernachlässigen. Ein Teil der ÖPNV-Fahrgäste kann weiterhin nicht auf digitale Informationen zugreifen, beispielsweise aufgrund von bestimmten Behinderungen oder altersbedingten Einschränkungen, oder entscheidet sich bewusst dagegen.

Die digitalen Kanäle erfordern eine besondere Betreuung und Beratung der Kunden. Technische Probleme, Probleme in der Anwendung, Änderung der persönlichen Daten oder Probleme mit der Abrechnung oder der Bezahlart (z. B. Hinterlegung oder Änderung der Kreditkarte) haben zur Folge, dass der Personalaufwand im Vertrieb nicht geringer, sondern erhöht wird.

4.4.2.1 Information vor Fahrtantritt

Zur Fahrtvorbereitung benötigen Fahrgäste einen barrierefreien und fehlerfreien Zugang zu Informationen darüber, wie sie den ÖPNV nutzen können, um ihr Ziel zu erreichen. Dies gilt sowohl für den Normalbetrieb (inklusive der Umstiegsmöglichkeiten) als auch für Fahrplanänderungen aufgrund kurzfristig auftretender Störungen oder längerfristig geplanten Baumaßnahmen und/oder Umleitungen.

Die Informationen sind mindestens über folgende Medien/Kanäle bereitzustellen:

- RMV-Homepage und Homepage der KVG MK / RMV-App inkl. elektronische Fahrplanauskunft mit Linienfahrplänen und Netzplänen
- Klassische Printmedien (z. B. Fahrplanbuch, Fahrplanhefte, Kartenmaterial)

- Lokale Medien (Radio und Presse) insb. bei längerfristigen Baumaßnahmen und/oder Umleitungen
- Mobilitätszentrale und weitere Vertriebsstellen
- Plakate im Bus
- Informationsveranstaltungen

4.4.2.2 Information an Haltestellen

Informationen an der Haltestelle sind eine der wichtigsten Informationsquellen, sowohl für Selten- und Nichtnutzende als auch für regelmäßig Nutzende und geben Orientierung über Abfahrtszeiten, Anschlussverkehrsmittel, Verspätungen und Tarife. Weiterhin sorgt ein Umgebungsplan dafür, wie Ankommende zu ihrem Ziel gelangen können. Die Informationen an den Haltestellen sind daher stets aktuell zu halten und mindestens über folgende Medien bereitzustellen:

- Fahrplanaushang
- Tarifaushang
- Plakate und Faltblätter, z. B. zu Baumaßnahmen
- DFI oder vergleichbare Systeme (dynamische Fahrgastinformation) im Zwei-Sinne-Prinzip (optische und akustische Wiedergabe); mindestens an den hierfür vorgesehenen Haltestellen sowie an wichtigen Umsteigepunkten
- Umgebungsplan

Schriftanzeigen sind generell in einem guten Hell-Dunkel-Kontrast zwischen Information und Hintergrund zu gestalten. Die Oberflächen dürfen nicht spiegeln und keine Blendeffekte erzeugen. Ferner ist auf eine gut lesbare Schrift zu achten. Informationen an Handläufen müssen sich am Rechtsverkehr orientieren, d.h. die für Fahrgäste relevanten Informationen müssen sich an dem in Gehrichtung rechts gelegenen Handlauf befinden. Taktile Informationen müssen in erhobener Pyramidenschrift und Punktschrift dargestellt sein.

4.4.2.3 Informationen während der Fahrt

Die Fahrgäste benötigen während der Fahrt die Information, wo sie sich auf dem Linienweg befinden, wo sie umsteigen müssen und ob bzw. welche Fahrplanaabweichungen es gibt. Informationen während der Fahrt sollen über das Fahrpersonal, über eine angemessene Fahrzeugausstattung sowie über gängige Medien (Homepage, App) bereitgestellt werden.

Ziel ist, dass die Fahrgäste während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV informiert sind und die Informationen vollständig, aktuell, verständlich und barrierefrei sind.

Im Fahrzeug sind die o. g. Informationen mindestens über folgende funktionierende visuelle und akustische Informationssysteme bereitzustellen:

- Fahrzeuganzeige außen

- Linienfahrplan, Linienband
- Netzpläne (schematisch)
- Haltestellenanzeige (Übereinstimmung mit den Örtlichkeiten und den tatsächlich angefahrenen Haltestellen)
- Haltestellenansage (Übereinstimmung mit den Örtlichkeiten und den tatsächlich angefahrenen Haltestellen)
- Ansagen bei Störungen / Abweichungen vom Linienweg

Das Fahrpersonal gibt den Fahrgästen fachkompetent und freundlich bei Bedarf Auskunft über Fahrwege, Tarif, Umsteigemöglichkeiten. In besonderen Fällen (Störungen, Umleitungen, Anschlussbeziehungen o. ä.) gibt das Fahrpersonal diese Informationen auf akustischem Weg an die Fahrgäste weiter.

4.4.2.4 Informationen im Störfall

Die Informationen im Störfall stellen die größte Herausforderung dar, da sie nicht planbar sind. Sie stellen bei guter Umsetzung jedoch eine große Chance dar, die Zufriedenheit der Fahrgäste sicherzustellen.

Bei Störungen werden die Fahrgäste möglichst zeitnah mindestens über folgende Informationskanäle über Ursache und Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert (in Abhängigkeit des jeweiligen Störfalls und dessen Dauer):

- Internet, App, soziale Medien
- DFI (dynamische Fahrgastinformation) an Haltestellen oder über akustische Durchsagen
- Mobilitätszentrale
- Lokale Presse, auch online

4.4.2.5 Zielgruppenorientierte Informationen und Informationsveranstaltungen

Für die Neukunden-Gewinnung sowie zur Kundenbindung und Erhöhung der Sicherheit bei der Nutzung des ÖPNV sind regelmäßig stattfindende, zielgruppenspezifische Aktionen und Schulungen durchzuführen.

Für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 8 wird angeboten, sich zu ehrenamtlichen RMV-Bus&Bahn-Begleiterinnen bzw. -Begleitern ausbilden zu lassen. Damit soll Vandalismus im Bus und an Haltestellen vermieden sowie Rangeleien unter Schülerinnen und Schülern entgegengewirkt werden. Den Einsatz solcher RMV-Bus&Bahn-Begleiterinnen ist aktuell nicht vorhanden, aber in Zukunft durchaus vorstellbar im Main-Kinzig-Kreis.

Auf Grund des demografischen Wandels sind Seniorinnen und Senioren eine immer größer werdende und nicht zu vernachlässigende Gruppe. Die RMV-Mobility-Partner sind anderen älteren Menschen bei der Nutzung des ÖPNV behilflich

und werden vom RMV ausgebildet. Die RMV-Mobipartner agieren ehrenamtlich. Eine Kooperation zwischen dem RMV und der KVG MK besteht hier derzeit nicht, ist aber als künftiges Projekt denkbar.

Perspektivisch sollen weitere Zielgruppen in Schulungen und Informationsveranstaltungen angesprochen werden, z. B. Mobilitätseingeschränkte oder Neubürgerinnen bzw. Neubürger.

Bei der Einrichtung neuer Produkte und Angebote sind begleitende Kommunikationsmaßnahmen vorzusehen, um die Bürgerinnen und Bürger in den betreffenden Einsatzgebieten mit allen erforderlichen Informationen zu versorgen. Die Ausbildung von sogenannten Mobilitätslotsen, die als Multiplikatoren für die Weitergabe von solchen ÖPNV-relevanten Informationsangeboten fungieren und regelmäßig von der KVG MK geschult werden, ist dabei eine wichtige Kommunikationsmaßnahme.

4.4.3 Personal

Rückmeldungen und Beschwerden von Kunden machen deutlich, dass Qualifikation und Auftreten des eingesetzten Personals von herausragender Bedeutung für die Kundenzufriedenheit sind. Das Verhalten des Personals (im Bus, in Vertriebsstellen und Mobilitätszentrale) wird oft gleichgesetzt mit der Leistungsfähigkeit des ÖPNV an sich. Die Serviceorientierung des im ÖPNV tätigen Personals hat direkten Einfluss darauf, wie der ÖPNV wahrgenommen wird.

Daher gelten folgende Mindeststandards für das Personal:

- Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu den relevanten Anschlussbeziehungen, zum RMV-Tarif und Fahrkartensortiment sowie zur örtlichen Situation
- Gepflegtes, freundliches, kommunikatives und kompetentes Erscheinungsbild, Tragen von Dienstkleidung sowie eines darauf sichtbaren Merkmals (z. B. Name des Betreibers)
- sichere Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift. Das Personal muss bei Auskünften und Ansagen sprachlich ebenso sicher sein wie bei Störungen oder in Konfliktsituationen. Fremdsprachenkenntnisse sind wünschenswert.
- kundenorientiertes, höfliches und hilfsbereites Verhalten den Fahrgästen gegenüber, auch in Konflikt- und Stresssituationen
- ruhiger, besonnener und angemessener Umgang mit Beschwerden und Störungen, mit Anregungen, Kritik und Lob
- eigenverantwortliches und verbindliches Verhalten
- besondere Hilfestellung und Rücksichtnahme gegenüber mobilitätseingeschränkten Fahrgästen

Personal in den Bereichen Fahrbetrieb, Verkauf und Vertrieb, Kundenbetreuung, Beschwerdemanagement oder Fahrscheinprüfungen muss über die grundsätzlichen Anforderungen hinaus eine besonders ausgeprägte Kundenorientierung aufweisen.

Das Personal hat regelmäßig an Schulungen für Fahrpersonale sowie an den Tarifschulungen und bei Trainern des Verkehrsunternehmens teilzunehmen, die die RMV-Fachtrainer-Ausbildung absolviert haben. Entsprechende Teilnahme-Bestätigungen sind dem Aufgabenträger auf Nachfrage nachzuweisen.

Weiterhin gilt es zwischen den spezifischen Anforderungen des Personals im Fahrdienst, im Verkauf/Vertrieb und Prüfdienst zu differenzieren.

4.4.3.1 Fahrpersonal

Das Fahrpersonal muss mindestens die nachfolgend definierten Anforderungen erfüllen:

- Die Ausbildung des Personals auf Omnibussen erfolgt durch und auf Kosten des Unternehmers. Jeder Unternehmer hat mindestens einen, ab 50 Mitarbeitenden im jeweiligen Linienbündel eingesetzten Fahrpersonalen einen zweiten RMV-Fachtrainer ausbilden zu lassen. Genauere Angaben zur Ausbildung als Fachtrainer gibt der Verkehrsverbund oder der Aufgabenträger.
- Das Verhalten des Fahrpersonals unterliegt grundsätzlich den Anforderungen der allgemeinen Verkehrssicherheit, hierzu gehört beispielsweise die Prüfung der Betriebsfähigkeit vor Fahrtbeginn und die Praktizierung eines sicheren und ausgeglichenen Fahrstils unter Einhaltung der Vorgaben der StVO und BO-Kraft.
- Fahrerinnen und Fahrer müssen mit den Grundzügen der Technik des jeweiligen Fahrzeuges vertraut sein und kleine Schäden wie beispielsweise Türstörungen möglichst selbst beheben können.
- Das Fahrpersonal hat grundsätzlich den Fahrplan einzuhalten, sofern verkehrliche und betriebliche Belange dem nicht entgegenstehen.
- Im Falle von Betriebsstörungen hat das Fahrpersonal seine betriebliche Leitstelle und die Fahrgäste zu informieren und im Rahmen der Möglichkeiten zur Beseitigung der Störung beizutragen.
- Dem Fahrpersonal ist es grundsätzlich während der Dienstzeit untersagt im Fahrzeug zu rauchen, Musik zu hören, während der Fahrt (ohne Freisprecheinrichtung) zu telefonieren und Kopfhörer oder andere Medien zu benutzen.
- Bei Ausfall der automatischen Haltestellenansage hat das Fahrpersonal die Haltestellen anzusagen. Das Fahrpersonal muss die nachrichtentechnischen Komponenten im Fahrzeug beherrschen.
- Für den Fall, dass im Fahrzeug das elektronische Ansagegerät ausgefallen ist, muss das Fahrpersonal während des Betriebs akustische Haltestellenansagen und Sonderinformationen zu Verspätungen, Betriebsstörungen und Anschlussproblemen vornehmen.

- Das Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass das Fahrpersonal in den Themen Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz, für die Zulassung, Aus- und Weiterbildung im Fahrdienst mit Bussen sowie zu technischen Neuerungen vor dem ersten Einsatz rechtzeitig und während des Einsatzes regelmäßig geschult wird.
- Personalschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen, Kundenorientierung sind regelmäßig, mindestens einmal jährlich, durchzuführen. Zusätzlich sind bei den Verkehrsunternehmen regelmäßig Schulungen zur Arbeitssicherheit durchzuführen.
- Deeskalations- und Erste-Hilfe-Schulungen sollen mind. alle fünf Jahre erfolgen.
- Der Unternehmer darf das tarifvertraglich vereinbarte Niveau für das private Omnibusgewerbe des Landesverbands Hessischer Omnibusunternehmer e.V. (LHO) in der jeweils gültigen Fassung während der Laufzeit der Konzession nicht unterschreiten. Dies gilt auch bei Beauftragung von Unterauftragnehmern.

4.4.3.2 Ticketprüfpersonal

Das Ticketprüfpersonal kommt direkt mit den Fahrgästen in Kontakt und erfüllt damit neben der reinen Fahrausweiskontrolle weitere Funktionen: Es ist Repräsentant des Verkehrsunternehmens, es stellt Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer, vermittelt Sicherheit und soll in konfliktreichen Situationen souverän und gleichzeitig freundlich sein.

An das Ticketprüfpersonal bestehen folgende Mindestanforderungen:

- Persönliche Eignung, wie z. B. die sichere Beherrschung der deutschen Sprache und ein sicheres, vorschriftsmäßiges und freundliches Auftreten auch in extremen Stresssituationen.
- Fachliche Eignung, wie z. B. sichere Kenntnis des Tarifs und des Fahrkartensortiments sowie der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen, der Umgang mit Krisensituationen (Konfliktmanagement) und eine gute Orts-, Netz- und Streckenkenntnis.
- Die Qualifikation des Prüfpersonals ist regelmäßig in Unterweisungen und Schulungen aufzufrischen.

4.4.3.3 Servicepersonal Mobilitätszentrale

Trotz des fortschreitenden digitalen Vertriebs spielt der personalbediente Vertrieb insbesondere bei individuellen Fragestellungen eine wichtige Rolle. Zudem tragen Mobilitätszentrale mit ihrem Personal dazu bei, Präsenz vor Ort zu zeigen.

Das Servicepersonal muss mindestens die nachfolgend definierten Anforderungen erfüllen:

- Es muss über umfassende Ortskenntnis sowie über umfassende Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu den relevanten Anschlussbeziehungen, zum RMV-Tarif und Fahrkartensortiment sowie zur örtlichen Situation verfügen.
- Es muss kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden eingehen.
- Es ist im Verkauf trainiert.
- Über die reinen Verkaufstätigkeiten hinaus steht das Personal den Kunden beratend zur Seite, z. B. im Hinblick auf Tarif- und Fahrplanfragen (Mobilitätsberatung).
- Das Personal ist umfassend über weitere Mobilitätsangebote informiert (z. B. Sharing-Angebote) und kann darüber kompetent Auskunft erteilen.
- Es nimmt Beschwerden entgegen und leitet diese und weitere Anliegen, die in der Mobilitätszentrale nicht abschließend bearbeitet werden können, an die jeweils zuständige Stelle weiter.
- Die Beherrschung der deutschen Sprache ist für die genannten Beschäftigtengruppen im Sinne einer reibungslos laufenden Kommunikation verpflichtend.
- Das Vertriebs- und Servicepersonal in den Kundenzentren hat ein ansprechendes Erscheinungsbild und ist einheitlich gekleidet (Dienstkleidung).
- Das Personal wird regelmäßig zu Themen wie Kundenorientierung, Tarif und zu neuen Produkten geschult.

4.4.4 Beschwerdemanagement

Hinweise der Fahrgäste sind oftmals wichtige Indikatoren für mögliche Probleme im Betrieb oder bei der Infrastruktur. Daher sollte es zum einen für die Fahrgäste möglichst einfach sein, Hinweise und Beschwerden einzureichen. Zum anderen ist eine zügig erteilte Antwort wichtig, damit sich die Fahrgäste in ihrer Angelegenheit ernst genommen fühlen. Das zentrale Beschwerdemanagement wird über den RMV abgewickelt (<https://www.rmv.de/elpub/creator>), dennoch müssen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen Hinweise und Beschwerden entgegennehmen und weiterleiten.

Mindestanforderungen an das Beschwerdemanagement:

- Die Kanäle und Regularien des Beschwerdemanagements sind auf der Homepage und in den Printmedien des lokalen Aufgabenträgers aufzuführen bzw. werden über die Hotline vermittelt. Des Weiteren müssen die Mobilitätszentrale und das Personal Kundenhinweise und -beschwerden entgegennehmen und weiterleiten.
- Alle eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise sind aufzunehmen.
- Die eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise sind EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren.

- Auf Beschwerden und Hinweise ist innerhalb von vier Werktagen, in Form einer Beantwortung oder eines Zwischenbescheides, zu reagieren. Eine endgültige Antwort soll möglichst umgehend erfolgen.
- Die Kundenresonanzen sind halbjährlich aufzubereiten.

4.4.5 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement kann als systematischer Ansatz zur Entwicklung, Förderung und Vermarktung einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen multimodalen Mobilität verstanden werden. Personen sollen durch gezielte Anreize angeregt werden, auf umweltfreundliche Mobilitätsangebote umzusteigen. Maßnahmen und Angebote des Mobilitätsmanagements zielen dabei auf Einstellungen und Verhaltensmuster ab und basieren im Wesentlichen auf Information, Kommunikation und Organisation und bedürfen eines entsprechenden Marketings.

Lokale Nahverkehrsorganisationen und örtliche Organisationen sind dabei gefragt, definierte Zielgruppen anzusprechen, z. B. Arbeitgeber. Eine Einbindung in regionale Konzepte ist zu empfehlen, um Erfahrungswerte und Ansätze anderer Standorte mit einbinden zu können. Die ivm bietet hierzu beispielsweise eine Plattform für den Austausch zwischen den beteiligten Gesellschaftern, den verschiedenen Akteuren und fungiert als Schnittstelle zu bundesweiten Aktivitäten und Programmen.

Folgende Anforderungen gelten für das Mobilitätsmanagement

- Nutzung der Daten zum Mobilitätsverhalten definierter Zielgruppen zur Potenzialanalyse und als Basis für Maßnahmen
- Stärkung bestehender zielgruppengerichteter Maßnahmen z. B. im Schüler- und Senioren-Verkehr
- Entwicklung von Maßnahmen für Mobilitätseingeschränkte und für Unternehmen (betriebliche Mobilitätsmanagement)

4.5 Querschnittsthema Barrierefreiheit

Bei der Weiterentwicklung des öffentlichen Mobilitätsangebots und beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz prinzipiell die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei Aus- und Neubau von öffentlichen Verkehrsanlagen sind diese vollständig barrierefrei zu gestalten. Zu berücksichtigen sind hierbei:

- der jeweils aktuelle Stand der Technik und die einschlägigen Regelwerke u.a. der FGSV (EAÖ, RASt, RAL, ERA, HBS, H BVA)
- aktuelle DIN-Normen, insbesondere DIN 32984 Bodenindikatoren und DIN 18040 Planungsgrundlagen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- RMV-Maßnahmenplan „Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr“

- Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen
- Informationsblatt für Bushaltestellen – Regelungen für Förderanträge (nach Auskunft von Hessen Mobil nicht mehr gültig und wird in Kürze durch eine aktualisierte Broschüre ersetzt)
- Richtlinien und Durchführungserlasse zum Mobilitätsfördergesetz (MobFöG)

4.5.1 Anforderungen bestimmter Nutzergruppen

Die unterschiedlichen Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen und deren wesentliche Anforderungen an die Barrierefreiheit sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

Bei der Zusammenstellung der zentralen Aspekte ist allerdings zu beachten, dass sich die Anforderungen durchaus widersprechen können, da der Vorteil einer Nutzergruppe nicht zwingend auch vorteilhaft für andere Nutzergruppen ist. Hieran wird noch einmal deutlich, dass es oftmals Kompromisse in der Ausgestaltung bedarf.

Tabelle 19: Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkung

Nutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung ¹	Wesentliche Grundanforderung an Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe ²
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	<ul style="list-style-type: none"> • Niveaugleiche (Stufe <5 cm), nahezu spaltfreie (Spalt <5 cm) sowie neigungsarme (<6 %) Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit der Verkehrsanlagen, Fahrzeuge und Infrastrukturelemente (ausreichende Bewegungsflächen)
Blinde und sehbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung in den Verkehrsanlagen und Fahrzeugen • (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Elemente • Informationen im «Zwei-Sinne-Prinzip»³
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche (Stufe <5 cm), nahezu spaltfreie (Spalt <5 cm) sowie neigungsarme (<6 %) Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit der Verkehrsanlagen, Fahrzeuge und Infrastrukturelemente (ausreichende Bewegungsflächen) • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm)

Nutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung ¹	Wesentliche Grundanforderung an Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe ²
Gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Informationen im «Zwei-Sinne-Prinzip» • Visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Hochbetagte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichem Aufwand • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.
Greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe der Bedienelemente)
Kleinwüchsige Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen, Sitzmöglichkeiten und Handläufen/ Festhaltungsmöglichkeiten
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Fahrstühlen, usw. • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten
Personen mit geistiger Behinderung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von Informationen
<p>Bemerkungen:</p> <p>¹ nach: BMVBS 2008</p> <p>² nach: BMVBS 2008 und DBR, DIN 18040-3</p> <p>³ Wesentliche Informationen und Orientierungshilfen sind mindestens zwei der drei Sinne «Hören», «Sehen» und «Tasten» darzureichen. (siehe: BMVBS 2008)</p>	

Quelle: BMVBS, 2008, eigene Ergänzungen

4.5.2 Standards zur Barrierefreiheit bei Haltestellen

Folgende **Standards für einen vollständig barrierefreien Ausbau** werden formuliert:

Bushaltestellen sollten in der Regelausbildung als Buskap oder als Haltestelle am Fahrbahnrand ausgebildet werden. Hierbei ist eine Sicherstellung der bordsteinparallelen Anfahrbarkeit zu gewährleisten. Ausstattungsmerkmale sind:

- Die Ausbaulänge des Hochbordes beträgt entlang von Hauptlinien 18 m Länge, entlang der übrigen Linien 12 m-Länge zzgl. notwendiger Übergangsteine. Die Mindestlänge des Hochbordes beträgt 9 m-Länge zzgl. Übergangsteine.
- Ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg (Reststufe/Restspalte < 5 cm) ist mindestens an den ersten beiden Türen zu gewährleisten (Toleranz von bis zu 10 mm bei neuen/erneuerten Reifen bzw. Rädern sowie geringer Fahrgastbesetzung (geringe Belastung der Federung), nach Möglichkeit an allen Türen der eingesetzten Busse.
- Zur Sicherstellung der Ausbauhöhe (grundsätzlich ist eine Höhe von 22 cm umzusetzen, im Einzelfall kann davon abgewichen werden) sind entsprechende Buskapsteine / Sonderborde zu verwenden, ggf. sind geteilte Borde umzusetzen.
- Verwendung eines verstärkten Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen.
- Einhaltung von 2,00 m Mindestdiefe der Aufstellfläche unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten, Durchgangsbreiten mind. 1,50 m, Mindestdurchgangsbreite an Hindernissen von 0,90 m.
- Bereitstellung von ausreichenden Bewegungsräumen für Personen mit Rollstuhl (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der zweiten Tür mit mind. 1,50 x 1,50 m unter Beachtung der Auskragung der Rampe)
- Verwendung von taktil und visuell kontrastierenden Leitsystemen (Bodenindikatoren):
 - Auffindestreifen (aus Rippen parallel zur Einstiegs-kante, mind. 90 cm breit, über die gesamte Breite des Gehweges bis zur Gebäudekante bzw. zu Grundstücksbegrenzungen), möglichst ohne Unterbrechung durch Radwege o. ä.
 - Einstiegsfeld (90 x 90 cm Rippenfeld, Rippen parallel zur Einstiegs-kante)
 - Leitstreifen (Rippen parallel zur Einstiegs-kante, 30 cm breit, gesamte Länge der Haltestellenkante)
 - Beidseitige Einfassung von Auffindestreifen, Einstiegsfeld und Leitstreifen in 30cm breiten grauen Platten
 - Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)
 - visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten
 - taktile Wegweisung mit Abzweigfeld (Noppen) und Leitstreifen (Rippen) rechtwinklig vom haltestellenkanten-parallel- Leitstreifen

- Beleuchtung des Haltestellenbereichs

Ausnahmen

Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann aus Sicht des Aufgabenträgers verzichtet werden, wenn

- die Haltestelle im Zuge einer absehbaren Baumaßnahme (Straßensanierung, Umgestaltung Straßenraum, Umfeldveränderung, etc.) bis zum Jahre 2026 barrierefrei umgebaut wird,
- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 20 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag), sofern kein Bedarf durch im Umfeld lebende mobilitätseingeschränkte Personen besteht,
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation der weiteren Zuwegung für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist,
- der Ausbau der Haltestelle aufgrund Topographie, Lage der Haltestelle im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Umfeld bzw. der unmittelbaren Verkehrsführung am Standort, der geringen Fahrgastnachfrage etc. mit vergleichsweise sehr hohen Kosten verbunden ist, so dass eine Wirtschaftlichkeit für diesen Standort nicht gegeben ist (eine Prüfung der Verlegung des Standorts, um eine kostengünstigere Lösung zu finden, ist dabei zunächst vorzunehmen),
- die Haltestelle möglicherweise im Zuge von absehbaren Linienwegänderungen ausgelassen werden soll,
- es sich um eine temporäre Ersatzhaltestelle handelt (z. B. wegen Baustellen: ab einer Einsatzdauer von mehr als sechs Monaten ist die Herstellung einer provisorischen barrierefreien Haltestelle erforderlich, sofern keine anderen Abstimmungen getroffen wurden),
- es sich um Haltestellen im Probetrieb handelt oder,
- es sich um sogenannte virtuelle Haltestellen (Bedienung mit flexiblen Bedarfsverkehrssystem) handelt.

Für jeden Einzelfall ist eine entsprechende Begründung vorzunehmen. Es sollte jeweils versucht werden, den bestmöglichen Zustand in Bezug auf die Barrierefreiheit zu erreichen.

Priorisierung des Ausbaus

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen im Main-Kinzig-Kreis wird noch Jahre in Anspruch nehmen. Die KVG MK hat Kriterien zur Priorisierung des Ausbaus entwickelt, die in der folgenden Tabelle dargestellt sind. Hierbei ist der Fokus auf die Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage, der Bedeutung als Umstiegshaltestelle/ Verknüpfungspunkt und auf weitere Haltestellen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (Vorhandensein von Einrichtungen mit hoher Bedeutung wie z. B. Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen, Kliniken, Seniorenwohnsitze, medizinische Einrichtungen) gelegt

worden¹. Ferner sind Haltestellen zu priorisieren, die im Zuge von bereits geplanten Straßenausbaumaßnahmen umgebaut werden können.

Unter <https://mobilemenschen.de/> ist eine Online-Karte mit Einrichtungen und nahegelegenen Haltestellen, die durch ivm und RMV erstellt wurde.

Auf der Grundlage dieser Kriterien werden alle zum Ausbau vorgesehenen Haltestellen eingestuft und mit einem vorgesehenen Umsetzungszeitpunkt versehen.

Die Übersicht über die Haltestellen im Main-Kinzig-Kreis mit der zugehörigen Kategorisierung und dem vorgesehenen Umsetzungszeitpunkt ist im **Anhang** dargestellt.

¹ Unter <https://mobilemenschen.de/> findet sich eine Online-Karte mit Einrichtungen und nahegelegenen Haltestellen als Planungshilfe.

Tabelle 20: Kriterien zur Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus

Kriterium	Bewertung (Punkte)	
Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und/ oder für Senioren im Nahbereich	0 Punkte	keine Einrichtungen im Nahbereich
	2 Punkte	Stadtteil-/Ortsteilzentrum
	4 Punkte	einzelne Einrichtungen im Nahbereich
	6 Punkte	mehrere Einrichtungen im Nahbereich und/ oder Einrichtung mit regionaler Bedeutung im Nahbereich (z. B. Krankenhaus)
Bedeutung der Haltestelle	0 Punkte	Haltestelle der Kategorie D2
	1 Punkt	Haltestelle der Kategorie D1
	2 Punkt	Haltestelle der Kategorie C
	3 Punkte	Haltestelle der Kategorie B
	4 Punkte	Haltestelle der Kategorie A
Fahrgastnachfrage	0 Punkte	Geringe Fahrgastnachfrage
	2 Punkte	Mittlere Fahrgastnachfrage
	4 Punkte	Hohe Fahrgastnachfrage
Aktuelle Leitsystem der vorhandenen Haltestelle	0 Punkte	taktile Elemente vollständig vorhanden
	1 Punkt	taktile Elemente zum Teil vorhanden
	2 Punkte	keine taktilen Elemente vorhanden
Aktuelle Einstiegshöhe der vorhandenen Haltestelle	0 Punkte	Bordsteinniveau ≥ 20 cm
	1 Punkt	Bordsteinniveau 18 -20 cm
	2 Punkte	Bordsteinniveau 16 – 18 cm
	3 Punkte	Bordsteinniveau < 16 cm
Kriterium zum zeitlichen Vorziehen des barrierefreien Ausbaus einer Haltestelle		
anstehende Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen		
allgemein schlechter /sicherheitstechnischer Zustand einer Haltestelle		
falls nur eine einzige Haltestelle im Ort vorhanden ist, ist diese prioritär barrierefrei umzubauen; generell ist mind. eine Haltestelle je Ortsteil ausbauen		

- Ergänzend zum Infrastrukturausbau ist bei bestehenden Verkehrsanlagen, insbesondere wenn diese noch durch eine Fördermittelbindung belegt sind, eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur vorzusehen, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können (z. B. Halteverbot vor der Haltestelle, damit die Busse die Fahrbahnrandhaltestelle besser kantenrein/parallel anfahren können).

- Grundsätzlich sollte anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich vorgesehen werden. Eine pragmatische teilweise barrierefreie Lösung mit Verbesserungen in der Nutzbarkeit sollte i.d.R. Lösungen ohne Ausbau vorgezogen werden.
- Die On-Demand-Verkehre im Main-Kinzig-Kreis sind als Pilotbetrieb vorgesehen. Mit Ende der Pilotphase ist zu klären, wie Barrierefreiheit bei einem künftigen Betrieb sichergestellt wird. Zu prüfen sind neben dem Haltestellenumbau (ggf. auch geteilte Bordhöhen) die fahrzeugseitige Herstellung der Barrierefreiheit.

Hinweis: Derzeit wird bei Hessen Mobil eine neue „Informationsbroschüre für Bushaltestellen“ erarbeitet; der Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ sowie die Informationsblätter zur „Aufstellung von Investitionsprogrammen“ und zu „Förderungen des barrierefreien Haltestellenausbaus“ sind nicht mehr gültig.

4.5.3 Standards zur Barrierefreiheit bei Fahrzeugen

Alle im Main-Kinzig-Kreis im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge sind grundsätzlich entsprechend der in diesem NVP definierten Standards barrierefrei nutzbar und zugänglich, soweit nicht nachfolgend Ausnahmen benannt werden (vgl. Anforderungen in Kap. 4.2.1). Bei neu zu genehmigenden Linien muss grundsätzlich fahrzeugseitig eine barrierefreie Nutzbarkeit gewährleistet sein. Dies umfasst auch Fahrzeuge für Verkehre gemäß § 8 Abs. 2 PBefG, die den Linienverkehr ergänzen.

Folgende Ausnahmen können aus Sicht des Aufgabenträgers bestehen:

- Für Fahrzeuge auf Verstärkerfahrten im Schulverkehr sowie in Probebetrieben können linienspezifische bzw. räumlich ausgeprägte Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit formuliert werden, soweit diese Linien keine besonderen Ansprüche unter dem Gesichtspunkt der Inklusion aufweisen. Zu beachten sind bei jeder Einzelfallentscheidung, inwieweit die Leitsätze zur Barrierefreiheit ggf. über alternative Mobilitätsangebote erreicht werden können.
- Im Fall von Schienenersatzverkehren können im Ausnahmefall auch nicht oder nicht in allen Punkten barrierefreie Busse eingesetzt werden, wenn nicht ausreichend den Standards entsprechende barrierefreie Fahrzeuge verfügbar sind. Es muss jedoch pro ersetztem Zug mindestens ein Bus eine barrierefreie Beförderung ermöglichen.

4.5.4 Standards zur Barrierefreiheit bei der Fahrgastinformation

Fahrgastinformationen sind über die gesamte Reisekette im ÖPNV hinweg erforderlich – vor Fahrtantritt, bei Fahrtantritt, während der Fahrt und bei ggf. erforderlichen Umsteigevorgängen. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

sind Informationen noch mehr als für andere Fahrgäste von erheblicher Bedeutung und entsprechend barrierefrei vorzuhalten.

Alle Fahrgastinformationen sind grundsätzlich so weit wie möglich im Zwei-Sinne-Prinzip bereitzustellen und müssen jeweils auch über die Barrierefreiheit der Verbindungen informieren. Die Gestaltung und Zugänglichkeit aller Fahrgastinformationen müssen sich mindestens an folgenden Anforderungen orientieren:

- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32974 Akustische Signale im öffentlichen Bereich
- DIN 1450 Schriften und Leserlichkeit, DIN EN ISO 24505 Farbkombinationen unter Berücksichtigung altersbedingter Veränderungen der menschlichen Farbwahrnehmung
- VDV Schrift 725 Gestaltung von Aushangfahrplänen
- Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV 2.0), soweit es sich um Informationen in elektronischen Medien (Internet, Apps, Smartphones etc.) handelt

Die konkrete Umsetzung der Vorgaben erfolgt in Abstimmung mit der/dem Behindertenbeauftragten des Main-Kinzig-Kreises auch unter Berücksichtigung der Klarheit (Akustik) sowie Verständlichkeit (leichte Sprache) und Nutzbarkeit. Weitere Anforderungen:

- Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen müssen sich vor Antritt einer Fahrt informieren können:
 - Ob und in welcher Form die von ihnen gewünschte Verbindung barrierefrei ist und
 - welche Alternativen es ggf. bei einer Störung oder Ausfall von Fahrten oder für die barrierefreie Nutzung erforderlicher Infrastruktur gibt.
- An Haltestellen soll die gute Lesbarkeit (z.B. Schriftgröße, Beleuchtung, Entspiegelung der Glasscheiben) sowie die Aushang-Höhe der Informationen Beachtung finden.
- Bei Bushaltestellen, an denen mehrere Linien oder Linien mit unterschiedlichen Endpunkten verkehren, ist die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips über alternative Formen der akustischen Information herzustellen. Folgende grundlegende Alternativen sind zu prüfen:
 - Außenansagen von Fahrtziel und Liniennummer durch fahrzeugseitige Lautsprecher
 - Akustische Informationsmöglichkeit an der Haltestelle, integriert in ein DFI-System zur Fahrgastinformation, die „sprechende Haltestelle“;
 - App-basierte Lösung, bei der Fahrgäste mittels Smartphones die entsprechenden Informationen erhalten können (nicht als alleinige Lösung)
- Im Fahrzeug sind die nächsten Haltestellen rechtzeitig akustisch verständlich und visuell erkennbar anzukündigen.

- Auskünfte und Beschwerden für Belange mobilitätseingeschränkter Menschen sollen bei einer verbundweiten zentralen Anlaufstelle eingeholt bzw. eingereicht werden können.

Ausnahmen in der barrierefreien Fahrgastinformation betreffen vor allem das Zwei-Sinne-Prinzip. Dieses lässt sich nicht uneingeschränkt auf alle Formen der Fahrgastinformation übertragen. Generell sind Ausnahmen vom Zwei-Sinne-Prinzip zulässig, wenn eine Umsetzung aufgrund der Menge der bereitgestellten Information nicht praktikabel (bspw. in der für eine Ansage verfügbaren Fahrzeit zwischen zwei Haltestellen nicht realisierbar) oder technisch nicht möglich ist. Darunter fallen:

- Akustische Information zu konkreten Echtzeit-Anschlüssen an der jeweils nächsten Haltestelle;
- akustische Informationen zu einzelnen Anschlusslinien an großen Knotenpunkten, hier ist je nach Anzahl der Linien eine Beschränkung bspw. auf bestimmte bedeutsame Linien oder die Nennung der Verkehrsmittel zulässig;
- Aushangfahrpläne an Haltestellen, hier soll über QR-Codes oder andere Formen der Standortidentifizierung die Möglichkeit der akustischen Information über mobile Endgeräte gewährleistet werden;
- visuelle Informationen auf DFI-Anzeigen in Fahrzeugen bei operativen Umleitungen und kurzfristigen Störungen; in diesen Fällen reicht aus, wenn visuell zumindest auf die Existenz einer Unregelmäßigkeit hingewiesen wird.
- Informationen durch Fahrpersonal und Mitarbeiter in Mobilitätszentralen, Servicecentern und Beschwerdestellen müssen nicht für gehörlose Menschen übersetzt werden. Nach Möglichkeit sind entsprechende Informationen schriftlich mitzuteilen.

4.5.5 Standards zur Barrierefreiheit im Betrieb

Für den Betrieb gelten folgende Grundsätze:

- Barrierefreies Anfahren von Haltestellen, sodass die Spaltbreite auf ein Minimum reduziert wird, sowie zum Einsatz der Kneeling-Technik, dem punktgenauen Anfahren des Aufmerksamkeitsfeldes an der 1. Fahrzeugtür. Das Fahrpersonal wird hierzu geschult.
- Bei Schulungen werden ebenfalls Inhalte zum kundenorientierten Verhalten inkl. notwendiger Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte Personen behandelt.
- Bei geplanten Störungen sind Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip zu entsprechenden Änderungen bereitzustellen. Die Beförderung erfolgt im geplanten Störungsfall ebenfalls barrierefrei.
- Bei ungeplanten Störungen sind Informationen so weit wie möglich im Zwei-Sinne-Prinzip bereitzustellen (Innen- und Außenraum).

- Bedarfsverkehre werden barrierefrei betrieben und können telefonisch, per App oder SMS angemeldet werden.

Ausnahmen können bestehen:

- Im Fall von ungeplanten Störungen im Betriebsablauf können im Ausnahmefall auch nicht oder nicht in allen Punkten barrierefreie Busse eingesetzt werden, wenn nicht ausreichend den Standards entsprechende barrierefreie Fahrzeuge verfügbar sind. Diese sollen jedoch nicht aufeinanderfolgend eingesetzt werden, sodass mindestens jede zweite Fahrt barrierefrei angeboten wird. Fahrgäste müssen darüber informiert werden, ob eine bestimmte Fahrt barrierefrei nutzbar ist.
- Bei ungeplanten Störungen sind Ausnahmen des Zwei-Sinne-Prinzips zulässig.

4.6 Prozessthema Organisation

Um den öffentlichen Nahverkehr mit den zukünftigen Herausforderungen bei gleichzeitig begrenzten finanziellen Mitteln bewältigen und dabei ein hohes Maß an Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen zu können, ist in den kommenden Jahren ein hohes Maß an Optimierung, Koordinierung und Kreativität erforderlich. Daher sind auch die organisatorischen Strukturen in Bezug auf die Mobilität im Main-Kinzig-Kreis zu betrachten und ggf. auch organisatorische Anpassungen zu prüfen.

Vor dem Hintergrund der Anforderung, das Mobilitätsangebot zu diversifizieren, der zunehmenden Digitalisierung und insbesondere auch vor dem Hintergrund der anstehenden Umstellung der Busse auf alternative Antriebe verändern sich die bisherigen Aufgaben von lokalen Nahverkehrsorganisationen, und es kommen neue hinzu – ebenso wie die Anforderungen und Standards. Im Folgenden werden die Anforderungen für einen zukünftigen Mobilitätsdienstleister beschrieben:

- Koordinierung kreisweiter Standards und Projekte (u. a. Mobilitätsstationen, Einbinden von Mobilitätsangeboten in Tarif- und Vertriebssystem sowie ins Marketing),
- Planung / Entwicklung von Beschleunigungsmaßnahmen (Entwicklung einheitliche Standards mit den Nachbaraufgabenträgern),
- Betrieb Fahrradabstellanlagen und Fahrradverleihsystem,
- Kreisweites Daten- und Mobilitätsmanagement,
- Haltestellenmanagement und Pflege des Haltestellenkatasters
- Planung und Umsetzung von Infrastrukturen zur Umsetzung alternativer Antriebe
- Planung und Umsetzung der betrieblichen und technischen Voraussetzungen zur Durchführung eines modernen On-Demand-Verkehrs

Im Ergebnis werden signifikante technische und finanzielle Herausforderungen auf die KVG MK und alle übrigen lokalen Nahverkehrsorganisationen im RMV zukommen – sie stehen praktisch schon vor der Tür. Die strikte Trennung von Bestellern und Erstellern – der sogenannte ‚Hessische Weg‘ aus den 1990er Jahre – ist mittlerweile an seine Grenzen gestoßen und bedarf einer grundlegenden Reformierung.

Das zentrale Thema wird in diesem Zusammenhang die formelle Überprüfung und entsprechende Schlussfolgerung zu diesen beiden Fragen sein:

- Welche Leistungen überlassen die lokalen Aufgabenträger künftig weiterhin externen Dienstleistern und Verkehrsunternehmen zur Vermeidung von wirtschaftlichen und betrieblichen Belastungen und Risiken?
- Welche Leistungen übernehmen zukünftig die die lokalen Aufgabenträger selbst zur Schaffung von wirtschaftlichen Effizienzen und technisch-betrieblicher Kernkompetenz sowie höherer Qualität und Flexibilität im Betrieb der Busse und On-Demand-Verkehre?

4.7 Prozessthema Finanzierung

Die Finanzierung des ÖPNV wird in den kommenden Jahren eine weitere große Herausforderung darstellen. Die Rettungsschirme, die die Einnahmeausfälle aufgrund der Corona-Pandemie aufgefangen haben, werden eingestellt werden. Zudem hat die Branche zum einen mit steigenden Betriebskosten (u. a. Energie, Personal) zu rechnen, zum anderen sind Mehrleistungen zu finanzieren. Beides wird spätestens ab den nächsten Ausschreibungen spürbar werden. Eine gesicherte Finanzierung ist daher notwendig, damit der öffentliche Verkehr einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten kann.

Folgende Anforderungen bestehen daher für die Finanzierung:

- Sicherung und stufenweise Erhöhung der geltenden Finanzierung über die Kreisumlage gemäß des ermittelten Finanzierungsbedarfs und angesichts der anstehenden Ausschreibungen und den Anforderungen aus der CVD.
- Prüfung ergänzender Finanzierungsquellen, z. B. auf kommunaler Ebene für neue Tarifangebote und den Angebotsausbau im ÖPNV (i. d. R. bei über die Standards des NVP hinausgehenden Angeboten), aber auch gemeinsam mit den regionalen Akteuren bei kreisgrenzenübergreifenden und regional bedeutsamen Verbesserungen im ÖPNV-System (u. a. RMV, Nachbarkreise).
- Entfall der Übergangsfinauzierungen bei ggf. zu lokalisierenden Linien für eine Vergabeperiode durch den RMV bei erneuter Ausschreibung
- Umgang mit den kommunalen Beiträgen zur Partnerschaftsfinanzierung für die Schienenangebote durch den RMV in Abstimmung mit dem Land Hessen.

5 Wo stehen wir heute?

5.1 Umsetzungsbilanz NVP 2013 – 2018

Die Angebotskonzeption des NVP 2013 – 2018 umfasste nach Regionen differenziert verschiedene Maßnahmen, die in der nachfolgenden Übersicht hinsichtlich ihrer Umsetzung bewertet werden. Ferner wird eine Empfehlung für die Berücksichtigung im aktuellen Maßnahmenkonzept gegeben.

Tabelle 21: Umsetzungsbilanz NVP 2013 – 2018

Maßnahme NVP 2013 – 2018	betrifft Linie(n)	Umsetzung ja/nein	Anmerkung	Empfehlung Berücksichtigung Maßnahmenkonzept
Angebotskonzeption Region West				
Veränderte Anbindung von Wachenbuchen an Dörnigheim (MKK-22 und MKK-30), Hanau (MKK-32) und Bruchköbel (MKK-30)	MKK-22 MKK-30 MKK-32	ja		
Erweiterung der MKK-30 zu einer vertakteten Tangentiallinie mit Linienerweiterung bis Maintal Ost Bf bzw. Rodenbach Bf	MKK-30	teilweise	Vertaktung umgesetzt, aber keine Verlängerung	Neues Bedienungskonzept für Linie MKK-30 im Zusammenhang mit Linie MKK-22 und MKK-25 (Expressfahrten nach F-Enkheim)
Unterteilung der MKK-31 in zwei Liniennetze: MKK-31 Hanau – Mittelbuchen – Kilianstädten – Büdesheim und MKK-32 Hanau – Wachenbuchen – Niederdorfelden – Oberdorfelden	MKK-31 MKK-32	ja	MKK-32 bis Büdesheim verlängert, kombinierte Bedienung	
Umsetzung eines Taktverkehrs und Angebotsverbesserungen in		Ja	Wochenende im T120	

Maßnahme NVP 2013 – 2018	betrifft Linie(n)	Umsetzung ja/nein	Anmerkung	Empfehlung Berücksichtigung Maßnahmen-konzept
Schwachlastzeiten und am Wochenende.				
Die Anbindung an den SPNV erfolgt in Hanau-Wilhelmsbad		ja		
Umsetzung Stadtbuskonzept Nidderau	MKK-45 MKK-46 MKK-47	ja		
Aufbau eines in die Linie MKK-52 integrierten Ortsbussystems für Rodenbach mit neuer Anbindung der Bereiche Ringstraße, Rathaus und Nahversorgungszentrum	MKK-52	teilweise	Anbindung Ringstraße nicht erfolgt, Anbindung Rathaus über Haltestelle Gartel, Anbindung Nahversorgungszentrum umgesetzt	Verbesserte innerörtliche Anbindung mit Pilotprojekt On-Demand-Verkehr
Verdichtung des Angebots zur HVZ im Abschnitt (Neuenhaßlau Bbf –) Langenselbold Bf – Rodenbach – Hanau Freiheitsplatz durch zusätzliche Fahrten der MKK-53.	MKK-53	nein	Keine Verdichtung der Linie MKK-53 in der HVZ; zwischen Hanau und Niederrodenbach besteht ein 20 Min.-Takt in der HVZ (Linien MKK-51, MKK-52 und MKK-53)	Verdichtung des Angebotes zum 30 Min.-Takt auf Linie MKK-53 in der HVZ und TVZ
Die MKK-52 und MKK-53 ergänzen sich mindestens im Abschnitt Langenselbold Bf – Hanau Freiheitsplatz zu einem 20-Min-Takt	MKK-52 MKK-53	teilweise		Verdichtung des Angebotes auf vier Fahrten pro Stunde mit den Linien MKK-50, MKK-51 und MKK-60 zum Hbf sowie zwei Fahrten pro Stunde mit den Linien MKK-52 und MKK-53 nach Hanau Innenstadt in der HVZ und TVZ

Maßnahme NVP 2013 – 2018	betrifft Linie(n)	Umsetzung ja/nein	Anmerkung	Empfehlung Berücksichtigung Maßnahmen-konzept
<p>Integration des Stadtverkehrs Langenselbold in die in Langenselbold Kernstadt verkehrenden Linien MKK-54, MKK-56, MKK-57, MKK-60, MKK-68. Hierdurch verbessertes umsteigefreies Angebot zwischen den jeweiligen Abschnitten der Linien und Langenselbold Kernstadt bzw. Bf sowie erweitertes Fahrtenangebot innerhalb Langenselbold</p>	<p>MKK-54 MKK-56 MKK-57 MKK-68</p>	<p>ja</p>		
<p>Übernahme der Grundbedienung für die Gemeinden Hammersbach, Neuberg und Ronneburg durch die lokalen Linien MKK-56 und MKK-57 mit Anschluss in Langenselbold Bf an den RE-Verkehr nach Hanau und Frankfurt</p>	<p>MKK-56 MKK-57</p>	<p>ja</p>		
<p>Verlängerung MKK-60 über Langenselbold Bf (RB-Anschluss) und Langenselbold Kernstadt – Ravalzhäusen – Erlensee nach Hanau-Wolfgang zur Anbindung des Technologieparks</p>	<p>MKK-60</p>	<p>ja</p>	<p>Umsetzung durch Linie MKK-51, die Langenselbold, Ravalzhäusen, Langendiebach und Rükkingen mit dem Technologiepark verbindet</p>	
<p>Durch veränderte Wegführung der in Erlensee verkehrenden Linien MKK-30, MKK-60 sowie 564 und 565 verbesserte Flächenerschließung der Stadt Erlensee</p>	<p>MKK-30 MKK-51 X93, X94</p>	<p>ja</p>	<p>Umsetzung u.a. durch Linie MKK-51 statt MKK-60</p>	

Maßnahme NVP 2013 – 2018	betrifft Linie(n)	Umsetzung ja/nein	Anmerkung	Empfehlung Berücksichtigung Maßnahmen-konzept
<p>Neukonzeption des Korridors Gelnhausen – Gründau – Langenselbold mit vertakteten Linien MKK-66, MKK-67 (neu) und MKK-68 (ehem. MKK-58). In den Abschnitten Gelnhausen – Lieblos – Rothenbergen – Mittel-Gründau – Breitenborn ergänzen sich jeweils zwei Linien zu einem 60-Min-Grundtakt. Die MKK-67 verbindet neu Rothenbergen mit Niedermittlau und ergänzt die MKK-60 im Abschnitt Gelnhausen – Hailer – Meerholz – Niedermittlau zu einem 60-Min-Grundtakt.</p>	<p>MKK-66 MKK-67 MKK-68</p>	<p>ja</p>		
<p>Einsatz von bedarfsorientierten Bedienformen in Schwachlastzeiten und am Wochenende, teilweise nur auf schwach nachgefragten Linienabschnitten</p>	<p>diverse Linien</p>	<p>ja</p>		
<p>Angebotskonzeption Region Mitte</p>				
<p>Neukonzeption des Angebots im Bereich Südvogelsberg mit den Linien MKK-71 bis MKK-77: Bus-Grundbedienung Mo-Fr der Grundzentren von Birstein und Brachtal im 60-Minuten-Takt (MKK-71 und MKK-72) sowie der mittelzentralen Bereiche von Bad Soden-Salmünster (MKK-77) mit Anbindung an Wächtersbach (bzw. Steinau).</p>	<p>MKK-71 MKK-72</p>	<p>teilweise</p>	<p>Anbindung zwischen Birstein, Brachtal und Wächtersbach mit Linien MKK-71 und MKK-72 umgesetzt; Anbindung mittelzentraler Bereiche von Bad Soden-Salmünster an Wächtersbach nur mit Schulverkehrsfahrten auf den Linien MKK-65, MKK-76 und</p>	<p>Einrichtung Bedarfsverkehrsfahrten in den Ortsteilen von Birstein und Bad Soden-Salmünster mit zweistündlichem Angebot (Linie MKK-76 und MKK-76), durchgehende Fahrten der Linie MKK-95 zwischen Bad Soden-Salmünster und Wächtersbach im Zweistundentakt</p>

Maßnahme NVP 2013 – 2018	betrifft Linie(n)	Umsetzung ja/nein	Anmerkung	Empfehlung Berücksichtigung Maßnahmen-konzept
			MKK-80 sowie mit dem SPNV	
Bedienung der nicht am Linienweg dieser Linien befindlichen Stadt- und Ortsteile von Bad Soden-Salmünster, Birstein, Brachtal und Wächtersbach, außerhalb des Schul- und Ausbildungsverkehrs mit bedarfsorientierten Bedienformen (MKK-73 bis MKK-76)	MKK-71A MKK-72A MKK-73A MKK-74A MKK-75A MKK-76A	ja		
Grundbedienung Mo-Fr MKK-64 zwischen Gelnhausen und Bieber als Bus im 60-MinGrundtakt	MKK-64	ja	zwischen Gelnhausen und Bieber Bedienungsangebot im 30 Min.-Takt	
Bedienung zwischen Bieber und Paffenhausen im 120-Min-Grundtakt außerhalb des Schul- und Ausbildungsverkehrs als AST	MKK-64A	ja	Angebot der Linie MKK-64A als AST	
MKK-69 („Familienbus Spessart“) ehem. MKK-64A: Zusätzliche Bedienung von Breitenborn und Weiterführung in der HVZ bis Wirtheim (Fa. Strauss)	MKK-64B	teilweise	Breitenborn wird mit Linie MKK-64B zweistündlich im AST-Verkehr bedient; keine verbesserte Anbindung Gewerbegebiet Zehn Morgen	Verbesserte Anbindung Gewerbegebiet Zehn Morgen mit neuer Direktbuslinie MKK-69 zwischen Biebergermünd und Wächtersbach
MKK-82 und MKK-83 ergänzen sich zu einem gegenläufigen durchgehenden Ringverkehr Bad Orb – Jossgrund – Bad Orb.	MKK-82 MKK-83	ja		

Maßnahme NVP 2013 – 2018	betrifft Linie(n)	Umsetzung ja/nein	Anmerkung	Empfehlung Berücksichtigung Maßnahmenkonzept
<p>Durchbindung von Fahrten Mo-Fr ab/bis Wächtersbach in Ergänzung (und Ersatz bisheriger Fahrten) der MKK-81 zwischen Bad Orb und Wächtersbach Mo-Fr zu einem 30-Minuten-Grundtakt-Angebot zwischen 05:00 Uhr und 21:00 Uhr.</p>	<p>MKK-81 MKK-82 MKK-83</p>	<p>teilweise</p>	<p>Linie MKK-81 verkehrt im Halbstundentakt zwischen Wächtersbach und Bad Orb; keine Durchbindung der Fahrten aus dem Jossgrund nach Wächtersbach</p>	<p>Durchbindung der Fahrten aus dem Jossgrund nach Wächtersbach als Prüfauftrag</p>
<p>Grundbedienung für die Toskana-Therme sowie in der HVZ von Wirtheim (Fa. Strauss) mit MKK-82 und MKK-83</p>	<p>MKK-82 MKK-83</p>	<p>teilweise</p>	<p>Linien MKK-82 und MKK-83 bedienen die Toskana-Therme, keine Verlängerung bis Gewerbegebiet Zehn Morgen</p>	<p>Verbesserte Anbindung Gewerbegebiet Zehn Morgen mit neuer Direktbuslinie MKK-69 zwischen Biebergemünd und Wächtersbach</p>
<p>Einsatz von bedarfsorientierten Bedienformen in Schwachlastzeiten und am Wochenende, teilweise nur auf schwach nachgefragten Linienabschnitten</p>	<p>MKK-71A MKK-72A MKK-73A MKK-74A MKK-75A MKK-76A</p>	<p>ja</p>		
<p>Angebotskonzeption Region Ost</p>				
<p>Neukonzeption des Angebots im Bereich Bergwinkel mit Linien MKK-90 bis MKK-99: Bus-Grundbedienung Mo-Fr der grund- und mittelzentralen Bereiche von Steinau, Schlüchtern und Sinntal (MKK-90 und MKK-91) sowie des Rings Schlüchtern – Herolz – Vollmerz – Grundhelm – Hutten – Elm – Schlüchtern (MKK-92/93) im 60-MinutenTakt.</p>	<p>MKK-90 MKK-91 MKK-92 MKK-93</p>	<p>ja</p>		

Maßnahme NVP 2013 – 2018	betrifft Linie(n)	Umsetzung ja/nein	Anmerkung	Empfehlung Berücksichtigung Maßnahmenkonzept
Bedienung der nicht am Linienweg dieser Linien befindlichen Stadt- und Ortsteile von Steinau, Schlüchtern und Sinntal außerhalb des Schul- und Ausbildungsverkehrs mit bedarfsorientierten Bedienformen (MKK-94 bis MKK-99)	MKK-94 MKK-95 MKK-96 MKK-97 MKK-98 MKK-99	nein	i.d.R. Schulverkehrsfahrten und einzelne Fahrten an Ferientagen, aber keine vertaktete Bedienung mit Bedarfsverkehrsfahrten in diesem Bereich	Erweiterung des Bedienungsangebots auf den Linien MKK-90, MKK-91, MKK-92, MKK-93, MKK-94, MKK-95, MKK-96, MKK-97, MKK-98 und MKK-99 mit mindestens zweistündlichem Grundangebot
Neue Anbindung der Orte Ahl, Alsborg und Seidenroth mit einem bedarfsorientierten Grundangebot	MKK-90 MKK-94 MKK-99	teilweise	Bedienung Ahl durch MKK-90 mit zweistündlichem Angebot; Alsborg durch MKK-94/MKK-99 sowie Seidenroth durch Linie MKK-99 nur mit einzelnen Fahrten an Schul- und Ferientagen, jedoch kein Grundangebot	Erweiterung des Bedienungsangebots auf den Linien MKK-94 und MKK-99 mit mindestens zweistündlichem Grundangebot
Einsatz von bedarfsorientierten Bedienformen in Schwachlastzeiten und am Wochenende, teilweise nur auf schwach nachgefragten Linienabschnitten		nein	keine vertaktete Bedienung mit Bedarfsverkehrsfahrten in diesem Bereich in Schwachlastzeiten und am Wochenende	Erweiterung des Bedienungsangebots auf den Linien MKK-90, MKK-91, MKK-92, MKK-93, MKK-94, MKK-95, MKK-96, MKK-97, MKK-98 und MKK-99 mit mindestens zweistündlichem Grundangebot

5.2 Schwachstellenanalyse

5.2.1 Handlungsfeld Netz und Angebot

Wichtige Umsetzungsprojekte der vergangenen Jahre waren:

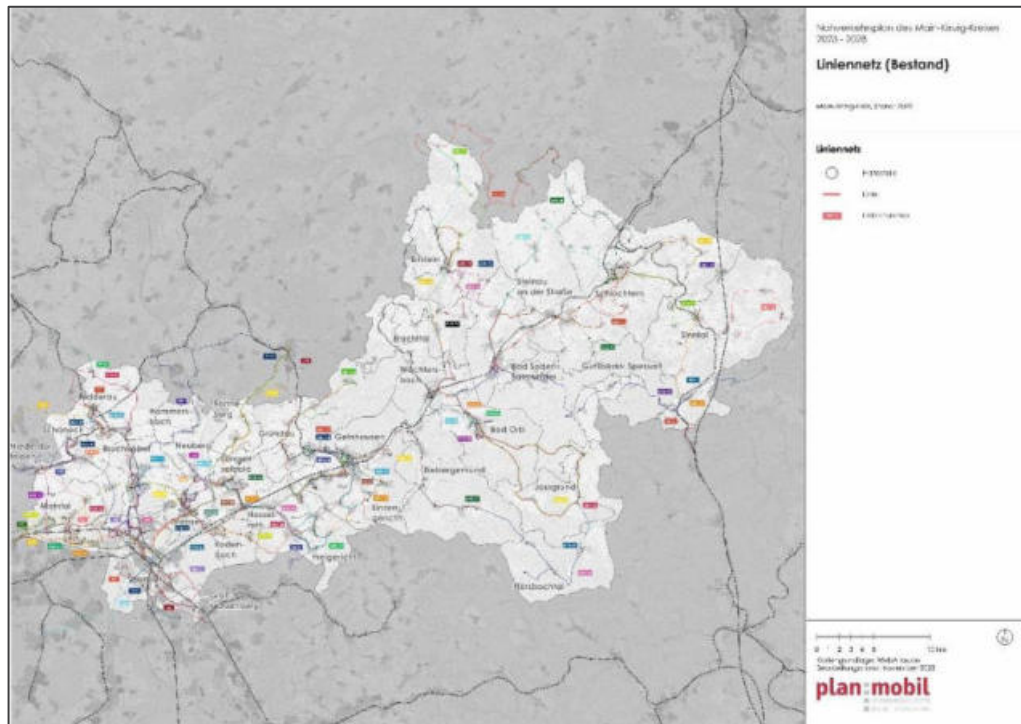
- Einrichtung von Expressbuslinien des RMV auf den Korridoren Nidderau – Karben – Bad Homburg, Neuberg – Erlensee – Hanau, Büdingen – Ronneburg – Erlensee – Bruchköbel – Frankfurt, Hanau – Obertshausen sowie Hanau – Maintal – Frankfurt
- Veränderte Linienführung und verbesserte Anbindung von Schöneck und Niederdorfelden (und Ortsteile von Hanau bzw. Maintal) Richtung Hanau im Westkreis sowie Umsetzung eines Taktverkehrsfahrplans und Ausweitung des Angebotes in den Randzeiten und am Wochenende
- Verdichtung des Angebotes auf weiteren Zulaufstrecken zum Oberzentrum Hanau (z. B. aus Richtung Erlensee und Rodenbach)
- Integration des Stadtverkehrs Langenselbold in die lokalen Linien MKK-54, MKK-56 und MKK-57
- Verbesserte Anbindung von Hammersbach, Neuberg und Ronneburg nach Langenselbold mit Anschluss zum SPNV
- Verbesserte Flächenerschließung in Erlensee
- Neukonzeption des Korridors Gelnhausen – Gründau – Langenselbold mit vertakteten Linien
- Verbesserte Anbindung zwischen Birstein, Brachtal und Wächtersbach
- Verbesserte Grundbedienung zwischen Gelnhausen und Bieber sowie weiter nach Pfaffenhausen im AST-Betrieb
- Einrichtung eines gegenläufigen Ringverkehrs zwischen Bad Orb und Jossgrund
- Neukonzeption des Angebots im Bereich Bergwinkel
- Einsatz von bedarfsorientierten Bedienformen in Schwachlastzeiten und am Wochenende auf verschiedenen Linien(-abschnitten)

Nicht umgesetzt wurde die Anbindung auch kleinerer Orte im ländlichen Raum im regelmäßig verkehrenden Bedarfsverkehr (mindestens im Zweistunden-Takt) auch außerhalb des Schulverkehrs sowie an Ferientagen und am Wochenende. Ferner wurde die Anbindung des Gewerbegebietes Zehn Morgen in Biebergemünd nicht umgesetzt.

5.2.1.1 Analyse Bedienungsqualität

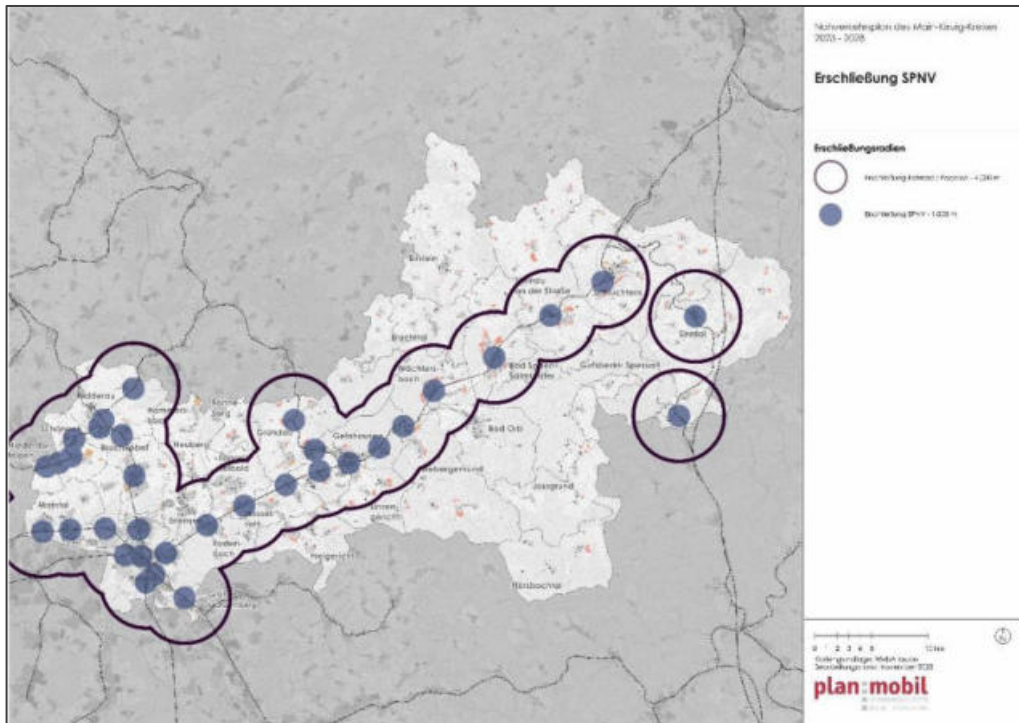
Das aktuelle Liniennetz im Main-Kinzig-Kreis mit Fahrplanstand 2022 ist in der folgenden Kartenübersicht dargestellt.

Abbildung 65: Liniennetz Main-Kinzig-Kreis 2022



Weite Teile des Main-Kinzig-Kreises sind im Schienenverkehr durch die Angebote des SPNV (S-Bahn, RE- und RB-Züge) gut erschlossen. In der nachfolgenden Abbildung sind die in Kap. 4.1.2 festgelegten Erschließungsradien für den SPNV dargestellt (Erschließung mit einem max. Fußweg von 1.000 Meter Luftlinie sowie mit einem max. Radius von 4.000 Meter bei Nutzung eines Pedelects).

Abbildung 66: Bedienung SPNV-Haltestellen im Main-Kinzig-Kreis



- Die Bahn bildet das ÖPNV-Rückgrat im Kinzigtal, mit direkten RE- und RB-Verbindungen nach Hanau, Offenbach am Main, Frankfurt am Main sowie nach Fulda. Die Haltestellen werden mindestens stündlich, in der HVZ i.d.R. mit zwei Fahrten pro Stunde bedient; die Haltestellen, an denen RE- und RB-Züge halten, haben eine noch dichtere Bedienung.
- Zwischen Hanau und Frankfurt verkehren RE-/RB-Züge über die nordmainische Strecke über Maintal (i.d.R. mit zwei Fahrten pro Stunde). Hier ist der Bau der nordmainischen S-Bahn vorgesehen, die nach aktuellem Planungsstand frühestens 2028 in Betrieb gehen soll.
- Südmainisch verkehren RE-/RB-Züge (mindestens zwei, in der HVZ auch mehr Züge pro Stunde) sowie die S-Bahnlinien S8 und S9 (mindestens halbstündlich, in der HVZ viertelstündlich) zwischen Hanau und Frankfurt am Main über Offenbach am Main.
- Die weiteren Schienenstrecken im Kreisgebiet
 - Hanau – Großkrotzenburg – Kahl am Main und weiter Richtung Aschaffenburg/Würzburg bzw. Richtung Schöllkrippen
 - Hanau – Bruchköbel – Nidderau und weiter nach Friedberg,
 - Frankfurt/Bad Vilbel – Nidderau und weiter nach Glauburg-Stockheim,
 - Gelnhausen – Gründau – Büdingen und weiter nach Gießen sowie
 - Schlüchtern – Sinntal – Jossa und weiter nach Gemünden

werden mindestens stündlich, in der HVZ auch teilweise mit einem dichteren Angebot bedient.

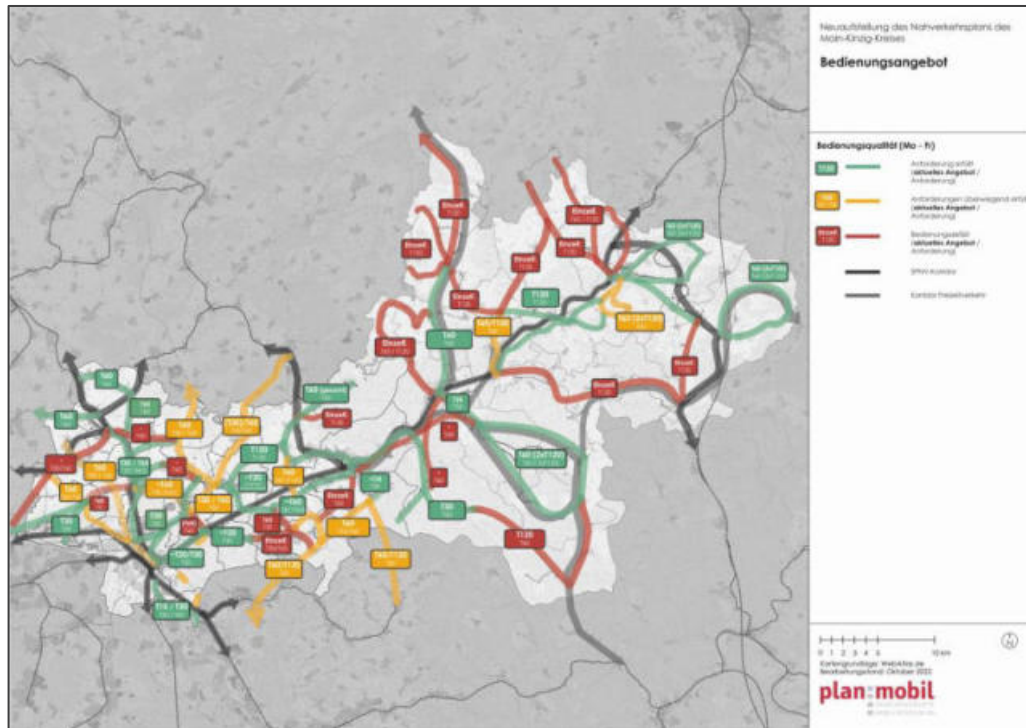
Die häufigen Verspätungen im gesamten SPNV-Netz (bis zu Zugausfällen) schmälern den Stellenwert der Bahn und des gesamten ÖPNV-Systems massiv. Die in Teilen unzureichende Betriebsqualität im SPNV-Angebot hat entscheidende Bedeutung auch für die Zuverlässigkeit und Verlässlichkeit des gesamten ÖPNV-Angebots für die Fahrgäste.

Der RMV arbeitet deshalb gemeinsam mit DB Netz und den Betreibern an einer möglichst hohen Betriebsqualität. Gleichwohl soll das Busnetz auch im Hinblick auf seine Eignung als temporäre Rückfallebene bei Störungen des Bahnverkehrs betrachtet und weiterentwickelt werden, z. B. durch die Einrichtung neuer direkter Verbindungen zu den Oberzentren und/oder zu Verknüpfungsmöglichkeiten im SPNV-Netz oder auch im U-Bahnnetz von Frankfurt. Damit sind jedoch keine direkten Parallelverkehre zu vorhandenen Bahnangeboten gemeint, sondern Ausweichmöglichkeiten auf anderen Routen durch die Netzwirkung und gute Verknüpfung der Linien an den Anschlusspunkten.

Die bestehenden Busrouten im Main-Kinzig-Kreis folgen in der Regel den regionalen bzw. den innerörtlichen Hauptachsen. Mit der Einführung von Expressbuslinien werden teilweise bereits Umgehungsstraßen und Autobahnabschnitte genutzt, um eine möglichst kurze Reisezeit zu erzielen. Im bestehenden Netz sind jedoch auch umwegige Linienabschnitte vorhanden, wenn z. B. Wohngebiete abseits der Hauptachsen im Busverkehr dichter erschlossen werden sollen. Dies erfolgt dann zugunsten einer besseren Erreichbarkeit dieser Gebiete, aber zu Lasten der Reisezeit für durchfahrende Fahrgäste. Im Zuge der Pilotversuche zur Einrichtung von flexiblen Bedarfsverkehren im Main-Kinzig-Kreis soll hierbei auch geprüft werden, inwieweit solche neuen Angebotsformen für eine bessere Erschließung von randlich gelegenen Siedlungsbereichen genutzt werden können, damit nachfragestarke Buslinien auf Hauptachsen auf beschleunigtem Linienweg geführt werden können.

Für die Analyse des Bedienungsangebots werden als Vergleichsmaßstab die Anforderungen an die Bedienungsqualität angesetzt, wie sie in Kap. 4.1.1 formuliert sind. Die Ergebnisse für die verschiedenen Bedienungsachsen im Main-Kinzig-Kreis sind in der nachfolgenden Karte dargestellt:

Abbildung 67: Analyse Bedienungsqualität im Main-Kinzig-Kreis



Das Angebot der Buslinien beruht grundsätzlich auf der Systematik des 60 Minuten-Taktes, jedoch ist die Bedienungsqualität auf den einzelnen Relationen im Kreisgebiet unterschiedlich ausgeprägt (von 30 Minuten-Takt-Angeboten im Stadtverkehr Maintal, auf weiteren Linien im Stadt-Umland-Bereich von Hanau, auf den gemeinsam bedienten Abschnitten im Stadtverkehr Gelnhausen oder zwischen Gelnhausen und Bieber über 60 Minuten-Takt-Angebote auf verschiedenen Regionalbuslinien im Kreisgebiet bis zu zweistündlich verkehrenden AST-Verkehren im östlichen Kreisgebiet).

Defizite in der Bedienungsqualität sind auf folgenden Achsen vorhanden:

- Im östlichen Kreisgebiet ist auf verschiedenen Achsen nach den Anforderungen an die Bedienungsqualität in den Angebotsstufen ein Zweistunden-Takt als Grundangebot vorzusehen, jedoch sind im aktuellen Fahrplanangebot nur einzelne Fahrten im Schulverkehr vorhanden (in den Ferientagen auch längere Bedienungslücken sowie am Wochenende z.T. überhaupt kein Bedienungsangebot). Dies betrifft z. B. die Anbindung einzelner Ortsteile von Bad Soden-Salmünster, Steinau a. d. Straße, Schlüchtern, Wächtersbach, Birstein und Brachtal an die jeweiligen Hauptorte.
- Zwischen verschiedenen benachbarten Gemeinden fehlen direkte ÖPNV-Verbindungen; vorhandene Umsteigeverbindungen sind mit langen Fahr-

und teilweise Umsteigezeiten verbunden, so dass die Gesamtreisezeit unattraktiv ist, insbesondere im Vergleich zu einer Pkw-Fahrt. Dies betrifft z. B. Verbindungen zwischen Bieber und Wächtersbach, Birstein/Brachtal und Grebenhain, Gelnhausen und Bad Orb, Bad Soden-Salmünster und Bad Orb, Flörsbachtal und Bad Orb, Flörsbachtal und Frammersbach bzw. Lohraupfen, Hammersbach und Nidderau sowie Nidderau/ Schöneck/ Niederdorfelden und dem Frankfurter Osten (mit Anschluss zum U-Bahnnetz).

- Im Verdichtungsraum wird auf verschiedenen Achsen ein Angebot im 30-Minuten-Takt tagsüber bzw. zumindest in der HVZ gefordert. Hier bestehen Defizite z. B. auf der Achse Ronneburg – Langenselbold bzw. weiter Richtung Erlensee – Hanau, zwischen Hammersbach und Langenselbold, zwischen Schöneck/ Niederdorfelden und Hanau, zwischen Bruchköbel und Erlensee sowie zwischen Bruchköbel und Maintal bzw. weiter Richtung Frankfurt, zwischen Freigericht und Langenselbold (Verknüpfung zum SPNV) sowie zwischen Linsengericht und Freigericht.
- Auch zwischen dem Main-Kinzig-Kreis und dem Landkreis Aschaffenburg bestehen Defizite in der Bedienungsqualität, da dort ein regelmäßiges stündliches Angebot vorgesehen ist.

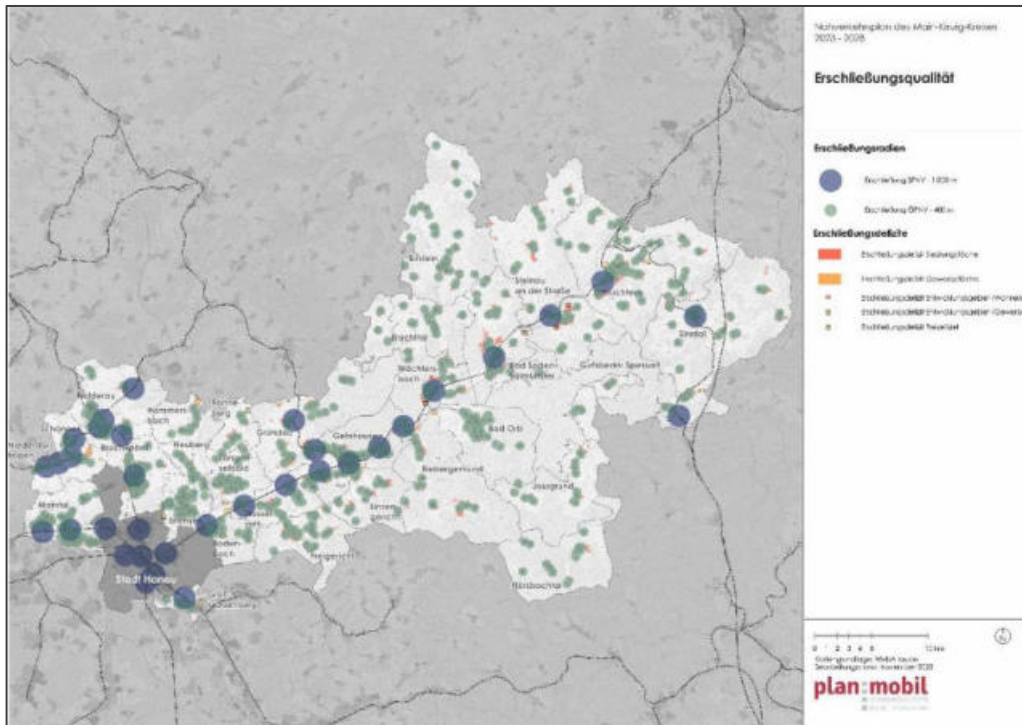
Anzumerken ist auch, dass die Anforderungen an die Bedienungsqualität auf der Schienenachse im Kinzigtal die Angebotsstufe des Vorzugsangebots mit einem 30 Minuten-Takt für die komplette Achse zwischen Frankfurt, Hanau und Fulda vorsieht. Dieses Bedienungsangebot wird im aktuellen Fahrplan der RE-/RB-Züge nicht für alle Haltepunkte im Main-Kinzig-Kreis tagsüber erreicht, insbesondere nicht für die östlich gelegenen Haltepunkte Bad Soden-Salmünster, Steinau a. d. Straße und Schlüchtern sowie für die Verbindungen Richtung Fließen, Neuhof und nach Fulda.

5.2.1.2 Analyse Erschließungsqualität

In Kap. 4.1.2 sind die Anforderungen an die Erschließungsqualität festgelegt.

Die Bewertung der Erschließungsqualität erfolgt über die kartografische Darstellung der Einzugsradien. Dargestellt werden die Bereiche, die außerhalb der Einzugsradien der Haltepunkte im SPNV sowie der Haltestellen im ÖPNV (Busverkehr) liegen.

Abbildung 68: Analyse der Erschließungsqualität im Main-Kinzig-Kreis



Quelle: eigene Darstellung

Eine Analyse aller Erschließungsdefizite in den einzelnen Städten bzw. Gemeinden ist im Anhang (Kap. 8.5) dargestellt.

Die Analyse weiterer Ziele im Freizeit- und Tourismusverkehr im Main-Kinzig-Kreis hinsichtlich ihrer Erschließung ergibt folgendes Bild:

- Die direkte Anbindung einzelner Freizeitziele ist teilweise nur mit einem (längeren) Fußweg von der nächstgelegenen Haltestelle möglich. Eine störungsfreie Anfahrtbarkeit mit einem Linienbus mit einem regelmäßigen Betrieb ist aufgrund der Befahrbarkeit der Zufahrstraße und/ oder fehlender Wendemöglichkeiten v. a. an stark frequentierten Besuchstagen an der Sehenswürdigkeit oft auch nicht gegeben (z. B. Ronneburg, Burg Schwarzenfels, Schloss Ramholz, Burg Brandenstein).
- Zwischen den beiden Kurstädten Bad Orb und Bad Soden-Salmünster existiert keine direkte und umsteigefreie Verbindung, so dass für Kurgäste, die einen Ausflug in die jeweils andere Kurstadt machen möchten, eine längere Reisezeit mit einem Umstieg in Wächtersbach anfällt.
- Die Anbindung des Erlebnisparks Thalhof (Steinau a. d. Straße) ist unzureichend, da nur zu Schulverkehrstagen ein Angebot an der nahegelegenen Haltestelle besteht.
- Die direkte Anbindung der Ardeas-Seenwelt am Kinzig-Stausee ist ebenfalls nicht gegeben, da eine Haltestelle an der K 987 fehlt. Ein Fahrtenangebot ist

- Über die dort verkehrende Linie MKK-90 gegeben. Der Fußweg vom Bahnhof Steinau (Straße) beläuft sich auf ca. 40 Minuten.
- Einzelne Zugänge zu den Wanderwegen und Mountainbike-Routen entlang des Spessartbogens sind zu ausgewählten Zeiten an Wochentagen und auch am Wochenende erreichbar (z. B. mit den Linien MKK-82 und MKK-83 und MKK-64). Es gibt jedoch keine direkten Rückfahrtmöglichkeiten für Streckenwanderer bzw. -radfahrer, um zum Ausgangspunkt zurückzukehren.
 - Auch weitere Ziele im Spessart in den Gemeinden Flörsbachtal und Jossgrund sowie Bad Soden- Salmünster und Sinntal sind zwar an benachbarte Zentren und einzelne Verknüpfungspunkte zum SPNV auch am Wochenende angebunden, jedoch existieren keine Verbindungen der Orte untereinander sowie über die hessisch-bayerische Landesgrenze Richtung Frammersbach und Partenstein zur Bahnstrecke Richtung Würzburg.

5.2.2 Handlungsfeld Betrieb

Bereits vor der Pandemie ist es zu Kapazitätsengpässen in der Hauptverkehrszeit auf stark belasteten Streckenabschnitten im Zulauf auf das Oberzentrum Hanau, aber auch auf verschiedenen Fahrten zu den Schulstandorten im Kreisgebiet gekommen. Während der Pandemie wurden Verstärkerfahrzeuge eingesetzt, um mehr Kapazitäten in den schulverkehrsbezogenen Fahrzeugen zu schaffen. Diese durch die Pandemie verursachten Verstärkerfahrten wurden teilweise in den aktuellen Fahrplan übernommen. Seit Anfang Februar 2023 sind auch alle pandemiebedingten Regelungen zur Maskenpflicht im ÖPNV entfallen. Die Auslastung auf den Fahrten im Berufs- und Schulverkehr ist weiterhin genau zu beobachten; bei Überlastungen oder erneuten pandemiebedingten Maßnahmen sind wieder Vorkehrungen zu treffen, um Abstand und ausreichende Kapazitäten im ÖPNV sicherzustellen.

Bereits seit vielen Jahren werden auf allen Fahrten im Main-Kinzig-Kreis (mit Ausnahme der für Anruf-Sammel-Taxi-Fahrten eingesetzte) Fahrzeuge mit Niederflurstandards oder Low-Entry-Fahrzeuge eingesetzt. In den Spitzenzeiten sind ebenfalls seit vielen Jahren neben Gelenkbussen auch Anhänger im Einsatz, um zusätzliche Platzkapazitäten für Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler anbieten zu können.

Auf einzelnen Streckenabschnitten, insbesondere auf den Zulaufstrecken zum Oberzentrum Hanau sowie innerhalb des Stadtgebiets von Hanau kommt es in den Spitzenzeiten zu Verspätungen auf den dort verkehrenden Buslinien, so dass teilweise die Anschlüsse nicht immer eingehalten werden können. Umgekehrt führt die Verspätungsanfälligkeit der Schienenverkehrsangebote regelmäßig zu Anschlussverlusten an den Bahnhöfen im Main-Kinzig-Kreis sowie in Hanau, wenn die im Fahrplan vorgesehenen Übergangszeiten nicht ausreichen.

Maßnahmen zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des Busverkehrs (z. B. Bevorrechtigung an ausgewählten Lichtsignalanlagen im Kreisgebiet) sind bislang

nicht durchgeführt worden. Auch sind im Kreisgebiet keine Bustrassen oder Sonderspuren für den Busverkehr eingerichtet.

Konkrete Planungen zur Einrichtung von Ladestationen für Elektrobusse oder für den Bau von Wasserstofftankstellen für Busse sind derzeit noch nicht vorhanden. Die KVG MK untersucht aktuell die Einsatzmöglichkeiten alternativer Antriebsformen im Liniennetz, dies beinhaltet auch die Schnittstellenbetrachtung zu den Netzen der Energieversorgung.

5.2.3 Handlungsfeld Infrastruktur

Der Ausbau von Busbahnhöfen und Haltestellen hat in den vergangenen Jahren im Main-Kinzig-Kreis in verschiedenen Städten und Gemeinden stattgefunden. Am Freiheitsplatz in Hanau wurde ein moderner Busbahnhof erstellt, der für Linien des Stadtverkehrs sowie des Regionalverkehrs die zentrale Anbindung der Hanauer Innenstadt darstellt. Er ist jedoch in seinen Kapazitäten begrenzt, so dass es bereits heute kaum mehr möglich ist, weitere Busse, insbesondere in den Spitzenzeiten, dort hinzuführen; Wartepositionen für endende Linien in Hanau müssen an anderer Stelle eingerichtet werden, z. B. am Hauptbahnhof oder in begrenztem Umfang auch am Westbahnhof.

Abbildung 69: Haltestelle Limeskreisel in Erlensee



Abbildung 70: Haltestelle Somborn Busbahnhof in Freigericht



Abbildung 71: Haltestelle Niedermittlau Berliner Straße



Im übrigen Kreisgebiet sind die Kapazitäten der Bushaltestellen bzw. Busbahnhöfe an den Verknüpfungspunkten zum SPNV derzeit noch ausreichend; jedoch ist bei weiteren Angebotsverdichtungen an den einzelnen Verknüpfungspunkten jeweils zu prüfen, inwieweit eine ausreichende Anzahl weiterer Halte- und ggf. auch Wartepositionen vorhanden ist oder welche ergänzenden baulichen Maßnahmen getroffen werden müssen.

Abbildung 72: Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Bruchköbel



Abbildung 73: Kiss+Ride-Anlage am Bahnhof Bruchköbel



An verschiedenen Haltepunkten im Kreisgebiet wurden in den vergangenen Jahren die multimodalen Verknüpfungsmöglichkeiten, z. B. mit dem Fahrradverkehr oder dem PKW, verbessert.

Abbildung 74: Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Langenselbold



Im Rahmen der Untersuchung „Meet & Ride“ wurden für ausgewählte Bahnhöfe die Zahl der dort zur Verfügung stehenden Parkplätze sowie Fahrradabstellanlagen erfasst und deren Auslastung ermittelt. Einige der Park+Ride-Plätze sind bereits sehr gut ausgelastet, am Bahnhof Gelnhausen reichen die zur Verfügung stehenden gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten bereits nicht mehr aus.

Tabelle 22: Stellplatzangebot und Auslastung von P+R- und B+R-Anlagen an ausgewählten Bahnhöfen

Bahnhof	Stellplatzangebot und -auslastung			
	Anzahl Kfz-Stellplätze	Auslastung	Anzahl Radstellplätze	Auslastung
Wächtersbach	371	80%	46	70%
Steinau	140	38%	21	57%
Bad Soden-Salmünster	349	86%	97	46%
Schlüchtern	295	75%	28	18%
Gelnhausen	678	75%	79	116%

Quelle: SPESSARTregional, 2020

Im Rahmen des Radverkehrskonzepts des Main-Kinzig-Kreises aus dem Jahr 2022 wurde die Qualität und Auslastung der Bike+Ride-Stationen an allen Bahnhöfen ermittelt. Diese Untersuchung kommt zu einem ähnlichen Ergebnis, dass in Gelnhausen bereits nahezu alle Abstellmöglichkeiten genutzt werden. An den übrigen Bahnhöfen im Kreisgebiet sind noch ausreichende Kapazitäten vorhanden, jedoch ist die Qualität der Abstellanlagen teilweise mangelhaft.

Die bestehenden P+R-Anlagen sind gut ausgelastet, sie stellen aktuell allerdings keine Steuerungsmöglichkeit dar, den MIV in Richtung ÖPNV zu lenken, was das wesentliche Ziel dieser Anlagen darstellt. Aktuell stehen keine flächendeckenden Daten bzgl. der Auslastung der P+R-Anlagen zur Verfügung, wodurch keine verlässlichen Angaben für eine Steuerung der Anlagen vorhanden sind.

Im Main-Kinzig-Kreis sind keine ausgewiesenen und besonders gekennzeichnete und damit mit einem hohen Wiedererkennungswert versehenen sogenannte Mobilitätsstationen als Schnittstellen verschiedener Mobilitätsangebote (z. B. Fahrrad, ÖPNV, Sharingangebote, E-Ladestationen, E-Roller-Angebote, Lastenräder etc.) vorhanden.

5.2.4 Handlungsfeld Service

Der Vertrieb von RMV-Fahrkartenprodukten erfolgt im Main-Kinzig-Kreis sowohl über die Fahrkartenautomaten des RMV als auch über personenbediente Verkaufsstellen in verschiedenen Kommunen im Kreisgebiet. In Hanau ist im Forum eine RMV-Mobilitätszentrale ansässig, die gemeinsam mit der Hanauer LNO

betrieben wird. Ferner findet der personenbediente Fahrkartenverkauf im Bus statt.

An den Stationen des SPNV im Kreisgebiet ist über Fahrkartenautomaten der DB der Vertrieb von Fahrkarten möglich.

Der Vertrieb des Fahrkartensortiments im Main-Kinzig-Kreis ist gegenwärtig je nach Vertriebsweg unterschiedlich. Mit Ausnahme von reinen DB-Schienenprodukten werden in der RMV-Mobilitätszentrale alle RMV-Tarifprodukte vertrieben und betreut. In den personenbedienten Vorverkaufsstellen können alle klassischen Tarifprodukte in Papierform erworben werden. Ebenso ist der Erstverkauf von eTickets dort möglich.

Zudem bestehen als weitere Vertriebsformen im Main-Kinzig-Kreis der TicketShop (per Internet) und das „HandyTicket“ des RMV.

Im Rahmen des dritten Entlastungspakets der Bundesregierung wurde das Deutschlandticket als Nachfolgeprodukt des 9-Euro-Tickets (Sommer 2022; drei Monate Laufzeit) verabschiedet. Bund und Länder teilen sich die auf 3 Mrd. Euro veranschlagten Einnahmeausfälle. Als Einföhrungstermin ist der 1. Mai 2023 vorgesehen. Details zur konkreten Umsetzung sind noch zu klären, ebenso die Einnahmenaufteilung dieses neuen Ticketangebots.

Erwartet wird nach Einföhrung des Deutschlandtickets eine deutliche Zunahme von Fahrten im ÖPNV in Verdichtungsräumen, auf den ausgeprägten Pendlerrelationen und auf Relationen mit hoher Bedeutung im Freizeitverkehr.

5.2.5 Querschnittsthema Barrierefreiheit

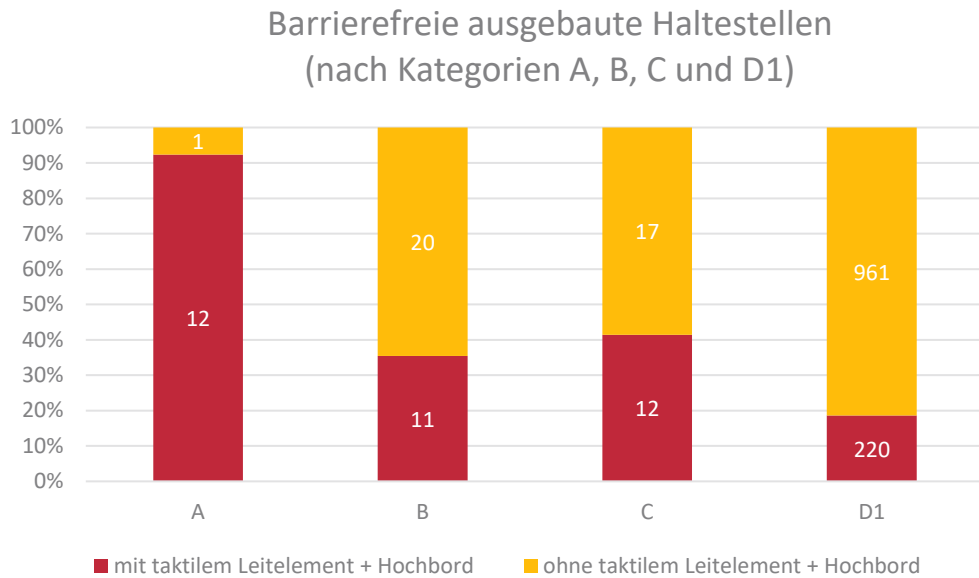
Im Handlungsfeld Infrastruktur sind an zahlreichen Stellen in den Kommunen Haltestellen barrierefrei ausgebaut worden. Einen Überblick über den aktuellen Sachstand geben die Übersichtstabellen der KVG MK (siehe Anlage 8.6).

Derzeit sind von 1.249 Haltepositionen im Kreisgebiet bereits 235 Positionen weitgehend oder vollständig barrierefrei umgebaut bzw. eingerichtet. Es ist jedoch aktuell noch ein hoher Prozentsatz von rund 80 % der Haltepositionen nicht barrierefrei ausgestattet.

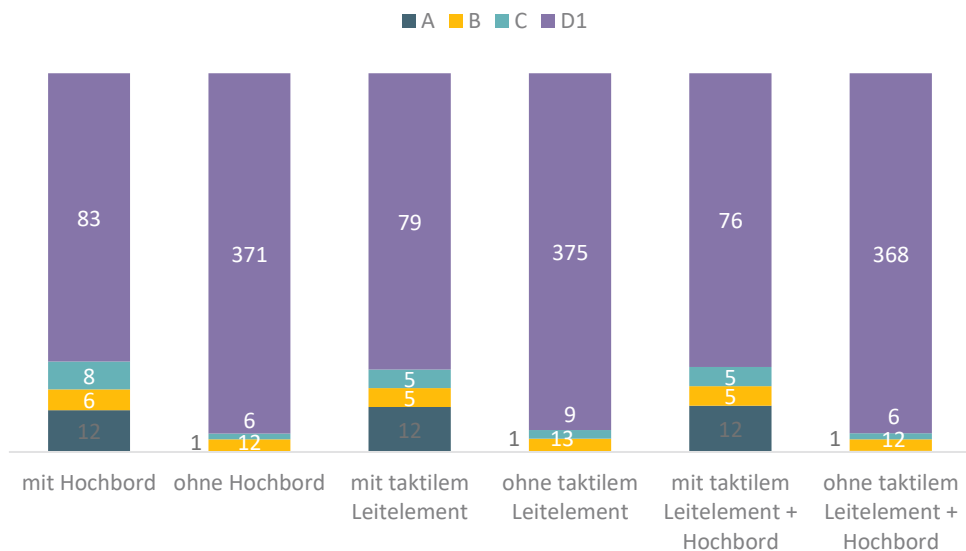
Im Bereich der Fahrzeugausstattung sind durch den Einsatz von Niederflurfahrz- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen die Anforderungen an die Barrierefreiheit fahrzeugseitig erfüllt. Im Bereich der Fahrgast- und Kundeninformation sowie im Betrieb sind die bereits erfolgten Maßnahmen z. B. zur Verbesserung der Haltestelleninformationen und einer barrierefreien Kommunikationskette weiter zu intensivieren.

Die nachfolgenden Grafiken geben einen Überblick über den Ausbauzustand der Haltestellen im Kreisgebiet.

Abbildung 75: Bestand barrierefrei ausgebaute Haltestellen



Haltestellenausstattung (Baulastträger: Gemeinde)



Quelle: eigene Darstellung, auf Datengrundlage KVG MK, Stand 2022

5.2.6 Prozessthema Organisation

Die Organisation des ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis ist geprägt von vielen Akteuren, die für unterschiedliche Aufgaben zuständig sind, u. a. RMV, KVG MK, Kommunen sowie die für die Leistungserbringung beauftragten und Verkehrsunternehmen.

Die KVG MK hat bereits in den vergangenen Jahren in ihrer Funktion als lokale Nahverkehrsorganisation für den Kreis koordinierende (Management-) Aufgaben auch für kreisangehörige Kommunen wahrgenommen, z. B. bei der Initiierung von Modellprojekten zum autonomen Busverkehr oder aktuell bei der Einführung von Pilotversuchen zum On-Demand-Verkehr.

Bei der KVG MK bündeln sich daher viele dieser Aufgaben. Angesichts der zu bewältigenden neuen Herausforderungen und Themen ist die KVG MK bereits heute teilweise nur unzureichend mit nicht mit ausreichenden Kompetenzen sowie personellen und finanziellen Kapazitäten ausgestattet.

5.2.7 Prozessthema Finanzierung

Bereits heute betragen die Ausgaben für den ÖPNV sowie für die Schülerbeförderung im Main-Kinzig-Kreis über 41 Mio. Euro. Selbst bei Beibehaltung des bestehenden Leistungsangebotes ist in den Folgejahren mit einem Anstieg der Kosten zu rechnen, der sich vor allem im Bereich der Personalkosten und der Kraftstoff- bzw. Energiepreise niederschlägt. Zusätzliche Kosten entstehen bei der sukzessiven Umrüstung der Flotten auf emissionsfreie Antriebe.

Angesichts der zuvor beschriebenen Herausforderungen zeigt sich, dass die KVG MK (u.a. hinsichtlich des Angebotsausbaus und der Umstellung auf alternative Antriebe) und künftigen Aufgaben im Bereich der Organisation und Koordination der verschiedenen Prozesse zukünftig mit den sich daraus ergebenden finanziellen Budgets ausgestattet werden muss.

Ein aktuelles Gutachten im Auftrag des RMV über den Finanzierungsbedarf des ÖPNV in der Region Frankfurt Rhein-Main für die zur Erreichung der Klimaziele notwendigen Leistungssteigerungen im ÖPNV kommt zu dem Ergebnis, dass die Platzkilometer im ÖPNV um 40 % und im SPNV um 34 % bis 2030 gesteigert werden müssen (vgl. Roland Berger/Florenus im Auftrag des RMV und der traffiQ, 2022). Gepaart mit begleitenden Push-Maßnahmen führt der Angebotsausbau gemäß dem Gutachten zu einem Mehrbedarf an öffentlichen Finanzmitteln i. H. v. 4,86 Mrd. Euro für den RMV und 3,62 Mrd. Euro für die Kommunen in den Jahren 2023 – 2027. Es ist daher eine wichtige und nicht auf lokale Belange reduzierte Aufgabe, die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel aus öffentlicher Hand zu sichern. Sowohl der Bund hat hierzu mehr Mittel bereitzustellen, aber auch die Länder und Kommunen werden Eigenmittel zur Finanzierung des ÖPNV aufbringen müssen.

Zugleich wird es erforderlich sein, die Umsetzung neuer Finanzierungsquellen, z. B. durch Instrumente der Nutznießerfinanzierung (u. a. Parkraumbewirtschaftung, Bürgerticket, City-Maut) zu prüfen. Hierbei ist ein regional abgestimmtes Vorgehen zusammen mit den benachbarten Gebietskörperschaften und dem RMV sinnvoll und notwendig.

5.3 Handlungsbedarf für die Weiterentwicklung

Die Betrachtung der wesentlichen Herausforderungen für das künftige Mobilitätsangebot im Main-Kinzig-Kreis, der Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems sowie die Analyseergebnisse zu den verschiedenen Handlungsfeldern zeigt den Handlungsbedarf deutlich auf:

Der Nahverkehr im Main-Kinzig-Kreis steht vor großen Herausforderungen, für deren Bewältigung alle Kräfte gebündelt werden müssen. Im NVP 2023 – 2028 sind umfangreiche Verbesserungen für den ÖPNV vorzusehen.

Veränderte Mobilitätsansprüche erfordern neue Angebote und einen verbesserten ÖPNV. Teilweise sind Maßnahmen des NVP 2013 – 2018 nicht umgesetzt (v.a. Grundangebot im ländlichen Raum, Anbindung der Ortsteile auch an Ferientagen bzw. am Wochenende).

Das Leitbild Mobilität formuliert die Zielsetzung eines Angebotsausbaus im Main-Kinzig-Kreis.

Verbesserte Erschließung und neue (direkte) Verbindungen zu den Zentren und Verknüpfungspunkten werden von den Kommunen und der Bevölkerung gewünscht.

Die Umsetzung dieser Zielsetzungen erfolgt mit den Angebotsstufen für die Achsen im MKK. Das im folgenden Kapitel formulierte Zielkonzept Netz und Angebot konkretisiert diese Anforderungen mit Maßnahmen für die einzelnen Linien.

Die Umsetzung wird in Etappen vorgenommen, ein Umsetzungszeitplan wird in Abhängigkeit der Vergabelaufzeiten der einzelnen Linienbündel entwickelt und ist in Kap. 6.10 dargestellt.

Folgende wesentliche Fragestellungen werden daher im Maßnahmenkonzept des NVP 2023 – 2028 vorgesehen und mit Projekten bzw. Prüfaufträgen konkret hinterlegt:

- **Ausbau und Attraktivierung des ÖPNV** durch die Umsetzung des Zielkonzepts „Netz und Angebot“, u. a. durch
 - Umsetzung der kreisweit differenzierten Angebotsstufen „Grundangebot“, Taktangebot“ bzw. „Vorzugsangebot“ auf den Achsen im Kreisgebiet und zu den benachbarten Zentren
 - Einführung direkter (Express-) Buslinien, die schnellere Verbindungen im Kreisgebiet und auch zu benachbarten Oberzentren ermöglichen
 - Prüfung der Einführung flexibler Bedarfsverkehre (Auswertung der Erfahrungen der Pilotversuche)
 - Ausrichtung der Fahrpläne auf das neue Kinzigtalbahnhof-Konzept ab Dezember 2025

- **Forcierung des Infrastrukturausbaus auf Schiene und Straße und Verbesserung der Betriebsqualität**, z. B. Ausbau der Schienenwege (u.a. nordmainische S-Bahn, Niddertalbahn, Ausbau Kinzigtalbahn) und attraktive Gestaltung der Bahnhöfe im Kreisgebiet, Bevorrechtigungs- und Beschleunigungsprogramme, Umsetzung der Barrierefreiheit, Ausbau von Verknüpfungspunkten und Mobilitätsstationen als multimodale Schnittstellen
- **Umstellung der Busflotten auf emissionsfreie Antriebe** bis 2030 gemäß des SaubFahrzeugBeschG im Zuge der anstehenden Neuausschreibungen
- **Sicherstellung eines pandemieresistenten ÖPNV** u.a. durch Beibehaltung und Fortführung der Hygienekonzepte, Bereitstellung ausreichender Platzkapazitäten in den Fahrzeugen
- **Umfassende und koordinierte Planung, Kommunikation und Vermarktung neuer Angebote**, Produkte und aktueller Projekte zum ÖPNV, zu ergänzenden Mobilitätsangeboten und deren Schnittstellen sowie zu weiteren Mobilitätsthemen im Kreisgebiet, z. B. in Form einer internetbasierten Mobilitätsplattform und einer Mobilitätsdatenbank, um auch auf diesem Wege ein breit verfügbares und leicht verständliches Informationsangebot über das Mobilitätsgeschehen, das ÖPNV-System und bestehende Alternativen zu schaffen und auch auf diesem Wege das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger verändern zu können
- **Initiierung von Pilotprojekten** im Hinblick auf neue Tarifmodelle, Technologien und Mobilitätsangebote.
- **Kreisweite Koordination der übergreifenden Themen** zur Weiterentwicklung und zum (emissionsfreien) Ausbau öffentlicher Mobilitätsangebote, der dafür erforderlichen Infrastrukturen und Schnittstellen durch die KVG MK, um kreisweit einheitliche Standards sicherstellen zu können, und damit zusammenhängend:
- **Weiterentwicklung der Kreisverkehrsgesellschaft zu einer Mobilitätsgesellschaft mit spezifischen Aufgaben eines Verkehrsunternehmens**, um sowohl von der Bezeichnung her aber auch hinsichtlich der organisatorischen, personell-kapazitiven und finanziellen Ausstattung dem ausgeweiteten Aufgabenspektrum Rechnung zu tragen.
- **Unterstützung von Experimentierräumen**, um neue Angebote auch hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit im Main-Kinzig-Kreis und zu erzielender Nachfragepotenziale erproben zu können

6 Diese Projekte und Themen gehen wir an

In diesem Kapitel wird die Maßnahmenkonzeption zu den verschiedenen Handlungsfeldern, dem Querschnittsthema Barrierefreiheit und den Prozessthemen Organisation und Finanzierung im Detail beschrieben. Übergeordnetes Ziel der Maßnahmenkonzeption ist mindestens die Ausgestaltung und Umsetzung der Ziele und Anforderungen an den ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis entsprechend den Festlegungen des Anforderungsprofils des Nahverkehrsplans.

Die Maßnahmenkonzeption umfasst Projekte und Prüfaufträge:

- **Projekte** (Maßnahmen) sind konkrete (Planungs-) Vorhaben zur Verbesserung und Weiterentwicklung des multimodalen Mobilitätssystems im Main-Kinzig-Kreis, die im Zeitraum von fünf Jahren (2023 – ca. 2028, jedoch abhängig von vergaberechtlichen Laufzeiten ggf. auch nach 2028) umgesetzt werden sollen. Die Umsetzung der einzelnen Projekte hängt ab insbesondere von der finanziellen Leistungsfähigkeit des Main-Kinzig-Kreises und steht daher unter diesem Finanzierungsvorbehalt.

Die konkrete Konzeption der einzelnen Projekte (z. B. Fahrplankonzeption oder Umsetzungsplanung auf Basis des NVP) und insbesondere die damit verbundenen verkehrlichen, infrastrukturellen, betrieblichen und weiteren Wirkungen und die damit einhergehenden finanziellen Wirkungen werden daher jeweils in den Gremien der KVG MK und des Main-Kinzig-Kreises beraten und die Umsetzung der einzelnen Projekte beschlossen.

- **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.

6.1 Handlungsfeld Netz und Angebot

Neben den nachfolgend konkret beschriebenen Projekten und Prüfaufträgen mit weiterem Untersuchungsbedarf im Handlungsfeld Netz und Angebot bestehen zum Ausbau des Netzes und Angebotes im SPNV Forderungen und Anregungen des Main-Kinzig-Kreises.

6.1.1 Weiterentwicklung des SPNV-Angebots

Im Kapitel 2.1.4.6 sind die relevanten planerischen Rahmenbedingungen zur Weiterentwicklung des SPNV-Angebots im Main-Kinzig-Kreis benannt, wie sie im RNVP des RMV dargestellt sind.

Aus Sicht des Main-Kinzig-Kreises sollen für die Weiterentwicklung des SPNV darüber hinaus folgende Themen geprüft werden:

Kinzigtalbahn und Strecke Hanau – Friedberg

Zum Dezember 2025 wird das neue Kinzigtalbahn-Konzept im SPNV umgesetzt, das große Auswirkungen auf die Fahrpläne im Busverkehr an den Verknüpfungspunkten zwischen Langenselbold und Schlüchtern hat.

In Bezug auf den Deutschlandtakt 2030 müssen frühzeitig entsprechende Angebote koordiniert werden, um alle Relationen im Sinne eines zukunftsfähigen ÖPNV zu optimieren. Bereits im Leitbild Mobilität ist die Forderung enthalten, dass spätestens nach Fertigstellung der Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda die Regionalbahnlinien Frankfurt-Wächtersbach stündlich nach Bad Soden-Salmünster durchzubinden sind und nicht, wie bisher geplant, nur einzelne Züge. Eine abschnittsweise Verdichtung zum 30 Minuten-Takt auf der Strecke Hanau-Friedberg auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten sowie die Prüfung durchgehender Verbindungen auf dieser Strecke Richtung Frankfurt sollte ebenfalls Bestandteil dieses Vorhabens sein.

Das gemeinsame Ausbauprogramm von Bund und Bahn sieht vor, dass die bestehende Strecke der Kinzigtalbahn zwischen Hanau und Gelnhausen viergleisig ausgebaut wird, so dass Regional- und Fernverkehre in Zukunft jeweils auf eigenen Gleisen fahren können. Bahnsteige und Gleisanlagen werden hierfür umgebaut, alle technischen Anlagen modernisiert, im Jahr 2030 soll der gesamte Streckenabschnitt fertiggestellt sein. Entlang des Kinzigtals können gemäß den Festsetzungen des Regionalplans Südhessen zukünftig große Siedlungsflächenentwicklungen aktiviert werden, um die dort bestehende Nachfrage nach Wohnraum zu befriedigen. Bereits ab 2030 besteht nach Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus zwischen Hanau und Gelnhausen die Chance, einen Fernverkehrshalt in Gelnhausen zu realisieren; damit kann die Kreisstadt als östliches Tor zum Rhein-Main-Gebiet eine wichtige Verkehrsfunktion übernehmen. Eine konsequente Weiterverfolgung dieses Ziels ist daher von allen relevanten Akteuren des MKK verpflichtend.

Niddertalbahn

Eine weitere wichtig Maßnahme ist der Ausbau sowie die Elektrifizierung der Niddertalbahn. Der Ausbau der Niddertalbahn ist Teil des Infrastrukturentwicklungsprogramms Frankfurt Rhein-Main plus, welches von Bund, Land Hessen, Stadt Frankfurt, RMV und DB vorangetrieben wird. In den Abschnitten von Altenstadt nach Höchst und von Büdesheim nach Kilianstädten ist der zweigleisige Ausbau der Strecke bis voraussichtlich 2028 geplant. Die Schienenstrecke soll für eine

höhere Geschwindigkeit ertüchtigt werden, wodurch langfristig Fahrzeitgewinne von bis zu acht Minuten erwartet werden.

Nordmainische S-Bahn

Mit der Planung des Bauvorhabens der Nordmainischen S-Bahn können die östlichen Stadtteile Frankfurts, die Stadt Maintal und die westlichen Stadtteile von Hanau an den Frankfurter Citytunnel, und so direkt an die Frankfurter Innenstadt, angebunden werden. Hierfür wird die Strecke zwischen Frankfurt Ost und Hanau Hauptbahnhof viergleisig ausgebaut und mit einem Tunnel an das bestehende S-Bahnnetz in der Station Frankfurt Konstablerwache angebunden. Der zukünftige S-Bahn-Verkehr ersetzt die heutigen Halte der Regionalbahn auf diesem Streckenabschnitt. Ein positiver Nebeneffekt des Ausbaus ist die barrierefreie Erschließung des Hanauer Hauptbahnhofs und weiterer Stationen. Seitens des Rhein-Main-Verkehrsverbunds wird auf der Strecke der Nordmainischen S-Bahn zwischen Hanau Hauptbahnhof und Frankfurt-Konstablerwache in der Hauptverkehrszeit ein 15 Minuten-Takt anstelle des 30 Minuten-Taktes der heutigen Regionalbahn vorgesehen). Gleichzeitig ist auf diesem Abschnitt ein Fahrzeitgewinn von mindestens 9 Minuten zu erwarten.

Fernbahntunnel Frankfurt

Der Main-Kinzig-Kreis begrüßt die Planungen des Fernbahntunnels zu Beschleunigung und Kapazitätserweiterung für den Fernverkehr durch den Bau eines Fernbahntunnels mit viergleisiger Station am Frankfurter Hbf., aber auch zur Nutzung der bereits vorhandenen oberirdischen Schienenwege insbesondere im Bereich Frankfurt Süd für Kapazitätserweiterungen des Regional- und S-Bahnverkehrs. Auf den oberirdischen Anschlussstrecken für den verdichteten Fernverkehr aus dem Tunnel über Offenbach nach Hanau Hbf. sind Kapazitätserweiterungen vorzusehen, die auch die notwendigen neuen Angebote des SPNV berücksichtigen. Der Knoten Hanau Hbf. ist als Verbindung zur ABS/NBS nach Gelnhausen – Fulda und zur ABS nach Aschaffenburg und Würzburg leistungsfähig umzubauen.

S-Bahn Rhein-Main

Die Notwendigkeit zur Ermöglichung einer zusätzlichen Zugkreuzung der S8 und S9 im langen eingleisigen Abschnitt Mühlheim-Dietesheim – Hanau Hbf. insbesondere für die Zeiten des 15-Minuten-Taktes (zuletzt bis 20:30 Uhr ausgeweitet) ist unbestritten. Im Falle von Verspätungen müssen immer wieder Züge in Dietesheim oder Hanau Hbf. bis zu 5 Minuten warten, die ein Zug jeweils diesen Abschnitt befährt. Im 15-Min-Takt sind damit schon allein 40 Min pro Stunde Züge in diesem Abschnitt unterwegs. Aktuell wird die Entwurfsplanung für einen zweigleisigen Ausbau der S-Bahn-Station Steinheim erstellt. Der Bauzeitraum wird zwischen Juni 2027 und Dezember 2028 anvisiert und ist Teil des Gesamtprojektes Rhein-Main-Plus. Die Realisierung dieser Maßnahme sollte daher mit Nachdruck

erfolgen. Nach Fertigstellung der nordmainischen S-Bahn sind diese Planungen bezogen auf den Main-Kinzig-Kreis eher marginal.

Reaktivierung von Schienenstrecken

Im Main-Kinzig-Kreis wurden drei stillgelegte Streckenabschnitte für eine mögliche Reaktivierung identifiziert und im Bericht „Übersicht zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen“ des Arbeitskreises „Potenzial stillgelegter Strecken (AK Reaktivierung)“ entsprechend nach Eignung klassifiziert:

- Hanau – Erlensee; hier wird im Rahmen des Forderungskatalogs Schiene (IHK HU-GN-SLÜ, Stadt Hanau und KVG MK) die Sicherung der Trasse gefordert, um eine zukünftige Trassierung zu ermöglichen
- Wächtersbach – Bad Orb; aktuelle Machbarkeitsstudie zur Wiederinbetriebnahme eines regulären SPNV mit zukunftsfähigem Antriebskonzept

Generelle Themen

- Um die benötigten Fahrzeuge im SPNV uneingeschränkt einsatzfähig zu halten, sollen die Kapazitäten für die regelmäßige Wartung der Fahrzeuge erheblich gesteigert werden.
- Die Fahrgastinformation (z.B. Wegeführung zu den Bushaltestellen) an Bahnhöfen und Haltepunkten sind zu verbessern. Dabei soll auch der Fahrsccheinverkauf an Servicestellen bzw. die Bereitstellung von Fahrsccheinautomaten in ausreichender Anzahl geprüft werden.
- Eine Verbesserung der Pünktlichkeit ist anzustreben. Im Verspätungsfall sollen Kunden an den betreffenden Bahnhöfen rechtzeitig und ausreichend informiert werden.
- Prüfaufträge zur Reaktivierung ehemaliger Haltepunkte für den SPNV
- Prüfaufträge neuer Haltepunkte für den SPNV.

6.1.2 Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV (Zielkonzept Netz und Angebot)

Folgende Projekte (Maßnahmen) sind im Handlungsfeld „Netz und Angebot“ vorgesehen (eine Darstellung der Maßnahmen je Kommune ist in [Anlagenband 2](#) dargestellt):

6.1.2.1 Projekte (Maßnahmen) im Handlungsfeld Netz und Angebot

Neues Liniennummernkonzept der lokalen Linien im Main-Kinzig-Kreis	
Beschreibung	<p>Im Rahmen einer geänderten Liniennummerierung für einzelne Linien sollen (Haupt-)Linien mit Direktbus- oder Schnellbuscharakter Liniennummern in 10er-Schritten erhalten (z.B. 30, 50, 60, 70, 80, 90). Durch eine hierarchisch aufgebaute Liniennummerierung soll sich die verkehrliche Funktion in der Liniennummer wiederfinden.</p> <p>Fahrtenangebote, die rein dem Schülerverkehr dienen, sollen der Übersichtlichkeit halber nicht mehr in den Regelfahrplänen, sondern in gesonderten Fahrplänen dargestellt und als eigene Schülerlinien bezeichnet werden (z.B. MKK-50S, MKK-51S, etc.). Dies erhöht die Verständlichkeit des Regelliniensangebots für den Kunden im Jedermannverkehr.</p>
Ausweitung der Bedienungszeiten auf den Linien im Main-Kinzig-Kreis	
Beschreibung	<p>Im Anforderungsprofil des NVP sind die Bedienungszeiten festgelegt, die in den einzelnen Bereichen des Kreises und den verschiedenen Angebotsstufen umgesetzt werden sollen.</p> <p>Insgesamt werden die Bedienungszeiten gegenüber dem bestehenden Fahrplan auf zahlreichen Linien ausgeweitet, dies betrifft insbesondere zusätzliche Fahrten abends und am Wochenende, im Ostkreis auch zusätzliche Fahrtenangebot an Ferientagen.</p>
Anpassung der Fahrpläne und Verknüpfungen an das neue Kinzigtalbahnkonzzept	
Beschreibung	<p>Im Dezember 2025 erfolgt im Rahmen des neuen Kinzigtalbahnkonzpts die Einführung eines neuen Bedienungsangebotes mit veränderten RE- und RB-Fahrplänen, verbunden mit dem Einsatz neuer Fahrzeuge. Für zahlreiche Buslinien, die an den Verknüpfungspunkten im Kinzigtal mit dem SPNV verbunden sind, sind die Fahrpläne anzupassen und zu prüfen, wie sowohl die Hauptnachfragrelation Richtung Hanau – Offenbach – Frankfurt als auch die Relation Richtung Fulda mit attraktiven Umstiegszeiten bedient werden kann.</p>

Nachfolgend sind die Projekte (Maßnahmen) nach Liniennummern geordnet dargestellt:

Linie MKK-24 (Stadtverkehr Maintal)							
Ausweitung der Kapazitäten im Schulverkehr							
Beschreibung	<p>Auf der Linie MKK-24 ist das Angebot unverändert vorgesehen.</p> <p>Im Schulverkehr ist eine Ausweitung der Kapazitäten am Nachmittag sowie zusätzliche Anbindung nach der 10. Stunde (nach 17 Uhr) notwendig.</p> <p>In Abhängigkeit der Schulanmeldungen aus Nidderau ist bei Erreichen der Mindestschülerzahl gem. Standards Schülerverkehr eine direkte Anbindung vorzusehen.</p>						
Linienweg	Maintal Bahnhof West – Bischofsheim – Niederdorfelden (-Schöneck) Anbindung Schöneck nur im Schülerverkehr.						
Verknüpfung	Bf. Maintal-West (RE/RB) Niederdorfelden Bf. (RB)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T60	T60					

Linie AB-30 (Aschaffenburg – Schöllkrippen / Somborn – Gelnhausen)							
Einrichtung direkter Verbindungen nach Aschaffenburg, Integration des Fahrtenangebots der Linie AB-31 und Ausweitung Wochenendangebot							
Be-schrei-bung	<p>Die Linie AB-30 wird grundsätzlich so belassen und stellt die direkte Anbindung von Gelnhausen nach Freigericht und Alzenau/Aschaffenburg her. Die Fahrzeiten sind auf den SPNV in Gelnhausen (Minute xx.30) abgestimmt.</p> <p>Die bestehenden Umsteigeverbindungen sollen zu umsteigefreien Fahrten auf den beiden Linienästen Gelnhausen – Schöllkrippen – Aschaffenburg sowie Gelnhausen – Alzenau – Aschaffenburg umgesetzt werden. Damit wird das Fahrtenangebot der Linie AB-31 in diese Linie integriert.</p> <p>Zwischen Gelnhausen und Freigericht sowie zwischen Gelnhausen und Schöllkrippen soll das Fahrtenangebot auf einen durchgehenden T60 (Wochenende T120, angestrebt T60) ausgeweitet werden.</p>						
Linien-wege	<p>Gelnhausen Bf. – Bernbach – Altenmittlau – Somborn Busbf. – Alzenau – Aschaffenburg</p> <p>Gelnhausen Bf. – Linsengericht-Altenhaßlau – Westerngrund-Huckelheim – Oberwestern – Schöllkrippen Bf. – Aschaffenburg</p>						
Ver- knüp- fung	<p>Gelnhausen Bf. (RE/RB)</p> <p>Somborn Busbahnhof (Bus)</p> <p>Schöllkrippen Bf. (RB)</p> <p>Aschaffenburg Hbf. (ICE, RE/RB)</p>						
Bedienungs-angebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
(auf beiden Linienwegen)	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T60	T60	T120	T120	T120	T120	T120
Ausbaustufe	T60	T60	T60	T60	T60	T60	T60
Prüf-auftrag	Prüfung Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Nahverkehrsungsgebiet Linsengericht Vor der Au						

Linie AB-31 (Aschaffenburg – Alzenau – Somborn)							
Alternative zur Umsetzung Maßnahme AB-30: Verdichtung des Angebots zwischen Somborn und Alzenau und direkte Verbindung weiter nach Aschaffenburg							
Beschreibung	<p>Als Alternative zur Maßnahme auf der Linie AB-30 (mit Integration des Angebots der Linie AB-31) wird das Angebot der Linien AB-31 grundsätzlich so belassen, jedoch auf dem Abschnitt nach Alzenau verdichtet zum Stundentakt.</p> <p>Damit entsteht ein durchgehendes Angebot in der TVZ und HVZ Mo-Sa im T60 zwischen Freigericht, Alzenau und Aschaffenburg (Samstag und Sonntag nur von/bis Dettingen Bf.)</p>						
Linienweg	Aschaffenburg Hbf. – Kleinostheim – Dettingen – Hörstein – Alzenau Busbf. Stadtmitte – Michelbach – Albstadt – Neuses – Somborn Busbf.						
Verknüpfung	Somborn Busbahnhof (Bus) Alzenau-Michelbach Bf (RB) Aschaffenburg Hbf. (ICE, RE/RB)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T60	T60	T120	T120	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						

Linie MKK-30 (Hanau – Erlensee – Bruchköbel – Maintal – F-Enkheim)							
Verlängerung der Linie nach Hanau und Angebotsverdichtung zwischen Hanau und Erlensee							
Prüfung Verlängerung nach Frankfurt-Enkheim (U-Bahnlínien U4 / U7)							
Beschreibung	<p>Der bisherige Linienweg der Linie MKK-30 (Erlensee – Bruchköbel – Wachenbuchen) wird nach Hanau verlängert: Die Linie beginnt in Hanau Hbf. und verkehrt über Erlensee (mit Bedienung Fliegerhorst) und Bruchköbel weiter nach Mittelbuchen und Wachenbuchen.</p> <p>Geprüft wird die Verlängerung der Linie über Hochstadt bis nach Frankfurt-Enkheim mit durchgehenden Fahrten und Integration der Schnellfahrten der Linie MKK-25 und Schließung der Angebotslücke am Vormittag.</p> <p>Bedienungsangebot: Hanau – Erlensee Fliegerhorst Mo-Fr in der HVZ und TVZ im T30, sonst im T60, Erlensee – Bruchköbel – Wachenbuchen (-Hochstadt – F-Enkheim) an allen Tagen im T60</p>						
Linienweg	<p>Hanau Hbf. – Rückingen Limeskreisel – Langendiebach Fliegerhorst – Langendiebach – Bruchköbel Stadthaus – Bruchköbel Bf. – HU-Mittelbuchen – Maintal-Wachenbuchen</p> <p>Prüfung: Verlängerung über Maintal-Hochstadt nach Frankfurt-Enkheim U-Bahn</p>						
Verknüpfung	<p>Hanau Hbf. (ICE, RE/RB, S-Bahn)</p> <p>Rückingen Limeskreisel (Bus)</p> <p>Bruchköbel Bf. (RB)</p>						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
Maßnahme	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Hanau – Erlensee Fliegerhorst	T30	T30	T60	T60	T60	T60	T60
Erlensee Fliegerhorst – F-Enkheim	T60	T60	T60	T60	T60	T60	T60

Linien MKK-31/-32 (Hanau – Niederdorfelden – Schöneck)							
Ausbau des Angebots in den Randzeiten, Prüfung Ausweitung in der HVZ							
Beschreibung	<p>Das bestehende Angebot in Form einer Ringlinie bleibt unverändert. In den Randzeiten werden zusätzliche Fahrten aufgenommen. Das derzeitige Wochenendangebot im AST-Verkehr wird auf eine Busbedienung umgestellt.</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ im T60, zu allen übrigen Zeiten T60</p> <p>Geprüft wird die bedarfsgerechte Taktverdichtung in der HVZ zum T30.</p>						
Linienweg	<p>MKK-31: Hanau Freiheitsplatz – Mittelbuchen – Kilianstädten – Büdesheim Sterntalerschule</p> <p>Mkk-32: Hanau Freiheitsplatz – Wachenbuchen – Niederdorfelden – Kilianstädten – Büdesheim Sterntalerschule</p>						
Verknüpfung	<p>Hanau Freiheitsplatz (Bus)</p> <p>Hanau-Wilhelmsbad (RB, künftig S-Bahn)</p> <p>Niederdorfelden Bahnhofstraße (RB)</p> <p>Kilianstädten Uferstraße (RB)</p>						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
(für beide Linienwege)	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T60	T60	T60	T60	T60	T60	T60
Angebotsausbau	T30	T60	T60	T60	T60	T60	T60
	Zusätzlich Schulverkehr						
Prüfauftrag	<p>Geprüft wird die Mitbedienung des Bereichs Hohe Tanne mit den Linien MKK-31/32 und die sich daraus ergebenden Synergieeffekte für die Stadt Hanau. Voraussetzung sind vertaktete Fahrpläne auf den MKK-Linien und Anschlussbeziehungen am Freiheitsplatz</p>						

Linie MKK-38 (Erlensee – Rodenbach)							
Einrichtung einer neuen Direktverbindung							
Beschreibung	<p>Die neu konzipierte Linie verbindet die Nachbarkommunen Erlensee und Rodenbach miteinander und übernimmt innerörtlich jeweils die Stadtbusfunktion (Planungslinie MKK-38).</p> <p>Hierzu werden einzelne Linienabschnitte aus den bisherigen Linien MKK-51, MKK-52 und MKK-38 zur neuen Linie MKK-38 zusammengefügt.</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-Fr und Sa im T60, Sonn- und Feiertag im T120</p> <p>Die bisherige reine Schülerlinie MKK-38 wird vom Linienbündel 05 in das Linienbündel 03 Teil 1 integriert.</p>						
Linienweg	Erlensee Langendiebach – Erlensee-Rückingen – Niederrodenbach Bf – Oberrodenbach						
Verknüpfung	Rückingen Rathaus (Bus) Niederrodenbach Bf. (RB)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T60	T60	T60	T60	T60	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						

Linie MKK-48 (Hammersbach – Nidderau)							
Einrichtung einer neuen Direktbuslinie							
Be-schrei-bung	<p>Einrichtung einer schnellen und umsteigefreien tangentialen Direktbuslinie zwischen Hammersbach und Nidderau mit Ausrichtung auf den SPNV und X-Bus in Nidderau (Planungslinie MKK-48)</p> <p>Bedienungsangebot: Montags-freitags in der HVZ und TVZ im 60-Minuten-Takt, drei Fahrtenpaare von/bis Gewerbegebiet Limes</p> <p>Optionale Erweiterung am Wochenende unter Berücksichtigung einer schichtrelevanten Anbindung des Gewerbegebietes Limes.</p>						
Linien-weg	Hammersbach Langen-Bergheim – Nidderau-Heldenbergen Bf (Einzelfahrten ab/bis Gewerbegebiet Limes).						
Ver- knüp- fung	Heldenbergen Bf. (RB)						
Bedie- nungs- ange- bot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maß- nahme	T60	T60	1-2 Fahrten				
Prüf- auftrag	Prüfung Umsteigemöglichkeit zur Linie 563 von/nach Altenstadt						

Linie MKK-50 (Gelnhausen – Hasselroth – Hanau)							
Einrichtung einer neuen Direktverbindung							
Beschreibung	<p>Die neue Linie MKK-50 verbindet Gelnhausen mit Hanau und ermöglicht eine direkte und umsteigefreie Verbindung von Hasselroth und Rodenbach nach Hanau sowie in die Kreisstadt Gelnhausen. Die Linie verkehrt im Zweistundentakt, in Ergänzung zur neuen Linie MKK-60 ergibt sich auf dem Abschnitt Hasselroth – Hanau und in Ergänzung mit der bestehenden Linie MKK-67 auf dem Abschnitt Hasselroth – Gelnhausen jeweils ein Stundentakt.</p> <p>Die Linie enthält Abschnitte der bisherigen Linie MKK-60 Gelnhausen – Langenselbold Bf und wird um den Abschnitt Langenselbold Bf nach Hanau Hbf verlängert.</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-So im T120</p>						
Linienweg	Gelnhausen Bf – Hasselroth – Langenselbold Bf. – Rodenbach – Hanau Hbf						
Verknüpfung	<p>Gelnhausen Bf. (RE/RB, Bus)</p> <p>Langenselbold Bf. (RE/RB, Bus)</p> <p>Hanau Hbf. (ICE, RE/RB, S-Bahn)</p>						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120
Prüfauftrag	<p>Prüfung Mitbedienung Pioneer-Gelände über eine Schleifenfahrt Christoph-Kolumbus-Straße – Maria-Montessori-Allee – Alfred-Nobel-Bogen für MKK-Linien, die zum Hauptbahnhof Hanau fahren (gemeinsam mit der Stadt Hanau wird ein abgestimmtes Nahverkehrskonzept zwischen HU-Wolfgang und HU-Hauptbahnhof erarbeitet)</p> <p>Prüfung Bedienung Gewerbegebiet Hailer-Ost</p>						

Linie MKK-51 (Hanau – Niederrodenbach – Langenselbold)							
Neuordnung der Bedienung und des Linienwegs							
Beschreibung	<p>Die Linie MKK-51 in ihrer heutigen Form wird neu geordnet: Künftig verkehrt die Linie von Hanau Hbf. über Niederrodenbach und den Bahnhof Langenselbold bis zur Käthe-Kollwitz-Schule in Langenselbold.</p> <p>Rodenbach wird mit dieser veränderten Linie MKK-51 an den Hbf. in Hanau angebunden, auch HU-Wolfgang erhält damit eine neue Verbindung nach Hanau Hbf. Zusammen mit den Linien MKK-50 und MKK-60 wird auf der Relation Rodenbach – Hanau Hbf. ein T30 angeboten.</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-Sa im T60 (SVZ T120)</p>						
Linienweg	Hanau Hbf. – Wolfgang – Niederrodenbach – Langenselbold Bf. Südseite – Markt am Ring – K.-Kollwitz-Schule						
Verknüpfung	Hanau Hbf. (ICE, RE/RB, S-Bahn) Langenselbold Bf. (RE/RB, Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T60	T60	T60	T60	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						
Prüfauftrag	Prüfung Mitbedienung Pioneer-Gelände über eine Schleifenfahrt Christoph-Kolumbus-Straße – Maria-Montessori-Allee – Alfred-Nobel-Bogen für MKK-Linien, die zum Hauptbahnhof Hanau fahren (gemeinsam mit der Stadt Hanau wird ein abgestimmtes Nahverkehrskonzept zwischen HU-Wolfgang und HU-Hauptbahnhof erarbeitet)						

Linie MKK-52 (Hanau – Rodenbach – Somborn)							
Verlängerung des Linienweges bis Somborn							
Beschreibung	<p>Die Linie MKK-52 wird bis Freigericht-Somborn verlängert und wird fahrplantechnisch mit der verlängerten Linie MKK-58 bis nach Gelnhausen durchgebunden, so dass durchgehende Fahrtmöglichkeiten bestehen. Die innerörtlichen Zwischenfahrten in Rodenbach werden in die neue Linie MKK-38 überführt.</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-Sa im T60 (SVZ T120)</p> <p>Zusammen mit der Linie MKK-53 verkehren beide Linien zwischen Hanau Freiheitsplatz und Somborn im abgestimmten T30, auf dem Abschnitt HU-Wolfgang – Rodenbach zusammen mit MKK-50, MKK-51 und MKK-60 im angenäherten T15.</p> <p>Die Anbindung Niederrodenbach Bahnhof bleibt bestehen.</p>						
Linienweg	Hanau Freiheitsplatz – Niederrodenbach – Oberrodenbach – Freigericht-Somborn Busbf						
Verknüpfung	<p>Hanau Freiheitsplatz (Bus)</p> <p>Niederrodenbach Bf. (RB)</p> <p>Somborn Busbahnhof (Bus)</p>						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T60	T60	T60	T60	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						

Linie MKK-53 (Hanau – Rodenbach – Langenselbold Bf. – Neuenhaßlau – Freigericht)							
Verdichtung des Angebots							
Beschreibung	<p>Die Linie MKK-53 wird verdichtet und verkehrt zukünftig auf der Relation Langenselbold Bf. – Freigericht im Halbstundentakt. Der Bahnhof Langenselbold wird auf der Südseite direkt angefahren.</p> <p>Zwischen Hanau und Langenselbold Bf. wird ein stündliches Angebot gefahren. Die Bedienung der Freigerichter Ortsteile erfolgt unabhängig von der Taktung immer gegenläufig.</p> <p>Bedienungsangebot: Hanau – Rodenbach – Langenselbold Bf. (Südseite): Mo-Sa T60 (SVZ T120), Langenselbold Bf. – Freigericht Mo-Fr in der HVZ und TVZ im T30, sonst im T60 (SVZ T120)</p>						
Linienweg	<p>Hanau Freiheitsplatz – Wolfgang – Niederrodenbach – Langenselbold Bf. (Südseite) – Neuenhaßlau Busbf. – Gondsroth – Somborn Busbf., Fortsetzung als Schleifenfahrt in beiden Richtungen abwechselnd: Somborn – Neuses – Horbach Dorfstr. – Altenmittlau – Bernbach – Somborn (und umgekehrt)</p>						
Verknüpfung	<p>Hanau Freiheitsplatz (Bus) Langenselbold Bf. (RE/RB, Bus) Somborn Busbahnhof (Bus)</p>						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
Maßnahme	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Hanau – Langenselbold Bf.	T60	T60	T60	T60	T120	T120	T120
Langenselbold Bf. – Freigericht	T30	T30	T60	T60	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						

Linie MKK-54 (Langenselbold – Erlensee – Hanau)							
Verlängerung des Linienweges bis Hanau Westbahnhof							
Beschreibung	<p>Die Linie MKK-54 wird im Wesentlichen unverändert beibehalten. Bereits im Dezember 2022 wird in Erlensee das Gewerbegebiet LIDL Logistikzentrum (Haltestelle Lise-Meitner-Straße) angefahren. Die heutigen Taktverdichterverfahren in Langenselbold werden in die neue Linie MKK-55 verlagert.</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-So im T60</p> <p>Mit Umsetzung des neuen Kinzigtalbahnen-Konzeptes 12/2025 kann die Linie in Hanau an den neuen Endpunkt Hanau Westbahnhof mit Übergang zum SPNV (und später nordmainischer S-Bahn) verlängert werden, da dann in Hanau Freiheitsplatz längere Standzeiten die Verlängerung ermöglichen.</p>						
Linienweg	Langenselbold Bf. – Seniorenpark – Marktplatz – Markt am Ring – Ringstraße – Langendiebach Gewerbepark Nord – Lise-Meitner-Str. – Rückingen Kiosk – Limeskreisel – Hanau Freiheitsplatz – Hanau Westbahnhof						
Verknüpfung	<p>Hanau Westbf. (RE/RB)</p> <p>Hanau Freiheitsplatz (Bus)</p> <p>Rückingen Limeskreisel (Bus)</p> <p>Langenselbold Bf. (RE/RB, Bus)</p>						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T60	T60	T60	T60	T60	T60	T60
	Zusätzlich Schulverkehr						
Prüfauftrag	Geprüft werden soll der neue Linienweg zwischen dem Gewerbepark Langendiebach und Langenselbold (unter A45) im Zusammenhang mit einer ÖPNV-ansteuerbaren Zugangsbeschränkung für den MIV (versenkbarer Poller o.ä.)						

Linie MKK-55 (Ronneburg – Langenselbold – Erlensee – Hanau)							
Einrichtung einer neuen Direktverbindung							
Beschreibung	<p>Die neue Linie MKK-55 bindet die Gemeinde Ronneburg über Langenselbold und Erlensee nach Hanau umsteigefrei an. Sie nimmt die heutigen Taktverdichterverfahren der Linie MKK-54 auf.</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ und TVZ im T60, Samstag und Sonntag in der TVZ im T120</p> <p>Mit Umsetzung des neuen Kinzigtalbahnhof-Konzeptes 12/2025 kann die Linie in Hanau an den neuen Endpunkt Hanau Westbahnhof mit Übergang zum SPNV (und später nordmainischer S-Bahn), da dann in Hanau Freiheitsplatz längere Standzeiten die Verlängerung ermöglichen.</p> <p>Innerhalb Langenselbolds erfolgt der Regellinienweg über das Wohngebiet Im Niederried (Haltestelle Friedrich-von-Schiller-Straße).</p>						
Linienweg	Ronneburg – Langenselbold Markt am Ring – Fr.-v.-Schiller-Str. – Limeskreisel – Hanau Freiheitsplatz – Hanau Westbahnhof						
Verknüpfung	Hanau Westbf. (RE/RB) Hanau Freiheitsplatz (Bus) Rückingen Limeskreisel (Bus) Langenselbold Markt am Ring (Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T60	T60		T120		T120	
	Zusätzlich Schulverkehr						
Prüfauftrag	Geprüft werden soll der neue Linienweg zwischen dem Gewerbehof Langendiebach und Langenselbold (unter A45) im Zusammenhang mit einer ÖPNV-ansteuerbaren Zugangsbeschränkung für den MIV (versenkbarer Poller o.ä.)						

Linie MKK-56 (Ronneburg – Langenselbold)							
Systematisierung der Schulfahrten, Ergänzung durch Bedarfsverkehrsfahrten							
Beschreibung	<p>Die Linienführung und das Angebot der Linie MKK-56 bleibt unverändert.</p> <p>Es erfolgt eine Systematisierung der Schulfahrten in Langenselbold, die zur Bedienung der Weinbergschule und Käthe-Kollwitz-Schule nach Ronneburg und die Höfe bestehen. Dadurch wird in der HVZ zu ausgewählten Zeiten eine Taktverdichtung erreicht.</p> <p>Außerhalb der Schulzeiten erfolgt zur Anbindung der Langenselbolder Höfe in den Ferien ein Fahrtenangebot mit bedarfsgesteuertem AST.</p>						
Linienweg	Ronneburg – Langenselbold Markt am Ring – Fr.-v.-Schiller-Str. – Rathausplatz – Langenselbold Bf.						
Verknüpfung	Langenselbold Markt am Ring (Bus) Langenselbold Bf. (RE/RB, Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T60	T60	T60	T120	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						

Linie MKK-57 (Hammersbach – Neuberg – Langenselbold)							
Ausweitung des Bedienungsangebotes in der HVZ							
Beschreibung	<p>Das Bedienungsangebot auf der Linie MKK-57 wird in der HVZ zu einem Halbstundentakt ausgeweitet. Der Linienweg bleibt unverändert, ebenso die Schulfahrten nach Hanau. Die Ausrichtung in Langenselbold auf die Züge erfolgt auf den Takt der RB 51.</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ im T30, sonst im T60 (SVZ T120)</p>						
Linienweg	Langen-Bergheim Vogelsbergstr. – Marköbel – Rüdigheim – Ravalzhausen – Langenselbold Rathausplatz – Langenselbold Bf.						
Verknüpfung	Langenselbold Bf. (RE/RB, Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T30	T60	T60	T120	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						
Prüfauftrag	Für die Haltestelle Erich-Simdorn-Schule in Ravalzhausen soll ersatzweise die Einrichtung einer Haltestelle auf der Verbindungsstraße nach Rüdigheim geprüft werden, damit das neue Wohngebiet besser angedient werden kann mit einer perspektivisch barrierefreien Haltestelle (und zusätzlicher Halt RMV X94).						

Linie MKK-58 (Gelnhausen – Linsengericht – Freigericht)							
Verlängerung des Linienweges bis Somborn, Durchbindung der Fahrten bis Hanau							
Beschreibung	<p>Die Linie MKK-58 wird bis Somborn verlängert und fahrplantechnisch mit der Linie MKK-52 mit dem Linienweg über Oberrodenbach nach Hanau durchgebunden, so dass durchgehende Fahrtmöglichkeiten bestehen.</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-Sa im T60, Samstag und Sonntag SVZ T120</p> <p>Die Linie soll mit Ablauf der Vertragslaufzeit ab 12/2027 in das Linienbündel 05 Vorspeessart überführt werden.</p>						
Linienweg	Gelnhausen Bf. – Eidengesäß – Geislitz – Großenhausen – Waldrode Feuerwehr – Horbach – Altenmittlau – Somborn Busbf.						
Verknüpfung	Gelnhausen Bf. (RE/RB, Bus) Somborn Busbahnhof (Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T60	T60	T60	T60	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						

Linie MKK-60 (Gründau – Hasselroth – Hanau)							
Einrichtung einer neuen Direktverbindung							
Beschreibung	<p>Die neue Linie MKK-60 verbindet Gründau mit Hanau und ermöglicht eine direkte und umsteigefreie Verbindung von Gründau, Hasselroth und Rodenbach nach Hanau im Zweistundentakt. In Ergänzung zur neuen Linie MKK-50 ergibt sich auf dem Abschnitt Hasselroth – Hanau sowie zwischen Hasselroth und Gründau mit der bestehenden Linie MKK-67 jeweils ein stündliches Angebot.</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-So im T120</p> <p>Die neue Linie enthält Abschnitte der bisherigen Linie MKK-60 Gelnhausen – Langenselbold Bf und wird um den Abschnitt Langenselbold Bf nach Hanau Hbf und Hasselroth nach Gründau verlängert.</p> <p>In Gründau erhält der Ortsteil Gettenbach erstmalig eine regelmäßige Anbindung über den reinen Schülerverkehr hinaus.</p> <p>Innerhalb Hanaus ergänzt die Linie zwischen HU-Wolfgang und Hbf zusammen mit den Linien MKK-50 und MKK-51 das Angebot im T30.</p>						
Linienweg	Gründau-Gettenbach – Hain-Gründau –Mittelgründau –Rothenbergen – Hasselroth- Niedermittlau – Rodenbach – Hanau Hbf						
Verknüpfung	Niedermittlau Bf. (RB) Langenselbold Bf. (RE/RB, Bus) Hanau Hbf. (ICE, RE/RB, S-Bahn)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						
Prüfauftrag	Prüfung Mitbedienung Pioneer-Gelände über eine Schleifenfahrt Christoph-Kolumbus-Straße – Maria-Montessori-Allee – Alfred-Nobel-Bogen für MKK-Linien, die zum Hauptbahnhof Hanau fahren (gemeinsam mit der Stadt Hanau wird ein abgestimmtes Nahverkehrskonzept zwischen HU-Wolfgang und HU-Hauptbahnhof erarbeitet)						

Linie MKK-63 (Gelnhausen – Linsengericht)							
Abstimmung der Fahrpläne mit der Linie MKK-58							
Be- schrei- bung	<p>Die Linie MKK-63 verbindet die Gemeinde Linsengericht mit Gelnhausen und dem SPNV in Gelnhausen. Innerhalb der Gemeinde Linsengericht verbindet sie alle Ortsteile miteinander. Die Linienführung soll unverändert bestehen bleiben, sofern die Fußgängerunterführung am Bahnhof Gelnhausen weiterhin bestehen bleibt und die Innenstadtanbindung per Schleifenfahrt erfolgen kann und der Umstieg zum SPNV via Lagerhausstraße erfolgt.</p> <p>Die Fahrzeiten sollen zusammen mit der Linie MKK-58 abgestimmt werden und ergeben zwischen Gelnhausen Bf und Linsengericht einen T30.</p> <p>Geprüft wird, ob die Anbindung von Waldrode nicht generell von der Linie MKK-63 übernommen werden kann.</p> <p>Die SVZ-Anbindung mit bedarfsgesteuertem AST-Verkehr wird ebenfalls beibehalten.</p>						
Linien- weg	Gelnhausen Busbf. – Altenhaßlau – Eidengesäß – Geislitz (– Großenhausen – Waldrode – Lützelhausen – (Altenhaßlau Lagerhausstr./Gelnhausen Bf. (Südseite))						
Ver- knüp- fung	Gelnhausen Bf. (RE/RB, Bus)						
Bedie- nungs- ange- bot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feier- tag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T60	T60	T120	T60	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						
Prüauf- trag	Prüfung Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Nahversorgungsgebiet Linsengericht Vor der Au						

Linien MKK-66/67/68 (Gelnhausen – Gründau / – Langenselbold)							
Neuordnung der Bedienung im Raum Gründau							
Beschreibung	<p>Die grundsätzliche Angebotskonzeption für die Linien MKK-66, MKK-67 und MKK-68 (Bedienung jeweils im Zweistundentakt) bleibt bestehen. Durch Linienüberlagerungen ergeben sich für die Relation Gründau – Gelnhausen und Lieblos – Gelnhausen jeweils ein T60. Mit der neuen MKK-60 ergibt sich zusammen mit MKK-67 ein T60 zum Bahnhof Niedermittlau.</p> <p>MKK-66 und MKK-60 haben aufeinander Anschluss und ermöglichen mit einem Umstieg die Fahrtrelationen Breitenborn – Hanau und Gettenbach – Gelnhausen. Weitere für den Schulverkehr relevante Fahrtangebote ergänzen das Angebot zu bestimmten Zeiten. Bis zur Umsetzung des Wochenendangebots der Linie MKK-60 erfolgt die Anbindung von Gettenbach über die Linie MKK-66 bedarfsorientiert.</p>						
Linienweg	<p>Linie MKK-66: Gelnhausen Busbf. – Roth – Lieblos – Rothenbergen – Niedergründau – Mittel-Gründau – Hain-Gründau – Breitenborn</p> <p>Linie MKK-67: Gelnhausen Busbf. – Hailer – Meerholz – Niedermittlau Bf. – Rothenbergen – Niedergründau – Mittel-Gründau – Hain-Gründau – Breitenborn</p> <p>Linie MKK-68: Gelnhausen Bf. – Roth – Lieblos Kinzigtalschule – Industriegebiet – Rothenbergen – Niedergründau – Langenselbold Markt am Ring – Rathausplatz – Langenselbold Bf.</p>						
Verknüpfung	<p>Gelnhausen Bf. (RE/RB, Bus)</p> <p>Niedermittlau Bf. (RB)</p> <p>Langenselbold Markt am Ring (Bus)</p> <p>Langenselbold Bf. (RE/RB, Bus)</p>						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
Maßnahme	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Linie MKK-66	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120
Linie MKK-67	T120	T120					
Linie MKK-68	T120	T120					
	Zusätzlich Schulverkehr						

Prüfauftrag	Einrichtung zusätzlicher Haltestellen(positionen) an der Leipziger Straße sowie in Rothenbergen (Haltestelle DGH) und an der Nordseite des Bahnhofs Niedermittlau Prüfung Bedienung Gewerbegebiet Hailer-Ost (MKK-67)
--------------------	--

Linie MKK-69 (Lützel – Kassel – Wirtheim – Wächtersbach)							
Einrichtung einer neuen Direktlinie als Bedarfsverkehrsangebot:							
Beschreibung	Mit der Einrichtung eines neuen direkten Bedarfsverkehrsangebots von Biebergemünd nach Wächtersbach entsteht eine schnelle Fahrtmöglichkeit zwischen den benachbarten Gemeinden. Der Linienverlauf beginnt Lützel und führt über Lanzingen, Kassel, Wirtheim, Gewerbegebiet Zehn Morgen nach Wächtersbach zum Bahnhof mit Anschluss zum SPNV. Damit kann die AST-Verbindung der Linie MKK-64B entfallen. Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ und TVZ im T60 im Bedarfsverkehr auf dem Abschnitt Lützel – Wächtersbach, in den übrigen Zeiten zwischen Lützele und Lanzingen Bedarfsverkehr im T120						
Linienweg	Lützel Huckelheimer Weg – Lanzingen – Kassel – Wirtheim Friedhof – Gewerbegebiet Zehn Morgen – Wächtersbach Busbf.						
Verknüpfung	Wirtheim Friedhof (Bus) Wächtersbach Bf. (RE/RB, Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T60	T60					
Abschnitt Lanzingen – Wächtersbach	T60	T60					
Abschnitt Lützel – Lanzingen	T60	T60	T120	T120	T120	T120	T120

Linie 70 (Wächtersbach – Birstein – Grebenhain (- Herbstein))							
Einrichtung einer neuen Direktbuslinie							
Beschreibung	<p>Mit der Einrichtung einer neuen Direktbuslinie von Wächtersbach über Brachttal und Birstein nach Grebenhain wird eine direkte und regelmäßig zweistündlich verkehrende Busverbindung zwischen dem Kinzigtal und dem Vogelsbergkreis eingerichtet.</p> <p>Die neue Linie ersetzt teilweise die bisherige Schnellbuslinie MKK-72 und wird über Birstein-Fischborn hinaus verlängert und bindet damit die nördlich von Birstein liegenden Ortsteile Wüstwillenroth, Lichenroth und Völzberg an.</p> <p>Zusätzlich ergibt die neue Schnellbuslinie eine kreisübergreifende Anbindung in die im Vogelsbergkreis gelegene Gemeinde Grebenhain mit dem Ortsteil Bermuthshain</p> <p>Die Linien MKK-70, MKK-71, MKK-72, MKK-73 ergeben zusammen für den Abschnitt zwischen Brachttal-Schlierbach und Wächtersbach einen 30-Minuten-Takt.</p> <p>In Wächtersbach erfolgt die Abstimmung auf den SPNV auf RE-Züge von/nach Frankfurt.</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ und TVZ im T120, Samstag und Sonntag in der TVZ im T120</p>						
Linienweg	Wächtersbach Busbf. – Brachttal Schlierbach – Birstein Busbf – Fischborn – Wüstwillenroth – Lichenroth – Völzberg – Bermuthshain – Grebenhain						
Verknüpfung	Wächtersbach Bf. (RE/RB, Bus) Birstein Busbahnhof (Bus) Grebenhain Sparkasse (Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T120	T120		T120		T120	
Prüfung	Geprüft wird eine Verlängerung bis Herbstein/ Lauterbach bzw. Umstiegsmöglichkeiten zur Linie 391.						

Linie MKK-71 (Wächtersbach – Brachtal – Birstein)							
Anpassung des Linienweges und Bedienungsangebots							
Beschreibung	<p>Im Zusammenhang mit der Einrichtung der neuen Direktbuslinie zwischen Wächtersbach und Birstein erfolgt eine Anpassung der Linienführung und des Bedienungsangebotes der Linie MKK-71. Zusammen mit dem Angebot der Linie MKK-70 wird für die Relation Wächtersbach – Birstein ein stündliches Angebot erreicht. Die Linien MKK-70, MKK-71, MKK-72, MKK-73 ergeben zusammen für den Abschnitt zwischen Brachtal-Schlierbach und Wächtersbach einen 30-Minuten-Takt.</p> <p>Die Linie bindet Birstein und Ortsteile an Wächtersbach an. Zusätzlich bindet sie Brachtal mit seinen Ortsteilen Hellstein und Udenhain an den Verwaltungssitz Schlierbach an. Mit Anbindung des Bad Soden-Salmünsterer Ortsteils Katholisch-Willenroth erhält dieser erstmalig eine regelmäßige Busanbindung an den SPNV über Wächtersbach.</p> <p>Die Linie ist in Wächtersbach auf RE-Züge von/nach Frankfurt ausgerichtet.</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-So im T120</p>						
Linienweg	Wächtersbach Bf – Brachtal Schlierbach – Hellstein – Udenhain – Bad Soden-Salmünster Kath. Willenroth – Birstein Ober-/ Untersotzbach – Birstein Busbf – Unter-/ Oberreichenbach – Fischborn.						
Verknüpfung	Wächtersbach Bf. (RE/RB, Bus) Birstein Busbahnhof (Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						

Linien MKK-72/MKK-73 (Wächtersbach – Brachtal – Wächtersbach)							
Neuordnung der Bedienung und Verbesserung der innerörtlichen Bedienung							
Beschreibung	<p>Auf den beiden Linien MKK-72 und MKK-73 erfolgt eine Neuordnung der Bedienung. Die beiden Linien verbinden die Stadt Wächtersbach mit Ortsteilen sowie die Gemeinde Brachtal mit Ortsteilen im Rundverkehr miteinander und untereinander.</p> <p>Die Linie MKK-72 verkehrt im Uhrzeigersinn von Wächtersbach – Spielberger Platte – Brachtal – Wächtersbach.</p> <p>Die Linie MKK-73 verkehrt entgegen dem Uhrzeigersinn von Wächtersbach über Brachtal – Spielberger Platte nach Wächtersbach.</p> <p>Beide Linien verkehren jeweils im T60 (am Wochenende im T120). In Wächtersbach erfolgt die Anbindung des Schlosses (Rathaus/neues Gesundheitszentrum) sowie weiterer Ortsbereiche durch zusätzliche Haltestellen, so dass die innerörtliche Bedienung verbessert wird und Stadtbuscharakter erhält. Die Haltestelle Schloss/Ärztelhaus ist für eine Fahrzeuglänge von ca. 10,63 m dimensioniert.</p> <p>Die Linien MKK-70, MKK-71, MKK-72, MKK-73 ergeben zusammen für den Abschnitt zwischen Brachtal-Schlierbach und Wächtersbach einen 30-Minuten-Takt.</p>						
Linienweg	<p>MKK-72: Wächtersbach Bf – Schloß – Wittgenborn – Waldensberg – Leisenwald – Brachtal Streitberg – Spielberg – Neuenschmidten – Schlierbach – Wächtersbach Weilers – Hesseldorf – Neudorf – Wächtersbach Bf.</p> <p>MKK-73: In umgekehrter Reihenfolge</p>						
Verknüpfung	<p>Wächtersbach Bf. (RE/RB, Bus) Brachtal-Schlierbach Rathaus (Bus)</p>						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
Maßnahme	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Linie MKK-72	T60	T60	T120	T120	T120	T120	T120
Linie MKK-73	T60	T60	T120	T120	T120	T120	T120

Linie MKK-74 (Birstein – Kefenrod – Birstein)							
Verdichtung des Bedienungsangebots im Bedarfsverkehr							
Beschreibung	<p>Verdichtung des Angebots im Bedarfsverkehr zur Anbindung der westlichen Birsteiner Ortsteile.</p> <p>Anschluss in Birstein von/zur Schnellbuslinie MKK-70 sowie von/zur bedarfsgesteuerten Linie MKK-76.</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-So im T120</p> <p>Betrieb als AST (Schulverkehr im Linienverkehr)</p>						
Linienweg	Birstein Busbf – Hettersroth – Höfen – Kefenrod Burgbracht – Birstein Böß-Gesäß – Kirchbracht – Mauswinkel						
Verknüpfung	Birstein Busbahnhof (Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120

Linie MKK-76 (Birstein – Bad Soden-Salmünster)							
Verdichtung des Bedienungsangebots im Bedarfsverkehr							
Beschreibung	<p>Die bestehende Linie MKK-76 wird im Bedarfsverkehr verdichtet auf ein zweistündliches Angebot. Die Linie verbindet Birstein mit Ortsteilen sowie Bad Soden-Salmünster mit den nördlichen Ortsteilen und ist auf den SPNV in Bad Soden-Salmünster von/nach Fulda ausgerichtet.</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-So im T120 (sowie Schulfahrten)</p> <p>Betrieb als AST (Schulverkehr im Linienverkehr)</p>						
Linienweg	Birstein Busbf – Ober-/ Untersotzbach – Bad Soden-Salmünster Kath. Willenroth – Wahlert – Romsthal – Bad Soden – Salmünster Bf – Salmünster Am Palmusacker						
Verknüpfung	<p>Birstein Busbahnhof (Bus)</p> <p>Bad Soden-Salmünster (RE/RB, Bus)</p>						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulfahrten						

Linie MKK-80 (Gelnhausen – Bad Orb)							
Einrichtung einer neuen Direktbuslinie							
Beschreibung	<p>Zwischen Gelnhausen und Bad Orb wird eine schnelle und umsteigefreie stündliche Direktverbindung eingerichtet (Planungslinie MKK-80). Die Linie ist in Gelnhausen an die Züge von/nach Frankfurt ausgerichtet.</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ und TVZ sowie Samstag und Sonntag in der TVZ im T60</p> <p>Optionale Erweiterung am Wochenende denkbar, ggf. kombiniert mit neuer Freizeitlinie Gelnhausen – Bad Orb – Spessartbogen – Bad Brückenau</p>						
Linienweg	Gelnhausen Bf – GN-Landratsamt – Bad Orb Busbf						
Verknüpfung	<p>Gelnhausen Bf. (RE/RB, Bus)</p> <p>Bad Orb Busbahnhof (Bus)</p>						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T60	T60		T60		T60	

Linie MKK-81 (Wächtersbach – Bad Orb)							
Prüfung durchgehender Fahrtmöglichkeiten von Wächtersbach über Bad Orb Richtung Jossgrund und verbesserter Fahrradmitnahmemöglichkeiten							
Beschreibung	<p>Geprüft werden betriebliche Umlaufverknüpfungen mit den Linien MKK-82/83 mit dem Ziel, umsteigefreie Fahrtmöglichkeiten von Wächtersbach über Bad Orb Richtung Jossgrund (bzw. umgekehrt) zu ermöglichen und somit die Erreichbarkeit der Spesartgemeinde zu verbessern.</p> <p>Für die Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern soll die Ausstattung der Fahrzeuge auf dieser Linie mit Heckträgern oder Radanhängern für die Fahrradbeförderung während der Saison geprüft werden. Für Fahrten am Wochenende ohne Durchbindung nach Jossgrund soll eine geeignete Lade-/ Abstellmöglichkeit im unmittelbaren (Bus-) Bahnhofsbereich geprüft werden.</p> <p>Der Linienweg und das Bedienungsangebot (halbstündliches Angebot Mo-Fr, stündliches Angebot am Wochenende) bleibt unverändert bestehen.</p>						
Linienweg	Wächtersbach Bf. – Aufenau – Bad Orb Busbahnhof						
Verknüpfung	Wächtersbach Bf. (RE/RB, Bus) Bad Orb Busbahnhof (Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T30	T60	T60	T60	T60	T60	T60

Linie MKK-86 (Bad Soden-Salmünster – Bad Orb – Lohrhaupten – Partenstein)							
Einrichtung einer neuen Direktbuslinie							
Beschreibung	<p>Als Planungslinie MKK-86 geführt soll eine neue direkte Buslinie von Bad Soden-Salmünster über Bad Orb (mit Runde über die Toskanatherme) und Lohrhaupten bis Partenstein im 2-Stunden-Takt mit Verknüpfungen in Partenstein, Bad Orb Busbahnhof und Bad Soden-Salmünster eingerichtet werden. Damit wird eine Verbindung zwischen den Kurstädten geschaffen sowie eine ganzjährige Verbindung ins Flörsbachtal und weiter nach Partenstein. Verschiedene Freizeitziele im Main-Kinzig-Kreis werden mit dem neuen Busangebot verbunden, zudem werden Verknüpfungen zum Schienenverkehr an der Kinzigtalbahn sowie Richtung Würzburg hergestellt.</p> <p>Bedienungsangebot: ganzjähriges Angebot, montags bis freitags im 120-Minuten-Takt, am Wochenende im 4-Stunden-Takt.</p>						
Linienweg	Bad Soden Kurbereich – Bad Soden-Salmünster Bf. – Wächtersbach-Aufenau – Bad Orb Busbf. – Toskana-Therme – Burgjoß – Lohrhaupten – Frammersbach – Partenstein Bf						
Verknüpfung	Bad Soden-Salmünster Bf. (RE/RB, Bus) Bad Orb Busbahnhof (Bus) Partenstein Bf. (RE/RB)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T120	T120		T240		T240	
Prüfauftrag	<p>Geprüft wird ein Betrieb in den Sommermonaten auch an den übrigen Wochentagen sowie an beweglichen Ferientagen.</p> <p>Prüfung geeigneter Halte- und Wendemöglichkeiten im Kurbezirk von Bad Soden</p> <p>Prüfung Mitfinanzierung Main-Spessart-Kreis</p>						

Linie MKK-87 (Gelnhausen – Bad Orb – Spessartbogen – Bad Brückenau)							
Einrichtung einer neuen Freizeitlinie							
Beschreibung	<p>Als Planungslinie MKK-87 geführt soll eine neue Freizeitlinie von Gelnhausen über Bad Orb (mit Runde über die Toskanatherme) und Lettgenbrunn – Marjoß – Jossa – Mottgers – Züntersbach bis Bad Brückenau Staatsbad im 4-Stunden-Takt mit Verknüpfungen in Gelnhausen, Bad Orb Busbahnhof und Bad Brückenau eingerichtet werden</p> <p>Bedienungsangebot: in der TVZ am Wochenende in den Sommermonaten im T240</p>						
Linienweg	Gelnhausen Busbf. – Wirthheim Sportplatz – Bad Orb Busbf. – Lettgenbrunn – Pfaffenhausen – Oberndorf – Mernes – Marjoß – Jossa – Altengronau – Mottgers – Weichersbach – Oberzell – Züntersbach – Bad Brückenau Bf.						
Verknüpfung	<p>Gelnhausen Bf. (RE/RB, Bus)</p> <p>Bad Orb Busbahnhof (Bus)</p> <p>Jossa Bf. (RB)</p> <p>Bad Brückenau Bf. (RB)</p>						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
				T240		T240	
Prüfauftrag	<p>Geprüft wird ein Betrieb in den Sommermonaten auch an den übrigen Wochentagen sowie an beweglichen Ferientagen.</p> <p>Prüfung Mitfinanzierung Landkreis Bad Kissingen</p>						

Linie MKK-80 (Bieber – Flörsbachtal – Jossgrund – Bad Orb – Bad Soden-Salmünster)							
Umbenennung der Linie in Linie MKK-88							
Beschreibung	Die bestehende Buslinie MKK-80 soll bei Einrichtung der Schnellbuslinie Gelnhausen – Bad Orb in MKK-88 umbenannt werden.						
Linienweg	Bieber – Kempfenbrunn – Lohrhaupten – Pfaffenhausen – Oberndorf – (Mernes-) Bad Orb – Gelnhausen / - Bad Soden-Salmünster						
Verknüpfung	-						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	Schulfahrten						

Linie MKK-90 (Bad Soden-Salmünster – Steinau a. d. Straße – Schlüchtern)	
Neuordnung der Bedienung und transparentere Darstellung der Linienwege	
Beschreibung	<p>Das Bedienungsangebot der bestehenden Linie MKK-90 wird neu geordnet und in drei Linienäste (mit eigenen Linienbezeichnungen) gegliedert. Das Bedienungsangebot wird verdichtet (u.a. zusammen mit der Verdichtung der Linie MKK-95 zwischen Romsthal und Bad Soden-Salmünster).</p> <p>In Steinau wird die Anbindung des nördlichen Stadtgebietes geprüft mit der Einrichtung zweier zusätzlicher Haltestellen und einer Linienwegänderung.</p> <p>Die Linien MKK-90.1 und MKK-90.2 sind in Salmünster Bahnhof auf den SPNV jeweils in/aus Richtung Frankfurt ausgerichtet; in Schlüchtern auf den SPNV in/aus Richtung Fulda.</p> <p>Die Linie MKK-90.3 wird so ausgestaltet, dass bei einer Fahrtfolge im 30-90-Minuten-Abstand jeweils alle zwei Stunden Anschlüsse auf den SPNV von/nach Frankfurt bestehen und alle zwei Stunden zum SPNV von/nach Fulda.</p> <p>Zusätzlich ergeben sich durch Überlagerung der Bedienungsangebote mit den Linien MKK-92 und MKK-93 eine Verdichtung des Bedienungsangebots für den Bereich Schlüchtern Main-Kinzig-Kliniken im Halbstundentakt.</p> <p>Die Linie MKK-90.1 verbessert die Anbindung der Ardeas Seenwelt am Kinzig-Stausee mit einer zusätzlichen Haltestelle (und Querungshilfe). Die Bedienung erfolgt auch am Wochenende im Zweistundentakt). Es ist eine Anpassung des Fahrplans an das neue Kinzigtalbahn-Konzept notwendig (Linienverlauf über Niederzell und Hohenzell sowie MKK-Klinik in Schlüchtern)</p> <p>Die Bedienung der Linienäste erfolgt Mo-So jeweils im Zweistundentakt,</p>
Linienweg	<p>MKK-90.1: Salmünster Bf – Ahl – Steinau – Schlüchtern Niederzell – Schlüchtern – Schlüchtern Bf</p> <p>MKK-90.2: Salmünster Bf – Bad Soden – Romsthal – Steinau Marborn – Steinau Bf – Steinau – Bellings – Schlüchtern Niederzell – Schlüchtern – Schlüchtern Bf</p> <p>MKK-90.3: Schlüchtern Bf – Schlüchtern – Kliniken – Hohenzell – Niederzell / Schlüchtern Bf – Niederzell – Hohenzell – Kliniken – Schlüchtern – Schlüchtern Bf</p>

Verknüpfung	Bad Soden-Salmünster Bf. (RE/RB, Bus) Steinau a. d. Straße Bf. (RE/RB, Bus) Schlüchtern Bf. (RE/RB, Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
Maßnahme	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Linie MKK-90.1	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120
Linie MKK-90.2	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120
Linie MKK-90.3 (beide Richtungen jeweils)	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						

Linie MKK-91 (Schlüchtern – Sinnatal)							
Verdichtung des Bedienungsangebots in den Randzeiten und am Wochenende							
Beschreibung	<p>Die Linie MKK-91 bleibt in ihrem Fahrweg und der Abstimmung auf den SPNV von/nach Frankfurt unverändert.</p> <p>In Sterbfritz ergeben sich Anschlüsse von/nach Flieden/Fulda und zu den lokalen Linien MKK-96/MKK-97 Sinnatal Ortsteile.</p> <p>In den Randzeiten sowie am Wochenende wird das Bedienungsangebot verdichtet.</p> <p>Die Anbindung des Schlüchterner Ortsteils Ahlersbach ist mit einer bedarfsorientierten Lösung zu prüfen.</p>						
Linienweg	<p>Schlüchtern Bf – Schlüchtern – Herolz – Vollmerz/Weiperz – Sterbfritz.</p> <p>Wechselseitige Bedienung Vollmerz/Weiperz bzw. Weiperz/Vollmerz bei Hin- und Rückfahrt</p>						
Verknüpfung	<p>Schlüchtern Bf. (RE/RB, Bus)</p> <p>Sterbfritz Bf. (RB, Bus)</p>						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T60	T60	T60	T120	T120	T120	T120

Linien MKK-92/MKK-93 (Schlüchtern – Elm – Vollmerz – Gundhelm – Hutten – Elm – Schlüchtern)							
Verdichtung des Bedienungsangebots in den Randzeiten und am Wochenende, Prüfung einer geänderten Taktlage für Zuganschlüsse							
Beschreibung	<p>Der gegenläufige Ringverkehr soll unverändert beibehalten werden.</p> <p>Zu prüfen ist, ob eine Linie fahrzeitmäßig an den SPNV von/nach Fulda angebunden wird und die andere Linie unverändert auf den SPNV von/nach Frankfurt angebunden bleibt. Hierbei entsteht dann eine Fahrtfolge im 30-90-Minuten-Abstand</p> <p>In den Randzeiten sowie am Wochenende wird das Bedienungsangebot verdichtet.</p>						
Linienweg	<p>Schlüchtern Bf – Schlüchtern – Vollmerz – Gundhelm – Hutten – Elm – Schlüchtern – Schlüchtern Bf</p> <p>Gegenläufiger Ringverkehr</p>						
Verknüpfung	Schlüchtern Bf. (RE/RB, Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
Maßnahme	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Beide Richtungen jeweils	T120	T120	T120	T240	T240	T240	T240
	Zusätzlich Schulverkehr						

Linie MKK-94 (Bad Soden-Salmünster – Marjoß – Jossa)							
Verdichtung des Bedienungsangebots							
Beschreibung	<p>Die Linie MKK-94 verbindet Bad Soden-Salmünster mit Alsberg – Mernes – Steinau Marjoß – Jossa Bf – Altengronau und wird in ihrem Bedienungsangebot ausgeweitet auf ein zweistündliches Angebot (teilweise während der schulverkehrsrelevanten Zeiten an die Schulzeiten angepasst).</p> <p>Die regelmäßige Anbindung von Alsberg über diese Linie wird geprüft (alternativ Prüfung eines bedarfsgesteuerten Angebots auf der MKK-99 zusammen mit Seidenroth und Anbindung nach Steinau Bf.).</p> <p>Die Linie ist auf den SPNV in Bad Soden-Salmünster abgestimmt sowie auf die Schulbelange in Bad Soden-Salmünster und Altengronau H.-Elm-Schule.</p>						
Linienweg	Bad Soden-Salmünster Bf. – Alsberg – Mernes – Marjoß – Jossa – Altengronau						
Verknüpfung	Bad Soden-Salmünster Bf. (RE/RB, Bus) Jossa Bf. (RB)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						

Linie MKK-95 (Schlüchtern – Uerzell - Romsthal – Bad Soden-Salmünster – Aufenau – Wächtersbach)							
Verlängerung der Linie nach Wächtersbach und Verdichtung des Bedienungsangebots							
Beschreibung	<p>Die Linie MKK-95 wird um den Abschnitt Bad Soden-Salmünster Bf über Aufenau nach Wächtersbach Bf verlängert und übernimmt damit abschnittsweise auch die innerörtliche Erschließung in Bad Soden-Salmünster und Wächtersbach. Eine Verbindung zwischen Freiensteinau und Schlüchtern erfolgt nur im Schulverkehr.</p> <p>Die Ausrichtung in Wächtersbach mit Anschlüssen von/zum SPNV erfolgt zum RE Richtung Frankfurt und zu den Linien MKK-72/MKK-73. In Salmünster Bahnhof sind längere Übergangszeiten von/zum SPNV zum RE Richtung Frankfurt vorgesehen.</p> <p>Auf dem gesamten Linienweg (ohne Abschnitt Neustall – Freiensteinau, nur Schulverkehr) wird ein zweistündliches Angebot mit Verdichtertfahrten im Schulverkehr angeboten.</p> <p>Die Steinauer Ortsteile werden mit der neuen bedarfsgesteuerten Linie MKK-95A angebunden.</p>						
Linienweg	Schlüchtern Bf – Breitenbach – Kressenbach – Uerzell – Neustall – (Freiensteinau -) Ulmbach – Sarrod – Kerbersdorf – Bad Soden – Salmünster Bf – Wächtersbach Aufenau – Wächtersbach Bf						
Verknüpfung	<p>Schlüchtern Bf. (RE/RB, Bus)</p> <p>Bad Soden-Salmünster Bf. (RE/RB, Bus)</p> <p>Wächtersbach Bf. (RE/RB, Bus)</p>						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						

Linie MKK-95A (Ürzell – Neustall – Freiensteinau – Kiesberg – Hintersteinau)							
Einrichtung einer neuen Linie im Bedarfsverkehr							
Beschreibung	<p>Die neue bedarfsgesteuerte Linie übernimmt die Feinverteilung in die Steinauer Ortsteile Neustall, Kiesberg, Ulrichsberg und Hintersteinau sowie nach Holzmühl und Freiensteinau.</p> <p>In Ürzell werden Anschlüsse von/ nach Bad Soden-Salmünster und Schlüchtern erreicht. Hintersteinau wird mit den Linien MKK-95A und MKK-95 mit Umstieg in Romsthal nach Steinau angebunden. Im Schulverkehr besteht unverändert die Anbindung von Hintersteinau nach Schlüchtern mit der Linie MKK-98.</p>						
Linienweg	Ürzell Ulmbacher Str. – Neustall – Holzmühl – Freiensteinau – Oberullrichsberg – Kiesberg – Hintersteinau						
Verknüpfung	Ürzell Ulmbacher Str. (Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						

Linie MKK-96 (Sterbfritz – Mottgers – Züntersbach – Altengronau)							
Ausweitung des Bedienungsangebots							
Beschreibung	<p>Die Linie MKK-96 bleibt in ihrer Linienführung unverändert und verkehrt im Ringverkehr im zweistündigen Bedienungsangebot wechselseitig mit der Linie MKK-97. Anschlüsse bestehen zur Linie MKK-91 und zum SPNV (RB53) von/nach Flieden (ab 12/2025) in Sterbfritz Bahnhof.</p> <p>Das Bedienungsangebot wird in den Ferien sowie am Wochenende verdichtet, die Bedienungszeiten werden erweitert.</p>						
Linienweg	Sinntal Sterbfritz Bf – Mottgers – Weichersbach – Oberzell – Züntersbach – Mottgers – Sterbfritz Bf						
Verknüpfung	Sterbfritz Bf. (RB, Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						
Zuständigkeit	KVG MK						
Prüfauftrag	Geprüft wird die Anbindung des Ortsteils Oberzell-Ziegelhütte mit geänderter Linienführung oder bei bedarfsorientierten Fahrtengeboten.						

Linie MKK-97 (Gundhelm – Vollmerz – Sterbfritz – Weiperz – Breunings– Altengronau – Jossa)							
Ausweitung des Bedienungsangebots							
Beschreibung	<p>Die Linie MKK-97 bleibt in ihrer Linienführung unverändert und verkehrt im Ringverkehr im zweistündigen Bedienungsangebot wechselseitig mit der Linie MKK-96. Anschlüsse bestehen zur Linie MKK-91 und zum SPNV (RB53) von/nach Flieden (ab 12/2025) in Sterbfritz Bahnhof.</p> <p>Das Bedienungsangebot wird in den Ferien sowie am Wochenende verdichtet, die Bedienungszeiten werden erweitert.</p>						
Linienweg	Gundhelm – Vollmerz – Sterbfritz Bf – Breunings – Neuengronau – Altengronau – Jossa						
Verknüpfung	Sterbfritz Bf. (RB, Bus) Jossa Bf. (RB)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120
	Ganzjähriger Betrieb						

Linie MKK-98 (Schlüchtern – Klosterhöfe – Am Distelrasen – Wallroth – Hintersteinau – Freiensteinau /-Kressenbach)c							
Neuordnung und Verdichtung des Bedienungsangebots							
Beschreibung	<p>Auf der Linie MKK-98 wird das Bedienungsangebot neu strukturiert und verdichtet zu einem zweistündlichen Angebot montags bis sonntags. Die Linie wird eingekürzt und verkehrt mit dem vertakteten Angebot nur ab/bis Wallroth. Im Schulverkehr erfolgt die Anbindung ab/bis Reinhards und Hintersteinau. Die Anbindung von Freiensteinau im Schulverkehr wird geprüft, ob die Verbindung mit der Linie MKK-95 nicht zeitlich schneller ist.</p> <p>Die Bedienung der Ortsteile Gomfritz und Drasenberg erfolgt wechselseitig zu Gunsten einer beschleunigten Linienführung zum Gewerbegebiet Am Distelrasen. Die Ausrichtung am Bahnhof Schlüchtern erfolgt zum SPNV von/nach Frankfurt.</p> <p>Mit der Neuordnung wird eine regelmäßige, ganztägige Anbindung des Gewerbegebietes Am Distelrasen erreicht.</p> <p>Die Bedienung des Wochenendverkehrs erfolgt ggf. auch als bedarfsgesteuerter Verkehr mit kleineren Fahrzeuggrößen.</p>						
Linienweg	Schlüchtern Bf – Schlüchtern (– Gomfritz – Drasenberg) – Am Distelrasen – Wallroth (- Hintersteinau – Reinhards)						
Verknüpfung	Schlüchtern Bf. (RE/RB, Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr		Samstag		Sonn-/Feiertag		
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T60	T120	T120	T120	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr						
Prüfauftrag	<p>Geprüft wird die regelmäßige Verlängerung der Fahrten über Wallroth hinaus nach Hintersteinau, um die Anbindung des Gewerbebestands Distelrasen auch aus diesem Bereich zu verbessern.</p> <p>Geprüft wird die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Straße „Am Distelrasen“ (verbessertes Anbindung des Bereichs Bien-Zenker).</p>						

Einführung Pilotprojekte On-Demand-Verkehre im Main-Kinzig-Kreis	
Beschreibung	Im Jahr 2023 ist die Einrichtung der Pilotbetriebe zum On-Demand-Verkehr in den Bereichen Rodenbach/Freigericht und Wächtersbach/Bad Orb vorgesehen. Die vorbereitenden Arbeiten werden durch die KVG MK zusammen mit dem RMV und den Kommunen koordiniert. Die Pilotphase ist zeitlich begrenzt bis Ende 2024.

6.1.2.2 Prüfaufträge im Handlungsfeld Netz und Angebot

Folgende Prüfaufträge werden im Handlungsfeld Netz und Angebot formuliert:

Prüfauftrag: Lokalisierung von regionalen Buslinien	
Beschreibung	<p>Mit Inbetriebnahme der nordmainischen S-Bahn kann die regionale Buslinie X57 entfallen, da dieses Angebot als Vorlaufprodukt zur S-Bahn definiert ist. Im Rahmen eines Prüfauftrags sollen die zu erwartenden Fahrgastverlagerungen ermittelt werden, um eine eventuell darüber hinaus bestehende Verkehrsnachfrage adäquat bedienen zu können (z.B. Weiterführung der Linie zur Feinerschließung, Integration in lokale Angebote, etc.)</p> <p>Für die weiteren, im Main-Kinzig-Kreis verkehrenden regionalen Linien (Schülerverkehrslinien wie auch Regellinien) soll in Abstimmung mit dem RMV geprüft werden, inwieweit diese Linien im Rahmen einer möglichen Lokalisierung sinnvoll mit den bereits bestehenden oder künftigen Linien kombiniert werden können und ob sich dadurch Synergieeffekte im Rahmen einer Bündelung oder bei den Verkehrsangeboten ergeben.</p>

Prüfauftrag: Verbesserung der Verbindung zwischen Maintal und Mühlheim a.M.	
Beschreibung	Geprüft wird eine verbesserte Verbindung zwischen den benachbarten Städten Maintal und Mühlheim a. M., von der auch Fahrgäste im öffentlichen Verkehr profitieren können.

Prüfauftrag:							
Linie MKK-22 (Stadtverkehr Maintal)							
Verlängerung des Linienweges nach Bruchköbel bzw. nach Hanau (in Zuge Verkürzung Linie MKK-23)							
Beschreibung	<p>Prüfung der Kombination der Linie MKK-22 mit einem Teillast der Linie MKK-30 zu einer neuen durchgehenden Linie Bruchköbel – Maintal-Dörnigheim Bf</p> <p>Prüfung der Verlängerung des Linienweges der Linie MKK-22 auf den Laufweg Bruchköbel – Wachenbuchen – Hochstadt – Dörnigheim – Hanau Freiheitsplatz (im Zuge Verkürzung der Linie MKK-23 nur bis Dörnigheim)</p> <p>Abstimmung der Anschlüsse zwischen den Linien MKK-22 und MKK-23 am Bahnhof Dörnigheim</p> <p>Beibehaltung des Bedienungsangebots, Ausweitung der Bedienungszeiten entsprechend den Anforderungen des Anforderungsprofils</p>						
Linienweg	Bruchköbel Bf. – Stadthaus – HU-Mittelbuchen – Maintal-Wachenbuchen – Hochstadt – Maintal-Ost Bf. – Dörnigheim – HU-Kesselstadt – Hanau Freiheitsplatz						
Verknüpfung	<p>Bruchköbel Bf. (RB, Bus)</p> <p>Bruchköbel Stadthaus (Bus)</p> <p>Maintal-Ost Bf. (RE/RB)</p> <p>Hanau Freiheitsplatz (Bus)</p>						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T30	T30	T60	T60	T60	T60	T60
Prüfauftrag	Berücksichtigung von Zusatzfahrten im Rahmen der veranstaltungsbezogenen Kombiticketregelung am Amphitheater						
Prüfauftrag	Prüfung Anbindung der Entwicklungsgebiete in Maintal mit den Linien des Stadtverkehrs Maintal						

Prüfauftrag:							
Linie MKK-23 (Stadtverkehr Maintal)							
Kürzung des Linienweges (in Zuge Verlängerung Linie MKK-22)							
Beschreibung	Prüfung der Verkürzung des Linienweges der Linie MKK-23 auf den Laufweg F-Enkheim – Maintal-Bischofsheim – Maintal Ost Bf (im Zuge Verlängerung der Linie MKK-22 nach Hanau) Abstimmung der Anschlüsse zwischen den Linien MKK-22 und MKK-23 am Bahnhof Maintal-Ost Beibehaltung des Bedienungsangebots Ausweitung der Bedienungszeiten entsprechend den Anforderungen des Anforderungsprofils						
Linienweg	F-Enkheim U-Bahn – Maintal-Bischofsheim – Maintal-Ost Bf						
Verknüpfung	Frankfurt-Enkheim (U-Bahn) Maintal-Ost Bf. (RE/RB)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T30	T30	T60	T60	T60	T60	T60
Prüfauftrag	Prüfung Anbindung der Entwicklungsgebiete in Maintal mit den Linien des Stadtverkehrs Maintal						

Prüfauftrag:							
Linie MKK-25 (Stadtverkehr Maintal)							
Integration der Schnellfahrten zwischen Wachenbuchen und F-Enkheim in die neue Linie MKK-30							
Beschreibung	<p>Geprüft wird, die die bestehenden Schnellfahrten auf der Linie MKK-25 zwischen Wachenbuchen und Frankfurt-Enkheim als durchgehendes Angebot zwischen Bruchköbel, Wachenbuchen, Hochstadt und F-Enkheim konzipiert werden können.</p> <p>Ausweitung der Bedienungszeiten entsprechend den Anforderungen des Anforderungsprofils</p>						
Linienweg	Maintal Wachenbuchen – Hochstadt – Bischofsheim – Frankfurt-Enkheim						
Verknüpfung	Frankfurt-Enkheim (U-Bahn)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T30	T30		T60			

Prüfauftrag:							
Einrichtung einer Linie zwischen Bruchköbel und Neuberg							
Beschreibung	Geprüft werden soll die Einrichtung einer neuen Verbindung zwischen Neuberg und Bruchköbel sowie zwischen Roßdorf und Niederissigheim bzw. Oberissigheim. Geprüft werden soll auch die Anbindung des Gewerbegebietes und der Einzelhandelsstandorte im Südwesten Bruchköbels (Haltestelle Viadukt). Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ und TVZ im T60 im Bedarfsverkehr						
Linienweg	Bruchköbel – Roßdorf – Niederissigheim – Oberissigheim – Rüdigheim – Ravalzhausen						
Verknüpfung	Bruchköbel Stadthaus (Bus) Bruchköbel Bf. (RB, Bus) Ravalzhausen Rüdigheimer Str. (Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T60	T60					

Prüfauftrag:							
Linie MKK-37 / MKK-39 (Familienbus Erlensee)							
Umstellung auf Bedarfsverkehrsbedienung							
Beschreibung	Für die Weiterführung des Familienbus Erlensee steht eine Entscheidung noch aus.						
	Geprüft werden sollen die konzeptionellen Möglichkeiten einer Veränderung des Angebotes unter Berücksichtigung der Nutzung der (durch das Maßnahmenkonzept verbesserten) regionalen und lokalen Buslinien in Erlensee, ergänzt um bedarfsgesteuerte AST-Fahrten, welche den bisherigen Familienbus ersetzen können. Bedienungsangebot: T60 in der TVZ und HVZ						
Linienweg	Bedienungsgebiet zu prüfen						
Verknüpfung	Verknüpfungshaltestelle in Rückingern						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T60	T60		T60			

Prüfauftrag:							
Linie MKK-40 (Nidderau – Kilianstädten- Niederdorfelden – Enkheim U-Bahn)							
Einrichtung einer neuen Direktbuslinie							
Beschreibung	Prüfung der Einrichtung einer neuen Linie von Nidderau via Kilianstädten und Niederdorfelden nach Frankfurt-Enkheim U-Bahn zur schnellen Anbindung an das U-Bahnnetz und zur Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen Nidderau und Kilianstädten Ortsmitte sowie zwischen Schöneck sowie Niederdorfelden und dem Frankfurter Osten (Planungslinie MKK-40).						
	Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ im T30, zu den übrigen Zeiten im T60						
Linienweg	Nidderau-Heldenbergen Bf. – Kilianstädten – Oberdorfelden – Niederdorfelden – (B 521) – Bergen Marktstr./Landgraben – U-Bahn-Station Enkheim						

Verknüpfung	Heldenbergen Bf. (RB, Bus) Frankfurt-Enkheim (U-Bahn)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T30	T60	T60	T60	T60	T60	T60

Prüfauftrag:							
Linien MKK-61/62 (Stadtbus Gelnhausen)							
Veränderte Linienführung bei Einführung alternativer Antriebe							
Beschreibung	<p>Grundsätzlich bleibt das bestehende Angebot auf den Linien des Stadtbusse Gelnhausen unverändert bestehen.</p> <p>Im Zuge einer möglichen Umstellung auf alternative Antriebsformen dürfte die Durchfahrt zwischen Haitz und Höchst für künftige Fahrzeuggenerationen nicht mehr ohne weiteres möglich sein, da die Durchfahrtshöhe unter der Autobahn für Busse mit höheren Aufbauten zu gering ist.</p> <p>Geprüft wird ein veränderter Linienweg der MKK-61, um die beiden Stadtteile Haitz und Höchst weiterhin miteinander und mit der Kernstadt von Gelnhausen verbinden zu können. Ein möglicher Linienweg könnte über Neuwirthheim – Wirthheim mit einer Schleife geführt werden.</p>						
Linienweg	<p>MKK-61: Meerholz Am Schwarzerlich – Gelnhausen Bf. – Obermarkt – Höchst Igelgrundschule – Wirthheim – Haitz – Gelnhausen Bf.</p> <p>MKK-62: Meerholz Am Schwarzerlich – Gelnhausen Bf. – Obermarkt – Roth Immersbachweg</p>						
Verknüpfung	Gelnhausen Bf. (RE/RB, Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T60	T60		T60			

Prüfauftrag:							
Linie MKK-64A (Bieber – Flörsbachtal – Pfaffenhausen)							
Verdichtung des Bedienungsangebots nach Pfaffenhausen, Verschiebung der Fahrplanktabelle für verbesserte Anschlüsse in Pfaffenhausen und Umwandlung AST-Fahrten auf reguläre Busfahrten							
Beschreibung	<p>Geprüft wird die Verdichtung des Bedienungsangebot der Linie MKK-64A zwischen Bieber und Pfaffenhausen auf einen Stundentakt an allen Tagen. In der Schwachverkehrszeit wird der Zweistundentakt beibehalten.</p> <p>Geprüft wird eine Taktlagenverschiebung, um kurze Übergänge in Pfaffenhausen auf die Linien MKK-82/83/86 von/nach Bad Orb zu ermöglichen und damit die Fahrzeiten für Fahrgäste aus Flörsbachtal zu verkürzen.</p> <p>Geprüft wird ferner die (ggf. teilweise) Umwandlung von bedarfsgesteuerten AST-Fahrten in reguläre Busfahrten. Diese sind vorzugsweise mit der Linie MKK-64 durchzubinden, um umsteigefreie Fahrtmöglichkeiten aus Flörsbachtal nach Gelnhausen zu ermöglichen.</p> <p>Betrieb als AST (Schulverkehr im Linienverkehr)</p>						
Linienweg	Bieber – Röhrig – Flörsbach – Kempfenbrunn – Mosborn – Lohrhaupten – Pfaffenhausen						
Verknüpfung	Bieber Röhrig (Bus) Pfaffenhausen Lohrhaupter Str. (Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Maßnahme	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120
Angebotsausbau	T60	T60	T120	T60	T120	T60	T120

Prüfauftrag:							
Linie MKK-64B (Lanzingen – Breitenborn – Lützel)							
Verschiebung der Fahrplanktabelle in Zusammenhang mit Linie MKK-64A							
Beschreibung	<p>Geprüft wird eine Taktlagenverschiebung auf der Linie MKK-64B, da diese im Umlauf mit der Linie MKK-64A betrieben wird.</p> <p>Dadurch würde montags bis freitags ein Anschluss an die stündlich verkehrenden Normalfahrten der Linie MKK-64 entstehen. Am Wochenende würde eine Taktlagenverschiebung in Verbindung mit dem Zwang einer auf die MKK-64 (Wochenendfahrplanlage) ausgerichteten Linie einen Mehrbedarf an Fahrzeugen ergeben.</p> <p>Prüfauftrag ist abhängig von der Umsetzung der neuen Bedarfsverkehrslinie zwischen Lützel – Wirtheim – Wächtersbach</p> <p>Betrieb als AST (Schulverkehr im Linienverkehr)</p>						
Linienweg	Lanzingen – Breitenborn – Lützel						
Verknüpfung	Lanzingen Mitte (Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120

Prüfauftrag: Einrichtung eines Ortsbusverkehrs Wächtersbach							
Beschreibung	<p>Geprüft wird die Einrichtung eines Ortsbusverkehrs in Wächtersbach zur verbesserten Erschließung von Wächtersbach und Aufenau-Ost abseits der Hauptachsen sowie zur Anbindung der Spielberger Platte.</p> <p>Der Prüfauftrag ist als Alternative zu den Maßnahmen auf den Linien MKK-72 und MKK-73 sowie MKK-95 zu sehen. Geprüft wird neben der Bedienung eines Linienangebots auch die Bedienung als flexibler Bedarfsverkehr (als Pilotbetrieb On-Demand-Verkehr).</p> <p>Bedienungsangebot: Mo-Fr in der HVZ und TVZ im T60</p>						
Linienweg	Aufenau In den Pflanzenländern – Neudorf – Weilers – Hesseldorf – Wächtersbach Busbf – Messegelände – Herzgrabenstr. – Schloß – Wittgenborn – Waldensberg – Streitberg – Spielberg Kirche (zurück direkt wieder nach Wittgenborn)						
Verknüpfung	Wächtersbach Bf. (RE/RB, Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T60	T60					

Prüfauftrag:							
Linien MKK-84 / MKK-85 (Stadtbus Bad Orb)							
Überprüfung des Angebotes nach Durchführung des Pilotbetriebs im On-Demand-Verkehr							
Beschreibung	<p>Das Stadtbusangebot in Bad Orb soll nach Ende des Testzeitraums für On-Demand-Mobilität hinsichtlich Optimierungsmöglichkeiten überprüft werden.</p> <p>Dabei soll eine regelmäßige Busanbindung für die stärker aufkommensrelevanten Bereiche entstehen, wobei die Einbindung des Busbahnhofs und Schaffung von Umsteigemöglichkeiten zu den lokalen Linien gewährleistet werden soll.</p> <p>Das Angebot am Wochenende ist nachfragegerecht auszugestalten. Der Fahrzeugeinsatz soll dabei so bemessen sein, dass die Beförderung mehrerer Rollatoren und einem Rollstuhl dennoch möglich ist, aber nicht zwingend dabei 12-m-Busse eingesetzt werden müssen.</p> <p>Für die schwach nachgefragten Zeiten und Relationen soll ein bedarfsgesteuertes System vorgehalten werden (On-Demand oder AST).</p>						
Linienweg	Bad Orb Salinenplatz – Haselstraße – Salinenplatz – Reha Klinik – Salinenplatz						
Verknüpfung	Bad Orb Salinenplatz (Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T60	T60		T60		T60	

Prüfauftrag:							
Linie MKK-99 (Bad Soden-Salmünster – Alsberg – Ulmbach – Steinau a. d. Straße – Seidenroth – Marjoß)							
Ausweitung des Bedienungsangebots außerhalb der Schulzeiten und im Freizeitverkehr							
Beschreibung	<p>Die Linie MKK-99 hat Schulverkehrsfunktion im Bereich Steinau und Salmünster. Geprüft wird die Ausweitung des Angebotes durch ergänzende, bedarfsgesteuerte Fahrtangebote außerhalb der Schulzeiten (Ferien, Wochenende) für Seidenroth und Alsberg.</p> <p>Ferner wird die Aufnahme ergänzender Fahrtangebote in den Zwischenlagen der schulrelevanten Fahrten an Schultagen geprüft.</p> <p>Im Freizeitverkehr wird die Anbindung des Erlebnisparks Steinau mit Fahrten ab/bis Steinau Bf. geprüft (jeweils zwei Fahrten mit Anschluss aus Fulda und Frankfurt vormittags hin und nachmittags zurück am Wochenende und an Feiertagen in der Sommersaison von Ostern bis Oktober.</p>						
Linienweg	Salmünster -/ Steinau Schulen – Steinau Ortsteile / Freizeitverkehr: Steinau Bf – Erlebnispark						
Verknüpfung	Steinau a. d. Straße Bf. (RE/RB, Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T120	T120	T120	T120	T120	T120	T120
	Zusätzlich Schulverkehr sowie Fahrten in der Sommersaison zum Erlebnispark Steinau						

Prüfauftrag:	
Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen Ulmbach und Steinau a.d.S.	
Beschreibung	Geprüft wird die Einrichtung einer Bedarfsverkehrslinie zwischen Ulmbach und Steinau a.d.S. zur verbesserten Anbindung des Ortsteils an den Hauptort und den Bahnhof.

Prüfauftrag:	
Linie X57 (Frankfurt – Maintal – Hanau)	
Überprüfung der Funktion der Linie nach Inbetriebnahme der nordmainischen S-Bahn	
Beschreibung	<p>Die Linie X57 verbindet heute Frankfurt mit Maintal und Hanau und bedient dabei Bereiche abseits der Schienenachse.</p> <p>Im Zuge der Inbetriebnahme der nordmainischen S-Bahn wird das Angebot im Schienenverkehr verbessert. Die Funktion der heutigen Linie X57 ist dahingehend in Abstimmung mit dem RMV zu prüfen, auf welchen Abschnitten und zu welchen Zeiten diese Buslinie weiterhin in verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht sinnvoll ist.</p>

Prüfauftrag:	
Linie 566 (Hanau – Großkrotzenburg – Kahl a.M.)	
Verdichtung des Angebotes nach Kahl durch Verlängerung von Fahrten über Großkrotzenburg hinaus	
Beschreibung	<p>Die Linie 566 verbindet Hanau mit Großkrotzenburg und mit einzelnen Fahrten Kahl am Main.</p> <p>Geprüft werden soll die Verlängerung von heute in Großkrotzenburg endenden Fahrten bis Kahl Bahnhof, um das ÖPNV-Angebot von Großkrotzenburg in den Landkreis Aschaffenburg zu stärken</p>

Prüfauftrag:	
Linie FB-70 (Nidderau-Erbstadt – Friedberg)	
Angebotsverdichtung zur verbesserten Anbindung von Nidderau-Erbstadt nach Friedberg	
Beschreibung	Die bestehende Linie FB-70 bindet den Stadtteil Erbstadt Richtung Niddatal und Friedberg im Wetteraukreis an. Geprüft wird in Abstimmung mit der VGO eine Angebotsausweitung der Linie FB-70 auf dem Linienabschnitt im Main-Kinzig-Kreis.

Prüfauftrag: Fortführung (flexibler) Bedarfsverkehre im Main-Kinzig-Kreis	
Beschreibung	<p>Im Jahr 2023 ist die Einrichtung der Pilotbetriebe zum On-Demand-Verkehr in den Bereichen Rodenbach/Freigericht und Wächtersbach/Bad Orb vorgesehen. Die Pilotphase ist zeitlich begrenzt bis Ende 2024.</p> <p>Die Erfahrungen der Pilotbetriebe werden evaluiert, um Erkenntnisse zu den verkehrlichen und wirtschaftlichen Effekten eines flexiblen Bedarfsverkehrs zu erhalten.</p> <p>Geprüft wird, in welcher Form On-Demand-Verkehre und/oder andere Formen von Bedarfsverkehren auch über das Jahr 2024 hinaus im Main-Kinzig-Kreis eingesetzt werden und welche Funktionen diese (flexiblen) Bedarfsverkehre (z. B. als Ergänzungsverkehr zum ÖPNV auf Hauptachsen oder als Ersatz von schwach nachgefragten Linien(-abschnitten) im Busverkehr, ggf. differenziert in verschiedenen Teilräumen bzw. in unterschiedlichen Verkehrszeiten) bestmöglich erfüllen können. Dabei wird auch geprüft, inwieweit bei der künftigen Umsetzung von (flexiblen) Bedarfsverkehren die vorhandenen Linienverkehre optimiert werden können, um z. B. auf beschleunigten Wegen Reisezeitvorteile für die Fahrgäste erzielen zu können.</p> <p>Zu prüfen ist die Bedienung von weiteren Relationen mit Angeboten im Bedarfsverkehr, die bislang nicht mit dem ÖPNV (direkt) bedient werden, z. B. zwischen Geiselbach und Horbach, Breitenborn-Lützel und Linsengericht/ Gelnhausen, Ronneburg und Gründau/ Gelnhausen sowie Ronneburg und Hammersbach/Gewerbegebiet.</p>

Für die nachfolgenden Linien werden keine Projekte (Maßnahmen) oder Prüfaufträge vorgeschlagen und somit das Bestandsangebot im NVP vorgesehen:

Linie MKK-27 (Stadtverkehr Maintal) Ruf taxi							
Linienweg	Dörnigheim Neuer Friedhof – Maintal-Ost Bf. – Dörnigheim Neuer Friedhof						
Verknüpfung	Maintal-Ost Bf. (RE/RB, Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
		T60 (ca. 9-20 Uhr)					

Linie MKK-33 (Hanau – Bruchköbel – Oberissigheim)							
Linienweg	Hanau Freiheitsplatz – Vor der Kinzigbrücke – Bruchköbel Altenheim – Innerer Ring – Niederissigheim – Oberissigheim						
Verknüpfung	Hanau Freiheitsplatz (Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T30	T30	T120	T60	T120	T60/T120	T120

Linie MKK-45 (Stadtverkehr Nidderau)							
Linienweg	Heldenbergen Rathaus – Allee Süd – Saalburgstraße – Heldenbergen Bahnhof						
Verknüpfung	Heldenbergen Bf. (RB, Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T60	T60					

Linie MKK-46 (Stadtverkehr Nidderau)							
Linienweg	Heldenbergen Rathaus – Kaichen – Erbstadt – Eichen – Ostheim Bahnhof						
Verknüpfung	Heldenbergen Bf. (RB, Bus) Ostheim Bf. (RB)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T60	T60/T120	T120	T120	T120	T120	

Linie MKK-47 (Stadtverkehr Nidderau)							
Linienweg	Ostheim Bahnhof – Windecken – Heldenbergen Rathaus – Heldenbergen Bahnhof						
Verknüpfung	Ostheim Bf. (RB) Heldenbergen Bf. (RB, Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T60	T60/T120				T240	

Linie MKK-64 (Gelnhausen – Biebergemünd – Lohrhaupten)							
Linienweg	Gelnhausen Busbahnhof – Landratsamt – Höchst – Wirtheim – Kassel – Lanzingen – Bieber (-Mosborn – Kempfenbrunn – Lohrhaupten)						
Verknüpfung	Gelnhausen Bf. (RE/RB, Bus) Bieber Röhrig (Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
Gelnhausen – Bieber	T30	T30	T60	T60	T120	T120	
Bieber – Lohrhaupten	Schulverkehr						

Linie MKK-65 (Gelnhausen – Biebergemünd – Wächtersbach)							
Linienweg	Altenhaßlau – Gelnhausen – Bieber – Lanzingen – Lützel – Wirtheim – Gelnhausen /- Wächtersbach – Aufenau – Salmünster						
Verknüpfung	-						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	Schulverkehr						

Linie MKK-75 (Ringverkehr Birstein Nord)							
Linienweg	Birstein Schule – Unterreichenbach – Oberreichenbach – Wettges – Wüstwillenroth – Völzberg – Mauswinkel						
Verknüpfung	-						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	Schulverkehr						

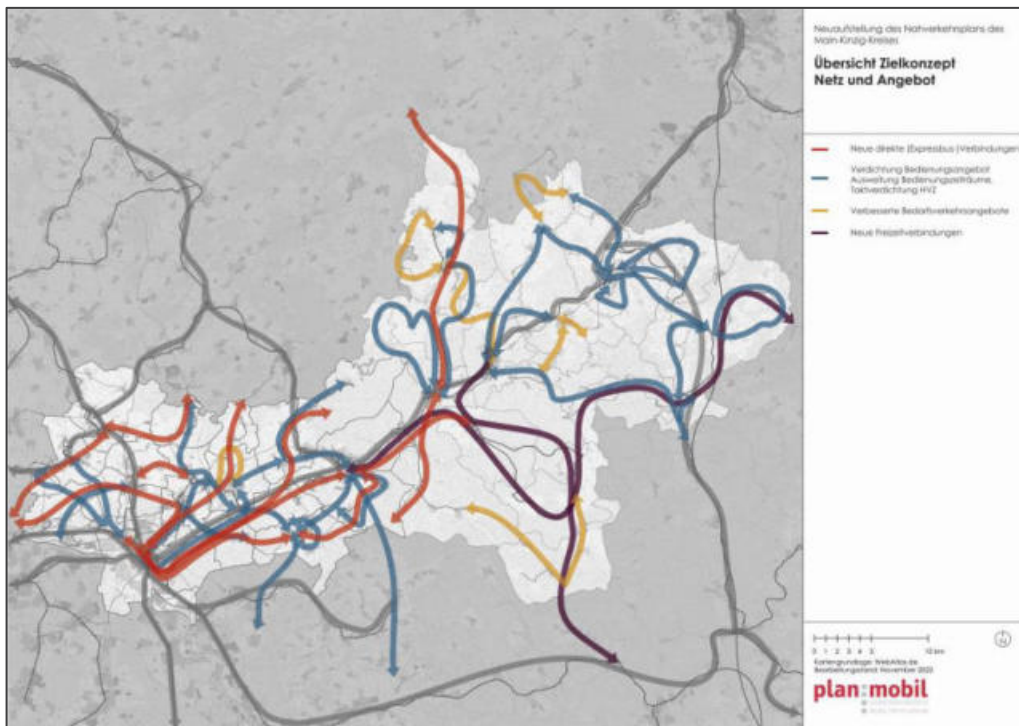
Linie MKK-82 (Bad Orb – Oberndorf – Pfaffenhausen – Bad Orb)							
Linienweg	Bad Orb Busbahnhof – Burgjoß (– Mernes) – Oberndorf – Pfaffenhausen – Lettgenbrunn – Bad Orb Busbahnhof						
Verknüpfung	Bad Orb Busbahnhof (Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T120	T120		T240		T240	
	Schulverkehr						

Linie MKK-83 (Bad Orb – Pfaffenhausen – Oberndorf – Bad Orb)							
Linienweg	Bad Orb Busbahnhof – Lettgenbrunn – Pfaffenhausen – Oberndorf – Burgjoß (-Mernes) – Bad Orb Busbahnhof						
Verknüpfung	Bad Orb Busbahnhof (Bus)						
Bedienungsangebot	Mo-Fr			Samstag		Sonn-/Feiertag	
	HVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ	TVZ	SVZ
	T120	T120		T240		T240	
	Schulverkehr						

6.1.2.3 Zusammenfassende kartografische Darstellung

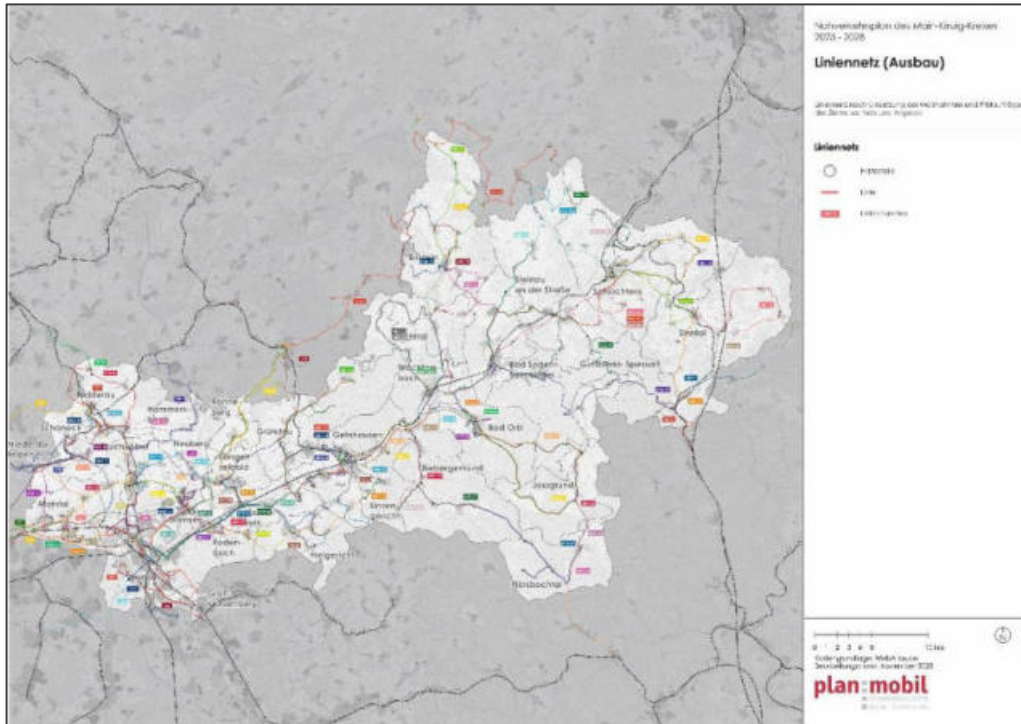
Projekte (Maßnahmen) und Prüfaufträge des Zielkonzepts Netz und Angebot sind in der nachfolgenden Übersichtskarte zusammenfassend nach den wichtigen Themenfeldern dargestellt.

Abbildung 76: Zielkonzept Netz und Angebot



Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Abbildung 77: Liniennetz bei Umsetzung der Projekte (Maßnahmen) und Prüfaufträge des Zielnetzes Netz und Angebot



6.2 Handlungsfeld Betrieb

6.2.1 Projekte (Maßnahmen) im Handlungsfeld Betrieb

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Betrieb“ umfasst folgende Projekte:

Sukzessive Umstellung der Busse auf alternative Antriebe	
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> Gemäß des SaubFahrzeugG müssen die für den Linienverkehr eingesetzten Busse auf emissionsarme/-freie Antriebe umgestellt werden. Im Frühjahr 2023 erstellt die KVG MK eine ergebnisoffene Untersuchung, auf welche Antriebsform umgestellt werden wird. Daran hängen weitere Fragestellungen insbesondere in Bezug auf die Infrastruktur zur Ladung oder Betankung der Fahrzeuge (Betriebshöfe, Zwischenladungen bzw. -betankung), aber auch auf Ausschreibungsthemen (Einsatzdauer der Fahrzeuge etc.). In Abhängigkeit der Entscheidung über die Wahl der Antriebsform gilt es, sowohl die organisatorischen, die finanziellen als auch die technischen Rahmenbedingungen für das gesamte Kreisgebiet zu konkretisieren.
Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none"> KVG MK Kommunen Energieversorger Verkehrsunternehmen
Umsetzung / Hinweise	<ul style="list-style-type: none"> Fertigstellung der Untersuchung im Frühjahr 2023 Umsetzung der Maßnahmen sukzessive ab 2025 im Rahmen der einzelnen Linienbündel

Umsetzung von ganzheitlichen Busbeschleunigungsprogrammen	
Beschreibung	<p>Die KVG MK koordiniert eine Task-force Beschleunigung, um ein umfassendes Programm zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV zu konzipieren und umzusetzen. Dieses Programm beinhaltet Maßnahmenkonzepte zur Optimierung und Stabilisierung des Betriebsablaufs, z. B. durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Einrichtung von eigenen Trassen und Busspuren, mit den entsprechenden Vorkehrungen, damit der MIV diese Trassen nicht auch nutzen kann (geregelt Ein-/Durchfahrtsbeschränkungen z. B. durch Schranken, Poller etc.). • Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, • Anlage von Haltestellenkaps, • Bevorrechtigung der ÖPNV-Achse an Rechts-vor-Links-Knotenpunkten) und • Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen (z. B. Prinzip der dynamischen Straßenraumfreigabe) • zur Verkürzung der Reisezeiten, der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität (z. B. zur Reduzierung der Haltestellenaufenthaltszeiten und zur Beschleunigung des Fahrgastwechsels).
Weitere betroffene Akteure	<p>Kommunen Straßenbaulastträger Verkehrsunternehmen</p>
Umsetzung / Hinweise	Umsetzung ab dem Jahr 2024

Flächendeckender Einsatz eines Fahrgastzählsystems und Reporting	
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> • Alle auf den Linien im Main-Kinzig-Kreis eingesetzten Fahrzeuge sollen mit automatischen Fahrgastzählssystemen ausgestattet werden • Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um relevante Nachfragedaten für die Analyse der Nutzung und Planung der Verkehre zu ermitteln und aussagekräftige Datengrundlagen zu erstellen für das Reporting und die Erfolgsmessung der Maßnahmen im NVP und zur Ableitung von Anpassungen und Veränderungen im Netz und Angebot.
Weitere betroffene Akteure	Verkehrsunternehmen
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive bei den kommenden Vergabeverfahren ab dem Jahr 2025

Kreisweites Datenmanagement im Mobilitätsbereich	
Beschreibung	<p>Erstellung eines Konzepts sowie Aufbau eines effizienten Datenmanagements, welches folgende Anforderungen erfüllen muss:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestimmung der zu erfassenden Daten (z. B. infrastrukturelle Bestandsdaten, Verkehrs- und Nachfragedaten, soziodemografische Daten, Pünktlichkeit, Auslastung, Fahrkartenverkauf, ggf. auch Daten zur Auslastung an P+R- und B+R-Stationen) und deren Datenqualität (u. a. Übertragbarkeit, verarbeitbar) sowie jeweils deren Auswertungsform und Visualisierung sowie der jeweiligen Voraussetzungen (u. a. Datenschnittstellen) • Bestimmung der Institutionen, welche die Daten erfassen und aufbereiten sowie Bestimmung der Institution, die das Datenmanagement koordiniert • Bestimmung der Daten sowie deren Form, die Dritten zur Verfügung gestellt werden sowie Zeitpunkte und Art und Weise der Übertragung der Daten • Bestimmung der Aufgaben für das zentrale Datenmanagement und für Reportings (Qualitätsberichte) • Aufbau einer Datenbank sowie eines Datenmanagementsystems • Kreisweite Bereitstellung der Daten
Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Institutionen und Planungsträger im Main-Kinzig-Kreis und in der Region, die über entsprechend relevante Daten verfügen • Ggf. RMV und benachbarte Aufgabenträger
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive ab dem Jahr 2024

Umsetzung eines verbesserten Qualitätsmanagements und Monitorings im Rahmen der Qualitätssicherung	
Beschreibung	<p>Die im Kap. 4.2.7 genannten Anforderungen zum Qualitätsmanagement werden teilweise bereits durch die KVG MK umgesetzt. Die Umsetzung der noch nicht umgesetzten Anforderungen (u. a. die Erweiterung der im Qualitätsmanagement des RMV (solutions Q) erfassten Parameter mit dem Ziel einer verbesserten und deutlich häufigeren Überwachung der Einhaltung der Qualitätskriterien) erfolgt sukzessive durch die KVG MK.</p> <p>Damit wird Defiziten in der derzeit durchgeführten Qualitätsmessung mit detailliert auszuarbeitenden Maßnahmen entgegengewirkt. Damit wird auch erreicht, dass vertraglich vereinbarte Sanktionen bei Schlechtleistungen auch tatsächlich umgesetzt werden können.</p>

Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none">• Verkehrsunternehmen• RMV
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive ab dem Jahr 2024

6.2.2 Prüfaufträge im Handlungsfeld Betrieb

Prüfung einer verbesserten Fahrradmitnahme bzw. Fahrradnutzung im multimodalen Verkehr	
Beschreibung	<p>Geprüft wird die Verbesserung der Fahrradmitnahme im Busverkehr, z. B. durch folgende Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einsatz von Fahrradanhängern auf Freizeitlinien (u.a. auch Prüfung der Fahrzeiten und der Ein- und Ausstiegshaltstellen, um die Fahrzeit nicht zu sehr zu verlängern) • Einsatz von Gepäckträgern auf weiteren ausgewählten Linien • In Abstimmung mit dem RMV Prüfung von Maßnahmen, um im SPNV mehr Kapazitäten für die Mitnahme von Fahrrädern zu ermöglichen <p>Ferner wird die Verbesserung der Schnittstellen an Bahnhöfen und Haltestellen geprüft (B+R, Mobilitätsstationen; vgl. auch Maßnahmen im Handlungsfeld Infrastruktur).</p>
Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsunternehmen • RMV
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive ab dem Jahr 2024

Prüfung Umsetzung Initiative „Optimierung Schulanfangszeiten“ und Prüfung erweiterter Anforderungen an den Schulverkehr	
Beschreibung	<p>Die KVG MK hat die Initiative „Optimierung Schulanfangszeiten“ gestartet mit dem Ziel, die Hauptverkehrszeiten zu entlasten. Eine messbare Entzerrung der morgendlich auftretenden Spitzenwerte kann es bezüglich der Auslastungen in den Bussen des ÖPNV nur geben, wenn ein Teil der Schülerinnen und Schüler zu abweichenden Zeiten außerhalb der Spitzenstunde(n) befördert werden könnte. Während der Umsetzung des NVP 2023 – 2028 wird geprüft, welche Pilotprojekte zur Optimierung der Schulanfangszeiten umgesetzt werden können.</p>
Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Schulträger • Verkehrsunternehmen
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive ab dem Jahr 2024

6.3 Handlungsfeld Infrastruktur

6.3.1 Projekte (Maßnahmen) im Handlungsfeld Infrastruktur

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Infrastruktur“ umfasst folgende Projekte:

Pflege Haltestellenkataster	
Beschreibung	<p>Das bestehende Haltestellenkataster der KVG MK dient der Bestandserfassung aller Haltestellen im Main-Kinzig-Kreis. Das Haltestellenkataster bietet die Grundlage für einen Maßnahmenplan zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur – insbesondere der Barrierefreiheit. Die systematische und flächendeckende Erfassung der Ausstattungsmerkmale wird kontinuierlich fortgesetzt, neue oder sich in der Lage veränderte Haltestellen werden fortlaufend aktualisiert. Die Daten fließen in eine umfassendere Mobilitätsdatenbank ein.</p> <p>Bei Veränderungen an Haltestellen (z. B. in Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau) übermitteln die Baulastträger (i.d.R. Städte und Gemeinden) der KVG MK entsprechende Informationen, um das Haltestellenkataster aktuell zu halten.</p>
Weitere betroffene Akteure	Straßenbaulastträger
Umsetzung / Hinweise	Fortlaufend

Verbesserung der Ausstattung an Haltestellen und Verknüpfungspunkten	
Beschreibung	<p>Die Verbesserung der Ausstattungsmerkmale an Haltestellen und Verknüpfungspunkten wird sukzessive auf der Grundlage der im NVP formulierten Anforderungen vorgenommen. Zuständig sind hier die jeweiligen Straßenbaulastträger. Die KVG MK unterstützt und koordiniert ggf. anfallende Arbeiten.</p> <p>Grundlage hierzu sind die Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau (Programm zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen entsprechend den Standards im Anforderungsprofil) sowie zur Verbesserung der Fahrgastinformation und Aufenthaltsqualität.</p> <p>Maßnahmen sind z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Barrierefreiheit (vgl. Maßnahme im Querschnittsthema Barrierefreiheit) • Kälte- und Wärmeschutz in den Warteräumen, beheizte Sitzflächen, ggf. in Kombination mit Solarpanels auf den Dächern

	<ul style="list-style-type: none"> • qualitativer Ausbau der Haltestellen nicht nur an den Verknüpfungspunkten, sondern auch im Außenbereich • Umsetzung der Haltestellen-Standards an allen Haltestellen (insbesondere dort, wo ein zeitnahe barrierefreier Umbau nicht erfolgt) • Ausstattung von betrieblich geeigneten Endhaltestellen mit sanitären Einrichtungen für das Fahrpersonal, ggf. auch für Fahrgäste • Begrünung der Wartehallen • Berücksichtigung der Fördermöglichkeiten
Weitere betroffene Akteure	Straßenbaulastträger
Umsetzung / Hinweise	Fortlaufend

Erstellung eines Konzepts zur Einrichtung von Mobilitätsstationen und zum Ausbau von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen	
Beschreibung	<p>Ziel der Maßnahme ist die verbesserte multimodale Nutzung des ÖPNV mit ergänzenden Mobilitätsangeboten. Die Errichtung von Mobilitätsstationen führt verschiedene Mobilitätsangebote und Services an einem Ort räumlich zusammen und erleichtern so den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere. Sie dienen als sichtbare Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Umweltverbunds und vernetzten gleichzeitig systematisch verschiedene Mobilitätsangebote in direkter räumlicher Verbindung. Je nach Standort und räumlicher Lage können Mobilitätsstationen etwa in ländlichen oder städtischen Räumen unterschiedlich ausgestattet sein und unterschiedliche Anforderungen erfüllen.</p> <p>Folgende Arbeitsschritte sollen im Konzept berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der vorgenommenen Kategorisierung für Mobilitätsstationen für den Main-Kinzig-Kreis (Grundlage sind die Anforderungen des RMV und Untersuchungsergebnisse von meet & ride, des Radverkehrskonzepts des Main-Kinzig-Kreises sowie der im Rahmen von RaMo – Raum für neue Mobilität – Mobilitätsstationen und mehr in der Region FrankfurtRheinMain erarbeiteten Planungskonzepte) • Gemäß der Kategorisierung der Mobilitätsstationen Erarbeitung eines Standortkonzepts (z. B. Ausbau und die Erweiterung von geeigneten Bahnhöfen und Knotenpunkten des ÖPNV zu Mobilitätsstationen, Benennung und Prüfung von weiteren planerisch sinnvollen Standorten auch im ländlichen Raum) • Aufbau einer Dachmarke für Mobilitätsstationen mit der Definition einheitlicher Standards und Corporate Design, koordiniert durch die KVG MK • Prüfung der tariflichen Verknüpfung von ÖPNV-Angeboten und anderen Mobilitätsdienstleistern in einer Mobilitätskarte bzw. einem digitalen Buchungs- und Abrechnungssystem, Integration in digitale Mobilitätsplattformen (u.a. Info zur Auslastung; Prüfung der Einbindung in die Plattform RMVPlus) • Prüfung der technischen Weiterentwicklung des Zugangsmechanismus z. B. mittels eTicket oder Kundenkarte

	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung des erforderlichen Informationsangebots zu den Mobilitätsangeboten und zu weiteren Serviceangeboten im Umfeld von Mobilitätsstationen und weiteren (ggf. ortsspezifischen) Ausstattungsmerkmalen (z. B. Schließfächer, Werkstätten, Packstationen, Regiomat) • Prüfung, ob die Koordination von Planungsprozessen, Förderung etc. durch die KVG MK übernommen werden sollte • Prüfung der Integration von P+R- und B+R-Anlagen in das Konzept der Mobilitätsstationen • Prüfung des Ausbaus und/ oder der Neueinrichtung von Park+Ride-Anlagen im Kreisgebiet (und deren Bewirtschaftung) • Prüfung des Ausbaus von Bike+Ride-Anlagen im Kreisgebiet • Eruiierung von Fördermöglichkeiten • Erarbeitung eines konkreten Umsetzungskonzeptes
Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen • Straßenbaulastträger • Spessart Regional, ivm, RMV und ggf. weitere Planungsinstitutionen
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive ab dem Jahr 2023

6.3.2 Prüfaufträge im Handlungsfeld Infrastruktur

Im Handlungsfeld „Infrastruktur“ werden folgende Prüfaufträge formuliert:

Prüfung von infrastrukturellen Aus- und Umbauten für die Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV	
Beschreibung	<p>Nach derzeitigem Stand sollen für folgende Abschnitte bzw. Standorte Aus- und Umbaumaßnahmen geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer Bustrasse zwischen Langenselbold und Industriepark Erlensee (mit Schranke, Poller oder vergleichbaren Zufahrtssperren für den MIV)
Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbaulastträger • Kommunen • Verkehrsunternehmen
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive ab dem Jahr 2023

6.4 Handlungsfeld Service

Das Handlungsfeld Service umfasst die Bereiche Vertrieb, Information, Marketing, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Personal sowie Beschwerdemanagement und Mobilitätsmanagement.

6.4.1 Projekte (Maßnahmen) im Handlungsfeld Service

Das Maßnahmenkonzept im Handlungsfeld „Service“ umfasst folgende Projekte:

Maßnahmen im Bereich Vertrieb, Kundenservice, Marketing	
Beschreibung	<p>Im Bereich Vertrieb und Kundenservice sowie Marketing werden folgende Maßnahmen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Einbindung in die RMV-App • Kontinuierliche Schulung des Fahr- und Vertriebspersonals (Service-, Angebots- und Tarifschulung, auch über ÖPNV-Fragen hinaus) • Vermittlung von geeigneten Tarif- und Fahrkartenmodellen in den RMV-Gremien. • Zielgruppengerechte Kommunikation von neuen Tarifen. • Personelle Verstärkung für Pflege und der Social-Media-Kommunikation zur Verbesserung der Präsenz auf diesen Kanälen, des Marketings und der Imagepflege • Teilnahme und Unterstützung von regionalen Veranstaltungen und Veröffentlichungen • Ausbau + Verbesserung der Fahrgastinformationen, Sicherstellung der Qualität, Zugänglichkeit und Aktualität (u.a. Prüfung der Umsetzung einer Darstellung der Schulbusverbindungen/ Verkehrsverbindungen vom Wohnort zur nächstgelegenen Schule der gewählten Schulform im interaktiven Liniennetzplan der KVG MK) • Verbesserung des Beschwerdemanagements
Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • RMV
Umsetzung / Hinweise	Fortlaufend

Fortführung Mobilitätsmanagement	
Beschreibung	<p>Bereits angelaufene Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement im Main-Kinzig-Kreis werden weiter ausgebaut und intensiviert:</p> <p>Betriebliches Mobilitätsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortführung der Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement • Ermittlung und Einbindung relevanter Grundlagendaten in die Mobilitätsdatenbank zur Analyse (insbesondere unter planerischen Gesichtspunkten) • Fortführung des Austauschs im lokalen/regionalen Netzwerk • Prüfung, ob für neue Arbeitnehmerinnen bzw. Arbeitnehmer an einem Standort ein Schnupperticket (z.B. für vier Wochen) die kostenfreie Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote eingeführt werden kann <p>Schulisches Mobilitätsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortführung der Maßnahmen zum schulischen Mobilitätsmanagement • Schulungs- und Informationsangebote für die Zielgruppen Schülerinnen und Schüler und Seniorinnen und Senioren. Entwicklung von Schulungs- und Informationsangeboten für Mobilitätseingeschränkte und Neubürgerinnen und Neubürger inkl. Schulungsmaterialien (Filme, Werbe- und Schulungsmaterialien) • Prüfung Einrichtung eines Runden Tisches Schülerverkehr mit Schulleiterinnen und Schulleitern, um planerische Aspekte und Kapazitäten besser koordinieren und austauschen zu können
Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen • Schulträger und Schulen • Firmen und Unternehmen sowie IHK • ivm und ggf. weitere Planungsinstitutionen
Umsetzung / Hinweise	<p>Fortlaufende Umsetzung ab dem Jahr 2022</p> <p>Die Stärkung des Mobilitätsmanagements benötigt ausreichende personelle und finanzielle Kapazitäten bei der KVG MK</p>

6.4.2 Prüfaufträge im Handlungsfeld Service

Im Handlungsfeld „Service“ sind folgende Prüfaufträge formuliert:

Prüfung Einführung einer Gästekarte mit ÖPNV-Nutzungsmöglichkeit sowie weiterer tariflicher Angebote für den Tourismus	
Beschreibung	Für den Freizeit- und Tourismusverkehr im Main-Kinzig-Kreis sind zielgruppenorientierte Tarifangebote zu prüfen, um die Nutzbarkeit des ÖPNV für (Kur-) Gäste mit einer längeren Aufenthaltsdauer, aber auch für Tagestouristen zu verbessern. Gästekarten bzw. entsprechende digitale Anwendungen, die eine kombinierte Nutzung des ÖPNV-Angebotes neben weiteren Serviceleistungen erlauben, können eine sinnvolle Erweiterung des Ticketsortiments darstellen.
Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Spessart Tourismus • Kommunen • RMV
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive ab dem Jahr 2024

Prüfung Einführung vergünstigter Ortstarife	
Beschreibung	In verschiedenen Gemeinden existieren eigene Ortstarife, die einen gegenüber dem herkömmlichen RMV-Tarifangebot deutlich subventionierten Einzelfahrfahrtenspreis beinhalten und damit für Gelegenheitsfahrgäste sehr attraktives Angebot darstellen. Ziel ist, solche günstigen Tarifangebote auch künftig im Main-Kinzig-Kreis als Ergänzung der übrigen Tarifpalette anbieten zu können.
Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen • RMV
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive ab dem Jahr 2024

Prüfung Einrichtung einer multimodalen Mobilitätskarte/ App	
Beschreibung	Geprüft werden soll die Einführung einer multimodalen Mobilitätskarte/ App, mit der aller öffentlichen Mobilitätsangebote im Main-Kinzig-Kreis und zu den benachbarten Zentren, sinnvollerweise im gesamten RMV-Gebiet und in den Übergangsbereichen nach Bayern, genutzt werden können (z. B. ÖPNV, Sharingangebote, Nutzung Mobilitätsstationen sowie Bike+Ride- und Park+Ride-Plätze)

	Verbunden sein soll diese multimodale Buchungsmöglichkeiten mit durchgehenden Tarifangeboten/Flatrate für die Nutzung der multimodalen Reisekette
Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • RMV • Anbieter multimodaler Mobilitätsangebote
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive ab dem Jahr 2024

Prüfung Entwicklung einer Mobilitätsplattform im Main-Kinzig-Kreis	
Beschreibung	<p>Mit der Zunahme von Mobilitätsangeboten und Mobilitätsanbietern nimmt auch die Zahl der zur Verfügung stehenden Informationsangebote stetig zu. Die wichtigen Informationen zu Fahrtangeboten von Bus und Bahn, Bike+Ride-Standorte, die Buchung von On Demand-Angeboten, die aktuelle Verkehrsbelastung von stauanfälligen Straßenabschnitten, die Auslastung von Park+Ride-Angeboten oder Informationen zu aktuellen Verspätungen oder Baumaßnahmen sind auf unterschiedlichen Webseiten und in verschiedenen Apps einzelner Anbieter zu finden.</p> <p>Daneben finden sich Informationen z.B. zu den Zielsetzungen der KVG MK, des Main-Kinzig-Kreises, des RMV, des Planungsverbandes oder der Kommunen auf den jeweiligen Webseiten der Institutionen, sind aber häufig nicht aufeinander verlinkt, nicht immer aktuell und widersprechen sich womöglich auch in ihren inhaltlichen Aussagen.</p> <p>Geprüft werden soll die Einrichtung einer Mobilitätsplattform für den Main-Kinzig-Kreises als</p> <ul style="list-style-type: none"> • zentrale Informations- Auskunfts- und Buchungsplattform für alle Mobilitätsangebote im Kreisgebiet (und ggf. darüber hinaus), aber auch als • Austausch- und Beteiligungsplattform für die Bürgerinnen und Bürger, um sich z. B. über das Leitbild des Kreises, zur Mobilitätsentwicklung, über den aktuellen NVP (und den Umsetzungsstand einzelner Maßnahmen) und konkrete Umsetzungsprojekte und Planungen (wie z. B. zur Einführung von On-Demand-Verkehren oder autonom verkehrenden Shuttleverkehren) informieren zu können sowie • als Schnittstelle zu weiteren Datenplattformen und Anbietern von relevanten Planungs-, Angebots- und Nachfragedaten. <p>Als zentrale Schalt- und Koordinierungsstelle sollte hier die KVG MK alle wichtigen Daten und Informationen bündeln.</p>
Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Kreis

	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen • RMV • Planungsinstitutionen der Region
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive ab dem Jahr 2024

6.5 Querschnittsthema Barrierefreiheit

6.5.1 Projekte (Maßnahmen) im Querschnittsthema Barrierefreiheit

Das Maßnahmenkonzept im Querschnittsthema „Barrierefreiheit“ umfasst folgende Projekte:

Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten	
Beschreibung	<p>Entsprechend der Haltestellenkategorisierung und der Anforderungen an die barrierefreie Umsetzung (Standards im Anforderungsprofil) wird der barrierefreie Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten vorgenommen. Die aktuelle Umsetzungsliste ist im Anhang dargestellt (vgl. Kap. 8.6).</p> <p>Die KVG MK unterstützt die Straßenbaulastträger bei der Umsetzung des Ausbaus der Barrierefreiheit und koordiniert ggf. die Abstimmung und konkrete Planung zusammen mit den weiteren planungsbeteiligten Institutionen.</p>
Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbaulastträger • Kommunen • Hessen Mobil
Umsetzung / Hinweise	Fortlaufend

Barrierefreie Fahrgastinformationen	
Beschreibung	<p>Im Rahmen der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV, gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation. Barrierefreie Fahrgastinformationen müssen im Vorfeld der Fahrt, an Haltestellen sowie im Fahrzeug für alle Gruppen bereitgestellt werden, (bei physischen Fahrplanmedien sind ggf. alternative Instrumente zu nutzen). Mit der Digitalisierung werden zur Erlangung der vollständigen Barrierefreiheit weitere Hilfsmittel nutzbar werden. Unter Beachtung der Möglichkeiten und des aktuellen Stands der Technik ist der Einsatz weiterer Instrumente (beispielsweise Apps mit Ansagen, Orientierungshilfen über Blindenstock etc.) zu prüfen.</p> <p>Die KVG MK erarbeitet ein Umsetzungskonzept zur barrierefreien Fahrgastinformation und prüft dabei die verschiedenen Einsatzmöglichkeiten (z. B. DFI-Anzeiger an den Haltestellen, Einrichtung einer virtuellen Darstellungsmöglichkeit per App etc.).</p>
Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbaulastträger • Kommunen • Hessen Mobil
Umsetzung / Hinweise	Fortlaufend

Schulung Fahrpersonal (Schwerpunkt Barrierefreiheit)	
Beschreibung	<p>Im Rahmen der Beteiligung wird deutlich, dass das Fahrpersonal im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen gut geschult sein muss. Daher sollen Schulungen in regelmäßigen Abständen wiederholt werden, um Defizite festzustellen und aufzulösen.</p> <p>Das Fahrpersonal muss zur korrekten Anwendung der technischen Einrichtungen der Fahrzeuge wie Rampenbedienung, das punktgenaue Anfahren an die vorgesehenen Einstiegs-/Aufmerksamkeitsfelder für Blinde und Sehbehinderte sowie das möglichst nahe Heranfahren an die Hochborde oder auch an die noch nicht erhöhten Bordsteine geschult und hingewiesen sein, um Unfällen vorzubeugen. Das Fahrpersonal muss darauf achten, dass Ansagen und Anzeigen der Haltestellen mit den Örtlichkeiten übereinstimmen, um Seh- und Hörbehinderten sowie Ortsfremden die Orientierung zu ermöglichen.</p> <p>Entsprechende Schulungen sind in regelmäßigen Abständen durchzuführen. Die Verkehrsunternehmen sind hierfür verantwortlich.</p>

Weitere betroffene Akteure	Verkehrsunternehmen
Umsetzung / Hinweise	Fortlaufend

6.5.2 Prüfaufträge im Querschnittsthema Barrierefreiheit

Im Querschnittsthema „Barrierefreiheit“ sind folgende Prüfaufträge formuliert:

Prüfung Mobilitätstraining für Seniorinnen und Senioren sowie mobilitätseingeschränkte Personen	
Beschreibung	<p>Ein Mobilitätstraining für Seniorinnen und Senioren sowie für mobilitätseingeschränkte Personen soll im Main-Kinzig-Kreis angeboten werden. Dieses Training ist auf die Bedürfnisse älterer Nutzer im Allgemeinen ausgerichtet, behandelt aber auch die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Menschen. Neben dem kostenlosen Training mit speziell ausgebildetem Personal wird auch eine seniorengerecht gestaltete Broschüre ausgegeben, sodass auch im Nachhinein Bestandteile des Trainings selbstständig wiederholt oder nachgelesen werden können.</p> <p>Ziel des Trainings ist die Sicherung der Mobilität im Alter – auch ohne Pkw. Unsicherheiten und Berührungspunkte mit dem für einige Nutzer fremden ÖPNV sollen dadurch abgebaut und gleichzeitig Lust auf Entdeckungsfahrten in der Region gemacht werden. Als Multiplikator und Kooperationspartner werden u.a. Seniorenbeiräte mit einbezogen.</p>
Weitere betroffene Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsunternehmen • Kommunen
Umsetzung / Hinweise	Sukzessive ab 2024

6.6 Prozessthema Organisation: Prozesse und Zuständigkeiten

Die Herausforderungen an das künftige Mobilitätsangebot im Main-Kinzig-Kreis erfordern die Umsetzung der bereits im Leitbild Mobilität formulierten Zielsetzungen und Anforderungen, wie in den zuvor dargestellten Kapiteln bereits beschrieben.

Eine erfolgreiche Umsetzung der genannten Zielsetzungen verlangt deutlich umfangreichere Anstrengungen in der Konzeption, Planung und Abstimmung der einzelnen Maßnahmen und Themenfelder als bisher. Neben den kreisangehörigen Städten und Gemeinden, Straßenbaulastträgern, Planungsinstitutionen und dem RMV sind zahlreiche weitere Akteure im Main-Kinzig-Kreis und darüber hinaus einzubinden und zu koordinieren.

Der Main-Kinzig-Kreis sieht die Zuständigkeit dieser Aufgaben bei der KVG MK.

Die KVG MK hat bereits in den vergangenen Jahren in ihrer Funktion als lokale Nahverkehrsorganisation für den Kreis koordinierende (Management-) Aufgaben auch für kreisangehörige Kommunen wahrgenommen. Diese koordinierende und prozesssteuernde Funktion soll die KVG MK künftig stärker wahrnehmen, um Kompetenzen und Knowhow zu allen Fragen des öffentlichen Mobilitätsangebots mehr als bislang in einer Hand zu bündeln und die Effizienz der Abläufe und Strukturen zu optimieren.

Für das die genannten Handlungsfelder unterstützende und begleitende Prozessthema „Organisation“ sind daher Entscheidungen zu wichtigen Veränderungen in den Prozessen und Zuständigkeiten der KVG MK vorzunehmen. Hierfür wird folgender Prüfauftrag vorgesehen:

Prüfauftrag: Weiterentwicklung der KVG MK als Mobilitätsdienstleister und Mobilitätsgesellschaft - Erarbeitung eines Konzeptes zu künftigen Prozessen und Zuständigkeiten zur Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots im Main-Kinzig-Kreis	
Beschreibung	<p>Um die in diesem NVP benannten Anforderungen und Aufgaben erfolgreich umsetzen zu können, ist zu prüfen, wie das Kompetenz- und Aufgabenportfolio der KVG MK erweitert werden kann. Wichtige zu prüfende Themen sind hier z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konzepterstellung zur effizienten Umsetzung der kreisweit geltenden verbindlichen Standards, Projekte und Prüfaufträge des NVP (und bei Bedarf deren Weiterentwicklung) sowie Priorisierung, Koordination und Umsetzung von kreisweiten bzw. kommunenübergreifenden Projekten zur Verbesserung der Mobilitätsangebote im Main-Kinzig-Kreis durch eine mit entsprechenden Kompetenzen und Ressourcen ausgestattete

	<p>KVG MK (z. B. für die Umsetzung alternativer Antriebskonzepte, Beschleunigungsmaßnahmen, Mobilitätsstationen, Ausbau und Verbesserung der Verknüpfungspunkten, Einbinden von Mobilitätsangeboten in Tarif- und Vertriebssystem sowie ins Marketing, Pilotprojekte zu neuen Mobilitätsformen),</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kreisweite bzw. kommunenübergreifende Radverkehrsplanung im Zusammenhang mit baulichen Planungen/Maßnahmen und Schnittstellen zum ÖPNV • Prüfung der Zuständigkeiten, Betrieb und Finanzierung von (mit kreisweit einheitlichen Standards und Zugängen versehenen) (betrieblichen) Infrastruktureinrichtungen im ÖPNV (z. B. dynamische Fahrgastinformationsanlagen, Fahrradabstellanlagen und Fahrradverleihsystemen, Mobilitätsstationen, betriebliche Infrastruktur an Verknüpfungspunkten und weiteren Schnittstellen zum ÖPNV), • Aufbau eines kreisweiten Daten- und Mobilitätsmanagements und einer Mobilitätsplattform, • Fortführung des kreisweiten Haltestellenmanagements, u.a. mit Pflege des Haltestellenkatasters, sowie des Umsetzungsprogramms für die Erlangung der Barrierefreiheit im ÖPNV • Koordination von kreisweiten bzw. kommunenübergreifenden Aufgaben der Verkehrslenkung auf ÖPNV- Achsen • Ggf. weitere kreisweite bzw. kommunenübergreifende Themen in Zusammenarbeit mit den Kommunen und den regionalen Planungspartnern <p>Zu beachten ist bei der Konzepterstellung, dass nicht in bestehende lokale Kompetenzen und (Planungs-)hoheiten z. B. der Kommunen eingegriffen werden soll, jedoch durch eine kreisweite (bzw. projektbezogen kommunenübergreifende) Koordination, Planung und Umsetzungssteuerung mit entsprechendem gebündeltem Know-how Synergien für eine erfolgreiche Maßnahmenumsetzung erzielt werden können, wie dies bereits für verschiedene Projekte im ÖPNV-Bereich in den vergangenen Jahren erfolgreich realisiert wurde.</p> <p>Zu prüfen ist die Weiterentwicklung der KVG MK zu einer Mobilitätsgesellschaft, die künftig neben der Rolle der lokalen Nahverkehrsorganisation auch weitere Aufgaben in der Planung, Umsetzung und dem Betrieb z. B. von Serviceangeboten im Mobilitätsbereich für den Main-Kinzig-Kreis und den kreisangehörigen Kommunen anbietet.</p> <p>Im Zuge der Einführung flexibler Bedarfsverkehre, aber auch mit der Einführung alternativer Antriebe im Kreisgebiet ergeben sich weitere Aufgabenfelder, die eine Mobilitätsgesellschaft wahrnehmen kann und hinsichtlich ihrer Umsetzung zu prüfen sind:</p>
--	---

	<p>Aufgabe einer Betriebs- und Infrastrukturgesellschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung des Migrationskonzeptes zur Umstellung des ÖPNV-Systems auf alternative Antriebe, Koordinierung der anstehenden Arbeiten und der Vielzahl an Akteuren • Einbeziehung bei Projektierung notwendiger Infrastruktur (u. a. Bau neuer Betriebshöfe und Stationen mit Lade- und/oder Tankinfrastruktur) • Unterstützung bei Förderanträgen <p>Weitere mögliche Aufgaben sind z. B. der Betrieb von Park+Ride-Anlagen und Bike+Ride-Anlagen oder einer Fahrzeugbereitstellungsgesellschaft, die Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern Fahrzeuge für den ÖPNV und flexible Bedarfsverkehre zur Verfügung stellt und wartet.</p>
<p>Weitere betroffene Akteure</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen • Baulastträger • Planungsinstitutionen der Region

6.7 Prozessthema Finanzierung: Prozesse und Zuständigkeiten

Im Main-Kinzig-Kreis wurden bereits in den vergangenen Jahren Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV-Angebots durch den Kreis und die Kommunen finanziert, zuletzt während der Gültigkeit des 9 Euro-Tickets im Sommer 2022 mit Angebotsverdichtungen auf den Linien MKK-66 und MKK-82/83.

Die in den Handlungsfeldern dargestellten Projekte insbesondere zum Ausbau des Angebots im Main-Kinzig-Kreis führen zu einer deutlichen Leistungsausweitung und damit zu deutlich höheren Kosten im Vergleich zum aktuellen Stand. Auch die Umsetzung von Projekten der weiteren Handlungsfelder wird zu weiteren erheblichen Finanzierungsbedarfen führen.

Im nachfolgenden Kap. 6.8 werden Maßnahmen des Handlungsfelds "Netz und Angebot" sowie zu ausgewählten Projekten der Themenfelder Betrieb und Infrastruktur hinsichtlich ihrer finanziellen Wirkung mit einer Kostenschätzung unterlegt, sofern dies aufgrund der Planungstiefe, die bei einem NVP als Rahmenplan verlangt wird, im vorgesehenen Planungsprozess und auf der Basis vorliegender Daten und Einschätzungen auch zu möglichen Preisentwicklungen möglich ist.

Die Umsetzung der einzelnen Projekte erfordert bei nahezu allen Handlungsfeldern eine weitere Konkretisierung der Aussagen und Planungen. Daher steht das Maßnahmenkonzept, wie es zuvor beschrieben ist, unter einem generellen Finanzierungsvorbehalt. Die konkrete Konzeption der einzelnen Projekte mit den damit verbundenen verkehrlichen, infrastrukturellen, betrieblichen und weiteren

Wirkungen und den damit einhergehenden finanziellen Wirkungen wird jeweils in den Gremien der KVG MK beraten und die Umsetzung der einzelnen Projekte beschlossen.

Mögliche Entscheidungen zur Weiterentwicklung der Organisation der KVG MK zu einer Mobilitätsgesellschaft, auf der Grundlage des Prüfauftrags, wie er im Kap. 0 beschrieben ist, erfordern eine gezielte Anpassung des Personaltableaus hinsichtlich Anzahl und Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Damit einhergehen muss eine am neuen Aufgabenspektrum ausgerichtete ausreichende Finanzierung der neuen Mobilitätsgesellschaft.

Zur künftigen Finanzierung des Angebotsausbaus im Main-Kinzig-Kreis, der Einführung günstiger Ticketangebote, der Projekte zur Verbesserung des Betriebs, der Infrastruktur und des Services sowie zur Weiterentwicklung der KVG MK zu einer Mobilitätsgesellschaft sind (neben der Eruiierung und Wahrnehmung von Fördermöglichkeiten aus Bundes- und Landesebene) alternative Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen. Die KVG MK wird hierzu zusammen mit dem Main-Kinzig-Kreis (und mit ebenfalls betroffenen benachbarten Aufgabenträgern) Verhandlungen mit dem Land Hessen führen und sich für eine deutlich verbesserte finanzielle Ausstattung der Aufgabenträger einsetzen.

6.8 Bewertung und Wirkung

6.8.1 Verkehrliche Bewertung

Der ÖPNV soll als integraler Bestandteil des Verkehrssystems im Main-Kinzig-Kreis wesentlich dazu beitragen, die Standortqualität zu sichern und zu verbessern sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Region – sowohl Einwohnende wie als auch Gäste – zu befriedigen. Dazu gehört auch eine Alternative zum MIV anzubieten, um die Verkehrsproblematiken im Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main anzugehen. Im Mittelpunkt steht dabei das Ziel einer ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltigen Abwicklung des Verkehrs im Main-Kinzig-Kreis. 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 in erster Linie im Sinne der Daseinsvorsorge, jedoch ebenso 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 das Fahrplanangebot,

die Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen sowie der eingesetzten Fahrzeuge, 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 Angebot sowie Infrastruktur und Betrieb sowie der Bearbeitung der weiteren Handlungsfelder, werden die formulierten Ziele in den kommenden Jahren umgesetzt.

Die wesentlichen verkehrlichen Wirkungen im gesamten Main-Kinzig-Kreis durch die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes des NVP 2023 – 2028 sind:

- Einrichtung neuer und direkter Verbindungen
- Angebotsausbau auf zahlreichen Linien im ländlichen Raum und im Verdichtungsraum
- Verbesserung der Bedienungsangebote im Abend- und Nachtverkehr sowie am Wochenende
- Steigerung der Zuverlässigkeit der Angebote und der Anschlüsse
- Verbesserung des Zugangs und der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen
- Verbesserung der Fahrgastinformation und des Vertriebsangebots

Darüber hinaus werden verkehrliche Wirkungen auch durch die Umsetzung von Maßnahmen in den übrigen Handlungsfeldern erwartet.

Abschätzung der Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption

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 jetzigen 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:

- Einrichtung von direkten Verbindungen insbesondere im Stadt-Umland-Bereich von Hanau sowie nach Frankfurt, aber auch z. B. durch die neue Expressbusverbindung zwischen Gelnhausen und Bad Orb.
- Verdichtung des Bedienungsangebots entsprechend den Anforderungen der Angebotsstufen (Grundangebot im 120 Minuten-Takt, Taktangebot im 60 Minuten-Takt sowie 30 Minuten-Takt im Verdichtungsraum, weitere Verdichtung auf den nachfragestarken Hauptachsen in Überlagerung durch Linien.
- Ausweitung des Bedienungsangebots abends bzw. am Wochenende auf zahlreichen Relationen.

- Weitere Maßnahmen, die eine verbesserte Fahrtenhäufigkeit, Anbindung oder Erschließung beinhalten.
- Eine Vielzahl von begleitenden Maßnahmen (in den Bereichen Infrastruktur, Marketing, Mobilitätsmanagement, Fahrgastinformation usw.).

Für die Abschätzung der Fahrgastveränderungen werden bei den einzelnen Maßnahmen die Veränderungen des ÖPNV-Angebots mittels Analogieschluss mit den Auswirkungen ähnlicher Veränderungen in anderen Verkehrsräumen bewertet. Bei verschiedenen Maßnahmen werden die Auswirkungen auf mehrere Linien gemeinsam betrachtet.

Die größten Zuwächse in der Fahrgastnachfrage sind dabei bei den relevanten Angebotsverbesserungen in der Hauptverkehrszeit, bei Verkehren mit Ausrichtung auf die Zentren im Kreisgebiet sowie zu benachbarten Zentren bzw. die Verknüpfungspunkte zum SPNV sowie bei einer deutlich verbesserten Anbindung von wichtigen Arbeitsplatzstandorten zu erwarten.

Die Stärkung direkter Relationen im Kreisgebiet zu den Oberzentren Hanau, Aschaffenburg und Frankfurt sowie über die SPNV-Verknüpfungspunkte zu weiteren Zielen im Kreisgebiet und in benachbarten Verkehrsräumen führen erfahrungsgemäß dort zu größeren Zuwächsen in der Fahrgastnachfrage, wo schnellere und/oder direktere Verbindungen im Busverkehr im Vergleich mit den bisherigen Fahrwegen (sowie insbesondere bei Umsteigevorgängen) entstehen.

Im Frühjahr 2023 ist die Fahrgastnachfrage im Vergleich zur Zeit vor Beginn der Pandemie teilweise bereits wieder auf dem gleichen Stand wie im Winter 2019/2020. Wichtiges Ziel bleibt jedoch, Fahrgäste wiederzugewinnen, die aus Angst vor einer Ansteckung oder aber aufgrund eines (z. B. durch verstärktes Arbeiten im Homeoffice) nicht mehr passendem Tarifangebot dem ÖPNV fernbleiben. Günstige Ticketangebote wie das für Mai 2023 vorgesehene Deutschlandticket werden dazu beitragen, dass die Fahrgastzahlen v.a. entlang der Schienenachsen und im Verdichtungsraum ansteigen werden; in welcher Höhe und ob eine nennenswerte Fahrgaststeigerung nachhaltig über mehrere Jahre erzielt werden kann, ist derzeit jedoch kaum abschätzbar. Eine Abschätzung der künftigen Fahrgastnachfrage durch die Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen insbesondere im Bereich des Handlungsfeldes Netz und Angebot ist daher nur mit großen Unsicherheiten möglich.

Basierend auf den durchschnittlichen Fahrgastnutzungen vor Pandemiebeginn wird unter Berücksichtigung der Einführung eines günstigen Deutschlandtickets eine Steigerung der Gesamtnachfrage im ÖPNV (ohne S-Bahn) im Main-Kinzig-Kreis um ca. 15 - 25 % geschätzt bei Umsetzung der gesamten Maßnahmenkonzeption.

Zu berücksichtigen ist, dass Veränderungen der Fahrgastnachfrage durch Angebotsverbesserungen erst nach einer ausreichenden Erprobungsphase und umfangreichen Informations- und Marketingmaßnahmen zu erwarten sind.

6.8.2 Finanzielle Wirkungen der Maßnahmenkonzeption

Abschätzung der Veränderungen der Betriebsleistung und des finanziellen Aufwandes im ÖPNV

Für die Abschätzung der erforderlichen Betriebskostenzuschüsse werden die ermittelten Leistungsveränderungen sowie die Abschätzung der Veränderung der Einnahmesituation zugrunde gelegt.

Zu beachten ist, dass die Umsetzung der Maßnahmenkonzeption entsprechend der vorgesehenen Laufzeiten der einzelnen Linienbündel im Main-Kinzig-Kreis sukzessive in den kommenden Jahren erfolgen soll. Ein entsprechender Umsetzungsplan ist in Kap. 6.9 dargestellt.

Die komplette Umsetzung der Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Netz und Angebot führt zu folgenden Leistungsveränderungen auf den einzelnen Linien, bezogen auf die derzeit verkehrenden Leistungen und Fahrplankilometer.

Tabelle 23: Abschätzung Leistungsbilanz Handlungsfeld Netz und Angebot

Bausteine der Maßnahmenkonzeption Netz und Angebot	Abschätzung Leistungsveränderungen [Fahrplankilometer/ Jahr]
Einrichtung neuer direkter (Express-) Buslinien	+ 1.900.000 km
Einrichtung Freizeitbuslinie MKK-87 im Spessart	+ 40.000 km
Neuordnung Linien, Verdichtung Bedienungsangebote, Ausweitung Bedienungszeiträume	+ 1.920.000 km
Verdichtung Bedarfsverkehrsangebote	+ 195.000 km
Summe Gesamt	+ 4.055.000 km

Insgesamt werden für die Maßnahmen (für die Linien jeweils auf der gesamten Linienlänge und damit auch mit Streckenanteilen bei benachbarten Aufgabenträgern) Mehrleistungen in Höhe von rund 4,05 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr ermittelt.

Unter Annahme durchschnittlicher Kilometerkostensätze für Buslinienverkehre (5,00 Euro/km) wird durch die (komplette) Umsetzung der Maßnahmenkonzeption eine Steigerung der Betriebskosten in Höhe von rund 20,3 Mio. Euro pro Jahr für die Gesamtleistung abgeschätzt (die Annahme erfolgt auf der Grundlage pauschalierter Kostensätze für den gesamten Kreis). Diese Werte berücksichtigen noch keine gegengerechneten Einnahmen.

Die vorgenannten Angaben sind als Richtwerte bzw. Größenordnung zu verstehen und stellen keine Preise dar, wie sie durch Verkehrsunternehmen kalkuliert werden. Veränderungen der Fahrzeugumläufe und der Fahrpersonaleinsätze, die in der Bearbeitungstiefe des NVP nicht ermittelbar sind, können zu abweichenden Preisen und damit auch Kosten führen. Ferner sind beispielsweise Leistungen in der Hauptverkehrszeit in der Regel mit deutlich höheren Kosten als in übrigen Zeiten verbunden.

Darüber hinaus hängt die Umsetzung von Maßnahmen ab von den zukünftigen finanziellen Budgetierungen bei der Haushaltsplanung des Main-Kinzig-Kreises. Die konkrete Fahrplankonzeption (Umsetzungsplanung auf Basis des NVP) wird daher jeweils in den Gremien der KVG MK bzw. des Main-Kinzig-Kreises beraten und beschlossen.

Abschätzung Betriebskosten und erforderliche Betriebskostenzuschuss

Aus den erwarteten Mehrkosten für den ÖPNV-Betrieb (ohne Investitionskosten) im Busverkehr und einem abgeschätzten durchschnittlichen Kostendeckungsgrad von ca. 30 bis 40% können die erforderlichen Betriebskostenzuschüsse nach Umsetzung des kompletten Maßnahmenkonzeptes ermittelt werden.

Tabelle 24: Abschätzung Betriebskosten und Betriebskostenzuschuss

	Betriebskosten bzw. Betriebskostenzuschuss [Euro/Jahr]
Abschätzung Steigerung Betriebskosten (nach Umsetzung des kompletten Maßnahmenkonzeptes)	+ 20,3 Mio. Euro/ Jahr
Abschätzung Steigerung Betriebskostenzuschuss (nach Umsetzung des kompletten Maßnahmenkonzeptes)	+ 12,2 Mio. bis 14,2 Mio. Euro/ Jahr

Abschätzung der Kosten für die Umstellung auf alternative Antriebe

Aktuell erfolgt die Erarbeitung einer Machbarkeitsuntersuchung zur Einführung alternativer Antriebsformen im Main-Kinzig-Kreis. Ergebnisse werden für März 2023 erwartet. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können daher noch keine Aussagen zu den Mehrkosten durch die Einführung alternativer Antriebe getroffen werden.

Abschätzung der Investitionskosten

Die Städte und Gemeinden des Main-Kinzig-Kreises planen Investitionsmaßnahmen in den kommenden Jahren. Hierzu zählt insbesondere der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen. Für die weiteren Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen entsprechend den Standards im Anforderungsprofil kann noch keine Kostenabschätzung erfolgen. Hierfür muss zunächst eine Detail- (Vor-entwurfs-) Planung der einzelnen Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte vorgenommen werden. Jedoch können als pauschaler Richtwert Ausbaurkosten von ca. 40.000 bis 70.000 Euro pro Halteposition angenommen werden. Der barrierefreie Ausbau von rund 750 Haltepositionen (größtenteils in Zuständigkeit der Kommunen) würde damit rund 30 – 53 Mio. Euro kosten.

Abbildung 78: Abschätzung der Investitionskosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen

	2024	2025	2026	2027 - 2030
Kosten	5,4 – 9,5 Mio. €	8,6 - 15 Mio. €	7,8 - 14 Mio. €	8,2 – 14,35 Mio. €

Für die Investitionsplanung erfolgt eine jährliche Abfrage der vorgesehenen Planungen der Städte und Gemeinden durch die KVG MK.

Für die beschriebenen investiven Infrastrukturüberlegungen können innerhalb des NVP keine Abschätzungen zu den Kosten angestellt werden. Hierfür sind weitere Detailuntersuchungen notwendig und zum Teil bereits in Arbeit.

Weitere Kosten

Für die weiteren Maßnahmen und Prüfaufträge außerhalb des Handlungsfeldes Netz und Angebot sind zusätzliche Planungs-, Verwaltungs-, Personal-, Marketing- sowie Infrastrukturkosten zur Umsetzung des NVP notwendig.

6.9 Konzept zur Linienbündelung

Zentrale Grundlage der Linienbündelung ist eine optimale Produktion der Verkehrsleistungen, insbesondere die Sicherung eines im Rahmen der Angebotsplanung hergeleiteten optimalen Fahrzeugumlaufes. Im NVP 2013 – 2018 wurden Grundsätze, Zielsetzungen und Rahmenbedingungen für die Linienbündelung im Main-Kinzig-Kreis formuliert, die weiterhin ihre Gültigkeit besitzen.

Für das künftige Liniennetz werden – unter Berücksichtigung der im Maßnahmenkonzept vorgesehenen Änderungen im Liniennetz - folgende betrieblich zusammenhängende Linienbündel festgelegt:

Tabelle 25: Linienbündel Main-Kinzig-Kreis

Linienbündel	Linien	Laufzeitende	Linienbündel
01 Maintal Stadt	MKK-22, MKK-23, MKK-24, MKK-25, MKK-27	31.05.2027	
02 Nidderau Stadt	MKK-45, MKK-46, MKK-47 Prüfung: neue Verbindung Hammersbach – Nidderau (Linie MKK-48)	01.06.2027	
03 Teil 1 Bruchköbel/ Schöneck	MKK-30, MKK-31, MKK-32, MKK-37, MKK-38, MKK-39 Prüfung: Neue Verbindung Nidderau – F-Enkheim (Linie MKK-40)	13.12.2025	
03 Teil 2 Bruchköbel/ Schöneck	MKK-33 Prüfung: Neue Verbindung Neuberg-Bruchköbel	12.12.2027	
05 Vorspessart	MKK-50, MKK-51, MKK-52, MKK-53, , MKK-60	13.12.2025	
06 Teil 1 Gelnhausen/ Langenselbold	MKK-54, MKK-55, MKK-56, MKK-57	13.12.2025	
06 Teil 2 Gelnhausen/ Langenselbold	MKK-54, MKK-56, MKK-57	01.06.2027	
08+09 Südvogelsberg/ Nordspessart/ Bad Orb	MKK-61, MKK-62, MKK-63, MKK-64, MKK-65, MKK-71, MKK-72, MKK-73, MKK-74, MKK-75, MKK-76, MKK-80, MKK-81, MKK-82, MKK-83 Prüfung: Neue Verbindung Lützel – Wächtersbach (Linie MKK-69) Prüfung: Neue Verbindung Wächtersbach – Grebenhain (Linie MKK-70) Prüfung: Neue Verbindung Gelnhausen – Bad Orb (Linie MKK-80) Prüfung: Neue Verbindung Bad Soden-Salmünster – Partenstein (Linie MKK-86) Prüfung: Neue Verbindung Bad Orb – Bad Brückenau (Linie MKK-87)	24.06.2028	

Linienbündel	Linien	Laufzeitende	Linienbündel
10 Schlüchtern/ Bergwinkel	MKK-90, MKK-91, MKK-92, MKK-93, MKK-94, MKK-95, MKK-96, MKK-97, MKK-98, MKK-99	31.07.2026	
Einzellinien MKK-84/85 Stadtbus Bad Orb	MKK-84, MKK-85	31.12.2024	Ab 01.01.2025 Bündel 09 Nordspessart
Einzellinien MKK-37/39 Familienbus Erlensee	MKK-37, MKK-39	10.12.2023	Ab 01.01.2024 Bündel 03 Teil 1
Einzellinie MKK-58	MKK-58	12.12.2026	Ab 13.12.2026 Bündel 05
Einzellinien AB-30 und AB-31	AB-30, AB-31	12.12.2027	
04 MKK-Hanau Nord-Süd (Regionalbus)	562, 563, 566, 42S, 44S, 46S, n61	08.12.2029	
04 MKK X-Bus-Hanau (Regionalbus)	X57, X64, X93, X94, X95	08.12.2029	

6.10 Umsetzungsplan für Projekte und Prüfaufträge

Das Maßnahmenkonzept enthält zahlreiche Projekte und Prüfaufträge in verschiedenen Handlungsfeldern. In der Regel sind die einzelnen Handlungsfelder stark miteinander verwoben und können nur schwerlich getrennt betrachtet werden. Der nachfolgend dargestellt Umsetzungsplan orientiert sich an den vorgesehenen Laufzeiten der Linienbündel in den einzelnen Teilräumen des Main-Kinzig-Kreises.

Tabelle 26: Umsetzungsplan Maßnahmen Handlungsfeld Netz und Angebot

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 ff.
RNVV RMV	Regionaler Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes										
Einführung Deutschlandtakt	Deutschlandtakt										
NVP MKK - Gültigkeitszeitraum	NVP 2023 - 2028					NVP 2028 - 2033					
Vorbereitung Pilotbetrieb On-Demand-Verkehr im MKK											
Einführung Pilotbetrieb On-Demand-Verkehr und Prüfung weiterer Umsetzung											
Einführung On-Demand-Verkehr im MKK	Einführung ODV im MKK										
Untersuchung zur Einführung alternativer Antriebsformen											
Umsetzungskonzept Alternative Antriebsformen											
Einführung alternativer Antriebsformen	Einführung alternativer Antriebsformen										
Einzellinien MKK-84/85 (Stadtbus Bad Orb) - neue Vergabe (01.01.2023)											
Einzellinien MKK-37/39 (Familienbus Erlensee) - neue Vergabe (11.12.2023)											
Einzellinien AB-30 und AB-31 - Umsetzung Maßnahmen im Dezember 2024	Einzellinien AB-30 und AB-31										
Linienbündel 03 Teil 1 (Bruchköbel/Schöneck) - neue Vergabe (14.12.2025)	V										
Linienbündel 05 (Vorspessart) - neue Vergabe (14.12.2025)	V										
Linienbündel 06 Teil 1 (Gelnhausen/Langenselbold) - neue Vergabe (14.12.2025)	V										
Linienbündel 10 (Schlüchtern/Bergwinkel) - neue Vergabe (01.08.2026)		V									
Einzellinie MKK-58 - neue Vergabe (13.12.2026)			V								
Linienbündel 01 (Maintal Stadt) - neue Vergabe (01.06.2027)				V							
Linienbündel 02 Nidderau Stadt - neue Vergabe (02.06.2027)					V						
Linienbündel 06 Teil 2 (Gelnhausen/Langenselbold) - neue Vergabe (02.06.2027)						V					
Linienbündel 03 Teil 2 (Bruchköbel/Schöneck) - neue Vergabe (13.12.2027)							V				
Einzellinien AB-30 und AB-31 (eigenw. Verkehr) - neue Vergabe (13.12.2027)								V			
Linienbündel 08+09 (Südvogelsberg/Nordspessart/ Bad Orb) - neue Vergabe (25.06.2028)						V					
Linienbündel 04 (Regionalbus MKK Nord-Süd) (RMV, LK AB) - neue Vergabe (09.12.2029)									V		
Linienbündel 04 (Regionalbus MKK Hanau) (RMV) - neue Vergabe (09.12.2029)										V	

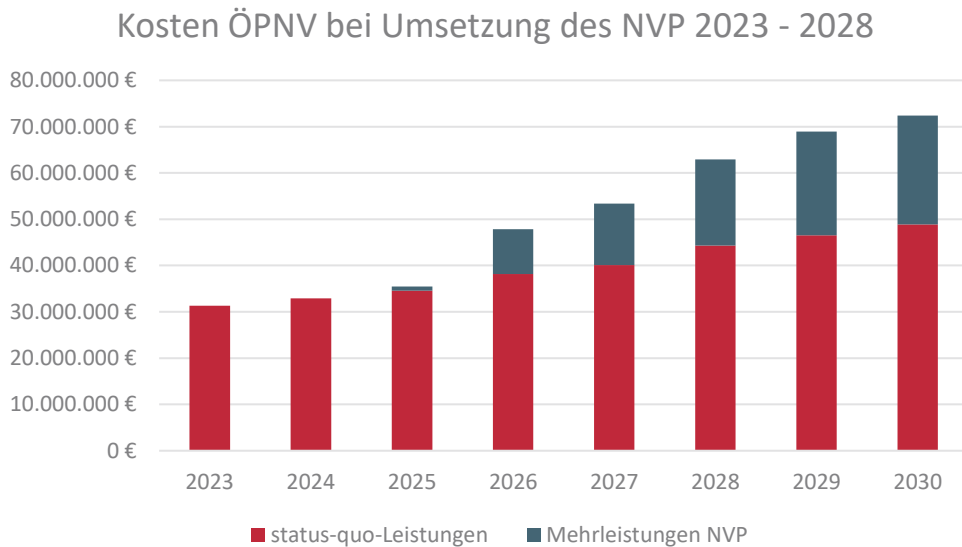
Der Umsetzungszeitpunkt von Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Angebot hängt stark mit den Vertrags- und Konzessionslaufzeiten der Linien bzw. Linienbündel zusammen. Entsprechend sollen Netzumstrukturierungen im Rahmen von Neuvergaben von Linienbündeln erfolgen. Bei Netzumstrukturierungen mit unterschiedlichen Konzessionslaufzeiten sind Änderungen entsprechend vorab bekanntzumachen bzw. Laufzeiten zu harmonisieren. Sofern vergaberechtlich eine Ausweitung des Angebots einer Linie bzw. eines Linienbündels möglich ist, können einzelnen Maßnahmen auch innerhalb der Konzessionslaufzeit einer Linie umgesetzt werden, wenn die Bedeutung und der verkehrliche Nutzen entsprechend hoch sind (oder in Zusammenhang mit anderen Maßnahmen steht).

Bezogen auf die Umsetzungszeitpunkte der einzelnen Linienbündel umfasst die Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld Netz und Angebot folgende Mehrleistungen bzw. Mehrkosten in den kommenden Jahren:

Tabelle 27: Darstellung der Mehrleistungen und Mehrkosten in den einzelnen Linienbündeln mit vor-gesehenem Umsetzungszeitpunkt

Linienbündel	Umsetzung	Mehrleistung [km]	Mehrkosten [EUR/Jahr]
Einzellinien AB-30/31	Dez 24	185.000	925.000 €
Summe		185.000	925.000 €
Linienbündel 3 Teil 1	Dez 25	520.000	2.600.000 €
Linienbündel 5	Dez 25	900.000	4.500.000 €
Linienbündel 6 Teil 1	Dez 25	1.000	5.000 €
Freizeitlinie (Linie MKK-87)	Dez 25	40.000	200.000 €
Summe	Dez 25	1.461.000	7.305.000 €
Linienbündel 10	Aug 26	565.000	2.825.000 €
Summe		565.000	2.825.000 €
Linienbündel 1	Jun 27	195.000	975.000 €
Linienbündel 2	Jun 27	400.000	2.000.000 €
Linienbündel 6 Teil 2	Jun 27	85.000	425.000 €
Summe	Jun 27	680.000	3.400.000 €
Linienbündel 3 Teil 2	Dez 27	25.000	125.000 €
Summe	Dez 27	25.000	125.000€
Linienbündel 8+9	Jun 28	1.150.000	5.750.000 €
Summe		1.150.000	5.750.000 €

Abbildung 79: Kostenentwicklung bei Umsetzung der Maßnahmen und Prüfaufträge im Handlungsfeld Netz und Angebot



Hinweis: Die Kosten für die status-quo-Leistungen 2022 sowie die Kosten für die in den weiteren Jahren umgesetzten Maßnahmen und Prüfaufträge in den einzelnen Linienbündeln sind mit einer jährlichen Preisentwicklung von 5% fortgeschrieben. Kosten für die Schülerbeförderung sind in dieser Darstellung nicht enthalten.

Die Umsetzung der Projekte und Prüfaufträge in den weiteren Handlungsfeldern, insbesondere auch die Fragestellungen zur Organisation und Finanzierung, sind Aufgaben, die im Rahmen der Umsetzung des NVP 2023 – 2028 (und darüber hinaus) stetig analysiert und fortgeschrieben werden müssen.

Grundsätzlich erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsbeteiligten (z.B. Städte und Gemeinden, RMV, Vertretern der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen, benachbarten Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulast- und Schulträgern, Interessensvertretern wie den Behindertenverbänden etc.) sowie durch den Beschluss der Gremien der KVG MK und des Main-Kinzig-Kreises.

7 Blick in die Zukunft: Was ist zu tun?

In den vorherigen Abschnitten des NVP wurden die Herausforderungen benannt, die bereits heute im Main-Kinzig-Kreis für die künftige Entwicklung des multimodalen Mobilitätsangebots bestehen, Handlungsziele und konkrete Anforderungen und Standards an die Ausgestaltung des Mobilitätssystems formuliert und schließlich ein umfangreiches Maßnahmenkonzept zu den verschiedenen Handlungsfeldern erarbeitet und bereits mit einem Umsetzungsplan hinterlegt.

Aber das alleine reicht nicht! Der vorliegende NVP 2023 – 2028 ist nur ein (wenn auch wichtiger) Zwischenschritt hin zur Umsetzung der Maßnahmen – mit dem Ziel, deutliche Verbesserungen für die Menschen im Main-Kinzig-Kreis auf ihren Wegen im Umweltverbund zu erreichen. Auch der Fachbeirat, der den Prozess zur Neuauflistung des NVP begleitet hat, hat in der Abschlussitzung darauf hingewiesen, dass für die Erreichung der klimapolitischen Ziele in Deutschland und auch im Main-Kinzig-Kreis weitere Anstrengungen erforderlich sind, damit die Menschen im Main-Kinzig-Kreis und zu den benachbarten Zielen und Zentren ihre Wege in Zukunft mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurücklegen – und der ÖPNV hier mit einem gut ausgebauten Angebot und günstigeren Ticketangeboten eine entscheidende Rolle spielt.

Dieses Ziel hält der Main-Kinzig-Kreis aufrecht, auch wenn angesichts der aktuellen Lage der Pandemie und der Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine erhebliche Unsicherheiten bestehen, wie sich das Mobilitätsverhalten der Menschen und damit die Nachfrage im öffentlichen Verkehr, aber auch die Entwicklung des Dieselmotorkraftstoffpreises und die Möglichkeiten der künftigen Finanzierung des öffentlichen Mobilitätsangebots in den kommenden Monaten und Jahren entwickeln wird.

Das Aufgabenspektrum, das die KVG MK für eine erfolgreiche Umsetzung künftig zu bewältigen hat, erweitert sich mit den in den vorhergehenden Kapiteln beschriebenen Handlungserfordernissen erheblich.

Die Weiterentwicklung der KVG MK zu einer Mobilitätsgesellschaft muss einhergehen mit der Rolle einer federführenden Koordinatorin für die Belange eines künftig deutlich gestärkten multimodalen Mobilitätssystems im Main-Kinzig-Kreis. Dies beinhaltet neben der Planung, Steuerung und Umsetzungsbegleitung der verschiedenen Projekte in den unterschiedlichen Handlungsfeldern sowie der Abstimmung mit allen relevanten Akteuren im Kreisgebiet sowie auf Regionsebene auch die Eruiierung von neuen Finanzierungsquellen und Fördermöglichkeiten für die Umsetzung des Infrastruktur- und Angebotsausbaus im Netz, Angebot und Betrieb.

Abbildung 80: Mögliches Aufgabenspektrum einer Mobilitätsgesellschaft im Main-Kinzig-Kreis



Die Bewertung der Wirkungen des Maßnahmenpakets zeigt, dass der Finanzierungsaufwand für die Ausgestaltung des ÖPNV-Systems und der multimodalen Schnittstellen in den kommenden Jahren erhebliche finanzielle Anstrengungen erfordert. Daher sind die Finanzierungsmittel des Bundes und des Landes Hessen für die Umsetzung der Mobilitätswende deutlich zu steigern und zusätzlich alternative Finanzierungsquellen zu suchen.

Dies allein wird jedoch nicht ausreichen. Um in diesem NVP aufgezeigten Angebotsausweitungen und Antriebsumstellungen bewältigen zu können, müssen die finanziellen Mittel für den ÖPNV und die ergänzenden Mobilitätsangebote auch im Main-Kinzig-Kreis in den kommenden Jahren deutlich aufgestockt werden.

8 Anhang

8.1 Gewerbeflächen

Tabelle 28: Im Rahmen der Auftaktbefragung benannte Gewerbeflächen

Gemeinde/Stadt	Standort/Name	Größe
Bad Soden-Salmünster	Gewerbegebiet Rauher Berg	7 ha
Birstein	Gewerbegebiet Zur Pfingstweide	2 ha
Erlensee	OT Langendiebach, Auf der Beune II	/
Hammersbach	GE Limes	/
Langenselbold	GE Am Nesselbusch	/
Linsengericht	OT Lützelhausen, Am Weinberg OT Altenhaßlau, An der Wann	3 ha 200 MA
Nidderau	OT Heldenbergen, Gewerbegebiet Lindenbäumchen II OT Windecken, Gewerbegebiet Bücherweg II	10 ha 3 ha
Schlüchtern	OT Klosterhöfe, Am Distelrasen	600 MA

Quelle: Auftaktbefragung der Kommunen

8.2 Entwicklung neuer Wohngebiete

Tabelle 29: Entwicklung neuer Wohngebiete seit 2010

Gemeinde/Stadt	Neue Wohngebiete seit 2010 (Größe)
Bad Soden-Salmünster	Am Eichgraben (46 WE) Die Zimmerswiesen (9 WE) Mehrfamilienwohnhaus Karl-Roth-Straße (14 WE)

Gemeinde/Stadt	Neue Wohngebiete seit 2010 (Größe)
Biebergemünd	OT Wirtheim Erlenweg (25 Bauplätze)
Birstein	Sotzbacher Hang (110 Bauplätze) Auf dem Haideacker (16 Bauplätze) Die Märzgärten (5 Bauplätze)
Bruchköbel	Im Peller (9 ha) OT Roßdorf Im kleinen Feld
Erlensee	Langendiebach, Langenselbolder Weg / An der Dornhecke, Anne-Frank-Straße, Im Büschensaal OT Langendiebach Auf der Beune II
Freigericht	OT Somborn Christiane-Bräunlich-Straße (16 WE) OT Bernbach Lederfabrik (33 WE + Seniorenzentrum) OT Altenmittlau Brückenweg (18 WE + FFW + Kita) OT Neuses Steinäcker (12 WE)
Gelnhausen	Mittlauer Weg OT Meerholz Am Kreisel
Hasselroth	OT Niedermittlau Kastanienweg/Ahornstraße/Buchenweg (3 ha) OT Neuenhaßlau Lahnstraße (Senioreneinrichtung mit 72 Pflegeplätzen, 22 betreutes Wohnen)
Langenselbold	Niedertal III (7,5 ha)
Maintal	OT Dörnigheim City 1 (2,55 ha/100 WE) OT Hochstadt Am Weides (4,6 ha/70 WE) OT Hochstadt Höhl-Gelände (6,7 ha/200 WE)
Neuberg	OT Ravolzhausen Am Limes II (ca. 4 ha/64 Bauplätze) OT Ravolzhausen Am Limes III (ca. 0,6 ha/10 Bauplätze) OT Ravolzhausen Auf der Weingartsweide II (ca. 3,1 ha/52 Bauplätze + Seniorendependance)
Nidderau	OT Windecken Neue Mitte (12 ha/680 WE) OT Ostheim Ziegelei II (12 WE) OT Eichen Wohnpark an der Nidder I (0,4 ha, 19 WE) OT Eichen Wohnpark an der Nidder II (0,7 ha, 27 WE)
Rodenbach	OT Niederrodenbach Mehrfamilienhaus Alzenauer Straße (19 WE)

Gemeinde/Stadt	Neue Wohngebiete seit 2010 (Größe)
Schöneck	Nördliche Hauptstraße (8 WE) Vilbeler Straße (4 WE) Dresdner Straße (21 WE) Frankfurter Straße (22 WE) Homburger Straße (15 WE) Hanauer Straße (82 WE) Frauengartenring (3 WE)
Steinau an der Straße	Eibenweg (0,6 ha/8 WE) Schlehenweg (0,4 ha/6 WE) Knüllweg (9 ha/11 WE) Sachsenstraße Betreutes Wohnen (22 WE) OT Seidenroth Am Zimmerplatz (0,2 ha/2 WE) OT Marjoß Am Kirchenacker (0,3 ha/3 WE) OT Ulmbach Am Hofacker (0,7 ha/8 WE)

Quelle: Auftaktbefragung der Kommunen

8.3 Schulstandorte und Schülerzahlen

Tabelle 30: Schulen im Main-Kinzig-Kreis

Schulstandort	Schule	Schultyp	Anzahl Schüler- /innen
Bad Orb	Martinus-Schule	Grund-, Hauptschule	419
	Kreisrealschule	Realschule	336
Bad Soden-Salmünster	Grundschule an der Salz	Grundschule	121
	Grundschule Kerbersdorf	Grundschule	16
	Grundschule Romsthal	Grundschule	71
	Henry-Harnischfeger-Schule	Gesamtschule	1.000
Biebergemünd	Alteburg-Schule	Grund-, Haupt- und Realschule	425
	Grundschule Biebertal	Grundschule	127
	Grundschule Wirtheim	Grundschule	63
Birstein	Grundschule am Hasenwäldchen	Grundschule	239
	Haidefeldschule	Förderschule	74
	Haupt- und Realschule Birstein	Haupt- und Realschule	340
Brachttal	Grundschule Brachttal	Grundschule	173
Bruchköbel	Brückenschule	Grundschule	245
	Haingarten-Schule	Grundschule	390
	Frida-Kahlo-Schule	Förderschule	161
	Georg-Christoph-Lichtenberg-Oberstufengymnasium	Gymnasium	670
	Heinrich-Böll-Schule	Gesamtschule	1.120
Erlensee	Grundschule Langendiebach	Grundschule	268
	Grundschule Rückingen	Grundschule	140
	Schule am Eulenhof	Grundschule	320
	Georg-Büchner-Schule	Gesamtschule	600

Schulstandort	Schule	Schultyp	Anzahl Schüler-/innen
Flörsbachtal	Wilhelm-Hauff-Schule	Grundschule	60
Freigericht	Bischof-Dr.-Christian-Schreiber-Schule	Grundschule	249
	Konrad-Neumann-Schule	Grundschule	87
	Regenbogenschule	Grundschule	66
	Schule am Dorfplatz	Grundschule	69
	Schule der bunten Raben	Grundschule	51
	Kopernikusschule	Gesamtschule	2.522
Gelnhausen	Herzbergschule Roth	Grundschule	86
	Igelsgrund-Schule	Grundschule	130
	Philipp-Reis-Schule	Grund-, Hauptschule	560
	Ysenburgschule	Grundschule	304
	Kreisrealschule	Realschule	870
	Grimmelshausen-Gymnasium	Gymnasium	1.387
	Berufliche Schulen des Main-Kinzig-Kreises in Gelnhausen	Berufliche Schule	3.400
Großkrotzenburg	Geschwister-Scholl-Schule	Grundschule	237
	Franziskanergymnasium Kreuzburg	Gymnasium	1,200
Gründau	Anton-Calaminus-Schule	Grund-, Haupt- und Realschule	442
	Kinzigtalschule	Grundschule	187
	Schule am Hain	Grundschule	81
	Schule am Hofgut	Grundschule	85
Hammersbach	Astrid-Lindgren-Schule	Grundschule	168
Hanau	Aufgeführt sind Schulen in Hanau, mit denen eine Kooperationsvereinbarung besteht		
	Hohe Landesschule	Gymnasium	Ca. 1.440
	Karl-Rehbein-Schule	Gymnasium	Ca. 1.800

Schulstandort	Schule	Schultyp	Anzahl Schüler-/innen
	Otto-Hahn-Schule	Gesamtschule	Ca. 2.050
Hasselroth	Alte Dorfschule Gondsroth	Grundschule	25
	Auwiesenschule	Grundschule	93
	Hasselbachschule	Grundschule	134
Jossgrund	Jossatal-Schule	Grundschule	114
Langenselbold	Schule am Weinberg	Grundschule	338
	Schule an der Gründau	Grundschule	240
	Fröbelschule	Förderschule	10
	Käthe-Kollwitz-Schule	Gesamtschule	600
Linsengericht	Geisbergschule	Grundschule	217
	Hasela-Schule	Grundschule	140
	Brentano-Schule	Förderschule	164
	Martinsschule	Förderschule	71
Maintal	Büchertalschule	Grundschule	253
	Fritz-Schubert-Schule	Grundschule	252
	Villa Kunterbunt	Grundschule	307
	Waldschule	Grundschule	256
	Werner-von-Siemens-Schule	Grund-, Haupt- und Realschule	748
	Wilhelm-Busch-Schule	Grundschule	330
	Adolph-Diesterweg-Schule	Förderschule	8
	Albert-Einstein-Schule	Gymnasium	1.173
	Erich-Kästner-Schule	Gesamtschule	590
Neuberg	Erich-Simdorn-Schule	Grundschule	168
Nidderau	Albert-Schweitzer-Schule	Grundschule	303
	Grundschule Ostheim	Grundschule	160
	Kurt-Schumacher-Schule	Grundschule	285

Schulstandort	Schule	Schultyp	Anzahl Schüler-/innen
	Paul-Maar-Schule	Grundschule	86
	Johann-Hinrich-Wichern-Schule	Förderschule	235
	Bertha-von-Suttner-Schule	Gesamtschule (Entwicklung zum Gymnasium)	912
Niederdorfelden	Struwelpeterschule	Grundschule	260
Rodenbach	Adolf-Reichwein-Schule	Grund-, Haupt- und Realschule	729
Ronneburg	Ronneburgschule	Grundschule	135
Schlüchtern	Bergwinkel-Grundschule	Grundschule	345
	Elmerland-Grundschule	Grundschule	67
	Grundschule Herolz	Grundschule	46
	Grundschule Vollmerz	Grundschule	39
	Verbundschule Wallroth-Hintersteinau	Grundschule	62
	Bergwinkelschule Beratungs- und Förderzentrum	Förderschule	102
	Heinrich-Hehrmann-Schule	Förderschule	89
	Stadtschule Schlüchtern	Haupt- und Realschule	750
	Ulrich-von-Hutten-Gymnasium	Gymnasium	830
	Kinzig-Schule	Berufliche Schule	1.350
Schöneck	Friedrich-Ebert-Schule	Grundschule	202
	Sternalerschule	Grundschule	166
Sinntal	Alfred-Kühnert-Schule	Grundschule	14
	Grundschule an der Sinn	Grundschule	17
	Grundschule Sannerz	Grundschule	17
	Grundschule Weichersbach	Grundschule	23
	Grundschule Züntersbach	Grundschule	13
	Hans-Elm-Schule	Grund-, Haupt- und Realschule	450

Schulstandort	Schule	Schultyp	Anzahl Schüler-/innen
	Verbundschule Sinntal-Sterbfritz	Grundschule	101
	Sprachheilschule	Förderschule	58
Steinau an der Straße	Bilzbergschule	Grundschule	60
	Brüder-Grimm-Schule	Grund-, Haupt- und Realschule	500
	Grundschule Hintersteinau	Grundschule	12
Wächtersbach	Grundschule Aufenau	Grundschule	69
	Kinderbrücke	Grundschule	320
	Friedrich-August-Genth-Schule	Gesamtschule	1.003

Quelle: Sidus Verlag: Schulwegweiser Main-Kinzig, 2022; Websites der Schulen;
Hinweis: In Hanau gibt es weitere Schulstandorte; hier dargestellt sind nur die Schulen, für die eine Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadt Hanau und dem Main-Kinzig-Kreis besteht.

8.4 Pendelndenrelationen

Tabelle 31: Bedeutende Pendelndenrelationen (> 500 sozialversicherungspflichtig Pendelnde)

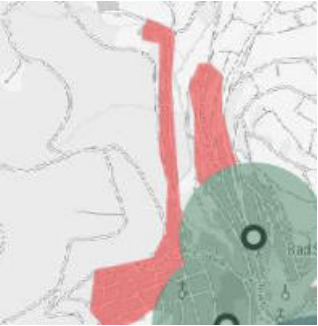


Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendelnde
Hanau	Frankfurt	7.719
Maintal	Frankfurt	6.881
Nidderau	Frankfurt	2.488
Schöneck	Frankfurt	1.991
Frankfurt	Hanau	1.965
Bruchköbel	Hanau	1.829
Bruchköbel	Frankfurt	1.797
Erlensee	Hanau	1.518
Hanau	Offenbach	1.489
Maintal	Hanau	1.456
Gelnhausen	Frankfurt	1.406
Hanau	Maintal	1.228
Langenselbold	Frankfurt	1.127
Langenselbold	Hanau	1.102
Erlensee	Frankfurt	1.075
Rodenbach	Hanau	1.052
Freigericht	Hanau	1.030
Gründau	Gelnhausen	996
Linsengericht	Gelnhausen	948
Offenbach	Hanau	941
Nidderau	Hanau	893
Gelnhausen	Hanau	841
Rodenbach	Frankfurt	832
Alzenau	Hanau	830
Freigericht	Frankfurt	824

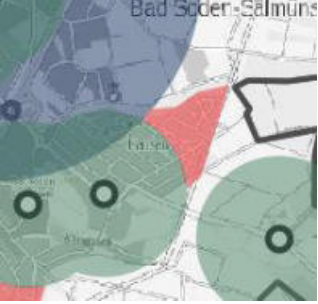


Wohnort	Arbeitsort	Anzahl Pendelnde
Gründau	Frankfurt	802
Frankfurt	Mainital	793
Großkrotzenburg	Hanau	761
Gründau	Hanau	731
Wächtersbach	Gelnhausen	717
Niederdorfelden	Frankfurt	667
Biebergemünd	Gelnhausen	634
Linsengericht	Frankfurt	630
Wächtersbach	Frankfurt	629
Hanau	Gelnhausen	613
Hainburg	Hanau	601
Freigericht	Gelnhausen	599
Mainital	Offenbach	591
Hanau	Erlensee	577
Bad Soden-Salmünster	Gelnhausen	551
Sinntal	Schlüchtern	550
Mühlheim	Hanau	545
Großkrotzenburg	Frankfurt	542
Steinau	Schlüchtern	526
Hasselroth	Hanau	523
Bad Soden-Salmünster	Frankfurt	508
Büdingen	Hanau	507
Neuberg	Hanau	503
Aschaffenburg	Hanau	501




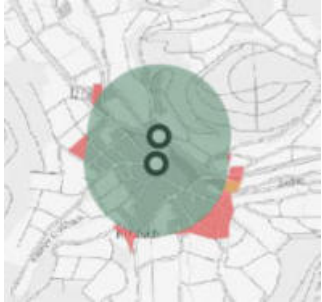
Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2019. Stand Juni 2019. Absteigende Sortierung nach Anzahl der Pendelnden

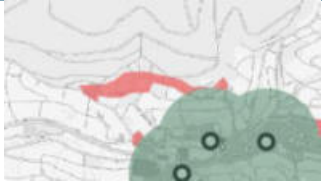



8.5 Analyse Erschließungsdefizite

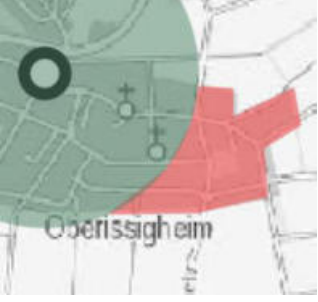



Tabelle 32: Analyse der Erschließungsdefizite im Detail (Auswahl, Wohn- und Gewerbegebiete) und Formulierung Handlungsbedarf



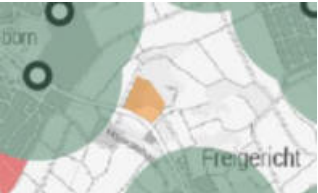

Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
<p>Bad Soden-Salmünster Bad Soden – Bornweg und Rudolf-Berta-Straße</p> 	<p>Siedlungsgebiet am nördlichen Rand mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>ca. 150 betroffene Wohneinheiten</p> <p>nächste Haltestelle: Bad Soden-Salmünster-Bad Soden Schweizerhaus, Linie MKK-90, Linie MKK-95, Linie MKK-99</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
<p>Bad Soden-Salmünster Bad Soden</p> 	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 200 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Bad Soden-Salmünster-Bad Soden Badestraße, ca. 1100 m entfernt, Linie MKK-90, Linie MKK-95, Linie MKK-99, Linie MKK-76</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
<p>Bad Soden-Salmünster Bad Soden</p> 	<p>Knappschafts-Klinik Bad Soden-Salmünster und Median Kinzigtal-Kliniken Bad Soden-Salmünster, Hamm Klinik Bellevue, Tennisverein, Hotels, vereinzelte Wohngebäude</p> <p>Nächste Haltestelle: Bad Soden-Salmünster-Bad Soden Badestraße, 750 bis 1300 m entfernt, Linie MKK-90, MKK-95, MKK-99</p>	<p>Hoher Handlungsbedarf</p> <p>Einrichtung einer neuen Verbindung zwischen Bad Soden-Salmünster und Bad Orb, Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>





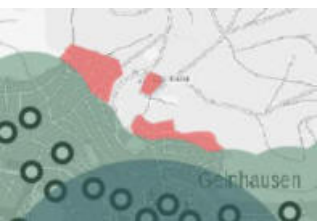
Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
<p>Bad Soden Salmünster – Bad Soden - Hausen</p> 	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 100 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Bad Soden-Salmünster-Hausen Spessarttor, ca. 800 m entfernt, Linie MKK-94</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
<p>Bad Soden-Salmünster, Ostring</p> 	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 50 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestellen: Bad Soden-Salmünster-Salmünster Am Palmusacker, ca. 600 m entfernt, Linie MKK-90, MKK-94</p> <p>Bad Soden-Salmünster-Salmünster Grimmelshausenstr., ca. 800 m entfernt, Linie MKK-94</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Bad Soden-Salmünster, Siedlung und Oberweg</p> 	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Siedlung Bad Soden-Salmünster Ca. 60 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Oberweg, Bad Soden-Salmünster ca. 30 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Bad Soden-Salmünster-Romsthal Feuerwehr, 600-800 m entfernt, Linie MKK-95, MKK-99, MKK-76</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Bad Soden-Salmünster, Ziegelhüttenstraße</p>	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 40 betroffene Wohneinheiten</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>





Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	<p>Nächste Haltestelle: Bad Soden-Salmünster-Kerbersdorf, ca. 600 m entfernt, Linie MKK-95</p>	
<p>Biebergemünd – Wirtheim</p> 	<p>Gewerbegebiet „Zehn Morgen“ Siedlungsgebiet Ca. 25 betroffene Wohneinheiten Nächste Haltestelle: Biebergemünd – Wirtheim Friedhof, ca. 900 m, Linie MKK-64</p>	<p>Hoher Handlungsbedarf Einrichtung einer neuen Verbindung zwischen Biebergemünd und Wächtersbach</p>
<p>Biebergemünd – Kassel</p> 	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Einfamilienhäusern Ca. 40 betroffene Wohneinheiten Nächste Haltestelle: Biebergemünd-Kassel (MKK) Kirche, ca. 500 m entfernt, Linie MKK-64 und MKK-65</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Biebergemünd – Roßbach</p> 	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Einfamilienhäusern Ca. 40 betroffene Wohneinheiten Nächste Haltestelle: Biebergemünd-Roßbach Wiegehäuschen, ca. 700 m entfernt, Linie MKK-65</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Biebergemünd – Bieber nördlich (Wochenendsiedlung)</p>	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Einfamilienhäusern und Jugendheim Ca. 60 betroffene Wohneinheiten</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>

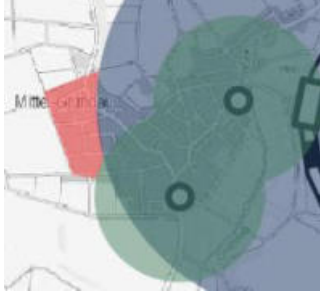


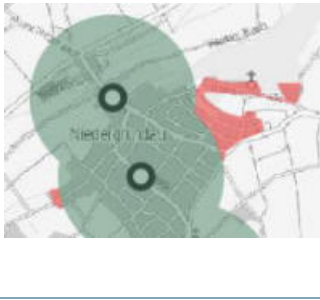
Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	Nächste Haltestelle: Biebergemünd-Bieber Grund-/Hauptschule, ca. 700 m entfernt, Linie MKK-64, Linie MKK-65	
Biebergemünd – Bieber südlich 	Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern Ca. 100 betroffene Wohneinheiten Nächste Haltestelle: Biebergemünd – Bieber Rathaus, ca. 700 m entfernt, Linie MKK-64, Linie MKK-65	Mittlerer Handlungsbedarf Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot
Bruchköbel Butterstadt, Im Weinberg 	Siedlungsgebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern Ca. 30 betroffene Wohneinheiten Nächste Haltestelle: Butterstadt Antontierstraße (500 – 600 m, Linie 563)	Geringer Handlungsbedarf
Bruchköbel Rossdorf, Oberdorf- und Bergwerkstraße 	Siedlungsgebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern und Landwirtschaftlicher Betrieb Ca. 30 betroffene Wohneinheiten Nächste Haltestellen: Rossdorf Falltorstraße (650 – 700 m, Linie 653) und Hanner Straße (650 – 700 m, Linie 653 und 42 S)	Geringer Handlungsbedarf
Bruchköbel Oberissigheim, Diebacher Straße, Zur Tanne	Siedlungsgebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern Ca. 150 betroffene Wohneinheiten	Mittlerer Handlungsbedarf





Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	<p>Nächste Haltestelle: Oberissigheim Bergstraße (550 – 850 m, Linie MKK-33 und 563)</p>	<p>Einrichtung einer neuen Verbindung im Bedarfsverkehr zwischen Bruchköbel und Neuberg</p>
<p>Bruchköbel, Am Germa- nenring</p> 	<p>Gewerbegebiet mit ca. 10 Betrieben</p> <p>Nächste Haltestelle: Bruchköbel Viadukt (750 m, Linie MKK-30, 42S und 563)</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
<p>Bruchköbel, Willy-Brandt- Str.</p> 	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 32 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestellen: Bruchköbel Birkenweg (700 – 850 m, Linie MKK-33 und 42S) und Waldseestraße (450 – 750 m, Linie MKK-33 und 42S)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Flörsbachtal – Lohrhaupten</p> 	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 120 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Flörsbachtal – Lohrhaupten Post, ca. 650 m entfernt, Linie MKK-64, Linie MKK-80</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>





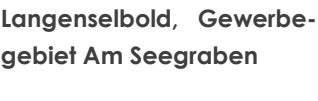
Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
Freigericht Somborn, Homeisterstraße, Ziegelstraße, Buchbergstraße 	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern und Gewerbegebiet</p> <p>Ca. 50 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Freigericht-Somborn Ziegelstraße (650 m, Linie MKK-53)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
Freigericht Somborn, Herderstraße, Lessingstraße, Dr.-Haußner-Weg, Dangelweg, Michelbacher Straße 	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 60 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Freigericht Somborn Karlstraße (400 m, Linie MKK-53, AB-31)</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
Freigericht Somborn, Schützenweg 	<p>Gewerbeunternehmen sowie Tennisclub</p> <p>Nächste Haltestelle: Freigericht Somborn, Schwalbengrund (600 m, Linie MKK-53, AB-31)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
Freigericht Neuses, Wilhelmstraße, Goethestraße, Auf der Höhe, Wendelinusstraße 	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 30 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Freigericht Neuses – Am Platz (600 m, Linie AB-31, MKK-53)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
Freigericht Horbach, Bornstraße, Im Krötengrund	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Einfamilienhäusern sowie ein Gewerbeunternehmen</p> <p>Ca. 35 betroffene Wohneinheiten</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>





Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	<p>Nächste Haltestelle: Freigericht Horbach Goldgasse (500 m, Linie MKK-58)</p>	
<p>Freigericht Horbach, L3269</p> 	<p>Gewerbeunternehmen direkt an der Landstraße</p> <p>Nächste Haltestelle: Freigericht Horbach, Zur Kleinbahn (170 m, Linie MKK-53)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Freigericht Bernbach</p> 	<p>Gewerbegebiet Birkenhain</p> <p>Nächste Haltestelle: Freigericht Bernbach Gewerbegebiet Birkenhain (450 m, Linie AB-30)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Gelnhausen</p> 	<p>Gewerbegebiet Zum Wartturm</p> <p>Ca. 3 Unternehmen betroffen</p> <p>Nächste Haltestelle: Gelnhausen -Gutenbergstraße (400 m, Linie MKK-62)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Gelnhausen</p> 	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>ca. 120 betroffene Wohneinheiten und Gaststätte Blockhaus</p> <p>Nächste Haltestelle: Gelnhausen- Mühlbachweg, ca. 500 m entfernt Linie MKK-62; Gelnhausen Röther Gasse, ca. 500 m entfernt, Linie MKK-62)</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
<p>Gelnhausen Hailer</p>	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>





Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	<p>Ca. 50 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Gelnhausen-Hailer Reinhardstraße (300 m bis 900 m, Linie MKK-61, MKK-62)</p>	
<p>Gründau Hain-Gründau</p> 	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 50 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Gründau Hain-Gründau Mühlweg (550 m, Linie MKK-66, MKK-67)</p>	Geringer Handlungsbedarf
<p>Gründau-Lieblös</p> 	<p>Gewerbeunternehmen in Randlage</p> <p>Nächste Haltestelle: Gründau-Lieblös Industriegebiet (650 m, Linie MKK-66, MKK-68)</p>	Geringer Handlungsbedarf
<p>Gründau-Lieblös</p> 	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 80 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Gründau-Lieblös Kinzigtalschule (550 m, Linie MKK-66, MKK-68)</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
<p>Gründau Mittel-Gründau</p>	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 100 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Gründau Mittel-Gründau Hofgut (500 m, MKK-66, MKK-67)</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>




Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
		
<p>Gründau Mittel-Gründau</p> 	<p>Hofähnliche Gewerbe- und Wohngebäude umgeben von landwirtschaftlich genutzter Fläche</p> <p>Nächste Haltestelle: Gründau Mittel-Gründau Hofgut (1,8 km, Linie MKK-66, MKK-67)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Gründau Mittel-Gründau</p> 	<p>Siedlungsgebiet im Randgebiet mit Einfamilienhäusern</p> <p>Ca. 50 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Gründau Mittel-Gründau Hofgut (2 km, Linie MKK-66, MKK-67)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Gründau Niedergründau</p> 	<p>Siedlungsbereich in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern, einem Dorfgemeinschaftshaus, einer Bergkirche und einem Tischtennisverein</p> <p>Ca. 70 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Gründau Niedergründau, Mittelgründauer Straße (350 m, Linie 374, MKK-66, MKK-67, MKK-68)</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
<p>Gründau Rothenbergen, Wingertstraße</p>	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 45 betroffene Wohneinheiten</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>





Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	Nächste Haltestelle: Gründau-Rothenberg Frankfurter Straße (700 m, Linie MKK-67)	
Gründau Rothenberg, Industriestraße, Wibastraße, Wiesenstraße 	Gewerbeunternehmen sowie einzelne Ein- und Mehrfamilienhäuser Ca. 30 betroffene Wohneinheiten sowie diverse Betriebe Nächste Haltestelle: Gründau-Rothenberg Dorfgemeinschaftshaus (500 m, Linie 374, MKK-66, MKK-68)	Geringer Handlungsbedarf
Hammersbach Marköbel, Ronneburgstraße 	Siedlungsgebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern Ca. 38 betroffene Wohneinheiten Nächste Haltestellen: Marköbel Untertor (550 – 600 m, Linie MKK-57 und 563) und Storchsborn (550 – 800 m, Linie MKK-57 und 563)	Geringer Handlungsbedarf
Hammersbach, Langenbergheim, Am Schulzehten 	Gewerbegebiet, Logistikzentrum Nächste Haltestellen: Hammersbach Langenbergheim, Vogelsbergstraße (450 – 2100 km, Linie MKK-57 und 563)	Mittlerer Handlungsbedarf Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot
Hasselroth Neuenhaßlau, Rohrstraße, Hasselbach-	Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern Ca. 100 betroffene Wohneinheiten	Mittlerer Handlungsbedarf




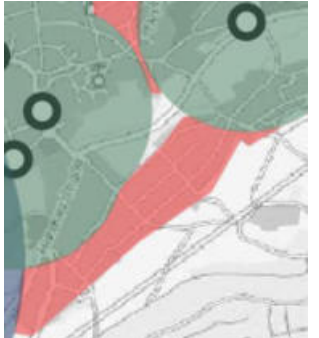
Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
<p>straße, Erlenstraße, Wiesenstraße, Rathausstraße, Karlstraße</p> 	<p>Nächste Haltestelle Hasselroth- Neuenhaßlau Rathausstraße (500 m, Linie MKK-60)</p>	<p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
<p>Jossgrund – Burgjoß</p> 	<p>Siedlungsrandgebiete mit Einfamilienhäusern Ca. 60 betroffene Wohneinheiten Gewerbegebiet Nächste Haltestellen: Jossgrund-Burgjoß Burgstraße, Linie MKK-80, Linie MKK-83 Jossgrund-Burgjoß Rother Weg, Linie MKK-82, Linie MKK-83</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
<p>Langendiebach Erlensee, Langenselbolder Weg</p> 	<p>Siedlungsgebiet in Mittel- bis Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern Ca. 30 betroffene Wohneinheiten Nächste Haltestellen: Kindertagesstätte Nelly Sachs (500 m, Linie X94, MKK-39 und MKK-57) und Ev. Gemeindezentrum (450 m, Linie MKK-39)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Langenselbold, Hanauer Str.</p> 	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern und Gewerbegebiet Ca. 120 betroffene Wohneinheiten Nächste Haltestellen: Langenselbold Rathausplatz (500 – 800 m, Linie MKK-56, MKK-57, MKK-60 und MKK-68)</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
<p>Langenselbold, Gewerbegebiet Am Seegraben</p> 	<p>Gewerbegebiet Nächste Haltestellen: Langenselbold Industriestraße (650 m, Linie MKK-54, MKK-</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>





Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	55, MKK-56, MKK-57, MKK-60 und MKK-68)	
Linsengericht - Altenhaßlau 	Gewerbegebiet Betroffen: 6 Unternehmen (inkl. Bio-markt) Nächste Haltestellen: Linsengericht – Altenhaßlau Denkmal, ca. 750 m entfernt, Linie MKK 62	Mittlerer Handlungsbedarf Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot
Linsengericht Großenhausen, Poststraße, Steineweg, Nordstraße, Adigstraße, Gartenstraße, Aueweg, Sandweg 	Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern sowie ein Gewerbeunternehmen Ca. 70 betroffene Wohneinheiten Nächste Haltestelle: Linsengericht Großenhausen Ortsmitte (450 m, Linie MKK-58, MKK-63)	Mittlerer Handlungsbedarf Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot
Linsengericht Geislitz, Alte Hohle, Schützenstraße, Neue Straße, Sommerberg, Am Vogelgesang, Krummwiese, Apfelweg 	Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern Ca. 70 betroffene Wohneinheiten Nächste Haltestelle: Linsengericht-Geislitz Feuerwehrhaus (350 m, Linie MKK-58, MKK-63)	Mittlerer Handlungsbedarf Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot

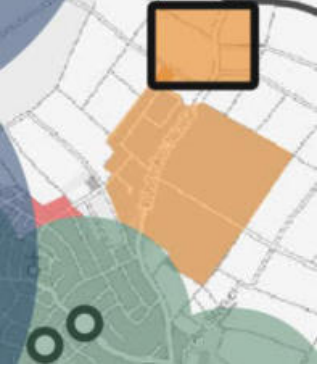


Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
<p>Linsengericht Eidengesäß</p> 	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 80 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Linsengericht Eidengesäß Post (500 m, Linie MKK-58, MKK-63,)</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
<p>Maintal Dörnigheim, Winterstraße</p> 	<p>Wohn- und Gewerbegebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 40 betroffene Wohneinheiten und ein betroffener Gewerbebetrieb</p> <p>Nächste Haltestellen: Dörnigheim - Gewerbegebiet Ost (650 -1100 m, Linie MKK-23 und MKK-27) und Alter Kesselstädter Weg (500 – 950 m, Linie X57, MKK-22 und MKK-27)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf, ggf. Einrichtung zusätzlicher Haltestelle auf Ruf-taxi-Linie MKK-27 vorgesehen</p>
<p>Maintal Bischofsheim, Gutenbergstraße</p> 	<p>Logistik Gewerbebetrieb</p> <p>Nächste Haltestellen: Bischofsheim Taunusstraße (1600 m, Linie MKK-22, MKK-23, und MKK-25) und Maintal-West Bahnhof (1300 m, RB58, RB54, Linie MKK-23 und MKK-24)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Maintal Bischofsheim, Waldstraße</p> 	<p>Wohngebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 30 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestellen: Bischofsheim Plättenweide (500 – 600 m, Linie MKK-22, Mkk-23 und MKK-25) und Hochstraße (500 – 600 m, Linie MKK-22, MKK-23 und MKK-25)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Maintal Hochstadt, Hanner Straße</p>	<p>Freiwillige Feuerwehr Maintal-Hochstadt</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>

Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	<p>Nächste Haltestellen: Hochstadt Wachenbucher Straße (450 m, Linie MKK-22 und MKK-25) und Bahnhofstraße (600 m, Linie MKK-22 und MKK-25)</p>	
<p>Neuberg, Ravalzhausen, Oberissigheimer Str.</p> 	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Einfamilienhäusern</p> <p>Ca. 30 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestellen: Ravalzhausen Rüdigheimer Straße (700 – 800 m, Linie MKK-57, MKK-55 und X94) und Langendiebacher Straße (700 – 800 m, Linie MKK-51, MKK-55, MKK-57, X93 und X94)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Neuberg, Ravalzhausen, Friedrich-Ebert-Straße</p> 	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 100 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestellen: Erich-Simdorn-Schule (450 – 950 m, Linie MKK-57)</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
<p>Neuberg, Rüdigheim, Ulmen- und Birkenweg</p>	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 50 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestellen: Rüdigheim Rathausstraße (600 – 750 m, Linie MKK-57 und X94)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>


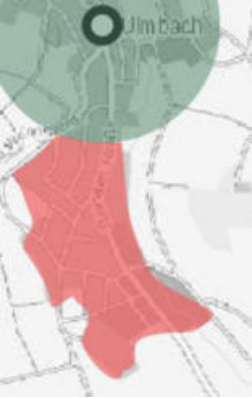

Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
		
<p>Nidderau Heldenberg, Gewerbegebiet Liebigstraße</p> 	<p>Teil Gewerbegebiet in Randlage Nächste Haltestelle: Heldenbergen Aldi Edeka (500 m, Linie MKK-46) und Siemensstraße (700 m, Linie MKK-46 und 562)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Nidderau Eichen, Wehrstraße</p> 	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern Ca. 80 betroffene Wohneinheiten Nächste Haltestellen: Eichen Ober-gasse (600 – 800 m, Linie MKK-46 und 42S) und Raiffeisenbank (600 – 800 m, Linie MKK-46 und 42S)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Rodenbach Niederrodenbach, Nordring und Südring</p> 	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Einfamilienhäusern Ca. 52 betroffene Wohneinheiten Nächste Haltestellen: Rodenbach, Niederrodenbach-Nordring (800 m, Linie MKK-38, MKK-52)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Rodenbach</p>	<p>Anglerverein ASV Frankfurt Ca. 100 betroffene Gärten/Hütten Nächste Haltestelle: Langenselbold Bahnhof (1,9 km, Linie RE50, RB51, Bus</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>


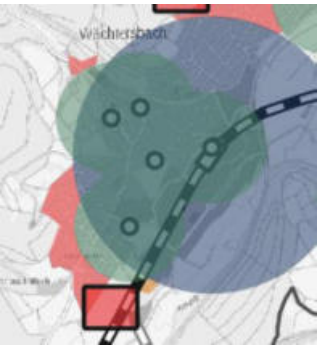

Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	<p>MKK-53, MKK-54, MKK-56, MKK-57, MKK-60, MKK-68)</p>	
<p>Ronneburg, Hüttengesäß, Marienstraße (Westen) und Am Helgenhaus (Osten)</p> 	<p>Siedlungsgebiete in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Marienstraße: Ca. 160 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestellen: Hüttengesäß Bahnhofstraße (550 – 1000 m, Linien MKK-56 und X95)</p> <p>Am Helgenhaus: Ca. 180 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestellen: Hüttengesäß Bahnhofstraße (450 – 950 m, Linien MKK-56 und X95) und (650 – 900 m, Linie MKK-56)</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
<p>Ronneburg, Neuwiedermuß, Bergstraße</p> 	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 100 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestellen: Ronneburg Neuwiedermuß (600 – 800 m, Linie FB-44, MKK-56 und X95)</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
<p>Schlüchtern, Bergwinkelweg</p> 	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 160 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Ulrich-von-Hutten Gymnasium Schlüchtern, ca. 500-700 m entfernt, Linie MKK-90, MKK-93, MKK-95 und MKK-98</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>

Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
Schlüchtern, Niederzell, 	<p>Siedlungsgebiet mit Einfamilienhäusern</p> <p>Ca. 50 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Schlüchtern-Niederzell Jossaer Straße, ca. 500 – 1000m entfernt, Linie MKK-90</p>	Geringer Handlungsbedarf
Schlüchtern, Herolz 	<p>Siedlungsgebiet mit Einfamilienhäusern, metallverarbeitendes Unternehmen am Ortsrand</p> <p>Ca. 25 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Schlüchtern-Herolz Ahlersbacher Straße/Kirche, ca. 500m entfernt, Linie MKK-91</p>	Geringer Handlungsbedarf
Schlüchtern, Elm 	<p>Siedlungsgebiet mit Einfamilienhäusern</p> <p>Ca. 35 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Schlüchtern-Elm Denkmal, ca. 600-800m entfernt, Linie MKK-92, MKK-93</p>	Geringer Handlungsbedarf
Schlüchtern, Wallroth 	<p>Siedlungsgebiet mit Einfamilienhäusern, Gewerbeflächen am Ortsrand</p> <p>Ca. 15 betroffene Wohneinheiten + 4 Unternehmen</p> <p>Nächste Haltestelle: Schlüchtern-Wallroth Siedlung, ca. 600-750m, Linie MKK-98</p>	Geringer Handlungsbedarf
Schöneck Kilianstädten, Windecker Str.	<p>Wohngebiet in Randlage mit Einfamilienhäusern und Gewerbegebiet mit Entwicklungsgebiet</p>	Hoher Handlungsbedarf

Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
	<p>Ca. 24 betroffene Wohneinheiten und gesamtes Gewerbegebiet</p> <p>Nächste Haltestellen: Kilianstädten Hanauer Str. (550 m – 1300 m, Linie MKK-24 und MKK-31) und Frankfurter Str. (650 – 1700 m, Linie MKK-24 und MKK-31)</p>	<p>Einrichtung einer neuen Buslinie zwischen Nidderau und Kilianstädten</p>
<p>Schöneck Kilianstädten Gewerbegebiet Gelber Berg</p> 	<p>Gewerbegebiet in Außenlage</p> <p>Nächste Haltestelle: Kilianstädten Neuer Weg (1100 – 1500 m, Linie MKK-31)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Schöneck Büdesheim, Friesenweg und Vilbeler Str.</p> 	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 56 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestellen: Büdesheim Brücke (550 – 900 m, Linie MKK-31, MKK-32 und AST)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Schöneck Büdesheim, Bernauer Ch</p>	<p>Siedlungsgebiet in Randlage mit Einfamilienhäusern und Landwirtschaftsbetrieben</p> <p>Ca. 18 betroffene Wohneinheiten und die Kita Sonnenwelle der Gemeinde Schöneck</p> <p>Nächste Haltestelle: Büdesheim Südliche Hauptstraße (600 – 800 m, Linie MKK-31, MKK-32 und AST)</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>

Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
<p>Sinntal, Züntersbach</p>	<p>Siedlungsgebiet mit Einfamilienhäusern und landwirtschaftlichen Höfen</p> <p>Ca. 35 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Sinntal-Züntersbach Grundschule/Kindergarten, ca. 500-1.100 m, Linie MKK-96</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Steinau an der Straße, Nordstraße</p>	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern, im Westen Gewerbegebiet, Entwicklungsgebiet Wohnen</p> <p>Ca. 250 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Steinau an der Straße Kinzigbrücke, ca. 800 m entfernt, Linie MKK-90</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
<p>Steinau an der Straße, Bärenweg</p>	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 70 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Steinau an der Straße Bellinger Tor, ca. 500-700 m entfernt, Linie MKK-90</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>

Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
Steinau an der Straße, Am kleinen Hermes 	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern, Entwicklungsgebiet Wohnen</p> <p>Ca. 60 betroffene Wohneinheiten und Entwicklungsgebiet Wohnen</p> <p>Nächste Haltestelle: Steinau an der Straße Ringstraße, ca. 700 m entfernt, Linie MKK- 90</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
Steinau an der Straße, Ulmbach Süden 	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 120 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Steinau an der Straße-Ulmbach Hauptstraße, ca. 600-100 m entfernt, Linie MKK-95 und MKK-99</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
Steinau an der Straße, Ulmbach Norden 	<p>Siedlungsgebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 80 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Steinau an der Straße-Ulmbach Gasthof Happ, ca. 500-800 m entfernt, Linie MKK-95 und MKK-99</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>
Steinau an der Straße, Wochenend-/Lerchenfeldweg	<p>Siedlungsgebiet mit Einfamilienhäusern</p> <p>Ca. 30-40 Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Steinau an der Straße-Bellings Am Erlenbach, ca. 1-1,3 km entfernt, Linie MKK-90</p>	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>

Bereich	Bewertung / Betroffene Bevölkerung / Distanz zur nächsten Haltestelle	Handlungsbedarf
		
<p>Wächtersbach (südlich)</p> 	<p>Siedlungsrandgebiet mit Ein - und Mehrfamilienhäusern</p> <p>Ca. 120 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Wächtersbach Messengelände, ca. 750 m entfernt, Linie MKK-71, Linie MKK-73, Linie MKK-81</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Einrichtung einer verbesserten innerörtlichen Verbindung mit zusätzlicher Haltestelle</p>
<p>Wächtersbach (nördlich)</p> 	<p>Siedlungsgebiet mit Einfamilienhäusern</p> <p>Ca. 120 betroffene Wohneinheiten</p> <p>Nächste Haltestelle: Wächtersbach Freibad, ca. 900 m entfernt, Linie MKK-71, Linie MKK-72, Linie MKK-76</p>	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p> <p>Prüfung einer verbesserten Erschließung mit Bedarfsverkehrsangebot</p>

8.6 Ausbauzustand und Priorisierung der Haltestelleninfrastruktur im Main-Kinzig-Kreis

Bundesweit war die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zum 01.01.2022 herzustellen. Dem Nahverkehrsplan kommt die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV zu. Er muss daher aufzeigen

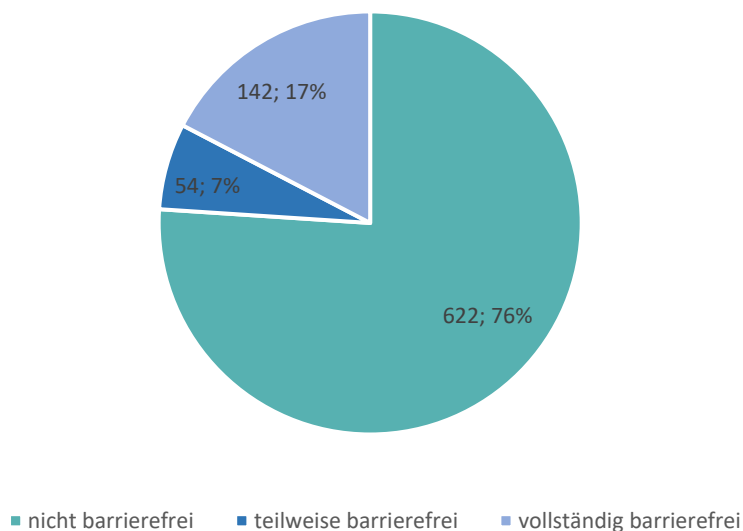
- in welchen Zeiträumen und nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und

- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme (noch) nicht erreicht werden kann.

Zuständig für den barrierefreien Haltestellenausbau sind die jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Erreichung dieses Ziels vor allem hinsichtlich der Infrastruktur erfordert entsprechende finanzielle Investitionen.

Der vollständig barrierefreie Ausbau der Haltestellen im Main-Kinzig-Kreis wird noch Jahre in Anspruch nehmen. Für einen zielgerichteten Einsatz der Finanzmittel sieht der Main-Kinzig-Kreis in seinem aktuell in Erarbeitung befindlichen Nahverkehrsplan ein Priorisierungsinstrument vor, mit dem die Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen in den Städten und Gemeinden festgelegt werden kann (siehe Kapitel 4.5).

Abbildung 81: Aktueller Stand des barrierefreien Haltestellenausbaus



Vorrangig barrierefrei umzubauen sind zentrale, stark frequentierte Haltestellen, Verknüpfungshaltestellen sowie Haltestellen an relevanten Orten. Zusätzlich ist mindestens eine Haltestelle je Ortsteil barrierefrei auszubauen.

Auf der Grundlage dieser Kriterien wurden die zum Ausbau vorgesehenen Haltestellen bewertet. Dabei erfolgt eine Unterscheidung zwischen Haltestellen,

- die bisher nicht barrierefrei ausgebaut sind. Für diese Haltestellen ist eine Priorisierung im Nahverkehrsplan vorgenommen.
- die teilweise bzw. weitgehend barrierefrei ausgebaut sind (nicht alle Anforderungen an Barrierefreiheit sind erfüllt oder entsprechen dem aktuellen Stand der Technik). Für diese Haltestellen ist ein Umbau nicht prioritär. Sofern unmittelbare Straßenumbau- oder Sanierungsmaßnahmen anstehen, ist ein vollständiger barrierefreier Umbau vorzusehen.

- die vollständig barrierefrei umgebaut sind. Für diese Haltestellen besteht kein Handlungsbedarf.

Im Frühjahr 2023 erfolgt eine Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen zu möglichen Änderungen und Anpassungen zur Umsetzung bzw. zum Umsetzungszeitpunkt an den einzelnen Haltestellen und zu ggf. bereits geplanten Baumaßnahmen. Das Umsetzungskonzept wird kontinuierlich durch die KVG MK weiterbearbeitet und mit den relevanten Akteuren abgestimmt.

Bad Orb – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktiler Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Bad Orb	Sallenenplatz	MKK-80, 82, 83, 84, 85	C	2	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	10	4	14	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Bad Orb	Bahnhofstraße	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	6	11	nicht barrierefrei		2024	Kreis
Bad Orb	Küppelsmühle	MKK-85	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	6	11	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Bad Orb	Sportanlagen/Rheaklinik	MKK-82, 83, 85	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	4	11	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Bad Orb	An der Heppenmauer	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2025	Gemeinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzuset-zen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Bad Orb	Edeka	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	4	9	nicht barriere-frei		2025	Ge-meinde
Bad Orb	Frank-furter Straße	MKK-80, 81	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	4	9	nicht barriere-frei		2025	Land
Bad Orb	Hasel-straße	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	4	9	nicht barriere-frei		2025	Ge-meinde
Bad Orb	Jahn-straße	MKK-85	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	4	9	nicht barriere-frei		2025	Ge-meinde
Bad Orb	Kon-zert-halle	MKK-82, 83, 85	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	4	9	nicht barriere-frei		2026	Ge-meinde
Bad Orb	Kurmai-nzer Straße	MKK-85	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	4	9	nicht barriere-frei		2026	Ge-meinde
Bad Orb	Lin-denall-ee	MKK-85	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	4	9	nicht barriere-frei		2026	Ge-meinde

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-riere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzuset-zen bis Ende	Str-ßen-bau-lastträ-ger
Bad Orb	Rat-haus	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	4	9	nicht bar-riere-frei		2026	Land
Bad Orb	Lau-zen-stra-ße	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei		2026	Kreis
Bad Orb	Ufer-weg	MKK-80, 81, 84	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei		2026	Kreis
Bad Orb	Unter-tor	MKK-82	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei		bis 2030	Ge-meinde
Bad Orb	Burg-ring	MKK-80, 82, 83, 84	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht bar-riere-frei		bis 2030	Ge-meinde
Bad Orb	Kinder-dorf Weg-scheid e	MKK-80, 82, 83	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht bar-riere-frei		bis 2030	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-han-den (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-te-le-men-te (1=vor-han-den; 0=nicht vor-han-den)	Taktile Lei-te-le-men-te (Punkt e)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-ra-dien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzuset-zen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Bad Orb	Am lan-gen Acker	MKK-76, 80, 81, 84	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Kreis
Bad Orb	Am Schafs-trieb	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	Ge-meinde
Bad Orb	Am Win-ters-berg	MKK-85	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	Ge-meinde
Bad Orb	Austra-ße	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	Ge-meinde

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-riere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzuset-zen bis Ende	Str-aßen-bau-lastträ-ger
Bad Orb	Bay-ern-weg	MKK-85	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirtschaft-lichkeit	Ge-meinde
Bad Orb	Berli-ner Straße	MKK-85	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirtschaft-lichkeit	Ge-meinde
Bad Orb	Dr.-Wein-berg-Straße	MKK-85	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirtschaft-lichkeit	Ge-meinde
Bad Orb	Ebert-platz	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirtschaft-lichkeit	Ge-meinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbau-Lastträger
Bad Orb	Eichendorffstraße	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Gemeinde
Bad Orb	Friedrichstal /Kasselberg	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Gemeinde
Bad Orb	Friedrichstalstraße	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Gemeinde
Bad Orb	Geigershallenweg	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Gemeinde

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-riere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzuset-zen bis Ende	Str-aßen-bau-last-trä-ger
Bad Orb	Geln-häuser Weg	MKK-85	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirtschaft-lichkeit	Ge-meinde
Bad Orb	Ge-werb-estra-ße	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirtschaft-lichkeit	Ge-meinde
Bad Orb	Ha-seltal	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirtschaft-lichkeit	Ge-meinde
Bad Orb	Huber-tus-stra-ße	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirtschaft-lichkeit	Ge-meinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzuset-zen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Bad Orb	Leimbachstraße	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Gemeinde
Bad Orb	Ludwigstraße	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Kreis
Bad Orb	Mittelweg	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Gemeinde
Bad Orb	Naturbad	MKK-80, 83	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Bad Orb	Odenwaldstraße	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende	Gemeinde

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-riere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzuset-zen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
																Wirtschaft-lichkeit	
Bad Orb	Philo-so-phen-weg	MKK-85	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirtschaft-lichkeit	Ge-meinde
Bad Orb	Sach-sen-häuser Straße	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirtschaft-lichkeit	Ge-meinde
Bad Orb	Sälzer-straße	MKK-85	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirtschaft-lichkeit	Ge-meinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-riere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzuset-zen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Bad Orb	Villbacher Straße	MKK-85	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Kreis
Bad Orb	Vondalbergstraße Nord	MKK-85	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Gemeinde
Bad Orb	Wächtersbacher Weg	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Gemeinde
Bad Orb	Waldfrieden	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis
Bad Orb	Wemstraße	MKK-84	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende	Gemeinde

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzuset-zen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
																Wirtschaft-lichkeit	
Bad Orb	Wild-park Wald-frie-den	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		bis 2030	Kreis
Bad Orb	Rotah-or-nallee	MKK-85	D1	1	0						1	0	1	nicht barrie-refrei		prüfen	Ge-meinde

Bad Orb – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punktegesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Anmerkungen (z. B. anstehende Straßenbaumaßnahmen, Planungen)	Straßenbau-träger
Bad Orb	Busbahnhof	MKK-80, 81, 82, 83, 84, VB-95	C	2	4	1	Altes Hochbord	2	1	0	8	2	10	teilweise barrierefrei		Gemeinde
Bad Orb	Busbahnhof	MKK-80, 81, 82, 83, 84, VB-95	C	2	4	1	Altes Hochbord	2	1	0	8	2	10	teilweise barrierefrei		Gemeinde
Bad Orb	Busbahnhof	MKK-80, 81, 82, 83, 84, VB-95	C	2	4	1	Altes Hochbord	2	1	0	8	2	10	teilweise barrierefrei		Gemeinde

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kate-gorien	Halte-stellen-kate-gorie (Punkte)	Fahr-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vor-handen (0=nein ; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Leitele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Leitele-mente (Punkte)	Punkte ge-samt	Ein-zugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-refreier Umbau	An-mer-kun-gen (z. B. an-ste-hende Stra-ßen-bau-ma-ß-nah-men, Pla-nun-gen)	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Bad Orb	Bus-bahn-hof	MKK-80, 81, 82, 83, 84, VB-95	C	2	4	1	Altes Hoch-bord	2	1	0	8	2	10	teil-weise barrie-refrei		Ge-meind e
Bad Orb	Bus-bahn-hof	MKK-80, 81, 82, 83, 84, VB-95	C	2	4	1	Altes Hoch-bord	2	1	0	8	2	10	teil-weise barrie-refrei		Ge-meind e
Bad Orb	Am langen Acker	MKK-76, 80, 81, 84	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	1	0	5	0	5	teil-weise barrie-refrei		Kreis

Bad Orb – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-lastträger
Bad Orb	Am Orbtal	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	4	5	barrierefrei	Land
Bad Orb	Am Wendelinusbrunnen	MKK-80, 82, 83, 84	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	4	5	barrierefrei	Land
Bad Orb	Am Wendelinusbrunnen	MKK-80, 82, 83, 84	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	4	5	barrierefrei	Land
Bad Orb	Martinusstraße	MKK-76, 80, 81, 84	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	barrierefrei	Kreis
Bad Orb	Am langen Acker	MKK-76, 80, 81, 84	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	barrierefrei	Kreis
Bad Orb	Am Orbtal	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	barrierefrei	Land
Bad Orb	Toskana-Therme	MKK-82, 83, 85	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	barrierefrei	Gemeinde

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kate-gorien	Halte-stellen-kate-gorie (Punkte)	Fahr-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vor-handen; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-refreier Umbau	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Bad Orb	Würz-burger Straße	MKK-80, 82, 83, 85	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	0	1	barrie-refrei	Land

Bad Soden-Salmünster – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punktegesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbau-träger
Salmünster	Bahnhof	Bus 90, 94, 95, 99	B	3	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	11	0	11	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Salmünster	Ober- tor	Bus 90, 94, 95, 99	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Land
Ahl	Kirche	Bus 90	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Kreis
Als- berg	Birken- hainer Straße	Bus 94, 99	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Land
Bad Soden	Bade- straße	Bus 90, 95, 99, MKK-76	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gastnach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Kath.-Willen-roth	Wald-schul-straße	MKK-71, 75, 76	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2025	Land
Mer-nes	Firma Lin-gen-felder	Bus 94, MKK-80, 82, 83	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2025	Land
Mer-nes	Kirche	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2025	Land
Mer-nes	Orts-mitte	Bus 94, MKK-80, 82, 83	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2025	Land
Romst-hal	Feuer-wehr	Bus 90, 95, 99, MKK-76	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2026	Land
Romst-hal	Hut-ten-grund-halle	Bus 95	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2026	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt-e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-riere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-last-trä-ger
Sal-müns-ter	Am Pal-musac-ker	Bus 90, 94, 95	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei		2026	Ge-meind-e
Sal-müns-ter	Har-nisch-feger-schule	Bus 90, 94, 95, 99, MKK-65, 76, 80	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht bar-riere-frei		2026	Ge-meind-e
Kath.-Willen-roth	Wald-schule	MKK-76	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht bar-riere-frei		2026	Kreis
Romst-hal	Dorf-brun-nen	Bus 90, 95	C	2	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	6	0	6	nicht bar-riere-frei		bis 2030	Ge-meind-e
Kath.-Willen-roth	Im Bir-ken-grund	MKK-76	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende	Kreis

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-last-trä-ger
																Wirt-schaft-lichkeit	
Kath.-Willen-roth	Schön-hof	MKK-76	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Kreis
Sal-müns-ter	Grim-mels-hau-sen-stra-ße	Bus 94	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Ge-meind e

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Sal-müns-ter	Schlüch-ther-ner Straße	Bus 90	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Ge-meind e
Wah-ler-t	Salz-stra-ße	Bus 90, 95, 99	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Ge-meind e
Hau-sen	Forst-amt	Bus 94	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende	Land

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
																Wirt-schaft-lichkeit	
Hau-sen	Spess-arttor	Bus 94	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Land
Ahl	Schule		D1	1										nicht barrie-refrei		prüfen	
Bad Soden	Schwe-izer-haus	Bus 90, 95, 99, MKK-76	D1	1										nicht barrie-refrei		prüfen	Land
Bad Soden	Therm a-Sol		D1	1										nicht barrie-refrei		prüfen	Ge-meind e

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Romsthal	Kirche		D1	1										nicht barrierefrei		prüfen	Gemeinde

Bad Soden-Salmünster – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-lastträger
Mernes	Firma Lingenfelder	Bus 94, MKK-80, 82, 83	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Land
Mernes	Kirche	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Land
Mernes	Ortsmitte	Bus 94, MKK-80, 82, 83	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Land

Bad Soden-Salmünster – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Ahl	Kirche	Bus 90	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	barrierefrei	Kreis
Kerbersdorf	Kerbersdorf	Bus 95	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	barrierefrei	Land
Kerbersdorf	Kerbersdorf	Bus 95	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	barrierefrei	Land

Biebergemünd – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktiler Leitenelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitenelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Bieber	Röhrig	MKK-64, 65, 80	C	2	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	6	2	8	nicht barrierefrei		2024	Bund
Bieber	Gasen	MKK-64, 65	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Bund
Bieber	Rathaus	MKK-64, 65	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Bund
Bieber	Rathaus	MKK-64, 65	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Bund
Breitenborn-Lützel	Dorfgemeinschaftshaus	MKK-64, 65	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Kreis

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Breiten-born-Lützel	Lützel Huckelheimer Weg	MKK-64, 65	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2025	Ge-meind e
Kassel	Kirche	MKK-64, 65	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2026	Kreis
Lanzin-gen	Mitte	MKK-64, 65	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2026	Ge-meind e
Roß-bach	B 276	MKK-64, 65	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2026	Bund
Roß-bach	Wie-ge-häus-chen	MKK-65	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2026	Ge-meind e
Wirt-heim	Altes Forst-haus	MKK-64, 65	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2026	Land

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
Bieber	Grund- /Haupt-schul-e	MKK-64, 65	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht barrie-refrei		bis 2030	Ge-meind-e
Lanzin-gen	B 276	MKK-64, 65	C	2	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	6	0	6	nicht barrie-refrei		bis 2030	Bund
Kassel	Alter Bahn-hof	MKK-64, 65	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	Kreis
Kassel	In der Strutt	MKK-64, 65	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende	Kreis

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-last-trä-ger
																Wirt-schaft-lichkeit	
Kassel	Neuer Fried-hof	MKK-64	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Kreis
Lanzin-gen	Brücke	MKK-64, 65	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Ge-meind e

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-riere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
Wirt-heim	Sau-wirt	MKK-64, 65	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Land
Lanzin-gen	Kinder-garten	MKK-65	D1	1	0						1	0	1	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Ge-meind e
Bieber	Fest-platz		D1	1										nicht bar-riere-frei		außer Be-trieb	
Bieber	Kinder-tages-stätte		D1	1										nicht bar-riere-frei		außer Be-trieb	Ge-meind e

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Bieber	Von-Can-crin-Straße		D1	1										nicht barrie-refrei		außer Be-trieb	
Bieber	Wirts-hohle		D1	1										nicht barrie-refrei		außer Be-trieb	
Lanzin-gen	Bo-gen-straße		D1	1										nicht barrie-refrei		außer Be-trieb	
Roß-bach	Altes Rat-haus		D1	1										nicht barrie-refrei		außer Be-trieb	
Roß-bach	Berg-straße		D1	1										nicht barrie-refrei		außer Be-trieb	

Biebergemünd – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Kassel	Gemeindezentrum	MKK-64	D1	1	2	1	Altes Hochbord	2	1	0	5	2	7	teilweise barrierefrei	Gemeinde

Biebergemünd – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-träger
Kassel	Schule	MKK-64, 65	D1	1	2	1	Hochbord	0	1	0	3	2	5	vollständig barrierefrei	Kreis
Kassel	Nahversorgungszentrum	MKK-64	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Gemeinde
Wirt-heim	Friedhof	MKK-64, 65	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Bund
Wirt-heim	Sportplatz	MKK-64, 65, 80, Bus SEV	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Wirt-heim	Gewerbegebiet Zehn Morgen	MKK-65, 80	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Bund

Birstein – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbau-last-träger
Birstein	Busbahnhof	MKK-71, 72, 74, 75, VB-95	D1	1	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	9	2	11	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Birstein	Katharinenstraße	MKK-71, 76	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Birstein	Lauterbacher Straße	MKK-71, 72, 74, 75	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Bund
Birstein	Spessartstraße	MKK-71, 72, 74, 75	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Land
Birstein	Abzw. Busbahnhof	MKK-71, 72, 76	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Bund

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vor-handen (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hochbord)	Ein-stiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-radialen	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-setzung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-träger
Birstein	Friedhof	MKK-71, 72, 74, 75	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Bund
Bösge-säß	Grundweg	MKK-74	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Kreis
Böß-Gesäß	Dorfplatz	MKK-74	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Ge-meinde
Böß-Gesäß	Hirtenweg	FB-24, MKK-74	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Kreis
Fischborn	Friedhof	MKK-74	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Bund
Fischborn	Riedstraße	MKK-71, 72, 74, 75, VB-95	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Bund
Hetters-roth	Markt-platz	MKK74, FB-24	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Land

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vor-handen (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hochbord)	Ein-stiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-radialen	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-setzung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-träger
Hetters-roth	Schule	MKK-74	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Ge-meinde
Illn-hausen	Lindenallee	MKK74, FB-24	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Kreis
Illn-hausen	Luisenstraße	MKK-74	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Ge-meinde
Kirch-bracht	Kreisstraße	MKK-74	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Ge-meinde
Lichen-roth	Mühl-gasse	MKK-75	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis
Maus-winkel	Am Denk-mal	MKK-74	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis
Ober-ri-chen-bach	Fisch-borner Straße	MKK-71, 72	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vor-handen (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hochbord)	Ein-stiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-radialen	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-setzung	umzu-setzen bis Ende	Strassenbau-last-träger
Obersotzbach	Alte Schule	MKK-71, 75, 76	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis
Unterreichenbach	Dorf-gemein-schaftshaus	MKK-75	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Unterreichenbach	Johannes-Schleich-Straße	MKK-72, 75	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Unterreichenbach	Sotzbacherstraße	MKK-71, 72, 75	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Untersotzbach	Fuldauer Straße	MKK-71, 75, 76	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vor-handen (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hochbord)	Ein-stiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-radialen	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-setzung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-träger
Völz-berg	Am Erl-en-born	MKK-75	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Kreis
Wett-ges	Dorf-straße	MKK-75	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Kreis
Wüst-willen-roth	Birstei-ner Stra-ße	MKK-75, VB-95	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Bund
Birstein	Schule	MKK-71, 74, 75	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Ge-mein-de
Birstein	Frei-zeit-bad	MKK-71, 72, 75	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		bis 2030	Land
Fisch-born	Ader-born-stra-ße	MKK-71, 72	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		bis 2030	Kreis
Het-ters-roth	Feuer-wehr	MKK74	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		kein Aus-bau,	Ge-mein-de

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vor-handen (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hochbord)	Ein-stiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-radialen	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-träger
																feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	
Het-ters-roth	Höfen	MKK74 , FB-24	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		bis 2030	Ge-mein-de
Maus-winkel	Hofgut Enten-fang	MKK-74	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	Kreis
Ober-sotz-bach	Birken-höfe	MKK-76	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		kein Aus-bau,	Kreis

ORTS- TEIL- NAME	Halte- stellen- name	Linien	Halte- stellenka- tegorien	Halte- stellenka- tegorie (Punkte)	Fahrt- gast- nach- frage (Punkte)	Hoch- bord vor- han- den (0=nei- n; 1=ja)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord) (Punkte)	Taktile Lei- tele- mente (1=vor- han- den; 0= nicht vor- han- den)	Taktile Lei- tele- mente (Punkte)	Punkte ge- sam	Ein- zugs- radien	Ge- sam- punkte inkl. Ein- zugs- be- reich	Barrie- re- freier Um- bau	ge- plante Um- set- zung	umzu- setzen bis Ende	Stras- sen- bau- last- träger
																feh- lende Wirt- schaft- lich- keit	

Birstein – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Birstein	Büdingen Straße	MKK-74	D1	1	0	1	Altes Hochbord	2	1	0	3	2	5	teilweise barrierefrei	Land
Birstein	Büdingen Straße	MKK-74	D1	1	0	1	Altes Hochbord	2	1	0	3	2	5	teilweise barrierefrei	Land

Birstein – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-lasträger
Oberreichenbach	Radmühler Straße	MKK-75	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Oberreichenbach	Radmühler Straße	MKK-75	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Untersotzbach	Dorfgemeinschaftshaus	MKK-71, 75	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Untersotzbach	Dorfgemeinschaftshaus	MKK-71, 75	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis

Brachtal - nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbau-träger
Hellstein	Alte Schule	MKK-71, 73	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Land
Hellstein	Hochstraße	MKK-71	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Land
Hellstein	Kirchweg	MKK-71	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Land
Neuen-schmidten	Eisenhammer	MKK-73, 74	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Neuen-schmidten	Feldstraße	MKK-71, 72, 73, 74, 76, VB-95	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Bund

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vor-handen (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hochbord)	Ein-stiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte gesamt	Ein-zugs-radialen	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-setzung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-träger
Neu-en-schmidt	Mehr-zweck halle	MKK-73, 74	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Neu-en-schmidt	Schule	MKK-73, 74	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Bund
Schlierbach	Alte Post	MKK-71, 72, 76	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Bund
Schlierbach	Brückenstraße	MKK-71, 72, 76	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Bund
Schlierbach	Rat-haus	MKK-71, 72, 76, VB-95	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Bund
Schlierbach	Wei-her-gasse	MKK-71, 72, 76	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Bund

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vor-handen (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hochbord)	Ein-stiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte gesamt	Ein-zugs-radialen	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-setzung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-träger
Spiel-berg	Kirche	MKK-73	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Land
Spiel-berg	Mu-seum	MKK-73	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis
Streit-berg	Spiel-berger Straße	MKK-73	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei	prü-fen, Stra-ßen-bau-maß-nah-men stehen an	bis 2030	Land
Uden-hain	Born-wie-sen-weg	MKK-75	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Neuenschieden	Schächtelburg	MKK-74	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Land

Brachtal - teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Spielberg	Kirche	MKK-73	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Land

Brachtal - barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-träger
Streitberg	Dorfge-meinschafts-haus	MKK-73	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Udenhain	Ringstraße	MKK-71	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land

Bruchköbel – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbaulastträger
Bruchköbel	Altenheim	42S, MKK-30, 33,X95	D1	1	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	9	6	15	nicht barrierefrei	bis 2025		Land
Bruchköbel	Innerer Ring	42S, 562, 563, MKK-30,31,33	C	2	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	6	6	12	nicht barrierefrei	bis 2025		Gemeinde
Bruchköbel	Altes Rathaus	42S, MKK-30, 33,X95	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		kein Umbau gemäß Ausbauplanung	Land

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt-e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-riere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
																der Stadt Bruchköbel	
Bruch-köbel	Vogels-berg-straße	42S, 562, 563, MKK-30, 33	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	4	9	nicht bar-riere-frei	bis 2025		Kreis
Nie-der-sig-heim	Wil-helm-Busch-Ring	563, MKK-33	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	4	9	nicht bar-riere-frei	bis 2025		Ge-mein-de
Roß-dorf	Bloch-bach-straße	42S, 562, 563	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	4	9	nicht bar-riere-frei	bis 2025		Kreis
Roß-dorf	Ha-nauer Straße	42S, 562, 563	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	4	9	nicht bar-riere-frei	bis 2025		Kreis
Bruch-köbel	Alter Fried-hof	42S, MKK-	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei	bis 2025		Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-han-den (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-te-le-men-te (1=vor-han-den; 0=nicht vor-han-den)	Taktile Lei-te-le-men-te (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-ra-dien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-las-trä-ger
		30, 33,X95															
Bruch-köbel	Bahn-hof-straße	42S, 562, 563, MKK-30, 33	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		kein Um-bau ge-mäß Aus-bau-pla-nung der Stadt Bruch-köbel	Kreis
Bruch-köbel	Bloch-mühl-straße	MKK-33	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei	bis 2025		Kreis

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkategorien	Halte-stellenkategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Bruch-köbel	Fried-land-straße	42S, 562, 563, MKK-30, 33	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		kein Um-bau ge-mäß Aus-bau-pla-nung der Stadt Bruch-köbel	Kreis
Bruch-köbel	Hain-straße	42S, 562, 563, MKK-33	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		kein Um-bau ge-mäß Aus-bau-pla-nung	Ge-mein-de

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
																der Stadt Bruchköbel	
Bruch-köbel	Im Nie-der-ried	42S, 562, 563	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei	bis 2025		Ge-meind e
Bruch-köbel	Jahn-straße	562, 563, 42S	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		kein Um-bau ge-mäß Aus-bau-pla-nung der Stadt Bruch-köbel	Ge-meind e

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkategorien	Halte-stellenkategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Bruch-köbel	Kirle-weg	42S, 562, 563, MKK-33	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		kein Um-bau ge-mäß Aus-bau-pla-nung der Stadt Bruch-köbel	Ge-mein-de
Butter-stadt	An-toni-ter-straße	563	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei	bis 2025		Kreis
Nie-deris-sig-heim	Issig-heimer StraÙe	563, MKK-33	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei	bis 2025		Kreis

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vor-handen (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-gesamt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-riere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-assen-bau-last-träger
Oberis-sig-heim	Berg-straße	563, MKK-33	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei	bis 2025		Land
Bruch-köbel	Hein-rich-Böll-Schule	42S, MKK-30,33	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht bar-riere-frei		kein Um-bau ge-mäß Aus-bau-pla-nung der Stadt Bruch-köbel	Ge-mein-de
Bruch-köbel	Inster-burger Straße	MKK-33	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei		kein Um-bau ge-mäß	Ge-mein-de

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
																Aus-bau-pla-nung der Stadt Bruch-köbel	
Bruch-köbel	Birken-weg	42S, MKK-33	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei	bis 2025		Ge-meind e
Bruch-köbel	Hain-straße	42S, 562, 563, MKK-33	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Um-bau ge-mäß Aus-bau-pla-nung der Stadt	Ge-meind e

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-last-trä-ger
																Bruch-köbel	
Bruch-köbel	Saal-burg-ring	42S, 562, 563, MKK-30, 57	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-refrei	bis 2025		Land
Bruch-köbel	Varan-gevil-ler Straße	42S, MKK-33	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-refrei		kein Um-bau ge-mäß Aus-bau-pla-nung der Stadt Bruch-köbel	Ge-mein-de

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stellenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
Bruch-köbel	Via-dukt	42S, 562, 563, MKK-30	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		kein Um-bau ge-mäß Aus-bau-pla-nung der Stadt Bruch-köbel	Land
Bruch-köbel	Wald-see-stra-ße	42S, MKK-33	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei	bis 2025		Ge-mein-d-e
Roß-dorf	Falltor-stra-ße	563	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		kein Um-bau ge-mäß	Kreis

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs höhe (Hochbord)	Einstiegs höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
																Ausbauplanung der Stadt Bruchköbel	
Bruchköbel	Geschwister-Scholl-Straße		D1	1										nicht barrierefrei	außer Betrieb		Gemeinde
Bruchköbel	Römerstraße		D1	1										nicht barrierefrei	außer Betrieb		

Bruchköbel – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Bruchköbel	Gärtnerrei	MKK-33	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Kreis

Bruchköbel – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrierefreier Umbau	Stra-ßenbau-las-träger
Bruchköbel	Bahnhof	42S, 562, 563, MKK-30, 33,X95	B	3	4	1	Hochbord	0	1	0	7	2	9	vollständig barrierefrei	Gemeinde
Bruchköbel	Im Niederried	42S, 562, 563	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Gemeinde
Bruchköbel	Viadukt	42S, 562, 563, MKK-30	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Bruchköbel	Haingarten-Schule	MKK-33	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Gemeinde
Niederissigheim	Mehrzweckhalle	563, MKK-33	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Kreis

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kate-gorien	Halte-stellen-kate-gorie (Punkte)	Fahr-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vor-handen; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Ein-zugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrie-refreier Umbau	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Nie-derissig-heim	Winde-cker Weg/Ki-osk	563, MKK-33	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	0	1	voll-ständig barrie-refrei	Ge-meinde

Erlensee - nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbaulastträger
Langendiebach	Apotheke	44S, MKK38, 39, 57, X94	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Langendiebach	Fallbachhalle	MKK-39	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Langendiebach	Rathausplatz	MKK-37, 39	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Rückingen	Rodenbacher Straße	MKK-38, 51	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Land

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt-e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-riere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
Langen-die-bach	Auf dem Hessel	MKK30, 39, 51, 56, 57, X93	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2025	Ge-mein-d-e
Langen-die-bach	Bruch-köbe-ler Straße	MKK38, 39, 51, 56, 57, X93	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2025	Kreis
Langen-die-bach	Neuer Fried-hof	MKK38, 39, 51, 56, 57, X93	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2025	Kreis
Langen-die-bach	Rosen-straße	MKK30, 51, 56, 57, X93	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2025	Ge-mein-d-e

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-last-trä-ger
Rü-ck-kin-gen	Taunus-stra-ße	MKK-37	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2025	Ge-meind e
Lang-en-die-bach	Georg-Büch-ner-Schule	44S, MKK30, 51, 56, 57, X93, X94, X95	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Kreis
Lang-en-die-bach	Grund-schule	MKK-39	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Ge-meind e
Lang-en-die-bach	Anne-Frank-Stra-ße	MKK-39	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		2026	Ge-meind e
Lang-en-die-bach	Berg-stra-ße	MKK-39	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		2026	Ge-meind e

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Langen-die-bach	EV Gemein-de-zen-trum	MKK-39	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		2026	Ge-mein-de
Langen-die-bach	Kinder-tages-stätte Sand-weg	MKK-37, 39	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		bis 2030	Ge-mein-de
Rü-ckkin-gen	Ev. Gemein-de-zen-trum/Friedhof	MKK-37	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	Ge-mein-de
Rü-ckkin-gen	Kas-tell-straÙe	MKK-37	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau,	Ge-mein-de

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-setzung	um-zu-setzen bis Ende	Strassen-bau-lasträger
																fehlende Wirtschaftlichkeit	
Rück-kin-gen	Katho-lischer Kinder-garten	MKK-37	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		kein Aus-bau, fehlende Wirtschaft-lichkeit	Ge-meind e
Rück-kin-gen	Lin-den-straße	MKK-37	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		kein Aus-bau, fehlende Wirtschaft-lichkeit	Ge-meind e

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
Rü-ckkin-gen	Neuer Löwe	MKK-37	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refreie		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	Ge-meind e
Rü-ckkin-gen	Schlöb-chen	MKK-37	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	Ge-meind e
Rü-ckkin-gen	Was-ser-burg/F-euer-wehr	MKK-37	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende	Ge-meind e

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stras-sen-bau-lasträ-ger
																Wirt-schaft-lichkeit	
Langen-die-bach	Bären-see		D1	1										nicht barriere-frei		außer Be-trieb	Ge-meind e
Langen-die-bach	Dienst-leis-tungs-zent-rum		D1	1										nicht barriere-frei		außer Be-trieb	Ge-meind e
Langen-die-bach	Mark-wald-sied-lung		D1	1										nicht barriere-frei		voll-stän-dig ausge-baut ab ca. 01.03.2023	Ge-meind e

ORTS- TEIL- NAME	Halte- stel- len- name	Linien	Halte- stel- lenka- tego- rien	Halte- stel- lenka- tego- rie (Punkt e)	Fahr- gast- nach- frage (Punkt e)	Hoch- bord vor- han- den (0=nei- n; 1=ja)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord) (Punkt e)	Taktile Lei- tele- mente (1=vor- han- den; 0= nicht vor- han- den)	Taktile Lei- tele- mente (Punkt e)	Punkte ge- samt	Ein- zugs- radien	Ge- samt- punkt e inkl. Ein- zugs- be- reich	Barrie- re- freier Um- bau	ge- plante Um- set- zung	umzu- setzen bis Ende	Stra- ßen- bau- lastträ- ger
Langen- die- bach	Neue An- lage		D1	1										nicht bar- rierfrei		außer Be- trieb	Ge- meind e
Rü- ckkin- gen	Carl- Benz- Straße		D1	1										nicht bar- rierfrei		außer Be- trieb	Ge- meind e
Rü- ckkin- gen	Hain- straße		D1	1										nicht bar- rierfrei		außer Be- trieb	Ge- meind e
Rü- ckkin- gen	John- F.-Ken- ned- y- Straße		D1	1										nicht bar- rierfrei		außer Be- trieb	Ge- meind e
Rü- ckkin- gen	Sie- mens- straße	MKK- 37	D1	1										nicht bar- rierfrei		außer Be- trieb	Ge- meind e

Erlensee - teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrier-e freier Umbau	Stra-ßenbau-lasträ-ger
Lan-gendie-bach	Georg-Büch-ner-Schule	44S, MKK30, 51, 56, 57, X93, X94, X95	D1	1	2	1	Altes Hochbord	2	1	0	5	2	7	teil-weise barriere-frei	Kreis
Lan-gendie-bach	Kirch-platz	MKK-39	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	1	0	5	0	5	teil-weise barriere-frei	Ge-meinde
Rückin-gen	Altes Rat-haus	MKK37, 54, 56, 57, X95	D1	1	0	1	Altes Hochbord	2	1	0	3	2	5	teil-weise barriere-frei	Land
Lan-gendie-bach	Kinder-tages-stätte Nelly Sachs	44S, MKK39, 57, X94	D1	1	0	1	Altes Hochbord	2	1	0	3	0	3	teil-weise barriere-frei	Ge-meinde

Erlensee - barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-träger
Rückingen	LIMES-Kreisel	44S, MKK30, 37, 38, 54, 56, 57, X93, X94, X95	C	2	4	1	Hochbord	0	1	0	6	0	6	vollständig barrierefrei	Land
Langendiebach	Rathaus	44S, MKK30, 51, 56, 57, X93, X94, X95	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	4	5	vollständig barrierefrei	Kreis
Langendiebach	Auf dem Hessel	MKK30, 39, 51, 56, 57, X93	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Gemeinde
Langendiebach	Auf der Beune	MKK-30, 39	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Gemeinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Ein-zugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrierefreier Umbau	Strassenbau-träger
Lan-gendie-bach	Hallen-bad	MKK-37, 38	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	voll-ständig barrierefrei	Ge-meinde
Rückin-gen	Kiosk	MKK30, 38, 54, 56, 57, X95	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	voll-ständig barrierefrei	Land
Rückin-gen	Lang-straße	44S, MKK37, 51, X93, X94, X95	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	voll-ständig barrierefrei	Land
Rückin-gen	Roden-bacher Straße	MKK-38, 51	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	voll-ständig barrierefrei	Ge-meinde
Lan-gendie-bach	Flieger-horst Ost	MKK-30	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	0	1	voll-ständig barrierefrei	Ge-meinde
Lan-gendie-bach	Flieger-horst Tower	MKK-30	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	0	1	voll-ständig barrierefrei	Ge-meinde

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Ein-zugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrierefreier Umbau	Strassenbau-lastträger
Lan-gendie-bach	Fliegerhorst West	MKK-30	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Ge-meinde
Lan-gendie-bach	Friedensstraße	44S, Bus-MKK38, 57, X94	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Ge-meinde
Lan-gendie-bach	Gewerbepark Mitte	X94	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Ge-meinde
Lan-gendie-bach	Gewerbepark Nord	MKK51, 57, X93, X94	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Ge-meinde
Lan-gendie-bach	Gewerbepark Süd	MKK57, X94	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Ge-meinde

Flörsbachtal – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktiler Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbau-träger
Flörsbach	Flörsbacher Hof	MKK-64	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Bund
Flörsbach	Raiffeisenbank	MKK-64, 80	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Bund
Flörsbach	Rathaus	MKK-64, 80	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Bund
Kempfenbrunn	Rathaus	MKK-64, 80	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Bund
Kempfenbrunn	Sportplatz	MKK-64, 80	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Bund
Kempfenbrunn	Süd	MKK-64, 80	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Bund

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
Lohr-haupt-en	Abzw. B 276	MKK-64	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2025	Land
Lohr-haupt-en	Kreis-spar-kasse	MKK-80	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Land
Lohr-haupt-en	Lohrer Straße	MKK-64, 80	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Land
Lohr-haupt-en	Pen-sion Son-nen-hof	MKK-64, 80	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Land
Lohr-haupt-en	Post	MKK-64, 80	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Land
Lohr-haupt-en	Ziegel-hütte	MKK-64, 80	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-last-trä-ger
Mos-born	Wald-straße	MKK-64, 80	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Kreis
Lohr-haupt-en	Grund-schule /Schwi-mmbad	MKK-64, 80	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Ge-mein-de
Lohr-haupt-en	Abzw. B 276	MKK-64	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	Land
Lohr-haupt-en	Im En-ge-tal	MKK-80	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		kein Aus-bau, feh-lende	Land

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkatego-rien	Halte-stellenkatego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-riere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-last-trä-ger
																Wirt-schaft-lichkeit	
Lohr-haupt-en	Kreis-spar-kasse	MKK-80	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Land
Lohr-haupt-en	Post	MKK-64, 80	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Flörsbach	Sportplatz		D1	1										nicht barrierefrei	außer Betrieb		

Freigericht - nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs höhe (Hochbord)	Einstiegs höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbau-träger
Altenzentrum	MKK-30	D1	1	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	9	6	15	nicht barrierefrei		2024	Kreis
Apotheke	MKK-50, 53	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Land
Apotheke	MKK-50, 53	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Land
Dr.-Schmitt-Straße	MKK-30, 50, 53, 58	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Kreis
Dorfstraße	MKK-50, 53, 58	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2025	Land
Friedrichstraße	MKK-31	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2025	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Halte- stellen- name	Linien	Halte- stellen- kate- gorien	Halte- stellen- kate- gorie (Punkt e)	Fahr- gast- nach- frage (Punkt e)	Hoch- bord vor- han- den (0=nein ; 1=ja)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord) (Punkt e)	Taktile Leitele- mente (1=vor- han- den; 0= nicht vor- han- den)	Taktile Leitele- mente (Punkt e)	Punkte ge- sam t	Ein- zugsra- dien	Ge- samtpunkte inkl. Ein- zugsbe- reich	Barrie- refreier Umbau	ge- plante Umset- zung	umzu- setzen bis Ende	Stras- sen- bau- las- strä- ger
Karl- straße	MKK- 31,53	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	4	9	nicht barrie- refrei		2025	Land
Wehr- weide	MKK- 28, 53, 55,60	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	4	9	nicht barrie- refrei		2025	Land
Schul- straße	MKK- 50,53	D1	1	2	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	7	2	9	nicht barrie- refrei		2025	Ge- meind e
Karl- straße	MKK- 31,53	D1	1	2	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	7	2	9	nicht barrie- refrei		2026	Land
Denk- mal	MKK- 50, 53	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie- refrei		2026	Land
Freige- richt- halle	MKK- 30, 50, 53, 58	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie- refrei		2026	Land
Mari- eng- rotte	MKK- 50, 53	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie- refrei		2026	Land

Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs höhe (Hochbord)	Einstiegs höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbau- lastträger
Spar- kasse	MKK- 30, 50, 53, 58	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie- refrei		2026	Land
Raiffei- sen- bank	MKK- 30, 50, 53, 58, 63	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie- refrei		2026	Land
Spess- art- straÙe	MKK- 30,58,6 3	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie- refrei		bis 2030	Land
Sport- platz	MKK- 50,53,6 3	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie- refrei		bis 2030	Land
Gold- gasse	MKK-58	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie- refrei		bis 2030	Land
Zur Klein- bahn	MKK- 50, 53	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie- refrei		bis 2030	Land
Feld- straÙe	MKK- 50,53	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie- refrei		bis 2030	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbau-träger
Savignystraße	MKK-38,52	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Schwalbengrund	MKK-31,50,53	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Wahlberg	MKK-53	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Ziegelstraße	MKK-28, 53, 55,60	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Kelterei	MKK-30,50,58	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit des Umbaus	Kreis

Halte- stellen- name	Linien	Halte- stellen- kate- gorien	Halte- stellen- kate- gorie (Punkt e)	Fahr- gast- nach- frage (Punkt e)	Hoch- bord vor- han- den (0=nein ; 1=ja)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord) (Punkt e)	Taktile Leitele- mente (1=vor- han- den; 0= nicht vor- han- den)	Taktile Leitele- mente (Punkt e)	Punkte ge- sam	Ein- zugsra- dien	Ge- sam- punkte inkl. Ein- zugs- be- reich	Barrie- refreier Umbau	ge- plante Umset- zung	umzu- setzen bis Ende	Stra- ßen- bau- lastträ- ger
Boni- fatus- straße	MKK- 30, 38, 53, 55, 60	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie- refrei		kein Aus- bau, feh- lende Wirt- schaft- lichkeit des Um- baus	Kreis
Hof Trages	MKK- 38,52	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie- refrei		kein Aus- bau, feh- lende Wirt- schaft- lichkeit des Um- baus	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Halte- stellen- name	Linien	Halte- stellen- kate- gorien	Halte- stellen- kate- gorie (Punkt e)	Fahr- gast- nach- frage (Punkt e)	Hoch- bord vor- han- den (0=nein ; 1=ja)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord) (Punkt e)	Taktile Leitele- mente (1=vor- han- den; 0= nicht vor- han- den)	Taktile Leitele- mente (Punkt e)	Punkte ge- sam	Ein- zugsra- dien	Ge- sam- punkte inkl. Ein- zugs- be- reich	Barrie- refreier Umbau	ge- plante Umset- zung	umzu- setzen bis Ende	Stra- ßen- bau- lastträ- ger
Geisel- bacher Straße		D1	1										nicht barrie- refrei	Kein Um- bau, außer Betrieb		Land

Freigericht - teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrier-efreier Umbau	Stra-ßen-bau-lasträger
Alten-mittlau	Kelterei	MKK-30,50,58	D1	1	0	1	Altes Hochbord	2	1	0	3	2	5	teilweise barrierefrei	Kreis
Bernbach	Gewerbegebiet Birkenhain	MKK-30,58	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	0	1	teilweise barrierefrei	Land
Bernbach	Gewerbegebiet Birkenhain	MKK-30,58	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	0	1	teilweise barrierefrei	Land
Somborn	Busbahnhof	MKK-30,31,38,52,53,55	C	2	4	1	Hochbord	0	0	1	6	4	10	teilweise barrierefrei	Gemeinde
Somborn	Busbahnhof	MKK-30,31,38,52,53,55	C	2	4	1	Hochbord	0	0	1	6	4	10	teilweise barrierefrei	Gemeinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Som- born	Bus- bahn- hof	MKK- 30,31,38 ,52,53,5 5	C	2	4	1	Hoch- bord	0	0	1	6	4	10	teil- weise barrie- refrei	Ge- meinde
--------------	----------------------	-----------------------------------	---	---	---	---	---------------	---	---	---	---	---	----	-------------------------------------	---------------

Freigericht - barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-träger
Neuses	Hanauer Landstraße	MKK-31,50,53	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Neuses	Hanauer Landstraße	MKK-31,50,53	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Somborn	Kopernikus-schule	MKK-30,38,50,52,53,55,60,63	D1	1	2	1	Hochbord	0	1	0	3	0	3	vollständig barrierefrei	Ge-meinde
Somborn	Kopernikus-schule	MKK-30,38,50,52,53,55,60,63	D1	1	2	1	Hochbord	0	1	0	3	0	3	vollständig barrierefrei	Ge-meinde
Somborn	Kopernikus-schule	MKK-30,38,50,52,53,55,60,63	D1	1	2	1	Hochbord	0	1	0	3	0	3	vollständig barrierefrei	Ge-meinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Somborn	Kopernikusschule	MKK-30,38,50,52,53,55,60,63	D1	1	2	1	Hochbord	0	1	0	3	0	3	vollständig barrierefrei	Gemeinde

Gelnhausen – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktiler Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Gelnhausen	Busbahnhof	374, 30, MKK-58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 80, Bus SE V	A	4	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	12	4	16	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Gelnhausen	Kreiskrankenhaus	MKK-62	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	6	11	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Hailer	Eisenbahnstraße	MKK-50, 60, 61, 62, 67,	D1	1	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	9	2	11	nicht barrierefrei		2024	Kreis

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stras-sen-bau-las-träger
		Bus SE V															
Hailer	Hailer-Meerholz Bahnhof	MKK-50, 60, 61, 62, 67, Bus SE V	B	3	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	11	0	11	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Gelnhausen	Landratsamt	MKK-64, 65	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Land
Gelnhausen	Mühlbachweg	MKK-62	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2025	Gemeinde
Haitz	Bahnhof Gleis 2	MKK-61, 64	B	3	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	2	9	nicht barrierefrei		2025	Gemeinde
Haitz	Bahnhof Gleis 2	MKK-61, 64	B	3	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	2	9	nicht barrierefrei		2025	Gemeinde

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkategorien	Halte-stellenkategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt-e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
Meerholz	Schloß	MKK-50, 60, 61, 62, 67	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	4	9	nicht barrie-refrei		2025	Kreis
Roth	Leipziger Straße	374, MKK-66, 68	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	4	9	nicht barrie-refrei		2025	Ge-mein-d-e
Gelnhausen	Philipp-Reis-Schule	374, MKK-61, 64, 65	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	2	9	nicht barrie-refrei		2025	Land
Gelnhausen	Schulzentrum	MKK-60, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 80	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	2	9	nicht barrie-refrei		2026	Ge-mein-d-e
Gelnhausen	Berliner Straße	MKK-61, 62, 64, 65	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2026	Land
Gelnhausen	Im Ziegelhaus	MKK-61, 62,	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2026	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
		63, 64, 65															
Gelnhausen	Parkstraße	MKK-62, 66, 68	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Land
Gelnhausen	Schiffstraße	MKK-60, 61, 62, 63, 64, 65, 67	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Land
Hailer	Heimatfriedering	MKK-61, 62	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Kreis
Höchst	Abzw. Leipziger Allee	MKK-61, 64	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Gemeinde
Höchst	Leipziger Allee	MKK-64, 65, 80	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
Meer-holz	Raiffei-sen-bank	MKK-50, 60, 61, 62, 67	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		bis 2030	Kreis
Geln-hausen	Alte Leipzi-ger Straße	MKK-61	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Ge-meind e
Geln-hausen	Am lan-gen Steg	MKK-61	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Ge-meind e

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-hand-en (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-hand-en; 0=nicht vor-hand-en)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-last-trä-ger
Gelnhausen	Am Schne-pfen-rain	MKK-61	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	Ge-mein-de
Gelnhausen	Bil-dungs-haus Main-Kinzig	MKK-62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Ge-mein-de
Gelnhausen	Gu-ten-berg-stra-ße	MKK-62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	Ge-mein-de

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Geln-hausen	Him-mel-auer Straße	MKK-61	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Ge-meind e
Geln-hausen	Im Wei-her-feld	30, MKK-50, 61	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		bis 2030	Ge-meind e
Geln-hausen	Kapel-len-weg	MKK-61	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Ge-meind e

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-last-trä-ger
Gelnhausen	Obermarkt	MKK-61,62	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Ge-mein-d-e
Gelnhausen	Sportplätze	MKK-60, 63, 67	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Ge-mein-d-e
Gelnhausen	Taubengarten	MKK-61	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Ge-mein-d-e
Gelnhausen	Untermarkt	MKK-62	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Ge-mein-d-e

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-setzung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Hailer	Am Hang	MKK-61, 62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		bis 2030	Ge-mein-d-e
Hailer	Jahnstraße	MKK-61, 62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		bis 2030	Ge-mein-d-e
Hailer	Lützelhäuser Weg	MKK-61, 62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		bis 2030	Ge-mein-d-e
Hailer	Weißkirchenweg	MKK-61, 62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		bis 2030	Ge-mein-d-e
Hailer	Zum Sonnenberg	MKK-61, 62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		bis 2030	Ge-mein-d-e
Höchst	Am Rückerberg	MKK-61	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		kein Ausbau, fehlende	Ge-mein-d-e

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-setzung	um-zu-setzen bis Ende	Strassen-bau-last-träger
																Wirtschaftlichkeit	
Höchst	Bachstraße	MKK-61	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Gemeinde
Höchst	Friedhof	MKK-61	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Gemeinde

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
Höchst	Igels-grund	MKK-61	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Ge-meind e
Höchst	Igels-grund-schule	MKK-61	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Ge-meind e
Höchst	Schön-auer Weg	MKK-61	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende	Ge-meind e

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-last-trä-ger
																Wirt-schaft-lich-keit	
Meer-holz	Am Schwa-rzerlich	MKK-61, 62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Ge-meind-e
Meer-holz	Am Vi-adukt	MKK-61, 62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Ge-meind-e
Meer-holz	Im Bör-ner	MKK-61, 62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Ge-meind-e
Meer-holz	Rhön-straße	MKK-61, 62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Ge-meind-e
Meer-holz	Sied-lung	MKK-61, 62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Ge-meind-e
Meer-holz	Spess-art-straße	MKK-61, 62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Ge-meind-e

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-gesamt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Strä-ßen-bau-lastträ-ger
Meerholz	Wingerts-häus-chen	MKK-61, 62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		bis 2030	Ge-meind e
Roth	Denk-mal	MKK-62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Ge-meind e
Roth	Im-mers-bach-weg	MKK-62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Ge-meind e

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-hand-en (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-hand-en; 0= nicht vor-hand-en)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-las-trä-ger
Roth	Stein-weg	MKK-62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	Ge-mein-de
Roth	Wein-berg-stra-ße	MKK-62	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	Ge-mein-de
Hailer	Rein-hard-stra-ße	MKK-61, 62	D1	1	0	1	Altes Hoch-bord	2	0	1	3	0	3	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Ge-mein-de
Höchst	Spess-art-stra-ße		D1	1												Kein Um-bau,	

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkategorien	Halte-stellenkategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
																außer Be-trieb	

Gelnhausen – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-träger
Hailer	Eisenbahnstraße	MKK-50, 60, 61, 62, 67, Bus SEV	D1	1	4	1	Hochbord	0	0	1	5	2	7	teilweise barrierefrei	Kreis
Gelnhausen	General-Colin-Powell-Straße	MKK-62	D1	1	0	1	Altes Hochbord	2	0	1	3	0	3	teilweise barrierefrei	Gemeinde
Gelnhausen	Gutenbergstraße	MKK-62	D1	1	0	1	Altes Hochbord	2	1	0	3	0	3	teilweise barrierefrei	Gemeinde
Gelnhausen	Herzbachtal	MKK-62	D1	1	0	1	Altes Hochbord	2	1	0	3	0	3	teilweise barrierefrei	Gemeinde
Hailer	Apotheke	MKK-50, 60, 61, 62, 67	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Kreis

Meerholz	Mittlauer Weg	MKK-62	D1	1	0		Hochbord	0			1	0	1	teilweise barrierefrei	Ge- meinde
----------	---------------	--------	----	---	---	--	----------	---	--	--	---	---	---	------------------------	---------------

Gelnhausen – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-träger
Gelnhausen	Busbahnhof	374, 30, MKK-58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 80, Bus SEV	A	4	4	1	Hochbord	0	1	0	8	4	12	vollständig barrierefrei	Gemeinde
Haitz	Haitz-Höchst Bahnhof	MKK-61, 64, 65, Bus SEV	B	3	4	1	Hochbord	0	1	0	7	2	9	vollständig barrierefrei	Land
Hailer	Eisenbahnstraße	MKK-50, 60, 61, 62, 67, Bus SEV	D1	1	4	1	Hochbord	0	1	0	5	2	7	vollständig barrierefrei	Kreis
Gelnhausen	Am Ziegelturm	MKK-61, 62, 64	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	4	5	vollständig barrierefrei	Gemeinde

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Ein-zugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrierefreier Umbau	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Gelnhausen	Philipp-Reis-Schule	374, MKK-61, 64, 65	D1	1	2	1	Hoch-bord	0	1	0	3	2	5	vollständig barrierefrei	Land
Gelnhausen	Hallenbad	MKK-60, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 68	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Gelnhausen	Kino	374, MKK-61, 62, 65	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Gelnhausen	Nippel	MKK-61, 64, 65	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Hailer	Apotheke	MKK-50, 60, 61, 62, 67	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Haitz	Am Thomasrain	MKK-61, 64, 65	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahr-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vor-handen; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Ein-zugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrierefreier Umbau	Strä-ßen-bau-lastträ-ger
Meer-holz	Am Bruch-weg	MKK-60, 61, 62, 67	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	voll-ständig barriere-frei	Kreis
Meer-holz	Raiffei-sen-bank	MKK-50, 60, 61, 62, 67	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	voll-ständig barriere-frei	Kreis
Geln-hausen	Frei-schwimmbad	MKK-61, 64, 65	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	0	1	voll-ständig barriere-frei	Land
Geln-hausen	Röther Gasse	MKK-62	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	0	1	voll-ständig barriere-frei	Ge-meinde

Großkrotzenburg – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbau-träger
Großkrotzenburg	Mitte	46S, 566, MKK-51	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	4	11	nicht barrierefrei		2024	Land
Großkrotzenburg	West	46S, 566, MKK-51	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	4	11	nicht barrierefrei		2024	Land
Großkrotzenburg	Gutenbergallee	MKK-51	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	2	9	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Großkrotzenburg	Kraftwerk	46S, 566, MKK-51	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	2	9	nicht barrierefrei		2025	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-hand-en (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-hand-en; 0=nicht vor-hand-en)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stras-sen-bau-las-trä-ger
Groß-krot-zen-burg	Kreuz-burg-gym-na-sium	46S, MKK-51	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	2	9	nicht barrie-refrei		2025	Ge-mein-de
Groß-krot-zen-burg	Ost	46S, 566	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	2	9	nicht barrie-refrei		2025	Land
Groß-krot-zen-burg	Sied-lung	46S, 566, MKK-51	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	2	9	nicht umge-baut		2026	Land

Gründau – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbaulastträger
Lieblös	Bahnhof	374, MKK-66, 68	B	3	4	1	Altes Hochbord	2	0	1	9	2	11	nicht barrierefrei		2024	Land
Mittel-Gründau	Weißwiesenstraße	374, MKK-66, 67, 68	C	2	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	8	2	10	nicht barrierefrei		2024	Land
Niedergründau	Rotenberger Straße	374, MKK-66, 67, 68	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	2	9	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Rotenbergen	Anton-Calaminus-Schule	MKK-66, 67, 68	C	2	2	1	Altes Hochbord	2	0	1	6	2	8	nicht barrierefrei		2025	Kreis
Breitenborn a.W.	Bank	MKK-66, 67, 68	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Gemeinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-last-trä-ger
Breiten-born a.W.	Forst-haus-straÙe	MKK-66, 67	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2025	Ge-meind e
Breiten-born a.W.	Haupt-straÙe	MKK-66, 67, 68	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2025	Ge-meind e
Get-ten-bach	Dorf-ge-mein-schafts-haus	MKK-66, 68	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2025	Ge-meind e
Get-ten-bach	Fisch-Stock	MKK-66, 68	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Ge-meind e
Get-ten-bach	Ober-dorf	MKK-66, 68	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Ge-meind e
Hain-Gründ au	Grund-straÙe	MKK-66, 67, 68	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Kreis

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stras-sen-bau-last-träger
Hain-Gründ-au	Mühl-weg	MKK-66, 67, 68	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2026	Kreis
Mittel-Gründ-au	Hofgut	374, MKK-66, 67, 68	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2026	Land
Nieder-gründ-au	Rot-hen-berger Straße	374, MKK-66, 67, 68	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2026	Ge-mein-de
Rot-hen-bergen	Dorf-ge-mein-schafts haus	MKK-66, 67, 68	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Kreis
Rot-hen-bergen	Frank-furter Straße	MKK-67	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Kreis

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Lieblos	Kinzig-tal-schule	MKK-66, 68	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht barrie-refrei		bis 2030	Ge-meind e
Get-ten-bach	Hüh-nerhof	MKK-66, 68	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		bis 2030	Ge-meind e
Hain-Gründ au	Säge-werk	MKK-66	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	Ge-meind e
Lieblos	Alte Hof-straße	MKK-66	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lich-keit	Ge-meind e

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-setzung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Lieblös	Industriegebiet	MKK-66, 68	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Lieblös	Rathaus		D1	1										nicht barrierefrei	außer Betrieb		
Mittel-Gründau	Bahnhof													nicht barrierefrei	außer Betrieb		
Mittel-Gründau	Weidengrundstraße													nicht barrierefrei	außer Betrieb		

Gründau – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Rothenbergen	Fuldaer Straße	374, MKK-66, 68	D1	1	0	1	Altes Hochbord	2	1	0	3	4	7	teilweise barrierefrei	Kreis

Gründau – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Niedergründau	Mittelgründauer Straße	374, MKK-66, 67, 68	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land

Hammersbach – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Marköbel	Grundschule	563,FB-43, MKK57	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	2	9	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Langenbergheim	Köbler Weg	563,FB-43, MKK57	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Marköbel	Friedhof	563,FB-43, MKK57	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Marköbel	Hauptstraße/Feuerwehr	563,FB-43, MKK57	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Marköbel	Storchsborn	563,FB-	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
		43, MKK57															
Mar-köbel	Unter-tor	563,FB-43, MKK57	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2026	Land
Mar-köbel	Hirz-bach	563, MKK-57	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		2026	Land
Lang-en-Berg-heim	Ha-nauer Straße	563,FB-43, MKK57	D1	1	0	1	Altes Hoch-bord	2	0	1	3	2	5	nicht barriere-frei		2026	Land

Hammersbach – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-träger
Langenbergheim	Hannauer Straße	563,FB-43, MKK57	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Land
Marköbel	Friedhof	563,FB-43, MKK57	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Land

Hammersbach – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Langenbergheim	Vogelsbergstraße	563,FB-43, MKK57	C	2	0	1	Hochbord	0	1	0	2	2	4	vollständig barrierefrei	Land

Hasselroth – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktiler Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punktegesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbau-träger
Neuenhaßlau	Busbahnhof	MKK-38, 53, 55, 60	C	2	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	10	2	12	nicht barrierefrei		2024	Land
Niedermittlau	Hannauer Landstraße	MKK-50, 60, 67	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Gondsroth	Bötzweg	MKK-53, 55, 60	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Land
Neuenhaßlau	Festplatz	MKK-60	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Neuenhaßlau	Hauptstraße	MKK-60	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
Neu-en-haßlau	Lau-bers-bach-weg	MKK-53, 55, 60	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-refrei		2025	Land
Neu-en-haßlau	Über-gang-s-wohn-heim	MKK-53, 55, 60	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-refrei		2026	Land
Nie-der-mittlau	Alte Schule	MKK-50, 60, 67	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-refrei		2026	Land
Nie-der-mittlau	Fried-riech-Hof-acker-Halle	MKK-60, 67	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-refrei		2026	Ge-mein-de
Nie-der-mittlau	Kirche	MKK-60, 67	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-refrei		bis 2030	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-riere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-ßen-bau-las-trä-ger
Nieder-mittlau	Heb-brun-nen-stra-ße	MKK-60, 67	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		bis 2030	Ge-mein-de
Nieder-mittlau	Wie-sen-heeg-stra-ße	MKK-60, 67	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-riere-frei		bis 2030	Ge-mein-de
Gonds-roth	Alter Fried-hof	MKK-53, 55, 60	D1	1								2		nicht bar-riere-frei		prü-fen, Bau-stelle bei Be-stands auf-nah-me	Land
Gonds-roth	Ne-ben-stra-ße		D1	1										nicht bar-riere-frei		au-ßer Be-trieb	

Hasselroth – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Niedermittlau	Altenmittlauer Weg	MKK-50	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	1	0	5	2	7	teilweise barrierefrei	Land
Gondsroth	Bötzweg	MKK-53, 55, 60	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Land

Hasselroth – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Nieder-mittlau	Bahnhof	MKK-50, 60, 67, Bus SEV	B	3	4	1	Hochbord	0	1	0	7	2	9	vollständig barrierefrei	Ge-meinde
Nieder-mittlau	Berliner Straße	MKK-50, 60, 67	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Ge-meinde

Jossgrund - nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktiler Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbaulastträger
Burgjoss	Kapellenweg	MKK-82, 83	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Pfaffenhausen	Dorfschneise	MKK-80, 82, 83	C	2	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	6	2	8	nicht barrierefrei		2024	Land
Burgjoss	Gewerbegebiet	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Land
Burgjoss	Rother Weg	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Burgjoss	Spessartstraße	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Lettgenbrunn	Kirche	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei	2025	Kreis
Lettgenbrunn	Sägewerk	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei	2025	Kreis
Oberndorf (MKK)	Apotheke	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei	2026	Land
Oberndorf (MKK)	Frankfurter Straße	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei	2026	Land
Pfaffenhausen	Jossastraße	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei	2026	Land
Pfaffenhausen	Lohrhaupter Straße	MKK-80	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei	2026	Land
Oberndorf (MKK)	Jossatalschule	MKK-80, 82, 83	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	0	7	nicht barrierefrei	2026	Gemeinde
Lettgenbrunn	Am Villbacher Grund	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei	Ausbau prüfen, bis 2030	Kreis
Lettgenbrunn	Golfplatz	MKK-82, 83	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei	Ausbau prüfen,	Kreis

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

																bis 2030	
Lettgenbrunn	Villbach	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		Ausbau prüfen, bis 2030	Kreis

Jossgrund - teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Burgjoß	Burgstraße	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Land
Pfaffenhausen	Lettgenbrunner Straße	MKK-82, 83	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Gemeinde

Jossgrund - barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsra-dien	Gesamt-punkte inkl. Einzugsbe-reich	Barrierefreier Umbau	Stra-ßenbau-lasträ-ger
Burgjöß	Spess-art-straße	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Oberndorf (MKK)	Lohrer Straße	MKK-80, 82, 83	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Pfaffenhausen	Lettgenbrunner Straße	MKK-82, 83	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Gemeinde

Langenselbold - nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Punkte)	Taktile Leitelelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelelemente (Punkte)	Punktegesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbaulastträger
Langenselbold	Seniorenpark	MKK-54, 55	D1	1	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	9	6	15	nicht barrierefrei		2024	Kreis
Langenselbold	Bahnhof	MKK-53, 54, 55, 56, 57, 60, 68, SEV	B	3	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	11	2	13	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Langenselbold	Ringstraße	MKK-51, 54, 56, 57, 60, 68	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Kreis

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vor-handen (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-radial	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Umset-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Langen-selbold	Abzw. Bahn-hof	MKK-53, 54, 55, 56, 57, 60, 68, SEV	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2024	Land
Langen-selbold	Aralta nkstell e	MKK-54, 55, 57	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2025	Kreis
Langen-selbold	Indust-rie-straÙe	MKK-54, 55, 56, 57, 60, 68	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2025	Land
Langen-selbold	Lin-den-platz	MKK-54, 55, 56, 68	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2025	Kreis
Langen-selbold	Markt-platz	MKK-54, 55, 56, 57, 60	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2025	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punktegesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Langenselbold	Rathausplatz	MKK-55, 56, 57, 60, 68	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Kreis
Langenselbold	Sieb	MKK-54	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Kreis
Langenselbold	Weinbergschule	MKK-54, 55, 56, 57	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	0	7	nicht barrierefrei		2026	Gemeinde
Langenselbold	Bruderdiebacher Hof	MKK-56	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		2026	Gemeinde
Langenselbold	Brühl	MKK-54, 56, 57, 60	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		2026	Gemeinde

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punktegesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbau-lastträger
Langenselbold	Brunnenhof	MKK-55, 56, 68	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Gemeinde
Langenselbold	Carl-Benz-Straße	MKK-51, 54, 56	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Langenselbold	Eckenbachhof	MKK-56	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Langenselbold	Emmy-Noether-Straße	MKK-54, 56	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punktegesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbau-lastträger
Langenselbold	Friedrich-von-Schiller-Straße	MKK-54, 56	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Langenselbold	Kreuze	MKK-54, 55, 56, 57	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Langenselbold	Leipziger Straße	MKK-54, 55	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Langenselbold	Simpelvelder	MKK-54, 55	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Langenselbold	Wasserspiele	MKK-56	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Aus-bau,	Gemeinde

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkategorien	Halte-stellenkategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-radial	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Umset-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
																feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	

Langenselbold - teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrierefreier Umbau	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Langenselbold	Brunnenhof	MKK-55, 56, 68	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	1	0	5	0	5	teilweise barrierefrei	Gemeinde
Langenselbold	Hinsend Dorfstraße	MKK-54, 56, 60	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Land

Langenselbold - barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau- lastträger
Langenselbold	Seniorenpark	MKK-54, 55	D1	1	4	1	Hochbord	0	1	0	5	6	11	vollständig barrierefrei	Kreis
Langenselbold	Käthe-Kollwitz-Schule	MKK-51, 54, 55, 56, 57, 60, 68	D1	1	2	1	Hochbord	0	1	0	3	2	5	vollständig barrierefrei	Gemeinde
Langenselbold	Markt am Ring	MKK-51, 54, 55, 56, 57, 60, 68	C	2	0	1	Hochbord	0	1	0	2	2	4	vollständig barrierefrei	Kreis
Langenselbold	Kreis-spar-kasse	MKK-55, 56, 57, 60, 68	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Langenselbold	Baum-wieser-hof	MKK-55, 56	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Gemeinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS- TEIL- NAME	Halte- stellen- name	Linien	Halte- stellen- katego- rien	Halte- stellen- katego- rie (Punkte)	Fahr- gast- nach- frage (Punkte)	Hoch- bord vorhan- den (0=nein; 1=ja)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord) (Punkte)	Taktile Leitele- mente (1=vor- han- den; 0= nicht vorhan- den)	Taktile Leitele- mente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugs- radien	Ge- samt- punkte inkl. Einzugs- bereich	Barrie- refreier Umbau	Stra- ßen- bau- lastträ- ger
Lan- gense- lbold	Baum- wieser- hof Nord	MKK-55, 56	D1	1	0	1	Hoch- bord	0	1	0	1	0	1	voll- ständig barrie- refrei	Ge- meinde
Lan- gense- lbold	Tannen- hof	MKK-55, 56	D1	1	0	1	Hoch- bord	0	1	0	1	0	1	voll- ständig barrie- refrei	Ge- meinde

Linsengericht - nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktiler Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbau-träger
Altenhaßlau	Denkmal	MKK-63	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Eidenesäß	Post	MKK-58, 63	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Altenhaßlau	Friedhof	MKK-58, 61, 62, 63	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Land
Großenhausen	Horbacher Straße	MKK-58	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Kreis
Großenhausen	Waldrode Feuerwehr	MKK-58, 63	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Lützelhausen	Feuerwehrrhaus	MKK-63	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Kreis

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt-e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-last-trä-ger
Altenhaßlau	Brentano-schule	MKK-64, 65, 66	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht barriere-frei		2025	Ge-mein-de
Altenhaßlau	Montessoris-chule	30, MKK-58, 61, 62, 63	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht barriere-frei		2025	Land
Eiden-gesäß	Geis-berg-schule	MKK-58, 63	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht barriere-frei		2026	Ge-mein-de
Altenhaßlau	Berg-straße	MKK-58, 63	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2026	Land
Altenhaßlau	Fried-hof	MKK-58, 61, 62, 63	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2026	Land
Große nhau-sen	Horba-cher Stra-ße	MKK-58	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2026	Kreis
Große nhau-sen	Wald-rode	MKK-58, 63	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2026	Land

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkte)	Fahr-gastnach-frage (Punkte)	Hoch-bord vor-handen (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-setzung	umzu-setzen bis Ende	Strassenbau-lastträger
	Feuerwehr																
Lützelhausen	Feuerwehrhaus	MKK-63	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis
Altenhaßlau	Brentanorschule	MKK-64, 65, 66	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	0	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Geislitz	Eichermühle	MKK-58, 63	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Geislitz	Hof Eich	MKK-58, 63	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis
Eidenesäß	Ringstraße	MKK-58, 63	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Geislitz	Eichermühle	MKK-58, 63	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte gesamt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stras-sen-bau-lastträ-ger
Geislitz	Hof Eich	MKK-58, 63	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		bis 2030	Kreis
Altenhaßlau	Stadt-weg	MKK-63	D1	1										nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Ge-mein-de

Linsengericht - barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-träger
Altenhaßlau	Lagerhausstr./Gelnh. Bf.	MKK-63, Bus SEV	D1	1	4	1	Hochbord	0	1	0	5	2	7	vollständig barrierefrei	Gemeinde
Eidenesäß	Denkmal	MKK-58, 63	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Eidenesäß	Ringstraße	MKK-58, 63	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Gemeinde
Geislitz	Altenhaßlauer Straße	MKK-63	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Geislitz	Feuerwehrrhaus	MKK-58, 63	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Großenhausen	Ortsmitte	MKK-58, 63	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig	Kreis

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS- TEIL- NAME	Halte- stellen- name	Linien	Halte- stellen- kate- gorien	Halte- stellen- kate- gorie (Punkte)	Fahr- gast- nach- frage (Punkte)	Hoch- bord vorhan- den (0=nein ; 1=ja)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord) (Punkte)	Taktile Leitele- mente (1=vor- han- den; 0= nicht vorhan- den)	Taktile Leitele- mente (Punkte)	Punkte gesamt	Ein- zugsra- dien	Ge- samt- punkte inkl. Ein- zugsbe- reich	Barrie- refreier Umbau	Stra- ßen- bau- lastträ- ger
														barrie- refrei	
Lützel- hausen	Bach- weg	30, MKK-63	D1	1	0	1	Hoch- bord	0	1	0	1	2	3	voll- ständig barrie- refrei	Kreis
Lützel- hausen	Feuer- wehr- haus	MKK-63	D1	1	0	1	Hoch- bord	0	1	0	1	2	3	voll- ständig barrie- refrei	Kreis

Maintal – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugs-radien	Gesamt-punkte inkl. Einzugs-be-reich	Barrierefreier Um-bau	ge-plante Umset-zung	umzu-setzen bis Ende	Stras-senbau-las-träger
Bischofsheim	Main-tal-West Bahn-hof	MKK-24	B	3	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	11	0	11	nicht barrierefrei		2024	Ge-meinde
Bischofsheim	Thoma s-Mann-Straße	MKK-23, 24, 25	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Ge-meinde
Bischofsheim	Alt-Bischofsheim	MKK-22, 23, 25, n61	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Kreis
Bischofsheim	Dör-nighei-mer Weg	MKK-23, 24, 25	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Ge-meinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbau-träger
Dörningheim	Alter Friedhof	MKK-22, 23, AST MKK-27, X57, n61	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Dörningheim	August-Bebel-Straße	MKK-22, 23	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Kreis
Dörningheim	Ba-ckes-weg	MKK-23	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Kreis
Dörningheim	Bahn-hof-straße/Sie-mensa-lee	NUR AST MKK-27	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		kein Aus-bau, Bedie-nung durch AST	Kreis

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-katego-rien	Halte-stellen-kategorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Tak-tile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Tak-tile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-riere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-assen-bau-las-träger
Dör-nig-heim	Süd	X57, n61	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei	2026	Land
Hoch-stadt	Bahn-hof-straße	MKK-22, 25	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei	2026	Ge-mein-de
Hoch-stadt	Ge-werbe-gebiet Mitte	MKK-22, AST MKK-27	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei	2026	Kreis
Hoch-stadt	Wa-chen-bu-cher Straße	MKK-22, 25	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei	2026	Kreis
Wa-chen-bu-chen	Bü-cher-tal-schule	MKK-30, 31, AST MKK-30	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht bar-riere-frei	bis 2030	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS- TEIL- NAME	Halte- stel- len- name	Linien	Halte- stel- lenka- tego- rien	Halte- stel- lenka- tego- rie (Punkt e)	Fahr- gast- nach- frage (Punkt e)	Hoch- bord vor- han- den (0=nei- n; 1=ja)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord) (Punkt e)	Taktile Lei- tele- mente (1=vor- han- den; 0= nicht vor- han- den)	Taktile Lei- tele- mente (Punkt e)	Punkte ge- sam- t	Ein- zugs- radien	Ge- sam- punkte inkl. Ein- zugs- be- reich	Barrie- refreier Um- bau	ge- plante Umset- zung	umzu- setzen bis Ende	Str- Ben- bau- lastträ- ger
Bi- schofs- heim	Am Tränk- garten	MKK- 24	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie- refrei		kein Aus- bau, feh- lende Wirt- schaft- lich- keit	Ge- meind e
Dör- nig- heim	Breit- scheid straße	MKK- 23	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie- refrei		kein Aus- bau, feh- lende Wirt- schaft- lich- keit	Ge- meind e
Dör- nig- heim	Danzi- ger Straße	MKK- 22, 23, AST MKK- 27	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie- refrei		bis 2030	Ge- meind e

ORTS- TEIL- NAME	Halte- stel- len- name	Linien	Halte- stel- lenka- tego- rien	Halte- stel- lenka- tego- rie (Punkt e)	Fahr- gast- nach- frage (Punkt e)	Hoch- bord vor- han- den (0=nei- n; 1=ja)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord) (Punkt e)	Taktile Lei- tele- mente (1=vor- han- den; 0= nicht vor- han- den)	Taktile Lei- tele- mente (Punkt e)	Punkte ge- sam- t	Ein- zugs- radien	Ge- sam- punkte inkl. Ein- zugs- be- reich	Barrie- refreier Um- bau	ge- plante Umset- zung	umzu- setzen bis Ende	Stras- sen- bau- lastträ- ger
Dör- nig- heim	Ei- chen- heege /Daim- ler- straße	NUR AST MKK- 27	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie- refrei		kein Aus- bau, Bedie- nung durch AST	Ge- meind e
Dör- nig- heim	Eschen weg	MKK- 22, 23, X57	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie- refrei		bis 2030	Land
Dör- nig- heim	Ge- werbe- gebiet Ost	MKK- 23, AST MKK- 27	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie- refrei		bis 2030	Ge- meind e
Dör- nig- heim	Ho- neywe llstraße	MKK- 22, 23, X57	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie- refrei		bis 2030	Land
Dör- nig- heim	Marie- Curie- Ring	NUR AST MKK- 27	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie- refrei		kein Aus- bau, Bedie- nung	Ge- meind e

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS- TEIL- NAME	Halte- stel- len- name	Linien	Halte- stel- lenka- tego- rien	Halte- stel- lenka- tegorie (Punkt e)	Fahr- gast- nach- frage (Punkt e)	Hoch- bord vor- han- den (0=nei- n; 1=ja)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord) (Punkt e)	Taktile Lei- tele- mente (1=vor- han- den; 0= nicht vor- han- den)	Taktile Lei- tele- mente (Punkt e)	Punkte ge- samt	Ein- zugs- radien	Ge- samt- punkte inkl. Ein- zugs- be- reich	Barrie- refreier Um- bau	ge- plante Umset- zung	umzu- setzen bis Ende	Strä- ßen- bau- lastträ- ger
																durch AST	
Dör- nig- heim	Neuer Fried- hof	NUR AST MKK- 27	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie- refrei		kein Aus- bau, Bedie- nung durch AST	Ge- meind e
Dör- nig- heim	Wes- tend- straße	MKK- 23	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie- refrei		kein Aus- bau, feh- lende Wirt- schaft- lich- keit	Ge- meind e
Hoch- stadt	Main- talbad	MKK- 22, 23	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie- refrei		kein Aus- bau,	Ge- meind e

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
																fehlende Wirtschaftlichkeit	
Bischofsheim	Alt-Bischofsheim	MKK-22, 23, 25, n61	D1	1	0	1	Altes Hochbord	2	0	1	3	2	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis
Dörnigheim	Frankfurter Straße	MKK-22, 23, AST MKK-27, X57, n61	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Dörnigheim	Danziger Straße	MKK-22, 23, AST MKK-27	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	0	1	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028



Maintal – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-träger
Hochstadt	Hauptstraße	MKK-22, 25	D1	1	0	0	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Kreis
Bischofsheim	Taunusstraße	MKK-22, 23, 25, n61	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Kreis
Dörnigheim	Alter Kesselstädter Weg	MKK-22	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Land
Hochstadt	Hauptstraße	MKK-22, 25	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Kreis

Maintal – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-träger
Dörnigheim	Main-tal-Ost Bahnhof	MKK-22, AST MKK-27	B	3	4	1	Hochbord	0	1	0	7	2	9	vollständig barrierefrei	Ge-meinde
Dörnigheim	O-peleck	MKK-22, 23	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	vollständig barrierefrei	Kreis
Wachenbuchen	Mittelbucher Straße	MKK-30, 31, AST MKK-30	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	vollständig barrierefrei	Land
Bischofsheim	Plättenweide	MKK-22, 23, 25, n61	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	4	5	vollständig barrierefrei	Kreis
Bischofsheim	Rumpenheimer Weg	MKK-22, 25, n61	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	4	5	vollständig barrierefrei	Kreis

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Ein-zugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrierefreier Umbau	Strassenbau-lastträger
Bi-schofs-heim	Thomas-Mann-Straße	MKK-23, 24, 25	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	4	5	vollständig barrierefrei	Ge-meinde
Bi-schofs-heim	Schulzentrum	MKK-23, 24, 25	D1	1	2	1	Hoch-bord	0	1	0	3	2	5	vollständig barrierefrei	Ge-meinde
Dörnig-heim	Sie-mens-schule	MKK-22, 23, AST MKK-27	D1	1	2	1	Hoch-bord	0	1	0	3	2	5	vollständig barrierefrei	Ge-meinde
Wa-chen-buchen	Raiffei-sen-bank	MKK-30, 31, AST MKK-30	C	2	0	1	Hoch-bord	0	1	0	2	2	4	vollständig barrierefrei	Kreis
Bi-schofs-heim	Hoch-straße	MKK-22, 23, 25, n61	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Bi-schofs-heim	Klee-blatt	MKK-25	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahr-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vor-handen; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Ein-zugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrierefreier Umbau	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Bi-schofs-heim	Mitte	MKK-22, 23, 25, n61	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	voll-ständig barrierefrei	Kreis
Bi-schofs-heim	Schiller-straße	MKK-23, 24, 25	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	voll-ständig barrierefrei	Ge-meinde
Bi-schofs-heim	Turn-halle	MKK-22, 23, 25, n61	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	voll-ständig barrierefrei	Kreis
Dörnig-heim	Alter Fried-hof	MKK-22	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	voll-ständig barrierefrei	Land
Dörnig-heim	Alter Kessel-städter Weg	MKK-22, 23, AST MKK-27, X57, n61	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	voll-ständig barrierefrei	Land
Dörnig-heim	Be-triebs-hof	MKK-22, 23	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	voll-ständig barrierefrei	Kreis

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Ein-zugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrierefreier Umbau	Stra-ßenbau-lastträ-ger
Dörnigheim	Main-tal-Halle	MKK-22, 23, AST MKK-27	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Dörnigheim	Süd	X57, n61	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Hochstadt	Bürgerhaus Hochstadt	MKK-25	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Hochstadt	Luisant-ring	MKK-22, 25	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Hochstadt	Thingstraße	MKK-22	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Ge-meinde
Wachenbuchen	Brucknerstraße	MKK-22, 25, 31, 32, AST MKK-32	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrt-gast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Ein-zugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrierefreier Umbau	Strassenbau-träger
Wachenbuchen	Raiffeisenstraße	MKK-30, 32, AST MKK-30, 32	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Gemeinde
Bischofsheim	Gerhart-Hauptmann-Straße	MKK-23, 24, 25	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Gemeinde
Dörnigheim	August-Bebel-Straße	MKK-22, 23, AST MKK-27, X57, n61	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Kreis
Dörnigheim	Waldsiedlung	MKK-22, 23, AST MKK-27	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Gemeinde
Hochstadt	Bahnhofstraße	MKK-22, 25	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Gemeinde
Hochstadt	Konrad-Höhl-Straße	MKK-22, 25	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Gemeinde

Neuberg – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbau-träger
Ravolzhausen	Rüdigerheimer Straße	MKK55, 57, X94	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Land
Rüdigerheim	Siedlung	MKK55, 57, X94	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Land
Ravolzhausen	Erich-Sim-dorn-Schule	MKK55, 57	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	2	9	nicht barrierefrei		2025	Land
Ravolzhausen	In den Jockelsäckern	MKK51, 56, 57, X93, X94	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-last-trä-ger
Rüd-ig-heim	Ab-zwei-gung	MKK-57	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-refrei		2025	Land
Rüd-ig-heim	Rat-haus-stra-ße	MKK55, 57, X94	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-refrei		2025	Land
Ra-volz-hau-sen	Lang-en-die-ba-cher Stra-ße	MKK51, 55, 56, 57, X93, X94	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-refrei		2026	Ge-meind e
Ra-volz-hau-sen	Lang-en-sel-bol-der Stra-ße	MKK51, 55, 56, 57, X93, X94	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-refrei		2026	Ge-meind e
Ra-volz-hau-sen	Unter-feld	MKK51, 55, 56, 57, X93, X94	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-refrei		2026	Ge-meind e

Nidderau – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktiler Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punktegesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Erbstadt	Hauptstraße	42S, MKK-46	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Kreis
Erbstadt	Pfaffenhof	42S, FB-40, 70, MKK-46	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Kreis
Heldenbergen	Beethovenallee	42S, 562, MKK-46, 47, X27	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Kreis
Heldenbergen	Neue Mitte	MKK-45, 46	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2025	Gemeinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stras-sen-bau-last-träger
Eichen	Ober-gasse	42S, MKK-46	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2025	Kreis
Hel-den-ber-gen	Aldi/E deka	MKK-46	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2025	Ge-meind e
Hel-den-ber-gen	Kirche	42S, 562, MKK-45,46, 47, X27	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2025	Kreis
Hel-den-ber-gen	Ober-burg	42S, 562, MKK-46, 47, X27	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2025	Kreis
Eichen	Raiffei-sen-bank	42S, MKK-46	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2026	Kreis

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-last-trä-ger
Hel-den-ber-gen	Johan-nes-weg	MKK-45, 47, 42S	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Ge-meind e
Hel-den-ber-gen	Fried-hof	MKK-45, 47	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Kreis
Hel-den-ber-gen	Nepo-muk	MKK-45, 46, 47	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Ge-meind e
Hel-den-ber-gen	Saal-burg-stra-ße	42S, MKK-45, 46, 47, X27	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Kreis
Hel-den-ber-gen	Büdes-heimer Stra-ße	MKK-45, 47	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Ge-meind e

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-las-trä-ger
Hel-den-ber-gen	Daim-ler-stra-ße	42S, 562, MKK-46	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-refrei		bis 2030	Ge-meind e
Hel-den-ber-gen	Pfingst born-weg	MKK-45, 47	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-refrei		bis 2030	Ge-meind e
Hel-den-ber-gen	Sie-mens-stra-ße	42S, 562, MKK-46	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-refrei		Aus-bau prüfen	Ge-meind e
Erbst-adt	Bo-gen-stra-ße	42S, FB-70, MKK-46	D1	1										nicht bar-rie-refrei		Aus-bau prüfen	Ge-meind e
Hel-den-ber-gen	Albert-Schwe itzer-Schule		D1	1										nicht bar-rie-refrei	außer Be-trieb		Ge-meind e

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Heldenbergen	Hadri-an-straße		D1	1										nicht barrierefrei	außer Betrieb		
Heldenbergen	Straubelgasse		D1	1										nicht barrierefrei	außer Betrieb		

Nidderau – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-träger
Heldenbergen	Stifterstraße	MKK-45, 46, 47	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	1	0	5	0	5	teilweise barrierefrei	Gemeinde
Ostheim	Schule	42S, 562, MKK-47	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	1	0	7	2	9	teilweise barrierefrei	Land

Nidderau – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrierefreier Umbau	Stra-ßenbau-las-träger
Wind-ecken	Willi-Salzmann-Halle	42S, 562, MKK-46, 47, X27	D1	1	4	1	Hochbord	0	1	0	5	4	9	vollständig barrierefrei	Ge-meinde
Helden-bergen	Ober-burg	42S, 562, MKK-46, 47, X27	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Helden-bergen	Rat-haus	42S, 562, MKK-45,46, 47, X27	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Helden-bergen	Sie-mens-straÙe	42S, 562, MKK-46	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Ge-meinde
Helden-bergen	Stifter-straÙe	MKK-45, 46, 47	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Ge-meinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028



ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-träger
Ostheim	Hannauer Straße	42S, 562, MKK-46, 47	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Ostheim	Hydepark	42S, MKK-47	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Gemeinde
Ostheim	Marköbler Straße	42S, MKK-47	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Gemeinde
Windecken	Am Mühlberg	42S, 562, MKK-47	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Land

Niederdorfelden – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punktegesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Niederdorfelden	Berger Straße	MKK-24, 32	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Niederdorfelden	Oberdorfelder Straße	MKK-24, 32	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Gemeinde
Niederdorfelden	Bahnhofstraße	MKK-24, 32	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		2025	Gemeinde
Niederdorfelden	Friedhof		D1	1										nicht barrierefrei		außer Betrieb	

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kate-gorien	Halte-stellen-kate-gorie (Punkte)	Fahr-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vor-handen; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Ein-zugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrie-refreier Umbau	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Nieder-dorfel-den	Gewer-bege-biet	MKK-24, 32	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	1	0	5	4	9	teil-weise barrie-refrei	Ge-meinde

Rodenbach – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktiler Leitenelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitenelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Niederrodenbach	Altenzentrum	MKK-38, 51, 52	D1	1	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	9	6	15	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Niederrodenbach	Bahnhof	MKK38, 51, 52, 53, Bus SE V	B	3	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	11	0	11	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Niederrodenbach	Sparkasse	MKK38, 51, 52, 53, Bus SE V	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Land
Niederrodenbach	Adolf-Reichwein-Schule	MKK-38, 51, 52, 55	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	2	9	nicht barrierefrei		2025	Gemeinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Niederrodenbach	Landwehr	MKK-38, 51, 52, 53, Bus SEV	C	2	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	6	2	8	nicht barrierefrei		2025	Land
Niederrodenbach	Raiffeisenbank	MKK-38, 51, 52	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Oberrodenbach	Im Drissel-feld	MKK-38, 52	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Oberrodenbach	Taunusstraße	MKK-38, 52	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Land
Niederrodenbach	Nahversorgungszentrum	MKK-52	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	0	7	nicht barrierefrei		2026	Gemeinde

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
Nie-der-roden-bach	Gar-ten-stra-ße	MKK-38, 51, 52	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		2026	Ge-mein-de
Nie-der-roden-bach	Nord-ring	MKK-38,52,55	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		2026	Ge-mein-de
Nie-der-roden-bach	Strand-bad	MKK-38,53,55	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Kreis
Nie-der-roden-bach	Vorm-Stichel	MKK-38,52,55	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Ge-mein-de
Ober-roden-bach	Berg-stra-ße	MKK-38, 52	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-re-frei		kein Aus-bau, feh-lende	Ge-mein-de

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punktegesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbaulastträger
																Wirtschaftlichkeit	
Oberrodenbach	Lochseif	MKK-38, 52	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Land
Oberrodenbach	Talstraße	MKK-38, 52	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Gemeinde

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkategorien	Halte-stellenkategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt-e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
Nieder-rod-den-bach	Gartel	MKK38, 52, 53	D1	1								0		nicht barriere-frei		Bau-stelle bei Be-stands auf-nahme - Aus-bau-zu-stand prüfen	Ge-mein-de

Rodenbach – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-lasträger
Nieder-rodenbach	Spar-kasse	MKK38, 51, 52, 53, Bus SEV	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	4	5	vollständig barrierefrei	Land
Oberrodenbach	Kirche	MKK-38, 52	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Oberrodenbach	Kirche	MKK-38, 52	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Oberrodenbach	Loch-seif	MKK-38, 52	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Land

Ronneburg – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbau-träger
Alt-wieder-mus	Ronne-bur-ger Straße	FB-44, MKK-55, 56, X95	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Land
Hüt-ten-gesäß	Bahn-hof-straße	FB-44, MKK-55, 56, X95	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Land
Hüt-ten-gesäß	Bir-ken-straße	MKK-56	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Kreis
Hüt-ten-gesäß	Bu-chen-hof	MKK-56	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Hütten- gesäß	Feuer- wehr	MKK- 56	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	2	7	nicht barri- ere- frei		2025	Land
Hütten- gesäß	Ron- ne- burg- schule	MKK- 56	D1	1	2	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	7	0	7	nicht barri- ere- frei		2026	Ge- meinde
Alt- wie- der- mus	Post	FB-44, MKK- 56, Bus X95	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	0	5	nicht barri- ere- frei		2026	Ge- meinde
Neu- wie- der- muß	Neu- wie- der- muß	FB-44, MKK- 55, 56, X95	D1	1	0	0	Kein Hoch- bord	4	0	1	5	0	5	nicht barri- ere- frei		2026	Land

Ronneburg – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau- lastträger
Hütten- gesäß	Tank- stelle	MKK-55, 56	D1	1	0	1	Altes Hoch- bord	2	1	0	3	2	5	teil- weise barrie- refrei	Land

Schlüchtern – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs höhe (Hochbord)	Einstiegs höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Diakonisches Zentrum	Bus 90, 92, 93	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	6	11	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Lotichiusstraße	Bus 90, 91, 92, 93, 95, 98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	6	11	nicht barrierefrei		2024	Kreis
Main-Kinzig-Kliniken	Bus 90, 92, 93	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	6	11	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Ulrich-von-Hutten-Gymnasium	Bus 90, 91, 92, 93, 95, 98	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	4	11	nicht barrierefrei		2024	Kreis
Sauerwein	Bus 92, 93	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2025	Land

Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
In den Sauren Wiesen	Bus 91, 92, 93, 95, 98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2025	Gemeinde
Kinzig-Schule	Bus 90, 91, 92, 93, 98	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	2	9	nicht barrierefrei		2025	Kreis
Polizei	Bus 90, 91, 93, 95, 98	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	2	9	nicht barrierefrei		2025	Kreis
Stadt-schule	Bus 90, 91, 92, 93, 95, 98	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	2	9	nicht barrierefrei		2025	Gemeinde
Bahn-hof	Bus 92, 93, 97	D1	1	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	9	0	9	nicht barrierefrei		2025	Land
Herol-zer Straße	Bus 91	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Kreis

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbau- lastträger
Kresenbacher Straße	Bus 95, 98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Gemeinde
Langestraße	Bus 95, 98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Gemeinde
Denkmal	Bus 92, 93	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Land
Gasthof 7 Brüder	Bus 92, 93	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Land
Haubergstraße	Bus 92, 93, 97	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Land
Tuchfabrik	Bus 91	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Siedlung	Bus 90	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis

Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbaulastträger
Weinstraße	Bus 90	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis
Zehntstraße	Bus 90	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis
Rhönstraße	Bus 92, 93	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Niederzell	Bus 90	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Freibad	Bus 91, 92, 95, 98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Fuldaer Straße/ Friedhof	Bus 93, 98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Hallenbad	Bus 90, 91, 92, 93, 95, 98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Einstiegs höhe (Hochbord)	Einstiegs höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbau lastträger
Umspannwerk	Bus 90, 92, 93	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Unter tor/Feuerwehr	Bus 90, 91, 92, 93, 95, 98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Hauptstraße	Bus 91, 92, 93	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis
Hochstraße	Bus-98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Kreis
Kirche	Bus-98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Siedlung	Bus-98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Grundschule	Bus 92, 93	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	0	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land

Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Bergwinkel-schule	Bus 90, 91, 93, 95, 98	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	0	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Grundschule	Bus 91, 92, 93	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	0	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Kirche	Bus 95, 98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Ziegelhütte	Bus 91	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Kreis
Zementwerk	Bus 92, 93	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs höhe (Hochbord)	Einstiegs höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbaulastträger
Ahlersbacher Straße	Bus 91	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Kreis
Heiligenborn	Bus 92, 93	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Altes Bahnhaus	Bus 98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Kreis
Am Distelrasen	Bus 98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende	Gemeinde

Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Einsteighöhe (Hochbord)	Einsteighöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
															Wirtschaftlichkeit	
Drasenberg	Bus 98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Kreis
Gomfritz	Bus 98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Kreis
Gartenstraße	Bus 90, 92, 93	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Einstiegs höhe (Hochbord)	Einstiegs höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbau lastträger
Hinkelhof	Bus 92, 93, 97	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Hinkelhof Drei brüderhof	Bus 92, 93, 97	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Kuckucksnest	Bus 91, 97	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Mühle	Bus 91, 97	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Ramholz	Bus 92, 93	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Landrücken schule	Bus-98	D1	1	2							0	0	nicht barrierefrei	Baustelle bei Bestandsaufnahme		Gemeinde

Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
														, Ausbauzustand nicht bekannt		
Bahnhof	Bus 92	D1	1	0							0	0	nicht barrierefrei	Haltestelle ist aktiv; Ausbauzustand nicht bekannt		Kreis
Parkplatz	Bus 93	D1	1										nicht barrierefrei	muss überprüft werden; nicht klar, ob noch		Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Halte- stellen- name	Linien	Halte- stellen- kate- gorien	Halte- stellen- kate- gorie (Punkte)	Fahr- gast- nach- frage (Punkte)	Hoch- bord vor- han- den (0=nein ; 1=ja)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord) (Punkte)	Ein- stiegs- höhe (Hoch- bord) (Punkte)	Taktile Leitele- mente (1=vor- han- den; 0= nicht vor- han- den)	Taktile Leitele- mente (Punkte)	Punkte gesamt	Ein- zugsra- dien	Ge- samt- punkte inkl. Ein- zugs- be- reich	Barrie- refreier Umbau	ge- plante Umset- zung	umzu- setzen bis Ende	Stra- ßen- bau- lastträ- ger
														be- dient wird		
Am Hop- fen- acker		D1	1										nicht barrie- refrei	außer Betrieb		

Schlüchtern – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Herolz	Tuchfabrik	Bus 91	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Land
Kressenbach	Kirche	Bus 95, 98	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Land
Schlüchtern	Hof Reith	Bus 91, 98	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	0	1	teilweise barrierefrei	Gemeinde

Schlüchtern – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Schlüchtern	Bahnhof	Bus 90, 91, 92, 93, 95, 98, Bus SEV	B	3	4	1	Hochbord	0	1	0	7	0	7	vollständig barrierefrei	Kreis
Herolz	Kirche	Bus 91	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Klosterhöfe	Röhrigs	Bus 98	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	0	1	vollständig barrierefrei	Land

Schöneck – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbaulastträger
Büdesheim	Nachtweide	MKK-24, 31, 32	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Kilianstädten	Bürgertreff	MKK-24, 31	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Kreis
Oberdorfelden	Niederauer Straße	MKK-24, 31, 32, n96	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Büdesheim	Südliche Hauptstraße	MKK-24, 31, 32	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Bund
Kilianstädten	Frankfurter Straße	MKK-24, 31, 32, n96	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Kreis

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

Kilianstädten	Hannauer Straße	MKK-24, 31	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Kreis
Büdesheim	Stern-taler-schule	MKK-24, 31, 32	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	0	7	nicht barrierefrei		2026	Ge-mein-de
Büdesheim	Brücke	MKK-24, 31, n96	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		2026	Kreis
Kilianstädten	Uferstraße	MKK-24, 31, 32, n96	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		2026	Kreis
Büdesheim	Vilbeler Straße	n96	D1	1										nicht barrierefrei		prüfen	Bund

Schöneck – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Kilianstädten	Frankfurter Straße	MKK-24, 31, 32, n96	D1	1	0	1			1	0	1	2	3	teilweise barrierefrei	Kreis

Schöneck – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein ; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbaulastträger
Kilianstädten	Neuer Weg	MKK-31	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Kilianstädten	Raiffeisenstraße	MKK-24, 31	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis

Sinntal – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktiler Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Jossa	Bahnhof	Bus 94, 97, Bus SE V	B	3	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	11	0	11	nicht barrierefrei		2024	Land
Sterbfritz	Bahnhof	Bus 91, 96, 97, Bus SE V	B	3	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	11	0	11	nicht barrierefrei		2024	Land
Altengronau	Abzweigung Neuengronau	Bus 94, 97	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Altengronau	Abzweigung Zeitlofs	Bus 96	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Altengronau	Honigrückweg	Bus-97	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Altengronau	Kreissparkasse	Bus 94, 96, 97	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Altengronau	Hans-Elm-Schule	Bus 94, 96, 97	D1	1	2	0	Kein Hochbord	4	0	1	7	0	7	nicht barrierefrei		2026	Gemeinde
Breunings	Feuerwehr	Bus-97	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Gemeinde
Jossa	Emmerichsthal	Bus 94	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Land
Jossa	Ort	Bus 94, 97, Bus SE V	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Land
Mottgers	Brückenstraße	Bus 96	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Land

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Mott-gers	Mittel-straße	Bus 96	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		2026	Land
Neu-en-grona u	Leder-hosen-bach	Bus-97	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		bis 2030	Land
San-nerz	Kasta-nien-strä-ße	Bus 91, 97	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		bis 2030	Land
San-nerz	Tan-nen-weg	Bus 91, 97	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		bis 2030	Land
Schwa-rzen-fels	Burg-blick	Bus 96	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		bis 2030	Land
Sterb-fritz	Schlü-chter-ner Straße	Bus 91, 97	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barrie-refrei		bis 2030	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Strassen-bau-last-träger
Sterb-fritz	Weiperzer Straße	Bus 91, 97	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Land
Sterb-fritz	Mittelpunkt-schule Kinzig-Quelle	Bus 91, 96, 97	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Gemeinde
Weichers-bach	Falckenstraße	Bus 96	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Kreis
Weiperz	Kirche	Bus 91, 97	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Kreis
Zün-ters-bach	Jahnstraße	Bus 96	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Land
Zün-ters-bach	Grundschule /Kindergarten	Bus 96	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Land

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Breunings	Dieterhof	Bus-97	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Gemeinde
Breunings	Ziegelhütte	Bus-97	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Gemeinde
Schwarzenfels	Zum Bergfried	Bus 96	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende	Gemeinde

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-hand-en (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-hand-en; 0=nicht vor-hand-en)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-a-ßen-bau-las-trä-ger
																Wirt-schaftl-ichkeit	
Sterb-fritz	Le-bens-baum	Bus 91, 96, 97	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-refrei		bis 2030	Ge-meind-e
Sterb-fritz	Rat-haus	Bus 91, 96, 97	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht bar-rie-refrei		bis 2030	Ge-meind-e
San-nerz	Sport-platz		D1	1	0							2	2	nicht bar-rie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	
Ober-zell	Fuldae-r Straße		D1	1										nicht bar-rie-refrei		außer Be-trieb	

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Oberzell	Gröllbachstraße		D1	1										nicht barrierefrei		außer Betrieb	
Sannerz	Birkenstraße		D1	1										nicht barrierefrei		außer Betrieb	
Sannerz	Grundschule		D1	1										nicht barrierefrei		außer Betrieb	
Sannerz	Sportplatz		D1	1										nicht barrierefrei		außer Betrieb	
Sterbfritz	Hof Mairnschein		D1	1										nicht barrierefrei		außer Betrieb	
Züntersbach	Alte Schule		D1	1										nicht barrierefrei		außer Betrieb	

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028



Sinntal – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsra-dien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugsbe-reich	Barrier-efreier Umbau	Stra-ßenbau-lasträ-ger
Zünters-bach	Grund-schule/ Kinder-garten	Bus 96	D1	1	2	1	Hoch-bord	0	1	0	3	2	5	voll-ständig barrie-refrei	Land
Ober-zell	Feuer-wehr	Bus 96	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	voll-ständig barrie-refrei	Land
Ober-zell	Schnei-dmühle	Bus 96	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	voll-ständig barrie-refrei	Land
Sannerz	Feuer-wehr	Bus 91, 97	D1	1	0	1	Hoch-bord	0	1	0	1	2	3	voll-ständig barrie-refrei	Kreis

Steinau an der Straße – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktiler Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Steinau a.d.Str.	Bahnhof	Bus 90, 99	B	3	4	0	Kein Hochbord	4	0	1	11	0	11	nicht barrierefrei		2024	Land
Steinau a.d.Str.	Schloß /Marionettentheater	Bus 90, 99	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Gemeinde
Bellings	Am Erlebach	Bus 90	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Kreis
Bellings	Hohenzeller Weg	Bus 90	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenka-tego-rien	Halte-stel-lenka-tego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
Hintersteinau	Schlüchterner Straße	Bus 98	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Marjoß	Brückenauer Straße	Bus 94, 99	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Neustall	Am Heideküppel	Bus-95	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Neustall	Fleischenbacher Straße	Bus-95	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Sarrodt	Eichenwaldstraße	Bus-95	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2026	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt-e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-riere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Str-ßen-bau-last-trä-ger
Sei-den-roth	Alte Schul-straÙe	Bus-99	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei		2026	Land
Sei-den-roth	Spess-art-straÙe	Bus-99	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei		2026	Land
Steina u a.d.Str.	Alte Bahn-hof-straÙe	Bus 90, 99	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei		2026	Ge-mein-d-e
Steina u a.d.Str.	Bellin-ger Tor	Bus 90, 99	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei		2026	Land
Steina u a.d.Str.	Kinzig-brü-cke	Bus-90	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei		bis 2030	Land
Steina u a.d.Str.	Ring-straÙe	Bus 90, 99	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei		bis 2030	Ge-mein-d-e
Steina u a.d.Str.	Tank-stelle	Bus 90, 99	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-riere-frei		bis 2030	Land

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
	Geschwin-dner																
Ürzell	Kirche	Bus-95	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Land
Ulm-bach	Haupt-straße	Bus-95, 99	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Land
Ulm-bach	Umge-hungs-straße	Bus-95	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Land
Ulm-bach	Bilz-berg-schule	Bus-95	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht barriere-frei		bis 2030	Ge-mein-de
Hinter-steinau	Sie-ben-müh-lental	Bus 98	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		kein Aus-bau, feh-lende	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punktegesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Strassenbaulastträger
																Wirtschaftlichkeit	
Marborn	Gartenstraße	Bus 90, 99	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Marjoß	Distelbachstraße	Bus 94, 99	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Land
Sarrodt	Falkenhof	Bus-95	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Land
Steinau a.d.Str.	Erlebnispark Thalhof	Bus-99	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau,	Land

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barrie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
																feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	
Ürzell	Ro-dacke rhaus	Bus-95	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Land
Ürzell	Schmi dtmüh-le	Bus-95	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrie-refrei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-katego-rien	Halte-stellen-katego-rie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-lastträ-ger
Ürzell	Wal-ters-mühle	Bus-95	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Land
Ürzell	Wann-hof	Bus-95	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		kein Aus-bau, feh-lende Wirt-schaft-lichkeit	Land
Ulm-bach	Gast-hof Happ	Bus-95, 99	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barriere-frei		bis 2030	Ge-meind e

Steinau an der Straße – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau- lastträger
Ürzell	Ulmbacher Straße	Bus-95	D1	1	0	0	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Land
Marborn	Marborner Straße	Bus 90, 99	D1	1	0	1	Hochbord	0	0	1	1	2	3	teilweise barrierefrei	Land

Steinau an der Straße – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-träger
Sarrood	Eichenwaldstraße	Bus-95	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Sarrood	Huttengrundstraße	Bus 95, 99	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Ürzell	Ulmbacher Straße	Bus-95	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land

Wächtersbach – nicht barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punktegesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbaulastträger
Wächtersbach	Lindenplatz	MKK-71, 81	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	4	9	nicht barrierefrei		2024	Land
Auf-enu	Bamberger Straße	MKK-65, 76, 81	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Land
Auf-enu	Festplatz	MKK-76	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2024	Kreis
Auf-enu	Kinder-garten	MKK-65, 76, 81	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Auf-enu	Mari-enst-raße	MKK-76	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land
Auf-enu	Schil-ler-straße	MKK-65, 76, 80	D1	1	0	0	Kein Hochbord	4	0	1	5	2	7	nicht barrierefrei		2025	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkte)	Fahr-gast-nach-frage (Punkte)	Hoch-bord vor-handen (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	umzu-setzen bis Ende	Stras-sen-bau-last-träger
Hessel-dorf	Aue	MKK-71, 72, 76	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2025	Bund
Hessel-dorf	Orts-ge-richt	MKK-71, 72, 76	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2025	Bund
Hessel-dorf	Post	MKK-71, 72, 76, VB-95	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2025	Bund
Hessel-dorf	Wei-lerser Straße	MKK-76	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2026	Kreis
Leisen-wald	Leisen-wald	MKK-73	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2026	Land
Neu-dorf	Altes Rat-haus	MKK-71, 76	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht barriere-frei		2026	Kreis

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellenkate-gorien	Halte-stellenkate-gorie (Punkt e)	Fahr-gast-nach-frage (Punkt e)	Hoch-bord vor-handen (0=nei-n; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkt e)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0= nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkt e)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-rad-ien	Ge-samt-punkt e inkl. Ein-zugs-be-reich	Bar-rie-re-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Stra-ßen-bau-last-trä-ger
Wäch-ters-bach	Herz-gra-ben-stra-ße	MKK-73	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Land
Wäch-ters-bach	Messe-platz	MKK-71, 73, 81	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Kreis
Wal-dens-berg	Leisen-walder Stra-ße	MKK-73	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		2026	Land
Weilers	Alte Schule	MKK-71, 76	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Kreis
Weilers	Pfer-destall	MKK-71, 76	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Kreis
Witt-gen-born	Dorf-platz-stra-ße	MKK-73	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Land
Witt-gen-born	Sport-platz	MKK-73	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	2	7	nicht bar-rie-re-frei		bis 2030	Land

Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023 - 2028

ORTS-TEIL-NAME	Halte-stellen-name	Linien	Halte-stellen-kategorien	Halte-stellen-kategorie (Punkte)	Fahrgast-nachfrage (Punkte)	Hoch-bord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord)	Ein-stiegs-höhe (Hoch-bord) (Punkte)	Taktile Lei-tele-mente (1=vor-handen; 0=nicht vor-handen)	Taktile Lei-tele-mente (Punkte)	Punkte-ge-samt	Ein-zugs-radien	Ge-samt-punkte inkl. Ein-zugs-be-reich	Barriere-freier Um-bau	ge-plante Um-set-zung	um-zu-setzen bis Ende	Strassen-bau-last-träger
Wächtersbach	Friedrich-August-Genth-Schule	MKK-65, 71, 72, 73, 76, 81, Bus SE V	D1	1	2	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	7	0	7	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde
Wächtersbach	Freibad	MKK-71, 72, 76	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Bund
Waldensberg	Weierhof	MKK-73	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		kein Ausbau, fehlende Wirtschaftlichkeit	Land
Wittgenborn	Kinder-garten	MKK-73	D1	1	0	0	Kein Hoch-bord	4	0	1	5	0	5	nicht barrierefrei		bis 2030	Gemeinde

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegs-höhe (Hochbord)	Einstiegs-höhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punktegesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	geplante Umsetzung	umzusetzen bis Ende	Straßenbau-träger
Auf- enau	Schweinfurter Straße		D1	1										nicht barriere- frei		außer Be- trieb	
Weilers	Hell- steiner Straße		D1	1										nicht barriere- frei		außer Be- trieb	

Wächtersbach – teilweise barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0=nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau-träger
Wächtersbach	Busbahnhof	MKK-65, 71, 72, 73, 76, 81, Bus SEV, VB-95	A	4	4	1	Altes Hochbord	2	1	0	10	4	14	teilweise barrierefrei	Gemeinde

Wächtersbach – barrierefrei umgebaute Haltestellen

ORTS-TEIL-NAME	Haltestellenname	Linien	Haltestellenkategorien	Haltestellenkategorie (Punkte)	Fahrgastnachfrage (Punkte)	Hochbord vorhanden (0=nein; 1=ja)	Einstiegshöhe (Hochbord)	Einstiegshöhe (Hochbord) (Punkte)	Taktile Leitelemente (1=vorhanden; 0= nicht vorhanden)	Taktile Leitelemente (Punkte)	Punkte gesamt	Einzugsradien	Gesamtpunkte inkl. Einzugsbereich	Barrierefreier Umbau	Straßenbau- lastträger
Leisenwald	Leisenwald	MKK-73	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Land
Neudorf	Altes Rathaus	MKK-71, 76	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis
Weilers	Pferdestall	MKK-71, 76	D1	1	0	1	Hochbord	0	1	0	1	2	3	vollständig barrierefrei	Kreis

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über den Neuaufstellungsprozesses	12
Abbildung 2: 3-Ebenen-Modell im RMV	13
Abbildung 3: Beteiligung - Wohnsitz der Teilnehmenden.....	15
Abbildung 4: Beteiligung - Alter der Befragten	15
Abbildung 5: Beteiligung - Verkehrsmittelwahl der Befragten.....	16
Abbildung 6: Beteiligung - Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung.....	16
Abbildung 7: Beteiligung - Zweck der Fahrten mit dem ÖPNV	17
Abbildung 8: Beteiligung - Kombination von Verkehrsmitteln	17
Abbildung 9: Beteiligung - Allgemeine Zufriedenheit mit Bus und Bahn	18
Abbildung 10: Beteiligung – Bewertung des ÖPNV in Schulnoten	18
Abbildung 11: Beteiligung – Verbesserungswünsche	19
Abbildung 12: Beteiligung – Gesamtübersicht der Ergebnisse	19
Abbildung 13: Beteiligung – Kategorisierung der Karteneinträge.....	20
Abbildung 14: Beteiligung – Einträge zum Thema Allgemeines	20
Abbildung 15: Beteiligung – Einträge zum Thema Infrastruktur und Ausstattung	21
Abbildung 16: Beteiligung – Einträge zum Thema Liniennetz und Fahrplan	22
Abbildung 17: Beteiligung – Einträge zum Thema Ticket, Tarif und Service	22
Abbildung 18: Beteiligung – Einträge zum Thema Umstieg.....	23
Abbildung 19: Ergebnisse der aktuellen KoMM des RMV	25
Abbildung 20: Auswirkungen auf die Pkw-Nutzung	25
Abbildung 21: Pkw-Nutzung 2019 - 2022.....	26
Abbildung 22: Fahrradnutzung 2019 - 2022.....	26
Abbildung 23: Veränderung der ÖPNV-Nutzung 2019 - 2022.....	27
Abbildung 24: ÖPNV-Nutzung nach Nutzerprofil	27
Abbildung 25: Homeoffice und ÖPNV-Nutzung auf dem Arbeitsweg	28
Abbildung 26: Verbraucherpreisindices Kraftstoffe und Erdöl.....	29
Abbildung 27: Engpassanalyse Schiene – Bezugsfall BVWP 2030	34
Abbildung 28: Strukturräume in Hessen (Ausschnitt)	36
Abbildung 29: Zentrale Orte und Mittelbereiche in Hessen (Ausschnitt)	37
Abbildung 30: Potenziale zur Siedlungsflächenentwicklung.....	39

Abbildung 31: Siedlungsflächenentwicklung ÖV-orientierte Entwicklungsräume	40
Abbildung 32: Modal-Split nach MiD 2017 und Ziel-Modal-Split 2030	41
Abbildung 33: Bedienungsstandards des RMV für den Schienenverkehr	43
Abbildung 34: Produktklassifizierung Bus	44
Abbildung 35: Netzgrafik S-Bahn-Zielkonzept 2030	45
Abbildung 36: Netzgrafik S-Bahn-Zielkonzept mit Tangenten-Ring	46
Abbildung 37: Vom Tangentenkonzept zum Schienenring	46
Abbildung 38: Bevölkerungszahlen und Flächenanteile mit neuer raumplanerischer Gliederung 2020	49
Abbildung 39: Übersicht der Bahnlinien und Bahnhöfe sowie der Auslastung der B+R-Anlagen	51
Abbildung 40: Zusammenfassende Bewertung der B+R-Anlagen an Bahnhöfen	52
Abbildung 41: Potenzialstandorte Meet & Ride	53
Abbildung 42: Raumstruktur und zentrale Orte	61
Abbildung 43: Bevölkerungsentwicklung im Main-Kinzig-Kreis	64
Abbildung 44: Wichtige Ziele im Main-Kinzig-Kreis	65
Abbildung 45: Magnetfunktion im Einkaufsverkehr für die einzelnen Kommunen	68
Abbildung 46: Tourismusangebote, Rad- und Wanderrouten im Main-Kinzig-Kreis	72
Abbildung 47: Entwicklung der Fahrgastzahlen im RMV zwischen 2012 und 2018 (in Millionen Fahrten)	75
Abbildung 48: Allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im RMV-Gebiet und Vergleich zwischen 2008 und 2017	76
Abbildung 49: Modal-Split – Verkehrsmittelnutzung nach Anteilen	76
Abbildung 50: Wegezwecke nach Anteilen im RMV-Gebiet	77
Abbildung 51: Verflechtung der Pendelnden (dargestellt sind Relationen > 250 Pendelnde in einer Richtung)	79
Abbildung 52: Beispielhafte Nachfrageverflechtungen / -schwerpunkte im Main-Kinzig-Kreis	80
Abbildung 53: Ausgaben für ÖPNV und Schülerbeförderung im Main-Kinzig-Kreis 2022	81
Abbildung 54: Prägende Themenfelder des ÖPNV bis 2030	82

Abbildung 55: Bevölkerungsentwicklung der Städte und Landkreis im RMV-Gebiet 2017 bis 2035	83
Abbildung 56: Qualitätsmerkmale/Ziele im Handlungsfeld Netz und Angebot	91
Abbildung 57: Beispiele für Mobilitätsstationen in Simmering und Offenburg	96
Abbildung 58: Mobilitätskette im ÖPNV	100
Abbildung 59: Angebotsstufen im ÖPNV aus dem Leitbild Mobilität	115
Abbildung 60: Bedienungsangebot der Angebotsstufen und Bedienungszeiträume	116
Abbildung 61: Umsetzung der Angebotsstufen im Main-Kinzig-Kreis	117
Abbildung 62: Reihung von sinnvollen Maßnahmen der Busbeschleunigung	133
Abbildung 63: Kategorisierung von Mobilitätsstationen des RMV	145
Abbildung 64: Vorteile von Fahrrad- und ÖV-Nutzung sowie ihrer Kombination	147
Abbildung 65: Liniennetz Main-Kinzig-Kreis 2022.....	180
Abbildung 66: Bedienung SPNV-Haltepunkte im Main-Kinzig-Kreis.....	181
Abbildung 67: Analyse Bedienungsqualität im Main-Kinzig-Kreis	183
Abbildung 68: Analyse der Erschließungsqualität im Main-Kinzig-Kreis	185
Abbildung 69: Haltestelle Limeskreisel in Erlensee	187
Abbildung 70: Haltestelle Somborn Busbahnhof in Freigericht	188
Abbildung 71: Haltestelle Niedermittlau Berliner Straße	188
Abbildung 72: Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Bruchköbel	189
Abbildung 73: Kiss+Ride-Anlage am Bahnhof Bruchköbel.....	189
Abbildung 74: Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Langenselbold	190
Abbildung 75: Bestand barrierefrei ausgebaute Haltestellen.....	193
Abbildung 76: Zielkonzept Netz und Angebot.....	261
Abbildung 77: Liniennetz bei Umsetzung der Projekte (Maßnahmen) und Prüfaufträge des Zielnetzes Netz und Angebot.....	262
Abbildung 78: Abschätzung der Investitionskosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen.....	288
Abbildung 79: Kostenentwicklung bei Umsetzung der Maßnahmen und Prüfaufträge im Handlungsfeld Netz und Angebot	293
Abbildung 80: Mögliches Aufgabenspektrum einer Mobilitätsgesellschaft im Main-Kinzig-Kreis	295
Abbildung 81: Aktueller Stand des barrierefreien Haltestellenausbaus	327

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Begleitende Gremien bei der Erstellung des Nahverkehrsplans.....	10
Tabelle 2: Teilräume sowie beteiligte Akteure	11
Tabelle 3: Zuständigkeiten der Bus- und Bahnlinien im Main-Kinzig-Kreis (ohne Hanau)	14
Tabelle 4: Bevölkerungszahl und -entwicklung im Main-Kinzig-Kreis sowie Bevölkerungsdichte.....	62
Tabelle 5: Krankenhäuser und Kliniken im Main-Kinzig-Kreis.....	69
Tabelle 6: Staatlich anerkannte Kur- und Erholungsorte im Main-Kinzig-Kreis.....	71
Tabelle 7: Gäste und Übernachtungen im Main-Kinzig-Kreis 2019	74
Tabelle 8: Top 10-Pendelndenrelationen	78
Tabelle 9: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2021 - 2040	84
Tabelle 10: Themenfelder und Schnittstellen der künftigen Mobilitätsentwicklung	89
Tabelle 11: Übersicht über die Netzhierarchie im Main-Kinzig-Kreis	110
Tabelle 12: Übersicht über die Produkte im Main-Kinzig-Kreis	114
Tabelle 13: Netzhierarchie und Angebotsstufen im Main-Kinzig-Kreis.....	117
Tabelle 14: Anforderungen an die Erschließungsqualität.....	119
Tabelle 15: Kategorisierung der Haltestellen	138
Tabelle 16: Ausstattungsmerkmale Haltestellen	141
Tabelle 17: Mindeststandards Bike+Ride-Anlagen	147
Tabelle 18: Mindeststandards Park+Ride-Anlagen.....	149
Tabelle 19: Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkung	161
Tabelle 20: Kriterien zur Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus .	166
Tabelle 21: Umsetzungsbilanz NVP 2013 – 2018	172
Tabelle 22: Stellplatzangebot und Auslastung von P+R- und B+R-Anlagen an ausgewählten Bahnhöfen.....	191
Tabelle 23: Abschätzung Leistungsbilanz Handlungsfeld Netz und Angebot..	286
Tabelle 24: Abschätzung Betriebskosten und Betriebskostenzuschuss	287
Tabelle 25: Linienbündel Main-Kinzig-Kreis	289
Tabelle 26: Umsetzungsplan Maßnahmen Handlungsfeld Netz und Angebot	291

Tabelle 27: Darstellung der Mehrleistungen und Mehrkosten in den einzelnen Linienbündeln mit vor-gesehenem Umsetzungszeitpunkt	292
Tabelle 28: Im Rahmen der Auftaktbefragung benannte Gewerbeflächen ..	296
Tabelle 29: Entwicklung neuer Wohngebiete seit 2010	296
Tabelle 30: Schulen im Main-Kinzig-Kreis.....	299
Tabelle 31: Bedeutende Pendelndenrelationen (> 500 sozialversicherungspflichtig Pendelnde)	304
Tabelle 32: Analyse der Erschließungsdefizite im Detail (Auswahl, Wohn- und Gewerbegebiete) und Formulierung Handlungsbedarf	306

Quellenverzeichnis

AS+P (2019): Regierungspräsidium Darmstadt und AS+P Albert Speer +Partner: Regionales Entwicklungskonzept Südhessen – REK. Darmstadt.

Bundesagentur für Arbeit (2022): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Ein- und Auspendler auf Gemeindeebene, Stand 30.06.2021.

Bundesministerium für Verkehr und digital Infrastruktur (Hg.) (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030. Berlin.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hg.) (2021): Landesentwicklungsplan Hessen 2000, zuletzt geändert am 8. Juli 2021. Wiesbaden.

KVG MK (2020): Schülerverkehr Im Main-Kinzig-Kreis. Hintergründe und Wissenswertes zur Schülerbeförderung für Eltern, Schulen, Interessierte und natürlich für Schülerinnen und Schüler.

Main-Kinzig-Kreis (2021): Leitbild Mobilität. Gelnhausen.

Main-Kinzig-Kreis (2022): Radverkehrskonzept Main-Kinzig-Kreis. Gelnhausen.

Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (Hg.) (2011): Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010. Frankfurt am Main.

SPESSARTregional (2020): Meet & Ride – Mobilitätsstationen als intermodale Knotenpunkte im ländlichen Raum.

Regierungspräsidium Kassel (2022): https://rp-kassel.hessen.de/sites/rp-kassel.hessen.de/files/2022-Internet_0.pdf.

RMV (2022): KoMM – Kontinuierliche Markt- und Mobilitätshebung, Zentrale Ergebnisse Welle 19, Mai/Juni 2022.

Roland Berger/Florenus im Auftrag des RMV und der traffiQ (2022): Finanzierungsbedarf des ÖPNV in der Region Frankfurt Rhein-Main (Gutachten). München.



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de
www.plan-mobil.de