

Stadt Hanau  
Nahverkehrsplan 2019-2023





## Stadt Hanau

# Nahverkehrsplan der Stadt Hanau 2019 – 2023

**Beschlossen in der Stadtverordnetenversammlung  
am 25. November 2019**

Auftraggeberin:

**Hanau Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH**

Daimlerstraße 5  
63450 Hanau

Bearbeitung durch:

**plan:mobil**

**Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung**

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

Dr.-Ing. Timo Barwisch, Maik Bock M.Sc.

Fotos Titelseite:

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hanauer Straßenbahn GmbH



## Vorwort

Liebe Mitbürgerinnen, liebe Mitbürger,

die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) steigt in unserer wachsenden Stadt und ist aus unserem Alltag nicht wegzudenken. Die Stadt Hanau strebt mit dem neuen Nahverkehrsplan ein Busangebot an, das zur künftigen Großstadt Hanau passt. Der vorliegende Nahverkehrsplan schreibt den bisherigen Nahverkehrsplan nicht einfach nur fort; Vielmehr wird die Mobilität neu gedacht.



Die Entwicklungsschwerpunkte für den Nahverkehr liegen in Wolfgang, Großauheim und Mittelbuchen mit ihren wachsenden Siedlungsbereichen. In anderen Gebieten mit konstant guter Nachfrage – beispielsweise Kesselstadt und Lamboy-Tümpelgarten – wird die Busfrequenz moderat verbessert. Unser Ziel ist es, den Besuchern der Innenstadt sowie Pendlerinnen und Pendlern im Rhein-Main-Gebiet ein ausgedehnteres Angebot, insbesondere in den Abendstunden, zu unterbreiten. Im Fahrplan macht sich dies durch längere Bedienzeiten, dichtere Takte und neue Linien bemerkbar. Umgekehrt wird wegen durchgängig schwacher Nachfrage die Busbedienung in manchen Bereichen zurückgefahren. Dabei wird darauf geachtet, dass jeweils Alternativen durch andere Linien und Haltestellen im Nahbereich bestehen. Als Premiere soll in naher Zukunft der schrittweise Einstieg in ein On-Demand-System erfolgen, mit dem die Bürgerinnen und Bürger in den Genuss einer äußerst flexiblen Bedienungsform gelangen und das eine flächendeckende Erschließung ermöglicht.

Der Nahverkehrsplan sieht Mehrleistungen von rund zehn Prozent vor. Die Stadt Hanau ist bereit, für ein gutes ÖPNV-Angebot den damit verbundenen Mehraufwand zu tragen. Mit diesem Schritt verfolgt die Stadt Hanau das Ziel, noch mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und zu einer Entlastung der Umwelt beizutragen. Perspektivisch werden für die Busse auch alternative Antriebsformen geprüft, wobei eine ganzheitliche, in wirtschaftlicher und betrieblicher Hinsicht dauerhaft tragfähige Lösung im Vordergrund stehen muss.

Zusätzlich zur Angebotskonzeption der Linien sind im Nahverkehrsplan die Standards für die Qualität des ÖPNV in Hanau, Maßnahmen in der Fahrgastinformation, im Marketing und im Betrieb definiert. Mit diesen Kriterien wird ein hochwertiger und zuverlässiger Nahverkehr in Hanau sichergestellt.

Parallel wird die Stadt Hanau das Programm zum Ausbau der Bushaltestellen fortführen, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern und allen Fahrgästen einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen. Der Nahverkehrsplan trifft hierzu Aussagen, wie die gesetzlichen Anforderungen zur Barrierefreiheit erfüllt werden. Für einen umfassenderen Mobilitätsansatz werden für die Haltestellen auch Vorschläge für den Ausbau von Mobilitätsstationen und Bike&Ride gemacht.

Das leistungsfähige und differenzierte Busangebot bietet den Menschen für ihre Aktivitäten in Hanau und über die Verbundpartner innerhalb der Rhein-Main-Region die Systeme für die öffentliche Mobilität.

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, flowing letters that appear to read 'Morlock'.

Thomas Morlock  
Stadtrat der Stadt Hanau



## Inhaltsverzeichnis

	<b>Vorwort</b>	<b>5</b>
1	VORBEMERKUNG	13
2	EINFÜHRUNG	14
3	BESTANDSAUFNAHME	16
<b>3.1</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>16</b>
3.1.1	Gesetzliche Grundlagen	16
3.1.2	Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Planungen	19
<b>3.2</b>	<b>Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2013 – 2017</b>	<b>21</b>
<b>3.3</b>	<b>Raumstruktur und Nachfragepotentiale</b>	<b>22</b>
3.3.1	Raumstruktur und Verkehrsnetz	22
3.3.2	Stadtentwicklung	23
3.3.3	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung	24
3.3.4	Strukturen des Berufs- und Ausbildungsverkehrs	26
3.3.5	Raumstrukturanalyse	28
3.3.6	Freizeit- und Naherholungsziele	30
3.3.7	Mobilität und Verkehr	30
<b>3.4</b>	<b>ÖPNV-Angebot</b>	<b>32</b>
3.4.1	Organisationsstruktur	32
3.4.2	ÖPNV-Angebot und Liniennetz	34
<b>3.5</b>	<b>Verkehrsnachfrage</b>	<b>37</b>
4	ANFORDERUNGSPROFIL	41
<b>4.1</b>	<b>Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV</b>	<b>41</b>
4.1.1	Rolle und Funktion des ÖPNV	41
4.1.2	ÖPNV und Kunden	42
4.1.3	ÖPNV-Nachfrage	42
4.1.4	ÖPNV und Siedlungsstruktur	43
4.1.5	ÖPNV und Barrierefreiheit	43
4.1.6	ÖPNV und Wirtschaftlichkeit	48
4.1.7	ÖPNV und Umwelt	48
4.1.8	ÖPNV-Organisation	49
4.1.9	Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen	49
<b>4.2</b>	<b>Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur</b>	<b>50</b>
<b>4.3</b>	<b>Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes</b>	<b>52</b>

4.3.1	Betriebs-/Verkehrszeiten, Sonderverkehre	53
4.3.2	Standards der Erschließungsqualität	55
4.3.3	Standards der Bedienungsqualität	57
4.3.4	Standards der Verbindungsqualität	61
4.3.5	Netz- und Fahrplangestaltung	62
4.3.6	Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, 10-Minuten-Garantie	63
4.3.7	Barrierefreiheit - Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen	63
4.3.8	Haltestellen und Haltepunkte, Haltestellenmanagement	67
4.3.9	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	70
4.3.10	Fahrzeugausstattung	71
4.3.11	Qualitätsanforderungen Betrieb, Leitstelle und Störungsmanagement	76
4.3.12	Fahrgastinformation	76
4.3.13	Anforderungen an das Fahrpersonal	78
4.3.14	Qualitätsanforderungen Marketing, Vertrieb und Tarif	78
5	ANALYSE DER ANGEBOTSQUALITÄT	85
<b>5.1</b>	<b>Auswertung der Nennung von Anregungen und Mängeln</b>	<b>85</b>
<b>5.2</b>	<b>Bewertung der Verkehrsbedienung</b>	<b>86</b>
5.2.1	Erschließungsqualität	86
5.2.2	Bedienungs- und Verbindungsqualität	89
5.2.3	Bedienungs- und Verbindungsdefizite zwischen Hanauer Stadtteilen	92
5.2.4	Bedienungs- und Verbindungsdefizite auf Relationen über die Stadtgrenze hinweg	94
5.2.5	Verknüpfungspunkte und Anschlüsse	94
5.2.6	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	95
5.2.7	Netz- und Fahrplangestaltung	95
5.2.8	Parallelverkehre	96
<b>5.3</b>	<b>Bewertung der Haltestellen</b>	<b>96</b>
5.3.1	Haltestellen und Haltepunkte	96
5.3.2	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	98
<b>5.4</b>	<b>Bewertung der Fahrgastinformation, des Service und der Hintergrundprozesse</b>	<b>100</b>
5.4.1	Information und Fahrplantransparenz	100
5.4.2	Tarif	101
5.4.3	Vertrieb	101
5.4.4	Betrieb, Leitstelle und Störungsmanagement	101
5.4.5	Marketing und Mobilitätsmanagement	101
6	ANGEBOTSKONZEPTION	103

<b>6.1</b>	<b>Maßnahmenkonzept für den Planungszeitraum 2019 – 2023</b>	<b>103</b>
6.1.1	Maßnahmen ÖPNV-Angebot Stadtbusverkehr	104
6.1.2	Weitere Maßnahmen und Perspektiven im lokalen ÖPNV-Angebot	131
6.1.3	Maßnahmen und Perspektiven im regionalen ÖPNV-Angebot	133
6.1.4	Maßnahmen und Perspektiven im SPNV	134
6.1.5	Infrastrukturelle Maßnahmen und Perspektiven	138
6.1.6	Maßnahmen und Perspektiven in der Fahrgastinformation	143
6.1.7	Maßnahmen und Perspektiven in Marketing, Betrieb und Planung	145
<b>7</b>	<b>MAßNAHMENWIRKUNG, FINANZIERUNG, KOSTEN UND ERLÖSE</b>	<b>152</b>
<b>7.1</b>	<b>Abschätzung der Betriebskosten</b>	<b>152</b>
<b>7.2</b>	<b>Abschätzung der Nachfrageentwicklung</b>	<b>153</b>
<b>7.3</b>	<b>Abschätzung der Erlöse</b>	<b>153</b>
<b>7.4</b>	<b>Investitionen</b>	<b>154</b>
<b>8</b>	<b>LINIENBÜNDELUNG</b>	<b>156</b>
<b>9</b>	<b>BETEILIGUNGSVERFAHREN</b>	<b>157</b>
<b>10</b>	<b>ANHANG</b>	<b>159</b>
<b>10.1</b>	<b>Rückmeldungen aus der Beteiligung</b>	<b>160</b>
<b>10.2</b>	<b>Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anhörung)</b>	<b>165</b>
<b>10.3</b>	<b>Kartenband</b>	<b>205</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bauflächen im Hanauer Stadtgebiet	24
Tabelle 2:	Bevölkerungszahl und –entwicklung je Stadtteil	24
Tabelle 3:	Bevölkerungsprognose auf Stadtteilebene	25
Tabelle 4:	Ausgewählte Pendlerrelationen	26
Tabelle 5:	Schulen nach Schulart und Anzahl der Schüler	27
Tabelle 6:	Öffentliche Einrichtungen und Verwaltungsstandorte	28
Tabelle 7:	Kliniken und Krankenhäuser in der Stadt Hanau	29
Tabelle 8:	Auswahl sozialer Einrichtungen im Stadtgebiet Hanau	29
Tabelle 9:	Übersicht der Verkehrsunternehmen, Linien und Aufgabenträgerorganisationen	33
Tabelle 10:	Aufgabenträgerschaften und Verkehrsleistungen der Busverkehre im Stadtgebiet Hanau	33
Tabelle 11:	SPNV-Angebot	34
Tabelle 12:	Einbrechende Linien im lokalen und regionalen ÖPNV-Angebot	35
Tabelle 13:	Linien im Stadtbusverkehr Hanau	36
Tabelle 14:	Fahrgäste im Stadtbusnetz pro Tag nach Linie im Durchschnitt und Veränderung im Vergleich zum Jahr 2015	38
Tabelle 15:	Ein- und Aussteiger pro Tag im Regionalliniennetz (RMV- und MKK-Linien) im Stadtgebiet Hanau nach Linie und Tagesart	39
Tabelle 16:	Ein- und Aussteiger pro Tag im Regional- und S-Bahnnetz im Stadtgebiet Hanau nach Linie und Tagesart	40
Tabelle 17:	Definition der Verkehrszeiten für die Stadt Hanau	54
Tabelle 18:	Standards der Erschließungsqualität	57
Tabelle 19:	Gebietskategorien der Stadt Hanau	58
Tabelle 20:	Bedienungsstandards nach Bedienungskorridoren im ÖPNV in der Stadt Hanau	59
Tabelle 21:	Zentren und Ziele im Umfeld der Stadt Hanau	60
Tabelle 22:	Bedienungsstandards nach Bedienungskorridoren zwischen der Stadt Hanau und benachbarten Zentren bzw. Zielen	60
Tabelle 23:	Anforderungen an die Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit in der Stadt Hanau	61
Tabelle 24:	Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten/ Systemknoten	62
Tabelle 25:	Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen	64
Tabelle 26:	Anforderungen an die Haltestellenausstattung	68
Tabelle 27:	Bausteine und Inhalte des Qualitätsmanagements	82
Tabelle 28:	Instrumente der Qualitätskontrolle	82
Tabelle 29:	Defizite in der Erschließung von Siedlungsbereichen	86
Tabelle 30:	Defizite in der Bedienungsqualität zwischen den Stadtteilen und den relevanten Zielen	89
Tabelle 31:	Verbindungsqualität zwischen den Stadtteilen und den relevanten Zielen	91

Tabelle 32:	Defizite in der Reisezeit	92
Tabelle 33:	Relationen zwischen den Stadtteilen mit Defiziten in der Verbindungsqualität	93
Tabelle 34:	Systemrelevante Verknüpfungspunkte	94
Tabelle 35:	Barrierefreiheit – Stand 2018	97
Tabelle 36:	Barrierefreiheit – Planung	97
Tabelle 37:	P+R-Parkplätze im Hanauer Stadtgebiet	99
Tabelle 38:	B+R-Parkplätze im Hanauer Stadtgebiet	99
Tabelle 39:	DFI-Anzeiger in Hanau	100
Tabelle 40:	Leistungsveränderung der Stadtbuslinien ggü. Stand 2017	152
Tabelle 41:	Liste der Anhörungsberechtigten	157

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Auszug Titelbild der Broschüre „RMV A bis Z“	13
Abbildung 2:	Entwicklung der Fahrzeuganzahl pro 1.000 Einwohner in der Stadt Hanau	32
Abbildung 3:	Mobilitätskette im ÖPNV	44
Abbildung 4:	Darstellung der Verkehrszeiten für die Stadt Hanau	54

## Kartenverzeichnis

Karte 1:	Strukturanalyse – Entwicklungen in der Siedlungsstruktur
Karte 2:	Strukturanalyse – Entwicklungen im ÖPNV
Karte 3:	Raumstruktur
Karte 4:	Schulstandorte
Karte 5:	Hinweise aus der Bürgerbeteiligung
Karte 6:	Liniennetz im Bestand
Karte 7:	Erschließungsqualität
Karte 8:	Korridorbezogene Darstellung der Taktdichte
Karte 9:	Korridorbezogene Darstellung der Taktdichte der Regionalbuslinien
Karte 10:	Durchschnittliche Nachfrage an den Haltestellen pro Tag
Karte 11:	Standards der Bedienungsqualität nach Bedienungskorridoren
Karte 12:	Konzept Linie 1
Karte 13:	Konzept Linie 2
Karte 14:	Konzept Linie 2A
Karte 15:	Konzept Linie 4
Karte 16:	Konzept Linie 5
Karte 17:	Konzept Linie 6

## plan:mobil

- Karte 18: Konzept Linie 6A
- Karte 19: Konzept Linie 7
- Karte 20: Konzept Linie 8
- Karte 21: Konzept Linie 6, 6A und 8
- Karte 22: Konzept Linie 9
- Karte 23: Konzept Linie 10
- Karte 24: Konzept Linie 11
- Karte 25: Konzept Linie 12
- Karte 26: Konzept on-demand-Verkehr Klein-Auheim / Großauheim
- Karte 27: Konzept Liniennetz
- Karte 28: Maßnahmenkonzept Wirkung

# 1 Vorbemerkung

## Vorbemerkung zum Sprachgebrauch

Zur Vereinfachung und besseren Lesbarkeit wird in diesem Nahverkehrsplan auf sprachliche Doppelnennungen in männlicher und weiblicher Form verzichtet. Die verwendeten Begrifflichkeiten und Bezeichnungen sind entsprechend als geschlechtsneutral zu verstehen und sowohl in männlicher als auch in weiblicher Form gültig.

Die verwendeten Fachbegriffe leiten sich aus Richtlinien und Leitfäden ab und stehen im Einklang mit der gängigen Sprachregelung innerhalb des ÖPNV. Bestimmte englischsprachige Begriffe, wie z. B. Bike+Ride (B+R), eTicket, Carsharing oder on-demand-Verkehr, werden entsprechend im Nahverkehrsplan verwendet. Informationen zu diesen Begriffen sind unter anderem auch der Broschüre „RMV von A bis Z“ zu entnehmen.

Abbildung 1: Auszug Titelbild der Broschüre „RMV A bis Z“



Quelle: [http://www.rmv.de/de/Fahrgastinfos/Weitere\\_Infos/RMV\\_von\\_A\\_bis\\_Z/](http://www.rmv.de/de/Fahrgastinfos/Weitere_Infos/RMV_von_A_bis_Z/)

## 2 Einführung

### **Anlass und Aufbau**

Nach § 5 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes sind Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die Landkreise, kreisfreie Städte sowie Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern. In der Stadt Hanau fungiert als Aufgabenträgerorganisation die Hanau LNO – Hanau Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH.

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr definieren die Aufgabenträger entsprechend den Maßgaben in § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bzw. § 14 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in einem Nahverkehrsplan. Für die Stadt Hanau wurde zuletzt 2013 ein Nahverkehrsplan für den Zeitraum bis 2017 erstellt und beschlossen. Um das ÖPNV-Angebot den aktuellen städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen anzupassen, hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Hanau am 25.09.2017 beschlossen, den Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2019 bis 2023 fortzuschreiben.

Der vorliegende Nahverkehrsplan Hanau 2019 – 2023 basiert auf einer aktuellen Bestandsaufnahme der raumstrukturellen und planerischen Rahmenbedingungen, des Umsetzungsstandes des Nahverkehrsplans 2013 – 2017 sowie des ÖPNV-Angebots und der ÖPNV-Nachfrage. Diese Bestandsaufnahme erfolgt auf der Grundlage der im Zeitraum der Bearbeitung der Analyse zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans verfügbaren, aktuellen Daten und Informationen sowie auf Basis des Fahrplans 2018. Anschließend werden im Anforderungsprofil Ziele und Standards für die Qualität des ÖPNV in Hanau und für seine Weiterentwicklung definiert. Darauf aufbauend erfolgt eine Analyse der Angebotsqualität.

Auf Basis der vorangegangenen Analysen werden im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes Ideen zur Verbesserung, Attraktivierung und Optimierung des ÖPNV entwickelt und bewertet.

### **Planungsprozess und Beteiligung**

Der 2017 begonnene Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde kontinuierlich durch eine intensive fachliche Abstimmung zwischen dem beauftragten Gutachter und der Hanau LNO begleitet. Fallweise fanden darüber hinaus themenbezogene Abstimmungsgespräche mit der Hanauer Straßenbahn GmbH als städtischem Verkehrsunternehmen statt.

Zur Einbeziehung von Entscheidungsträgern, der benachbarten Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen sowie weiterer Fachbehörden und Interessenvertreter aus Stadt, Region und Land wurde ein „Lenkungskreis“ gebildet, der bei insgesamt zwei Terminen über die Fortschreibung informiert wurde und in dem Analysen, Anforderungen an den ÖPNV, Maßnahmen zur Weiterentwicklung sowie der Entwurf des Nahverkehrsplans diskutiert wurden.

Zur Einbindung der Träger öffentlicher Belange, Behörden, Verbänden und Ortsbeiräten wurde ein „Arbeitskreis“ eingerichtet, in dem analog zu den Terminen des Lenkungskreises über den Fortschreibungsprozess inhaltlich berichtet wurde. Darüber hinaus wurden Bürgerschaft und Interessenvertretungen im April 2018 für einen Zeitraum von 6 Wochen die Möglichkeit eingeräumt,

Hinweise auf Schwachstellen im Hanauer ÖPNV über eine Online-Plattform, schriftlich und auch telefonisch zu geben und Verbesserungsvorschläge zu machen.

Ein Sachstandsbericht einschließlich erster konzeptioneller Ideen wurde am 26.04.2018 und 26.09.2018 in Lenkungskreis und Arbeitskreis vorgestellt. Nach Fertigstellung des Berichtsentwurfs startete das formelle Beteiligungs- und Anhörungsverfahren im Sinne von §14 Abs. 7 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes.

Die Anregungen und Stellungnahmen wurden abgewogen und ggf. in den Entwurf eingearbeitet. Die einzelnen Anregungen einschließlich des Abwägungsergebnisses sind im Anhang des Nahverkehrsplans dargestellt.

### **Geltungsbereich**

Der Nahverkehrsplan der Stadt Hanau berücksichtigt den gesamten ÖPNV im Stadtgebiet. Die im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen, die getroffenen Festlegungen und die formulierten Maßnahmen gelten unmittelbar für den ÖPNV, der in alleiniger Verantwortung der Stadt Hanau steht, also für die Stadtbusse. Für den übrigen ÖPNV sind sie als Zielvorstellung zu verstehen, deren Umsetzung gemeinsam mit den jeweils zuständigen Aufgabenträgern angestrebt wird.

### **3 Bestandsaufnahme**

Grundlage für die Planung eines attraktiven und wirtschaftlichen ÖPNV ist eine umfassende Analyse sämtlicher Aspekte, die für die Gestaltung des künftigen ÖPNV bedeutsam sind. Dies sind insbesondere

- die gesetzlichen und sonstigen normativen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Planung und der verkehrlichen Entwicklung insgesamt (Kapitel 3.1),
- eine Reflexion des Umsetzungsstandes des zurückliegenden Nahverkehrsplans (Kapitel 0),
- eine Beschreibung der Raumstruktur und der Raumnutzung sowie der darin angelegten verkehrlichen Nachfragepotenziale (Kapitel 3.3),
- eine Darstellung des heutigen ÖPNV-Angebots (Kapitel 3.4) sowie
- Aussagen über die heutige ÖPNV-Nachfrage (Kapitel 3.5).

Alle Analysen beziehen sich, soweit nicht anders dargestellt, auf den Mitte 2017 verfügbaren Informations- und Datenstand.

#### **3.1 Rahmenbedingungen**

##### **3.1.1 Gesetzliche Grundlagen**

Einen rechtlichen Rahmen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans bilden:

###### **EU-Verordnung 1370/2007**

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

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

###### **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**

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

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

über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen (...).“

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

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

### **Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)**

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

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

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

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

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

### **Hessisches ÖPNV-Gesetz**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.1.2 Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Planungen

Die generelle Zielsetzung, ein räumlich und verkehrsmittelbezogen integriertes Verkehrssystem zu schaffen, erfordert die Abstimmung der Nahverkehrsplanung in Hanau 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.

#### **Bundesverkehrswegeplan**

Bundesverkehrswegeplan mit den für Hanau relevanten Projekten: ABS/NBS Hanau – Fulda – Erfurt / – Aschaffenburg – Nantenbach, Knoten Frankfurt (inkl. Nordmainischer S-Bahn) und Korridor Mittelrhein. Zielnetz 1 sowie Deutschlandtakt im ersten Gutachterentwurf im Stand von 09. Oktober 2018.  
Kernaspekte:

- Die ABS/NBS Hanau – Fulda – Erfurt / - Aschaffenburg – Nantenbach verändert nicht nur die Verkehrsströme und die Fahrzeiten, sie verändert auch die Streckenkapazitäten und schafft dadurch auch die Möglichkeit den SPNV in der Achse Frankfurt – Hanau – Fulda zu verbessern.
- Zielfahrplan des Deutschland-Takts kann negative Auswirkungen auf die Zughalte- und –verbindungen im Fernverkehr haben
- Mögliche Auswirkungen auf die Bahnübergänge in Hanau-Großauheim (Erhöhung der Sperrzeiten)
- Zielnetz 1, im Bereich der Underwood-Kaserne das große Überwerfungsbauwerk „Großkrotzenburg“ geplant

#### **Regionalplan Südhessen und Regionaler Flächennutzungsplan des Regionalverbands FrankfurtRheinMain (2010)**

Regionalplan und Flächennutzungsplan setzen verbindlich den Rahmen der räumlichen Entwicklung in der gesamten Region. Maßgebende Grundzüge der Planung aus Sicht des ÖPNV sind der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes und die Orientierung der Siedlungsentwicklung an leistungsfähigen Nahverkehrsachsen. Ferner gilt der Grundsatz, dass das Verkehrssystem so gestaltet werden soll, dass Oberzentren wie Hanau die Funktion von Verknüpfungspunkten großräumiger und regionaler Verkehrssysteme erfüllen können und aus ihrem Verflechtungsbereich im öffentlichen Personennahverkehr in der Regel in einer Stunde erreichbar sind. Für das Gebiet der Stadt Hanau werden vor allem folgende Planungsmaßnahmen zum Ausbau des Schienennetzes vorgesehen bzw. angestrebt:

- Ausbau der S-Bahn Offenbach Ost – Mühlheim – Hanau-Steinheim von einem auf zwei Gleise zur Verbesserung der Betriebsqualität,
- Ausbau der nordmainischen Eisenbahnstrecke Frankfurt – Maintal – Hanau auf vier Gleise zur Aufnahme eines S-Bahnbetriebs,
- Ausbau der Kinzigtalstrecke Hanau – Gelnhausen auf vier Gleise für den Fernverkehr,

- Einrichtung eines neuen Haltepunktes Hanau Heraeus (RB 33) zur besseren Anbindung der Hanauer Innenstadt,
- Prüfung der Ausweitung des S-Bahnbetriebs bis Gelnhausen (ggf. Wächtersbach).

Wesentliche bauliche Maßnahmen im regionalen Straßennetz und im innerstädtischen Hauptstraßennetz sind nicht vorgesehen.

Der Regionale Flächennutzungsplan wird im Jahr 2020 neu aufgestellt. Darin enthaltene Änderungen können daher in diesem Nahverkehrsplan nicht aufgenommen werden.

### **Regionaler Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (2013 – 2019)**

Der Regionale Nahverkehrsplan (RNVP) des RMV definiert Ziele für den ÖPNV im gesamten Verbundraum und setzt Schwerpunkte für dessen Entwicklung. Folgende Maßnahmen, Planungen und sonstige Ausführungen mit Relevanz für die Stadt Hanau finden sich im RNVP:

- Barrierefreier Ausbau der Station Hanau Hbf. (aufgrund ihrer bedeutenden Funktion im Netz und der hohen Fahrgastfrequenzen besonders dringlich).
- Neubau der nordmainischen S-Bahn Frankfurt – Maintal – Hanau durch Erweiterung der vorhandenen Infrastruktur mit zwei zusätzlichen S-Bahn-Gleisen zur Entmischung der Verkehre, verbunden mit dem Neu- und Umbau von Stationen (im Stadtgebiet Hanau: Wilhelmsbad, Hanau West und Hanau Hbf).
- Bedienung durch die S-Bahn-Linie S 5 im „Zielzustand S-Bahn 2019“.
- Zweigleisiger Ausbau des Haltepunktes Hanau-Steinheim im eingleisigen Abschnitt Hanau Hauptbahnhof – Mühlheim-Dietesheim für Zugkreuzungen zur Verbesserung der Betriebsabwicklung.
- Aufbau eines schnellen Regionalexpress-Netzes („Hessen-Express“) u.a. mit einer Linie HE 5 Kassel – Fulda – Hanau – Offenbach - Frankfurt (entwickelt aus den Linien 50 und 51) nach 2019.
- Untersuchung der Einrichtung einer Regionalbahn-Linie Hanau – Erlensee auf einem vorhandenen Güteranschlussgleis zwischen Hanau Nord und dem ehemaligen Fliegerhorst Erlensee zur Erschließung der dortigen Konversionsflächen und der Gemeinde Erlensee.
- Prüfung der Einrichtung eines Schnellbusverkehrs auf der Relation Obertshausen – Hanau, für die gutachterlich aufgrund der Stärke der Nachfrage ein Bedarf an schnellen Busverbindungen festgestellt werden konnte.
- Verzicht auf den Bau der drei angedachten Bahn-Haltepunkte Hanau Diebacher Weg, Hanau Pioneer-Barracks und Hanau Heraeus an der Regionalbahn-Linie 33.
- Abgabe der bisherigen Regionalbuslinien 561 (bereits weggefallen) und 566 in lokale Aufgabenträgerschaft.
- Prüfung der konzeptionellen Zusammenführung der bisherigen Regionalbuslinien 562, 563, 564, 565 (Leistungen 564 und 565 schon in X93 bzw. in die Linien MKK-54, MKK-56 und MKK-57 übernommen) und 567 mit lokalen Linien zu einem integrierten Teilnetz zum Generieren von Synergien.

### **Nahverkehrsplan des Kreises Offenbach (2016 ff.)**

Der Nahverkehrsplan des Kreises Offenbach umfasst lediglich eine Maßnahme, die verkehrlich die Stadt Hanau berührt:

- Prüfung der Optimierung der Linie 567 im Rahmen der Überplanung des Liniennetzes aufgrund Einordnung als Parallelverkehr mit den Linien OF-86 sowie der Bahnlinie 64 (vgl. S. 121). Linie 567 wird ab Klein-Krotzenburg in Richtung Seligenstadt eingestellt; Weiterführung der Anbindung durch Oderwaldbahn und Linie OF-86)

### **Nahverkehrsplan der Region Bayerischer Untermain (2016)**

Der Nahverkehrsplan nennt keine für Hanau relevanten Maßnahmen, Prüfaufträge oder Projekte.

### **Planungen der Stadt Hanau**

Planungen mit besonderer Bedeutung für den ÖPNV in der Stadt Hanau sind vor allem die Konversion ehemaliger Militär- und Industrieflächen sowie die Entwicklung weiterer Baugebiete.

Die einzelnen städtebauliche Planungen und Entwicklungen, die sich auf den ÖPNV auswirken, werden in Kapitel 3.3.2 genannt. Weitere verkehrliche Einzelplanungen werden im Maßnahmenkonzept berücksichtigt.

### **Geplante Kreisfreiheit der Stadt Hanau**

Die Landkreise, die kreisfreien Städte und die Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern nehmen die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahr. Weiterhin sind die Stadt Hanau und der Main-Kinzig-Kreis Gesellschafter des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), in dessen Vertragswerk unter anderem der Ausgleich von lokalen Verkehrsleistungen geregelt ist. Auf Basis dieser Gesetze und bestehenden Verträge sind keine Veränderungen in der Zuständigkeit und Finanzierung zu erwarten.

Rund 50 Prozent der Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen in Hanau kommen aus den Umlandkommunen. Mit der Kreisfreiheit soll sich zum Thema Schule nichts verändern, weil die Stadt Hanau schon heute Schulträger ist und in diesem Bereich bereits eigenverantwortlich agiert. Eine gemeinsame Schulentwicklungsplanung gibt es für den Bereich der Berufsbildenden Schulen, die gemeinsam mit dem Main-Kinzig-Kreis in einem Zweckverband betrieben werden. Als kreisfreie Stadt soll an den bewährten Kooperationen und Strukturen festgehalten werden.

Die Hanau LNO GmbH und die Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH betreiben seit 2015 eine gemeinsame Mobilitätszentrale im Forum Hanau am Busbahnhof Freiheitsplatz. Eine Vereinbarung regelt die Kooperation, Aufgaben und Finanzierung der Mobilitätszentrale.

## **3.2 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2013 – 2017**

In den vergangenen Jahren wurde ein Großteil der Maßnahmen, die im NVP 2013 – 2017 benannt wurden, in der Stadt Hanau erfolgreich umgesetzt. Im Stadtverkehr kam es zu verschiedenen Änderungen und Anpassungen der einzelnen Linien. Die Haltestellensituation wurde durch Neuerrichtungen, Verlegungen und eine verbesserte Ausstattung optimiert. Im Bereich Fahrgastinformation wurden

dynamische Fahrgastinformationssysteme aufgebaut sowie ÖV-Informationen in öffentlichen Einrichtungen, den Social Media und der RMV-Smartphone-Applikation bereitgestellt.

Die aus dem Nahverkehrsplan 2013 – 2017 offen gebliebenen Kernaspekte sowie Punkte die auch weiterhin Gültigkeit besitzen und mit dem neuen NVP wieder aufgegriffen werden sollen, sind im Folgenden zusammengefasst:

- Überprüfung des Bedienungskonzeptes Hafem
- Überprüfung des Linienkonzeptes zur Bedienung der neuen Wohn- und Gewerbegebiete, insbesondere Einbindung Pioneer-Kaserne
- Regelmäßige Durchbindung von Großauheim bis Klein-Auheim soll geprüft werden
- Bedienung der Gewerbegebiete Depotstraße und Aschaffener Str. prüfen
- Überprüfung und ggf. Neuausrichtung des Bedienungsangebotes und der Haltestellensituation in Mittelbuchen inkl. Wendeschleife
- Modernisierung des Hauptbahnhofes
- Bau der nordmainischen S-Bahn einschließlich einer Aufwertung des Westbahnhofes und des Bahnhofes Wilhelmsbad
- Errichtung einer Station im Bereich Pioneer an der Bahnstrecke Hanau Hbf. – Friedberg
- Bei entsprechender Marktreife Umstellung und Einsatz von Fahrzeugen mit alternativer Antriebstechnologie
- Überprüfung und ggf. Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr
- An Umsteigehaltestellen, insbesondere an den Stationen des Schienenverkehrs sind die Orientierungs- und Wegweisungssysteme zu überprüfen und erforderlichenfalls zu verbessern
- Ausbau von Dynamischen Fahrgastinformationen
- Die Einrichtung eines Fahrgastbeirats als Instrument des kontinuierlichen Austauschs mit Fahrgästen und Vertretern relevanter Institutionen ist zu prüfen
- Das Angebot an Bike+Ride-Anlagen an den Stationen des Schienenverkehrs und an Bushaltestellen in Stadtbereichen mit Erschließungsdefiziten ist auszubauen

## 3.3 Raumstruktur und Nachfragepotentiale

### 3.3.1 Raumstruktur und Verkehrsnetz

Die Stadt Hanau mit ihren Stadtteilen Mittelbuchen, Steinheim, Klein-Auheim, Großauheim, Wolfgang, Lamboy, Innenstadt, Nordwest/Hohe Tanne und Südost liegt als kreisangehörige Stadt mit Sonderstatus im westlichen Main-Kinzig-Kreis an der Mündung der Kinzig in den Main. Zum 30. September 2018 lebten 99.255 Einwohner in Hanau (Haupt- und Nebenwohnsitz; Stadt Hanau, 5.14 Statistik (Stand 12.2018)). Raumordnerisch fungiert Hanau als Oberzentrum für den östlichen Teil des Ballungsraums Frankfurt RheinMain.

Als traditioneller Militär- und Industriestandort befindet sich die Stadt seit Jahren in einem strukturellen Umbruch. Dabei stehen die Stärkung Hanaus als Wohnstandort, als Einkaufs- und Freizeitstandort für die östliche Rhein-Main-Region sowie als Dienstleistungs- und Hochtechnologie-Standort im Vordergrund. Der regionale Flächennutzungsplan 2010 sieht die wesentlichen Entwicklungsmöglichkeiten Hanaus „in den Konversions- und Stadtumbauflächen, den Kasernen- und sonstigen militärisch genutzten Flächen sowie in den Housing Areas mit insgesamt mehr als 300 ha Fläche, die von den US-Streitkräften freigegeben wurden.“

Verkehrlich ist Hanau über die Autobahnen A3, A 45 und A 66 sowie die teilweise autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen B 8, B 43, B 43A und B 45 außerordentlich gut in das regionale und überregionale Straßennetz eingebunden.

Im Eisenbahnnetz ist Hanau an die elektrifizierten Hauptstrecken

- Frankfurt (M) Hbf. – Frankfurt (M) Ost – Hanau – Aschaffenburg – Gemünden (M),
- Frankfurt (M) Hbf. – Offenbach Hbf. – Hanau Hbf. – Wächtersbach – Fulda (Kinzigtalbahn) und
- Hanau Hbf. – Friedberg

sowie an die eingleisige, nicht elektrifizierte

- Odenwaldbahn Hanau Hbf. – Babenhausen – Höchst (Odw.) – Erbach angebunden<sup>1</sup>.

Insbesondere die beiden erstgenannten Strecken sind stark ausgelastet, sodass es zu Verspätungen und Behinderungen im täglichen Betrieb kommt.

Der Hanauer Hauptbahnhof liegt aufgrund der historischen Entwicklung des Bahnstreckennetzes in peripherer Lage etwa zwei Kilometer südöstlich der Innenstadt. Besser erschlossen wird die Innenstadt durch die Regionalbahn-Station Hanau West in einer Fußweegeentfernung von nur rund 600 m vom Zentrum. Bis auf den nördlich gelegenen Stadtteil Mittelbuchen sind alle Stadtteile über die weiteren sechs Stationen Großauheim, Klein-Auheim, Steinheim, Wilhelmsbad, Wolfgang und Hanau Nord an den schienengebundenen ÖPNV angeschlossen; aufgrund der Lage der Stationen sowie der Netz- und Linientopologie spielt jedoch der Schienenverkehr für innerstädtische Verkehrsrelationen nur eine untergeordnete Rolle.

### 3.3.2 Stadtentwicklung

Für die zukunftsorientierte Stadtentwicklung Hanaus steht der Prozess der Umnutzung verschiedener ehemaliger Militär- und Industrieflächen im Mittelpunkt der städtischen Planungen. Der Umbau der Innenstadt mit dem Ziel einer Aufwertung der Altstadt und der Neustadt zur Attraktivierung als Wohnstandort sowie Einkaufs- und Freizeitort ist in weiten Teilen abgeschlossen.

---

<sup>1</sup> Für die zukünftigen Perspektiven auf der Odenwaldbahn wird ein Gutachten erarbeitet (Vision Odenwaldbahn 2030). Eine entsprechende Umsetzung wird jedoch erst 2026 erwartet.

Die Konversion ehemaliger Kasernen und militärischer Anlagen v.a. im östlichen Stadtgebiet ermöglicht einen Ausbau von Wohn- und Gewerbeflächen. Insbesondere der Umbau der Pionierkaserne in ein Wohngebiet für 5.000 Einwohner, welcher sich aktuell in Planung befindet, ist für die Entwicklung des Nahverkehrs in Hanau von Bedeutung. Des Weiteren stehen die Flächen der Underwood-Kaserne, Großbauheim-Kaserne, Cardwell-Area, Hutier-Kaserne und das Bautz-Areal (ehemaliger Gewerbestandort) in Großbauheim für zukünftige Gewerbe- und Wohnraumentwicklungen zur Verfügung.

Für die allgemeine Siedlungsentwicklung stehen im Stadtgebiet Hanau nach den Maßgaben des Regionalen Flächennutzungsplans (2010) folgende Flächenpotenziale zur Verfügung:

**Tabelle 1: Bauflächen im Hanauer Stadtgebiet**

Art der Baufläche	Fläche
Wohnbaufläche	ca. 51 ha
Gemischte Bauflächen	ca. 74 ha
Gewerbliche Baufläche	ca. 123 ha
<b>Gesamt</b>	<b>ca. 248 ha</b>

Die größte zusammenhängende Reservefläche für gemischte Bauflächen befindet sich im Bereich der ehemaligen Pioneer-Kaserne und der Pioneer Housing Area im Bereich Hanau-Wolfgang, weitere ca. 6 ha in Lamboy. Die Potenzialflächen für Wohnungsbau konzentrieren sich neben den Konversionsflächen in Klein-Auheim und Mittelbuchen, wo insbesondere neue Flächen in Siedlungsrandlage ausgewiesen sind.

Potenziale für gewerbliche Bauflächen bestehen schwerpunktmäßig in Großbauheim (62 ha) sowie in Wolfgang (ca. 27 ha).

### 3.3.3 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

**Tabelle 2: Bevölkerungszahl und –entwicklung je Stadtteil**

Stadtbezirk	Einwohnerzahl 2018	Bevölkerungsentwicklung 2007 - 2018
Großbauheim	13.236	+ 11%
Steinheim	12.792	+ 4%
Innenstadt	12.258	+ 11%
Lamboy	11.816	+ 15%
Kesselstadt	11.717	+ 4%
Nordwest	11.400	+ 11%
Südost	9.860	+ 7%
Klein-Auheim	7.975	+ 6%

Stadtbezirk	Einwohnerzahl 2018	Bevölkerungsentwicklung 2007 - 2018
Wolfgang	4.243	+ 60%
Mittelbuchen	3.958	+ 16%
<b>Gesamt</b>	<b>99.255</b>	<b>+ 11%</b>

Quelle: Stadt Hanau, 5.14 Statistik (Haupt- und Nebenwohnungen, Stand 12.2018)

Die Bevölkerungszahl in Hanau ist innerhalb der letzten 11 Jahre um 11% auf ca. 99.255 Einwohner gestiegen, was vor allem auf positive Wanderungssalden (Zuzüge nach Hanau) zurückzuführen ist. In allen Stadtteilen fand ein Wachstum der Bevölkerungszahl statt. Lamboy (15%), Mittelbuchen (16%) und Wolfgang (60%) weisen besonders hohe Werte auf. Der Anteil der ausländischen Bevölkerung liegt bei ca. 26%.

Für die zukünftige Entwicklung der Bevölkerungszahl liegen verschiedene Prognosen vor, die sich untereinander vor allem durch die Annahmen zu den Wanderungsbewegungen unterscheiden. Generell wird erwartet, dass sich der bestehende Trend des Wachstums von 5% bis 10% in den nächsten 15 bis 20 Jahren fortsetzt. Dieser Bevölkerungsprognose entspricht die Steigerung der zusätzlichen Wohneinheiten, die für die kommenden Jahre geplant sind. Für den Zeitraum des Nahverkehrsplans bis 2023 ist dementsprechend von einer wachsenden Bevölkerungszahl, v.a. durch Zuzüge, auszugehen.

Tabelle 3 zeigt die erwarteten Bevölkerungszuwächse in den einzelnen Stadtteilen auf. Grundlage für diese Prognose sind Wohnbauprojekte, die für den Zeitraum des Nahverkehrsplans genehmigt oder erwartet werden. Zusätzlich zum Bevölkerungsgewinn durch die neuen Bauvorhaben ist ein weiteres Wachstum durch den Zuzug in bestehende Siedlungsstrukturen zu erwarten.

**Tabelle 3: Bevölkerungsprognose auf Stadtteilebene**

Stadtbezirk	Prognose für Laufzeit NVP		
	Zusätzliche Wohneinheiten	Bevölkerungszuwachs	Entwicklung
Großauheim	1.068	2.563	+ 19%
Steinheim	172	413	+ 3%
Innenstadt	1.057	2.537	+ 21%
Lamboy	251	602	+ 5%
Kesselstadt	66	158	+ 1%
Nordwest	-	-	-
Südost	-	-	-
Klein-Auheim	46	110	+ 1%
Wolfgang	1.846	4.430	+ 104%
Mittelbuchen	256	614	+ 15%
<b>Gesamt</b>	<b>4.762</b>	<b>11.427</b>	<b>+ 11,5%</b>

Quelle: Magistrat der Stadt Hanau, Stadtplanungsamt 2018

Neben der Entwicklung der Bevölkerungszahlen ist auch die Veränderung der demographischen Strukturen der Bevölkerung für die Entwicklung des ÖPNV von Bedeutung. Der Anteil der jüngeren Altersgruppen wird leicht zunehmen, wohingegen der Anteil der mittleren Altersgruppe abnimmt. Der Anteil der Älteren und Hochbetagten wird stark ansteigen. Daraus resultieren steigende Anforderungen an die Barrierefreiheit des ÖPNV.

### 3.3.4 Strukturen des Berufs- und Ausbildungsverkehrs

#### Berufsverkehr

Hanau ist ein bedeutender Arbeitsplatzstandort, dessen Beschäftigtenzahlen in den letzten Jahren wieder leicht zugenommen haben.

Hanau ist Arbeitsort für über 47.396 Beschäftigte und Wohnort für rund 25.300 Erwerbstätige. An diesen Zahlen ist bereits ein deutlicher Einpendler-Überschuss ablesbar, d.h. es pendeln mehr Menschen aus der Region zur Arbeit nach Hanau ein als Hanauer Einwohner auspendeln.

Aus Sicht des ÖPNV liegen bei der Einzelhandelsstruktur die Potenziale vorrangig in der Innenstadt. Die großflächigen Einzelhandelsstandorte sind demgegenüber stark auf automobile Kunden ausgerichtet und der flächendeckende Einzelhandel in den Stadtteilen dient vor allem der Versorgung im Nahbereich unterhalb typischer ÖPNV-Wegeentfernungen. Gleichwohl sollte der ÖPNV auch diese Standorte anbinden, um die Nahversorgung beispielsweise älterer Menschen zu sichern.

Relevante Pendlerrelationen sind in Tabelle 4 dargestellt.

**Tabelle 4: Ausgewählte Pendlerrelationen**

Ort	Einpendler	Auspendler
Frankfurt am Main	1.972	7.160
Offenbach am Main	911	1.489
Maintal	1.405	1.081
Bruchköbel	1.844	465
Erlensee	1.518	505
Freigericht	1.070	70
Langenselbold	1.121	340
Rodenbach	1.131	127

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2017): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

## Ausbildungsverkehr

Die Stadt Hanau verfügt über ein vielfältiges Angebot an weiterführenden und beruflichen Schulen (**siehe Karte Schulstandorte**) und bildet so einen wichtigen Ausbildungsstandort in der östlichen Rhein-Main-Region. Von rund 15.600 Schülern, die weiterführende Hanauer Schulen besuchen, kommen ca. 50% aus Wohnorten außerhalb von Hanau. Tabelle 4 listet die Schulen in Hanau nach Schulart auf.

**Tabelle 5: Schulen nach Schulart und Anzahl der Schüler**

Schulform bzw. Schule	Anzahl Schüler
<b>Grund-, Haupt- und Realschule mit Förderstufe</b>	
Tümpelgartenschule	427
<b>Haupt- und Realschule</b>	
Eppsteinschule	392
Schulzentrum Hessen-Homburg	579
<b>Privatschulen</b>	
St. Josef Schule	353
Sophie-Scholl-Schule	164
Paul-Gerhardt-Schule	463
Paula-Fürst-Schule	20
<b>Gymnasium</b>	
Hohe Landesschule	1412
Karl-Rehbein-Schule	1783
<b>Gesamtschule</b>	
Lindenausschule	1153
Otto-Hahn-Schule	1728
<b>Förderschulen</b>	
Friedrich-Fröbel-Schule (Standort: Maintal)	95
Elisabeth-Schmitz-Schule	160
<b>Berufliche Schulen</b>	
Eugen-Kaiser-Schule	1880 (davon 575 TZ)
Kaufmännische Schulen	2534 (davon 1475 TZ)
August-Bebel-Schule	k. A.
Ludwig-Geißler-Schule	2548 (davon 1107 TZ)
Dependance Eugen-Kaiser-Schule	k. A.

Schulform bzw. Schule	Anzahl Schüler
<b>Sonstige Schulen</b>	
Staatliche Zeichenakademie	k. A.
Fördereinrichtung für Flüchtlinge	k. A.
Volkshochschule Hanau	k. A.

Quelle: Schulentwicklungsplan 2014-2018 für die weiterführenden Schulen in Hanau; Gemeinsamer Schulentwicklungsplan des Main-Kinzig-Kreises, der Stadt Hanau und des Verbandes der berufsbildenden Schulen Fortschreibung 2017-2022

Von verkehrlicher Bedeutung ist die dezentrale Lage vieler Schulstandorte. Mit Ausnahme der Karl-Rehbein-Schule und der Ludwig-Geißler-Schule, die in der Innenstadt liegen, befinden sich die Schulen in den Stadtteilen, was eine umstiegsfreie Verbindung im Schulverkehr erschwert.

### 3.3.5 Raumstrukturanalyse

Im Zusammenhang mit der Aufgabe der Grundversorgung durch den ÖPNV ist die Sicherstellung der Erreichbarkeit von öffentlichen und sozialen Einrichtungen ein wichtiges Ziel. Als relevante Ziele im Stadtgebiet zählen unter anderem öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Behörden oder Stadtwerke), Gesundheitseinrichtungen (Krankenhäuser, Kliniken, Arzthäuser), Senioren- und soziale Einrichtungen (Altenhilfzentren, Pflegezentren), aber auch Einzelhandelskonzentrationen und Ziele für den Freizeit- und Tourismusverkehr (**siehe Karte Raumstruktur**).

Bis auf die Einzelhandelsstandorte und vereinzelte Freizeitziele, die sich auf die Stadtteile verteilen, findet eine Konzentration der Einrichtungen im Bereich der Innenstadt statt, sodass eine weitestgehend gute und teilweise umstiegsfreie Erreichbarkeit durch den ÖPNV begünstigt wird. Die folgenden Tabellen listen die relevanten Einrichtungen im Hanauer Stadtgebiet auf. Weitere Ziele außerhalb Hanaus werden vorrangig durch den SPNV oder die Regionallinien erreicht.

**Tabelle 6: Öffentliche Einrichtungen und Verwaltungsstandorte**

Einrichtung	Standort
Stadt Hanau Rathaus	Am Markt 14 – 18
Technisches Rathaus	Hessen-Homburg-Platz 5/7
Hanau Immobilien und Baumanagement	Hessen-Homburg-Platz 5
Hanau Infrastruktur Service	Hessen-Homburg-Platz 5
Ordnungsamt und Bürgerservice	Steinheimer Straße 1B
Agentur für Arbeit	Am Hauptbahnhof 1
Amtsgericht Hanau	Nußallee 17
Stadtbibliothek Hanau	Am Freiheitsplatz 18a
Stadtteilladen Großauheim	Hans-Gruber-Platz 2

Einrichtung	Standort
Stadtteilladen Steinheim	Ludwigstraße 92
Stadtteilladen Klein-Auheim	Schulstraße 15
Stadtteilladen Mittelbuchen	Wachenbuchener Straße 17
Stadtwerke Hanau	Kundenzentrum am Freiheitsplatz

Quelle: eigene Recherche, Auswahl

**Tabelle 7: Kliniken und Krankenhäuser in der Stadt Hanau**

Lage	Einrichtung	Bettenzahl	Beschäftigtenzahl
Innenstadt	Klinikum Hanau	ca. 800	ca. 1.800
Innenstadt	St. Vinzenz-Krankenhaus	ca. 270	ca. 500
Innenstadt	Ärztzentrum im Gloria Palais	k. A.	k. A.
Innenstadt	Ärztzentrum Mühlstraße	k. A.	k. A.

Quelle: Zahlen, Daten und Fakten zum Klinikum Hanau, Klinikum Hanau 2017; Internetpräsenz des St.-Vinzenz-Krankenhauses (Abruf 2018)

**Tabelle 8: Auswahl sozialer Einrichtungen im Stadtgebiet Hanau**

Lage	Einrichtung	Kategorie	Plätze
Innenstadt	Altenhilfezentrum Bernhard Eberhard	Betreutes Wohnen	ca. 30
Innenstadt	Altenhilfezentrum Bernhard Eberhard	Pflegeeinrichtung	ca. 100
Innenstadt	Domicil	Pflegeheim	ca. 160
Innenstadt	Ernst-Sopp-Seniorenresidenz	Betreutes Wohnen	ca. 50
Innenstadt	Fischerhaus	Betreutes Wohnen	ca. 20
Nordwest	Haus St. Elisabeth	Pflegeheim	ca. 40
Steinheim	Pflegezentrum Steinheim	Pflegeheim	ca. 100
Innenstadt	Stadtteilzentrum an der Kinzig	Service Wohnen	k.A.
Innenstadt	Stadtteilzentrum an der Kinzig Pflegeeinrichtungen	Pflegeeinrichtung	ca. 90
Innenstadt	Stiftung Althanauer Hospital – Anton-Calaminus-Haus	Wohnanlagen	k.A.
Lamboy-Tümpelgarten	Stiftung Althanauer Hospital – Friedrich-Engels-Straße	Wohnanlagen	k.A.
Großauheim	Stiftung Althanauer Hospital – Josef-Mischke-Haus	Wohnanlagen	k.A.

Lage	Einrichtung	Kategorie	Plätze
Lamboy-Tümpelgarten	Stiftung Althanauer Hospital – Karl-Scheig-Haus	Wohnanlagen	k.A.
Innenstadt	Vereinte Martin Luther + Althanauer Hospital Stiftung Hanau	Pflegeeinrichtung	ca. 270
Innenstadt	Wohnen Auf der Aue	Betreutes Wohnen	ca. 80
Nordwest	Wohnstift Hanau	Pflegeheim	ca. 320

Quelle: [http://www.hanau.de/cgi-bin/fts\\_location.pl?HTML-NR=800&lang=de&GROUP\\_DIR=senioren](http://www.hanau.de/cgi-bin/fts_location.pl?HTML-NR=800&lang=de&GROUP_DIR=senioren)

### 3.3.6 Freizeit- und Naherholungsziele

Hanau weist eine Reihe regional und überregional bedeutsamer Kultur- und Freizeitziele auf, die auch bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebots berücksichtigt werden sollten:

- Altstadt mit dem Deutschen Goldschmiedehaus im Alten Rathaus und der gotischen Marienkirche
- August-Schärttner-Halle
- Congresspark Hanau
- Neustadt in barocker Stadtanlage mit Marktplatz, Brüder Grimm-Nationaldenkmal und Neuem Rathaus
- Heinrich-Fischer-Bad und Lindenau-Bad
- Historische Kuranlagen Wilhelmsbad mit Hessischem Puppenmuseum und Comoedienhaus
- Schloss Philippsruhe mit historischem Museum
- Freilichtbühne Amphitheater, Spielort der Brüder Grimm Festspiele
- Schloss Steinheim mit Museum
- Museumseisenbahn Hanau
- Museum Großauheim
- Wildpark Alte Fasanerie

Viele dieser Ziele befinden sich in vergleichsweise dezentraler Lage und teilweise auch abseits der Hauptverkehrsachsen und –knoten des ÖPNV. Dies betrifft auch die weiteren Freizeitziele wie Parks oder Sportanlagen.

### 3.3.7 Mobilität und Verkehr

Die Verkehrsmittelwahl wird besonders in Städten nicht nur von den persönlichen Präferenzen, sondern auch vom Angebot bestimmt. Die Pkw-Besitzrate ist in dichten innerstädtischen Wohnquartieren

geringer als am Stadtrand und dem ländlichen Umland, die Besitz- und Nutzungserfordernis eines eigenen Pkws sinkt mit der besseren Erreichbarkeit alltäglicher Ziele mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds. Bei jungen Erwachsenen lässt sich diese Entwicklung bereits seit einigen Jahren erkennen, so ist der Anteil der 18-29-Jährigen Autobesitzer seit 2000 von rund 13% auf knapp 6% zurückgegangen.<sup>2</sup>

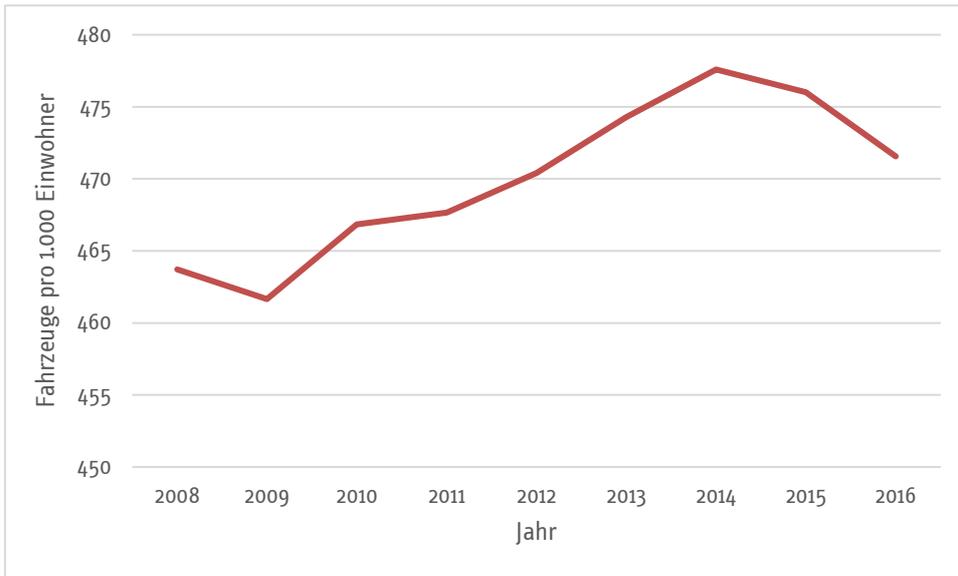
Verstärkt wird diese Entwicklung durch weitere gesellschaftliche Veränderungen wie kleinere Haushalte, Lebensformen und -weisen, aber auch veränderte Werte und Einstellungen. Hierzu zählt auch die Individualisierung, was sich z. B. in einer Zunahme kleiner Haushalte ausdrückt, dies vor allem in den Städten. Bis 2030 werden nach Schätzung des statistischen Bundesamtes fast 25% der Bevölkerung in Single-Haushalten leben. Als Folge von differenzierten Lebens- und Arbeitsverhältnissen verändert sich auch das Mobilitätsverhalten, die Anforderungen an ein räumlich und zeitlich flexibles Angebot wachsen. Flexible multimodale Bewegungsmuster werden selbstverständlicher, Sharing-Angebote stärker nachgefragt.

Das Auto nimmt im Status quo eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität in der Stadt Hanau ein und wird auch in den kommenden Jahren weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Jedoch zeichnet sich der allgemeine Trend in der Mobilitätsnachfrage aktuell durch einen zunehmend pragmatischeren Umgang mit dem Auto (insbesondere bei jüngeren Menschen sowie in Städten und Ballungsräumen) aus. Der Führerschein ist in Regionen mit guten Angeboten im öffentlichen Verkehr längst kein Muss mehr, und der eigene Pkw als Statussymbol hat in vielen Bevölkerungskreisen nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor wenigen Jahren. Indiz für diese Entwicklungen sind unter anderem die abnehmende Führerscheinquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern. „Nutzen statt Besitzen“ ist ein weiterer Trend, der die gesellschaftliche Rolle des Besitzes eines eigenen Autos schwächt und die Bedeutsamkeit des ÖPNV stärkt. Dieser Trend ist auch in der nachfolgenden Abbildung ablesbar, in welcher sinkende Fahrzeugzahlen in der Stadt Hanau in den letzten Jahren sich abzeichnen.

---

<sup>2</sup> ADAC-Motorwelt (12/2011)

Abbildung 2: Entwicklung der Fahrzeuganzahl pro 1.000 Einwohner in der Stadt Hanau



Quelle: Stadt Hanau

### 3.4 ÖPNV-Angebot

Die Analyse des bestehenden ÖPNV-Angebots beruht auf dem Fahrplanangebot 2018 (Stand Juli 2018). Veränderungen im Liniennetz, die während der Bearbeitung des Nahverkehrsplans eintreten, werden im Rahmen der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt.

Im Nahverkehrsraum der Stadt Hanau verkehren 13 SPNV-Linien, 12 lokale ÖPNV-Linien sowie 22 regionale Buslinien und eine Nachtbuslinie.

Das Stadtgebiet wird nahezu flächendeckend vom ÖPNV erschlossen, dabei werden relevante Ziele innerhalb des Stadtgebietes angebunden sowie die Erreichbarkeit von außerhalb gelegenen Zielen gewährleistet. Die unterschiedlichen Verkehrssysteme mit spezifischen Funktionen sind aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft, sodass das Gesamtsystem die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ausreichend befriedigt.

#### 3.4.1 Organisationsstruktur

Das Angebot wird entsprechend des hessischen ÖPNV-Gesetzes in lokale und regionale Verkehre differenziert. Dabei werden unter regionalem Verkehr der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) regionalen Charakters, der Verbundbusverkehr als Alternative zum SPNV sowie der im regionalen Nahverkehrsplan aufgenommene regionale Busnahverkehr verstanden. Für die nach Bayern in den Landkreis Aschaffenburg fahrende regionale Linie 566 ist der RMV ebenfalls Aufgabenträger. Alle anderen öffentlichen Verkehre werden als lokaler Verkehr zusammengefasst. Aufgabenträger hierfür sind die Stadt Hanau und die benachbarten Landkreise Main-Kinzig und Offenbach.

**Tabelle 9: Übersicht der Verkehrsunternehmen, Linien und Aufgabenträgerorganisationen**

Verkehrsunternehmen	Linie(n)	Aufgabenträger (-organisation)
Hanauer Straßenbahn GmbH	1, 2, 2A, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12	Hanau LNO GmbH
Stadtverkehr Maintal GmbH	MKK-22, MKK-23	KVG Main-Kinzig mbH/ Stadt Maintal
Racktours GmbH	MKK-30, MKK-31, MKK-32	KVG Main-Kinzig mbH
ARGE HRS Omnibus OHG	MKK-33	KVG Main-Kinzig mbH
Stroh Bus-Verkehrs GmbH	MKK-51, MKK-52, MKK-53	KVG Main-Kinzig mbH
BRH viabus GmbH	X57, X64, X93, n61, 562, 563, 566, MKK-54, 42S, 44S, 46S	Rhein-Main- Verkehrsverbund/ KVG Main-Kinzig (MKK-54)
Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH	OF-81, 567	KVG Offenbach GmbH
DB Regio AG Region Mitte	S8, S9, RB/RE 49, 50, 51, 54, 55,56	Rhein-Main-Verkehrsverbund (Bayerische Eisenbahn- Gesellschaft)
HLB Hessenbahn GmbH	RB 58, RE 59	Rhein-Main-Verkehrsverbund (Bayerische Eisenbahn- Gesellschaft)
Vias GmbH	RE 85, RB 86	Rhein-Main-Verkehrsverbund

Stand: Dez. 2018

Der Busverkehr im Untersuchungsgebiet wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt. Der allgemeine Schülerverkehr ist bis auf wenige Ausnahmen (Paul-Gerhardt-Schule und Förderschulen, z.T. mit eigenem Schulbusverkehr) in den Linienverkehr integriert.

Die Gesamtleistung des Busverkehrs (Stand 2017 bzw. 2018) im Stadtgebiet Hanau gliedert sich nach Aufgabenträgerschaft wie folgt auf:

**Tabelle 10: Aufgabenträgerschaften und Verkehrsleistungen der Busverkehre im Stadtgebiet Hanau**

Aufgabenträger/ LNO	Nutzwagen-Kilometer
Stadt Hanau/ Hanau LNO - Stadtbusverkehr	2.475.000
KVG Main-Kinzig GmbH – lokale Linien	550.000
KVG Offenbach mbH – lokale Linie	30.000 – 33.000 (Anruf-Sammel-Taxi)
Rhein-Main-Verkehrsverbund – Regionale Linien	670.000

### 3.4.2 ÖPNV-Angebot und Liniennetz

Das ÖPNV-Netz in der Stadt Hanau richtet sich deutlich auf die beiden Ziele Innenstadt und Hauptbahnhof aus. Die zentralen Haltestellen „Freiheitsplatz“ und „Hauptbahnhof“ nehmen wichtige Funktionen als End- und Verknüpfungshaltestellen dar, an denen Umsteigemöglichkeiten zwischen unterschiedlichen Verkehrssystemen gegeben sind. Neben dem Binnenverkehr bestehen zahlreiche Relationen in benachbarte Verkehrsräume, welche ebenfalls vorrangig am Hauptbahnhof und am Freiheitsplatz mit dem Stadtverkehr verknüpft sind (siehe Karte Liniennetz im Bestand).

#### 3.4.2.1 Regionaler Verkehr

##### SPNV

Über den SPNV erhält Hanau eine schnelle Verbindung zu benachbarten Zentren. An mehreren Stationen als Zugangspunkte zum SPNV finden Verknüpfungen mit dem lokalen Liniennetz statt.

Im Folgenden wird das bestehende SPNV-Angebot für die Stadt Hanau dargestellt, da dieses als übergeordnetes Netz ausschlaggebend für die Ausrichtung des lokalen Stadtbussystems ist. Der SPNV im Untersuchungsraum liegt in der Aufgabenträgerschaft des RMV, für die aus Bayern kommenden Verkehre zusätzlich bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG.

Tabelle 11: SPNV-Angebot

Stationen in Hanau	Bedienungsangebot	Bedeutung der Linie
<b>RB49 Gießen – Friedberg – Nidderau – Hanau</b>		
Hauptbahnhof	HVZ: 30-Minuten-Takt	Überregionale Verbindung
Hanau Nord	NVZ und SVZ: 60-Minuten-Takt	
<b>RE50, RB51 Fulda - Hanau - Offenbach - Frankfurt (Main) Hbf.</b>		
Hauptbahnhof	2x 60-Minuten-Takt Verdichtetes Angebot in der HVZ	Überregionale Verbindung
<b>RE54, RE55, RB58, RE59 Würzburg – Aschaffenburg – Hanau – Frankfurt (Main) Hbf./Flughafen</b>		
Hauptbahnhof Großauheim Hanau West Wilhelmsbad	Gemeinsamer 30-Minuten-Takt mit Verdichteterfahrten	Überregionale Verbindung mit zweistündlicher Anbindung an den Flughafen Ffm.
<b>RB56 Schöllkrippen – Kahl – Hanau</b>		
Hauptbahnhof Großauheim	60-Minuten-Takt Abends, sonntags 120-Minuten-Takt	Regionale Verbindung
<b>RE85, RB86 Erbach – Groß-Umstadt Wiebelsbach – Hanau – Frankfurt (Main) Hbf</b>		
Hauptbahnhof Klein-Auheim (Hanau West)	Gemeinsamer 30-Minuten-Takt mit Verdichteterfahrten in der HVZ	Überregionale Verbindung

Stationen in Hanau	Bedienungsangebot	Bedeutung der Linie
<b>S8, S9 Wiesbaden – Mainz (nur S8) – Frankfurt (Main) Flughafen – Frankfurt (Main) Hbf. – Offenbach – Hanau</b>		
Hauptbahnhof Steinheim	HVZ: 15-Minuten-Takt NVZ+SVZ: 30-Minuten-Takt Nachtverkehr: 60-Minuten-Takt	Regionale Verbindung

### Regionaler Busnahverkehr und Verbundbusverkehr

Neben dem SPNV erfüllen die Linien des regionalen Busnahverkehrs die Aufgabe der Verbindung zu den relevanten umliegenden Städten und Gemeinden auf Verkehrsachsen mit regionaler Bedeutung. Einzelne Linien übernehmen aufgrund ihrer Ausrichtung auf intensive Verkehrsverflechtungen zwischen Hanau und den Nachbarstädten und –gemeinden und dem daraus resultierenden starken Bedienungsangebot auch relevante Verkehrsaufgaben im Stadtgebiet Hanaus. Sie werden mit den lokalen Stadtbuslinien abgestimmt, um Verbindungs- oder Erschließungsaufgaben zu erledigen (z.B. Linie 566 im Bereich zwischen Großauheim und Hauptbahnhof)

In Hanau bedient der regionale Busnahverkehr Haltestellen im Stadtgebiet und verknüpft sich an ausgewählten Haltestellen mit dem SPNV sowie mit dem lokalen Busverkehr.

Folgende Linien des regionalen Busnahverkehrs sind für die Stadt Hanau von Bedeutung:

Tabelle 12: Einbrechende Linien im lokalen und regionalen ÖPNV-Angebot

Linie	Verlauf
MKK-22	Maintal Wachenbuchen – Dörnigheim (– Hanau)
MKK-23	Hanau Freiheitplatz – Frankfurt Enkheim
MKK-30	Wachenbuchen – Mittelbuchen – Bruchköbel – Langendiebach – Rückingen (– Hanau)
MKK-31	Hanau – Mittelbuchen – Kilianstädten – Büdesheim
MKK-31A	Hanau – Mittelbuchen – Kilianstädten – Büdesheim
MKK-32	Hanau – Wachenbuchen – Niederdorfelden – Büdesheim
MKK-32A	Hanau – Wachenbuchen – Niederdorfelden – Büdesheim
MKK-33	Hanau – Bruchköbel – Niederissigheim – Oberissigheim
MKK-51	Langenselbold – Erlensee – Rodenbach – Wolfgang – Hanau (– Großkrotzenburg)
MKK-52	Hanau Freiheitsplatz – Niederrodenbach – Oberrodenbach (– Somborn)
MKK-53	Hanau – Niederrodenbach – Langenselbold Bf. – Neuenhaßlau – Freigericht
MKK-54	Langenselbold – Erlensee – Hanau
X57	Hanau – Maintal – Frankfurt Enkheim
X64	Obertshausen – Hanau
OF-81 (AST)	Mainhausen – Seligenstadt – Hainburg – Klein-Auheim – Hanau
X93	Erlensee Gewerbepark Nord – Hanau
562	Hanau – Bruchköbel – Nidderau

Linie	Verlauf
563	Hanau – Bruchköbel – Hammersbach – Altstadt
566	Hanau Freiheitsplatz – Hanau Hbf. – Großkrotzenburg (– Kahl)
567	Hanau – Klein-Auheim – Hainburg
n61	Frankfurt – Maintal – Hanau

### 3.4.2.2 Lokaler Verkehr

#### Stadtbusverkehr Hanau

Die 13 in Hanau verkehrenden Stadtbuslinien übernehmen Verbindungs- und Erschließungsaufgaben innerhalb des Stadtgebietes auch für Bereiche außerhalb der Verkehrsachsen. An ausgewählten Verknüpfungspunkten – insbesondere am Hauptbahnhof und am Freiheitsplatz – bestehen Umsteigemöglichkeiten auf den SPNV, regionale oder andere lokale Buslinien.

Die folgende Tabelle stellt die vorhandenen Stadtbuslinien zum Zeitpunkt Sommer 2018 dar:

Tabelle 13: Linien im Stadtbusverkehr Hanau

Linie	Verlauf
1	Hauptbahnhof – Dunlop – Freiheitsplatz – Hohe Tanne
2	Hauptbahnhof – Freiheitsplatz – Lärchenweg
2A	Direktbus Hauptbahnhof – Lamboy
3	Hafen – Freiheitsplatz – August-Schärtner-Halle
4	Freiheitsplatz – Steinheim – Klein-Auheim
5	Kesselstadt Friedhof – Marktplatz – Hauptbahnhof
6	Freiheitsplatz – Wolfgang – Großauheim – Klein-Auheim
6A	AST Wolfgang – Großauheim Rochusplatz
7	Freiheitsplatz – Hauptbahnhof/Auheimer Straße – Großauheim
9	Freiheitsplatz – Mittelbuchen
10	Königsberger Straße – Freiheitsplatz – Ulmenweg
11	Wolfgang Technologiepark – Hauptbahnhof/Auheimer Straße – Bahnhof Steinheim - Steinheim Amerikafeld/Rondo
12	Ikea – Kinzigbogen – Freiheitsplatz – Steinheim

Es ist zu berücksichtigen, dass während der Erstellung des Nahverkehrsplans Veränderungen zum Fahrplanwechsel im Sommer 2018 vorgenommen wurden, um insbesondere auf die Nachfragesituation in Steinheim zu reagieren.

Gegenüber dem Fahrplanbuch 2018 (gültig ab 10. Dezember 2017) wurde die Linie 13 aufgrund zu geringer Nachfrage eingestellt. Eine Kompensation findet über die Linien 11 und 12 statt, deren Linienwege

in Steinheim verändert wurden, um weiterhin eine ausreichende Erschließung und Bedienung in dem Stadtteil beizubehalten. Des Weiteren erhielt die Linie 10 eine Ringführung in Kesselstadt, um die Verspätungsanfälligkeit zu reduzieren.

### **Flexible Bedienungsformen**

In nachfrageschwachen Zeiten wie frühmorgens, spätabends oder am Wochenende findet auf den Stadtbuslinien 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9 und 12 sowie auf der Linie OF-81 ein bedarfsgesteuertes Angebot in Form von Anrufsammeltaxifahrten (AST) statt.

Für die Nutzung des Angebotes ist eine vorherige Anmeldung bis spätestens 30 Minuten vor Fahrtbeginn notwendig. Der Zustieg geschieht an der Haltestelle, für die der Fahrtwunsch angemeldet wurde. Einige zentrale Haltestellen werden auch ohne vorherige Anmeldung bedient, so dass dort ein spontaner Zustieg möglich ist. Diese Haltestellen sind Freiheitsplatz (alle Linien außer Linie 3), Hauptbahnhof (Linie 2), Westbahnhof (Linie 5, nur in Fahrtrichtung Kesselstadt) sowie Bahnhof Steinheim (Linie 4, nur in Fahrtrichtung Steinheim). Ein Ausstieg ist entweder auf dem Linienweg an den vorgesehenen Haltestellen möglich, aber auch an der Haustür, wenn diese in einem Umkreis von 300m um die Zielhaltestelle liegt.

Der Fahrpreis für das AST-Angebot ist in den RMV-Tarif integriert, es wird jedoch für die Haustür-Bedienung ein Zuschlag von 1 EUR pro Fahrgast erhoben.

Da das Angebot der Linie OF-81 in der Aufgabenträgerschaft der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach liegt, sind Fahrten über eine andere Telefonnummer zu buchen, der AST-Zuschlag beträgt für diese Linie ebenfalls 1 EUR pro Fahrgast.

### **3.4.2.3 Produktprofilierung und Hierarchisierung der ÖPNV-Angebote**

Eine Differenzierung der Verkehrsangebote im ÖPNV nach bestimmten Funktions- und Qualitätsmerkmalen ist für den Stadtverkehr Hanau in Ansätzen vorhanden. Besondere Produktqualitäten wie Nachtbusverkehre werden aber nicht explizit vermarktet. Insgesamt ist eine Produktprofilierung und Hierarchisierung der ÖPNV-Angebote in der Fahrgastinformation nicht vorhanden, aufgrund der Größe des Bedienungsgebiets aber auch in vergleichbaren Städten in der Regel nicht anzutreffen.

## **3.5 Verkehrsnachfrage**

Die Daten zur Verkehrsnachfrage auf den Stadtbuslinien aus dem Jahr 2017 wurden über das automatische Fahrgastzählsystem im Stadtbusnetz erhoben. Erfasst wurden die Ein- und Aussteiger für die einzelnen Stadtbuslinien (an allen Verkehrstagen) und Haltestellen (montags bis freitags an Schultagen). Die durchschnittlichen Tageswerte wurden aus der Jahresbilanz ermittelt. AST-Verkehre wurden in der Datenerhebung nicht berücksichtigt.

Tabelle 14: Fahrgäste im Stadtbusnetz pro Tag nach Linie im Durchschnitt und Veränderung im Vergleich zum Jahr 2015

Linie	Mo-Fr (Schule)	Mo-Fr (Ferien)	Samstags	Sonntags
1	5.212 (+13%)	3.424	2.785 (+21%)	313 (+4%)
2	6.219 (+11%)	4.704	4.400 (+15%)	3.126 (+72%)
2A	111 (-10%)	63		
3	1.318 (+6%)	849	535 (+9%)	131 (+50%)
4	3.649 (+27%)	1.887	1.405 (+25%)	647
5	4.466 (+9%)	3.648	2.818 (+11%)	1.239 (+12%)
6	3.430 (+18%)	1.829	1.986 (+25%)	893 (+14%)
7	2.038 (-6%)	1.156	483 (+12%)	211 (-29%)
9	532 (-19%)	304	255 (-18%)	
10	4.327 (+11%)	3.319	2.874 (+45%)	
11 <sup>3</sup>	718 (-9%)	538		
12	3.245 (+6%)	2.460	2.028 (+12%)	260 (+8%)
13	89	80	94	
<b>Summe</b>	<b>35.354 (+10%)</b>	<b>24.264</b>	<b>19.664 (+20%)</b>	<b>6.820 (+47%)</b>

Quelle: Automatisches Fahrgastzählsystem 2017

Die Daten für die Linien im Regionalbusnetz sowie im Schienenverkehr beruhen auf der Verbunderhebung des RMV aus dem Jahr 2015 und stellen die Ein- und Aussteiger im Hanauer Stadtgebiet dar.

Tabelle 15 verdeutlicht, dass einzelne Regionallinien auch innerhalb des Stadtgebietes eine hohe Nachfrage erzielen. Linie 566 beispielsweise hat dabei als Regionallinie eine wichtige Funktion als Angebot mit dichtem Takt und direkter Verbindung von Großauheim, dem Hauptbahnhof und der Innenstadt. Die Hauptfunktion anderer Regionallinien liegt im Schulverkehr. Dadurch haben sie am Wochenende kein oder nur geringes Angebot, was sich auch in der Nachfrage widerspiegelt.

Im SPNV erzeugt insbesondere die halbstündlich verkehrende S9 von/nach Frankfurt eine hohe Nachfrage.

<sup>3</sup> Aufnahme der Fahrgastzahlen von Jan. bis Nov. 2017. Geringe Veränderung der Fahrgastzahlen seit der neuen Linienführung ab Dez. 2017

**Tabelle 15: Ein- und Aussteiger pro Tag im Regionalliniennetz (RMV- und MKK-Linien) im Stadtgebiet Hanau nach Linie und Tagesart**

Linie	Einsteiger			Aussteiger		
	Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
560 <sup>4</sup>	1.211	308	61	1.042	349	79
561	102	-	-	78	-	-
562	1.880	662	357	2.019	284	257
563	940	541	-	857	271	-
564	867	415	183	789	353	203
565	968	422	77	907	201	131
566	3.543	996	285	3.542	1.281	435
567	479	103	-	429	148	-
MKK-22	123	-	-	116	-	-
MKK-23	1.044	401	176	893	365	173
MKK-30	17	-	-	127	-	-
MKK-31	634	137	37	655	260	52
MKK-33	1.208	395	151	1.030	284	103
MKK-51	17	-	-	5	-	-
MKK-52	380	-	-	305	-	-
MKK-53	622	182	-	533	228	-
MKK-54	1.092	366	69	924	166	147
n61	1	-	-	3	-	-

Quelle: RMV Fahrgasterhebung 2015

<sup>4</sup> Linie 560 wurde mittlerweile in Schnellbuslinie X57 umgewandelt

Tabelle 16: Ein- und Aussteiger pro Tag im Regional- und S-Bahnnetz im Stadtgebiet Hanau nach Linie und Tagesart

Linie	Einsteiger			Aussteiger		
	Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
R33	2.286	531	304	2.422	480	364
R50	2.958	2.188	611	3.776	3.000	1.090
R55	3.552	1.566	1.702	3.806	2.006	1.867
R56	835	117	103	505	114	78
R64	1.018	430	219	1.029	521	307
S8	1.876	-	-	1.760	-	-
S9	4.798	4.580	914	4.570	2.819	1.408

Quelle: RMV Fahrgasterhebung 2015

### Bewertung der Nachfrage im Stadt- und Regionalbusnetz

Seit der letzten Erhebung der Nachfrage im Stadtbusnetz im Jahr 2015 fand eine Steigerung der Fahrgastzahlen statt. Werktags nutzten rund 10% mehr Menschen das Angebot der Stadtbusse, an Sonntagen sogar ca. 47%. Insbesondere auf der Linie 2 (Hbf. – Freiheitsplatz – Lamboy) wurde ein deutlicher Zuwachs und die höchste Nachfrage verzeichnet.

Die Nachfragedaten der Regionallinien zeigen, diese für vereinzelte Stadtteile eine wichtige Verkehrsfunktion übernehmen. Linie 566 (Freiheitsplatz – Großauheim – Großkrotzenburg) stellt für den westlichen Teil Großauheims eine schnelle Verbindungsmöglichkeit in Richtung Hbf. und Innenstadt dar, während die Linie 6 durch ihre Erschließungsfunktion in Wolfgang längere Fahrtzeiten benötigt. Ähnlich verhält sich die Nachfrage in Nordwest entlang des Linienwegs der Linie 562 (Freiheitsplatz – Bruchköbel – Nidderau). Die im Stundentakt verkehrende Linie ergänzt mit der Linie MKK-33 das Angebot der Linie 3.

Die Nachfrage im SPNV ist an den Stationen der S9, des RE50 und des RE55 am höchsten. Am Bahnhof Klein-Auheim steigen durchschnittlich weniger als 200 Fahrgäste ein und aus, am Bahnhof Wolfgang sind es unter 300.

Die Karte „Durchschnittliche Nachfrage an den Haltestellen pro Tag“ zeigt die Zahl der Ein- und Aussteiger sowie die Verteilung der Fahrgäste auf die Stadt- und Regionalbusse sowie den SPNV. In der Innenstadt zwischen Hauptbahnhof, Freiheitsplatz und Westbahnhof steigen die meisten Menschen ein- und aus. Kesselstadt und Lamboy als Stadtteile mit dem dichtesten ÖPNV-Angebot haben entsprechend hohe Nachfragen. In den anderen Stadtteilen werden die zentralen Haltestellen deutlich stärker nachgefragt. Dabei entfallen die Ein- und Aussteiger nicht nur auf den Stadtbus-, sondern auch auf den Regionalbusverkehr (z.B. Rochusplatz, Klein-Auheim Friedhof oder Weiherfeld).

## 4 Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil definiert Ziele und Standards für die Qualität des ÖPNV. Es dient als Maßstab für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Systems und als Grundlage für die Entwicklung des Angebotskonzepts zur Weiterentwicklung des ÖPNV ab 2019/2020.

Das Anforderungsprofil gliedert sich in ein Leitbild, das allgemein die Zielsetzungen sowie die Handlungsfelder für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV beschreibt und in Qualitätsstandards, in denen konkrete Kriterien zur Qualität des ÖPNV-Angebotes angegeben sind.

### 4.1 Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Nach § 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen ist der ÖPNV Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken.

Der ÖPNV in der Stadt Hanau muss sich an das erwartete Wachstum der Bevölkerungszahlen anpassen und möglichst früh Lösungen finden und Angebote schaffen, um das steigende Mobilitätsbedürfnis befriedigen zu können. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.

#### 4.1.1 Rolle und Funktion des ÖPNV

Der ÖPNV ist integraler Bestandteil des Verkehrssystems in der Stadt Hanau. Er trägt wesentlich dazu bei, die Qualität als Wohn-, Wirtschafts- und Freizeitstandort einer wachsenden Stadt zu sichern und zu verbessern. Der ÖPNV soll alleine und in Kombination mit anderen Verkehrsträgern die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Stadt und Region befriedigen. Damit muss eine zukünftig verbesserte Vernetzung der Verkehrssysteme untereinander einhergehen, um den Kunden möglichst durchgängige Wegeketten anbieten zu können.

Zentrale Herausforderungen der kommenden Jahre sind die Stabilität von Wirtschaft und Gesellschaft, der Klimaschutz und insbesondere die Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen. Hierfür ist ein funktionierendes und nachhaltiges Verkehrssystem essentiell. Der ÖPNV liefert als Teil des sogenannten Umweltverbundes gemeinsam mit dem Fußverkehr, dem Fahrradverkehr und weiteren effizienten Verkehrsangeboten einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung dieser Herausforderungen. Ein hochwertiger ÖPNV kann zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und seiner negativen Auswirkungen beitragen.

Im Mittelpunkt steht dabei das Ziel einer ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs in der Stadt Hanau. Der Nachhaltigkeitsbegriff beinhaltet hier insbesondere

- einen effizienten Einsatz der finanziellen Mittel und der sonstigen Ressourcen,
- die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen und Grundvoraussetzungen (Demografischer Wandel, gesetzlich vorgeschriebene Inklusion von Personen mit Mobilitätseinschränkungen) sowie

- den Schutz von Mensch und Umwelt vor negativen Folgewirkungen des Verkehrs.

Der ÖPNV ist Teil einer integrierten Gesamtverkehrspolitik, die die Stadt Hanau und die angrenzenden Gebietskörperschaften als zusammenhängendes Verkehrsgebiet der Metropolregion Rhein-Main versteht. Der ÖPNV ermöglicht nahtloses Reisen in diesem Gebiet und unterstützt die grenzübergreifenden Verflechtungen in Wirtschaft, Kultur und Freizeit.

Während durch individuelle Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad, Pkw) eine flächendeckende Erschließung des Stadtgebietes und jede beliebige Verbindung gewährleistet wird, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. Hier gilt vielmehr, dass die Grundversorgung durch den ÖPNV im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten ist.

In der Innenstadt Hanaus sorgt der ÖPNV für eine attraktive Erreichbarkeit der zentralen Einkaufs-, Versorgungs- und Arbeitsplatzbereiche auf möglichst direkten und weitgehend störungsfreien Wegen. Die Anbindung der verschiedenen Schulstandorte und Bildungseinrichtungen für Schülerinnen und Schüler, der Arbeitsplatzschwerpunkte für Berufspendler sowie der Verknüpfungspunkte zur Bahn sind ebenfalls ein wichtiger Bestandteil des ÖPNV-Angebotes in Hanau.

## 4.1.2 ÖPNV und Kunden

Der ÖPNV ist ein Partner der Menschen im Stadtgebiet und dessen Umland, der sie bei der Realisierung ihrer Mobilitätsbedürfnisse unterstützt. Dies schließt die Integration der verschiedenen Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad und Pkw unter Heranziehung aller geeigneten Marketinginstrumente ein.

Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die bezahlbare, leichte, einfache, bequeme sowie objektiv und subjektiv sichere Nutzbarkeit für die Menschen. Sie bezieht sich auf Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeuge, auf das Tarif- und Vertriebssystem sowie auf individuelle Informationen über das Angebot. Dabei sind auch Menschen mit ungenügenden Kenntnissen der deutschen Sprache zu berücksichtigen. Ein besonderes Augenmerk ist ferner auf eine vollständige barrierefreie Gestaltung des ÖPNV-Systems für Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen (§ 8(3) PBefG).

Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes, welche am 01.01.2013 in Kraft trat, präzisiert in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan (siehe Kap. 3.1.1).

Der Partnerschaftsgedanke im ÖPNV umfasst bspw. den Aspekt, dass Kunden bei Fragen und Beschwerden unkompliziert und zügig Hilfe und Antwort erhalten und dass Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf Störungen und Probleme angemessen reagieren.

## 4.1.3 ÖPNV-Nachfrage

Die Weiterentwicklung des Verkehrssystems im oben genannten Sinne erfordert eine Steigerung des Anteils des ÖPNV am Verkehrsmarkt: Der Anteil der Wege und der Verkehrsleistung, die in der Stadt

Hanau mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, soll – insbesondere im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) – steigen. Ziel ist es zum einen, den ÖPNV als Hauptverkehrsmittel für möglichst viele Menschen zu etablieren, und zum anderen, den ÖPNV auch für jene Menschen zum selbstverständlichen Bestandteil ihrer Mobilität zu machen, die ihre Mobilitätsnachfrage nicht allein mit dem ÖPNV befriedigen können.

Es wird angestrebt, einen Nachfragezuwachs im ÖPNV zu erreichen, der mindestens im gleichen Maße ansteigt, wie der prozentuale Leistungszuwachs der im Rahmen der konzeptionellen Angebotsausweitung vorgesehen ist (vgl. Kapitel 7).

#### 4.1.4 ÖPNV und Siedlungsstruktur

Die Attraktivität und die Marktfähigkeit des ÖPNV werden wesentlich von der Siedlungsstruktur sowie von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bestimmt. Damit der ÖPNV die ihm zugedachte Rolle und Funktion erfüllen kann,

- gewährleistet die Stadtentwicklungsplanung, dass bei räumlichen Entwicklungsvorhaben ein wirtschaftlicher und attraktiver Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht wird; Siedlungsverdichtung genießt Priorität; neue Siedlungsflächen werden im Einzugsbereich von Haltestellen leistungsfähiger ÖPNV-Achsen ausgewiesen;
- stimmt die Stadt Hanau ihre städtebaulichen und verkehrlichen Planungsvorhaben in jedem Einzelfall umfassend und frühzeitig mit den formulierten Zielen und Vorgaben des Nahverkehrsplans ab; dabei stehen die störungsfreie Abwicklung des ÖPNV-Betriebs sowie die Effizienz der Erschließung und Anbindung neuer oder veränderter Siedlungsflächen im Mittelpunkt;
- sind Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger aufgerufen, ihre Beteiligungsmöglichkeiten z.B. in der Bauleitplanung wahrzunehmen, um die vorgenannten Ziele zu erreichen.

#### 4.1.5 ÖPNV und Barrierefreiheit

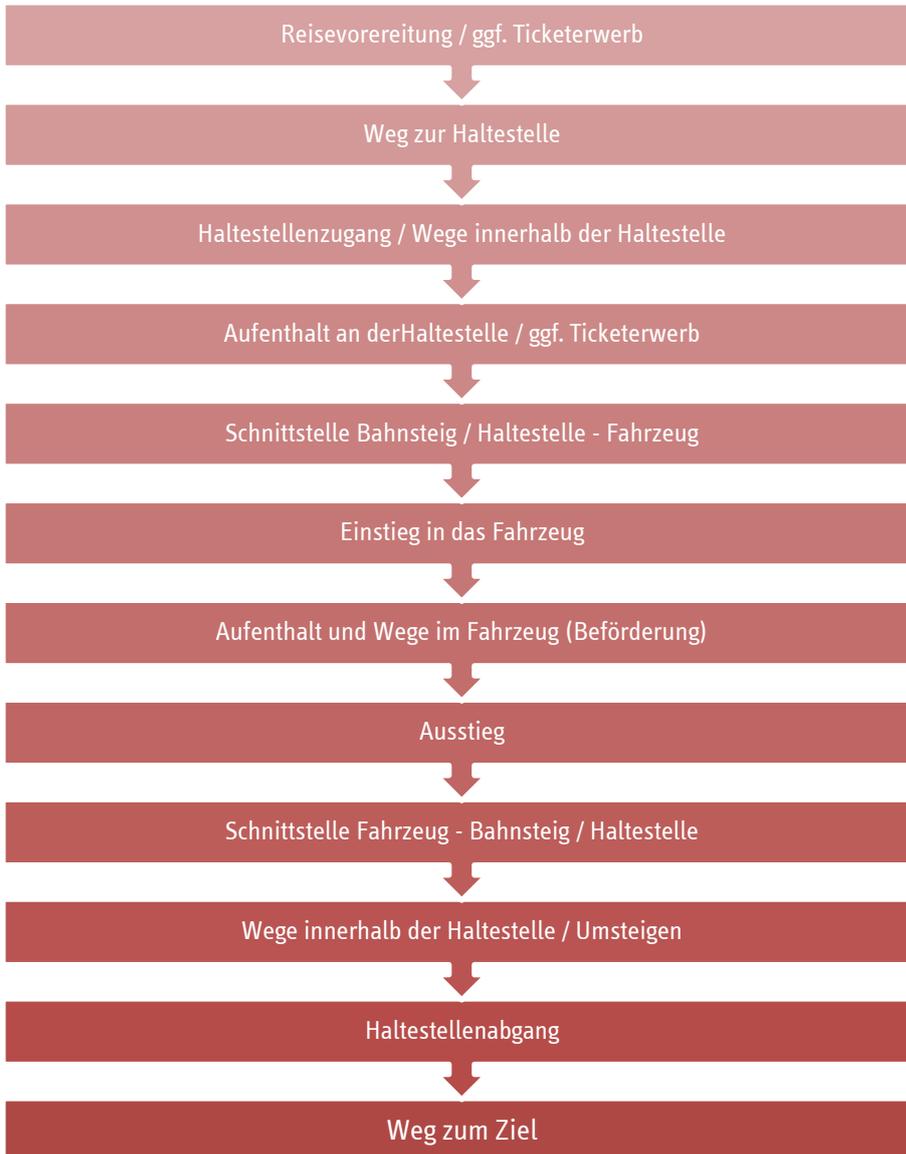
Im Kapitel 3.1.1 wurde der Begriff der Barrierefreiheit definiert und die Bedeutung der Barrierefreiheit für den ÖPNV dargestellt. Aufgrund der Novellierung des PBefG nimmt das Themenfeld Barrierefreiheit im ÖPNV eine deutlich zentralere Rolle ein, als dieses in der Vergangenheit der Fall war. Dabei sind konkrete Aussagen, aber auch Ausnahmen zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zu treffen.

Wie in Kapitel 3.1.1 dargestellt, übernimmt der Nahverkehrsplan dabei die zentrale Steuerungsfunktion. Er muss zur konsequenten Wahrnehmung dieser Funktion aufzeigen

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

Das Ziel des Erreichens einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV ist nur in Zusammenarbeit aller relevanten Akteure zu erreichen. Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird für die Benutzer mit Mobilitätseinschränkung nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist (siehe nachfolgende Abbildung).

**Abbildung 3: Mobilitätskette im ÖPNV<sup>5</sup>**



<sup>5</sup> eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

Die Stadt Hanau verfolgt mit langfristigem Planungshorizont die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Zu diesem Personenkreis gehören ausdrücklich auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen.

Während bei den Fahrzeugen ein hoher Standard in der Barrierefreiheit bereits erreicht ist, wird bei den Haltestellen der Umsetzungsprozess vor dem Hintergrund finanzieller und personeller Ressourcen nach heutigem Stand noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es die Zielsetzung kontinuierlich und sukzessive

- im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten,
- nach verkehrlicher Bedeutung der jeweiligen Haltestelle,
- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere den Interessenvertretungen der Mobilitätseingeschränkten)

zu erreichen.

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die im Kapitel 4.3.8 ff. aufgeführten Qualitätsstandards für die Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationsmedien. Da das vom Gesetzgeber im PBefG formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ bis zum Jahr 2022 in der Stadt Hanau unter den aktuellen Rahmenbedingungen noch nicht erreicht werden kann, gilt es darüber hinaus, unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs, begründete Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen.

Folgende Leitsätze hat die Stadt Hanau formuliert.

### **1. Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV im Stadtgebiet für alle Fahrgäste**

Die Stadt Hanau verfolgt in ihrem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Dies hat gleichzeitig eine Verbesserung der Nutzbarkeit für alle Fahrgäste zur Folge<sup>6</sup>.

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

---

<sup>6</sup> Es handelt sich um einen globalen Zusammenhang. Im Einzelfall können barrierefreie Lösungen die Qualität der Nutzbarkeit des ÖPNV einschränken. Die Sicherung einer barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit ist dabei höher zu bewerten im Vergleich zu Komforteinbußen für andere Fahrgäste (z. B. weniger Sitzplätze infolge einer größeren Sondernutzungsfläche). Grundsätzlich sind barrierefreie Lösungen anzustreben, ggf. auch durch die räumliche Verlegung von Haltestellen.

- mit einer flächendeckenden Gewährleistung im Stadtgebiet (mit Ausnahme von Haltestellen und Fahrzeugen ohne (erkennbare) Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte).

## **2. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten**

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten (siehe Abbildung 11) inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten sind bei allen Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen und Abstimmungen mit den betroffenen Trägern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen.

## **3. Orientierung am Leitbild einer „vollständigen Teilhabe“ und eines „Design für alle“**

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<sup>7</sup>. Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen (die ggf. von allgemeinen Vorschriften abweichen, aber im Konsens abgestimmt wurden) angestrebt werden. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen.

## **4. 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.

## **5. Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen**

Die Stadt Hanau verfolgt im Bereich des Infrastrukturausbaus den Ansatz, den Fokus zunächst auf die Haltestellen mit der höchsten Fahrgastfrequentierung und auf Haltestellen im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtungen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Menschen mit

---

<sup>7</sup> siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

Mobilitätseinschränkungen zu legen. Des Weiteren wird der Ausbau linienhaft vorangetrieben, um an allen Haltestellen einer gesamten Linie die Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Ebenso werden im Nahverkehrsplan mögliche Ausnahmen von einem barrierefreien Umbau von Haltestellen definiert (vgl. Kapitel 4.2.8)

### **6. Konsequente Umsetzung einer durchgängigen Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Neufahrzeugen**

Beim Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollen diese entsprechend des aktuellen Standes der Technik durchgängig barrierefrei gestaltet werden.

### **7. Verbesserungen an bestehenden Anlagen**

Ergänzend zum Infrastrukturausbau bzw. zur Fahrzeugneubeschaffung ist in bestehenden Verkehrsanlagen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur vorzusehen, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

Bodenindikatoren in Rillenstruktur an vorhandenen Haltestellen mit hoher Fahrgastfrequentierung und/ oder nutzersensiblen Umfeld sollen unter Beachtung der Fördermittelbindung sukzessive durch Bodenplatten in Rippenstruktur ersetzt bzw. nachgerüstet werden<sup>8</sup>.

### **8. Buskaps als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen**

Buskaps werden vor dem Hintergrund ihrer Vorzüge zur Gewährleistung einer spaltfreien Anfahrbarkeit als Regelanwendung für die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV vorgesehen. Busbuchten erfordern wegen der Fahrdynamik der Busse große Flächen und sind innerhalb bebauter Gebiete für eine barrierefreie Haltestellengestaltung und einen darauf ausgerichteten Busbetrieb generell nur im Ausnahmefall (z. B. Haltestellen mit betrieblich erforderlichen Standzeiten) geeignet. Busbuchten sollten in diesem Fall alternativ als Haltestellentasche oder im Sägezahnprinzip ausgebildet werden. Vorhandene (zu kurze) Busbuchten sollen an den nachfragestarken und den nutzersensiblen Haltestellen sukzessive zu Buskaps umgebaut werden.

In Straßenzügen mit Fahrbahnrandparken können in die Fahrbahn vorgezogene Haltestellen („Nasen“) eine gute Anfahrbarkeit sicherstellen. Gleichzeitig wird die Aufenthaltsfläche für die Fahrgäste vergrößert.

### **9. Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“**

In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie den kreisangehörigen Städten bzw. den Straßenbaulastträgern können unter Einbindung der Behindertenvertreter im Nahverkehrsplan die

---

<sup>8</sup> In der Vergangenheit wurden Haltestellen nach dem damaligen „Stand der Technik“ mit Bodenindikatoren in Rillenausführung versehen. In der Zwischenzeit hat sich bundesweit deutlich gezeigt, dass diese nicht praxistauglich sind. Die Rillen sind von Blinden mit den üblichen Stockspitzen kaum zu erfassen, und insbesondere in fugenreichem Umfeld gar nicht zu ertasten. Hinzu kommt, dass Rillenplatten wesentlich schneller verschmutzen. (siehe: Kohaupt, Bernhard; Die Sprache der Bodenindikatoren; <http://www.unbehindertmobil.de/syntaxbodenindikatoren1.pdf>).

Ausnahmen von der im PBefG als Ziel festgelegten, und bis zum 01.01.2022 zu erreichenden „vollständigen Barrierefreiheit“ definiert werden. Unterstützend wirkt hier das vom RMV entwickelte „Baukastensystem“ zur Einordnung von Haltestellen in Ausbaukategorien. Hierauf aufbauend soll eine Prioritätenliste für den Um-/ Ausbau von Haltestellen erstellt werden.

## **10. Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter**

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

## **4.1.6 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit**

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

- Konsequenter Einsatz von Investitionen zur Weiterentwicklung des ÖPNV nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem. Maßnahmen, die eine nennenswerte Zunahme der Nachfrage erwarten lassen oder einen hohen Verkehrswert gewährleisten, sind dabei generell zu bevorzugen,
- Regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen, des Fahrzeugeinsatzes sowie der Bedienungsform im ÖPNV in Bezug zur Effizienz und zu ihrer Marktausrichtung (d.h. Markterfolg); hieraus folgernd gezielte Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote, die durch eine steigende bzw. zurückgehende Nachfrage und Marktakzeptanz gekennzeichnet sind (auch im Sinne von gegensteuernden Maßnahmen bei zurückgehender Fahrgastakzeptanz),
- Steigerung der ÖPNV-Marktausschöpfung insbesondere außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen abseits des Berufs- und Schulverkehrs durch zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung, unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebots; Zielgruppen mit Zuwachspotenzialen liegen insbesondere im Bereich Versorgungs- und Einkaufsverkehr sowie im Freizeitverkehr.

## **4.1.7 ÖPNV und Umwelt**

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent dazu beitragen, umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen der Stadt Hanau zu flankieren. Dies gilt insbesondere für die Reduktion der Lärmemissionen sowie Schadstoff- und Treibhausgasbelastungen durch den MIV. Der Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, der Lärmaktionsplan sowie das Kommunale Klimaschutzkonzept Hanau nehmen in ihren Zielsetzungen und Maßnahmen Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr sowie den Rad- und Fußverkehr. Insbesondere handelt es sich dabei um Maßnahmen der Verkehrsverlagerung vom MIV auf den Umweltverbund. Eine klimafreundliche Verkehrspolitik beinhaltet demnach eine Optimierung des ÖPNV, eine Kampagne zur nachhaltigen Mobilität und Infrastrukturmaßnahmen, die den

ÖPNV stärken sollen. Die verkehrsleistungsbezogenen Lärm-, Schadstoff- und Treibhausgas-Emissionen durch den ÖPNV sind dabei schrittweise zu vermindern. Hierzu setzt der ÖPNV auf die Umsetzung modernster Technologien.

#### 4.1.8 ÖPNV-Organisation

Die Qualität und Attraktivität des Produktes ÖPNV wird wesentlich von der Qualität der Prozesse bei seiner Planung und Erstellung bestimmt. Um die Qualität dieser Prozesse zu sichern und zu verbessern,

- arbeiten alle Akteure im ÖPNV – Aufgabenträger, Aufgabenträgerorganisation, Verkehrsunternehmen, ÖPNV-Infrastruktur-Betreiber, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden, Planungsbehörden und sonstige Beteiligte – kooperativ und in effizienten Strukturen zusammen;
- werden alle bei der Planung des ÖPNV und bei der Erstellung des ÖPNV-Angebots erforderlichen Prozesse hinsichtlich Zuständigkeiten und Prozessschritten einschließlich der Kommunikation zwischen den Akteuren klar definiert; die Prozesse werden weiterentwickelt, wenn sie sich in der Praxis nicht bewähren oder wenn sich Potenziale zu ihrer Verbesserung zeigen.

#### 4.1.9 Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen

Der ÖPNV soll, als Partner der Menschen in Stadt und Region, die wesentlichen Mobilitätsbedürfnisse zur Zufriedenheit der Bürger erfüllen können. Hierfür sind Informationen über das Angebot und den Zugang essenziell. Um einen nahtlosen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf einer Strecke zu gewährleisten und um flexibel das jeweils geeignetste Verkehrsmittel auswählen zu können, sind die Informationsangebote verkehrsträgerübergreifend auszugestalten. Folgende Themen im Bereich Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen (mit teilweise zeitlich unterschiedlichem Entwicklungshorizont) sind von zentraler Bedeutung:

- Verbesserung der Fahrgastinformationen, insbesondere an Haltestellen, in öffentlichen Einrichtungen mit starkem ÖPNV-Bezug sowie in den Fahrzeugen, zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld. Als Informationsmedien sind alle Kanäle (Aushänge, Ansagen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet) in einem einheitlichen Erscheinungsbild zu nutzen.
- Stärkung des zielgruppenorientierten Marketings durch leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen (Mobilitätsmanagement).
- Entwicklung von Maßnahmen im Mobilitätsmanagement zur Verankerung von gezielten Angeboten für Unternehmen (inkl. öffentliche Verwaltungen), Schulen und neu Hinzugezogene,

zwecks Analyse der Mobilitätsnachfrage und darauf aufbauend Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.

## **4.2 Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur**

Um das vorgestellte Leitbild zu realisieren, werden für die nächsten Jahre folgende Schwerpunkt-Handlungsfelder definiert:

- Überprüfung und ggf. Anpassung bestehender Bedienungsqualitäten unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte: Der 10- bzw. 15-Minuten-Takt in der Haupt- und Normalverkehrszeit wird in der Stadt Hanau als gesamtstädtisches Bedienungsangebot konsequent vermarktet. Durch die Abstimmung verschiedener Linienangebote unter- und zueinander sowie durch Überlagerung verschiedener Linienangebote auf starken Achsen, wird zu den genannten Verkehrszeiten ein 10-Minuten-Takt auf den bedeutungsstärksten Korridoren etabliert. Mit einem konsequenten 10-Minuten-Takt auf nachfragestarken Achsen, geht ein sehr hoher Komfortgewinn für die Fahrgäste einher und werden Kapazitätsengpässe abgebaut. Durch die hiermit verbundenen sehr kurzen Wartezeiten und der Verlässlichkeit, dass spätestens in 10 Minuten ein Bus kommen wird, können Fahrgäste prinzipiell ohne Fahrplankenntnis auf das ÖPNV-Angebot zurückgreifen. Hierdurch entsteht ein sehr attraktives Angebot, was zu einer erhöhten Fahrgastnachfrage führt. Lediglich in Randbereichen wird in der Hauptverkehrszeit ein 30-Minuten-Takt und in der Schwachverkehrszeit ein 60-Minuten-Takt entsprechend der geringen Fahrgastnachfrage vorgehalten. Der 10-Minuten-Takt der Haupt- und Nebenverkehrszeit soll dabei für mindestens 70% der Bevölkerung an Wochentagen (montags bis freitags) zwischen 06.00 und 21.00 Uhr angeboten werden.
- Attraktive Erreichbarkeit des Hanauer Hbf. und der Innenstadt von Hanau mit den zentralen Einkaufs-, Versorgungs- und Arbeitsplatzbereichen mit einem integrierten ÖPNV-Bedienungskonzept der Haltestellen Freiheitsplatz und Marktplatz sowie der Anbindung des Westbahnhofs als neuer Verknüpfungspunkt zum Regional- und Schienenverkehr.
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Konversionsflächen in Wolfgang (Pioneer) mit dem ÖPNV und Einrichtung attraktiver Verbindungen in die Hanauer Innenstadt sowie zum Verknüpfungspunkt zum Regional- und Schienenverkehr
- Verbesserung und Ausbau der Umsteigeverknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an ausgewählten Verknüpfungspunkten in der Stadt Hanau (SPFV, SPNV, Stadtbus, Regionalverkehr, ggf. auch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen) mittels Maßnahmen in der Fahrplanung, Anschlusssicherungsmaßnahmen im Fahrplan und im Betrieb, transparenter und leicht verständlicher Fußwegführung bei Verknüpfungspunkten, dynamischer Fahrgastinformation, attraktiver baulicher Gestaltung etc..
- Gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für Mobilitätseingeschränkte mit dem langfristigen zu erreichenden Ziel eines „barrierefreien ÖPNV“ in der Stadt Hanau; das bestehende Programm der barrierefreien Umgestaltung von Haltestellen soll konsequent weitergeführt werden und ist in finanzieller Hinsicht auszubauen und abzusichern.

- Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienformen wie on-demand-Angebote als Alternativen zum Linienverkehr; in einzelnen Gebieten kann durch eine individuelle und digitale Routenplanung und durch eine Bedienung durch Kleinbusse ohne Fahrplanbindung eine höhere Erschließungs- und Bedienungsqualität erzeugt werden, Fahrtenwünsche können u.a. per App oder telefonisch angemeldet werden; die Funktion des „ridesharing“ (also das Teilen eines Fahrzeugs entlang einer Wegstrecke durch mehrere Fahrgäste) wird genutzt, um das Angebot ökonomisch zu gestalten; die Verknüpfung eines on-demand-Verkehrs in das ÖPNV-Angebot sowie eine tarifliche Integration soll umgesetzt werden, um ein attraktives Angebot entlang der kompletten Wegstrecke bereitzustellen.
- Verbesserung Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln: P+R, B+R, K+R, Fernbusse, Carsharing.
- Umfassende Koordination des Betriebsablaufes einschließlich laufender Erfassung betrieblicher und verkehrlicher Qualitäts- und Planungskenngrößen für die Stadt Hanau unter Berücksichtigung des SPNV und flexibler Bedienungsformen mit Hilfe eines Betriebsleitsystems bzw. einer Datenplattform.
- Verbesserung der Fahrgastinformationen zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld. Dies gilt insbesondere an Haltestellen, in Fahrzeugen sowie an weiteren relevanten Aufkommensschwerpunkten (z. B. in zentralen öffentlichen Einrichtungen). Als Informationsmedien sind Aushänge, Ansagen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet in einem einheitlichen Erscheinungsbild sowie in einfacher Sprache und Symbolik zu nutzen.
- Ausbau des zielgruppenorientierten Marketings insbesondere durch attraktive Tarifangebote, durch leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie durch die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Hochschulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen und Personenkreise (z. B. Neubürger, Senioren, Menschen mit Migrationshintergrund und besonderem Informationsbedarf; Mobilitätsmanagement).
- Definition und Vereinbarung aller relevanten Planungs-, Betriebs- und Steuerungsprozesse im ÖPNV insbesondere zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Im Fokus stehen dabei beispielsweise das Haltestellenmanagement, die Fahrgastinformation, das Vertriebssystem und das Qualitätscontrolling.
- Konsequente Weiterführung der Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV (Busspuren, LSA-Vorrangschaltungen) und Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität.
- Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste. Das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste ist entscheidend für die Wahl eines Verkehrsmittels. Die Steigerung des Sicherheitsempfindens im ÖPNV stärkt die ÖPNV-Nachfrage. Die Kooperation zwischen Polizei, kommunalem Ordnungsdienst und Verkehrsunternehmen soll zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens beitragen.

In Ergänzung zu diesen Schwerpunkt-Zielsetzungen werden die nachfolgenden spezifischen Zielsetzungen verfolgt:

- Konsequente Einbindung des Nahverkehrs in der Stadt Hanau in die umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen der Stadt Hanau zur Verringerung der Schadstoffemissionen im Verkehr (Weiterentwicklung einer umweltfreundlichen Fahrzeugflotte sowie Steigerung des Nutzeranteils im ÖPNV am gesamten Verkehrsgeschehen).
- Die Lärm- und Schadstoffemissionen im ÖPNV sollen weiter gesenkt werden. Ziel ist die Verringerung des Feinstaubausstoßes sowie beim CO<sub>2</sub>- und Stickoxid-Ausstoß mittelfristig eine Verringerung der Emissionswerte. Ansatzpunkte hierzu sind
  - eine Verbesserung der Emissionsbilanz im Busverkehr bezogen auf die Fahrgastzahlen: Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV und somit eine Steigerung der Fahrgastzahlen für eine spürbare Senkung der Lärm- und Schadstoffemissionen bezogen auf die beförderten Fahrgäste bzw. auf die Verkehrsleistung in Personenkilometern,
  - die Senkung des CO<sub>2</sub>- und Feinstaubausstoßes sowie der Lärmemissionen der Fahrzeugflotte durch technische Maßnahmen,
  - die Anschaffung von Neufahrzeugen mit möglichst emissionsarmen Leistungsmerkmalen und Antriebstechniken, sowie
  - weitere Maßnahmen, die zur Reduktion der Emissionen dienen, wie z.B. Schulung des Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten etc.
- Das Themenfeld Reduktion der Lärmemissionen im ÖPNV, soll in Hanau schwerpunktmäßig durch die sukzessive Modernisierung der Fahrzeugflotte erfolgen, wobei in der Tendenz lärmärmere Busse Vorgängermodelle ersetzen.
- Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei allen verkehrs- und stadtplanerischen Entwicklungen und Veränderungen, insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit relevanter Ziele sowie der Wirtschaftlichkeit des Betriebsablaufs, z.B. bei der Umgestaltung von Straßen/-abschnitten oder bei der Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.
- Unmittelbare Bedienung von Stadterweiterungsgebieten und Gewerbeentwicklungsgebieten (bei entsprechenden Nachfragepotenzialen z.B. bei Zuzug der Bevölkerung bzw. Ansiedlung von Arbeitsplätzen) sowie der ÖPNV-relevanten Einkaufs- und Freizeitziele, um den dortigen (potenziellen) Fahrgästen direkt bei Ansiedlung eine attraktive Anbindung an den ÖPNV gewährleisten zu können, dabei auch Überprüfung der bestmöglichen Bedienungsform für eine möglichst hochwertige ÖPNV-Qualität in diesen Gebieten.

## 4.3 Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Die Qualitätsstandards für den ÖPNV sollen dazu beitragen, das erreichte Angebotsniveau des ÖPNV in der Stadt Hanau zu erhalten und weiter zu steigern. Eine wesentliche Zielrichtung ist es daher, die Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot konkret festzulegen. Anhand dieser „Qualitätsstandards“ soll das

ÖPNV-Angebot in der Stadt Hanau im Bestand und in der Weiterentwicklung gemessen und bewertet werden.

Die Qualitätsstandards sind bei Neuvergaben für alle in der Stadt Hanau aktuell 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.

Mit der Definition der Qualitätsstandards werden verschiedene Ziele verfolgt:

**A) Rechtssichere Finanzierung des ÖPNV**

- Zu beachten ist die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007) mit ihren beihilfe- und vergaberechtlichen Rahmenseetzungen. Im Rahmen einer sog. Direktvergabe an einen internen Betreiber sind die vom Verkehrsunternehmen zu erbringenden Leistungen und die dazu notwendige Finanzierung durch die Stadt als Aufgabenträger zu definieren und festzuschreiben. Die Formulierung von Qualitätsstandards ist somit eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzips und damit Grundlage für die beihilferechtskonforme Finanzierung des ÖPNV.

**B) Qualitätssicherung**

- Eine Bewertung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes erfolgt anhand klar formulierter Qualitätsstandards. Für die Planungsbeteiligten wird durch die Formulierung der Qualitätsstandards deutlich, dass dem finanziellen Aufwand für den ÖPNV eine konkret fassbare Leistung gegenübersteht. Dem Fahrgast wird gezeigt, dass er einen klar definierten Leistungsstandard erwarten kann.
- Die aufgrund der Qualitätsstandards im Rahmen der Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebotes ermittelten Defizite sind eine wesentliche Basis für die Erarbeitung von Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems.
- Ferner sind Qualitätsstandards Basis für eine effiziente Erfolgskontrolle im Alltag.

**C) Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung**

- Auf der Basis von Qualitätsstandards wird ein einheitliches und angemessenes Angebot im ÖPNV in der Stadt Hanau gewährleistet.

**4.3.1 Betriebs-/Verkehrszeiten, Sonderverkehre**

Der definierte Betriebszeitraum sowie die einzelnen Betriebszeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen

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

Zur Festlegung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes werden Verkehrstage und Verkehrszeiten definiert. Folgende Verkehrstage werden aufgrund des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens der Fahrgäste an den einzelnen Wochentagen separat betrachtet:

- Montag - Freitag (Mo - Fr)
- Samstag (Sa)
- Sonn- und Feiertag (So / FT)

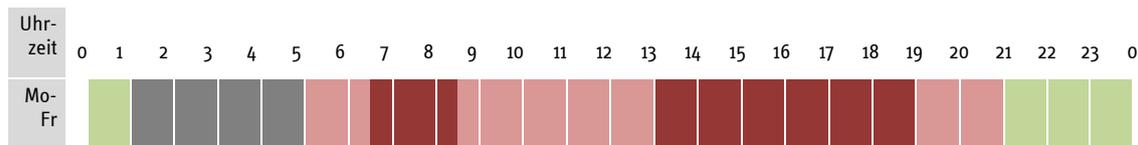
Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf. Es wird unterschieden zwischen:

- Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Normalverkehrszeit (NVZ)
- Schwachverkehrszeit (SVZ)
- Nachtverkehrszeit (NaVZ)

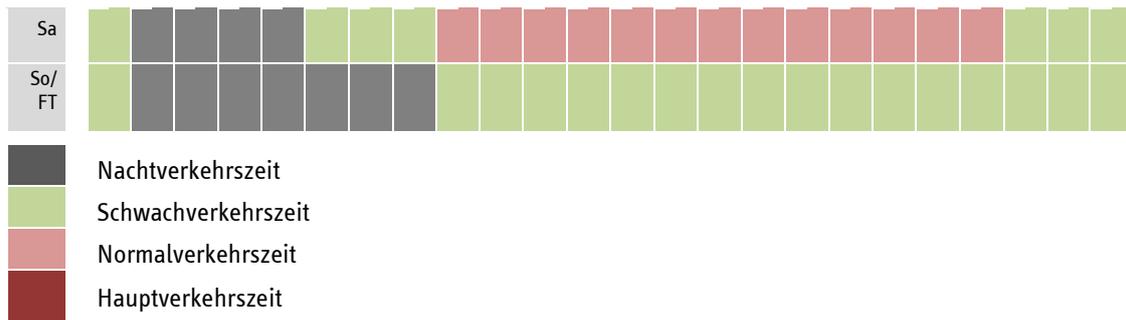
**Tabelle 17: Definition der Verkehrszeiten für die Stadt Hanau**

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abkürzung	Betriebszeit
<b>Mo. – Fr.</b>	Nachtverkehrszeit	NaVZ	01:00 – 05:00 Uhr
	Normalverkehrszeit	NVZ	05:00 – 06:30 Uhr
	Hauptverkehrszeit	HVZ	06:30 – 08:30 Uhr
	Normalverkehrszeit	NVZ	08:30 – 13:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit <sup>9</sup>	HVZ	13:00 – 19:00 Uhr
	Normalverkehrszeit	NVZ	19:00 – 21:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	21:00 – 01:00 Uhr
<b>Sa.</b>	Nachtverkehrszeit	NaVZ	01:00 – 05:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	05:00 – 08:00 Uhr
	Normalverkehrszeit	NVZ	08:00 – 21:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	21:00 – 01:00 Uhr
<b>So. und Feiertag</b>	Nachtverkehrszeit	NaVZ	01:00 – 08:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ	08:00 – 01:00 Uhr

**Abbildung 4: Darstellung der Verkehrszeiten für die Stadt Hanau**



<sup>9</sup> In den Ferien kann die HVZ am Nachmittag auf einzelnen Relationen auf den Zeitraum des Berufsverkehrs (ca. 16:00 – 19:00 Uhr) begrenzt werden.



Eine Ausdehnung der Hauptverkehrszeiten über 19.00 Uhr hinaus ist ggf. im Einzelfall und für bestimmte Relationen zu prüfen. Grundsätzlich ist das Bedienungsangebot in der abendlichen Schwachverkehrszeit montags bis samstags auch auf den Bedarf der Beschäftigten im Einzelhandels-gewerbe auszurichten sowie den Beschäftigten aus Gewerbe- und Industriebetrieben anzupassen, die im Schichtbetrieb arbeiten. Zu berücksichtigen sind hierbei Anschlüsse von (über-) regionalen Ver-kehrsmitteln (SPNV), insbesondere der jeweils letzte Anschluss an einem Verkehrstag.

Bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen an die Verkehrszeiten (z. B. Gewerbe-standorte, Kliniken) ist eine flexible Handhabung bei der Definition der Verkehrszeiten zu gewährleisten. In Schwachlastzeiten kann dies auch durch alternative Bedienformen wie z. B. Anruf-Sammel-Taxis erfolgen.

Bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späterer Schulbeginn) sind die Zeitfenster ent-sprechend anzupassen bzw. durch Anpassungen der Schulbeginn und –endzeiten eine bessere Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen und Verstärkerfahrten abzubauen.

Die Vorhaltung eines Angebots in den Nachtverkehrszeiten ist zumindest in den nachfragestärkeren Nächten Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und in Nächten vor Feiertagen auf den Hauptrelationen zu prüfen, insbesondere auf lokalen Linien im Anschluss an regionale Nachtverkehre.

Bei Großveranstaltungen mit entsprechend zu erwartender gesteigerter Fahrgastnachfrage sollen spe-zielle Bedienungsangebote (Sonderverkehre) eingerichtet werden. Dabei sind auch die wichtigen Zubringerverkehre aus dem Stadtgebiet zu berücksichtigen.

### 4.3.2 Standards der Erschließungsqualität

Unter Erschließung versteht man die räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV über eine Zugangsstelle (z. B. eine Haltestelle im Busverkehr oder einen Bahnhof im Schienenverkehr). Maßgeblich für die Qualität ist die fußläufige Entfernung zur Haltestelle. Mit zunehmender Entfernung zur nächsten Haltestelle wird die Nutzung des dort verkehrenden ÖPNV-Angebotes immer unattraktiver. Neben dem rein kör-perlichen Aufwand für den Weg zur / von der Haltestelle spielt der Zeitaufwand eine wichtige Rolle: Mit wachsender Fußweglänge steigt die Gesamtreisedauer für eine Fahrt mit dem ÖPNV überproporti-onal an und wird damit nicht mehr konkurrenzfähig. Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte sollen deshalb möglichst gut mit Bushaltestellen erschlossen sein.

Veröffentlichungen des VDV empfehlen für die Bewertung der Erschließungsqualität von Zugangsstel-len im ÖPNV die Definition von (kartographischen) Einzugsbereichen um die Haltestellen und

Bahnhöfe. Ein Umwegefaktor berücksichtigt dabei, dass der tatsächliche Weg zu einer Zugangsstelle im ÖPNV weiter ist als die Luftlinienentfernung eines kartographisch festgelegten Einzugsbereichs.

Die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche werden herangezogen, um die Erschließungsqualität in der Stadt Hanau zu bewerten. Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als im „ÖPNV-bedient“ gewertet, wenn sie in der Haupt- und Normalverkehrszeit in einer definierten Mindestqualität angefahren wird.

Tabelle 18: Standards der Erschließungsqualität

Gebiet	Verkehrsmittel	Richtwert für den Haltestelleneinzugsbereich (Radius um eine Haltestelle; Luftlinie)
Bus	Innenstadt	300 m
	Übriges Stadtgebiet	400 m
Bahn	Innenstadt	600 m
	Übriges Stadtgebiet	1.000 m

Im Nachtnetz erhöht sich der Wert der Erschließungsqualität auf einen durchgängigen Wert von 750 Metern.

Innerhalb der Erschließungsradien der Haltestellen ist die Fußwegesituation – bevorzugt entlang der Haupt-Fußwege – so zu entwickeln, dass sie aktuellen Anforderungen an eine attraktive Nahmobilität genügt. Maßgebende Aspekte sind dabei die Direktheit und die Einsehbarkeit der Wege, die Wegebreiten, die Beschaffenheit der Wege – auch im Hinblick auf ihre Nutzbarkeit durch Mobilitätseingeschränkte. Die Sicherheit und die Wartezeiten an Querungsstellen mit dem Kfz-Verkehr, insbesondere an mit Lichtsignalanlagen ausgerüsteten Querungsstellen, stellen in diesem Kontext eine weitere Anforderung dar.

### 4.3.3 Standards der Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung sind. Die Bedienungssystematik wird differenziert nach Tagesverkehr (Haupt- und Nebenverkehrszeit) sowie nach Früh-, Spät- und Wochenendverkehr (Schwachverkehrszeit) festgelegt. Im Sinne einer guten Merkbarkeit sollte hierbei von einem Grundraster der Vertaktung ausgegangen werden, dass an die jeweiligen Zeitfenster angepasst wird.

Für das Stadtgebiet Hanau werden aufbauend auf der Verkehrsbedeutung der einzelnen statistischen Bezirke Bedienungskorridore im ÖPNV entwickelt und entsprechende Bedienungsstandards definiert.

Grundlagen für die Kategorisierung der Stadtgebiete sind insbesondere die Bevölkerungszahl und die Bevölkerungsentwicklung, sodass die Entwicklung des ÖPNV auf bestehende Fahrgastzahlen sowie entstehende Fahrgastpotenziale reagieren kann.

Die folgende Tabelle kategorisiert die Hanauer Stadtbezirke in drei Gebietskategorien, für die dann im Folgenden die Mindestanforderungen an die Bedienungsqualität festgelegt werden. Ausschlaggebend für die Zuordnung sind Einwohnerzahl und –dichte der Bezirke, die Bevölkerungsentwicklung der letzten fünf und der kommenden fünf Jahre, das Arbeitsplatzangebot sowie das Vorhandensein von Zielen mit besonderer Zielbedeutung für den ÖPNV.

**Tabelle 19: Gebietskategorien der Stadt Hanau**

Gebietskategorie	Statistischer Bezirk
<b>Typ I:</b> Gebiete mit hoher Einwohnerdichte und mit hoher Verkehrsbedeutung für die anderen Stadtteile	Innenstadt
	Kesselstadt
	Lamboy
<b>Typ II:</b> Gebiete mit mittlerer Einwohnerdichte und mit hoher oder mittlerer Verkehrsbedeutung für die anderen Stadtteile	Nordwest
	Südost
	Großauheim
	Steinheim
	Wolfgang
<b>Typ III:</b> Gebiete mit geringer Einwohnerdichte und mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung für die anderen Stadtteile	Klein-Auheim
	Mittelbuchen

Für die Gebiete werden Relationen zu den zentralen Aufkommensschwerpunkten mit entsprechenden Nachfragepotenzialen im Stadtgebiet und bedeutender Verknüpfungsfunktion im Stadt- und Regionalverkehr formuliert. Die Bewertung der Bedienungsqualität wird zunächst jeweils für eine Referenzhaltestelle/einen Referenzhaltepunkt vorgenommen.

Zu gewährleisten ist die Bedienung im ÖPNV zwischen den genannten Gebieten und den relevanten Zielen mit entsprechenden Nachfragepotenzialen:

- Innenstadt Hanau: Haltestellen Freiheitsplatz bzw. Marktplatz
- Hanau Hauptbahnhof

Die Relationen zwischen den Gebieten und den relevanten Zielen Innenstadt und Hauptbahnhof stellen die Grundlage für die Bedienungskorridore dar. Aufgrund der Durchbindung bzw. der Verknüpfung vieler Linien beschreiben die Bedienungsstandards für die Relationen zwischen den Gebieten und den relevanten Zielen auch weitestgehend die Standards für Relationen der Gebiete untereinander.

Neben den Zielen Innenstadt und Hauptbahnhof beeinflussen weitere Ziele mit gesteigertem Nachfragepotenzial, welche vorrangig für die benachbarten Gebiete von Bedeutung sind, die Korridore und deren Bedienungsqualität. Diese weiteren Ziele sind:

- Weitere Bahnhöfe: Klein-Auheim, Großauheim, Wolfgang, Nordbahnhof, Westbahnhof, Steinheim, Wilhelmsbad
- Relevante Arbeitsplatzschwerpunkte: bspw. Gewerbegebiet Nord (Moselstraße sowie Kinzigbogen), Technologiepark/Industriepark Wolfgang (Rodenbacher Chaussee), Dunlop (Dunlopstraße, Industriefweg), Heraeus (Heraeusstraße, Grüner Weg)
- Stadtteilzentren: bspw. Steinheim (Rondo Steinheim, Steinheimer Vorstadt, Darmstädter Straße), Großauheim (Hauptstraße/Rochusplatz), Klein-Auheim (Geleitstraße)

- Ziele im Freizeitverkehr: bspw. Wildpark Hanau, Wilhelmsbad

Entsprechend der Nachfrage (-potenziale) kann die Bedienung dieser Ziele die Standards verändern und zu einer Erhöhung bzw. Verringerung der Angebotsqualität auf bestimmten Korridoren führen.

Aus den Relationen zwischen den Gebieten und den relevanten Zielen sowie zu den weiteren Zielen mit höheren Nachfragepotenzialen ergeben sich Bedienungskorridore mit den relevanten Achsen im ÖPNV. Für diese Bedienungskorridore werden Anforderungen an die Bedienungsstandards definiert, die somit einen wesentlichen Faktor für die Attraktivität des ÖPNV in Hanau darstellen. Die Bedienung soll im Sinne eines Integralen Taktfahrplans erfolgen.

Die nachfolgend beschriebenen Bedienungsstandards werden somit auf der Basis der gebietstypischen Merkmale sowie der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit definiert. Als Standard für die Bedienungsqualität werden dabei Mindesttaktzeiten definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder Direktverbindung und ob es sich um eine Stadtbus- oder eine sonstige Linie handelt.

Zu beachten ist, dass sich die Taktzeit sowohl aus dem Fahrplanangebot einer einzelnen Linie als auch durch das Angebot sich überlagernder und in ihrem Fahrtenangebot aufeinander abgestimmten Linien (auch abschnittsweise) ergeben kann. Ferner fließt bei der späteren Bewertung der Bedienungsqualität gemäß Netzhierarchisierung sowohl das Fahrtenangebot auf den Buslinien (Stadt- und Regionalbusverkehr) als auch auf den SPNV-Linien mit ein.

In der folgenden Tabelle werden die Standards für die Mindestbedienung auf den Korridoren zwischen den Gebietstypen und den relevanten Zielen definiert. Die formulierten Bedienungsstandards gelten für die in Tabelle 17 festgelegten Verkehrszeiten.

**Tabelle 20: Bedienungsstandards nach Bedienungskorridoren im ÖPNV in der Stadt Hanau**

Bedienungskorridor	Mo. – Fr.			Sa. - So., Feiertag	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
Alle Relationen zwischen Orten der Gebietskategorie I und den relevanten Zielen im Stadtgebiet	T10	T10	T30	T15	T30
Alle Relationen zwischen Orten der Gebietskategorie II und den relevanten Zielen im Stadtgebiet	T15	T15	T30/T60	T15	T30/T60
Alle Relationen zwischen Orten der Gebietskategorie III und den relevanten Zielen im Stadtgebiet	T30	T30/T60	T60	T30/T60	T60
Für Relationen von/zu einem weiteren Ziel mit höherem Nachfragepotenzial wird der Takt in der jeweils relevanten Verkehrszeit auf- bzw. abgestuft.					

Bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen (z. B. SPNV-Anschlüsse, Gewerbestandorte, Kliniken) können die Anzahl der An- und Abfahrten in den verschiedenen Verkehrszeiten ggf. flexibel angepasst werden, soweit das Taktsystem des jeweiligen Fahrplans nicht zu sehr beeinträchtigt wird. Ferner können insbesondere die Anforderungen im Schul- und Berufsverkehr zu zusätzlichen Fahrtenangeboten führen, die das vorhandene Taktangebot verdichten. Ziel ist ein vertaktetes Fahrplanangebot 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 sollte.

In einzelnen Netzabschnitten kann die parallele Bedienung mehrerer Linien, insbesondere auch von SPNV-Linien und Bus-Linien zu einem höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der dargestellten Bedienungsstandards erforderlich wäre. Dies ist nicht zwangsläufig als Indiz für eine Überbedienung zu werten. Vielmehr wird dadurch folgenden Aspekten Beachtung geschenkt:

- Vermeiden des Brechens von Linien kurz vor dem Erreichen wichtiger Ziele und Verknüpfungspunkten,
- parallele Bedienung aus Kapazitätsgründen aufgrund hoher Nachfrage.

In den Nachtverkehrszeiten sind die Einrichtung von Einzelfahrten in den nachfragestarken Nächten (Nächte Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und Nächte vor Feiertagen) zu prüfen. Dabei kann eine Bedienung auch über in Randbereichen gelegene Haltestellen in den jeweiligen Stadtbezirken erfolgen, um eine wirtschaftlichere Bedienung in der NaVZ zu ermöglichen. Die Etablierung eines nächtlichen Angebots Mo-Fr ist vor dem Hintergrund des erweiterten Angebots im SPNV zu prüfen.

**Bedienungsqualität zu benachbarten Zentren und Zielen**

Für Relationen zwischen der Stadt Hanau zu den benachbarten Zentren gelten folgende Anforderungen an die Bedienungsqualität. Die Bedienung soll als Integraler Taktfahrplan erfolgen.

**Tabelle 21: Zentren und Ziele im Umfeld der Stadt Hanau**

Relevante Zentren und Ziele in der Region
Benachbarte Zentren bzw. relevante Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitziele Frankfurt (Main) Innenstadt, Frankfurt (Main) Flughafen, Offenbach (Main) Innenstadt, Aschaffenburg Innenstadt

**Tabelle 22: Bedienungsstandards nach Bedienungskorridoren zwischen der Stadt Hanau und benachbarten Zentren bzw. Zielen**

Verbindung	HVZ	NVZ	SVZ
Hanau – benachbarte Zentren und aufkommensstarke Ziele	T30	T30	T60

Auf weiteren Relationen in der Region mit nennenswertem Pendleraufkommen (z. B. von Hanau nach Maintal, Erlensee etc.) sollen bedarfsorientierte Verbindungen im Taktverkehr (mit mindestens stündlichem Angebot, in der Hauptverkehrszeit möglichst weiter verdichtet) angeboten werden.

#### 4.3.4 Standards der Verbindungsqualität

Weitere bedeutende Faktoren für die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes auf den Relationen ist die Verbindungsqualität, die vor allem durch die Kriterien Reisezeit (im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr (MIV)) und Umsteigehäufigkeit bewertet wird. Für beide Kriterien werden Zielwerte formuliert, die auf den Relationen mit hoher gesamtstädtischer Verkehrsbedeutung höhere Anforderungen erfüllen müssen als auf Relationen mit geringerer Verkehrsbedeutung.

Ähnlich wie für die Reisezeit gilt auch für die Umsteigehäufigkeit die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Auf den Hauptrelationen und zu den wichtigsten Zielen im Stadtgebiet Hanau sollen möglichst umsteigefreie Verbindungen eingerichtet werden.

In Summe sollten kurze Reisezeiten, unter Gewährleistung guter Umsteigebedingungen, Vorrang vor Direktverbindungen mit längeren Reisezeiten haben. Dies beinhaltet, dass Übergangszeiten auf erforderliche Mindestzeiten begrenzt werden. Zu beachten ist, dass Reisezeit und Umsteigehäufigkeit stark miteinander korrelieren. Umsteigen stellt auf der einen Seite eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes dar, auf der anderen Seite darf durch Umsteigen die Reisezeit nicht über Gebühr verlängert werden. Bei der Betrachtung der Umsteigehäufigkeit ist Umsteigen zulässig, wenn das Umsteigen zu keiner wesentlichen Verschlechterung des Reiszeitverhältnisses beiträgt. Die festgelegten Standards für Hanau werden in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

**Tabelle 23: Anforderungen an die Erreichbarkeit und Umsteigehäufigkeit in der Stadt Hanau**

Kategorie	Umsteigehäufigkeit	Umsteigezeit	Maximale Reisezeit
Anbindung aller Stadtteile an die Innenstadt oder zum Hauptbahnhof	Umsteigefreie Verbindung	entfällt	30 Minuten
Anbindung zwischen den Stadtteilen	Maximal ein Umstieg	Maximal 10 Minuten	30 Minuten <sup>10</sup>
Anbindung an benachbarte Zentren	Ein bis zwei Umstiege	Maximal 15 Minuten	60 Minuten
Reisezeitverhältnis			
Für die Güte der Verbindung wird das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV betrachtet. Es umfasst neben der reinen Fahrzeit auch Zugangs-, Abgangs- und Wartezeiten. Das Reisezeitverhältnis soll bei maximal 2,0 gegenüber dem MIV liegen. Anzustreben sind Reisezeitverhältnisse von kleiner 1,5 gegenüber dem MIV.			

An den Verknüpfungspunkten sind in den Hauptumsteigerelationen (größer 200 umsteigende Fahrgäste pro Relation in beide Richtungen) möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. Bei Taktfolgen von 30 Minuten und länger auf beiden anschlussrelevanten Linien ist an

<sup>10</sup> Mit Ausnahme von Mittelbuchen, dessen Erreichbarkeit aufgrund der Distanz zu anderen Stadtteilen nicht dem Standard entsprechen kann

Verknüpfungspunkten auf den Hauptumsteigerelationen eine Anschlussicherung zu gewährleisten, sofern die Fahrplangestaltung dies ohne weitere wesentliche Qualitätseinbußen für den übrigen Fahrweg zulässt. Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z. B. Behinderungen und Störungen durch MIV) sowie an Verknüpfungspunkten mit längeren Umsteigewegen ist ein Zuschlag von bis zu 5 Minuten zulässig. Die im Folgenden dargestellten Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten stellen einen optimalen Zustand dar. Bei den Anschlüssen zwischen Bus und Bahn ist eine Umsteigezeit von 10 Minuten anzustreben.

**Tabelle 24: Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten/ Systemknoten**

Verknüpfungspunkt	Umsteigezeit Bus - Bahn in Minuten	Umsteigezeit Bus - Bus in Minuten
Hauptbahnhof (Hbf./Auheimer Straße)	10 - 15	3 - 7
Freiheitsplatz	-	3 - 7
Marktplatz	-	3 - 7
Steinheim Bf	10 - 15	-
Westbahnhof	10 - 15	3 - 7
Klein-Auheim Friedhof	-	3 - 7
Bahnhof Wilhelmsbad	10 - 15	-
Nordbahnhof	10 - 15	-

Eine Anschlussicherung soll über das Intermodal Transport and Control System ITCS verkehrsmittelübergreifend und soweit möglich automatisiert erfolgen.

Zur Verbesserung der inter- und multimodalen Verknüpfung sind ergänzende bauliche Ausstattungen durch die Baulastträger an den Verknüpfungspunkten vorzusehen.

### 4.3.5 Netz- und Fahrplangestaltung

Linienwege und Streckenführungen sind möglichst einheitlich und systematisch zu gestalten. Der Fahrplan einer Linie soll eine möglichst geringe Anzahl unterschiedlicher Linienwege aufweisen. Parallele Verkehre insbesondere zwischen Bus und SPNV, aber auch zwischen verschiedenen Buslinien sind zu vermeiden, sofern die jeweiligen Linien die gleichen verkehrlichen Funktionen abdecken. Ausgenommen sind hiervon Linien die durch Überlagerung der Linienwege auf Streckenabschnitten eine gewünschte Taktverdichtung erzeugen. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen gleich sein.

Einzelne Kurse die vom regulären Linienweg abweichen, sind nur dann zulässig, wenn Einzelziele (z.B. Schulen, Arbeitsstätten) nur zu bestimmten Tageszeiten angefahren werden müssen und wenn möglich, zeitlich parallele Fahrten (Verstärker, Schnellkurse etc.) den direkten und damit beschleunigten Linienweg bedienen. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen gleich sein, zusätzliche Fahrten (Schülerfahrten, Schnellkurse, Verstärker) können abweichen.

### 4.3.6 Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, 10-Minuten-Garantie

Die Pünktlichkeit wird hinsichtlich der im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen aus Kundensicht behandelt. Für den Fahrgast ist entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist.

Als Zielwerte für einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb werden folgende Kriterien definiert:

- Als verbindliche Abfahrtszeit gilt die jeweilige Taktminute
- Verfrühungen sind nicht zulässig (gelten als Fahrtausfälle)
- Als unpünktlich gelten Busse mit einer Fahrplanabweichung bzw. Verspätung von mehr als drei Minuten (>2 Min. 59 Sek.).
- Für die Endhaltestellen, am Hauptbahnhof, am ZOB Freiheitsplatz, Bahnhof Steinheim und Bahnhof Wilhelmsbad ist im Durchschnitt ein Pünktlichkeitsgrad von 90% zu erreichen. In diesem Pünktlichkeitsgrad sind die Unwägbarkeiten des Straßenverkehrs, z.B. Stau oder erhöhtes Verkehrsaufkommen, bereits berücksichtigt

Darüber hinaus gilt für Hanau 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.

### 4.3.7 Barrierefreiheit - Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, teilweise sogar divergierend, sein. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt<sup>11</sup>.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Anforderungen, die bei der Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur im Optimalfall zu beachten sind, dargestellt. Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs“ zu berücksichtigen sind.

---

<sup>11</sup> Quelle: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

Tabelle 25: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung <sup>12</sup>	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe <sup>13</sup>
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ niveaugleiche, nahezu spaltfreie<sup>14</sup> sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante</li> <li>■ niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug</li> <li>■ niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug</li> <li>■ Haltestangen und -griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge/ Stellflächen</li> <li>■ rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen</li> </ul>
Blinde und sehbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente</li> <li>■ (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung)</li> <li>■ durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante</li> <li>■ Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren</li> <li>■ Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit</li> <li>■ Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)</li> </ul>

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

13 nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008 und Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>).

14 Die Anforderungen bedeuten konkret für die Planung von Haltestellen, die Ein- und Ausstiegssituation so zu verbessern, dass die Reststufe zwischen Wartebereich und Trittkante Fahrzeugboden (fast) niveaugleich, mindestens aber unter 5 cm bleibt. Dies erlaubt Rollstuhlfahrern den Einstieg ohne fremde Hilfe vorzunehmen, im Sinne einer selbstbestimmten Lebensführung. Der Abstand zum Fahrzeug (Spaltbreite) soll ebenfalls maximal 5 cm betragen.

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung <sup>12</sup>	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe <sup>13</sup>
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen)</li> <li>■ niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug</li> <li>■ niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster</li> <li>■ niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug</li> <li>■ ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen)</li> <li>■ niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechik</li> <li>■ leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm)</li> <li>■ ausreichende Durchfahrtsbreiten</li> <li>■ horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen</li> <li>■ Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)</li> </ul>
Schwerhörige bzw. gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)</li> <li>■ visuell wahrnehmbare Warnhinweise</li> </ul>
Hochbetagte Personen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichen Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen)</li> <li>■ Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit</li> <li>■ nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltungsmöglichkeiten</li> <li>■ Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)</li> <li>■ einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.</li> </ul>
Greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe)</li> <li>■ Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten</li> </ul>

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung <sup>12</sup>	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe <sup>13</sup>
Kleinwüchsige Personen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen</li> <li>■ Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten</li> <li>■ Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten</li> <li>■ Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)</li> </ul>
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen</li> <li>■ ausreichende Bewegungsflächen<sup>15</sup></li> <li>■ einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.</li> <li>■ einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen<sup>16</sup>)</li> </ul>
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ausreichend breite Bewegungsflächen</li> <li>■ zusätzliche Haltemöglichkeiten</li> <li>■ Absicherung von Höhenunterschieden</li> </ul>
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.</li> <li>■ einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen)</li> <li>■ standardisierte Informationen (Piktogramme)</li> <li>■ leichtverständliche Sprache</li> </ul>

Neben den in Tabelle 25 aufgeführten Mobilitätsbeeinträchtigungen im engeren Sinne können weitere ÖPNV-Nutzer als mobilitätsbehindert im weiteren Sinne des Begriffs eingeschätzt werden, denen die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV die Nutzbarkeit wesentlich erleichtert, z. B.:

- Schwangere,
- Fahrgäste mit Kinderwagen,
- Menschen mit temporären Einschränkungen (z. B. nach Operationen).

<sup>15</sup> Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) benötigen.

<sup>16</sup> Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

- ortsunkundige Menschen,
- Fahrgäste mit Gepäck,
- Fahrgäste mit Fahrrädern,
- Fahrgäste mit Einkaufstrolleys.

Die dargestellten Aspekte entfalten besondere Bedeutung bei der Ausstattung der Haltestellen, der Fahrzeuge und der Fahrgastinformation, die in den folgenden Kapiteln behandelt werden und sich auf die hier getroffenen Aussagen rückbeziehen.

### 4.3.8 Haltestellen und Haltepunkte, Haltestellenmanagement

Die Beförderungsqualität wird in großem Maße durch die Ausstattung der Haltestellen definiert. Die Haltestelle dient dem potenziellen ÖPNV-Nutzer als Zugangsstelle zum Verkehrssystem und ist somit das „Aushängeschild“ für den ÖPNV. Das äußere Erscheinungsbild sowie Lage und Erreichbarkeit bestimmen in nicht unwesentlichem Maße die Entscheidung des Kunden den ÖPNV zu nutzen.

Die klare Zielsetzung ist es, die Haltestellenqualität in der Stadt Hanau weiter zu verbessern. Dazu gehören insbesondere die Verbesserung der Information an den Haltestellen, die Ergänzung von Wind- und Regenschutz sowie von Sitzgelegenheiten und die verbesserte Nutzbarkeit der Haltestellen durch mobilitätseingeschränkte Personen.

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV und beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei Aus- und Neubau von öffentlichen Verkehrsanlagen sind diese barrierefrei und behindertenfreundlich zu gestalten. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der PBefG-Novelle 2013 in der festgelegt ist, dass eine vollständige Barrierefreiheit zum 1. Januar 2022 zu erreichen ist.

- Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege,
- geringe Niveauunterschiede zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg (Bordsteinanhebung auf 18 - 22 cm),
- kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion,
- kontrastierende, taktile und akustische Orientierungshilfen für Blinde, Seh- und Hörbehinderte (z. B. Taststreifen und Einstiegsmarkierungen),
- geeignete Bedienungshöhen bei Automaten sowie gut einseh- und lesbare Haltestellenbeschriftungen (z. B. für Kinder, Rollstuhlfahrer, Kleinwüchsige).
- Gut erkennbare und lesbare Fahrgastinformationen (z. B. durch entsprechende Schriftgrößen, kontrastierende Farbgebung etc.).
- Richtungshaltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen an verkehrsreichen Straßen sollten, soweit möglich, Querungshilfen angelegt sein (unter Einbeziehung der Planungspartner in den jeweiligen Umsetzungsprozess).

Die Anforderungen an die Haltestellenausstattung werden für die Stadt Hanau gemäß folgender Kategorisierung festgelegt:

- Kategorie A: zentrale Umsteigehaltestellen (z.B. Freiheitsplatz, Hauptbahnhof)
- Kategorie B: Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion zur S-Bahn und zum übrigen SPNV (z.B. Steinheim Bahnhof, Wilhelmsbad Bahnhof).
- Kategorie C: stark frequentierte Haltestellen in besonderer Lage und Haltestelle, die durch ihre Lage an Schulen, Krankenhäusern, Seniorenwohnheimen oder einsame örtlich schwierige Lage zusätzliche oder besondere Ausstattungsmerkmale verdienen
- Kategorie D: normal frequentierte Haltestellen
- Kategorie E: nur Ein- oder Ausstiegshaltestellen von geringer Bedeutung

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale sind:

**Tabelle 26: Anforderungen an die Haltestellenausstattung**

Ausstattungsmerkmal	Haltestellentyp	Bemerkungen
Bordsteinanhebung auf 22 cm, Bereiche, die vom Fahrzeug überstrichen werden 16 cm	A, B, C, D, E	bei Neubau bzw. Umbau von Haltestellen bei bereits umgebauten Haltestellen ist eine Bordhöhe von 18 cm zulässig
Buskap (Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit)	A, B, C, D, E	in Abhängigkeit des Straßenverkehrs (Zeitverlust durch Einfädeln und Störanfälligkeit für den MIV) und des Platzbedarfs der Wartenden
Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	A, B	
Barrierefreier Zugang und Zuwegung	A, B, C, D, E	
Haltestellenschild	A, B, C, D, E	alle Linien an einem Mast vermerken
Linienetzplan	A, B, C, D, E	
Information zur Tarifstruktur	A, B, C, D, E	
Umgebungsplan als Element des Fußleitsystems	A, B, C, D, E	mit besonderer Kennzeichnung der wichtigen Einrichtungen in der Umgebung
Uhr	A, B	
Dynamische Fahrgastinformation	A, B	nach Bedarf mit akustischer Ansage
Fahrscheinautomat	A, B ggf. C	nur Haltestellen mit hohen Fahrgastfrequenzen
Sitzbank	A, B, C, D	
Wetterschutz	A, B, C, D	transparent, mit Reklame <sup>17</sup>
Veranstaltungshinweise	A, B, C, D, E	

<sup>17</sup> Werbeflächen können die zuwendungsfähigen Kosten mindern (z.B. bei Förderung über HessenMobil)

Ausstattungsmerkmal	Haltestellentyp	Bemerkungen
Beleuchtung	A, B, C, D, E	
Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen), visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten, Einstiegsmarkierung	A, B, C, D, E	
Ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der Tür an der fahrzeugseitigen Mehrzweckfläche mit mind. 1,50 x 1,50 m unter Beachtung der Auskrägung der Rampe)	A, B, C, D, E	
Bike+Ride	A, B, C	Witterungsgeschützte und sichere Radabstellanlagen mit direktem Zugang zur Haltestellen mit relevantem Einzugsbereich im Radverkehr, Prüfung der Einrichtung von Fahrradparkhäusern mit Servicestation an Verknüpfungspunkten der Kategorie A
Taxi+Ride	A, B, und andere	nach Möglichkeit mit Bestellmöglichkeit im Bus
P+R	A, B	i.d.R. an SPNV-Haltestellen
Fahrradverleih	A,B, C und an weiteren wichtigen Ziele	Abhängig von Zielgruppe, z. B. Studierende, Beschäftigte
Carsharing	A,B, C und an weiteren wichtigen Ziele	Abhängig von Zielgruppe, z. B. Studierende, Beschäftigte
Ladeinfrastruktur (Elektromobilität)		in Abhängigkeit der Umsetzungstechnik des Elektroantriebs

### Ausnahmen beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen

Zu den Ausnahmetatbeständen zählen nicht nur Haltestellen der Kategorie D und E. Es können auch bauliche und topographische Gründe aufgeführt werden, weshalb auf die Umsetzung der Barrierefreiheit an einer Haltestelle verzichtet werden kann bzw. verzichtet werden muss. Hierzu zählen beispielsweise Haltestellen in engen (Seiten-/Wohn-) Straßen, die vom Querschnitt her keinen barrierefreien Ausbau gemäß der Richtlinie oder keine barrierefreie Zuwegung zulassen, oder auch Haltestellen an Hangstraßen, die eine Neigung von mehr als 6 % aufweisen. Sollte ein langfristiger Bestand der Haltestelle, z. B. wegen einer absehbaren Neukonzeption des Liniennetzes, nicht gewährleistet sein, kann ebenfalls mit entsprechender Begründung von einem barrierefreien Ausbau abgesehen werden. Ferner können Denkmalschutz bzw. stadtgestalterische Gründe in der Abwägung gegen die barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle sprechen. Ebenfalls ist der Schutz der Rechte Dritter (z. B. kein Eingriff in private Grundstücke bzw. Rechte (Baugrund, Grundstückszufahrten) zu wahren.

## Haltstellenmanagement

Das den Stadtverkehr betreibende Verkehrsunternehmen ist für die Information an den Haltestellen und mögliche Fahrscheinautomaten zuständig. Hierzu werden mit dem Verkehrsunternehmen Qualitätsstandards z. B. zur Aktualität der Informationen über Liniennetzplan, Fahrplan, Tarife sowie zur Datenlieferung der bestehenden DFI bzw. des bestehenden Lautsprechers für Durchsagen und des bestehenden Fahrscheinautomaten vereinbart. Die Wartung, Pflege und Aktualisierung der Haltestellenmasten führt, verkehrsunternehmensübergreifend, die Hanau LNO durch.

Reinigung: Zuständigkeit liegt bei der Stadt Hanau bzw. dem Eigentümer der Wartehallen. Es ist bedarfsabhängig zu reinigen. Bei Anzeige von Mängeln oder Verunreinigungen erfolgt eine umgehende Beseitigung.

Fahrgastinformation: Zuständigkeit liegt bei den Verkehrsunternehmen; Informationen sind bedarfsabhängig auszutauschen. Bei Anzeige von fehlenden bzw. beschädigten Fahrgastinformationen (Erfassung u.a. im Rahmen von Kontrollfahrten der Verkehrsaufsicht) erfolgt Schadenbehebung bei

- Kategorie A, B, C, D und E innerhalb von drei Tagen

## 4.3.9 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre von hoher Bedeutung. Insbesondere dort, wo der ÖPNV keine flächendeckende Erschließung bereitstellen kann, wird das Fahrrad (im Einzelfall auch der Pkw) zu einem wichtigen Ergänzungsverkehrsmittel. Um diese mit dem ÖPNV zu verknüpfen, sind Bike+Ride-Anlagen (B+R) erforderlich. Bestehende B+R-Anlagen, deren Kapazitäten regelmäßig erschöpft sind, sollen ausgebaut werden.

An zentralen Verknüpfungspunkten und weiteren geeigneten Haltestellen ist die Einrichtung von Car-Sharing- und Leihfahrrad-Stellplätzen zu prüfen. Zusätzlich ergänzen fahrradzentrale Umsteigehaltestellen dieses Angebot. Zukünftige Planungen im Bereich E-Mobilität sind mit der ÖPNV-Planung zu verzahnen.

Bei der Gestaltung der Fahrradabstellanlagen ist sowohl die Nutzerfreundlichkeit als auch der Diebstahlschutz zu berücksichtigen. An aufkommensstarken Haltepunkten im Pendlerverkehr sind zusätzlich Fahrradboxen anzuordnen. Die Einrichtung von sicheren Fahrradabstellanlagen erhöht die Erschließungswirkung des ÖPNV-Systems vor allem in Bereichen, in denen längere Fußwege zur nächstgelegenen Haltestelle erforderlich wären.

P+R- und B+R-Anlagen, Fahrradverleihsysteme und Carsharing-Systeme sind soweit als möglich in das Tarif- und Vertriebssystem sowie in das Marketing des ÖPNV zu integrieren, um die Durchgängigkeit der Verkehrsmittelnutzung aus Kundensicht zu verbessern.

Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist grundsätzlich zu ermöglichen. Insbesondere im SPNV sollen ausreichende Kapazitäten für die Fahrradmitnahme vorgehalten werden. Die Belange eines sicheren und pünktlichen Betriebs sowie der übrigen Fahrgäste sind zu beachten.

### 4.3.10 Fahrzeugausstattung

Neben der Haltestellenausstattung stellt die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge ein weiteres wichtigstes Definitionsmerkmal für die Beförderungsqualität dar. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität im Linienverkehr. Eingesetzt werden sollen saubere, moderne, ansprechende, komfortable und für den Fahrzweck geeignete Linienbusse.

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

Mit Regelfahrzeugen werden die Fahrten im Taktangebot abgedeckt. Verstärkerfahrzeuge dürfen zum Einsatz kommen, wenn über das Taktangebot hinaus einzelne Fahrten zur Abdeckung von Fahrgastspitzen eingesetzt werden müssen. Ersatzfahrzeuge dürfen nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden, wenn zur Abdeckung des Taktangebots keine Regelfahrzeuge mehr zur Verfügung stehen. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass Ausfallzeiten von Regelfahrzeugen auf ein minimales Maß reduziert bleiben. Anruf-Sammel-Taxis werden zur Abdeckung des Regelangebotes in Tagesrandlagen oder zur Ergänzung von einzelnen Fahrten eingesetzt.

#### Alter

Das Fahrzeugalter für Regelfahrzeuge beträgt maximal 12 Jahre, für Ersatzfahrzeuge sind Ausnahmen zulässig. Relevant für das Alter ist der Tag der Erstzulassung. Das Durchschnittsalter aller Fahrzeuge im Regelverkehr darf 7 Jahre nicht überschreiten. Das Durchschnittsalter wird auf die Mitte des jeweiligen Fahrplanjahrs bezogen und für Bus und AST getrennt betrachtet.

#### Fahrzeugdimensionierung und technische Merkmale

Es kommen nur Niederflurlinienbusse zum Einsatz. Kriterium für die Wahl der Fahrzeuggröße ist die Kapazität im Verhältnis zur erwarteten Nachfrage. Midibusse (bis 9 m Länge) müssen mindestens 25 Sitz- und 55 Gesamtplätze (4 Personen/m<sup>2</sup>) aufweisen, Solobusse (bis 12 m Länge) mindestens 28 Sitzplätze und 83 Gesamtplätze, Gelenkbusse (bis 18 m Länge) mindestens 43 Sitzplätze und 144 Gesamtplätze. Optional sind andere Fahrzeuggrößen zugelassen, soweit die erforderliche Gesamtkapazität eingehalten wird.

Fahrzeuge in Niederflurbauweise verfügen über eine Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektronisch-pneumatisches System an der Einstiegsseite. Hierbei muss das Fahrzeug so weit abgesenkt werden können, dass eine Einstiegshöhe entweder an einer Tür von 250mm oder an zwei Türen von jeweils 270mm erreicht wird. Zwischen den Vorderrädern und Tür 2 müssen die Sitze podestlos erreichbar sein. Der Mittelgang darf Stufen nur bei Midibussen nach Tür 2 aufweisen.

Solobusse sind mit mindestens zwei Schwenk- oder Schwenk-Schiebetüren ausgestattet, Gelenkbusse mit mindestens drei Schwenk- oder Schwenk-Schiebetüren. Die Durchgangsbreite für alle Türen beträgt mindestens 1250 mm (+/-50mm). Alle Fahrzeuge müssen beim Türschließen an den Türen innen ein akustisches oder optisches Signal geben. Die Türen sind mit einer Wegfahrsperrung gesichert.

Regelfahrzeuge müssen mit einer Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektropneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite ausgestattet sein. Das System muss die Absenkbarkeit der Einstiegsseite um 60-80mm aus der Fahrstellung gewährleisten. Regelfahrzeuge sind mit mindestens einer manuell klappbaren Rampe für Rollstuhlfahrer, mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und Kinderwagen an der zweiten Tür von vorne auszustatten. Alle Fahrzeuge haben an mindestens jeder zweiten Sitzreihe versetzt und vor und nach Stehperrons bzw. Sondernutzungsflächen vertikale Haltestangen. Zwischen Tür 1 und der Sondernutzungsfläche müssen die Fahrzeuge auch horizontale Haltestangen haben. Die gangseitigen Sitze sowie die Wände bei gegenüberliegenden Doppelsitzen haben Haltegriffe. Oberhalb der Fensterbrüstung von Stehperrons befinden sich waagrechte Fensterschutzstangen.

Die Sitze müssen mit möglichst vandalismusresistenter und mit schwer brennbarer Sitzpolsterung (DIN 5510) ausgestattet sein. Die Sitzelemente in Bussen sind einzeln und einfach austauschbar. Der Mindestsitzabstand bei Reihenbestuhlung in Bussen beträgt 680mm, bei gegenüberliegenden Sitzen 1360mm. Bei Neufahrzeugen sollen für einen besseren Fahrgastfluss zwischen Vorderachse und Tür 2 maximal 3,5 Sitze (2+1,5-Bestuhlung) in der Breite angeordnet werden. In der Nähe von Tür 2 ist eine, bei Gelenkbussen zwei Sondernutzungsfläche(n) bzw. ein Stehperron in der Mindestgröße 900x1300mm für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder etc. auszuweisen (vgl. DIN 75077). Dort müssen Griffmöglichkeiten, Befestigungsmöglichkeiten (z.B. Gurte) und Prallplatten angebracht sein.

Die Fahrzeuge verfügen innen über Haltewunsch Tasten an den vertikalen Haltestangen, die von mindestens jeder 2. Sitzplatzreihe erreichbar sind. Weitere Haltewunsch Tasten sind im Bereich von Stehperrons und an der Wandseite von gegenüberliegenden Sitzen vorzusehen. Regelfahrzeuge haben zur Anmeldung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste außen mindestens an Tür 2 sowie innen im Bereich der Sondernutzungsfläche einen separaten Anmelde-Taster.

Alle Fahrzeuge bieten eine ausreichend dimensionierte Heizung für Fahrgastraum und Fahrerplatz. Alle Fahrzeuge sind mit einer Klimaanlage für Fahrgastraum und Fahrerplatz ausgestattet, die eine gleichmäßige Temperaturverteilung im Bus (vorne-mitte-hinten) und die Temperatur- und Regelungsvorgaben bei Heizung Kühlbetrieb gemäß VDV-Schrift 231 (6/2004) erfüllen. Die Fahrzeuge besitzen weiterhin eine Belüftungsmöglichkeit für Fahrgastraum und Fahrerplatz an Fenstern und Dachlüfter (nur Busse).

Zur Verhinderung der Blendwirkung haben die Busse eine getrennt zuschaltbare Beleuchtung für den vorderen und hinteren Fahrzeugteil. Die Türbereiche sind bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (z.B. durch Spots oder Trittstufenleuchten).

In jedem Fahrzeug muss mindestens ein Abfallbehälter vorhanden sein.

Zur betrieblichen Kommunikation zwischen Fahrer und Leitstelle müssen alle Fahrzeuge mit GPRS-Mobilfunk ausgerüstet sein. Der Mobilfunkverkehr ist in das RBBL integriert und wird über dieses in der Leitstelle koordiniert. Die Kommunikationsmöglichkeit muss im Liniennetz flächendeckend und stabil sein. Alle Fahrzeuge müssen mit einem VDV-konformen IBIS-Bordrechner ausgestattet werden. Die Datenversorgung erfolgt über eine Schnittstelle nach VDV 300. Der Bordrechner muss, ggf. mit ergänzender Hardware, folgende Funktionalitäten erfüllen:

- Verkauf von RMV-Fahrscheinen einschließlich eTickets
- Abrechnung der Fahrereinnahmen
- Ansteuerung der Fahrtzielanzeigen außen

- Ansteuerung der optischen und akustischen Haltestellenankündigung innen
- Schnittstelle zum RBBL
- Ermittlung und Übertragung der Ist-Zeiten

75 % der Regelfahrzeuge sowie alle Neufahrzeuge sind mit einer Videoüberwachung für den Fahrgastraum auszustatten. Die Anzahl der Kameras bemisst sich anhand der räumlichen Abdeckung, so dass der Fahrgastraum ständig weitgehend erfasst wird. Die Videosignale werden auf einem Kontrollbildschirm am Fahrerarbeitsplatz angezeigt und gleichzeitig aufgezeichnet. Die weitere Verarbeitung der Aufzeichnungen richtet sich nach den Anforderungen des Datenschutzgesetzes.

Zur Nutzung im Bereich der Fußgängerzonen sind alle Busse mit einer „Straßenbahn“-Glocke auszustatten.

### **Technische Merkmale AST / On-Demand-Verkehre**

Es kommen Pkw, Vans oder Kleinbusse zum Einsatz. Die Ein- und Ausstiegskante darf maximal 320-340mm über Straßenoberfläche hoch sein. Alle Sitze müssen podestlos und ohne Stufen im Fahrzeuginnern erreichbar sein.

Kriterium für die Fahrzeuggröße ist die Kapazität im Verhältnis zur erwarteten Nachfrage. Die AST-Fahrzeuge müssen genügend Sitzplätze aufweisen. Die Pkw müssen geeignete Türen haben, um alle Sitzplätze direkt und einfach erreichen zu können.

Die Fahrzeuge müssen weiterhin einen Laderaum für mindestens einen Rollstuhl, Kinderwagen oder Gepäck haben.

Alle Fahrzeuge haben insbesondere im Türbereich ausreichende Haltegriffe, um den Ein- und Ausstieg zu erleichtern.

Zur betrieblichen Kommunikation zwischen Fahrer und deren Leitstelle müssen alle Fahrzeuge und die Leitstelle mit Betriebsfunk (oder gleichwertige Alternative) ausgerüstet sein. Die Kommunikationsmöglichkeit muss im Liniennetz flächendeckend und stabil sein.

Die Fahrzeuge müssen mit einer angemessenen Motorleistung (gem. § 35 StVO) entsprechend der topographischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie zur Einhaltung der Fahrplanvorgaben ausgestattet sein.

### **Umweltstandards**

In Abhängigkeit von den gesetzlichen Vorschriften zum Schadstoffausstoß und vom Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeuges (Busse und AST) müssen die jeweils gültigen Euro-Normen bzw. EEV-Norm erfüllt werden.

Die Fahrgeräusche sind auf maximal 80 dB(A) (DIN ISO 362-1 und DIN ISO 5130), ab Euronorm IV auf 78 dB(A) festgelegt. Entsprechende Techniken zur Dämpfung der Fahrgeräusche, z.B. eine Motorkapselung sind einzusetzen. Maßnahmen zur weiteren Reduzierung der Fahrgeräusche werden ausdrücklich begrüßt. Zur Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastung z.B. an Endhaltestellen oder bei längeren Standzeiten sind die Busse mit einer Standheizung auszurüsten. Die Bodenbeläge müssen weitgehend frei von Polyvinylchlorid (PVC) und schwer entflammbar sein.

Es wird der Einsatz von Fahrzeugen mit hohen Umweltstandards verfolgt. Zur Schadstoffreduktion sind bei Neuanschaffungen die Fahrzeuge mit SCRT (Selective Catalytic Reduction Trap) oder anderen Filtersystemen auszustatten, sofern durch die Vorgaben der jeweils gültigen Euronorm nicht motorseitig bereits eine stärkere Reduktion erreicht wird. Bei Neuanschaffungen ist die jeweils höchstmögliche europäische Emissionsnorm einzuhalten. Für alle eingesetzten Fahrzeuge ab Baujahr 2014 sind die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 6 einzuhalten.

## **Kommunikation und Fahrgastinformation in Bussen**

Alle Busse haben eine akustische Haltestellenansage über einen Sprachspeicher (digitales Ansagegerät). Die Ankündigung von Sprachdurchsagen muss durch einen einleitenden Ton (z.B. Gong) oder die Ansage „Nächste Haltestelle...“ erfolgen. Bei Ausfall der automatischen Ansage hat die Ansage manuell durch das Fahrpersonal zu erfolgen.

Im Fahrzeuginnenraum nach der ersten Tür ist die nächste Haltestelle über eine optische Anzeige anzukündigen. Mind. 75% der Fahrzeuge sind mit einem Breitbild-TFT auszustatten, auf dem die Perlschnur mit den 4 nächsten Haltestellen sowie an ausgewählten Haltestellen über das ITCS die nächsten (Anschluss-) Abfahrten in Echtzeit dargestellt werden. In Gelenkbussen ist nach dem Faltenbalg ein zweiter TFT einzubauen.

An allen vertikalen Haltestangen, im Bereich von gegenüberliegenden Doppelsitzen an der Wand befinden sich Haltewunschtafeln, die nach erstmaliger Betätigung vor einer Haltestelle eine optische Anzeige „Wagen hält“ sowie eine akustische Bestätigung des Haltewunsches für Fahrer und Fahrgast aktiviert.

Im Fahrzeuginnenraum muss sich eine RMV-Tarifinformation über den gültigen RMV-Tarif einschließlich des Hinweises auf das erhöhte Beförderungsentgelt befinden. Zusätzlich muss in geeigneter Größe ein Liniennetzplan für Hanau ausgehängt werden.

## **Fahrgastinformation am Fahrzeug**

Die Busse sollen folgende Linienbeschilderung aufweisen:

- Fahrzeugfront: Fahrtziel, Linienbezeichnung
- Einstiegsseite: Linienverlauf, Linienbezeichnung
- Fahrzeugheck: Linienbezeichnung
- Linke Seite: Linienbezeichnung

Die Beschilderung der Regelfahrzeuge muss frei programmierbar und alphanumerisch als elektronische Vollmatrixanzeige (LED-Anzeige) ausgeführt sein. Die Datenversorgung erfolgt über die Schnittstelle nach VDV 300. AST-Fahrzeuge sind durch Hutzen und/oder magnetische Schilder als solche deutlich kenntlich zu machen.

## **Fahrzeuggestaltung**

Die Busse sollen durch ihr Erscheinungsbild als Stadtbusse erkennbar sein. Dies vorausgesetzt, sind die Regelfahrzeuge in den Stadtfarben gelb und rot zu lackieren. Als Vorlage dient die Gestaltung der

Fahrzeuge der Hanauer Straßenbahn GmbH (Baujahr 2017). Die RMV-Banderole ist am Dachrand im Einstiegsbereich, das RMV-Logo jeweils an der Fahrzeugfront, am Fahrzeugheck und an der Einstiegsseite anzubringen.

Der Innenraum ist farblich so zu gestalten, dass sich auch Sehbehinderte gut orientieren können. Für die Orientierung relevante Einrichtungselemente müssen durch kontrastierende Farbgestaltung oder Markierungen gegenüber den übrigen Formelementen hervorgehoben werden. Haltegriffe und -stangen sind bei Regelfahrzeugen (Busse) in Signalrot oder Edelstahl auszuführen, die Haltetaster in Gelb.

Für eine Wiedererkennbarkeit der Stadtbusse darf bei Außenwerbung die Fahrzeugfront nicht beklebt oder anderweitig verändert werden. Eine Beklebung der Fensterflächen (innen und außen) ist nach Zustimmung der LNO nur in Ausnahmefällen und in geringem Umfang erlaubt. Traffic-Boards sind zugelassen.

### **Anforderungen an die Fahrzeuge bezogen auf den Aspekt der Sauberkeit**

Die Betreiber sollen sicherstellen, dass Fahrzeuge und Anlagen turnusmäßig und im Bedarfsfall auch zusätzlich gereinigt werden. Die jeweils für die Sauberkeit zuständigen Akteure sollen den Istzustand sowie die Kundenzufriedenheit regelmäßig differenziert erheben und bei Mängeln und Schäden Maßnahmen ergreifen, insbesondere die Reinigungsintervalle anpassen. Die Prioritäten sind da zu setzen, wo die Kundenrelevanz am höchsten ist.

### **Zusammenfassung Anforderungen an die Fahrzeuge bezogen auf den Aspekt der Barrierefreiheit**

Für die Anforderungen an die Barrierefreiheit und die Anforderungen spezieller Nutzergruppen wie sie unter Kapitel 4.3.7 formuliert sind, sind folgende Ausstattungsmerkmale von besonderer Bedeutung, um die Nutzbarkeit der Fahrzeuge durch mobilitätseingeschränkte Personen zu verbessern:

- Niederflurtechnik mit ausklappbarer Rampe und Kneeling-Technik als Einstiegshilfe,
- podestfreier Boden (Mittelgang) zwischen Tür 1 und 2 bei Standardlinienbus und Gelenklinienbus,
- Rufeinrichtungen (Taster) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an Tür 2 sowie im Wageninnern an der Sondernutzungsfläche,
- behindertengerechte Sitzplätze in der Nähe der Türen sowie ausreichende Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwagen (Sondernutzungsfläche mit Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle bzw. Kinderwagen, Gepäck etc. (z. B. Gurte) und Rückenstütze),
- ergänzende Fahrgastinformationen (Linien- und Zielanzeige, Haltestellenanzeige oder -ansage etc.) in und an den Fahrzeugen auch für Seh- und Hörbehinderte.
- kontrastreiche Innenraumgestaltung
- behindertengerechte Haltegriffe, Handläufe und Bedienelemente

## 4.3.11 Qualitätsanforderungen Betrieb, Leitstelle und Störungsmanagement

Die Koordination des Betriebsablaufs in der Stadt Hanau erfolgt durch ein Betriebsleitsystem. In die Informations-Funktionalitäten sind alle in Hanau verkehrenden Buslinien, bedarfsgesteuerte Bedienungsformen sowie die Verkehrsmittel im SPNV über eine Datenplattform einzubinden.

Für möglichst kurze Reisezeiten im ÖPNV-System in Hanau, aber auch zur Verbesserung der Pünktlichkeit und zur Verbesserung der Umweltwirkungen im öffentlichen Verkehr ist die Beschleunigung der Verkehrsmittel zum Beispiel durch separate ÖPNV-Trassen sowie Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen weiter umzusetzen und erforderlichenfalls auszubauen. Hierzu gehört auch die leistungsfähige Gestaltung der ÖPNV-Knotenpunkte im Stadtgebiet. Der Aufgabenträger wirkt ferner auf die Straßenbaulastträger hin, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht.

Für die Betriebssteuerung und das Störungsmanagement sind alle erforderlichen Prozesse und die jeweiligen Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten zu definieren, um durch klare und transparente Aufgabenverteilung die Qualität zu sichern.

## 4.3.12 Fahrgastinformation

Fahrgastinformation ist ein Querschnittsthema. Es bestehen bspw. Überschneidungen zu:

- Barrierefreiheit
- Haltestellen
- Fahrzeuge
- Marketing Vertrieb und Tarif
- Qualitätsmanagementsystem und Beschwerdemanagement

In diesen genannten Kapiteln finden sich Elemente der „Fahrgastinformation“, die hier nicht noch einmal wiederholt werden.

Fahrgastinformation ist ein weites Feld und umfasst:

- gedruckte Informationen
- Aushänge
- statische Informationen und dynamische Informationen
- Fahrgastinformation in und am Fahrzeug
- an Vertriebsstellen
- via Internet oder weiteren mobilen Diensten (App)
- via Telefon
- im Störfall

- in der Kundenbetreuung
- und die gesamte Öffentlichkeitsarbeit einschl. Pressemeldungen.

Er ist erforderlich, sicherzustellen, dass Fahrgastinformationen nach den gleichen Grundsätzen und auf Basis einer einheitlichen Sprachregelung erfolgen. Überall dort, wo Fahrgäste Nahverkehrsangebote nachfragen, müssen einheitlich und, kundenfreundlich aufbereitete und vollständige Informationen vorliegen. Die dem Fahrgast vermittelten Informationen sollen über die gesamte Wegekette von der Vorbereitung der Fahrt, über die Haltestelle bis hinein in das Fahrzeug und dann beim Verlassen der Haltestelle eine größtmögliche Einheitlichkeit aufweisen. Das schließt auch ein einheitliches Design (z. B. Piktogramme), eine einheitliche Beschriftung und eine einheitlich übereinstimmende Benennung mit ein.

Alle Kommunikationswege müssen bestmöglich barrierefrei gestaltet werden. Es ist anzustreben, möglichst alle Informationen zum Lesen und Hören (und ggf. zum Tasten) zur Verfügung zu stellen. Mindestens das Zwei-Sinne-Prinzip sollte möglichst schnell durchgängig umgesetzt werden. In allen Medien ist die größtmögliche Schrift zu verwenden bzw. anzubieten. Auf maximale Kontraste ist Wert zu legen.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation sollen die Fahrplantabellen um den Hinweis der behindertengerecht eingerichteten Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte ergänzt werden.

Der Druck und die Veröffentlichung von Fahrplänen ist eine Pflichtaufgabe. An jeder Haltestelle müssen aktuelle Aushangfahrpläne vorhanden sein. Bei Abweichungen vom Regelfahrplan z. B. anlässlich von Großveranstaltungen oder Bau- und Umleitungsmaßnahmen sind in geeigneter Weise Informationen und Sonderfahrpläne auszuhängen.

Es ist sicherzustellen, dass an den zentralen Umsteigehaltestellen ausreichend und genügend große Vitrinen für gedruckte Fahrgastinformationen vorgehalten werden. Fahrgastinformationen haben Vorrang vor anderen Informationen und eventuellen Kooperationshinweisen.

Die Haltestellenbenennung soll so selbsterklärend wie möglich sein. In der Regel erfolgt eine Orientierung an Straßennamen. Sofern dies nicht möglich oder sinnvoll ist, können auch Eigennamen, benachbarte (öffentliche) Einrichtungen oder Gemarkungsnamen herangezogen werden.

Aktuelle Informationen zum Betriebsablauf (Echtzeitdaten) sind an den zentralen Haltestellen sowie in ausgewählten Einrichtungen darzustellen, um den Fahrgästen ein umfassendes Bild über die Fahrplanlage ihres Verkehrsmittels vermitteln zu können. In die Funktionalitäten sind alle in Hanau verkehrenden Buslinien, bedarfsgesteuerte Bedienungsformen sowie die Verkehrsmittel im SPNV einzubinden.

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

Für eine umfassende Information bestehender und potenzieller Fahrgäste ist ein ausreichendes Angebot an Informationsstellen, Kundenzentren und Mobilitätszentralen sicherzustellen und die Informationsangebote in elektronischen Medien zeitgemäß weiterzuentwickeln.

### **4.3.13 Anforderungen an das Fahrpersonal**

Aufgrund des direkten Kontakts mit den Fahrgästen nimmt das Fahrpersonal eine zentrale Rolle im ÖPNV-System ein. Die Außenwirksamkeit des Verhaltens insbesondere die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Fahrpersonals sowie das Fahrverhalten sind ebenso bedeutend einzuschätzen, wie die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge. Zur Gewährleistung eines möglichst hohen Servicestandards im ÖPNV in der Stadt Hanau werden neben der Auferlegung von Anforderungen, in der Form von Pflichten, auch eine Bezahlung des Personals nach Tarif und positive Arbeitsbedingungen durch die Verkehrsunternehmen als maßgeblich erachtet.

Das eingesetzte Fahr- und Vertriebspersonal muss die deutsche Sprache beherrschen, um verständlich und angemessen mit den Kunden kommunizieren zu können. Das Erscheinungsbild soll gepflegt sein, was mit einheitlicher Dienstkleidung unterstützt wird. Die regelmäßige Schulung im Umgang mit Kunden ist unabdingbar. Das Personal muss die Tarif- und Beförderungsbedingungen und verbundweite Sonderangebote kennen und anwenden können. Mit den Kenntnissen und weiteren Verkaufshilfen muss das Personal den richtigen Fahrschein und Fahrpreis nennen und verkaufen können. Darüber hinaus sind Linienkenntnisse des gesamten Stadtnetzes und Fahrplankenntnisse mit Anschlüssen notwendig. Für weitere Auskünfte soll das Personal Ortskenntnisse zu wichtigen Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten entlang der Linien besitzen. Das Fahrpersonal muss zu defensiv-ökonomischem Fahren und zur korrekten Anwendung der technischen Einrichtungen der Fahrzeuge geschult sein.

### **4.3.14 Qualitätsanforderungen Marketing, Vertrieb und Tarif**

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebots sind im Rahmen der kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit der Aufgabenträgerorganisation aktiv und offensiv zu bewerben. Dabei sind – in Kooperation mit weiteren Partnern – die integrierten, zielgruppenbezogenen Strategien des so genannten Mobilitätsmanagements zu nutzen. Zielrichtung des Marketings ist die Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur zur Nutzung des Umweltverbundes. Entsprechende Anforderungen sind in der Qualitätsvereinbarung der Aufgabenträgerorganisation formuliert.

Bei Änderungen und Neuerungen des ÖPNV-Angebots sind weitreichende und umfassende Maßnahmen zur Fahrgastinformation vorzusehen, um bestehenden Fahrgästen und potenziellen Neukunden alle individuell relevanten Informationen anbieten zu können. Ferner sollen potenzielle Kunden gezielt in Situationen angesprochen werden, in denen Entscheidungen über das Mobilitätsverhalten geprägt werden (z.B. Neubürger, Arbeitsplatzwechsler, Kinder und Jugendliche, Senioren).

Verkehrsunternehmen führen kontinuierliche Nachfrageermittlungen durch oder veranlassen diese, um umgesetzte Maßnahmen im ÖPNV im Sinne einer Erfolgskontrolle bewerten zu können. Sie wirken auf die regelmäßige Durchführung von Erhebungen zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Hanau hin.

Für Marketing, Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif sind alle erforderlichen Prozesse und die jeweiligen Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten zu definieren, um durch klare und transparente Aufgabenverteilung die Qualität zu sichern.

Wer als Aufgabenträger Verantwortung für die ÖPNV-Bedienung seiner Bürgerinnen und Bürger trägt und dafür erhebliche finanzielle Mittel aufwendet, der hat auch zu gewährleisten, dass die vereinbarte Qualität erbracht wird.

Nach der VO (EG) Nr. 1370/2007, die seit dem 3.12.2009 in Deutschland unmittelbare Wirkung entfaltet, dürfen Ausgleichsleistungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nur im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge („ÖDA“) gewährt werden. Mit den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen geht einher, dass die zuständige Behörde (d.h. der Aufgabenträger) die Betreiber dazu verpflichten, die definierten Qualitätsstandards einzuhalten. Die Aufgabenträger können die Verkehrsunternehmen im Rahmen des ÖDA verpflichten, die ordnungsgemäße Erbringung seiner Leistungen und die Qualitätserfüllung in geeigneter Form kontinuierlich nachzuweisen. Er kann dieser Beweispflicht bspw. durch die Vorlage von wahrheitsgemäßen Status- und Qualitätsberichten über die erbrachten Leistungen und die Erfüllung von Abrechnungspflichten nachkommen.

Die Stadt Hanau hat somit als Aufgabenträger des ÖPNV sicherzustellen, dass die von ihm an das Verkehrsunternehmen geleistete Ausgleichsleistung u.a. aufgrund von objektiv und transparent aufgestellten Parametern gewährt wird. Objektiv und transparent bedeutet auch, dass sie nachprüfbar sind. Das für die Messung und Überwachung der gesetzten Qualitätsziele notwendige Qualitätscontrolling wird in enger Abstimmung zwischen der Stadt als Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen aufgebaut.

#### **4.3.14.1 Qualitätsmanagementsystem für die Stadt Hanau**

Das Qualitätsmanagement im ÖPNV umfasst alle organisatorischen Maßnahmen, die der Sicherung der Angebots- und Servicequalität dienen. Die nachfolgend im Nahverkehrsplan beschriebenen Verfahren beinhalten dabei ausschließlich das Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

Das Qualitätsmanagement umfasst

- die Qualitätsfestlegung,
- die Qualitätskontrolle und -messung,
- das Qualitätsberichtswesen sowie
- die Qualitätssicherung.

Die Qualitätsfestlegung erfolgt durch den Aufgabenträger als „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen werden die Anforderungen in der Vorabbekanntmachung bzw. in den Vergabeunterlagen präzisiert. Diese Anforderungen sind verbindlich für die gesamte Laufzeit, können und müssen jedoch im Einzelfall flexibel gehandhabt werden.

Qualitätskontrolle: Bei einem ÖDA kann die Qualitätskontrolle neben der Erfassung der grundsätzlichen Leistungserfüllung (Nichtleistung) auch die Erfassung einer minderwertigen Leistungserbringung (Schlechtleistung) bzw. das Erreichen von festgelegten Qualitätszielwerten umfassen. Die betrifft folgende Qualitäten:

- technische Qualitäten (z.B. Fahrzeugstandards),
- objektive Qualität (z.B. Zielwerte Pünktlichkeit),
- kundenseitig empfundene subjektive Qualitäten (z.B. Freundlichkeit des Fahrpersonals).

Anstelle eigener Kontrollen bzw. Messungen durch den Aufgabenträger wird bei Direktvergaben die Qualitätskontrolle für den ÖDA i.d.R. vollständig als Qualitätsnachweis dem Verkehrsunternehmen übertragen. Das Unternehmen weist somit durch geeignete, vom Aufgabenträger im ÖDA festgelegte Verfahren in fixierten Zyklen die Qualitätserfüllung nach.

Die vom Verkehrsunternehmen zu erstellenden Qualitätsberichte sind das Instrument zur Dokumentation der Qualitätserfüllung gegenüber dem Aufgabenträger. Bei einem ÖDA werden Form, Inhalt und Termine in den Vergabeunterlagen festgelegt.

Die Qualitätssicherung beinhaltet

- Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität
- Anpassung des Soll-Ausgleichs und des finanziellen Nettoeffekts (ÖDA) bei (wiederholter bzw. permanenter) Nichterfüllung der Anforderungen entsprechend der Bonus-Malus-Regelung des ÖDA über öffentliche Personenverkehrsdienste im Stadtverkehr Hanau
- Der Schwerpunkt der Qualitätssicherung liegt auf Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung.

### 4.3.14.2 Anforderungen der Stadt Hanau

#### Qualitätsfestlegung

Die Festlegung der aus Sicht des Aufgabenträgers erforderlichen Qualitäten und Standards erfolgt im Nahverkehrsplan. Diese Anforderungen können in der Vorabbekanntmachung bzw. in den Vergabeunterlagen präzisiert werden.

Die Anforderungen an die Qualität umfassen insbesondere folgende Qualitätsmerkmale:

- Anforderungen an die Fahrzeuge, Umweltstandards, Fahrgastinformation im und am Fahrzeug und Fahrzeuggestaltung
- Anforderungen an das Personal
- Betriebsabwicklung, Pünktlichkeit, Pünktlichkeitsgarantie, Anschlussgewährleistung, Kontrolle und Leitung, RBBL und LSA-Beschleunigung, Umgang mit Betriebsstörungen
- Ersatzhaltestellenbeschilderung, Aushangfahrpläne und Fahrgastinformation an der Haltestelle
- Beschwerdemanagement
- Anforderungen an Marketing und Vertrieb
- Fahrgastzählsystem

### Qualitätskontrolle

Die Erfassung der Qualitäten soll aus Sicht des Aufgabenträgers grundsätzlich in der Hand des Verkehrsunternehmens liegen. Grundsatz ist, dass vom Verkehrsunternehmer systematisch die Qualität selbst erfasst und in Form von Qualitätsberichten kontinuierlich darlegt wird. Die Qualitätskontrolle besteht dabei aus vier Bausteinen (Instrumente, siehe Tabelle 28):

- direkte Messung
- Mystery Shopping
- Kundenzufriedenheitsbefragungen
- Kundenhinweise

Offene und verdeckte Kontrollen des Aufgabenträgers werden nur vorgesehen, wenn der Wahrheitsgehalt der Qualitätsberichte angezweifelt wird.

### Qualitätssicherung

Als Maßnahmen zur Qualitätssicherung und -verbesserung werden vom Aufgabenträger folgende Maßnahmen vorgesehen:

- turnusmäßiger Arbeitskreis „Qualitätsmanagement“ (i.d.R. im zeitlichen Kontext mit dem jährlichen Qualitätsbericht),
- anlassbezogene Arbeitsgespräche mit Fixierung von Maßnahmen und Fristen,
- bei permanenter Nichterfüllung Erstellung eines Maßnahmenplan durch das Verkehrsunternehmen, aus dem ersichtlich wird, mit welchen Maßnahmen bis wann eine messbare Qualitätsverbesserung bzw. der Zielwert erreicht wird.

**Tabelle 27: Bausteine und Inhalte des Qualitätsmanagements**

<b>Öffentlicher Dienstleistungsauftrag</b>
<b>Qualitätsfestlegung</b>
Verbindliche Festlegung der Leistungen und Qualitäten in den Vergabeunterlagen (Vertrag zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen)
<b>Qualitätskontrolle</b>
<p style="text-align: center;"><b>Direktvergabe:</b></p> <p>Aufgabenträger lässt kontinuierlich mit verschiedenen Instrumenten (siehe Tabelle 28) vom Verkehrsunternehmen die Qualität der Leistungserbringung im Hinblick auf</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schlecht- und Minderleistungen</li> <li>■ Nichtleistungen</li> <li>■ Erreichen von festgelegten Zielwerten</li> <li>■ Kundenzufriedenheit</li> <li>■ überwachen und dokumentieren.</li> </ul>
<b>Qualitätsberichte</b>
<p>Qualitätsberichte des Verkehrsunternehmens entsprechend der Vorgaben des ÖDA (Kurzberichte quartalsweise und Gesamtberichte jährlich)</p> <p>Option: jährliche Berichterstattung an zuständigen Fachausschuss und Pressegespräch zur Qualitätserfüllung</p>
<b>Qualitätssicherung</b>
In den Vergabeunterlagen fixierte Verfahren zur Beseitigung der festgestellten Mängel bzw. zur Erfüllung der Zielwerte (z.B. Gespräche mit Verkehrsunternehmen, gemeinsam festgelegte Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung);

**Tabelle 28: Instrumente der Qualitätskontrolle**

<b>Was? Instrument</b>	<b>Wer? Zuständigkeit</b>	<b>Wie? Methode</b>	<b>Wann? Zeitpunkte Erfassung und Nachweise</b>
Direkte Messung (DPM)	Verkehrsunternehmen	<p>Auswertung der Daten aus kontinuierlichen Erfassungen des Verkehrsunternehmens (RBBL, Zählsysteme) und Abgleich der Zielerfüllung anhand festgelegter Zielwerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ankunftspünktlichkeit der Fahrzeuge an Endhaltestellen und wichtigen Umsteigehaltestellen</li> <li>■ Fahrtausfälle</li> <li>■ Reinigung der Fahrzeuge innen und außen nach Vorgaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ permanente Auswertung der Pünktlichkeit anhand der ITCS-Daten</li> <li>■ Erfassung der Fahrtausfälle</li> <li>■ Reinigungs-Intervallplan</li> <li>■ Fahrgaststatistik</li> <li>■ quartalsweise Nachweis über Status-Bericht</li> </ul>

Was? Instrument	Wer? Zuständigkeit	Wie? Methode	Wann? Zeitpunkte Erfassung und Nachweise
<p>„Testkunden-Verfahren“, „Mystery Shopping Surveys“ (MSS) oder „Silent Shopping“ sind die bekanntesten einer Vielzahl synonym verwendeter Begriffe für Qualitätsmessungen durch geschulte interne und externe Erhebungsteams. Als Testkunden ermitteln die Teams auf der Basis definierter Merkmale und Maßstäbe die Servicequalität dort, wo das Unternehmen die Dienstleistung erbringt, z. B. im Fahrzeug oder in der Verkaufsstelle.</p>	<p>Verkehrsunternehmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Steigerung der Fahrgaszahlen</li> <li>■ Fixierung von Zielwerten in den Vergabeunterlagen</li> <li>■ verdeckte Kontrolle der Leistungserfüllung durch (dem Fahr- und Servicepersonal) unbekannte Personen</li> <li>■ Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens wird auf Grundlage der objektiven Beobachtung von unabhängigen Testteams die Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Fahr- und Vertriebspersonal, die Verfügbarkeit und Qualität von Informationen vor Fahrtantritt und unterwegs, die Möglichkeiten (und Funktionalität) des Fahrscheinerwerbs, die Sauberkeit und Gepflegtheit sowie Komfort und Bequemlichkeit der Fahrzeuge und Haltestellen ermittelt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Durchführung möglichst jährlich (damit Aufgabenträger frühzeitig auf Negativentwicklungen reagieren kann)</li> <li>■ Erhebungen per Zufallsprinzip, stichprobenweise über das ganze Jahr und das Bedienungsgebiet verteilt (möglichst periodische oder kontinuierliche Erhebung)</li> <li>■ Dokumentation im jährlichen Qualitätsbericht</li> </ul>
<p>„Customer Satisfaction Surveys“ (CSS) sind Verfahren zur Bewertung der Kundenzufriedenheit und sind daher klar von Maßnahmen zur Leistungsbewertung zu unterscheiden. CSS dienen dazu, den Grad der Zufriedenheit mit den erbrachten Leistungen zu bewerten.</p>	<p>Verkehrsunternehmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Wahrnehmung der Dienstleistungs- und Servicequalität durch die Fahrgäste</li> </ul> <p>Bspw. Teilnahme am jährlichen Kundenbarometer TNS Infratest zur Evaluierung folgender Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Pünktlichkeit</li> <li>■ Zufriedenheit der Fahrgäste mit den Anschlüssen</li> <li>■ Zufriedenheit der Fahrgäste mit der</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kundenzufriedenheitsbefragungen können z. B. über regelmäßige (jährliche) systematisierte Kundenbarometer erfolgen</li> <li>■ Dokumentation im jährlichen Qualitätsbericht</li> </ul>

Was? Instrument	Wer? Zuständigkeit	Wie? Methode	Wann? Zeitpunkte Erfassung und Nachweise
		<p>angebotenen Taktfrequenz</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Platzangebot im Fahrzeug</li> <li>■ Sicherheitsempfinden der Fahrgäste</li> </ul>	
Kundenhinweise bzw. Beschwerdemangement	Verkehrsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kundenhinweise und Beschwerden sind keine objektiven Messgrößen, da sie nicht repräsentativ sind. Sie liefern jedoch wichtige Hinweise über Schwerpunkte der Nichterfüllung von Qualitäten.</li> <li>■ Mit Hilfe eines Beschwerdemanagement systems wird die Entgegennahme und Bearbeitung von Beschwerden von Fahrgästen und anderen Personen systematisiert und erleichtert. Ziele sind dabei die Kundenbindung und die rasche Klärung und Behebung von Problemen. Die Verkehrsunternehmen sind verantwortlich für das Beschwerdemanagement und müssen dementsprechend eingehende Beschwerden dokumentieren, Maßnahmen ergreifen und dem Aufgabenträger in regelmäßigen Abständen Bericht erstatten.</li> <li>■ Kundenhinweise werden Bestandteil des Qualitätsmanagements (Darstellung im Qualitätsbericht)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ permanente Erfassung</li> <li>■ spätestens nach drei Wochen, wünschenswert innerhalb von 10 Tagen, sollen Kunden eine Antwort auf ihre Beschwerden erhalten haben</li> <li>■ Auswertung des elektronischen Managements der Anliegen von Kunden (RMV ELMA-System)</li> <li>■ jährliche Berichterstattung</li> </ul>

## 5 Analyse der Angebotsqualität

Die Analyse der Angebotsqualität gliedert sich in eine Sammlung und Auswertung der Nennung von Defiziten und Verbesserungsvorschlägen durch Bürgerinnen und Bürger sowie Interessenvertretungen (Abschnitt 4) sowie eine fachliche Analyse des Angebots auf Basis des Anforderungsprofils (Abschnitte 5.2 bis 5.4).

### 5.1 Auswertung der Nennung von Anregungen und Mängeln

Als wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Hanau wurden im Planungsverfahren auf verschiedenen Kanälen Hinweise zu Mängeln und Anregungen gesammelt. Erfahrungsgemäß liefert eine derartige Sammlung wertvolle Erkenntnisse aus dem Alltagswissen der ÖPNV-Nutzenden, die mit Hilfe eines rein analytischen, ingenieurmäßigen Vorgehens nicht gewonnen werden könnten.

Anregungen und Mängelhinweise wurden auf folgenden Wegen gewonnen:

- Sammlung von Meldungen, die in letzter Zeit bei der Hanau LNO, der HSB und anderen eingegangen waren.
- Gespräche mit Vertretern von HSB und KVG Main-Kinzig
- Anmerkungen im Rahmen der Arbeitskreise im April und September 2018
- Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan über ein Internet-Formular der Hanau LNO, per E-Mail oder telefonisch.

Insgesamt konnten so über 60 einzelne Hinweise und Anregungen gesammelt werden.

Die gesammelten Hinweise wurden in die Kategorien Liniennetz, Fahrplan, Fahrzeuge, Haltestelle, Ticketing und Sonstiges eingeordnet (Mehrfachzuordnungen möglich).

Die Hinweise aus der Beteiligung (**siehe Karte Hinweise aus der Bürgerbeteiligung**) lassen einen räumlichen Schwerpunkt auf der Anbindung der neu entstehenden Wohngebiete in Wolfgang erkennen. Thematisch findet sich in den Anregungen eine größere Bandbreite wieder. Häufig genannte Themen sind:

- Die Verbesserung der Verknüpfungssituation zwischen Buslinien und SPNV
- Die Anbindung des Stadtteils Wolfgang an den Hauptbahnhof abends und am Wochenende
- Die direktere Verbindung zwischen Lamboy und Hauptbahnhof
- Die Anbindung des Wohngebiets Argonnerpark in den Abendstunden
- Die Angebotsausweitung der Linien 2, 6,7 und 11 insbesondere im Nachtverkehr und am Wochenende
- Die Anbindung der Haltestelle „Dunlop“ über die Linie 2
- Intransparente Linienführung in der Waldsiedlung
- Fehlendes Sicherheitsgefühl auf einzelnen Linien
- Die Anbindung des Industrieparks Wolfgang mit dem Fraunhofer Science Park durch die Linie 11

Am häufigsten wurden Hinweise gegeben, die den Fahrplan betreffen (29 Nennungen), dicht gefolgt von solchen, die sich auf das Liniennetz beziehen (25 Nennungen).

Eine Gesamtübersicht zu den Rückmeldungen befindet sich im Anhang.

## 5.2 Bewertung der Verkehrsbedienung

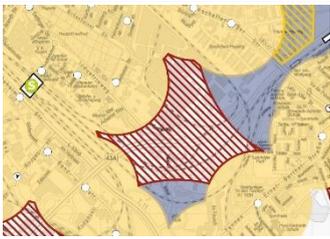
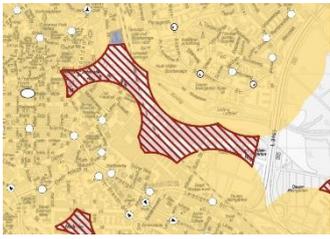
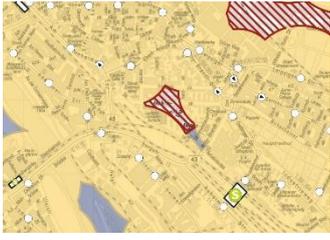
Die Bewertung des ÖPNV-Angebotes erfolgt anhand der im Anforderungsprofil definierten Standards und Qualitäten. Es werden bei allen Arbeits- bzw. Analyseschritten sowohl das Stadtbusnetz als auch die weiteren ÖPNV-Angebote der MKK-, Regionalbuslinien sowie des SPNV einbezogen.

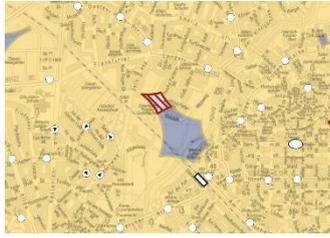
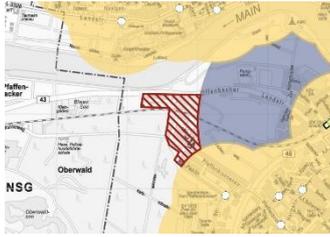
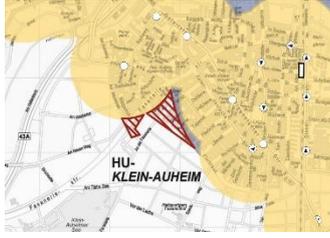
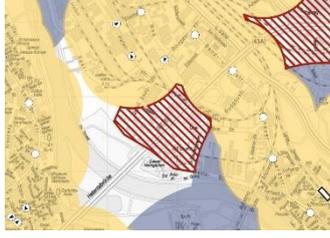
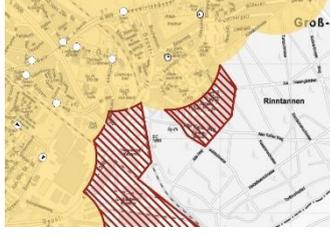
### 5.2.1 Erschließungsqualität

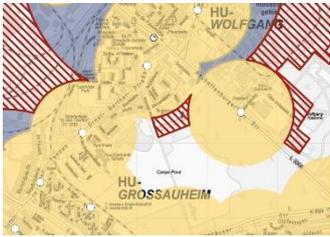
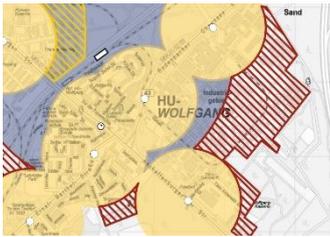
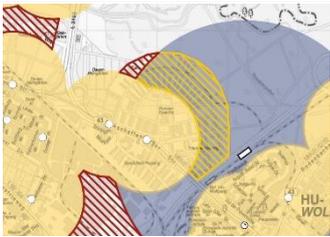
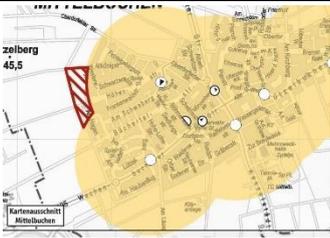
Die Bewertung der Erschließungsqualität (siehe **Karte „Erschließungsqualität“** im Anhang) zeigt, dass die zentralen Bereiche der Orte sowie Siedlungsschwerpunkte der Wohngebiete durch die vorhandenen öffentlichen Verkehrssysteme nahezu flächendeckend erschlossen sind. Größere Erschließungsdefizite befinden sich hauptsächlich in den Gewerbe- und Industriegebieten.

In der Stadt Hanau sind auf Grund der Kriterien des Anforderungsprofils folgende Erschließungsdefizite festzustellen:

**Tabelle 29: Defizite in der Erschließung von Siedlungsbereichen**

Unzureichend erschlossener Bereich	Entfernung zur nächstgelegenen und regelmäßig bedienten Haltestelle	Bewertung	Verortung
Innenstadtbereich: Östlicher Industrieweg und Heideäcker	Bis zu 900 m (Industrieweg)	Einzelne Industriebetriebe → kein Handlungsbedarf	
Innenstadtbereich: Rodenbacher Weg und östlich Bahnstrecke	Bis zu 700 m (Klinikum, Alfred-Delp-Straße)	Industrie- und Gewerbegebiet, Schrebergärten → aufgrund der aktuellen Nutzung (auch als Naherholungsgebiet) kein Handlungsbedarf.	
Innenstadtbereich: Mitte Akademiestraße	Bis zu 500 m (Friedrichstraße)	Mehrfamilienhäuser und Schule am Rand des Erschließungsbereichs → Verbesserungsmöglichkeiten sind zu prüfen	

Unzureichend erschlossener Bereich	Entfernung zur nächstgelegenen und regelmäßig bedienten Haltestelle	Bewertung	Verortung
Nordwest: Kleiststraße	Bis zu 500 m (Gustav-Adolf-Straße)	Einzelhausbebauung am Rand des Erschließungsbereichs → kein Handlungsbedarf	
Steinheim: Pfaffenbrunnenstraße und südlich der Offenbacher Landstraße	Bis zu 1.400 m (Berliner Straße, Steinheim Bf.)	Einzel- und Mehrfamilienhausbebauung → Verbesserungsmöglichkeiten sind zu prüfen	
Klein-Auheim: Ginsterweg und südliche Feldstraße	Bis zu 700 m (Pfüzenweg)	Dichte Einzelhausbebauung am Rand des Erschließungsbereichs → kein Handlungsbedarf	
Großauheim: Josef-Bautz-Straße / Bautz-Gelände	Bis zu 900 m (Am Herlinsee/ Lise-Meitner-Straße)	Kleingärten und Gewerbegebiet in Entwicklung zum Wohngebiet → Handlungsbedarf ab Baubeginn des Bautz-Geländes	
Großauheim: Östlich Depotstraße / Underwood-Areal	Bis zu 1.400 m (Hergerswiesenweg)	Ehem. Kasernengelände in Entwicklung → Handlungsbedarf ab Baubeginn	
Großauheim Waldsiedlung: Alter Kahler Weg und südliche Theodor-Heuss-Straße	Bis zu 600 m (Bruchwiesenweg)	Einzelhausbebauung am Rand des Erschließungsbereichs → geringer Handlungsbedarf	

Unzureichend erschlossener Bereich	Entfernung zur nächstgelegenen und regelmäßig bedienten Haltestelle	Bewertung	Verortung
Wolfgang: Südlicher Teil des Argonnerpark	Bis zu 500 m (Argonnerpark)	Mehrfamilienhausbebauung am Rand des Erschließungsbereichs → geringer Handlungsbedarf	
Wolfgang: Technologiepark	Bis zu 900 m (Technologiepark)	Gewerbe- und Technologiegebiet mit begrenzter Zugänglichkeit → Verbesserungsmöglichkeiten sind zu prüfen	
Wolfgang: Nördlicher Teil der Pioneer-Kaserne	Bis zu 800 m (Pionier-Kaserne)	Aktuell ungenutztes Pioneer-Gelände → Handlungsbedarf ab Baubeginn des Pioneer Parks	
Lamboy: Östliche Oderstraße	Bis zu 400 m (Ikea)	Einzelne Gewerbebetriebe → kein Handlungsbedarf	
Mittelbuchen: Am Hagen	Bis zu 500 m (Am Schwaberg / Am Hagen)	Neubaugebiet → Handlungsbedarf	

Aus den hier dargestellten Defiziten in der Erschließungsqualität lässt sich nicht überall direkt ein Handlungsbedarf ableiten. Im Einzelfall ist abzuwägen, ob durch die vorhandenen verkehrlichen und räumlichen Möglichkeiten eine wirtschaftliche ÖPNV-Erschließung erreicht werden kann und ob die potenzielle Nachfrage ausreichend ist.

Insbesondere bei den sich in Entwicklung oder Konversion befindenden Flächen ist eine rechtzeitige Erschließung der neuen Siedlungsflächen zu berücksichtigen. Dabei lässt sich das ÖPNV-Angebot parallel zu den Bauphasen entwickeln und entsprechend an das Nachfragepotential anpassen.

Weitere Gebiete oder Einzelziele im Stadtgebiet, die außerhalb des Siedlungsbereichs liegen (z.B. Gebiete mit sehr geringer Bevölkerungsdichte, Gewerbegebiete mit geringer Arbeitsplatzdichte, Einzelziele mit geringem oder individuellem Besucheraufkommen) haben überwiegend eine zu geringe Verkehrsbedeutung für eine Anbindung durch den ÖPNV. Eine Prüfung der Erschließung kann bei Bedarf im Einzelfall vorgenommen werden.

## 5.2.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität

### Bedienungsqualität zu relevanten Zielen

Die Bedienungsqualität durch den lokalen und regionalen ÖPNV ist im Untersuchungsraum als durchweg gut zu bewerten. Auf nahezu allen Linien, mit Ausnahmen einzelner Schulverkehrslinien, wird ein Taktangebot vorgehalten.

Der ÖPNV in der Stadt Hanau ist durch die vorhandenen Linien des Stadt- und Regionalverkehrs von Montag bis Freitag im Tagesverkehr mindestens durch einen 30-Minuten-Takt bedient. Auf den Hauptrelationen bzw. auf nachfragestarken Achsen wird ein 10-Minuten-Takt durch die Überlagerung mehrerer Linien vorgehalten (z. B. zwischen der Innenstadt und Kesselstadt). Einzelne Regionalbuslinien wie beispielsweise Linie 566 übernehmen durch ihr dichtes Taktangebot wichtige Verkehrsaufgaben im Stadtgebiet. Dies macht sich v.a. auf den Korridoren nach Großauheim, Wolfgang, Lamboy, Nordwest und Wilhelmsbad bemerkbar. Die **Karten „Korridorbezogene Darstellung der Taktdichte (Mo-Fr 15:00 – 16:00)“** und **„Korridorbezogene Darstellung der Taktdichte der Regionalbuslinien (Mo-Fr 15:00 – 16:00)“** im Anhang zeigen grafisch die Bedienungsqualität im Stadtgebiet.

Benachbarte Gemeinden sind ebenfalls an allen Verkehrstagen zu erreichen. Von Montag bis Samstag besteht aus den betreffenden Orten weitgehend ein stündliches bzw. halbstündliches Angebot, an Sonntagen wird überwiegend ein stündliches bzw. zweistündliches Angebot vorgehalten.

In der folgenden Tabelle sind die vorhandenen Defizite in der Bedienungsqualität dargestellt, die sich aus den Anforderungen der in Kapitel 4.3.3 formulierten Qualitätsstandards ergeben. Es werden jeweils zwischen ausgewählten Referenzhaltestellen der Stadtteile und den relevanten Zielen Freiheitsplatz und Hauptbahnhof untersucht

**Tabelle 30: Defizite in der Bedienungsqualität zwischen den Stadtteilen und den relevanten Zielen**

Stadtteil (Referenzhaltestelle)	Standard gemäß Anforderungsprofil	Bedienungsdefizit		Anmerkungen	Bewertung
		Freiheitsplatz	Hauptbahnhof		
Kesselstadt (Liebigstraße)	HVZ: T10 NVZ: T10 SVZ: T30	Kein Defizit	Kein Defizit		Dargestellte Anforderungen werden erreicht.
Klein-Auheim (Friedhof)	HVZ: T30 NVZ: T30/T60 SVZ: T60	Kein Defizit	Kein Defizit	Ab ca. 22 Uhr bedarfsgesteuert (AST)	Dargestellte Anforderungen werden erreicht.

Stadtteil (Referenzhaltestelle)	Standard gemäß Anforderungsprofil	Bedienungsdefizit		Anmerkungen	Bewertung
		Freiheitsplatz	Hauptbahnhof		
Lamboy (Paul-Ehrlich- Straße)	HVZ: T10 NVZ: T10 SVZ: T30	Kein Defizit	Kein Defizit		Dargestellte Anforderungen werden erreicht.
Wolfgang (Argonnerpark)	HVZ: T15 NVZ: T15 SVZ: T30/T60	NVZ: T30	NVZ: T30	Ab ca. 23 Uhr bedarfsgesteue rt (AST)	Dargestellte Anforderungen werden in der NVZ nicht erreicht.
Wolfgang (Pionierkaserne)	HVZ: T15 NVZ: T15 SVZ: T30/T60	Kein Defizit	NVZ: T30+	Ab ca. 23 Uhr bedarfsgesteue rt (AST)	Dargestellte Anforderung wird in der NVZ nicht erreicht.
Steinheim (Bahnhof)	HVZ: T15 NVZ: T15 SVZ: T30/T60	NVZ: T30	NVZ: T30	HVZ+NVZ: Teilweise lange Fahrzeiten, falls Umstieg erforderlich (Fhpl.)	Dargestellte Anforderungen werden in der NVZ nicht erreicht.
Steinheim (Doorner Straße)	HVZ: T15 NVZ: T15 SVZ: T30/T60	HVZ: 15 NVZ: T30	HVZ: T30+ NVZ: T30+	teilweise bedarfsgesteue rt (AST) in der SVZ	Dargestellte Anforderungen werden in der NVZ nicht erreicht.
Großauheim (Bruchwiesenweg)	HVZ: T15 NVZ: T15 SVZ: T30/T60	HVZ: T30 NVZ: T30	NVZ: T30	Ab 23 Uhr bedarfsgesteue rt (AST)	Dargestellte Anforderungen werden in der NVZ und teilweise HVZ nicht erreicht.
Großauheim (Rochusplatz)	HVZ: T15 NVZ: T15 SVZ: T30/T60	NVZ: T30+	HVZ: T30 NVZ: T30+		Dargestellte Anforderungen werden in der NVZ und teilweise HVZ nicht erreicht.
Nordwest (Rosenau)	HVZ: T15 NVZ: T15 SVZ: T30/T60	Kein Defizit	Kein Defizit	Teilweise bedarfsgesteue rt (AST) in der SVZ	Dargestellte Anforderungen werden erreicht.
Südost (Wartburgstraße)	HVZ: T15 NVZ: T15 SVZ: T30/T60	HVZ: T20 NVZ: T20	HVZ: T20 NVZ: T20	Ab ca. 0 Uhr bedarfsgesteue rt (AST)	Dargestellte Anforderungen werden in der HVZ und NVZ nicht erreicht.
Mittelbuchen (Raiffeisenstraße)	HVZ: T30 NVZ: T30/T60 SVZ: T60	Kein Defizit	Kein Defizit	Ab ca. 20 Uhr bedarfsgesteue rt (AST)	Dargestellte Anforderungen werden erreicht.

Tabelle 31: Verbindungsqualität zwischen den Stadtteilen und den relevanten Zielen

Stadtteil	Verbindung		Bewertung
	Freiheitsplatz	Hauptbahnhof	
Kesselstadt	Umstiegsfreie Verbindung über Linie 10	Umstiegsfreie Verbindung über Linie 5	Kein Handlungsbedarf
Klein-Auheim	Umstiegsfreie Verbindung über Linie 4	Umstiegsfreie Verbindung über Linie 567 und RB86	Kein Handlungsbedarf
Lamboy	Umstiegsfreie Verbindung über Linien 2, 10, 12 und Regionalbuslinien	Umstiegsfreie Verbindung über Linie 2, 2A und RB49	Kein Handlungsbedarf
Wolfgang	Umstiegsfreie Verbindung über Linie 6 und Regionalbuslinien	Umstiegsfreie Verbindung über Linie 11 und RB51 Verbindung über Linie 6 mit Umstieg auf Linie 1, 2 oder 5	Handlungsbedarf für Verbindung Pioneer Park – Hbf. ab Baubeginn
Steinheim	Umstiegsfreie Verbindung über Linien 4 und 12	Umstiegsfreie Verbindung über Linie 11 und S8/ S9	Kein Handlungsbedarf
Großauheim	Umstiegsfreie Verbindung über Linien 6, 7 und 566	Umstiegsfreie Verbindung über Linie 7, 566 und RB56, 58	Kein Handlungsbedarf
Nordwest	Umstiegsfreie Verbindung über Linien 1, 3, 9 und Regionalbuslinien	Umstiegsfreie Verbindung über Linie 1, Regionalbuslinien sowie RB58 und RB59	Kein Handlungsbedarf
Südost	Umstiegsfreie Verbindung über Linien 1, 2, 3, 5 und Regionalbuslinien	Umstiegsfreie Verbindung über Linien 1, 2, 3, 5 und Regionalbuslinien	Kein Handlungsbedarf
Mittelbuchen	Umstiegsfreie Verbindung über Linie 9 und MKK-31	Verbindung über Linie 9 mit Umstieg auf Linie 1, 2 sowie RB58 und RB59	Kein Handlungsbedarf

### Verbindungsqualität zu relevanten Zielen

Die Verbindungsqualität wird sowohl durch die Reisezeit zwischen Start- und Zielhaltestelle, als auch durch den Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV ausgemacht. Für die Verbindungen sollen möglichst kurze Reisezeiten erreicht werden, die v.a. im Vergleich mit der Alternative des MIV keine allzu großen Differenzen betragen.

Für das Reisezeitverhältnis wird im MIV als Startpunkt die jeweilige Referenzhaltestelle für den ÖV verwendet. Ziele sind je nach kürzerer Fahrzeit für den ÖV die Haltestellen „Freiheitsplatz“ oder „Marktplatz“ und für den MIV die Straße „Am Freiheitsplatz“ auf Höhe der Haltestelle „Freiheitsplatz“ und die Kreuzung Langstraße/Fahrstraße. Für die Fahrtzeit des MIV wird das unbelastete Netz als Grundlage genommen und der Fahrtzeit pauschal drei Minuten für Parksuchzeiten hinzugerechnet. Dies geschieht vor dem Hintergrund, da für den ÖPNV ebenfalls Zu- und Abgangszeiten berücksichtigt werden.

Ein unattraktives Reisezeitverhältnis von größer 1,5 zwischen dem ÖPNV und dem motorisierten Individualverkehr (IV) besteht auf den folgenden Relationen in Richtung Innenstadt zu den Haltestellen Marktplatz bzw. Freiheitsplatz:

Tabelle 32: Defizite in der Reisezeit

Stadtteil (Referenzhaltestelle)	Verbindung zum Freiheitsplatz		Reisezeitverhältnis (ÖV/IV) zum Bahnhof	
	Reisezeit (Min.)	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	Reisezeit (Min.)	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV
<b>Klein-Auheim (Bahnhof)</b>	26	1,63	5	0,50
<b>Klein-Auheim (Friedhof)</b>	24	1,60	12	1,33
<b>Lamboy (Paul-Ehrlich- Straße)</b>	4	1,00	15	1,88
<b>Wolfgang (Argonnerpark)</b>	12	1,20	11	1,6
<b>Wolfgang (Pionierkaserne)</b>	9	1,13	12	2,40
<b>Steinheim (Doorner Straße)</b>	14	1,27	15	1,9
<b>Großauheim (Bruchwiesenweg)</b>	21	1,50	17	2,19
<b>Nordwest (Rosenau)</b>	5	1,00	16	1,6
<b>Mittelbuchen (Raiffeisenstraße)</b>	16	1,23	27	2,08

Aus den hier dargestellten Defiziten lässt sich nicht überall direkt ein Handlungsbedarf ableiten. Im Einzelfall ist abzuwägen, ob durch die vorhandenen verkehrlichen und räumlichen Möglichkeiten eine Beschleunigung der Fahrzeiten erreicht werden kann und ob die nötigen Maßnahmen wirtschaftlich vertretbar sind. Ebenfalls ist zu berücksichtigen, dass es sich insgesamt um relativ kurze Reisezeiten handelt, der absolute Zeitunterschied demnach moderat ausfallen kann. Darüber hinaus sind die systemimmanenten Aspekte zu berücksichtigen, wie z.B., dass das Ein- und Aussteigen im Linienverlauf zu Zeitverlusten führt die unumgänglich sind und so im MIV nicht stattfindet.

### 5.2.3 Bedienungs- und Verbindungsdefizite zwischen Hanauer Stadtteilen

Neben den Verbindungen zu den beiden relevanten Zielen Freiheitsplatz und Hauptbahnhof bestehen wichtige Relationen auch zwischen den Stadtteilen. Einige Linien verfügen bereits über eine Durchmesserfunktion (wie Linie 10), um bedeutende Verbindungen zwischen einwohnerstarken Stadtteilen herzustellen. Andere Relationen sind jedoch nur über einen Umstieg an den Verknüpfungshaltestellen möglich.

Tabelle 33: Relationen zwischen den Stadtteilen mit Defiziten in der Verbindungsqualität

Relation	Beschreibung	Handlungsbedarf
Mittelbuchen – Steinheim Ost (Doorner Straße)	Hin: Verbindung über Linie 9 und 4 in 37 Min. mit einem Umstieg (6 Min.) Rück: Verbindung über Linie 4 und 9 in 30 Min. mit einem Umstieg (3 Min./in HVZ)	Kein Handlungsbedarf
Mittelbuchen – Südost	Hin: Verbindung über Linie 9 und 1 in 32 Min. mit einem Umstieg (17 Min.)	Kein Handlungsbedarf
Mittelbuchen – Wolfgang	Hin: Verbindung über Linie 9 und 6 in 37 Min. mit einem Umstieg (9 Min.) Rück: Verbindung über Linie 6 und 9 in 31 Min. mit Umstieg (6 Min.)	Kein Handlungsbedarf
Mittelbuchen – Großauheim	Hin: Verbindung über Linie 9 und 566 in 36 Min mit einem Umstieg (6 Min.) Rück: Verbindung über Linie 6 und 9 in 42 Min. mit Umstieg (6 Min.)	Kein Handlungsbedarf
Mittelbuchen – Klein-Auheim	Hin: Verbindung über Linie 9 und 4 in 46 Min. mit einem Umstieg (6 Min.) Rück: Verbindung über Linie 4 und 9 in 60 Min. mit Umstieg (23 Min.) in HVZ 46 Minuten mit Umstieg (8 Min.)	Kein Handlungsbedarf
Kesselstadt – Steinheim	Hin: Verbindung über Linie 5 und 4 in 26 Min. mit einem Umstieg (8 Min.) Rück: Verbindung über Linie 4 und 5 in 25 Min. mit einem Umstieg (9 Min.)	Kein Handlungsbedarf
Kesselstadt – Großauheim	Hin: Verbindung über Linie 5 und 566 in 34 Min. mit einem Umstieg (12 Min.) Rück: Verbindung über Linie 6 und 5 in 42 Min. mit Umstieg (15 Min.)	Kein Handlungsbedarf
Kesselstadt – Klein-Auheim	Hin: Verbindung über Linie 5 und 4 in 35 Min. mit einem Umstieg (8 Min.) Rück: Verbindung über Linie 567 und 5 in 33 Min. mit einem Umstieg (4 Min.)	Kein Handlungsbedarf
Lamboy – Klein-Auheim	Hin: Verbindung über Linie 2 und 4 in 38 Min. mit einem Umstieg (9 Min.) Rück: Verbindung über Linie 4 und 2/10 in 30 Min. mit einem Umstieg (6 Min.)	Kein Handlungsbedarf
Nordwest – Klein-Auheim	Hin: Verbindung über Linie 1 und 4 in 30 Min. mit einem Umstieg (4 Min.) Rück: Verbindung über Linie 4 und 1 in 29 Min. mit einem Umstieg (3 Min.)	Kein Handlungsbedarf
Südost – Klein-Auheim	Hin: Verbindung über 567 in 10 Min. Rück: Verbindung über Linie 567 in 12 Min.	Kein Handlungsbedarf

Aus den hier dargestellten Defiziten lässt sich nicht direkt ein Handlungsbedarf ableiten. Defizite in der Reisezeit ergeben sich hauptsächlich aus der Distanz zwischen den Stadtteilen. V.a. Mittelbuchen und Klein-Auheim weichen aufgrund ihrer Lage vom Standard ab.

Weitere Defizite liegen in der Umsteigezeit, auf einzelnen Relationen wird der geforderte Standard von 10 Min. überschritten. Dies bedingt sich v.a. dadurch, dass die Taktlagen der Linien auf nachfragegestärkere Verknüpfungen ausgerichtet sind. Im Einzelfall ist abzuwägen, ob eine Anpassung der Taktlagen vorgenommen werden kann, ohne dass andere Verknüpfungen negativ beeinflusst werden. Daher besteht für alle genannten Relationen kein konkreter Handlungsbedarf.

### 5.2.4 Bedienungs- und Verbindungsdefizite auf Relationen über die Stadtgrenze hinweg

Aufgrund des mindestens stündlichen Angebots auf der Schiene und auf den Stadtbuslinien werden in allen Verkehrszeiten die Standards der Bedienungsqualität erfüllt.

Auf Relationen zwischen Hanau und den benachbarten Zentren Aschaffenburg, Offenbach und Frankfurt entstehen vereinzelte Defizite hinsichtlich der Verbindungsqualität durch nicht abgestimmte Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn an den unterschiedlichen SPNV-Stationen – zum Teil aufgrund der Priorisierung von Verknüpfungen oder Funktionen an anderen Stellen im Stadtgebiet. Einen weiteren wichtigen Aspekt spielt die Verbindungsqualität zwischen den Stadtteilen und den SPNV-Haltestellen als regionale Verknüpfungspunkte im Hanauer Stadtgebiet. Wenn die Bahnstationen nicht in ausreichender Qualität angebunden sind, lassen sich die Defizite selten durch die schnellen Verbindungen auf der Schiene im weiteren Reiseverlauf ausgleichen.

### 5.2.5 Verknüpfungspunkte und Anschlüsse

Im Untersuchungsraum bestehen folgende Verknüpfungspunkte entsprechend der Haltestellenkategorien A und B des Anforderungsprofils.

**Tabelle 34: Systemrelevante Verknüpfungspunkte**

Zentrale Umsteigehaltestellen (Kategorie A)
Freiheitsplatz
Hauptbahnhof
Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion zur S-Bahn und zum übrigen SPNV (Kategorie B)
Hanau Westbahnhof
Hanau Nordbahnhof
Steinheim Bahnhof
Wilhelmsbad Bahnhof
Hauptbahnhof/Auheimer Straße

An verschiedenen Verknüpfungspunkten bestehen systematische (d. h. tagesdurchgängige) und damit attraktive Umsteigeverbindungen zwischen dem Schienen- und Busverkehr sowie zwischen Buslinien untereinander, z. B. am Hauptbahnhof, der Innenstadt von Hanau (ZOB Freiheitsplatz), am Bahnhof Steinheim und Bahnhof Wilhelmsbad. Grundlage hierfür ist eine einheitliche Vertaktung der einzelnen Linien.

Insbesondere an den Verknüpfungspunkten der Kategorie B werden attraktive Umstiege und Anschlüsse nur teilweise oder nur in Lastrichtung gewährleistet. Dies betrifft beispielweise den Umstieg am Bahnhof Wilhelmsbad auf der Relation Mittelbuchen – Wilhelmsbad – Frankfurt.

Weitere SPNV-Haltepunkte (Wolfgang, Großauheim, Klein-Auheim) haben aktuell keine vorrangige Bus-Bahn-Verknüpfungsfunktion und sind daher keine systemrelevanten Verknüpfungspunkte.

## 5.2.6 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Folgende Bereiche mit Verspätungspotentialen und betrieblichen Problemen wurden genannt:

- Bahnübergänge: Aufgrund ihrer hohen Frequentierung stellen viele Bahnübergänge im Stadtgebiet eine Gefahr für die Zuverlässigkeit dar. Die Übergänge in der Rochusstraße und der Hanauer Landstraße in Großauheim sowie in der Obergasse und der Seligenstädter Straße in Klein-Auheim sind besonders betroffen
- Wendemöglichkeiten: Linie 9 wendet aktuell auf dem privaten Parkplatz des örtlichen Supermarkts von Mittelbuchen

## 5.2.7 Netz- und Fahrplangestaltung

Im Stadtverkehr Hanau besteht ein weitgehend transparentes Liniennetz mit grundsätzlich radialer Ausrichtung der Linien auf das Stadtzentrum bzw. den Hauptbahnhof. Mehrere Linien gewährleisten Verbindungen zu weiteren SPNV-Haltepunkten im Stadtgebiet. Die Stadtbuslinien verkehren überwiegend als Durchmesserlinien, sodass auf bestimmten Achsen über das Zentrum hinaus Direktverbindungen ohne Umstieg bestehen. Im Bereich des Stadtzentrums bzw. des Hauptbahnhofes sind die Linien miteinander verknüpft und gewährleisten damit weitere Verbindungen innerhalb des Stadtgebietes, die mit einmaligem Umsteigen zu erreichen sind.

Der Umlandverkehr der Stadt Hanau ist an verschiedenen Verknüpfungspunkten mit den Stadtbuslinien verknüpft, insbesondere am Freiheitsplatz und am Hauptbahnhof.

Alle Linien haben einen weitestgehend einheitlichen Linienweg. Dieser endet bei vielen Stadtbuslinien in einer Schleifenfahrt im Richtungsbetrieb (u.a. Linien 6 in Klein-Auheim und Linie 7 in Großauheim Waldsiedlung), was sich teils durch die Siedlungsstruktur und Straßenführung bedingt.

In den Abendstunden und am Wochenende kommt es zu veränderten Linienführungen wie beispielsweise Linie 5, die samstagsabends und sonntags am Freiheitsplatz endet.

## 5.2.8 Parallelverkehre

Parallelverkehre zwischen Bus und Schiene sind im Stadtgebiet Hanau nicht in nennenswertem Umfang vorhanden. Auf einzelnen Streckenabschnitten haben Stadtbuslinien sowie MKK- bzw. Regionalbuslinien identische Linienführungen. Im Bereich von Großauheim, Klein-Auheim, Wolfgang, Nord (Bruchköbeler Landstraße) und Kesselstadt sind dies ergänzende Angebote, die auch unterschiedliche Zielpunkte im Stadtgebiet anfahren, und somit keinen konkurrierenden Bedienungscharakter aufweisen.

Lediglich im Abschnitt Wilhelmsbad – Hanau Nordwest verkehren entlang der Hochstädter Landstraße und der Gustav-Hoch-Straße mehrere Stadt- und Regionalbuslinien, sodass ein teilweise sehr dichtes Angebot entsteht. Die einzelnen Linien füllen jeweils andere Verkehrsfunktionen aus, führen in ihrer Gesamtheit jedoch zu einem Überangebot zwischen Nordwest und Zentrum. Hier sind die teilweise parallel geführten Angebote hinsichtlich einer Abstimmung der Fahrpläne oder Linienwege zu prüfen.

## 5.3 Bewertung der Haltestellen

### 5.3.1 Haltestellen und Haltepunkte

#### Fahrgastinformation

Eine Beschilderung mit Angabe des Haltestellennamens, der Linienbezeichnung(en), der diese Haltestellen anfahren Linie(n), das Fahrtziel sowie das Verkehrsunternehmen ist an allen Haltestellen grundsätzlich vorhanden. Die Fahrgastinformation wird durch die Ausstattung mit den aktuellen Fahrplänen vorgehalten. Einige Verknüpfungspunkte verfügen über DFI-Anzeigen (siehe Kapitel 5.4.1). Störungen der Anzeigen werden i.d.R. umgehend behoben. Weitergehende Informationen, beispielsweise Umgebungspläne oder Informationen zu Tarifen, sind mindestens an den Verknüpfungspunkten vorzufinden.

#### Barrierefreiheit

Bei der Bewertung der Barrierefreiheit von Haltestellen werden sowohl der Zugang zur Haltestelle, der Aufenthalt an der Haltestelle sowie der Einstieg in das Fahrzeug betrachtet. Beim Einstieg ist neben dem Fahrzeug (Niederflur) auch die bauliche Ausgestaltung der Haltestelle relevant.

Für einen optimalen Einsatz von Niederflurfahrzeugen sind die Haltestellen entsprechend zu gestalten: Haltestellen sollten sich nicht in Kurvenbereichen befinden und niederflurgerechte Bordsteinhöhen aufweisen. Auch die Anfahrt der Haltestelle muss so möglich sein, dass Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante minimal sind. Zur einfachen und sicheren Nutzung des ÖPNV von blinden oder sehbehinderten Fahrgästen müssen Haltestellen über Leitstreifen mit einem Aufmerksamkeitsfeld in Höhe der Bustür verfügen (taktiles Leitsystem).

Aktuell sind 181 von 354 Bushaltestellenpositionen (51%) im Stadtgebiet barrierefrei ausgebaut. (Stand 31.12.2018). Dabei ist dieser Stand des barrierefreien Ausbaus nicht als vollständig barrierefrei im Sinne der Anforderungen an die Barrierefreiheit (Kapitel 4.1.5) zu verstehen. Diese Haltestellen verfügen

über einen entsprechenden Standard für die Gewährleistung einer Grundversorgung. Zu diesem Standard gehören u.a. ein Hochbord für Einstieg ohne Höhenunterschiede, ein taktiles Leitsystem sowie eine kontrastreiche Markierung der Ein- und Ausstiegsbereiche für Menschen mit Sehbehinderung.

Die folgende Abbildung zeigt den aktuellen Stand (Mai 2019) zum barrierefreien Umbau der Haltestellen in Hanau (gemäß Kategorisierung Hessen Mobil) auf.

**Tabelle 35: Barrierefreiheit – Stand 2018**

<b>Barrierefreiheit Haltestellen - Bestandsaufnahme</b>		
<b>Kategorie</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Prozent</b>
Gruppe 1 (nicht barrierefrei)	136	39%
Gruppe 2 (weitgehend barrierefrei / 16-18 cm Hochbord)	143	41%
Gruppe 3 (vollständig barrierefrei / 22 cm Hochbord)	41	12%
entfallende Haltestellen (nach NVP-Konzept)	26	8%
<b>Summe</b>	<b>346</b>	<b>100%</b>
<b>davon barrierefreie Haltestellen (Gruppen 2 und 3)</b>	<b>184</b>	<b>53%</b>

Stand: Dezember 2018; Gruppen gemäß Informationsblatt Hessen Mobil vom 20.12.2018

**Tabelle 36: Barrierefreiheit – Planung**

<b>Barrierefreiheit Haltestellen - Planung</b>		
<b>Kategorie</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Prozent</b>
barrierefreie Haltestellen (Gruppen 2 und 3)	184	52%
eingeschränkt barrierefrei (Bodenindikatoren notwendig)	6	2%
Haltestellenausbau 2019 (Linien 6, 12 Lamboy-Nord, 566)	35	10%
Haltestellenausbau 2020 (Linie 9)	19	5%
Haltestellenausbau 2021 (Linien 7, 12 Steinheim)	25	7%
Haltestellenausbau 2022 (diverse Linien)	31	9%
Haltestellenausbau sukzessive (projektbezogen)	38	11%
kein Ausbau vorgesehen oder möglich	15	4%
<b>Summe</b>	<b>353</b>	<b>100%</b>

Vorläufige Zeitplanung, Stand 05/2019

### Sicherheit

Bei der Betrachtung der Sicherheit sind neben der Lage und dem Umfeld der Haltestelle weitere Kriterien wie die Entfernung zu Zielen, die Möglichkeit des Absetzens eines Notrufs, insbesondere in den Wintermonaten die ausreichende Beleuchtung sowie die Abgrenzung und Querungsmöglichkeiten der Straße von Bedeutung.

### **5.3.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln**

Die Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und dem Radverkehr sowie zum MIV wird in Hanau durch die Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten in der Nähe der SPNV-Haltepunkte unterstützt.

Es werden Park+Ride-Anlagen (P+R) in direkter Nähe der Stationen Hauptbahnhof, Bf. Steinheim, Bf. Großauheim, Nordbahnhof und Bf. Wilhelmsbad bereitgestellt, sodass die Umstiegszeiten und -wege relativ kurz sind.

Die P+R-Anlagen am Hauptbahnhof sowie am Bf. Steinheim sind jeweils um den Haltepunkt auf mehrere Standorte im Umfeld mit unterschiedlichen Zuwegungen verteilt. Am Bf. Wilhelmsbad ist die P+R-Anlage durch die Hochstädter Landstraße vom Gleis getrennt. Eine direkte Querungsmöglichkeit westlich der Burgallee ist nicht gegeben, sodass die Kreuzung Hochstädter Landstraße / Burgallee umständlich überquert werden muss. Zusätzlich entstehen je nach Bahnsteigzu- und -abgang am Bahnübergang Burgallee längere Wartezeiten.

An den Bahnhaltelpunkten West, Klein-Auheim und Wolfgang stehen Parkplätze zur Verfügung, diese sind jedoch nicht explizit als P+R-Stellplätze ausgewiesen.

**Tabelle 37: P+R-Parkplätze im Hanauer Stadtgebiet**

Station	Bahnhöfe mit P+R-Anlagen		
	Standorte	Stellplätze	Gebührenpflichtig
Hauptbahnhof	7	1.000	Ja
HBf/Auheimer Str.	1	200	Ja
Steinheim	3	190	Teilweise
Großauheim	1	10	Nein
Nordbahnhof	2	24	Nein
Wilhelmsbad	2	350	ja

Quelle: Hanau Infrastruktur Service, Hanau LNO GmbH (2018)

Bike+Ride-Anlagen (B+R) zum sicheren Abstellen von Fahrrädern im direkten Umfeld eines ÖPNV-Haltepunkts sind an allen SPNV-Haltepunkten zu finden. Neben Abstellbügeln werden v.a. am Hbf., am Bf. Steinheim und am Bf. Wilhelmsbad witterungs- und diebstahlsichere Fahrradboxen bereitgestellt.

B+R-Anlagen an Bushaltestellen abseits der Bahnstationen – z.B. an zentralen Bushaltestellen in den Stadtteilen oder Wohnquartieren – sind nicht vorhanden.

**Tabelle 38: B+R-Parkplätze im Hanauer Stadtgebiet**

Station	Bahnhöfe mit B+R-Anlagen			
	Stellplätze gesamt	Überdacht	Nicht überdacht	Boxen
Hauptbahnhof	137	95	0	42
HBf/Auheimer Str.	69	15	37	17
Steinheim	164	112	29	23
Klein-Auheim	10	8	0	2
Großauheim	7	0	7	0
Wolfgang	20	18	0	2
Nordbahnhof	22	20	0	2
Westbahnhof	66	60	0	6
Wilhelmsbad	103	51	42	10

Quelle: Hanau Infrastruktur Service, Hanau LNO GmbH (2018)

Verknüpfungen mit weiteren Mobilitätsangeboten sind in Hanau nicht systematisch vorhanden. Am Hbf. werden Stellplätze für Car- und BikeSharing reserviert.

## 5.4 Bewertung der Fahrgastinformation, des Service und der Hintergrundprozesse

### 5.4.1 Information und Fahrplantransparenz

Informationen zum Fahrplan, Liniennetz, Tarif und Vertrieb können von den ÖPNV-Nutzern über ein vielfältiges Angebot bezogen werden, z. B. über die RMV-Mobilitätszentrale, Vorverkaufsstellen, die RMV-Mobilitätsinfo im Hauptbahnhof, eine telefonische Beratung, die RMV-App oder im Internet.

Die systemrelevanten Verknüpfungspunkte sind nahezu vollständig mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) mit Echtzeit-Anzeigen ausgestattet. DFI befinden sich an folgenden Haltestellen:

**Tabelle 39: DFI-Anzeiger in Hanau**

Haltestelle	Anzahl der DFI-Anzeigen
Hauptbahnhof	3 plus ein Übersichtsanzeiger
Hauptbahnhof / Auheimer Straße	1
Freiheitsplatz	17 plus ein Übersichtsanzeiger
Bahnhof Wilhelmsbad	2
Bahnhof Steinheim	2
Westbahnhof	6
Nordbahnhof	1
Marktplatz	5
Leimenstraße	2
Paul-Ehrlich-Straße	2
Vor der Pulvermühle	1
<b>Gesamt</b>	<b>11 Haltestellen mit 42 DFI-Anzeigern und 2 Übersichtsanzeigern</b>

Neben den DFI besteht die Möglichkeit, Echtzeit-Fahrplanauskünfte über die RMV-Internetseite und -App abzurufen.

Zusätzliche Serviceangebote wie z. B. die verbundweite RMV-10-Minuten-Garantie oder der Ausstieg zwischen zwei Haltestellen nach 21:00 Uhr, werden im Fahrplanbuch oder im Internet beworben.

In den Liniennetzkarten sind nicht alle Linienwege verzeichnet. Zeitlich beschränkte Verkehre wie Linie 2A zwischen Lamboy und dem Hauptbahnhof werden nicht konsequent eingezeichnet. Die regionalen Linien mit bedeutendem Bedienungsangebot im Stadtverkehr sind grau dargestellt und treten so gegenüber den farbigen Stadtbuslinien optisch zurück.

### 5.4.2 Tarif

Die Stadt Hanau liegt im Verbundraum des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Die im Untersuchungsraum genehmigten Linienverkehre unterliegen dem RMV-Verbundtarif. Dieser Tarif ermöglicht es dem ÖPNV-Kunden im gesamten Untersuchungsraum (und auch darüber hinaus) die Nutzung der ÖV-Angebote mit einem Fahrschein mit einem differenzierten Angebot aus Einzelfahrscheinen und Zeitkarten. Dies gilt auch für Relationen nach Bayern (Aschaffenburg). Grundlage der Tarifstruktur ist ein Plan, in dem Hanau einem Tarifgebiet zugewiesen ist. Für alle Fahrten innerhalb Hanaus gilt damit die Stadtpreisstufe 1.

Hinzuweisen ist auf die in jüngster Zeit erfolgte Tarifsenkung für Fahrten zwischen Frankfurt und Hanau. Der Preis von ehemals 8,60 EUR wurde auf 6,80 EUR reduziert.

### 5.4.3 Vertrieb

Einzelfahrschein sind an den RMV-Fahrkartenautomaten an den Bahnhöfen sowie in den Bussen zu erwerben. Zeitkarten können in den Bussen, in der RMV-Mobilitätszentrale am Freiheitsplatz, der RMV-MobilitätsInfo am Hauptbahnhof und an acht weiteren Vorverkaufsstellen bezogen werden.

Darüber hinaus existieren folgende weitere Vertriebssysteme:

- RMV-HandyTicket: Ticket kann vor Fahrtantritt auf ein Mobiltelefon geladen werden
- RMV Smart: Pilotversuch für einen entfernungsabhängigen Tarif
- RMV-Fahrkarten im Internet: Zeitkarten können im Internet bestellt werden; Versendung erfolgt per Post

### 5.4.4 Betrieb, Leitstelle und Störungsmanagement

Die Möglichkeit den ÖPNV durch separate Busspuren zu beschleunigen ist in Hanau nur vereinzelt im Innenstadtbereich gegeben. Hier finden sich auf der Römerstraße, Vor dem Kanaltor, Willy-Brandt-Straße sowie der Auheimer Straße Busspuren; teilweise auch nur für eine Fahrrichtung.

Lichtsignalgeregelter Busschleusen bestehen in der Fahrstraße und an den Haltestellen Nordbahnhof und Steinheimer Tor.

Wesentliche betriebliche Probleme in Form von Verspätungen bestehen nach Angaben der HSB an den Bahnübergängen in Großauheim und Klein-Auheim sowie an den Kreuzungen Nußallee/Hospitalstraße/Hanauer Vorstadt, Westenburgstraße/Ludwigstraße, Alicestraße/Ludwigstraße und Alfred-Delp-Straße/Leipziger Straße.

### 5.4.5 Marketing und Mobilitätsmanagement

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebots werden im Rahmen der kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen beworben. Dabei werden zum Teil bereits spezifische

Zielgruppen angesprochen. Die verbundweiten Marketingangebote des RMV wie Broschüren für Fahr-scheine, Freizeitausflüge oder Angebote für Schülerinnen und Schüler werden auch über die Service-Einrichtungen und die Internetseiten der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verteilt.

Eine kontinuierliche oder regelmäßig-periodische (jährliche) Nachfrageermittlung durch die Aufgabenträger findet verbundweit nicht statt. Im Stadtverkehr Hanau wird die Nachfrage ständig durch ein Automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS) in den Bussen erfasst.

Die Kundenzufriedenheit wird bislang nur im Rahmen des Qualitätsmanagements der Leistungserbringung bezogen auf einzelne Linien bzw. Unternehmen erhoben, nicht aber mit Blick auf das Gesamtsystem ÖPNV.

## 6 Angebotskonzeption

### 6.1 Maßnahmenkonzept für den Planungszeitraum 2019 – 2023

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Aussagen des Anforderungsprofils sowie der Ergebnisse der Bestandsaufnahme, der Analyse der ÖPNV-Struktur und der Fahrgastnachfrage erfolgte die Entwicklung eines Maßnahmenkonzepts zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots sowie zur Behebung verschiedener Defizite z. B. in der Erschließungs- oder Bedienungsqualität. Die untersuchten Mängel im ÖPNV-Angebot wurden einzeln geprüft hinsichtlich einer verkehrlich sinnvollen und wirtschaftlich vertretbaren Lösung. Zusätzlich wurden im Rahmen der Beteiligung der betroffenen Aufgabenträger RMV und KVG Main-Kinzig, der Hanauer Bevölkerung sowie des Arbeits- und Lenkungskreises Anregungen für das Maßnahmenkonzept formuliert und für die weitere Bearbeitung aufgenommen.

Zur Entwicklung des Maßnahmenkonzepts wurden bei einzelnen Maßnahmen auch Alternativen geprüft und gegeneinander unter verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten abgewogen. Das vorliegende Maßnahmenkonzept beinhaltet als Resultat des Planungsprozesses ein mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe abgestimmtes Abwägungsergebnis.

Das Maßnahmenkonzept bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Hanau. Die darin dargestellten Maßnahmen gliedern sich in die Themenbereiche

- ÖPNV-Angebot im Stadtbusverkehr,
- ÖPNV-Angebot im weiteren Busverkehr
- ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung,
- Maßnahmen SPNV,
- Haltestellen- und Infrastrukturmanagement,
- Verkehrsmanagement und Betriebsabwicklung,
- Fahrgastinformation,
- Mobilitätsmanagement,
- Marketing, Tarif und Vertrieb,
- Strategische Planung und Qualitätsmanagement sowie
- Infrastruktur.

Das Maßnahmenkonzept formuliert klare Aussagen zum künftigen ÖPNV-Angebot und benennt in der Linienübersicht Linienwege, Bedienungszeiten, Fahrtenangebote bzw. Takte und Verknüpfungen. Die mit dem Maßnahmenkonzept verbundenen Änderungen gegenüber dem bestehenden Fahrplanangebot sind gekennzeichnet.

Generell werden mit dem Angebotskonzept konkrete Maßnahmen zur verkehrlichen bzw. wirtschaftlichen Optimierung des ÖPNV-Angebotes entwickelt, die während der Laufzeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden sollen. Die zeitliche Staffelung für die Umsetzung der Maßnahmen soll in Abhängigkeit der relevanten Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen erfolgen.

Des Weiteren werden Prüfaufträge zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert. Prüfaufträge beinhalten i. d. R. Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Nahverkehrsplans bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen sollten zeitnah durchgeführt werden, so dass diese Prüfaufträge – bei einer positiven Bewertung – noch innerhalb der Gültigkeit dieses NVP umgesetzt werden können.

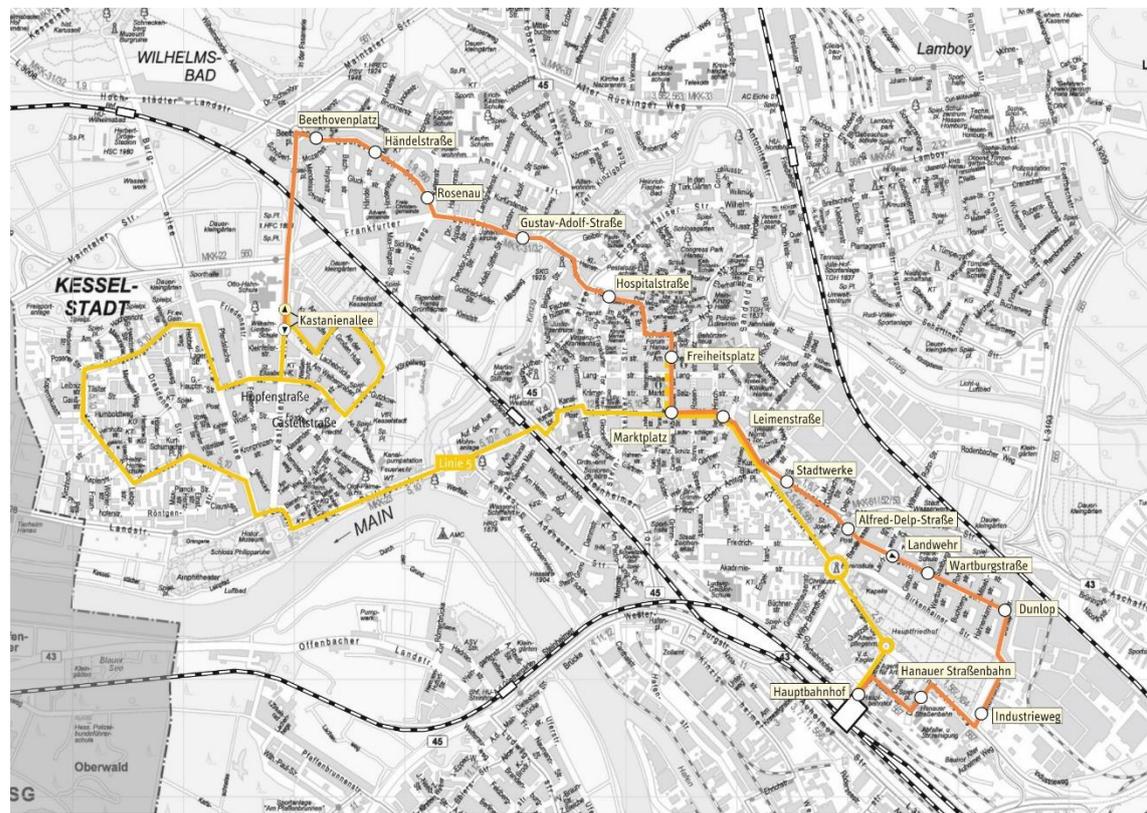
### **6.1.1 Maßnahmen ÖPNV-Angebot Stadtbusverkehr**

Die Maßnahmen zum ÖPNV-Angebot des Stadtverkehrs behandeln die in Hanau verkehrenden Stadtbuslinien 1 bis 12. Durch Anpassung des Angebotes soll v.a. auf die sich verändernde Nachfrage sowie auf festgestellte Defizite reagiert werden.

**Linie 1**

**Hauptbahnhof – Dunlop – Freiheitsplatz – Beethovenplatz – Kesselstadt**

Hauptbahnhof – Hanauer Straßenbahn – Industrieweg – Dunlop – Wartburgstraße – Landwehr (Richtungsbetrieb) – Alfred-Delp-Straße – Stadtwerke – Leimenstraße – Marktplatz – Freiheitsplatz – Hospitalstraße – Gustav-Adolf-Straße – Rosenau – Händelstraße – Beethovenplatz – Kastanienallee (neue Halteposition, Richtungsbetrieb)



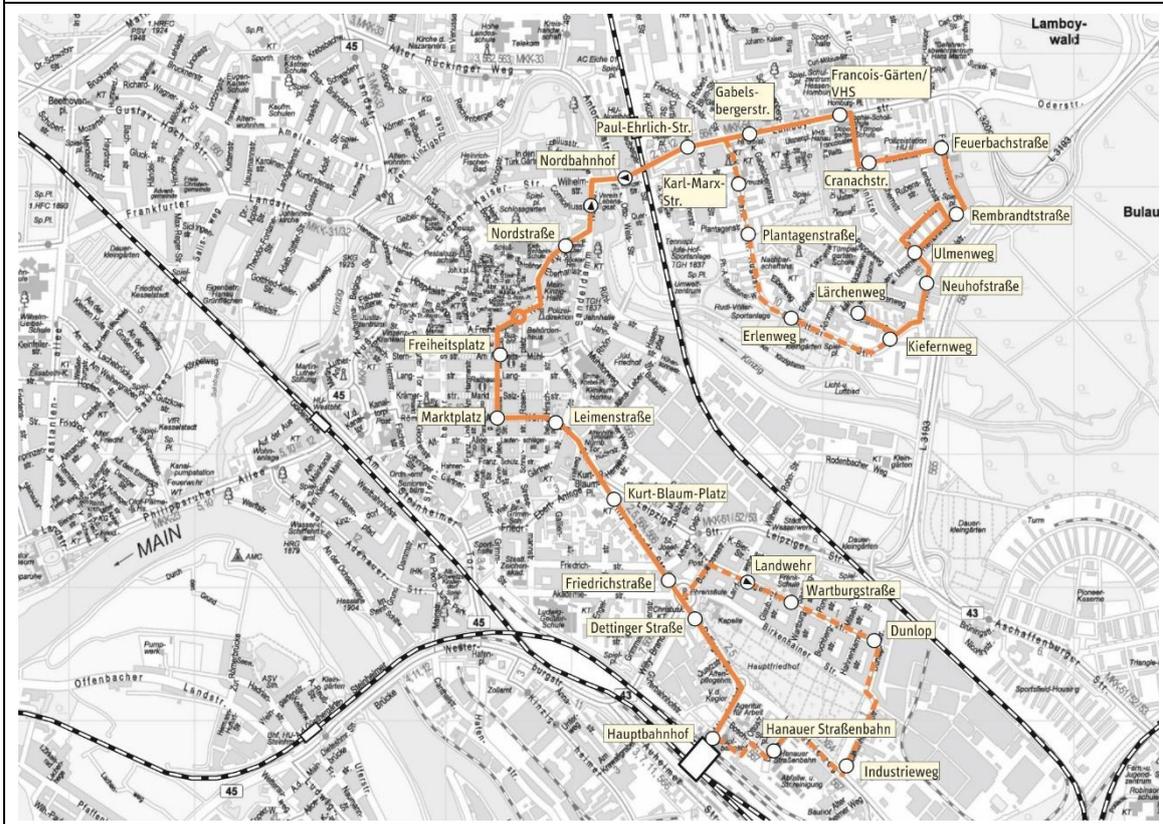
**Planungsansatz**

- Fahrzeugübergang zu Linie 5 in Kesselstadt, Kastanienallee
- Schaffung einer Direktverbindung zwischen Kesselstadt und Hanau Nordwest
- Aufgrund des dichten Angebots im Regionalbusverkehr zwischen Hohe Tanne und Freiheitsplatz, wird die Linie 1 auf ihrem bisherigen Linienweg nur noch bis zum Beethovenplatz geführt. Der heute nachfrageschwache Abschnitt Beethovenplatz – Hohe Tanne wird zukünftig durch die Linie 9 (Ausweitung des Bedienungsangebots) und den Regionalverkehr bedient.
- Über den neu einzurichtenden Abschnitt zwischen Beethovenplatz und Kesselstadt bekommen die Otto-Hahn-Schule und Kesselstadt Ost ein neues attraktives Angebot. In Zusammenhang mit dem Fahrzeugübergang und der neuen Linienführung der Linie 5 in Kesselstadt wird die Erschließungs- und Bedienungsqualität für Kesselstadt deutlich verbessert.
- Parallele Fahrten mit dem Regionalverkehr im Abschnitt Beethovenplatz – Freiheitsplatz sind fahrplantechnisch wenn möglich zu vermeiden.

Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T20	T20	T30	T30	T30
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung einer neuen Haltesteposition „Kastanienallee“ in Richtung Norden</li> </ul>				
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung des Angebots für Kesselstadt in Kombination mit Linien 5 und 10</li> <li>■ Fahrtzeit von ca. 23 Minuten</li> <li>■ jährliche Verkehrsleistung von ca. 201.000 Fahrplan-km</li> </ul>				
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ jährliche Betriebskosten von ca. 950.000 EUR (ca. 17% Einsparung im Vergleich zum Status quo)</li> </ul>				

**Linie 2**  
**Hauptbahnhof – Freiheitsplatz – Lärchenweg**

Hauptbahnhof – Dettinger Straße – Friedrichstraße – Kurt-Blaum-Platz – Leimenstraße – Marktplatz – Freiheitsplatz – Nordstraße – Nordbahnhof – Paul-Ehrlich-Straße – Gabelsbergerstraße – Francois-Gärten/VHS – Cranachstraße – Feuerbachstraße – Rembrandtstraße – Ulmenweg – Neuhofstraße – Lärchenweg

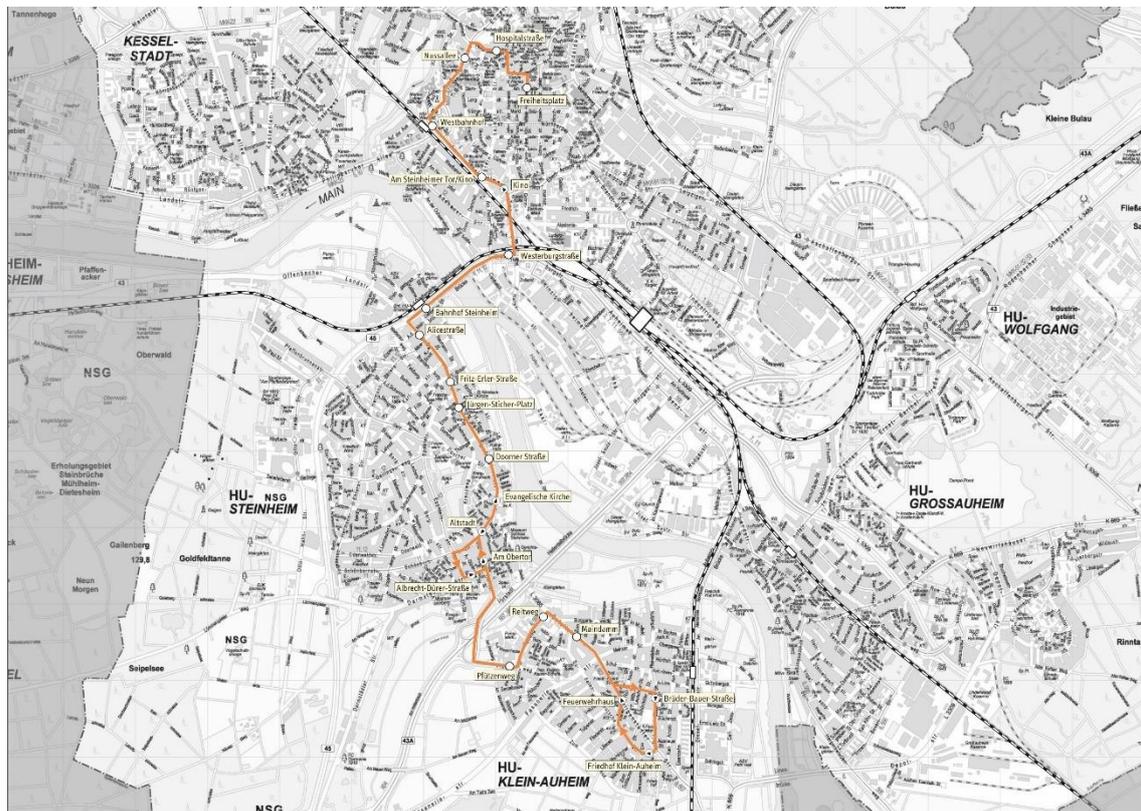


<b>Planungsansatz</b>	■ Weitestgehend Beibehaltung des Linienweges und des Bedienungsangebotes.				
<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa-So</b>	
	<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>
	T20	T20	T30	T30	T30
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	■ Keine				
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Durch die Überlagerung des Angebots mit Linie 10 entsteht in HVZ und NVZ ein 10-Minutentakt zwischen Lamboy und Freiheitsplatz</li> <li>■ Fahrtzeit von ca. 27 Minuten</li> <li>■ jährliche Verkehrsleistung von ca. 240.000 Fahrplan-km</li> </ul>				
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	■ jährliche Betriebskosten von ca. 1.110.000 EUR (ca. 1% Mehrleistung im Vergleich zum Status quo)				

<b>Linie 2A</b>					
<b>Lamboy – Hauptbahnhof</b>					
<p>Francois Gärten / VHS (Richtungsbetrieb) – Gabelsbergerstraße / Lamboypark (Richtungsbetrieb) – Karl-Marx-Straße (Richtungsbetrieb) – Plantagenstraße (Richtungsbetrieb) – Erlenweg (Richtungsbetrieb) – Kiefernweg (Richtungsbetrieb) – Neuhofstraße (Richtungsbetrieb) – Ulmenweg (Richtungsbetrieb) – Cranachstraße (Richtungsbetrieb) – Johann-Carl-Koch-Straße – Dunlop Übergang – Barbarossastraße – Dettinger Straße – Hauptbahnhof</p>					
<b>Planungsansatz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Weitestgehend Beibehaltung des Linienweges</li> <li>■ Erweiterung des Bedienungsangebots auf die nachmittägliche HVZ</li> </ul>				
<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa-So</b>	
	<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>
	4 FP morgens 6 FP abends	-	-	-	-
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Keine</li> </ul>				
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anpassung des Angebots an die Bedarfe der Pendler zwischen Lamboy und Frankfurt durch das zusätzliche Angebot am Nachmittag</li> <li>■ Bemessung des Bedienungszeitraums und Anzahl der Fahrten am Nachmittag an den Nachfragespitzen</li> <li>■ Fahrtzeit von ca. 15 Minuten</li> <li>■ jährliche Verkehrsleistung von ca. 33.000 Fahrplan-km</li> </ul>				
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ jährliche Betriebskosten von ca. 160.000 EUR (ca. 184% Mehrleistung im Vergleich zum Status quo)</li> </ul>				

**Linie 4**  
**Freiheitsplatz – Steinheim – Klein-Auheim**

Freiheitsplatz – Hospitalstraße – Nussallee – Westbahnhof – Am Steinheimer Tor/Kino – Kino (Richtungsbetrieb) – Westenburgstraße – Bahnhof Steinheim – Alicestraße – Fritz-Erler-Straße – Jürgen-Sticher-Platz – Doorner Straße – Evangelische Kirche (Richtungsbetrieb) – Am Obertor (Richtungsbetrieb) – Altstadt (Richtungsbetrieb) – Albrecht-Dürer-Straße (Richtungsbetrieb) – Pfüzenweg – Reitweg – Maindamm – Brüder-Bauer-Straße – Friedhof Klein-Auheim – Feuerwehrhaus



<b>Planungsansatz</b>	■ Leichte Ausweitung des Angebots in der HVZ und NVZ.				
<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa-So</b>	
	<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>
	T15	T15	T30 (AST)	T30	T60 (so. 13-19 Uhr T30)
<b>Notwendige infrastrukturelle Anp.</b>	■ Um die Bedienung der Haltestelle „Brüder-Bauer-Straße“ zu ermöglichen, müssen ggf. Parkflächen in der Schillerstraße beseitigt werden				
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Konsolidierung des Angebots für Steinheim und Klein-Auheim entsprechend der Nachfrage</li> <li>■ Fahrtzeit von 26 Minuten</li> <li>■ Jährliche Verkehrsleistung von ca. 349.000 Fahrplan-km</li> </ul>				
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	■ Jährliche Betriebskosten von ca. 1.650.000 EUR (ca. 19% Mehrleistung im Vergleich zum Status quo)				

<b>Linie 5</b> <b>Hauptbahnhof – Marktplatz/Freiheitsplatz – Kesselstadt</b>	
<p>Hauptbahnhof – Dettinger Straße – Friedrichstraße – Kurt-Blaum-Platz – Leimenstraße – Marktplatz – (Freiheitsplatz –) Heumarkt – Westbahnhof – Auf der Aue – Pumpstation – Friedenskirche – Schloss Philippsruhe – Karlsbader Straße – Liebigstraße – Kantstraße – Posener Straße – Königsberger Straße – Burgallee – Hopfenstraße – Castellstraße (Richtungsbetrieb) – Salisweg (Richtungsbetrieb) – Friedhof Kesselstadt (Richtungsbetrieb) – Auf dem Unterfeld (Richtungsbetrieb) – Kastanienallee (neue Haltestellenposition)</p>	
<p><b>Planungsansatz</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrzeugübergang zu Linie 1 in Kesselstadt, Kastanienallee</li> <li>■ Für die Verbindung zwischen Kesselstadt und den beiden relevanten Haltestellen Freiheitsplatz und Hauptbahnhof wird ein gemeinsames Angebot der Linien 5, 10 und 1 geschaffen</li> <li>■ Eine Direktverbindung zwischen Kesselstadt (West) und dem Hauptbahnhof wird in den nachfragestarken Tageszeiten (HVZ und NVZ) gewährleistet. In der SVZ führt die Linie bis zum Freiheitsplatz, eine Verbindung zwischen Kesselstadt und dem Hauptbahnhof ist weiterhin über Linie 1 oder über Umsteigeverbindungen gegeben.</li> <li>■ Ringführung in Kesselstadt Ost</li> </ul>

Taktangebot (Kesselstadt – Freiheitsplatz – Hauptbahnhof / Kesselstadt – Freiheitsplatz)	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T20	T20	T30	T30	T30
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ keine</li> </ul>				
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kesselstadt West wird in der HVZ und NVZ durch das integrierte Angebot der Linien 5 und 10 im 10-Minuten-Takt bedient.</li> <li>■ Mit dem Fahrzeugübergang zu Linie 1 besteht für Kesselstadt Ost eine umstiegsfreie Verbindung zum Freiheitsplatz</li> <li>■ Fahrtzeit von 14 Minuten bis zum Freiheitsplatz bzw. 22 Minuten bis zum Hauptbahnhof</li> <li>■ Jährliche Verkehrsleistung von ca. 255.000 Fahrplan-km</li> </ul>				
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Jährliche Betriebskosten von ca. 1.210.000 EUR (ca. 1% Einsparung im Vergleich zum Status quo)</li> </ul>				

Linie 6 Großauheim Waldsiedlung – Pioneer Park – Freiheitsplatz	
<p>Freiheitsplatz – Marktplatz – Leimenstraße – Stadtwerke – Alfred-Delp-Straße – Dunlop Übergang – Brünningstraße – Pioneer Park 4 (neu) – Pioneer-Park 3 (neu) – Pioneer-Park 2 (neu) – Pioneer-Park 1 (neu) – Aschaffenburger Straße (neu) – Vor der Pulvermühle – Argonnerpark – In den Tannen – Goethestraße – Thomas-Mann-Weg – Rue de Conflans – Wolfstraße – Bruchwiesenweg (Richtungsbetrieb) – Vosswaldstraße (Richtungsbetrieb)</p>	
<p><b>Planungsansatz</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ In Hinblick auf die zukünftig deutlich steigende Fahrgastnachfrage im Bereich des Pioneer-Parks und des Argonnerparks ist eine Straffung des Linienwegs vorgesehen. Aufgrund der erwartbaren Nachfrage soll der Fokus auf die Relation Pioneer-Park – Innenstadt gesetzt werden</li> <li>■ Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität entfällt die Bedienung des Abschnitts Klein-Auheim – Großauheim (mit Ausnahme des Schulverkehrs) über Linie 6. Das Angebot wird vom on-demand-Verkehr Klein-Auheim übernommen.</li> <li>■ Um Kapazitäten für die Relation Pioneer-Park – Innenstadt vorzuhalten, ist eine Linienführung über den Thomas-Mann-Weg vorgesehen. Der nachfragestärkere Bereich Großauheim-Mitte wird von den Linie 7 und 566 bedient</li> <li>■ Integriertes Angebot mit Linie 6A und Linie 8: In Abhängigkeit von den Bauphasen des Pioneer-Parks ist eine schrittweise Verdichtung des Fahrtenangebots vorgesehen. Die Erschließung des Areals wird über vier neue Haltestellen gewährleistet</li> <li>■ Ausweitung des Verkehrs in der HVZ und NVZ.</li> </ul>

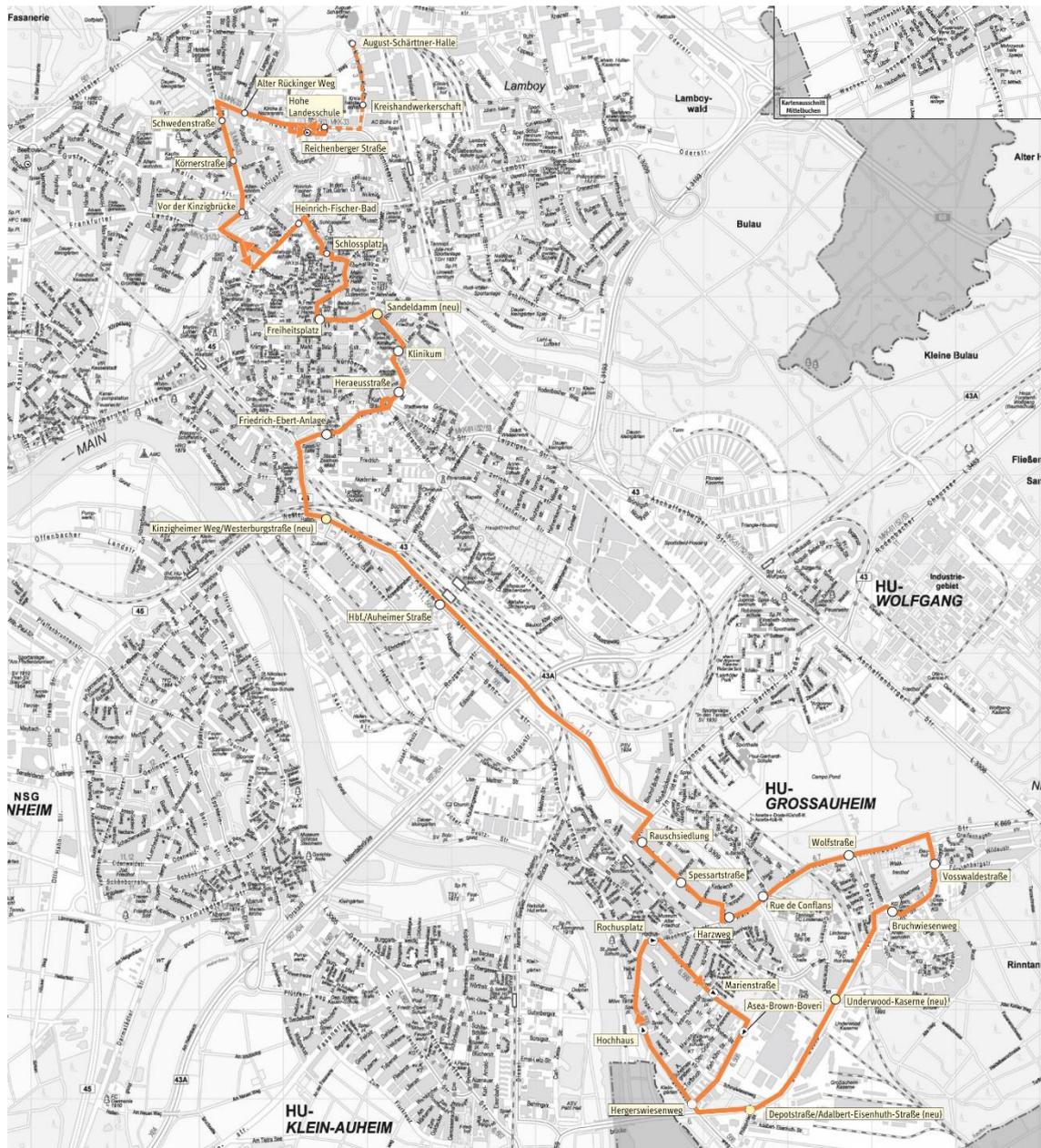
Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T15	T15	T30 (23-01 Uhr T60)	T15	T30 (23-01 Uhr T60)
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung von vier neuen Haltestellen „Pioneer Park 1 - 4“ auf dem Areal der ehemaligen Kaserne sowie Haltestelle „Aschaffener Straße“</li> <li>■ Einrichtung einer LSA an der Kreuzung Aschaffener Straße / Brünigstraße, damit ein sicheres Einbiegen in die bzw. aus der Aschaffener Straße ohne längere Wartezeiten zu ermöglichen</li> </ul>				
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stabilisierung des Fahrplans sowie schrittweise Anpassung des Angebots an die Entwicklung der Konversionsflächen.</li> <li>■ Fahrtzeit von 24 Minuten</li> <li>■ jährliche Verkehrsleistung von ca. 385.000 Fahrplan-km</li> </ul>				
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ jährliche Betriebskosten von ca. 1.820.000 EUR (ca. 5 % Einsparung im Vergleich zum Status quo)</li> </ul>				

<b>Linie 6A</b> <b>Wolfgang – Pioneer-Park – Hauptbahnhof</b>	
Otto-von-Guericke-Platz 2 (neu) – Otto-von-Guericke-Platz 1 (neu) – Vor der Pulvermühle – Aschaffener Straße (neu) – Pioneer-Park 1 (neu) – Pioneer-Park 4 (neu) – Brüningstraße – Dunlop Übergang – Barbarossastraße – Dettinger Straße – Hauptbahnhof	
<b>Planungsansatz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schrittweise Angebotserweiterung parallel zu den Bauphasen des Pioneer-Parks als integriertes Angebot mit Linie 6. Über die beiden Linien werden die relevanten Ziele Freiheitsplatz und Hauptbahnhof vom Pioneer Park und aus Wolfgang umstiegsfrei erreicht.</li> <li>■ Linie 6A verbindet auf direktem Linienweg den Pioneer-Park, den Hauptbahnhof sowie den Industriepark Wolfgang (südlicher Bereich mit Fraunhofer Institut)</li> </ul>
<b>Taktangebot</b>	Fahrtenangebot ergänzend zu / integriert mit Linie 6 in der HVZ (8 Fahrtenpaare)
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung zwei neuer Haltestellen „Otto-von-Guericke-Platz 1 und 2“ sowie einer Wendemöglichkeit in Wolfgang</li> <li>■ Einrichtung zwei neuer Haltestellen „Pioneer Park 1 und 4“ auf dem Areal der ehemaligen Kaserne und an der Aschaffener Straße/Brücke.</li> <li>■ Einrichtung einer LSA an der Kreuzung Aschaffener Straße / Brüningstraße, damit ein sicheres Einbiegen in die bzw. aus der Aschaffener Straße ohne längere Wartezeiten zu ermöglichen</li> </ul>
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ergänzendes Angebot zu Linie 6 zur Gewährleistung einer schnellen und direkten Verbindung zwischen Pioneer-Park und Hauptbahnhof</li> <li>■ Fahrtzeit von 14 Minuten</li> <li>■ jährliche Verkehrsleistung von ca. 27.000 Fahrplan-km</li> </ul>
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ jährliche Betriebskosten von ca. 127.000 EUR</li> </ul>

**Linie 7**

**Hohe Landesschule – Freiheitsplatz – Hauptbahnhof/Auheimer Straße – Großauheim – Waldsiedlung – Rochusplatz**

(August-Schärtner-Halle – Kreishandwerkerschaft –) Reichenberger Straße (Richtungsbetrieb) – Hohe Landesschule – Schwedenstraße – Körnerstraße – Vor der Kinzigbrücke – Heinrich-Fischer-Bad – Schlossplatz – Freiheitsplatz – Sandeldamm (neu) – Klinikum – Herausstraße – Friedrich-Ebert-Anlage – Kinzigheimer Weg/Westerburgstraße (neu) – Hbf./Auheimer Straße – Rauschsiedlung – Spessartstraße – Harzweg – Rue de Conflans – Wolfstraße – Vossvaldestraße – Bruchwiesenweg – Underwood-Kaserne (neu) – Depotstraße/Adalbert-Eisenhuth-Straße (neu) – Hergerswiesenweg – Hochhaus (Richtungsbetrieb) – Rochusplatz (Richtungsbetrieb) – Marienstraße (Richtungsbetrieb) – Asea-Brown-Boveri (Richtungsbetrieb)



<p><b>Planungsansatz</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Durchbindung der bisherigen Linien 3 und 7 am Hbf./Auheimer Straße zur besseren Nutzung der Fahrzeugumläufe.</li> <li>■ Kürzung der Linienführung im Hafen aufgrund geringer Nachfrage.</li> </ul>
------------------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nach infrastruktureller Möglichkeit Anbindung des Hafens über Kinzigheimer Weg und Am Krawallgraben (siehe Prüfauftrag).</li> <li>■ Linienführung in Großauheim im Richtungsbetrieb</li> <li>■ Anpassung der Taktlage auf eine Verknüpfung mit dem SPNV am Hbf. aus/in Richtung Frankfurt</li> <li>■ Anpassung des Bedienungsangebots an die Nachfrage in Großauheim: Verdichtung in der HVZ, Reduzierung in der SVZ</li> <li>■ Erhalt der Angebotskombination mit Linie 566 zwischen Großauheim und Freiheitsplatz</li> <li>■ Bedienung der Haltestellen „Kreishandwerkschaft“ und „August-Schärtner-Halle“ über Einzelfahrten zu Veranstaltungen und relevanten Trainingszeiten</li> <li>■ Soweit baulich möglich, wird das Gewerbegebiet im Bereich Adalbert-Eisenhuth-Straße über beidseitige Haltepositionen an der Depotstraße (in unmittelbarer Nähe der Einmündung zur Adalbert-Eisenhuth-Straße) bedient. Die heutige Haltestelle „Adalbert-Eisenhuth-Straße“ entfällt.</li> <li>■ Taktausweitung in der HVZ nachmittags</li> </ul>				
<p><b>Taktangebot</b> (Nordwest bis Freiheitsplatz / Freiheitsplatz bis Waldsiedlung/ Waldsiedlung bis Rochusplatz)</p>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa-So</b>	
	<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>
	T30/T15/T30	T30/T30/T30	- / - / -	T30/T60/T60	T60/T60/ -
<p><b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Reaktivierung der Haltestellen „Vosswaldestraße“ und „Bruchwiesenweg“ in Richtung Westen (je nach Fahrtrichtung in der Waldsiedlung)</li> <li>■ Einrichtung einer neuen Haltestelle „Kinzigheimer Weg / Westenburgstraße“, ggf. mit Einrichtung einer Querungsmöglichkeit</li> <li>■ Einrichtung neuer Haltestellen „Underwood-Kaserne“ und „Depotstraße/Adalbert-Eisenhuth-Straße“</li> <li>■ Bei Anbindung des Hafens Abbiegemöglichkeit von der Auheimer Straße in Am Krawallgraben (siehe Prüfauftrag)</li> </ul>				
<p><b>Verkehrliche Bewertung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stärkung der Verbindung zwischen Großauheim, dem Hauptbahnhof und der Innenstadt in den nachfragestarken Zeiten</li> <li>■ Verbindung zwischen Waldsiedlung und Großauheim mit Anbindung der Einkaufsmärkte im Gewerbegebiet Süd</li> <li>■ Ggf. zusätzliche Anbindung des Hafens (siehe Prüfauftrag)</li> <li>■ Fahrtzeit von 28 Minuten (hin) bzw. 30 Minuten (rück)</li> <li>■ Jährliche Verkehrsleistung von ca. 326.000 Fahrplan-km</li> </ul>				

<p><b>Wirtschaftliche Bewertung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Jährliche Betriebskosten von ca. 1.550.000 EUR (ca. 7% Mehrleistung im Vergleich zum Status quo der Linie 3 und 7)</li> </ul>
<p><b>Prüfauftrag</b></p> <p><b>Linienführung über Ostheimer Straße und Marköbeler Straße</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>Hintergrund</b></p> <p>Das Konzept der Linie 7 sieht vor, dass die bisher im Richtungsbetrieb bedienten Haltestellen „Ostheimer Straße“ und „Marköbeler Straße“ zugunsten eines einheitlichen Fahrplans und eines veränderten Fahrzeugumlaufs nicht mehr bedient werden.</p> <p>Um eine attraktive Anbindung des Wohngebietes zu ermöglichen, müssten diese Haltestellen in beide Richtungen bedient werden. Dafür ist die Flächenverteilung der Straßenräume zwischen der Nutzung durch die Busse bzw. den ruhenden Verkehr sowie die Kreuzungssituation Bruchköbeler Landstraße / Ostheimer Straße zu prüfen.</p> <p style="text-align: center;"><b>Prüfung</b></p> <p>Es ist zu prüfen, ob und mit welchen Änderungen der Infrastruktur eine Bedienung der Ostheimer Straße und der Marköbeler Straße in beide Fahrrichtungen ermöglicht werden kann.</p> <p style="text-align: center;"><b>Planungsansatz</b></p> <p>Um einen verspätungs- und störungsfreien Betrieb auf dem gesamten Linienweg zu gewährleisten, muss in der Ostheimer und der Marköbeler Straße eine problemlose Durchfahrt sichergestellt werden. Daher sind die Begegnungspunkte zum ruhenden Verkehr und entgegenkommenden Fahrzeugen zu reduzieren.</p> <p>Die Kreuzungsbereiche Bruchköbeler Landstraße / Ostheimer Straße und Alter Rückinger Weg / Marköbeler Straße sind so einzurichten, dass ein schnelles und sicheres Abbiegen möglich ist. Insbesondere der Abbiegevorgang in die Bruchköbeler Landstraße ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens beispielsweise durch eine Lichtsignalanlage zu regeln.</p> <p>Der Fahrzeugumlauf oder der Fahrzeugeinsatz ist der längeren Fahrtzeit anzupassen.</p> <p style="text-align: center;"><b>Verkehrliche Bewertung</b></p> <p>Erhöhung der Erschließungsqualität in Nordwest. Verlängerung der Fahrtzeit um ca. 3 Minuten</p>	

<p><b>Prüfauftrag</b></p> <p><b>Linienführung über Ehrensäule – Akademiestraße – Friedrich-Ebert-Anlage</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Hintergrund</b></p> <p>Für eine bessere Erschließung der Wohngebiete entlang der Akademiestraße, der Schule und der Zeichenakademie.</p> <p style="text-align: center;"><b>Prüfung</b></p> <p>Es sind Vor- und Nachteile gegenüber dem heutigen Linienverlauf in diesem Bereich zu prüfen (potenzielle Fahrgastgewinne, veränderte Umlaufzeiten, notwendige infrastrukturelle Anpassungen etc.) .</p> <p style="text-align: center;"><b>Planungsansatz</b></p> <p>Führung der Linie über die heute vom ÖPNV nicht bediente Akademiestraße.</p> <p style="text-align: center;"><b>Verkehrliche Bewertung</b></p> <p>Veränderte Erschließungswirkung des ÖPNV          Neue Fahrgastpotenziale          Verlängerung der Fahrtzeit          Ggf. notwendige Veränderungen im Straßenraum (insbesondere parkende Fahrzeuge)</p>
<p><b>Prüfauftrag</b></p> <p><b>Anbindung des Hafens</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Hintergrund</b></p> <p>Aufgrund der geringen Nachfrage ist eine Anbindung des Hafens über die Linie 7 nicht vorgesehen. Eine Anbindung soll jedoch weiterhin insbesondere für das Wohngebiet um die Annastraße gewährleistet werden. Die Bedienung soll sich auf die Nachfragespitze in der morgendlichen und nachmittäglichen HVZ konzentrieren.</p> <p style="text-align: center;"><b>Prüfung</b></p> <p>Es soll geprüft werden, inwieweit eine Anbindung des Hafengebietes sowie eine Weiterfahrt aus/in Richtung Innenstadt mit möglichst kurzen Fahrtzeiten und wenigen Umwegen umgesetzt werden kann.</p> <p style="text-align: center;"><b>Planungsansatz</b></p> <p>Auf ausgewählten Fahrten in der HVZ ist eine Veränderung der Linienführung möglich, um den Hafen zu bedienen. Als Linienführung empfiehlt sich die Verbindung Auheimer Straße – Am Krawallgraben – Kinzigheimer Weg – Westerburgstraße mit Bedienung der Haltestellen „Schwab“ und „Kinzigheimer Weg“. In dieser Variante entfällt die Einrichtung einer neuen Haltestelle „Kinzigheimer Weg / Westerbrugstraße“.</p> <p>Im Vergleich zu der Linienführung entlang der Auheimer Straße entsteht eine zusätzliche Fahrtzeit von ca. 3 Minuten. Alternativ ist eine Weiterfahrt über die Willy-Brandt-Straße oder Friedrich-Ebert-Anlage möglich. Hierfür sind jedoch Baumaßnahmen notwendig – v.a. um ein Einbiegen an der Kreuzung Auheimer Straße / Am Krawallgraben zu gewährleisten.</p> <p>Mit der Linienführung wird die Bedienung der Haltestelle „Hbf/Auheimer Straße“ sicher gestellt.</p> <p style="text-align: center;"><b>Verkehrliche Bewertung</b></p> <p>Erhöhung der Erschließungsqualität im Hafengebiet.          Verlängerung der Fahrtzeit.          Die Einheitlichkeit des Fahrplans geht zu Teilen durch die varrierende Linienführung verloren.</p>

<p><b>Prüfauftrag</b></p> <p><b>Übernahme der Tangentialverbindung Waldsiedlung – Großauheim Rochusplatz</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Hintergrund</b></p> <p>Aus betrieblicher Sicht lässt sich die Bedienung zwischen Großauheim und Waldsiedlung unter Umständen besser in den Umlauf der Linie 6 unterbringen. Aufgrund der Zusammenlegung der Linien 3 und 7 entstehen lange Fahrzeugumläufe, die über die Kürzung dieses Linienwegs reduziert werden können.</p> <p style="text-align: center;"><b>Prüfung</b></p> <p>Es ist zu prüfen, ob die Verbindung Großauheim, Rochusplatz – Waldsiedlung über die Linie 6 hergestellt werden kann. Dabei sind sowohl die wirtschaftlichen Belange als auch die verkehrlichen Konsequenzen für die Fahrgäste auf beiden Linien zu berücksichtigen.</p> <p style="text-align: center;"><b>Planungsansatz</b></p> <p>Die Linie 7 verkehrt bis zur Waldsiedlung. Der Abschnitt Bruchwiesenweg - Rochusplatz wird von der Linie 6 übernommen. Das Taktangebot der beiden Linien ist vergleichbar, sodass in der Bedienungsqualität für Großauheim (südwestlich der Bahntrasse) keine gravierenden Unterschiede entstehen.</p> <p style="text-align: center;"><b>Verkehrliche Bewertung</b></p> <p>Mehr Fahrplanstabilität auf Linie 7 durch kürzere Fahrzeugumläufe          Zusätzliche Nachfrage auf Linie 6 bereits ab Großauheim          Geringe Veränderungen in der Verbindungs-, Bedienungs- und Erschließungsqualität für Großauheim</p>
<p><b>Prüfauftrag</b></p> <p><b>Anbindung des Bautz-Areals (Linie 7 oder Linie 566)</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Hintergrund</b></p> <p>Das Bautz-Areal ist ein weiteres zukünftiges Entwicklungsgebiet im Bereich von Großauheim. Um rechtzeitig auf mögliche Entwicklungen zu reagieren, ist eine Anbindung des Areals an das ÖPNV-Netz zu berücksichtigen.</p> <p style="text-align: center;"><b>Prüfung</b></p> <p>Es ist zu prüfen, ob über die Linie 7 und mit welchen Auswirkungen auf Angebotsqualität, Infrastruktur und Betrieb eine Anbindung des Bautz-Areals umzusetzen wäre, oder ob das Angebot und die Erschließungswirkung über die heutige Linie 566 ausreichend ist.</p> <p style="text-align: center;"><b>Planungsansatz</b></p> <p>Verlängerung der Linie über Rodgaustraße, Josef-Bautz-Str. und Lise-Meitner-Str. mit Auswirkungen auf den weiteren Linienverlauf in Großauheim (Linie 7).          Um einen wirtschaftlich tragbaren Fahrzeugumlauf gewährleisten zu können, wären in diesem Fall erneut Veränderungen und Straffungen im Linienverlauf notwendig.          Entlang des neuen Linienwegs sind Haltestellen einzurichten.</p> <p style="text-align: center;"><b>Verkehrliche Bewertung</b></p> <p>Erhöhung der Erschließungsqualität.          Längere Fahrtzeiten aus der Waldsiedlung zum Hauptbahnhof und in Richtung Innenstadt.          Je nach bedienender Linie Anpassung der Fahrzeugumläufe notwendig.</p>

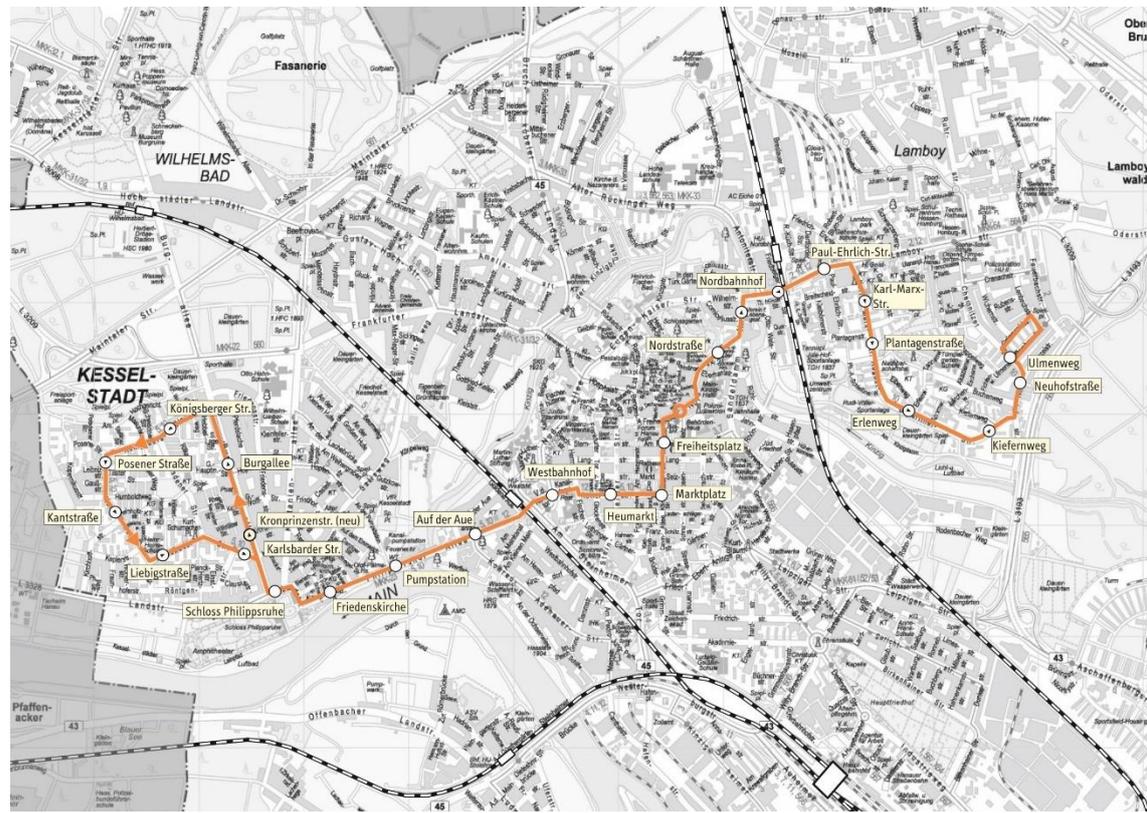
Linie 8					
Großauheim Waldsiedlung – Pioneer-Park – Hauptbahnhof					
Bruchwiesenweg (Richtungsbetrieb) – Vosswaldestr. (Richtungsbetrieb) – Wolfstraße – Rue de Conflans – Thomas-Mann-Weg – Goethestraße – In den Tannen – Argonnerpark – Vor der Pulvermühle – Aschaffener Straße (neu) – Pioneer-Park 1 (neu) – Pioneer-Park 4 (neu) – Brüningsstraße – Dunlop Übergang – Barbarossastraße – Dettinger Straße – Hauptbahnhof					
<b>Planungsansatz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schrittweise Angebotserweiterung parallel zu den Bauphasen des Pioneer-Parks als integriertes Angebot mit Linie 6.</li> <li>■ Die Linie 8 ergänzt das Angebot der Linie 6 in der SVZ und ermöglicht eine umstiegsfreie Verbindung von der Waldsiedlung, Wolfgang Nordwest, dem Argonnerpark und dem Pioneer Park zum Hauptbahnhof.</li> </ul>				
<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa-So</b>	
	<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>
	-	-	T60	-	T60
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung von drei neuen Haltestellen „Pioneer Park 1“ und „Pioneer Park 4“ auf dem Areal der ehemaligen Kaserne</li> <li>■ Einrichtung einer LSA an der Kreuzung Aschaffener Straße / Brüningsstraße, damit ein sicheres Einbiegen in die bzw. aus der Aschaffener Straße ohne längere Wartezeiten zu ermöglichen</li> </ul>				

<p><b>Verkehrliche Bewertung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ergänzendes Angebot zu Linie 6 in der SVZ zur Gewährleistung einer schnellen und direkten Verbindung zwischen Großauheim Waldsiedlung, Pioneer-Park und Hauptbahnhof</li> <li>■ Fahrtzeit von 18 Minuten</li> <li>■ jährliche Verkehrsleistung von ca. 32.000 Fahrplan-km</li> </ul>
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ jährliche Betriebskosten von ca. 150.000 EUR</li> </ul>

<b>Linie 9</b> <b>Freiheitsplatz – Hohe Tanne – Mittelbuchen</b>					
Freiheitsplatz – Hospitalstraße – Gustav-Adolf-Straße – Rosenau – Händelstraße – Beethovenplatz – Hochstädter Landstraße – Bahnhof Wilhelmsbad – Hohe Tanne – Drosselstraße – Bismarckturm – Raiffeisenstraße – Kilianstädter Straße (Richtungsbetrieb) – Am Schwaberg (Richtungsbetrieb) – Büchertalstraße (Richtungsbetrieb) (neu) – Am Hagen (Richtungsbetrieb) – Wachenbuchener Straße (Richtungsbetrieb) – Rathausstraße – Lützelbuchener Straße					
<b>Planungsansatz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Linienführung über Hohe Tanne als Kompensation für Linie 1, die dort entfällt. Bedienung der Haltestellen in beide Richtungen</li> <li>■ Verknüpfung mit RB 58 am Bahnhof Wilhelmsbad mit Anschlusspriorität für eine schnelle Verbindung auf der Relation Mittelbuchen / Hohe Tanne – Frankfurt. Ggf. Einführung eines Lastrichtungswechsels ab Mittag entsprechend der Pendlerbewegung</li> <li>■ Verdichtung des Fahrtenangebots in der HVZ zur Stärkung des Angebots für Mittelbuchen und Hohe Tanne</li> </ul>				
<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa-So</b>	
	<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>
	T30	T60	T60 AST	T60	T60 AST
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung einer neuen Bushaltestelle „Hohe Tanne“ und „Drosselstraße“ in Richtung Mittelbuchen</li> <li>■ Einrichtung einer neuen Richtungshaltestelle „Mittelbuchen, Büchertalstraße“</li> <li>■ Einrichtung einer Wendeschleife in Mittelbuchen Ost</li> <li>■ Einrichtung einer Busschleuse in Mittelbuchen auf dem neu einzurichtenden Abschnitt Am Schwaberg</li> </ul>				
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Verknüpfungssituation am Bahnhof Wilhelmsbad mit angepassten Umsteigezeiten</li> <li>■ Fahrtzeit von 21 Minuten</li> <li>■ Jährliche Verkehrsleistung von ca. 187.000 Fahrplan-km</li> </ul>				
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	Jährliche Betriebskosten von ca. 885.000 EUR (ca. 37% Mehrleistung im Vergleich zum Status quo)				

**Linie 10**  
**Kesselstadt – Freiheitsplatz – Lamboy**

Kronprinzenstraße (Richtungsbetrieb) (neu) – Burgallee (Richtungsbetrieb) – Königsberger Straße (Richtungsbetrieb) – Posener Straße (Richtungsbetrieb) – Kantstraße (Richtungsbetrieb) – Liebigstraße (Richtungsbetrieb) – Karlsbader Straße – Schloss Philippsruhe – Friedenskirche – Pumpstation – Auf der Aue – Westbahnhof – Heumarkt – Marktplatz – Freiheitsplatz – Nordstraße – Nordbahnhof – Paul-Ehrlich-Straße – Karl-Marx-Straße – Plantagenstraße – Erlenweg – Kiefernweg – Neuhofstraße – Ulmenweg

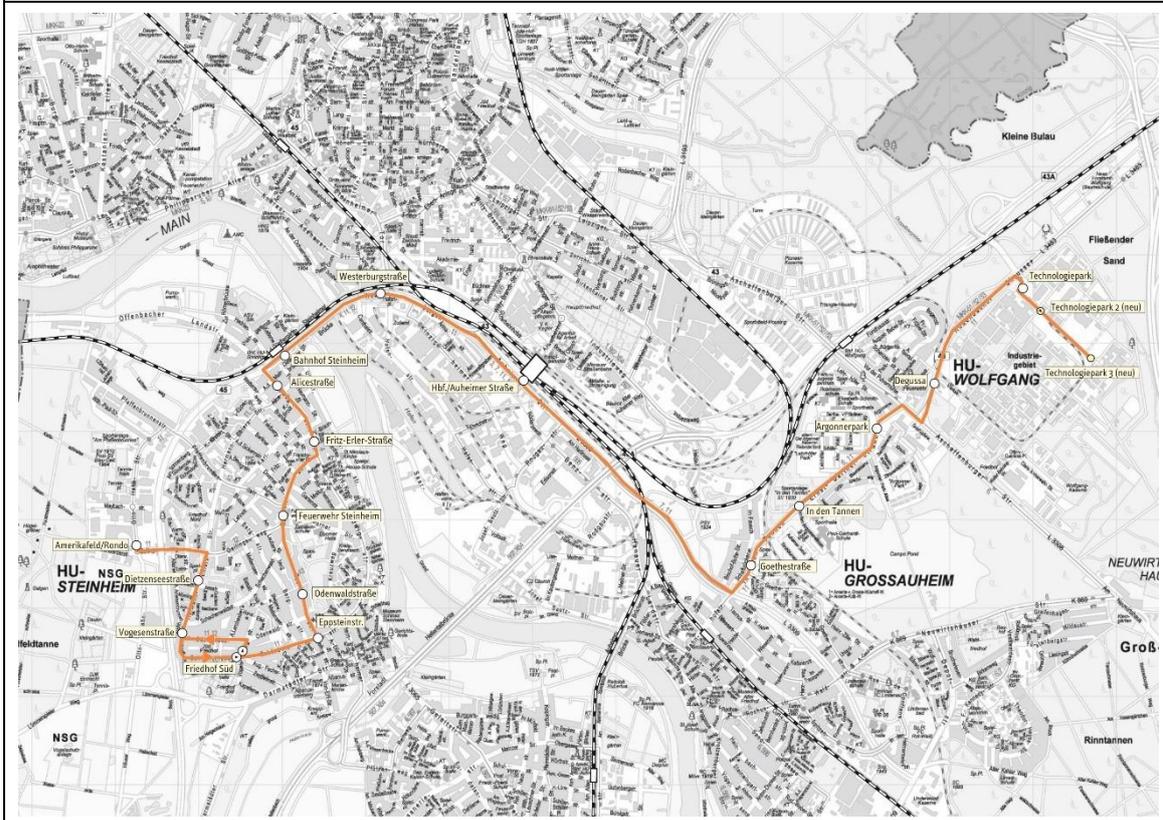


<b>Planungsansatz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Veränderte Linienführung in Kesselstadt in Zusammenhang mit Linie 1 und 5: Ringführung in Kesselstadt West zur Schaffung eines gemeinsamen Angebots zur ausreichenden Bedienung des Stadtteils und zur Verbindung von Kesselstadt mit dem Freiheitsplatz und dem Westbahnhof</li> <li>■ Anpassung der Bedienung an die Nachfrage: werktags längere Bedienung in der SVZ, samstags tagsüber Halbstundentakt</li> <li>■ Aufgrund des Angebots der Linien 1 und 5 in Kesselstadt und der Linie 2 in Lamboy findet in der SVZ kein Angebot statt</li> </ul>				
<b>Taktangebot</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa-So</b>	
	<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>
	T20	T20	-	T30	-
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung einer neuen Richtungshaltestelle „Kronprinzenstraße“ auf der Burgallee, Höhe Kronprinzenstraße</li> </ul>				

<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Veränderte Linienführung in Kesselstadt in Zusammenhang mit Linie 1 und 5: Die Bedienung von Kesselstadt Ost wird von Linie 1 übernommen, Kesselstadt West wird durch Linie 5 und Linie 10 im 10-Minuten-Takt bedient.</li><li>■ Fahrtzeit von 26 Minuten</li><li>■ Jährliche Verkehrsleistung von ca. 197.000 Fahrplan-km</li></ul>
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Jährliche Betriebskosten von ca. 930.000 EUR (ca. 1% Mehrleistung im Vergleich zum Status quo)</li></ul>

**Linie 11**  
**Wolfgang – Hauptbahnhof/Auheimer Straße – Steinheim**

(Technologiepark III (neu)) – Technologiepark II (Richtungsbetrieb) (neu) – Technologiepark – Degussa – Argonnerpark – In den Tannen – Goethestraße – Hbf./Auheimer Straße – Westerbургstraße – Bahnhof Steinheim – Alicestraße – Fritz-Erler-Straße – Feuerwehr Steinheim – Odenwaldstraße – Eppsteinstraße – Friedhof Süd – Vogesenstraße – Dietzenseestraße – Amerikafeld/Rondo



**Planungsansatz**

- Verändertes Angebot in Steinheim: Neue Linienführung in Steinheim entsprechend der Umsetzung im Sommer 2018. Ausweitung des Bedienungsangebotes auf den gesamten Tagesverlauf und Verdichtung des Angebots in der HVZ
- 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.
- Unterschiedliche Anpassung des Angebots an die Anforderungen der beiden Bereiche West und Ost in der HVZ und NVZ: Durchgängiges Angebot im Halbstunden- bzw. Stundentakt für Steinheim (insbesondere zum Hauptbahnhof) und Verdichtung der Bedienung für Wolfgang in der nachfragestarken HVZ
- Abstimmung des Angebots in der NVZ und SVZ mit den Linien 6 und 8.

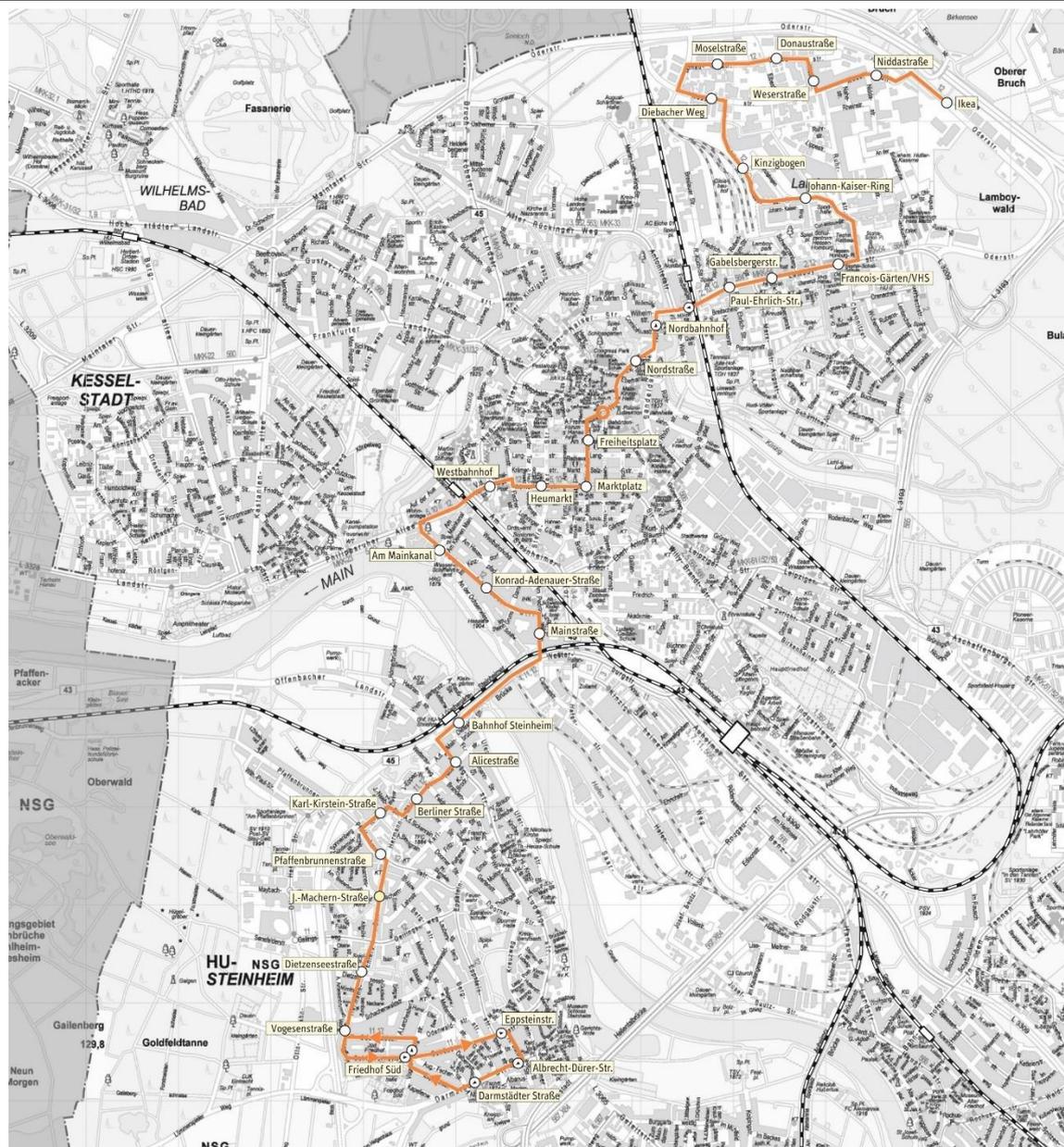
<b>Taktangebot (Steinheim – Hbf. / Hbf. – Wolfgang)</b>	<b>Mo-Fr</b>			<b>Sa-So</b>	
	<b>HVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>	<b>NVZ</b>	<b>SVZ</b>
	T30/T15	T30/T30	-	T60/T60	-

<p><b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung einer neuen Richtungshaltestelle „Wolfgang, Technologiepark 2“</li> <li>■ Einrichtung einer neuen Endhaltestelle „Technologiepark 3“ sowie einer</li> <li>■ Wendemöglichkeit am nordöstlichen Tor zum Industriepark.</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stärkung der Leistung in beiden Bereichen. Anpassung des Angebots in Wolfgang an den Bedarf durch den Berufsverkehr zum Industriepark.</li> <li>■ Fahrtzeit von 21 Minuten</li> <li>■ Jährliche Verkehrsleistung von ca. 186.000 Fahrplan-km</li> </ul>
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung</b></p>	<p>Jährliche Betriebskosten von ca. 880.000 EUR (ca. 47 % Mehrleistung im Vergleich zum Status quo)</p>

**Linie 12**

**Gewerbegebiet Lamboy – Freiheitsplatz – Steinheim**

Ikea – Niddastraße – Weserstraße – Donaustraße – Moselstraße – Diebacher Weg – Kinzigbogen – Johann-Kaiser-Ring – Francois-Gärten/VHS – Gabelsbergerstraße – Paul-Ehrlich-Straße – Nordbahnhof – Nordstraße – Freiheitsplatz – Marktplatz – Heumarkt – Westbahnhof – Am Mainkanal – Konrad-Adenauer-Straße – Mainstraße – Bahnhof Steinheim – Alicestraße – Berliner Straße – Karl-Kirstein-Straße – Pfaffenbrunnenstraße – Johannes-Machern-Straße – Dietzenseestraße – Vogesenstraße – Friedhof Süd – Eppsteinstraße (Richtungsbetrieb) – Albrecht-Dürer-Straße (Richtungsbetrieb) – Darmstädter Straße (Richtungsbetrieb)



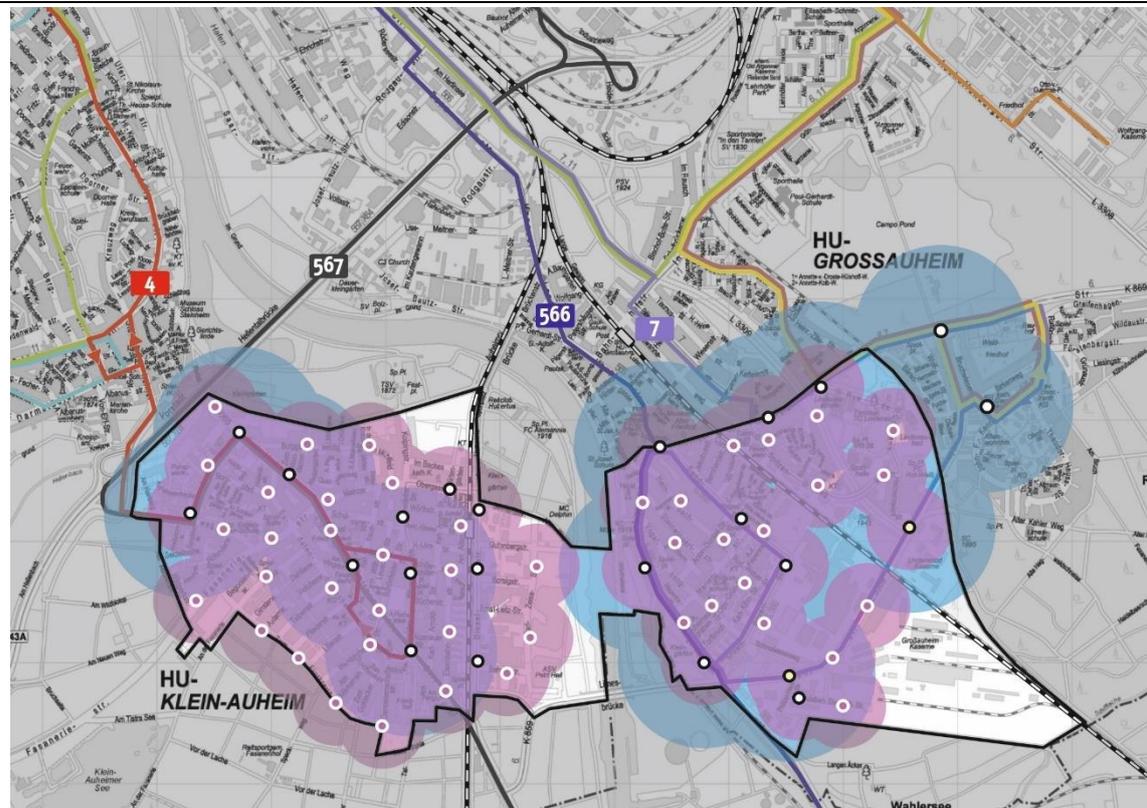
**Planungsansatz**

- Weitestgehend Beibehaltung des Angebots und der Linienführung seit der Umsetzung 2018

Taktangebot	Mo-Fr			Sa-So	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
	T30	T30	T60 AST	T30	T60
<b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung einer neuen Haltestelle „Johannes-Machern-Straße“</li> </ul>				
<b>Verkehrliche Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausweitung des Bedienungszeitraums mit zusätzlichem Fartenangebot</li> <li>■ Fahrtzeit von 41 Minuten</li> <li>■ Jährliche Verkehrsleistung von ca. 255.000 Fahrplan-km</li> </ul>				
<b>Wirtschaftliche Bewertung</b>	<p>Jährliche Betriebskosten von ca. 1.210.000 EUR (ca. 10% Mehrleistung im Vergleich zum Stand 2018 vor Umsetzung der Änderung )</p>				

**On-Demand-Verkehr Klein-Auheim / Großauheim**

Klein-Auheim – Großauheim – Klein-Auheim



**Planungsansatz**

- Einrichtung eines bedarfsgesteuerten, digitalisierten Angebotes als flexible Ergänzung zum Linienverkehr für die Bedienung von Klein-Auheim und Großauheim (in der ersten Planungsphase in enger Zusammenarbeit mit der kvGf und dem entsprechenden dort geplanten on-demand-Angebot für den Ostkreis - Pilotprojekt ‚ASTplus – bus on demand‘)
- Das Angebot deckt Fahrten innerhalb von Klein-Auheim ab, aber dient auf der Verbindung zwischen Klein-Auheim und Großauheim als Ersatz für den wegfallenden Abschnitt der Linie 6.
- Erhöhung der Erschließungs- und Verbindungsqualität des ÖPNV innerhalb der Stadtteile.
- Durch individuelle Routen werden kurze Reisezeiten ermöglicht.
- Das „digitalisierte Rufbus-Angebot“ wird von einer intelligenten Routenplanung und -optimierung unterstützt, die das „poolen“ (zusammenführen) mehrerer Fahrtwünsche zu Idealrouten ermöglicht.

**Buchungs- und Fahrtenablauf**

- Ein Fahrtenangebot findet erst nach Eingang eines Fahrtwunsches statt. Fahrtwünsche können per Telefon, Website oder App angemeldet werden. Ein Fahrplan mit konkreten Ankunfts- und Abfahrtszeiten ist nicht vorgesehen.
- Fahrtwünsche mit ähnlichen Start- und Zielpunkten werden gebündelt und von der Disposition so verarbeitet, dass verkehrlich und wirtschaftlich ein möglichst optimaler Fahrtweg entsteht.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neben den bestehenden Haltestellen (blaue Einzugsradien in der <b>Karte Konzept on-demand-Verkehr</b>) werden im Einsatzgebiet virtuelle Haltestellen bedient (lila Einzugsradien). Diese lassen sich an Straßenkreuzungen oder an wichtigen Einrichtungen verorten. Virtuelle Haltestellen verfügen über keine Haltestelleninfrastruktur wie Wartehäuschen oder Haltemast, sondern lassen sich über digitale Medien (Website, App) auffinden. Eine barrierefreie Einrichtung dieser Haltestellen ist nicht vorgesehen. An den virtuellen Haltestellen können Fahrten sowohl beginnen als auch enden.</li> <li>■ Die Disposition oder Mobilitätszentrale nimmt Fahrtenwünsche auf und vermittelt diese an das Fahrpersonal, das mit einer speziellen App zur Navigation und Kommunikation mit der Disposition ausgestattet ist.</li> <li>■ Einsatz barrierefreier Vans/Kleinbusse ggf. mit Rollstuhllampe, sodass auch an nicht barrierefreien Haltestellen ein Ein- und Ausstieg möglich ist.</li> <li>■ Für Weiterfahrten in die Innenstadt oder zum Hauptbahnhof sind Verknüpfungen zu den Linien 4, 6, 7 und 566 vorgesehen.</li> <li>■ Integration des Angebots in den RMV-Tarif.</li> <li>■ Möglichkeiten zur Erweiterung des Angebots: Einsatz von Elektrofahrzeugen, autonomen Bussen (ggf. auch in anderen Einsatzgebieten in Hanau, nach erfolgreicher Einrichtung des beschriebenen Projektes), Bedienung im Nachtverkehr</li> <li>■ Integration des Angebots in drei Umsetzungsschritten: Testphase (mind. 3 Monate), Pilotphase (mind. 1 Jahr) und Regelbetrieb</li> <li>■ Im Sinne der Vermarktung soll für dieses neue Angebot im ÖPNV ein unverwechselbarer Name entwickelt und eingeführt werden.</li> </ul>
<p><b>Fahrtenangebot</b></p>	<p>bedarfsgesteuert abhängig von der Nachfrage (gesamter Bedienungszeitraum (SVZ, NVZ und HVZ))</p>
<p><b>Notwendige infrastrukturelle Anpassungen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Keine</li> </ul>
<p><b>Verkehrliche Bewertung</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kleinräumige Bedienung innerhalb der Stadtteile</li> <li>■ Schaffung eines Angebots, das sich der Nachfrage anpasst</li> <li>■ Erhalt der Verbindung zwischen Klein-Auheim und Großauheim</li> </ul>
<p><b>Wirtschaftliche Bewertung</b></p>	<p>Für die einjährige Pilotphase mit zwei Fahrzeugen kann vor dem Hintergrund des gänzlich neuen Bedienungsansatzes nur ein ungefährender Vergleichswert für die Kosten auf Grundlage ähnlicher Angebotsformen abgeschätzt werden. Der größte Kostenfaktor stellt dabei das Fahrpersonal dar. Die jährlichen Betriebskosten in der Pilotphase werden mit ca. 350.000 EUR abgeschätzt. Eine Reduzierung der Kosten lässt sich eventuell mit anderen Partnern erzielen.</p>

## 6.1.2 Weitere Maßnahmen und Perspektiven im lokalen ÖPNV-Angebot

Bedienung in der Nachtverkehrszeit
<p style="text-align: center;"><b>Hintergrund</b></p> <p>Der RMV plant den Bedienungszeitraum der S-Bahnen am Wochenende weiter auszuweiten, sodass ein nachtdurchgängiges S-Bahn-Angebot an den S-Bahn-Haltepunkten bestehen wird. In weiteren Ausbaustufen ist auch ein entsprechender Nachtverkehr an Wochentagen geplant. Mit Bezug zu diesen Planungen wird das regionale Nachtbusangebot des RMV angepasst werden.</p> <p>Im Status quo besteht kein analoges Angebot im Busverkehr in der Spät- und Nachtverkehrszeit. Insbesondere bei einer zusätzlichen Ausweitung des S-Bahn-Angebots fehlen Anschlussfahrten im Busverkehr in der Stadt Hanau.</p> <p style="text-align: center;"><b>Planungsansatz</b></p> <p>Um insbesondere an das nächtliche S-Bahn-Angebot anzuknüpfen, soll eine Bus-Bedienung der Hanauer Stadtbereiche, die nicht im Einzugsbereich der Bahnhaltepunkte liegen, eingerichtet werden.</p> <p>Ausgewählte Stadtbuslinien mit entsprechend hohem Nachfragepotential in der Nachtverkehrszeit sollen eingesetzt werden, um eine Verbindung zu den relevanten Bahnhaltepunkten herzustellen.</p> <p>Alternativ soll untersucht werden, ob ein eigenständiges Nachtbusnetz verkehrliche und wirtschaftliche Vorteile mit sich bringt.</p> <p>Bei der Einrichtung des Nachtverkehrs sind andere Qualitätsstandards als im Tagesnetz zu berücksichtigen: Keine Zielsetzung zur Erschließung des Stadtgebietes, sondern nur die Bereitstellung von Verbindungen entlang nachfragestarker Relationen; Erweiterung der Einzugsradien auf 500 – 800 m um die Haltestellen.</p> <p>Die Bedienung sowie die Linienführung sind an das SPNV-Angebot auszurichten, sodass sichere Bus-Bahn-Verknüpfungen hergestellt werden können.</p> <p>Die Leistung des Nachtverkehrs kann aufgrund der unterschiedlichen Ausgestaltungsmöglichkeiten zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden. Eine wirtschaftliche Bewertung erfolgt pauschal in Kapitel 7.1.</p> <p style="text-align: center;"><b>Verkehrliche Bewertung</b></p> <p>Bereitstellung eines Angebotes im Nachtverkehr als Grundversorgung auf ausgewählten nachfragestarken Relationen am Wochenende sowie werktags.</p> <p>Herstellung von Bus-Bahn-Verknüpfungen auch in den Nächten</p>
<p style="text-align: center;"><b>Umsetzung</b></p> <p>mittelfristige Umsetzung in Abhängigkeit zur Entwicklung des S-Bahn-Angebots</p>

Anschlussprioritäten
<p style="text-align: center;"><b>Hintergrund</b></p> <p>Da verschiedene Linien an mehreren Verknüpfungspunkten gebunden sind, können definierte Umsteigezeiten nicht immer an allen Verknüpfungspunkten eingehalten werden. Im Rahmen der linienscharfen Betrachtung sind daher Prioritäten in der Anschlussbildung festzulegen. Die nachfolgend dargestellten zwingenden Verknüpfungen gelten als maßgeblicher Hinweis zur Fahrplangestaltung und beziehen sich auf Hin- und Rückrichtung.</p> <p style="text-align: center;"><b>Planungsansatz</b></p> <p>Die dargestellten Anschlussprioritäten beziehen sich auf den (Takt-) Fahrplan montags bis freitags. Gegebenenfalls sind in den übrigen Verkehrszeiten alternative Verknüpfungen auf den genannten Verbindungen vorzunehmen, wenn die genannten Linien zu diesen Zeiten in anderen Zeitlagen verkehren.</p>

von Linie	auf Linie	an Verknüpfungspunkt	Anschlussbeziehung
1, 2, 5	SPNV	Hauptbahnhof	Lamboy, Kesselstadt, Innenstadt – Frankfurt a. M.
9	RB 58	Bf Wilhelmsbad	Mittelbuchen – Frankfurt a. M.
3	1, 2 oder 5	Freiheitsplatz	Nordwest – Hauptbahnhof
2A	SPNV	Hauptbahnhof	Lamboy – Frankfurt a. M.
6A	SPNV	Hauptbahnhof	Wolfgang – Frankfurt a. M.
7, 11	SPNV	Hauptbahnhof / Auheimer Str.	Steinheim – Frankfurt a. M. Wolfgang Frankfurt a. M.
11, 12	SPNV	Bahnhof Steinheim	Steinheim – Frankfurt a. M.
<b>Umsetzung</b>			
kurzfristige Umsetzung			

<b>Prüfauftrag</b>
<b>Verbesserung der Anschlussqualität</b>
<b>Hintergrund</b>
Bei einem Umstieg zwischen den Angeboten im ÖPNV sollen möglichst kurze Übergangszeiten vorhanden sein, die einen dennoch gesicherten Umstieg ermöglichen. Damit der Umstieg auch gewährleistet werden kann, sind ggf. Maßnahmen zur Anschlusssicherung zu treffen.
<b>Prüfung</b>
Es ist zu prüfen, auf welchen Umsteigeverbindungen und mit welchen Mitteln die Anschlussqualität an ausgewählten Verknüpfungspunkten optimiert werden kann.
<b>Planungsansatz</b>
Ziel des Prüfauftrags ist die Sicherung und Verbesserung der Anschlussqualität im ÖPNV in der Stadt Hanau auf Basis der im Anforderungsprofil definierten Umsteigezeiten.
Dabei ist die Anschlussqualität an allen Wochentagen zu berücksichtigen.
Grundlage für die Sicherung und Verbesserung der Anschlussqualität bilden Daten, etwa zur Pünktlichkeit/Fahrplanzuverlässigkeit, welche mit Hilfe des RBL/ITCS der Verkehrsunternehmen bereitgestellt werden können.
Prüfung des Einsatzes geeigneter technischer Einrichtungen.
Darstellung der Anschlusssicherung im Fahrplan
<b>Verkehrliche Bewertung</b>
Optimierte Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten und dadurch Reisezeitverkürzung.
Gewährleistung von verlässlichen Anschlüssen.
<b>Umsetzung</b>
mittelfristige Umsetzung

### 6.1.3 Maßnahmen und Perspektiven im regionalen ÖPNV-Angebot

<p><b>Prüfauftrag</b></p> <p><b>Reduzierung von Standzeiten am Freiheitsplatz</b></p>
<p><b>Hintergrund</b></p> <p>Umlaufbedingt haben einzelne Linien längere Aufenthaltszeiten am ZOB Freiheitsplatz. Dadurch kann es in den Spitzenzeiten zu Kapazitätsengpässen der Haltepositionen kommen sowie zu Behinderungen im Betrieb anderer Linien.</p>
<p><b>Prüfung</b></p> <p>Es ist zu prüfen, inwieweit die Standzeit einzelner Linien am Freiheitsplatz verringert werden kann.</p>
<p><b>Planungsansatz</b></p> <p>Nach Möglichkeit sind die Umläufe der Stadt- und Regionallinien mit längeren Standzeiten bei einer Überplanung so zu konzipieren, dass die Standzeit an der Endhaltestelle Freiheitsplatz möglichst gering gehalten werden. Bei der Vergabe von Verkehrsleistungen ist dies sowohl vom Auftraggeber als auch vom Auftragnehmer in den Planungen zu berücksichtigen.</p> <p>Bei längeren Standzeiten soll die Schaffung bzw. Nutzung von Überliegerplätzen an Standorten erwogen werden, die außerhalb des Freiheitsplatzes liegen. (z.B. Am Schloßplatz, neben CPH)</p> <p>Auch bei einer Verlängerung des Linienwegs oder einer Weiterfahrt zu einem anderen Überliegerplatz sollen die relevanten Umsteigemöglichkeiten zwischen den Stadtbus- und Regionallinien erhalten bleiben.</p>
<p><b>Verkehrliche Bewertung</b></p> <p>Verringerung der gegenseitigen Behinderung der Linien im Betrieb.</p> <p>Verbesserung der Übersichtlichkeit am Freiheitsplatz und dadurch Optimierung der Umsteigevorgänge.</p>
<p><b>Umsetzung</b></p> <p>kurzfristige Umsetzung</p>

## 6.1.4 Maßnahmen und Perspektiven im SPNV

<b>Erweiterung des S-Bahn-Angebots und Direktfahrten zum Frankfurter Flughafen</b>
<b>Hintergrund</b>
Die Erweiterung des heutigen Fahrtenangebots ist angesichts der Bedeutung des Flughafens für Bevölkerung, Arbeitnehmer und Wirtschaft in Hanau erforderlich.
<b>Planungsansatz</b>
Der Regionale Nahverkehrsplan des RMV sieht den Erhalt der bestehenden Direktverbindung zwischen Hanau Hbf, Hanau, Steinheim Bf und dem Flughafen Frankfurt über die S-Bahn S8/S9 vor. Die Bedienzeiten und Takte, insbesondere in der HVZ und SVZ, sind auszubauen. Es ist zu prüfen, bei der RB 59 zusätzliche schnelle Verbindung von Hanau zum Flughafen Frankfurt einzurichten und die Verbindung dauerhaft zu etablieren.
<b>Verkehrliche Bewertung</b>
Beibehaltung des Angebotes mit hoher Verbindungs- und Bedienungsqualität

<b>Erweiterung der Anzahl der Zughalte in Klein-Auheim</b>
<b>Hintergrund</b>
RE 85 hält in der HVZ in Klein-Auheim, jedoch nicht in der NVZ
<b>Planungsansatz</b>
Es ist durch den RMV zu prüfen, ob die Anzahl der Zughalte der Odenwaldbahn RE85/RB86 in Klein-Auheim erhöht werden kann.
<b>Verkehrliche Bewertung</b>
Mit einem dichteren Takt könnte auch die direkte Verbindung nach Frankfurt Hbf. gestärkt werden.

<b>Modernisierung des Hauptbahnhofs und Weiterentwicklung im Sinne einer multimodalen Mobilitätsstation</b>
<b>Hintergrund</b>
Als Verknüpfungspunkt und Eingang in die Stadt Hanau hat der Hauptbahnhof eine bedeutende Funktion inne. Eine zeitgemäße Umgestaltung des Gebäudes, des Vorplatzes, aber auch des Ausgangs Auheimer Straße kann dazu beitragen, dass sich der Hauptbahnhof zu einem attraktiven Verknüpfungspunkt entwickelt. Neben der städtebaulichen Entwicklung kann dabei eine Optimierung der barrierefreien Umsteigesituation stattfinden. Investitionen in den Hauptbahnhof und in das Umfeld dienen auch der Sicherung von Fernzughalten.
<b>Planungsansatz</b>
Zentrale Maßnahmen für den Umbau des Hauptbahnhofs sind <ul style="list-style-type: none"> <li>■ der barrierefreie Ausbau der gesamten Anlagen einschließlich der vollständigen Wegekette von den Bushaltestellen bis zu den Bahnsteigen,</li> <li>■ die städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Bahnhofsgeländes, des Bahnhofsvorplatzes sowie des Umfeldes,</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ die Schaffung ausreichender und qualitativ ansprechender Verknüpfungsanlagen für Park+Ride sowie Bike+Ride.</li> </ul> <p>Durch die Installation technischer Einrichtungen zur Optimierung der Umsteigesituation kann die Anschlussqualität am Hauptbahnhof erhöht werden.</p> <p>Weiterentwicklung zu einer multimodalen Mobilitätsstation:</p> <p><b>Mobilitätsstationen</b> sind verkehrspolitische „Botschafter“ für umweltverträgliche Mobilität. Damit erfordern sie eine deutliche Wahrnehmbarkeit und möglichst eindeutige Verständlichkeit der zentralen Aussage: An diesem Standort findet die Verknüpfung mehrerer umweltfreundlicher Mobilitätsformen statt. Die Gestaltungsmöglichkeiten hierzu sind entsprechend vielfältig und sind vor Ort zu entwickeln (Baukastenprinzip). Die Sichtbarkeit der Mobilitätsstation im Hinblick auf die Wahrnehmung durch potenzielle Nutzer und dem damit verbundenen Anreiz das Mobilitätsverhalten vor dem Hintergrund eines attraktiven Angebots ggf. zu verändern, wird als bedeutend eingeschätzt. Die geschickte Berücksichtigung von Gestaltungsaspekten kann durchaus die Akzeptanz und damit die Geschwindigkeit zur Verbreitung neuer Mobilitätsformen erhöhen.</p> <p style="text-align: center;"><b>Verkehrliche Bewertung</b></p> <p>Barrierefreie Nutzung des ÖPNV          Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit          Optimierte Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten und dadurch Reisezeitverkürzung.</p> <p style="text-align: center;"><b>Umsetzung</b></p> <p>Mittelfristige Umsetzung</p>
--

<p><b>Aufwertung des Bahnhofs Wilhelmsbad im Sinne einer multimodalen Mobilitätsstation</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Hintergrund</b></p> <p>Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Nordmainischen S-Bahn ist eine Aufwertung der Hanauer Bahnhöfe vorgesehen, die entlang dieser Strecke liegen.</p> <p style="text-align: center;"><b>Planungsansatz</b></p> <p>Die Situation am Bf Wilhelmsbad ist v.a. für die Relation Mittelbuchen – Hohe Tanne – Frankfurt so zu gestalten, dass ein schneller, komfortabler und gesicherter Umstieg möglich ist. Maßnahmen zur Verbesserung der Umstiegssituation sind u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung einer neuen Querungsmöglichkeit für Fußgänger zur Bushaltestelle „Wilhelmsbad Bahnhof“ in Richtung Hohe Tanne und Mittelbuchen sowie zum P+R-Platz (westlich der Zufahrt Burgallee).</li> <li>■ Einrichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen, insbesondere auf der Nordseite der Gleise</li> <li>■ Sehbehindertengerechte Wegführung zwischen Bahngleis und Bushaltestelle über ein taktiles Leitsystem</li> </ul> <p><b>Mobilitätsstationen</b> sind verkehrspolitische „Botschafter“ für umweltverträgliche Mobilität. Damit erfordern sie eine deutliche Wahrnehmbarkeit und möglichst eindeutige Verständlichkeit der zentralen Aussage: An diesem Standort findet die Verknüpfung mehrerer umweltfreundlicher Mobilitätsformen statt. Die Gestaltungsmöglichkeiten hierzu sind entsprechend vielfältig und sind vor Ort zu entwickeln (Baukastenprinzip). Die Sichtbarkeit der Mobilitätsstation im Hinblick auf die Wahrnehmung durch potenzielle Nutzer und dem damit</p>

verbundenen Anreiz das Mobilitätsverhalten vor dem Hintergrund eines attraktiven Angebots ggf. zu verändern, wird als bedeutend eingeschätzt. Die geschickte Berücksichtigung von Gestaltungsaspekten kann durchaus die Akzeptanz und damit die Geschwindigkeit zur Verbreitung neuer Mobilitätsformen erhöhen.

**Verkehrliche Bewertung**

Optimierte Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten und dadurch Reisezeitverkürzung.  
Verbesserung der intermodalen Verknüpfung.

**Umsetzung**

Mittelfristig und in Zusammenhang mit der Entwicklung der Nordmainischen S-Bahn

**Mobilitätsstation**



<p><b>Produkt u. Aufgabe</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Räumlich gebündelte Verknüpfung von Verkehrsangeboten zur Förderung der Inter- und Multimodalität (ÖPNV mit Rückgratfunktion)</li> <li>■ Erhöhung der Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote durch Schaffung zentraler Orte für intelligente Zu- und Abbringangebote</li> <li>■ Modular gestaltbares Angebot in Hinblick auf Ausstattungsmerkmale und zu kombinierender Verkehrsmittel – in Abhängigkeit von Aufgabe, Bedeutung im Netz und räumlicher Lage sowie bei Zuordnung zu aufkommensstarken Einrichtungen</li> <li>■ Treffpunkt, Aufenthaltsbereich und Serviceangebote zur Förderung der Nahmobilität und Übernahme von Versorgungsfunktion</li> </ul>
<p><b>Hintergrund</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Maßnahme zur Unterstützung zum Erreichen der kommunalen Klimaschutzziele</li> <li>■ Verbesserung der Erreichbarkeit der starken ÖPNV-Korridore, Ausweiten der Einzugsbereiche, Abbau von Defiziten der ÖPNV-Erreichbarkeit</li> <li>■ Förderung der Multi- und Intermodalität / Attraktivitätssteigerung ÖPNV</li> </ul>
<p><b>„Zutaten“</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ modulares System, Realisierung mit Ausstattungsmerkmalen in Abhängigkeit von systemischer Bedeutung im Gesamtnetz, Nutzerpotentialen,</li> <li>■ optimale Lagegunst im Ortsgefüge</li> <li>■ Eigentumsverhältnisse Grund und Boden</li> <li>■ Betreiber / kommunaler Kümmerer / ggf. Servicedienstleister</li> </ul>

Einrichtung neuer SPNV-Haltepunkte
<p style="text-align: center;"><b>Hintergrund</b></p> <p>Das Neubaugebiet Pioneer Park soll aufgrund der Lage an der Bahntrasse Fulda/Wächtersbach – Hanau – Frankfurt und der zu erwartenden Nachfrage direkt an den SPNV angebunden werden. Eine weitere Option ist die Anbindung an die Schienenstrecke Hanau – Friedberg.</p> <p style="text-align: center;"><b>Planungsansatz</b></p> <p>Für die Anbindung des neuen Quartiers bestehen die Möglichkeiten der Einrichtung einer <b>neuen SPNV-Station (Sportsfield-Housing“)</b> mit entsprechender Verlängerung der S-Bahn sowie die Nutzung des bestehenden Haltepunktes Bahnhof Wolfgang. Wichtige Aspekte bei der Umsetzung der Maßnahme sind dabei u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdichtung des Taktangebotes und der Zughalte im Stadtteil Wolfgang.</li> <li>■ Einrichtung einer fußläufigen Zuwegung der Bahnsteige vom Areal aus. Dabei muss eine direkte Verbindung zwischen dem Gebiet und der Station über die Bundesstraße 43a gefunden werden.</li> <li>■ Installation von Fahrradabstellanlagen für die Verbesserung der Erreichbarkeit aus den entfernteren Bereichen des Pioneer Parks</li> <li>■ Einrichtung weiterer Anlagen für die intermodale Nutzung</li> <li>■ Weiträumiges Leitsystem, ggf. auch mit DFI-Anlagen auf dem Gelände des Pioneer Parks</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Verkehrliche Bewertung</b></p> <p>Direkte SPNV-Anbindung des neuen Wohngebietes. Mögliche Verknüpfung mit Linie 6, 6A und MKK-51/-52/53<sup>18</sup> zur schnellen Verbindung zwischen dem neuen SPNV-Halt und dem Industriepark Wolfgang</p> <p style="text-align: center;"><b>Umsetzung</b></p> <p>Mittelfristige Umsetzung in Zusammenhang mit den Bauphasen des Pioneer-Parks und der ABS Hanau – Gelnhausen. Gemeinsamer Planungsprozess mit der KVG Main-Kinzig.</p>

<sup>18</sup> Hinweis KVG Main-Kinzig: „Mögliche Verknüpfung der MKK-Linien 51, 52 und 53 wäre abzustimmen. Aufgrund vorhandener Pufferzeiten kann die zusätzliche Bedienung weiterer Haltestellen durchaus erfolgen.“

## 6.1.5 Infrastrukturelle Maßnahmen und Perspektiven

Die Veränderung der Linienführungen erfordern Anpassungen in der Verkehrsinfrastruktur. Dies betrifft:

- Einrichtung neuer Haltestellen (im Zusammenhang mit neuen bzw. modifizierten Linienführungen)
- Verlegung von Haltestellen (im Zuge modifizierter Linienführungen)
- Errichtung von neuen Richtungshaltestellen (z.B. bedingt durch veränderte Linienführung)
- Anpassungen an Straßen und Knotenpunkte aufgrund der erforderlichen Befahrbarkeit für Linienbusse (z.B. Ertüchtigung zur Befahrbarkeit mit Bussen zur Nutzbarmachung von kürzeren und/oder alternativen Fahrstrecken)

Die Bushaltestellen sollen grundsätzlich barrierefrei ausgebaut werden. Im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen im Liniennetz wird empfohlen, insbesondere auf den neu einzurichtenden Abschnitten die neuen Haltestellen für einen Probezeitraum von zwei bis drei Jahren vorerst provisorisch einzurichten und die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im Kontext mit der Wirkung der modifizierten Linienführung vor einem endgültigen Ausbau zu evaluieren. Die abgeschätzten Investitionskosten würden somit nicht unmittelbar mit der Netzumstellung zum Tragen kommen, sondern könnten als Ausbauprogramm über einige Jahre gestaffelt werden.

Der Ausbau der Haltestellen ist unter Berücksichtigung der örtlichen Situation im Einzelfall zu prüfen. Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen könnte ggf. verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist,
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmaler Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden und/ oder
- die Haltestelle aufgrund der topografischen/ räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist.
- Grundsätzlich sollten jedoch anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich vorgesehen werden.

### Vollständig barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen

#### Hintergrund

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan (NVP). Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

### Planungsansatz

Für die Festlegung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen sowie für die Erstellung und Fortschreibung einer Prioritätenliste ist das vom RMV vorgesehene Kriteriensystem anzuwenden. Dieses berücksichtigt für die zu betrachtende Haltestelle fünf Kriterien:

- Netzfunktion
- Linien
- Umstieg
- Takt
- Bedienform

#### Fahrgastzahlen

- Einsteiger
- Aussteiger

#### Einrichtungen

- Wohn-/Pflegeheim
- Kranken-/Ärztelhäuser
- Behindertenwerkstätten
- Bildungseinrichtungen

#### Zugänglichkeit

- (barrierefreie) Zuwegung
- Lichtsignalanlagen
- Querungshilfen
- Beleuchtung
- Topographie

#### Bauliche Situation

- Art und Höhe des Bords
- Größe der Wartefläche
- taktile Elemente
- Zwangspunkte (z.B. Hofeinfahrten, Fahrbahnbreiten)
- mögliche Synergieeffekte durch Kombination mit anderen Baumaßnahmen

Anhand des Bewertungsverfahrens sollen alle Bushaltestellen beurteilt werden. Der barrierefreie Umbau soll nach Linienbezug und anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständigen) Aufgabenträgers dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen anstehen.

Die aktuelle Priorisierung (Stand Februar 2019) sieht folgende Reihenfolge vor:

- Linie 6 (Wolfgang, Waldwiese)
- Linie 566 (Großauheim)
- Linie 12 (Industriegebiet Nord)
- Linie 9 (Mittelbuchen)
- Linien 11/12 (Steinheim)
- Einzelne noch nicht ausgebaute Haltestellen und neue Haltestellen

**Die Priorisierung kann und soll in Abstimmung mit den Behindertenverbänden weiterentwickelt werden.**

Für die auszubauenden Haltestellen sind im Vorfeld des Um- bzw. Ausbaus jeweils die Defizite aufzuzeigen. Die Abstimmung mit allen Beteiligten sowie eine grobe Kostenschätzung sind vorzunehmen.

<b>Verkehrliche Bewertung</b>
<p>Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen.          Optimierung der Umsteigesituation.          Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG.</p>
<b>Umsetzung</b>
<p>Erstellung der Prioritätenliste ist zeitnah umzusetzen.          Grundsätzlich langfristiges Projekt, das den Zeithorizont des NVP überschreitet. Sukzessive Ausbauplanung im Rahmen dieses NVP beginnen.</p>

<b>Geplante neue Haltestellen</b>		
<b>Hintergrund</b>		
<p>Die Stadt Hanau sieht vor, den Neubau bzw. Ausbau von Haltestellen im Gültigkeitszeitraum des NVP vorzunehmen, um eine Erreichbarkeit des ÖPNV-Systems u.a. entlang der neuen Linienführungen zu gewährleisten.</p>		
<b>Planungsansatz</b>		
<p>Beim Ausbau sind die Haltestellenstandards gemäß Kapitel 4.3.8 zu beachten.          Folgende Haltestellen sollen im Umsetzungszeitraum aus- bzw. neugebaut werden:</p>		
Bereich	Straße / Abschnitt	verkehrende Buslinie
Innenstadt	Sandeldamm	Linie 7
Kesselstadt	Burgallee, Höhe Kronprinzenstraße (Richtungshaltestelle)	Linie 10
	Kastanienallee, Höhe An der Lachebrücke (Richtungshaltestelle)	Linien 1, 5
Wolfgang	Otto-von-Guericke-Platz 1 und 2	Linie 6A
	Pioneer Park 1-4	Linien 6 <sup>19</sup> , 6A und 8
	Technologiepark 2 (Richtungshaltestelle)	Linie 11
	Technologiepark 3 (Richtungshaltestelle mit Wendeschleife)	Linie 11
	Aschaffenburg Straße/Brücke Bf. Wolfgang	Linien 6, 6A, 8, MKK-51/52/53
Großauheim	Depotstraße, Underwood-Kaserne	Linie 7 und on-demand-Angebot
	Depotstraße/Adalbert-Eisenhuth-Straße	Linie 7 und on-demand-Angebot
Südost	Westerburgstraße, Höhe Kinzigheimer Weg	Linie 7
Hohe Tanne	Drosselstraße (Richtungshaltestelle)	Linie 9

<sup>19</sup> Pioneer Park 2 und 3 nur durch Linie 6

	Hohe Tanne (Richtungshaltestelle)	Linie 9
Mittelbuchen	Am Hagen, Höhe Am Schwaberg (Richtungshaltestelle)	Linie 9
Steinheim	Hermann-Ehlers-Straße, Höhe Johannes-Machern- Straße	Linie 12
<b>Umsetzung</b>		
sukzessive in Abhängigkeit der jeweiligen Planungen		

<b>Anpassung der Straßeninfrastruktur</b>		
<b>Hintergrund</b>		
Betriebliche Belange in Verbindung der Veränderungen in der Netzgestaltung,		
<b>Planungsansatz</b>		
Im Zusammenhang mit den dargestellten Maßnahmen Netz und Fahrplan werden folgende Infrastrukturanpassungen notwendig:		
<b>Bereich</b>	<b>baulicher / regelungstechnischer Aufwand</b>	<b>verkehrende Buslinie</b>
Klein Auheim	Einschränken von Kfz-Parkplätzen in der Schillerstraße	Linie 4
Mittelbuchen	Herstellung einer Buswendeschleife	Linie 9
	Herstellung einer Busschleuse Am Schwaberg	Linie 9
Wolfgang	Einrichtung einer LSA an der Kreuzung Aschaffener Straße / Brüningstraße	Linien 6 und 6A
	Herstellung einer Möglichkeit zur Buswende am Technologiepark	Linie 11
<b>Umsetzung</b>		
sukzessive in Abhängigkeit der jeweiligen Planungen		

<b>Prüfauftrag</b>	
<b>Busbeschleunigungsmaßnahmen</b>	
<b>Hintergrund</b>	
Um das ÖPNV-System durch kürzere Fahrtzeiten und stabilere Fahrpläne attraktiver zu gestalten, sind insbesondere auf stauanfälligen Abschnitten Maßnahmen zur Busbeschleunigung zu entwickeln.	
<b>Prüfung</b>	
Es soll geprüft werden, auf welchen Abschnitten oder an welchen Stellen im Stadtgebiet effektive Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV umgesetzt werden können.	

<p><b>Planungsansatz</b></p> <p>Maßnahmen zur Busbeschleunigung sind u.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ die Einrichtung von separaten Busspuren als baulicher Eingriff oder</li> <li>■ die Veränderung von LSA-Schaltungen zur Bevorrechtigung von Bussen als regelungstechnische Maßnahme.</li> </ul> <p>Bauliche Maßnahmen lassen sich teilweise in Kombination mit der Einrichtung oder dem Ausbau von Haltestellen umsetzen.</p> <p>Entsprechende Ansätze bieten sich u. a. für folgende Straßenzüge an: Leipziger Str./Aschaffener Str., Lamboystraße, B 45 (Bf. Steinheim/Westerburgstr./Steinheimer Tor/Nussallee), Philippsruher Allee</p> <p style="text-align: center;"><b>Verkehrliche Bewertung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stabilisierung des Systems.</li> <li>■ Sicherung der Verknüpfungen und Umstiege.</li> </ul>
<p><b>Umsetzung</b></p> <p>Mittelfristige Umsetzung. Bei deutlichen Verspätungen auf einzelnen Abschnitten sind diese vorrangig zu behandeln.</p>

<p><b>Prüfauftrag</b></p> <p><b>Verbesserung der Haltestellenanlage an der Otto-Hahn-Schule</b></p>
<p><b>Hintergrund</b></p> <p>Aktuell besteht eine hohe Belastung der ankommenden und abfahrenden Fahrzeuge in den Spitzenzeiten zu den Schulanfangs- und -endzeiten an den vorhandenen Haltepositionen, was zu einer ungenügenden Funktionalität für Fahrgäste und im Betrieb führt.</p> <p style="text-align: center;"><b>Prüfung</b></p> <p>Es soll geprüft werden, ob die bauliche Änderungen der der Haltestellen „Otto-Hahn-Schule“ verkehrliche sowie wirtschaftliche Verbesserungen mit sich bringt.</p> <p style="text-align: center;"><b>Planungsansatz</b></p> <p>Eine Verbesserung der Situation an der Otto-Hahn-Schule kann in mehreren Schritten und in verschiedenen Varianten geprüft werden.</p> <p style="text-align: center;"><b>Verkehrliche Bewertung</b></p> <p>Verbesserung der Betriebsabwicklung in Kesselstadt für Linien im Stadt- und Regionalverkehr Erhöhung der Sicherheit für ein- und aussteigende Schüler</p>
<p><b>Umsetzung</b></p> <p>Mittelfristige Umsetzung, auch in Abhängigkeit der Umsetzung Unterführung Frankfurter Landstraße. Einbindung sämtlicher Planungspartner in den Planungsprozess.</p>

## 6.1.6 Maßnahmen und Perspektiven in der Fahrgastinformation

Optimierung der Wegweisung
<p><b>Hintergrund</b></p> <p>Umsteigevorgänge können durch zusätzliche und optimierte Wegweisungen komfortabler und schneller gestaltet werden. Insbesondere an größeren Verknüpfungs- und Umstiegshaltestellen helfen dynamische sowie statische Wegweiser, die Orientierung zu behalten, was die Umstiegs- und Aufenthaltsqualität, aber auch die Sicherheit an den Haltestellen erhöht.</p>
<p><b>Planungsansatz</b></p> <p>Die Optimierung der Wegweisung an den Verknüpfungshaltestellen kann durch bauliche Maßnahmen wie z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Beschilderung am Haltestellenbereich zur Darstellung verknüpfter Linien</li> <li>■ Aushang weiterer gut und schnell lesbarer Lagepläne</li> <li>■ Leitsysteme auf Boden für die schnelle Verbindung auf nachfragestarken Relationen oder technische Maßnahmen umgesetzt werden, wie z.B.</li> <li>■ Einrichtung weiterer DFI mit entsprechenden Anzeigen zu Umsteigezeiten und Wegweisung</li> <li>■ Durchsage zu den vorhandenen Umstiegsmöglichkeiten (auch in Hinblick auf die Barrierefreiheit)</li> </ul>
<p><b>Umsetzung</b></p> <p>kurzfristige Umsetzung an den Umstiegshaltestellen Freiheitsplatz und Hauptbahnhof, mittelfristige Umsetzung an den weiteren Verknüpfungshaltestellen</p>

Einrichtung weiterer Dynamischer Fahrgastinformationen
<p><b>Hintergrund</b></p> <p>Anlagen der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) tragen dazu bei, an größeren Umstiegshaltestellen eine schnelle Übersicht zu erlangen. Dort weisen sie auf mögliche Anschlüsse und deren Umstiegszeiten hin. An weiteren Haltestellen im Stadtgebiet ermöglichen sie eine schnelle Übersicht über die verfügbaren Linien und informieren in Echtzeit über Verspätungen oder Fahrplanänderungen. Darüber hinaus können DFI-Anzeiger abseits der Haltestellen an zentralen Orten und in öffentlichen Einrichtungen (Rathaus, Klinken etc.) über die nächsten Abfahrten informieren.</p>
<p><b>Planungsansatz</b></p> <p>Weitere DFI-Anzeiger sollen in öffentlichen Einrichtungen sowie an weiteren Haltestellen mit hoher Nachfrage installiert werden. Die Anzeiger sollen neben den Ankünften und Abfahrten weitere Information zum ÖPNV-Angebot bereitstellen.</p>
<p><b>Umsetzung</b></p> <p>Kurz- bis mittelfristige Umsetzung</p>

**Fortsetzung und Intensivierung von Ansätzen zur Verbreitung von ÖV-Informationen und Verbesserung der Fahrgastorientierung**

**Hintergrund**

Die stetige Verbreitung von Informationen zum ÖPNV sind notwendig, um potentielle Fahrgäste zu gewinnen. Dabei sind die bestehenden Kanäle (Fahrplanbücher, Aushänge etc.) weiter zu nutzen, aber auch neue digitale Wege der Fahrgastinformation (Website, soziale Medien, Bereitstellung digitaler Daten) zu nutzen.

Ein Schwerpunkt sollte auch auf die Zielgruppe der Selten- und Neunutzer gelegt werden, die einfache und unmissverständliche Informationen und Orientierung benötigen, um sie als langfristige Kunden des ÖPNV zu gewinnen.

**Planungsansatz**

Folgende Ansätze zur Verbreitung von Informationen sind:

- Regelmäßige Versorgung verkehrintensiver Einrichtungen wie Schulen, öffentliche Einrichtungen, Unternehmen usw. mit aktuellen gedruckten Fahrplanmedien zum Aushang (Abfahrtsplan der nächstgelegenen Haltestelle(n), Haltestellenumgebungsplan mit Weg zur Haltestelle).
- Offensive Vermarktung der Homepage-Tools und App des RMV, die eine Einbindung der RMVFahrplanauskunft mit sinnfälligen Voreinstellungen auf den Internetseiten verkehrintensiver Einrichtungen ermöglichen. Insbesondere bei Einrichtungen, auf die die Stadt unmittelbaren Einfluss hat (Schulen, Kultur- und Bildungseinrichtungen) sollte ein solcher Service obligatorisch sein. Dies betrifft auch den Internetauftritt der Stadt selbst.
- Bereitstellung von aktuellen Linien- und Fahrplaninformationen (ggf. als Open data) für relevante Informationsdienste und Apps (Google Maps, RMV-App, Öffi etc.)
- Unterstützung des RMV als Dachmarke bei der Herstellung einer Präsenz des ÖPNV in verschiedenen sozialen Medienkanälen oder Einrichtung bzw. Fortführung eigener Kanäle.

**Prüfauftrag:**

Überprüfung und ggf. Neuordnung der Liniennummern und der Beschilderung an den Haltestellen im Sinne einer optimierten Fahrgastinformation und Fahrgastorientierung.

**Umsetzung**

Kurzfristige Umsetzung

**Gesamtverkehrsangebot in Aushangfahrplänen und/oder als online-Information**

**Hintergrund**

Für Fahrgäste ist es nicht immer offensichtlich, dass das Stadtbus- und das Regionalbusangebot sich auf Abschnitten ergänzen und gemeinsam ein wesentlich dichteres Taktangebot bieten. Eine Verbesserung der Fahrgastinformation kann hier zu deutlicheren Verbesserungen und zu einer größeren Nutzerakzeptanz führen.

**Planungsansatz**

Optimierung der Fahrgastinformation für Abschnitte mit starker Überschneidung von Stadt- und Regionalbus (bspw. Mittelbuchen – Hohe Tanne – Freiheitsplatz oder Wolfgang – Pionier-Kaserne – Klinikum – Freiheitsplatz).

- Einbeziehung der Regionallinien in die Liniennetzkommunikation
- Entwicklung von Aushangfahrplänen mit Gesamtverkehrsangebot
- Online-Beauskunftung mit Gesamtverkehrsangebot

**Umsetzung**

kurzfristige Umsetzung

## 6.1.7 Maßnahmen und Perspektiven in Marketing, Betrieb und Planung

Weiterentwicklung des Beschwerdemanagements
<p style="text-align: center;"><b>Hintergrund</b></p> <p>Ein Beschwerdemanagement als Teil einer regelmäßigen Qualitätskontrolle trägt dazu bei, bestehende Defizite in Betrieb, Vertrieb und Nutzerfreundlichkeit schnell und möglichst unkompliziert zu beseitigen. Durch eine systematische Aufnahme und Verarbeitung von Beschwerden kann die Qualität des ÖPNV in Hanau langfristig und zielorientiert weiterentwickelt werden. Darüber hinaus stärkt der Kontakt über das Beschwerdemanagement die Kundenbindung.</p> <p style="text-align: center;"><b>Planungsansatz</b></p> <p>Beim Beschwerdemanagement ist die einfache Eingabe von Beschwerden und Anregungen bestenfalls über mehrere Kanäle (Telefon, Post, Website, App) wichtig, so dass die Nutzungshürden möglichst gering gehalten werden.</p> <p>Zur Kundeneingabe, Bearbeitung und Auswertung wird das mandantenfähige System ELMA des RMV genutzt und weiterentwickelt.</p> <p>Die Auswertung soll in regelmäßigen Abständen stattfinden und sich an den inhaltlichen und räumlichen Schwerpunkten orientieren.</p> <p>Sowohl die Informationen über eingegangene Beschwerden als auch über die Beseitigung der Mängel sollten im Sinne der Kundenfreundlichkeit möglichst transparent gehalten werden.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Umsetzung</b></p> <p>Laufend</p>

Ausbau von Bike+Ride
<p style="text-align: center;"><b>Hintergrund</b></p> <p>Die Kombination von ÖPNV/SPNV und dem Radverkehr ermöglicht eine schadstoffarme Fortbewegung in der Stadt. Bike+Ride-Anlagen unterstützen diese Mobilität, indem sie ein sicheres Fahrradparken und einen schnellen Umstieg gewährleisten.</p> <p>Die Einrichtung von B+R-Anlagen kann zudem dazu beitragen, Erschließungsdefizite im ÖPNV-Netz zu verringern, indem sie die Erreichbarkeit der Haltestellen qualitativ erhöhen.</p> <p style="text-align: center;"><b>Planungsansatz</b></p> <p>An den SPNV-Haltestellen sowie an relevanten Bushaltestellen sollen Bike+Ride-Anlagen installiert bzw. erweitert werden. Dabei sind die Nachfragepotentiale im Voraus zu prüfen. Die Infrastruktur bestehender B+R-Anlagen sollen auf den neuesten Stand gebracht werden.</p> <p>Um ein attraktives B+R-Angebot an den verschiedenen Standorten zu schaffen, sind u.a. folgende Aspekte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ gut einsehbare und wetter- sowie diebstahlsichere Abstellanlagen möglichst in direkter Nähe zu den Bahn- bzw. Bussteigen</li> <li>■ Gut sichtbare Kennzeichnung der Anlagen, eine Wegweisung zu den Anlagen sowie zwischen Anlagen und Haltestelle</li> <li>■ Gute Zuwegung mindestens im direkten Umfeld über gut befahrbare Radwege</li> <li>■ einheitliche Gestaltung der Anlagen zur Erhöhung des Wiedererkennungswerts</li> <li>■ Optionale Erweiterungen zur qualitativen Aufwertung der Anlage (Fahrradboxen, abschließbare Aufbewahrungsmöglichkeiten, Ladeinfrastruktur für Pedelecs und E-Bikes)</li> </ul>

<b>Verkehrliche Bewertung</b>
Erhöhung der Erreichbarkeit von ausgewählten Haltestellen Schaffung eines Angebotes in Bereichen oder Zeiten, in denen ein geringes ÖPNV-Angebot besteht
<b>Umsetzung</b>
kurz- bis mittelfristige Umsetzung

<b>Prüfauftrag</b>
<b>Ausbau von Park+Ride</b>
<b>Hintergrund</b>
Die Verknüpfung von MIV und ÖV kann zur Entlastung des städtischen Verkehrs in Hanau führen. Um v.a. die Innenstadt zu entlasten, sollen die P+R-Anlagen der umliegenden SPNV-Haltestellen ausgebaut werden.
<b>Prüfung</b>
Es soll untersucht werden, an welchen SPNV-Haltestellen eine sinnvolle Erweiterung der Park+Ride-Flächen stattfinden kann.
<b>Planungsansatz</b>
Im Voraus der Planung und Umsetzung ist das Nachfragepotential zu ermitteln, um das Angebot platzsparend zu entwickeln. Eine Erweiterung des P+R-Angebots kann über die Ergänzung um weitere Mobilitätsangebote wie CarSharing-Stationen stattfinden, dabei sollen diese Angebote eine gut gelegene und sichtbare Fläche erhalten. Bei der Entwicklung des P+R-Angebots ist das vorhandene ÖPNV-Angebot entlang der Korridore zu berücksichtigen. Besteht bereits ein dichtes Angebot, soll darauf abgezielt werden, dass dieses vorrangig benutzt wird.
<b>Verkehrliche Bewertung</b>
Verringerung der Stauanfälligkeit auf einzelnen Abschnitten Stärkung der Fahrgastnachfrage v.a. im SPNV
<b>Umsetzung</b>
Kurz- bis mittelfristige Umsetzung

<b>Prüfauftrag</b>
<b>Einsatz neuer Antriebstechnologien</b>
<b>Hintergrund</b>
Neue Antriebstechnologien wie Elektro-, Wasserstoff- oder Hybridfahrzeuge entwickeln sich stetig und werden immer effizienter. V.a. auf Abschnitten mit hohen Emissionswerten und in sensiblen Bereichen (z.B. Fußgängerzonen) kann der Einsatz von Bussen mit schadstoffarmen Motoren dazu beitragen, die Schadstoff- und Lärmbelastungen zu reduzieren. Um ein System oder einzelne Linien auf diese Technologien umzustellen bedarf es jedoch weiterer Planung hinsichtlich der Fahrzeugeinsätze oder der bereitzustellenden Infrastruktur.

Eine konkrete Prüfung des Einsatzes unterschiedlicher Technologien im Stadtgebiet Hanaus soll stattfinden, sobald sich am Markt klarere Tendenzen entwickeln und die Wirkung der jeweiligen Technologien festgestellt sind.

#### **Prüfung**

Es soll geprüft werden, ob der Einsatz alternativer Antriebstechnologien auf einzelnen Linien im Stadtbusverkehr verkehrlich und v.a. wirtschaftlich umsetzbar ist.

#### **Planungsansatz**

Für den Einsatz alternativer Antriebstechnologien im Stadtgebiet von Hanau sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen. Dazu zählen u.a.:

- der Einsatz auf einzelnen Linien oder im gesamten Stadtbussystem
- die Bereitstellung entsprechender Infrastruktur auf dem Betriebshof sowie entlang der Streckenverläufe
- die Art der Aufladung von Akkus bzw. des Betankens
- die Überplanung der Fahrzeugumläufe entsprechend ihrer Reichweiten sowie die Disposition der Fahrzeuge
- die Berücksichtigung weiterer Aspekte, die für den Betrieb der Fahrzeuge relevant sind (höhere Leistung durch extreme Wetterbedingungen etc.)

#### **Verkehrliche Bewertung**

Ggf. Veränderung der Linienführung bedingt durch die Fahrzeugumläufe

#### **Umsetzung**

Mittel- bis langfristige Umsetzung in Abhängigkeit von der Entwicklung der Technik und am Markt.

### **Prüfauftrag**

#### **Reform des Tarifsystems**

#### **Hintergrund**

Der Einsatz neuer Vertriebsmöglichkeiten ermöglicht auch einen neuen Umgang mit der Tarifstruktur. Die Differenzierung der Tarife für unterschiedliche Nutzergruppen kann durch angepasste und transparente Preisstufen neue Fahrgäste generieren.

#### **Prüfung**

Es ist zu prüfen, ob das Tarifsysteem des RMV weiterentwickelt werden kann, um kundenfreundlichere und transparentere Tarife einzuführen.

#### **Planungsansatz**

Die Preisstufen sind den verschiedenen Kundengruppen anzupassen, sodass v.a. Dauerkunden Vorteile erhalten, aber auch neue Nutzer Anreize finden. Mögliche Ansätze für eine Neugestaltung der Tarifstruktur sind:

- Neuordnung der Tarifbereiche in und um Hanau
- Fortentwicklung der Stadtpreisstufe Sonderstatusstädte
- Einführung eines Seniorentickets ähnlich dem 365-Euro-Schülerticket
- Weitere Jobtickets, Flatrates, Umwelttickets zur Reduzierung des MIV-Pendlerverkehrs im Rhein-Main-Gebiet

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erprobung entfernungsabhängiger Tarife</li> <li>■ Erprobung von Tarifen mit Mengenrabatt (Sammelkarten)</li> <li>■ Erprobung neuer Tarifpakete, die neben der Nutzung des ÖPNV auch weitere Mobilitätsangebote beinhalten</li> </ul>
<p><b>Umsetzung</b></p> <p>Kurz- bis mittelfristige Erprobung durch den RMV und weiteren Verkehrsträgern und Anbietern</p>

<p><b>Prüfauftrag</b></p> <p><b>Stärkere Vermarktung des ÖPNV als Alternative zum Pkw</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Hintergrund</b></p> <p>Der ÖPNV kann für viele potentielle Nutzer eine attraktive Alternative zum Pkw darstellen. Viele Zielgruppen werden jedoch noch nicht ausreichend und angepasst informiert. Ein auf die Gruppen ausgerichtetes Marketing, das die Vorteile des ÖPNV und des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV, Sharing-Angebote) für Nutzer, aber auch für die Stadt und Umwelt vermittelt und die negativen Auswirkungen des Pkw-Verkehrs darstellt, soll genutzt werden, um zukünftige Fahrgäste zu erreichen.</p> <p>Zu den besonders relevanten Zielgruppen gehören Jugendliche, die noch keinen Führerschein besitzen, sowie Senioren, die sich überlegen, ihren Pkw abzuschaffen. Aber auch Pendler, die aus Gewohnheit den Pkw nutzen und nicht ausreichend über das ÖPNV-Angebot informiert sind, sollen angesprochen werden.</p> <p style="text-align: center;"><b>Prüfung</b></p> <p>Es sollen Marketing-Maßnahmen und spezielle Angebote geprüft werden, um den ÖPNV und den Umweltverbund als attraktive Alternative zum Pkw erfolgreich zu vermarkten.</p> <p style="text-align: center;"><b>Planungsansatz</b></p> <p>Eine umfangreiche Marketing-Kampagne soll angestoßen werden und mit verschiedenen Aktionen und speziellen Angeboten kombiniert werden, um weitere Nutzergruppen für den ÖPNV zu erreichen.</p> <p>Insbesondere für die Zielgruppe der Senioren, die auf die Pkw-Nutzung verzichten wollen, können besondere Angebote entwickelt werden. Für die freiwillige Abgabe des Führerscheins kann beispielsweise ein Jahresticket herausgegeben werden, bestensfalls mit einem Mobilitätstraining und umfangreichem Informationsmaterial.</p> <p>Aktionswochen wie das „Autofasten“ oder die „Europäische Mobilitätswoche“ sollen genutzt werden, um über Info-Stände sowie über die Lokalpresse das ÖPNV-Angebot zu präsentieren und die Bürger für das Thema nachhaltiger Mobilität zu sensibilisieren.</p> <p style="text-align: center;"><b>Umsetzung</b></p> <p>Kurz- bis mittelfristige Erprobung durch den RMV und weiteren Verkehrsträgern und Anbietern</p>

<p><b>Prüfauftrag</b></p> <p><b>Nutzung neuer Vertriebskanäle</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>Hintergrund</b></p> <p>Der Einsatz digitaler Möglichkeiten für den Erwerb von Fahrausweisen verbreitet sich und bietet neue Möglichkeiten für Fahrgäste. Aber auch aus betrieblicher Sicht können neue Vertriebskanäle dazu beitragen, z.B. Verspätungen durch den Fahrkartenverkauf zu reduzieren.</p>

<p><b>Prüfung</b></p> <p>Es soll geprüft werden, welche neuen Vertriebskanäle in Hanau erprobt bzw. langfristig eingesetzt werden können.</p> <p style="text-align: center;"><b>Planungsansatz</b></p> <p>Es werden unterschiedliche Systeme auf verschiedenen Kanälen angeboten. Dazu zählen u.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ neue Medien wie Smartphones oder Smartcards</li> <li>■ neue Abbuchungssysteme wie „be in/be-out“ auf GPS- oder WLAN-Basis oder „tap on/tap off“ mithilfe von Schnittstellen in den Fahrzeugen oder an den Haltestellen</li> </ul> <p>Bei Erprobung und Umsetzung ist darauf zu achten, ein im besten Fall verbundweit einheitliches System einzurichten. Auch hier kann das System genutzt werden, um nicht nur den ÖPNV, sondern auch weitere Mobilitätsangebote zu nutzen.</p>
<p><b>Umsetzung</b></p> <p>Kurz- bis mittelfristige Erprobung durch den RMV und weiteren Verkehrsträgern und Anbietern</p>

<p><b>Prüfauftrag</b></p> <p><b>Einrichtung eines Fahrgastbeirats</b></p>
<p><b>Hintergrund</b></p> <p>Fahrgastbeiräte dienen als Instrument des Qualitätsmanagements sowie des kontinuierlichen Austauschs mit Fahrgästen und Vertretern relevanter Institutionen. Dabei ist sowohl die stetige Qualitätskontrolle des bestehenden Angebots sowie die Weiterentwicklung des Systems von Bedeutung.</p> <p style="text-align: center;"><b>Prüfung</b></p> <p>Es soll die Einrichtung eines Fahrgastbeirats geprüft werden, sodass eine stetige Qualitätskontrolle stattfinden kann.</p>
<p><b>Umsetzung</b></p> <p>Mittelfristige Umsetzung</p>

<p><b>Maßnahme</b></p> <p><b>Schulung Fahrpersonal (Schwerpunkt Barrierefreiheit)</b></p>
<p><b>Hintergrund</b></p> <p>Anregung gemäß Beteiligungsprozess zum NVP:</p> <p>Die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Fahrpersonals gerade gegenüber mobilitätseingeschränkten und älteren Personen als wichtig und bedeutend einzuschätzen sind, um diesen Personenkreis nicht durch unwilliges Verhalten von der Nutzung des Nahverkehrs abzuhalten. 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 die Orientierung zu ermöglichen. Das Beherrschen der deutschen Sprache ist wichtig, um verständlich und angemessen mit den Fahrgästen kommunizieren zu können.</p>

<b>Planung</b>
Entsprechende Schulungen sind in regelmäßigen Abständen durchzuführen. Die Verkehrsunternehmen sind hierfür verantwortlich.
<b>Umsetzung</b>
Kurzfristige Umsetzung

<b>Maßnahme</b>
<b>Entwicklung schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement</b>
<p style="text-align: center;"><b>Hintergrund</b></p> <p>Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität. Im Gegensatz zur klassischen Verkehrsplanung liegt der Fokus nicht auf dem Angebot, sondern auf der Nachfrage und den Bedürfnissen der Menschen. Mobilitätsmanagement ist zielgruppenspezifisch ausgelegt und adressiert sich direkt an die „verkehrserzeugenden Einrichtungen“, Es erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure und arbeitet integriert mit Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.</p> <p>Mobilitätsmanagement für Schulen agiert auf mehreren Ebenen: Zum einen wird der Kfz-Verkehr zu Schulen reduziert, zum anderen werden den Kindern langfristig nachhaltige Mobilitätsweisen vermittelt und mit ihnen eingeübt. Zum Erreichen dieser Ziele können vielfältige Maßnahmen von klassischer Verkehrssicherheitsarbeit und Schulwegplanung über die Integration moderner Mobilitätsbildung in den Unterricht bis hin zu Projekten für Kinder und Schulungen für Eltern angewendet werden.</p> <p style="text-align: center;"><b>Planung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einrichtung einer Koordinationsstelle mit den Aufgaben wie bspw.             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Einrichtung von Arbeitskreisen bzw. Runden Tischen,</li> <li>○ Empfehlung von Maßnahmen für die lokale Verkehrssicherheitsarbeit,</li> <li>○ Suche und Vermittlung von erfolgreichen Beispielprojekten,</li> <li>○ Vermittlung von Kontakten zu Referenten und Experten,</li> <li>○ Informationsverbreitung zu Angeboten im ÖPNV (bspw. Jobticket)</li> <li>○ Initiierung von Modelprojekten wie bspw. Dienstfahrräder bzw. Dienstpedelecs, Integration von Car Sharing in Unternehmensfuhrparks</li> </ul> </li> <li>■ Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie, Unternehmen, Einzelhandelseinrichtungen, Gewerbegebiete etc.</li> <li>■ Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements: Ansprache relevanter Arbeitgeber an Standorten, für die eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes erzielt werden soll (im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung neben dem ÖPNV auch Betrachtung der übrigen Verkehrsträger wie Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr)</li> <li>■ Einrichtung eines schulischen Mobilitätsmanagements (z. B. Koordination zwischen Schulen und Schulbehörden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen; Information der Schülerinnen und Schüler, Ausbildung von Bahn- und Busbegleitern, Durchführung von Busschulen etc.)</li> <li>■ Erstellen eines praxisnahen Konzeptes für schulisches Mobilitätsmanagement für die Stadt Hanau unter Berücksichtigung der verschiedenen Schultypen.</li> <li>■ Alle öffentlichen Schulen sollen kostenlos auf das Angebot des Schulischen Mobilitätsmanagements zurückgreifen können.</li> <li>■ Einrichten eines Netzwerkes zum Thema „Schule und Mobilität“, um den Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren (Polizei, Schulamt, Verkehrsplanung sowie Schulen) zu erleichtern,</li> </ul>

<p>Informationen und gute Erfahrungen leicht weiterzugeben, Abstimmungen auf kurzen Wegen durchführen zu können und Probleme leicht ansprechen und beheben zu können.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erstellung von Schulmobilitätsplänen: Bei Grundschulen sollte der Fokus auf den Fußwegen liegen, bei weiterführenden Schulen sollten zusätzlich Radwege und die Kombination mit dem ÖPNV geprüft werden.</li> <li>■ Verbesserung der Vermittlung der Schulwegpläne an die Eltern</li> <li>■ Unterstützen der Schulen durch Vermittlung von „Good-Practice“-Beispielen, Bereitstellen von Unterrichtsmaterial, Qualifizierung von Lehrkräften, Information von Eltern sowie Schaffen bzw. Ausbau „außerschulischer Lernpartnerschaften“ (wie z.B. Busschulen).</li> <li>■ Durchführen von Schwerpunktaktionen oder Projekttagen mit Ansprache von Schülerinnen und Schülern, Eltern und Lehrkräften. Einführung von Busbegleitern im Schulverkehr. Schulung von Schülern (10 – 15 pro Klassenstufe), künftig verbal deeskalierend tätig zu sein. Für jede Schule soll ein Ansprechpartner vorhanden sein.</li> <li>■ Allgemein: Willkommenspaket für neue Einwohner inklusive ÖPNV-Information aller Verkehrsmittel in Hanau (städtischer und regionaler ÖPNV) bei Anmeldung im Einwohnermeldeamt</li> </ul>
<p><b>Umsetzung</b></p> <p>langfristige Handlungsaufgabe</p>

## 7 Maßnahmenwirkung, Finanzierung, Kosten und Erlöse

Ziel dieses Arbeitsschrittes ist die Ermittlung der Auswirkungen der Angebotskonzeption. Dabei werden neben den verkehrlichen Wirkungen auch die finanziellen Folgen abgeschätzt.

### 7.1 Abschätzung der Betriebskosten

Die Abschätzung der Betriebskosten erfolgt auf Basis der Fahrplankilometer, die entsprechend der Angebotskonzeption künftig zu leisten sind. Als Grundlage werden die Fahrplankilometer in einem Normjahr herangezogen.

Die in der Angebotskonzeption enthaltenen Maßnahmen zu den Linien im Stadtbusnetz behandeln sowohl die Linienverläufe als auch ihr Fahrtenangebot, um das Angebot an die veränderte und wachsende Nachfrage anzupassen. Für das Gesamtsystem mit allen Stadtbuslinien (exklusive dem on-demand-Angebot für Klein-Auheim) entsteht dadurch eine Mehrleistung von ca. 9% im Vergleich zum Status quo. Dies entspricht einer zusätzlichen Leistung von rund 230.000 Fahrplankilometern (exklusive on-demand-Verkehr) pro Jahr.

Tabelle 40 differenziert die Mehrleistung im Stadtbussystem nach den einzelnen Linien. Die Veränderung des Angebots fällt dabei im Netz nicht einheitlich, sondern je Linie teilweise sehr unterschiedlich aus. Dies ist auf die Anpassung des Angebots auf die neuen Anforderungen in den einzelnen Stadtteilen zurückzuführen.

**Tabelle 40:Leistungsveränderung der Stadtbuslinien ggü. Stand 2017**

Linie	Fahrplan-km/Jahr (Konzept)	Veränderung ggü. Status quo
1	201.000	- 17%
2	240.000	+ 1%
2A	33.000	+ 184 %
3	Zusammenlegung mit Linie 7	-
4	349.000	+ 19%
5	255.000	- 1%
6	385.000	- 5%
6A	27.000	-
7	326.000	+ 7% <sup>20</sup>
8	32.000	-
9	187.000	+ 37%
10	197.000	+ 1%

<sup>20</sup> im Vergleich zur gemeinsamen Leistung der Linie 3 und 7 im Status quo

Linie	Fahrplan-km/Jahr (Konzept)	Veränderung ggü. Status quo
11	186.000	+ 47%
12	255.000	+ 10%
13	entfällt	- 100 %
on-demand-Verkehr	in Pilotphase zu evaluieren	-
Nachtverkehr	28.000	-
<b>Gesamt</b>	<b>2.701.000</b>	<b>+ 9%</b>

Bei dem angenommenen Kennwert von 4,73 EUR je Fahrplankilometer entspricht dies rechnerisch Mehrkosten von ca. 1.100.000 EUR<sup>21</sup> pro Jahr im Vergleich zum Status quo.

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 Nahverkehrsplans 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, so dass etwa Veränderungen der Schulzeiten und der Schülerströme von unvorhersehbarem Einfluss auf die Kosten des Stadtbusverkehrs sind.

## 7.2 Abschätzung der Nachfrageentwicklung

Im Zusammenhang mit dem prognostizierten Einwohnerwachstum und den damit verbundenen zusätzlichen Binnenpendlern, wird bei gleichbleibendem Mobilitätsverhalten eine Zunahme der Fahrgäste um ca. 2.000 Fahrgäste pro Tag (Mo-Fr) für das Jahr 2023 abgeschätzt. Gleichzeitig wird angenommen, dass durch das verbesserte Angebot und der Tatsache, dass durch Marketingaktionen potenzielle Kunden angesprochen werden, sich Neu- und Bestandskunden für eine größere Anzahl der täglichen Wege für den ÖPNV entscheiden werden. Hierdurch kann eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split in den nächsten Jahren erzielt werden.

## 7.3 Abschätzung der Erlöse

Es wird erwartet, dass durch den Bevölkerungszuwachs der Stadt Hanau und durch die Stärkung des Angebots eine Nachfragesteigerung entsteht, die mindestens zu gleichen Anteilen wächst wie die Verkehrsleistung und Mehrkosten. Bei einem erwarteten Kostendeckungsgrad von ca. 65% sind im

<sup>21</sup> Die finanzielle Mehrleistung durch den on-demand-Verkehr Klein-Auheim / Großauheim ist darin unberücksichtigt. Es werden Mehrkosten von ca. 350.000 EUR auf Grundlage des Personaleinsatzes abgeschätzt.

eingeschwungenen Zustand jährliche Mehrerlöse durch Fahrgeldeinnahmen in Höhe von rund 700.000 EUR zu erwarten.

**Aufgrund der Einnahmeaufteilung im RMV und dem dort zugrundeliegenden Fremdkundenanteil bestehen hinsichtlich der Abschätzung der Erlöswirkungen weitere Unwägbarkeiten.**

## **Zusammenfassung:**

- Zuschussbedarf 2017: ca. 3,9 Mio. EUR
- Mehrkosten gemäß NVP: ca. 1,1 Mio. EUR
- Erlöse: ca. 0,7 Mio. EUR
- Zukünftig gesteigerter Zuschussbedarf: ca. 0,4 Mio. EUR (ca. + 10%)
- **Zuschussbedarf gemäß NVP: ca. 4,3 Mio. EUR**

Die Kosten für den on-demand-Verkehr für die Laufzeit den NVP sind in dieser Zusammenstellung noch nicht berücksichtigt, da diese zum einen im hohen Maße von der letztendlichen Ausgestaltung der einzelnen Angebotsparameter abhängig sind (vgl. Planungsansatz on-demand-Verkehr) und zum anderen, aufgrund der Innovativität dieser Angebotsform, keine belastbaren Vergleichskennwerte vorliegen. Eine Grobabschätzung der Kosten für einen einjährigen Pilotversuch wurde im Maßnahmenkapitel dargestellt.

## **7.4 Investitionen**

In der Angebotskonzeption sind folgende investive Maßnahmen vorgesehen, für die zum Teil eine Kostenabschätzung vorgenommen werden kann.

### **Haltestellen**

Im Rahmen von Neuerschließungen, Umbauprojekten sowie im Zuge der hier dargestellten Angebotskonzeption werden neue Haltestellenpositionen vorgesehen und somit im weiteren Verlauf projektiert und finanziert. Im Einzelnen sind dies:

- Sandeldamm (neu)
- Burgallee, Höhe Kronprinzenstraße (neu; einseitig)
- Kastanienallee, Höhe An der Lachebrücke (neue Richtungshaltestelle)
- Hermann-Ehlers-Straße, Höhe Johannes-Machern-Straße (neu)
- Otto-von-Guericke-Platz 1 und 2 (neu)
- Pioneer Park 1-4 (neu)
- Technologiepark 2 und 3 (neu)
- Aschaffenburg Straße/Brücke Bf. Wolfgang

- Depotstraße, Underwood-Kaserne (neu)
- Depotstraße/Adalbert-Eisenhuth-Straße (neu)
- Drosselstraße (Richtungshaltestelle)
- Hohe Tanne (Richtungshaltestelle)
- Am Hagen, Höhe Büchertalstraße (neue Richtungshaltestelle)
- Westerburgstraße, Höhe Kinzigheimer Weg

Für diese Haltestellen wird ein pauschaler Kostensatz von rund 35.000 EUR pro Halteposition angenommen<sup>22</sup>, konkrete Kosten können erst nach einer Detailplanung der Haltestellen beziffert werden.

### **Wendeanlagen und Busschleuse**

Für die betriebliche Abwicklung der Angebotskonzeption sind folgende Wendeanlagen und Busschleusen einzurichten:

- Herstellung einer Buswendeschleife am östlichen Ortsausgang in Mittelbuchen. Die Tiefbaukosten können grob bis ca. 300.000 EUR zzgl. eventueller Ausgleichsmaßnahmen und Infrastruktureinrichtungen (WC, E-Ladestelle o.ä.) abgeschätzt werden
- Herstellung einer Busschleuse Am Schwaberg (Mittelbuchen). Die Tiefbaukosten können grob mit ca. 30.000 EUR brutto abgeschätzt werden.

### **Busbeschleunigung / LSA**

Aufgrund der Änderungen im Liniennetz sind Anpassungen von Lichtsignalanlagen zur Bevorrechtigung des Busverkehrs zu überprüfen bzw. zu optimieren. Die anfallenden Kosten werden auf ca. 25.000 EUR pro LSA abgeschätzt.

---

<sup>22</sup> Fördermöglichkeiten bestehen durch das Land Hessen. Seit dem 01.01.2019 gilt für die Förderung durch Landesmittel in Hessen das Mobilitätsförderungsgesetz, welches die bisherige Förderung aus GVFG/EntflechtG-Mitteln ersetzt. Die komplementäre Förderung nach Finanzausgleichsgesetz bleibt bestehen, ebenso kann weiterhin eine Förderung gemäß Nahmobilitätsrichtlinie beantragt werden. Bewilligungsbehörde ist Hessen Mobil.

## **8 Linienbündelung**

Die mehrere Linien umfassende, gebündelte Erteilung von Konzessionen findet ihre rechtliche Grundlage in § 9 Abs. 2 PBefG. Sie dient der Sicherung einer kostengünstigen Verkehrsbedienung und soll eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung, beispielsweise durch betriebliche Optimierung, dauerhaft ermöglichen.

Bei der Linienbündelung ist die verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Zusammengehörigkeit der Linien zu beachten. Diese ist bei Stadtverkehren, welche eine flächenhafte Erschließung und eine integrierte Verkehrsbedienung in fahrplanmäßiger wie in tariflicher Hinsicht erfordern, besonders ausgeprägt.

Vor dem Hintergrund der engen verkehrlichen Verflechtungen der heutigen Stadtbuslinien wird empfohlen, die bestehende Linienbündelung auf Grundlage folgender Kriterien fortzuführen:

- Die Linien bedienen ausschließlich das Stadtgebiet der Stadt Hanau.
- Betriebliche Einsparpotenziale ergeben sich vor allem durch einen geringen Abstimmungsaufwand bei der Sicherung einer integrierten Bedienung und bei der Aufrechterhaltung eines einheitlichen Marktauftrittes im Hinblick auf Fahrgastinformation, Vertrieb, Service und Marketing.
- Umsteigebeziehungen und Verknüpfungsmöglichkeiten an zahlreichen Haltestellen im Stadtgebiet Hanaus.
- Die Umläufe der Fahrzeuge können aufgrund der Verflechtungen des Stadtbusnetzes sinnvoll miteinander verknüpft werden, so dass eine Optimierung des notwendigen Fahrzeugeinsatzes und der bereitzustellenden Reservekapazitäten zu erzielen ist und somit der Zuschussbedarf minimiert wird (Synergieeffekte bei der Planung der Betriebsreserve).

## 9 Beteiligungsverfahren

Im Zuge der Erarbeitung des Nahverkehrsplans fanden kontinuierlich Beteiligungsschritte statt. Im Einzelnen sind hier zu nennen:

- Bürgerbeteiligung über Presse- und Onlineaufruf im April 2018
- Berichterstattung im Arbeitskreis am 26.04.2018 und 26.09.2018  
(Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreter, Interessenvertreter, Vertreter der Ortsbeiräte, Fachbehörden, benachbarte Aufgabenträger, Rhein-Main-Verkehrsverbund)
- Berichterstattung im Lenkungskreis am 26.04.2018 und 26.09.2018  
(Fachbehörden, benachbarte Aufgabenträger, Rhein-Main-Verkehrsverbund)
- Berichterstattung im Rahmen der Dezernenten- und Koalitionsrunde

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, Anregungen und Wünsche einzubringen und zu diskutieren.

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Hessen legt eine Beteiligung der Anhörungsberechtigten nach PBefG §14 bei der Vorlage des NVP-Entwurfs fest. In der Tabelle 41 werden die Institutionen dargestellt, die bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans in der Stadt Hanau angehört wurden.

**Tabelle 41: Liste der Anhörungsberechtigten**

Übersicht der anhörungsberechtigten Institutionen	
ADAC e.V.	Geschäftsstelle Hanau
ADFC Kreisverband Main-Kinzig e.V.	
ARGE HRS Omnibus OHG	
Blinden- und Sehbehindertenbund Hanau	
BRH ViaBus GmbH	
DB Regio AG Region Hessen	
DeinBus Verkehrs-GmbH	
Hanau Infrastruktur Service	
Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement	Kompetenzcenter Verkehrsinfrastrukturförderung Süd
Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement/ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen	
HLB Hessenbahn GmbH	
IHK Hanau - Gelnhausen - Schlüchtern	
Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH	
Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH	
Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e.V.	
Magistrat der Stadt Hanau	Stabsstelle Nachhaltige Strategien

Magistrat der Stadt Hanau	Stabsstelle Prävention
Magistrat der Stadt Hanau	Straßenverkehrsbehörde
Magistrat der Stadt Hanau	Stadtplanungsamt
Magistrat der Stadt Hanau	Behindertenbeauftragter
Magistrat der Stadt Hanau	5.3 Abteilung für Senioren, Ehrenamt und Vielfalt (Menschen in Hanau)
Magistrat der Stadt Hanau	Frauenbüro
Magistrat der Stadt Hanau	Schulverwaltungsamt
Magistrat der Stadt Hanau	Stabsstelle Demografie
Pro Bahn	Regionalverband Großraum Frankfurt e. V.
Pro Bahn und Bus e.V.	
Racktours GmbH & Co KG	
Regierungspräsidium Darmstadt	Dezernat III 33.1
Regionalverband FrankfurtRheinMain	
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	
Stadtelternbeirat Hanau	
Stadtverkehr Maintal GmbH	
Stroh Bus-Verkehrs GmbH	
Taxi Frankfurt eG	
Transdev Rhein-Main GmbH	
VDV Landesgruppe Hessen	
ver.di	Bezirk Hanau
Verkehrsclub Deutschland (VCD) Frankfurt/Rhein-Main	c/o Nachbarschaftszentrum Ostend
VIAS GmbH	

Das formelle Beteiligungs- und Anhörungsverfahren im Sinne von §14 Abs. 7 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes startete am 25.03.2019. Den anhörungsberechtigten Institutionen wurde der Entwurf des Schlussberichts mit der Bitte um Stellungnahme übersandt. Für den Rücklauf der Stellungnahmen wurde eine fünfwöchige Frist eingeräumt, die in Einzelfällen verlängert wurde. Nach Ablauf der Anhörungsfrist wurden die eingegangenen Stellungnahmen aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen herausgearbeitet und in Form einer Synopse zusammengefasst und beantwortet (siehe Anhang 10.2). Der hierin integrierte Abwägungsprozess dokumentiert, in welchem Umfang die Inhalte der Stellungnahmen in den Schlussbericht des Nahverkehrsplans übernommen werden. Weitergehende Aspekte den SPNV betreffend werden als Anregungen für zukünftige Diskussionsprozesse berücksichtigt, insbesondere wenn es um die Weiterentwicklung des RNVP geht.

## 10 Anhang

### 10.1 Rückmeldungen aus der Beteiligung

Thema	Verortung			Linien	Anregung (gekürzt)
	Stadtteil	Straße / Gebiet	Haltestellen		
Liniennetz	Wolfgang	Argonnerwiesen		11	Verdichtung der Linie 11
Liniennetz			Bf. Wolfgang, Bf. Großauheim	SPNV	(mehr) Direktverbindungen nach Frankfurt
Sonstiges					Weiterentwicklung der Radschnellverbindung zwischen Hanau und Frankfurt
Liniennetz	Wolfgang	Science Park		11	Verlängerung der Linie 11 bis zum Science Park (Fraunhofer Institut, ALD uvm.)
Liniennetz	Wolfgang			6	Durchgängiger T15 auf der Linie 6 aufgrund der wachsenden Nachfrage
Fahrplan	Lamboy			2	Angebotsausweitung der Linie 2 zwischen Lamboy und Hbf. im Nachtverkehr, v.a. am Wochenende
Fahrplan	Wolfgang			11	Verdichtung der Linie 11, insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende
Liniennetz	Wolfgang			11	Direktere Verbindung zwischen Wolfgang und Hanau Hbf
Liniennetz	Nord	Marköbeler Straße			Einführung einer Verbindung von Hanau Nord zum Einzelhandel in Lamboy (Kinzigbogen), mindestens im T60
Ticketing					Einführung eines vergünstigten Sozialtickets für Inhaber des Hanau-Passes
Ticketing					Einführung eines zusätzlichen Tickets zwischen Einzelfahrt und Kurzstrecke, z.B. für bis zu 7 Haltestellen
Liniennetz	Wolfgang	Argonnerwiesen		11	Direktere Verbindung zwischen Wolfgang und Hanau Hbf
Liniennetz	Wolfgang	Argonnerwiesen		11	Verdichtung der Linie 11

Thema	Verortung			Linien	Anregung (gekürzt)
	Stadtteil	Straße / Gebiet	Haltestellen		
Liniennetz	Wolfgang	Argonnerwiesen		11, 6	Angebotsausweitung der Linien zwischen Argonnerwiesen und Hanau Hbf. in der HVZ und am Wochenende
Fahrplan	Lamboy			2	Taktverdichtung zwischen Lamboy und Hanau Hbf, v.a. am Nachmittag und Abend
Liniennetz			Bf. West, Bf. Wilhelmsbad		Verbesserung der Verknüpfungssituation an den Bahnhöfen West und Wilhelmsbad mit komfortablen Unsteigezeiten bei pünktlichen Zügen und Anpassung bei verspäteten Zügen, Verdichtung der abendlichen Bedienung zur Vermeidung langer Wartezeiten
Liniennetz				11	Verdichtung der Linie 11 aufgrund der wachsenden Nachfrage
Fahrplan				11	Ausweitung des T15 auf der Linie 11 bis ca. 19 Uhr
Sonstiges					Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen soll ein hohes Komfortniveau (nach Vorbild des Citaro) berücksichtigt werden. Die aktuell genutzten Busse sind unbequem und ungemütlich
Fahrplan	Wolfgang	Argonnerwiesen		11	Einführung eines durchgängigen Angebots auf der Linie 11, v.a. um den Bf. Steinheim zu erreichen
Fahrplan	Wolfgang	Argonnerwiesen		11	Verdichtung der Linie 11
Fahrplan	Wolfgang	Argonnerwiesen und Pionierpark		11	Angebotsausweitung der Linie 11, v.a. am Wochenende
Fahrplan	Wolfgang	Argonnerwiesen		11	Verdichtung der Linie 11 zur Vermeidung der Pkw-Nutzung

Thema	Verortung			Linien	Anregung (gekürzt)
	Stadtteil	Straße / Gebiet	Haltestellen		
Sonstiges	Wolfgang	Argonnerwiesen			Einrichtung eines gesicherten und beleuchteten Fußweges von der Auheimer Straße zum Neubaugebiet Argonnerwiesen
Fahrplan	Wolfgang	Argonnerwiesen und Pionierpark			Bessere Anbindung der Neubaugebiete an den Hbf. (mit dortiger Verknüpfung zum SPNV), Taktverdichtung in der HVZ, am späten Abend und am Wochenende
Liniennetz	Wolfgang		Bf. Wolfgang	S8 S9	Weiterführung der S-Bahn bis zum Bf. Wolfgang
Liniennetz	Wolfgang	Argonnerwiesen	In den Tannen	11	Verdichtung der Linie 11, Fortführung des T15 nach 17 Uhr
Liniennetz	Wolfgang	Argonnerwiesen	In den Tannen	11	Einrichtung einer Direktverbindung zwischen den Argonnerwiesen und dem Freiheitsplatz
Liniennetz	Wolfgang	Argonnerwiesen			Stärkung der Verbindung zwischen Argonnerwiesen und Hbf
Liniennetz	Wolfgang	Argonnerwiesen		11	Angebotsausweitung der Linie 11, v.a. am Wochenende
Liniennetz	Wolfgang	Argonnerwiesen	Bf. Wolfgang	S-Bahn	Weiterführung der S-Bahn bis zum Bf. Wolfgang
Sonstiges					Förderung des Radverkehrs durch Ausbau der Radwege zum Zentrum und nach Frankfurt, Einsatz von Leihfahrrädern
Fahrplan	Wolfgang	Argonnerwiesen		11	Angebotsausweitung der Linie 11, v.a. am Wochenende
Fahrplan	Wolfgang	Argonnerwiesen		11	Angebotsausweitung der Linie 11, v.a. am Wochenende
Sonstiges	Klein Auheim	Fasanerie			Einführung einer Buslinie im T60 / T120 (ggf. auch nur am Wochenende) zur Anbindung touristischer / Freizeitziele Fasanerie - Steinheim Altstadt - Innenstadt Schloss und Freiheitsplatz
Fahrplan	Innenstadt		Hauptbahnhof		Anpassung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse, um auch bei verspäteten Zügen einen komfortablen Anschluss zu gewährleisten
Fahrplan	Innenstadt		Dunlop, Wartburgstraße	2	Dauerhafte Führung der Linie 2 über die Haltestelle "Dunlop" aufgrund der höheren Nachfrage

Thema	Verortung			Linien	Anregung (gekürzt)
	Stadtteil	Straße / Gebiet	Haltestellen		
Liniennetz					Ausbau des Liniennetzes zur besseren Anbindung des Hauptbahnhofes. Aus jedem Stadtteil soll die S-Bahn erreicht werden
Liniennetz	Klein-Auheim		Hauptbahnhof	567, RE85, RB86	fehlende schnelle Direktverbindung zwischen Klein-Auheim und Hanau Hbf. Linie 567 fährt nur im T60 und ist verspätungsanfällig, sodass sichere Verknüpfung nicht gegeben ist. Es wird eine pünktliche Direktverbindung zwischen Klein-Auheim und dem Hbf. mit Verknüpfung zu den S-Bahnen und dem Fernverkehr gewünscht
Fahrplan	Klein-Auheim		Leimenstraße	567, 4, 5	Ärztelhaus und Klinikum an der Haltestelle "Leimenstraße" sind aus Klein-Auheim schwierig und nur mit verspätungsanfälligem Umstieg zu erreichen
Fahrplan			Hauptbahnhof	S8/S9, 4, 567	Bei verspäteten Ankünften ist ein Umstieg innerhalb von 1 bis 2 Minuten nicht möglich, v.a. bei den weiter entfernten Haltepositionen der Linie 4 und der Regionalbuslinien
Liniennetz					Anbindung von Klein-Auheim an den Hbf. über ein AST ähnlich der Linie OF-81
Fahrzeuge					Kapazitätsengpässe in den Buslinien durch den Schülerverkehr, was eine Mitfahrt von Senioren meistens nicht mehr möglich macht
Fahrzeuge					Ausweisung von mehr Sitzplätzen für Behinderte mit entsprechenden Hinweisen am Buseingang
Liniennetz					Optimierung des AST-Verkehrs in den Abendstunden
Sonstiges					Ausreichend Information an Haltestellen über Verspätungen
Fahrplan	Großauheim		Waldsiedlung, Adalbert-Eisenhuth-Straße	6	Unklarheit über den Fahrplan der Linie 6, da in der Waldsiedlung nicht ersichtlich wird, welche Linie in welche Richtung fährt
Sonstiges	Großauheim		Waldsiedlung	6, 7	Unsicherheitsgefühl in der Linie 6 aufgrund der Flüchtlinge. Es wird die Begleitung durch eine Security gewünscht
Fahrplan	Großauheim		Waldsiedlung	7	Ausweitung des Fahrtenangebots der Linie 7 nach 20 Uhr

Thema	Verortung			Linien	Anregung (gekürzt)
	Stadtteil	Straße / Gebiet	Haltestellen		
Fahrplan	Wolfgang	Argonnerpark		AST	Unzureichende direkte Anbindung des Argonnerparks an den Hbf. in den Abendstunden und am Wochenende, welche durch das AST-Angebot nicht ausgeglichen werden kann
	Wolfgang	Argonnerpark		AST, S-Bahn	Aufgrund der Verspätungen des SPNV am Hbf. ist es schwierig, ein gebuchtes AST zu erreichen
	Wolfgang	Argonnerpark		6	Hohe Verspätungsanfälligkeit der Linie 6 führt zu verpassten Verknüpfungen
Fahrzeuge	Wolfgang	Argonnerpark		6	Kapazitätsengpässe auf der Linie 6. Es soll ein dichterer Takt oder größere Fahrzeuge angeboten werden
Fahrplan				11	Verdichtung der Linie 11
Liniennetz			Hauptbahnhof	2	Optimierung der Umsteigesituation zwischen SPNV und Stadtbus am Hbf., z.B. Linie 2
Fahrplan					Der Takt der Linien soll generell verdichtet werden
Liniennetz	Innenstadt		Freiheitsplatz		Optimierung der Umsteigesituation zwischen den Stadtbuslinien am Freiheitsplatz
Liniennetz	Steinheim		Bf. Steinheim		Verbesserung der Anbindung von Steinheim an das Zentrum über die S-Bahn
Ticketing					Das Tarifsysteem soll optimiert werden, RMV-Fahrpreise nach Frankfurt sollen günstiger ausfallen
Sonstiges					Rückerstattung des Fahrpreises bei der 10-Minuten-Garantie ist umständlich. Wartezeiten in der Mobilitätszentrale sind zu lange

## 10.2 Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans (Anhörung)

Institution	Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Hanau; Fachbereich Planen, Bauen und Umwelt; Stabsstelle Demografischer Wandel		Einrichtung einer Haltestelle - direkt - am Haus „Am Steinheimer Tor“. Die Wegebeziehung zwischen Haltestelle(n) zum Haus Am Steinheimer Tor muss rollstuhlgeeignet sein und Ampelschaltungen den Bedürfnissen von älteren und hochbetagten sowie mobilitätseingeschränkten Menschen entsprechen	Keine Berücksichtigung	Die bestehenden Haltestellen im Status quo in unmittelbarer Nähe (Am Steinheimer Tor / Kino) werden als ausreichend erachtet
		Wunschhaltestelle(n) in Nähe von Ärztezentren (z. B. Nürnbergerstraße 20)	Keine Berücksichtigung	Der Abstand von der bestehenden Haltestelle „Leimenstraße“ zur genannten Zieladresse beträgt weniger als 100m
		Bedarfsgesteuerte Bedienformen sind zu begrüßen, müssen allerdings für ältere und hochbetagte als auch für mobilitätseingeschränkte Menschen geeignet sein; also nicht nur über digitale Medien (Stichwort: App) abrufbar sein. Das Angebot muss bereits durch den Titel erkennbar sein (wie z.B. Rufbus). Bezeichnungen wie „on-demand-Angebote“ sind nicht selbsterklärend und sollten vermieden werden	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Bei der Ausgestaltung entsprechender Angebote wird stets darauf geachtet, dass alle Nachfragegruppen Zugang hierzu haben und niemand ausgeschlossen wird. Informationen und Zugang werden über verschiedene Wege (analog und digital) gewährleistet. Der Begriff „on-Demand“ hat sich deutschlandweit etabliert und wird im NVP beibehalten. Im Sinne der Vermarktung wird bei Einführung des Angebots ein neuer Begriff für dieses Mobilitätsangebot eingeführt.
		Reform des Liniennetzes: Das Liniennetz in der Stadt Hanau ist historisch gewachsen und hat sich nicht immer vorteilhaft der wachsenden Stadt versucht anzupassen. Insofern ist das Liniennetz neu zu erfinden unter der Beachtung von mehr „Rundlinien“ statt „Radiallinien“.	Kenntnisnahme	Vor dem Hintergrund der durchgeführten Analysen ist zum jetzigen Stand nicht ableitbar, dass Rund- oder Ringlinien zu einem

				erkennbaren Vorteil führen würden. Der Großteil der Verkehrsströme ist radial auf die Innenstadt und den Hauptbahnhof ausgerichtet
		Vermeidung von Doppelstrukturen Stadt- und Regionalbusnetz: Es ergeben sich derzeit Doppelstrukturen von Stadt- und Regionallinien z.B. in den Stadtteilen Lamboy-Tümpelgarten und Großauheim. Diese Doppelstrukturen sind verzichtbar bzw. sollten [wenn sie schon bestehen, nutzer(innen)freundlich] in einem Fahrplan zusammengeführt werden.	Kenntnisnahme  Berücksichtigung	Doppelstrukturen sind nicht immer vermeidbar und tlw. auch notwendig, da sich die Verkehre gegenseitig ergänzen oder auch aus unterschiedlichen Bereichen, über gleiche Linienwege und sogar zu gleichen Zeiten, Ziele und weiterführende Verkehrsmittel anbinden. Die Abstimmung der entsprechenden Fahrpläne erfolgt im Nachgang zum NVP-Erstellungsprozess  Aushangfahrpläne und/oder die entsprechende online-Beauskunftung die den Gesamtverkehr berücksichtigen können für einzelne Abschnitte eine sinnvolle Ergänzung darstellen. Eine ergänzende Maßnahme wurde im Kapitel 6.1.6 aufgenommen.
		Haltestellenbezeichnungen: Die Haltestellenbezeichnungen sind (ebenfalls wie die Linien) historisch gewachsen und entsprechen nicht immer der Bedeutung der Einrichtungen, die sich in der unmittelbaren Nähe befinden. Haltestellen können, müssen, Orientierung geben können. Beispiele:  So wurde die ehemalige Haltestelle „Postberg“ im Stadtteil Steinheim richtigerweise in „Steinheimer Altstadt“ umbenannt.  Es fehlt der Hinweis auf das Klinikum Hanau; während die Stadtwerke benannt werden.	Kenntnisnahme	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen eine Abarbeitung und Festlegung findet im operativen Geschäft im Nachgang zur NVP-Erstellung statt.

	<p>Kaufmännische Schulen ja – Wohnstift Lortzingstraße fehlt</p> <p>Steinheim Friedhof Süd ja – Friedhof Nord wird nicht erwähnt</p> <p>Alicestraße: Ist inzwischen Aussteigepunkt (aus Richtung Klein-Auheim kommend) für die Umsteiger Bahnhof Steinheim (Hinweis fehlt jedoch)</p> <p>Haltestelle Pumpstation fehlt der Hinweis auf das Olof-Palme-Haus (Veranstaltungsort)</p> <p>Haltestellen Francois-Gärten: Diese Haltestellenstellenbezeichnung gibt es zweimal; einmal auf der Linie 2 und einmal auf der Linie 12. Jedoch befinden sich diese Haltestellen an unterschiedlichen Orten; nämlich einmal auf der August-Schärttner-Straße und einmal auf der Lamboystraße. Hingegen fehlt auf den Linienplänen der Linie 12 der Hinweis auf Volkshochschule und Technisches Rathaus.</p>		
Freizeit und Naherholung	<p>An allen überregionalen Haltepunkten (Hauptbahnhof, Bahnhöfe in den Statteilen und S-Bahnhalt) muss der Nutzer des ÖPNV entsprechende Hinweise finden, welche (touristischen) Freizeit- und Naherholungsziele (Sehenswürdigkeiten, Museen, Schwimmbäder, Parkanlagen und saisonale Veranstaltungen sowie den Grünen Ring) er wie mit dem ÖPNV innerhalb der Stadt Hanau erreichen kann. Es empfiehlt sich hierfür einen „eigenen“ Freizeit- und Naherholungsfahrplan herauszugeben.</p>	Kenntnisnahme	Berücksichtigt in Tabelle 25. Anforderungen an die Haltestellenausstattung
Barrierefreiheit und Komfort	<p>Barrierefreier Ausbau von Haltestellen: Einrichtung der Haltestellen in ausreichender Entfernung zu Kurven, damit die Busse überall an die Einstiegs-kante direkt heranfahren können</p> <p>Haltestellenausstattung: Sitzbänke müssen mit Blick auf ältere und alte sowie mobilitätseingeschränkte Menschen grundsätzlich mit Rücken- und Seitenlehnen ausgestattet sein.</p> <p>Ausweis von Sitzplätzen für (hoch) betagte, behinderte Menschen und schwangere Frauen</p> <p>Haltestellen ansagen in den Bussen für sehbehindert und blinde Menschen</p> <p>Hinweis durchsagen, älteren und hochbetagten sowie mobilitätseingeschränkten Menschen und schwangere Frauen Sitzplätze zu gewähren und entsprechende Piktogramme anbringen.</p> <p>Zielort und Haltestelle</p>	Kenntnisnahme	Die entsprechenden Aspekte wurden in den verschiedenen Kapiteln zur Qualität des ÖPNV im Anforderungsprofil berücksichtigt, bzw. sind Teil der ÖPNV-Praxis und bereits umgesetzt

		<p>a) Es braucht ein „Abfragesystem“ (konservativ und digital), das Auskunft darüber erteilt, welche Haltestelle für Ein- und Ausstieg nutzen kann, wenn ich ein bestimmtes Ziel in der Stadt erreichen möchte.</p> <p>b) Es braucht Fahrer(innen), die mir die zuvor genannten Auskünfte erteilen können. Durchsagen an „Knotenpunkten“ und auf Umsteigemöglichkeiten hinweisen (z.B. an Bahnhöfen, Marktplatz, Albrecht-Dürer-Straße...)</p>		
	Fahrgastbeirat	Einrichtung eines Fahrgastbeirates: Die Einführung eines (politikfreien) Fahrgastbeirates mit in Kraft treten des Nahverkehrsplan der Stadt Hanau 2019 ff ist geboten. Er kann sich mit vielen Themen rund um Bahnen und Busse, zum Beispiel mit Linienführung, Haltestellen, Fahrplänen, Fahrgastinformation, Kundenservice, Barrierefreiheit beschäftigen und die Fahrgastinteressen bei der Umsetzung des Nahverkehrsplan vertreten	Kenntnisnahme	Im Prüfauftrag in Kapitel 6.1.7 bereits berücksichtigt
Regionalverband FrankfurtRh einMain		Perspektivische Erschließungskonzepte von bspw. Pioneer Kaserne/Sportsfield Housing und Umfeld mit Straßenbahn oder Zweisystemfahrzeugen, bei Um- oder Weiternutzung der noch gewidmeten oder ehemaligen Gleistrassen wie bspw. im Pioneer-Gelände oder bis nach Erlensee.	Kenntnisnahme	Weiterführende Gleisnutzung im Bereich Sportsfield werden geprüft (Ein Prüfauftrag Verlängerung der S-Bahn und Einrichtung eines Haltepunkts im Bereich Sportsfield wurde im Kapitel 6.1.4 ergänzt), der Aufbau eines eigenen Straßenbahnsystems wird nicht weiterverfolgt
Hessen Mobil / Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen	Kapitel 2, S 10 und 11	Wir regen an nachvollziehbarer darzustellen, dass die genannten Beteiligten hinzugezogen bzw. angehört wurden.	Berücksichtigung	Für das finale Dokument wurde eine entsprechende Übersicht erstellt
	Kapitel 3.3.1, Kapitel 3.3.3	Verwendung unterschiedlicher Gesamteinwohnerzahlen. In Tabelle 2 stimmen offenbar die Prozentangaben nicht	Berücksichtigung	Die Angaben wurden vereinheitlicht
	Kapitel 3.4.2.1	Die S9 fährt nicht über Mainz nach Wiesbaden, sondern nur die S8.	Berücksichtigung	Die Angabe wurde korrigiert
	Kapitel 4.3.8	Es wird hier nicht genauer ausgeführt, was die Formulierungen "niveaugleich" und "nahezu spaltfrei" bedeuten. Wir regen eine entsprechende Konkretisierung an:	Berücksichtigung	Die Konkretisierung wurde übernommen

		"Die Anforderungen bedeuten konkret für die Planung von Haltestellen, die Ein- und Ausstiegssituation so zu verbessern, dass die Reststufe zwischen Wartebereich und Trittkante Fahrzeugboden (fast) niveaugleich, mindestens aber unter 5 cm bleibt. Dies erlaubt Rollstuhlfahrern den Einstieg ohne fremde Hilfe vorzunehmen, im Sinne einer selbstbestimmten Lebensführung. Der Abstand zum Fahrzeug (Spaltbreite) soll ebenfalls maximal 5 cm betragen." Es findet sich nur auf S. 94 in der Fußnote 25 ein Hinweis auf den "maximalen Höhenunterschied von 5 cm".		
Kapitel 4.3.10		„Die Ein- und Ausstiegskante darf max. 320-340mm über Straßenoberfläche hoch sein.“ Wir regen aufgrund der Abweichung vom Linienbusverkehr an, das dieser Aussage zugrundliegende Regelwerk zu benennen.	Berücksichtigung	Der Sachverhalt wurde gemäß den aktuellen Angaben des RMV präzisiert
Kapitel 5.3.1		In Hinblick auf die entsprechende Formulierung im PBefG und das Programm für den Haltestellenausbau sollte angegeben werden, wie viele der barrierefreien Haltestellen bereits "vollständig barrierefrei" ausgebaut sind.	Berücksichtigung	Eine entsprechende Übersicht wurde ergänzt
Kapitel 6		Es fehlt im vorliegenden NVP-Entwurf eine konkrete Auseinandersetzung mit dem Zielzeitpunkt 01.01.2022. So ist nicht erkennbar, wie viele und welche Haltestellen bis zu bzw. nach diesem Zeitpunkt vollständig barrierefrei ausgebaut werden, um diesem Ziel gerecht zu werden. Wir regen eine entsprechende Überarbeitung an.	Teilweise Berücksichtigung	Wird konkretisiert. Eine Liste mit genauer Benennung aller auszubauenden Haltestellen wird bei der HLNO gepflegt und regelmäßig aktualisiert.
Kapitel 6.1.5, S.131		Wir regen an, "vollständig" zu ergänzen, so dass diese Formulierung konform mit dem § 8 (3) PBefG ist ("[...] mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.").	Berücksichtigung	Der Begriff wurde ergänzt
Kapitel 7.1		Mehrkosten on-demand Verkehr von 350.000 mitberücksichtigt. Widerspruch zu Angabe auf S. 142 (exklusive on-demand-Verkehr)	Berücksichtigung	Die Angabe wurde richtig gestellt
Kapitel 7.4, S. 144f.		Ein "Investitionsprogramm" (vgl. § 14 (4) Nr. 8 ÖPNVG Hessen) kann, bei entsprechender Ausarbeitung, dem Aufgabenträger, den politischen Gremien und dem Zuwendungsgeber eine Übersicht über den (auch längerfristigen) Finanzbedarf ermöglichen. Wir regen daher an, im Investitionsprogramm die geschätzten Investitionskosten übersichtlicher, z. B. tabellarisch, darzustellen und eine Prioritätensetzung bzw. sofern möglich – Angabe des zeitlichen Anfalls zu ergänzen.	Kenntnisnahme  Berücksichtigung	Vor dem Hintergrund der hier nur möglichen Grobabschätzung der Investitionskosten wird die gewählte Darstellungsform als ausreichend erachtet.

		Bezüglich der Höhe der Investitionen könnte ergänzt werden, dass Fördermöglichkeiten durch das Land bestehen. Seit dem 01.01.2019 gilt für die Förderung durch Landesmittel in Hessen das Mobilitätsfördergesetz, welches die bisherige Förderung aus GVFG/EntflechtG-Mitteln ersetzt. Die komplementäre Förderung nach Finanzausgleichsgesetz bleibt bestehen, ebenso kann weiterhin eine Förderung gemäß Nahmobilitätsrichtlinie beantragt werden. Bewilligungsbehörde ist Hessen Mobil		Der Hinweis wurde ergänzt
Menschen in Hanau (AWO Stadtverband Hanau e.V.)	Kapitel 3.2	Ein aus dem Nahverkehrsplan 2013 – 2017 offen gebliebenen Punkt, der mit dem neuen NVP wieder aufgegriffen werden soll, ist die Einrichtung eines Fahrgastbeirats als Instrument des kontinuierlichen Austauschs mit Fahrgästen und Vertretern relevanter Institutionen. Hierzu gehören unbedingt kompetente Interessenvertreter der Mobilitätseingeschränkten.	Kenntnisnahme	Im Prüfauftrag in Kapitel 6.1.7 bereits berücksichtigt
	Kapitel 4.1.1	Hier ist u.a. zutreffend erwähnt, dass im Mittelpunkt dabei das Ziel einer ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs in der Stadt Hanau stehen soll. Der Nachhaltigkeitsbegriff beinhaltet hier insbesondere auch die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen und Grundvoraussetzungen (Demografischer Wandel, gesetzlich vorgeschriebene Inklusion von Personen mit Mobilitätseinschränkungen) sowie den Schutz von Mensch und Umwelt vor negativen Folgewirkungen des Verkehrs.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 4.1.2	Bei der Ausgestaltung der umfassenden Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebots sind auch Menschen mit ungenügenden Kenntnissen der deutschen Sprache zu berücksichtigen und es ist Wert auf eine vollständige barrierefreie Gestaltung des ÖPNV-Systems für Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 4.1.5	Wie hier dargestellt, wurde im Kapitel 3.1.1 der Begriff der Barrierefreiheit definiert und die Bedeutung der Barrierefreiheit für den ÖPNV dargestellt. Aufgrund der Novellierung des PBefG nimmt das Themenfeld Barrierefreiheit im ÖPNV eine deutlich zentralere Rolle ein, als dieses in der Vergangenheit der Fall war. Dabei sind konkrete Aussagen, aber auch Ausnahmen zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zu treffen. Wie in Kapitel 3.1.1 dargestellt, übernimmt der Nahverkehrsplan dabei die zentrale Steuerungsfunktion. Die hierzu von der Stadt Hanau formulierten Leitsätze 1. Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV im Stadtgebiet für alle Fahrgäste 2. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten	Kenntnisnahme	Die Umsetzung und Berücksichtigung der Leitsätze erfolgt sukzessive

		<p>3. Orientierung am Leitbild einer „vollständigen Teilhabe“ und eines „Design für alle“</p> <p>4. Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit</p> <p>5. Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen</p> <p>6. Konsequente Umsetzung einer durchgängigen Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Neufahrzeugen</p> <p>7. Verbesserungen an bestehenden Anlagen</p> <p>8. Buskap als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen</p> <p>9. Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“</p> <p>10. Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter sollten zeitnah eingehalten werden.</p>		
	Kapitel 4.3.3	<p>Wenn der Wildpark Alte Fasanerie, der in Hanau wie bereits unter 3.3.6 "Freizeit und Naherholungsziele" erwähnt, zu einer Reihe regional und überregional bedeutsamer Kultur- und Freizeitziele gehört, bei der Neugestaltung des ÖPNV Angebots berücksichtigt werden sollte, wäre bei Verwirklichung einer solchen Verbindung unbedingt darauf zu achten, dass der sich auf dem Höhenniveau des Eingangs zur Fasanerie befindliche Behindertenparkplatz nicht wieder dem Buseinsatz zum Opfer fällt.</p>	Kenntnisnahme	<p>Eine Andienung des Wildparks als Schulausflugsziel wird geprüft. Der Behindertenparkplatz soll im Status quo erhalten bleiben.</p>
	Kapitel 4.3.7	<p>Die Grundanforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit sind für die in Tabelle 24 aufgeführten Mobilitätsbeeinträchtigungen umfassend dargestellt und erleichtern auch weiteren ÖPNV-Nutzern wie Fahrgästen mit Kinderwagen, mit Gepäck, mit Einkaufstrolleys die Teilnahme am ÖPNV. Eine weitere Überlegung zu diesem Punkt sollte sein, eine Regelung zu treffen, wie vorgegangen werden soll, wenn durch das Fahrrad eines Fahrgastes, der für die Mitnahme von Rollstuhl oder Kinderwagen vorgesehene Platz belegt ist. Dieser Personenkreis ist auf die Überwindung von Entfernungen auf die Mitnahme angewiesen.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Praxis hat gezeigt, dass eine Regelung hierzu über den NVP nicht zielführend ist. Das Fahrpersonal achtet darauf und gibt im entsprechenden Konfliktfall Hinweise, dass Mobilitätseingeschränkte Vorrang vor Fahrradfahrenden bei der Mitnahme im ÖPNV haben.</p>
	Kapitel 4.3.8	<p>Wenn es die klare Zielsetzung der Stadt Hanau ist, eine verbesserte Nutzbarkeit der Haltestellen durch mobilitätseingeschränkte Personen zu erreichen, sind die folgenden im Nahverkehrsplan aufgelisteten Punkte unbedingt erforderlich</p>	Kenntnisnahme	-

		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege,</li> <li>▪ geringe Niveauunterschiede zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg (Bordsteinanhebung auf 18 - 22 cm), s.a. Definition Tabelle 25, Bordsteinhöhen nach dem Stand der Technik und den in Hessen geltenden Maßgaben,</li> <li>▪ kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion,</li> <li>▪ kontrastierende, taktile und akustische Orientierungshilfen für Blinde, Seh- und Hörbehinderte (z. B. Taststreifen und Einstiegsmarkierungen),</li> <li>▪ geeignete Bedienungshöhen bei Automaten sowie gut einseh- und lesbare Haltestellenbeschriftungen (z. B. für Kinder, Rollstuhlfahrer, Kleinwüchsige).</li> <li>▪ Gut erkennbare und lesbare Fahrgastinformationen (z. B. durch entsprechende Schriftgrößen, kontrastierende Farbgebung etc.).</li> <li>▪ Richtungshaltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen an verkehrsreichen Straßen sollten, soweit möglich, Querungshilfen angelegt sein.</li> </ul> <p>Auch die Anfahrt an Haltestellen muss so möglich sein, dass Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante minimal sind. Zur einfachen und sicheren Nutzung des ÖPNV von blinden oder sehbehinderten Fahrgästen müssen Haltestellen über Leitstreifen mit einem Aufmerksamkeitsfeld in Höhe der Bustür verfügen (taktiles Leitsystem).</p> <p>Die angegebenen Ausnahmen beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen sollten Denkmalschutz und Stadtgestaltung zu besonders überdachten und abzuwägenden Überlegungen bewegen.</p>		
	<p>Kapitel 4.3.10</p>	<p>Werden in einzelnen Gebieten On-Demand-Verkehre eingeführt, muss die Mitnahme und Zugangsmöglichkeit von Elektrorollstühlen, handbetriebenen Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen ermöglicht sein, um Barrierefreiheit im gesamten Stadtgebiet zu gewährleisten. Die Ein- und Ausstiegskante darf maximal 320 - 340mm über Straßenoberfläche hoch sein. Alle Sitze müssen podestlos und ohne Stufen im Fahrzeuginnern erreichbar sein. Die AST Fahrzeuge müssen genügend Sitzplätze aufweisen. Weiterhin sollten AST Fahrzeuge über einen ausreichend dimensionierten Laderaum für mindestens einen Rollstuhl,</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Über die verschiedenen einsetzbaren und am Markt verfügbaren Fahrzeugtypen ist das Themenfeld Barrierefreiheit auch bei kleineren Fahrzeugen vollumfänglich darstellbar.</p>

	<p>Kinderwagen oder Gepäck haben. Alle Fahrzeuge haben insbesondere im Türbereich ausreichende Haltegriffe, um den Ein- und Ausstieg zu erleichtern.</p> <p>Bei dem Einsatz entsprechender Techniken zur Dämpfung von Fahrgeräuschen ist auf die Barrierefreiheit in Bezug auf Sicherheit der Wahrnehmung von Sehbehinderten und Blinden Rücksicht zu nehmen. Zur Nutzung im Bereich der Fußgängerzonen könnte angedacht werden, Busse mit einer „Straßenbahn“-Glocke auszustatten.</p>	Kenntnisnahme	Die „Glocke“ ist bereits umgesetzt
Fahrzeugausstattung	Die Fahrzeugausstattung unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit sind ausreichend dargestellt	Kenntnisnahme	-
Kapitel 4.3.12	Bei Fahrgastinformationen ist die Barrierefreiheit besonders für Seh- und Hörbehinderte einzuhalten. Wie angegeben, müssen alle Kommunikationswege bestmöglich barrierefrei gestaltet werden. Es ist anzustreben, möglichst alle Informationen zum Lesen und Hören (und ggf. zum Tasten) zur Verfügung zu stellen. Mindestens das Zwei-Sinne-Prinzip sollte möglichst schnell durchgängig umgesetzt werden. In allen Medien ist die größtmögliche Schrift zu verwenden bzw. anzubieten. Auf maximale Kontraste ist Wert zu legen.	Kenntnisnahme	Bereits im Kapitel 4.3.12 vollumfänglich dargestellt
Kapitel 4.3.13	Hier ist hervorzuheben, dass die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Fahrpersonals gerade gegenüber mobilitätseingeschränkten und älteren Personen als wichtig und bedeutend einzuschätzen sind, um diesen Personenkreis nicht durch unwilliges Verhalten von der Nutzung des Nahverkehrs abzuhalten. 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 die Orientierung zu ermöglichen. Das Beherrschen der deutschen Sprache ist wichtig, um verständlich und angemessen mit den Fahrgästen kommunizieren zu können.	Berücksichtigung	Bereits im Kapitel 4.3.13 vollumfänglich dargestellt. Eine entsprechende Maßnahme wurde im Kapitel 6.1.7 ergänzt
Kapitel 5.3.2	Die Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) wird in Hanau durch die Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten in der Nähe der SPNV-Haltestellen unterstützt. Es ist darauf zu achten, dass jeweils Behindertenparkplätze auf den Park+Ride-Anlagen (P+R) in direkter Nähe der	Kenntnisnahme	Die Zuständigkeiten hierfür werden nicht über den NVP geregelt

		Stationen Hauptbahnhof, Bf. Steinheim, Bf. Großauheim, Nordbahnhof und Bf. Wilhelmsbad und evtl. weiter einzurichtenden bereitgestellt sind.		
	Kapitel 6.1.3	Prüfauftrag zur Reduzierung von Standzeiten am Freiheitsplatz Es wäre zu begrüßen die Standzeit einzelner Linien am Freiheitsplatz zu verringern durch die Schaffung bzw. Nutzung von Überliegerplätzen an Standorten außerhalb des Freiheitsplatzes (z.B. am Schloßplatz, neben CPH). Bei Kapazitätsengpässen kann dadurch die Beeinträchtigung der Barrierefreiheit bei Ein- und Ausstiegsvorgängen verhindert werden. (Beispiel: kurzer Bussteig D, blockierter abgesenkter Übergang)	Kenntnisnahme	Der Hinweis ist über den bestehenden Prüfauftrag im NVP abgedeckt
Stadt Hanau; Fachbereich Planen, Bauen und Umwelt; Stadtplanung gesamt	Kapitel 3.3.2	Flächenpotentiale gemäß Regionaler Flächennutzungsplan bereits entwickelt oder aktuell in Entwicklung. Ergebnisse der Voruntersuchung für die Neuaufstellung des Regionalen Flächennutzungsplans werden keine entscheidende Rolle für den NVP spielen.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 3.3.2	Bautz-Gelände ehemaliger Gewerbestandort, keine Kaserne	Berücksichtigung	Die Angabe wurde geändert
	Kapitel 3.3.2	Nicht in allen Stadtteilen Potenzial für gewerbliche Bauflächen. Schwerpunkt der gewerblichen Entwicklung liegt in Großauheim (Underwood-Kaserne) und Wolfgang (Restkapazitäten Wolfgang-Kaserne, Lehrhöfer Park, kleinere Flächen in der Pioneer-Kaserne sowie Beschluss zu Sportsfield Housing)	Berücksichtigung	Die Angabe wird entsprechend geschärft
	Kapitel 3.3.3	Bevölkerungsprognose GEWOS 2019 zum Abgleich der Daten übermittelt	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 3.3.5	Tabelle 5 ergänzen: Stadtwerke, Arbeitsamt, Finanzamt, Gericht, Bibliothek, Bürgerhäuser Tabelle 7: Ergänzen um weitere soziale Einrichtungen	Berücksichtigung	Die Tabellen wurden entsprechend ergänzt
	Kapitel 3.3.6	Congresspark und August-Schärttner-Halle berücksichtigen sowie Einrichtungen für Sport und Freizeit (Schwimbäder und Sportanlagen)	Berücksichtigung	Die Tabellen wurden entsprechend ergänzt
	Karte 1	Auswahl der in der Karte aufgeführten relevanten Orte/Einrichtungen ist nicht nachvollziehbar und zu überprüfen.  Die Abgrenzung des Gewerbe- und Industriegebietes Wolfgang-Kaserne (FraunhoferScience Park) ist zu korrigieren. Da in den Entwicklungsgebieten Wohnen das Wohnprojekt auf dem ehemaligen EAM-Gelände aufgenommen wurde, sollte auch das vergleichbar große Projekt Wallweg, südwestlich des Grimm-Centers berücksichtigt werden.	Berücksichtigung	Die Karten wurden entsprechend geprüft, korrigiert und ergänzt

IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern	-	Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern begrüßt die aufgrund der Bestandsaufnahme und der Analyse der Angebotsqualität gezogenen Schlussfolgerungen für den Nahverkehrsplan der Stadt Hanau von 2019 bis 2023	Kenntnisnahme	-
	-	Wie im Nahverkehrsplan erwähnt, spielt das Auto auch in Zukunft eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität von Arbeitnehmern. Dennoch ist auch in Gewerbegebieten Parkraum oft knapp. Umso wichtiger ist es, Gewerbegebiete in Hanau durch geeignete ÖPNV-Maßnahmen – wie z. B. die Verbesserung und den Ausbau von Umsteigeverknüpfungen oder die Verbesserung der Taktdichte – anzuschließen. In dieser Form können ÖPNV-Angebote eine echte Alternative zum Auto darstellen.	Kenntnisnahme	-
	SPNV	Die seit Jahren konsequent erfolgte Entwicklung von Konversionsflächen in Hanau für Wohnen und Gewerbe ist zu begrüßen. Ein letztes großes Projekt ist in diesem Zusammenhang die Entwicklung des Pioneer Parks. Der Nahverkehrsplan sieht vor, für die Konversionsfläche attraktive ÖPNV-Verbindungen auch zum Regional- und Schienenverkehr zu schaffen. Die IHK unterstützt diese Planungen, da so sichergestellt wird, dass bald auf diesem Gelände wohnende Arbeitnehmer mit dem ÖPNV schnell und bequem zu ihrem Arbeitsplatz gelangen. In diesem Zusammenhang wäre eine Verlängerung der Nordmainischen S-Bahn bis zur Haltestelle Wolfgang ebenfalls wünschenswert. Aus Sicht der IHK sollte sich die Hanau LNO GmbH hierfür einsetzen.	Berücksichtigung	Ein Prüfauftrag Verlängerung der S-Bahn und Einrichtung eines Haltepunkts im Bereich Sportsfield Housing wurde im Kapitel 6.1.4 ergänzt
	Fahrzeuge	Die im Nahverkehrsplan beschriebenen Maßnahmen der Stadt Hanau für eine moderne und umweltfreundliche Fahrzeugflotte sind geeignet, Lärm- und Schadstoffemission zu reduzieren. Sie tragen dazu bei, dass Hanau – anders als andere Städte in Hessen – auch weiterhin keine Fahrverbote wegen zu hoher Stickoxid-Werte zu befürchten hat.	Kenntnisnahme	-
	Verknüpfung	Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger spielt insbesondere für den Transport von Gütern auf der letzten Meile eine immer wichtigere Rolle. Was für den Güterverkehr gilt, gilt auch für den Personenverkehr: Je besser der ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln vernetzt ist, desto eher wird er von Arbeitnehmern genutzt, die möglichst schnell ihr Ziel erreichen wollen. Es ist zu begrüßen, dass der Nahverkehrsplan eine Verbesserung in diesem Bereich vorsieht.	Kenntnisnahme	-

	Multimodalität	Die Realisierung eines Fahrrad-Schnellweges auf nordmainischer Seite, der die Städte Frankfurt am Main, Maintal und Hanau miteinander verbinden soll, kann eine unterstützende Wirkung bei der Verbesserung der innerstädtischen und interkommunalen Mobilität bieten. Des Weiteren fördert die intermodale Verkehrsverbindung die Erreichbarkeit, Schnelligkeit sowie Zuverlässigkeit bei der Beförderung von Ein- und Auspendlern.	Kenntnisnahme	-
Stadt Hanau, Stabsstelle Nachhaltige Strategien	Kapitel 3.3.4	Es ist bedauerlich, dass im NVP der Stadt Hanau keine Hinweise auf die derzeitige Modal-Split-Verteilung in Hanau vorhanden sind. Auch der Hinweis zur Abschätzung der Nachfrageentwicklung auf Seite 143, dass eine Steigerung erzielt wird kann, ist unzureichend. Eine kontinuierliche Erfassung der Mobilität und ihre Auswirkung müssten Datengrundlage sein.	Kenntnisnahme	Entsprechend Datengrundlagen stellen eine deutliche Verbesserung dar, waren aber für den NVP-Prozess nicht verfügbar. Eine entsprechende Grundlage wird über das Forschungsprojekt SrV 2018 (Mobilität in Städten) erarbeitet, die Ergebnisse werden jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt vorliegen.
		Der aktuelle Nahverkehrsplan konzentriert sich in erster Linie auf das Busangebot der Hanauer Straßenbahn GmbH. Die Verkehrsbeziehungen zum Umland werden u. E. weder ausreichend dargestellt noch in ihrer Qualität bewertet.	Kenntnisnahme	Die Aussagen und die Bewertung der Qualität der angesprochenen Verkehre werden in den entsprechenden Nahverkehrsplänen der Nachbaraufgabenträger definiert und festgehalten.
		Unzureichend umgesetzt wird weiterhin das Angebot zur Spät- und Nachtverkehrszeit. Während im Ballungsraum die Verkehrszeiten (Schienenverkehr / Nachtbus) ständig ausgeweitet werden, gibt es kein adäquates Angebot für Anschlussfahrten. Die wurde zwar erkannt, Lösungsmöglichkeiten jedoch erst für die Zukunft angedacht.	Kenntnisnahme	Die Einrichtung entsprechender Angebote ist mit einem deutlichen Finanzierungsmehraufwand verbunden. Eine Erstumsetzung soll dennoch zum Fahrplanwechsel 2020 erfolgen. Die notwendigen und vorgesehenen Planungsschritte sind im Kapitel 6.1.2 dargestellt

	Bahnhöfe sind wichtige Verknüpfungspunkte, die auch besondere Pünktlichkeit in der Bedienung erfordern. Aus dem Plan geht nur rudimentär hervor, wie die Anschlusssicherheit und angemessene Übergänge gewährleistet werden sollen. Durch die Ausweitung von Fahrstrecken können auf mehreren Linien der HSB Probleme entstehen. Beispiele: Ausweitung der Fahrstrecke der Linie 7, Linie 9 (Orientierung auf RB 58, RE 54 wird ignoriert). Die Bedienung der Bahnhöfe sollte auch in den Abendstunden und am Wochenende verträglich sein, d. h. mindestens im 30-Minuten-Takt.	Kenntnisnahme	die Anforderungen hierzu sind im Kapitel 4.3.4 festgehalten. Die Detailplanung (Erstellung der Fahrpläne) erfolgt durch die LNO auf dieser Grundlage im Nachgang zum NVP.
	Der Öffentliche Personennahverkehr soll allen Menschen im Stadtgebiet die Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglichen. Richtig erkannt wurde, dass das Kfz an Bedeutung verliert. Dies erfordert – wie eigentlich in der Vergangenheit schon – dass ein Mobilitäts-Angebot für alle Menschen in der Stadt bereitgestellt werden muss, kein Ergänzungsangebot zum Kfz. Viele Menschen sind unmittelbar auf die Nutzung des ÖPNV angewiesen.	Kenntnisnahme	-
	Bei der Ausbildung von Buskaps sollte darauf geachtet werden, dass durch ausreichendes Freihalten von parkenden Pkw das spaltfreie Anfahren der Haltestellen gewährleistet wird. Immer noch wird die Zufahrt an Buskaps durch (auch legal) parkende Fahrzeuge behindert, so dass größere Spalten entstehen.	Kenntnisnahme	Parkverbote können nur durch die Straßenverkehrsbehörde ausgesprochen werden. Eine engere Zusammenarbeit in diesem Bereich mit den entsprechenden Akteuren wird angestrebt.
	Verbesserung der Fahrgastinformationen ist zu begrüßen. Hierzu sollten jedoch auch Schulungen für Busfahrerinnen und Busfahrer eingerichtet werden um dafür zu sensibilisieren, dass sowohl z. B. Haltestellenanzeigen bzw. –ansagen eingeschaltet werden und korrekte Anzeigen/Ansagen erfolgen.	Kenntnisnahme	Das Thema Schulung des Fahrpersonals wurde im Kapitel 4.2 und im Kapitel 4.3.13 dargelegt.
	Mit „Alfred-Delp-Straße“ werden zwei unterschiedliche Haltestellen benannt, was zu Verwirrung führen kann. Die Umbenennung der Haltestelle „Alfred-Delp-Straße“ an der Strecke der Linie 6 wird empfohlen.	Kenntnisnahme	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen eine Abarbeitung und Festlegung findet im operativen Geschäft im Nachgang zur NVP-Erstellung statt.
	AST-Verkehre, werden nur bedingt akzeptiert, können aber vor allem in den Abend- und Nachtstunden optimiert werden. Insbesondere von den Bahnhöfen sollte eine	Kenntnisnahme	-

	Weiterfahrt zum eigentlichen Ziel möglich sein. Hier besteht weiterhin Anpassungsbedarf.		
	Linie 7 – Hier erfolgen starke Eingriffe in die bisherige Struktur mit der Gefahr, dass bisherige Fahrbeziehungen gestört werden. Eine Umsetzung kann nur erfolgen, wenn Pünktlichkeit insbesondere zu Verknüpfungsstellen sichergestellt werden kann. Die Beibehaltung der Haltestelle „Harzweg“ ist relevant und wurde vermutlich auf S. 110 versehentlich nicht aufgeführt. Eine Gleichbehandlung der Fahrbeziehungen zwischen „Nordwest bis Freiheitsplatz“ und „Freiheitsplatz bis Rochusplatz“ – Mo – Fr: T 60 und AST in SVZ, Sa. – So: T 30 NVZ und T 60 SVZ / AST ist geboten.	Berücksichtigung	Harzweg wird ergänzt (wie auch im Linienverlauf dargestellt)
	Linie 9 – über Wilhelmsbad Bahnhof – Die Zubringerfunktion zum Bahnhof Wilhelmsbad wird gestärkt, daher ist sowohl in HVZ und NVZ ein 30-Minuten-Takt nötig. Laut Plan erfolgt eine Ausrichtung auf RB 58 bis Frankfurt/Südbahnhof, nötig ist auch die Berücksichtigung von RE 54 Frankfurt/Hauptbahnhof. Eine weitere Belastung des Pendlerparkplatzes ist nicht sinnvoll, Engpässe kann zudem der Bau der Nordmainische-S-Bahn hervorrufen.	Kenntnisnahme	Die gewünschte Verdichtung in der NVZ zum T30 erfolgt durch den Regionalverkehr im entsprechenden Korridor
	Der Prüfauftrag zur Reform des Tarifsystems wird begrüßt. Öffentlicher Personennahverkehr benötigt kundenfreundliche und transparente Tarife. Insbesondere entfernungsunabhängige Tarife und die Einbeziehung weiterer Mobilitätsangebote sind zukunftsfähig.	Kenntnisnahme	-
	Aussagen zu einem Mobilitätsmanagement, das übergreifend die Mobilität in der Stadt Hanau betrachtet, fehlen.	Berücksichtigung	Eine Maßnahme zum betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagement wurde im Kapitel 6.1.7 ergänzt
	Eine wirkliche Koordinierung und Verzahnung mit benachbarten Nahverkehrsplänen und Mobilitätsangeboten geht aus dem Nahverkehrsplan nicht hervor, wäre jedoch im Ballungsraum Rhein-Main dringend nötig	Kenntnisnahme	Die notwendige Koordinierung erfolgte durch den begleitenden Arbeits- und Lenkungsreis sowie bei der Aufstellung der benachbarten Nahverkehrspläne. Detailfragen zur Koordination der Angebote werden im Nachgang zwischen den Planungspartnern erörtert und abgearbeitet.

		Der Prüfauftrag zum Ausbau von Park+Ride wird als problematisch erachtet. Eine Erweiterung der Carsharing-Angebote und Radverleihsysteme ist sinnvoll. Der ÖPNV darf kein Ergänzungsangebot zum MIV sein, sondern sollte diesen langfristig deutlich reduzieren. Weitere Flächen für „Stehzeuge“ bereit zu stellen ist in diesem Zusammenhang kontraproduktiv. Vielmehr sollte ein ganzheitlicher Ansatz zur Reduzierung der Nutzung von Kfz geprüft werden.	Kenntnisnahme	-
		Eine Weiterentwicklung von einem Nahverkehrsplan zu einem „Mobilitätsplan“ wäre wünschenswert.	Kenntnisnahme	-
KVG Main-Kinzig	Seite 15	Regionaler NVP des RMV 2019-2023: Regionalbuslinie 561 bereits weggefallen. Weiterhin wurden die Leistungen der ehemaligen Regionalbuslinien 564 und 565 in die Regionalbuslinien X93 bzw. in die Linien MKK-54, MKK-56 und MKK-57 übernommen.	Kenntnisnahme	Der Bezug im Dokument besteht zum Regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (2013 – 2019). Entsprechende Aktualisierungen die aktuell schon stattgefunden haben wurden aufgenommen
	Seite 32	AST-Angebote der KVG-Main-Kinzig MKK-31A und MKK-32A nicht aufgeführt.	Berücksichtigung	Die Angaben wurden ergänzt
	4.3.8	<p>Richtungshaltestellen dicht gegenüberliegend und an verkehrssicheren Straßen mit Querungshilfen auszustatten und einzurichten wird ausdrücklich begrüßt. Bitte um Einbindung in den jeweiligen Umsetzungsprozess</p> <p>Bedienung zur Nachtzeit: Betroffene Akteure sollten sich auf einheitliche Definition für eine Nachtzeit verständigen.</p> <p>Angebotsausdehnung im Nachtverkehr auf der S-Bahn sollte zumindest teilweise in einer Angebotsausdehnung des Busangebots, auch des Regionalbusangebots nach sich ziehen (X93 spätere Fahrt)</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Der Hinweis zur Einbindung wurde aufgenommen</p> <p>Eine einheitliche Festsetzung der Verkehrszeiten ist erstrebenswert aber vor dem Hintergrund der strukturellen Unterschiede von größeren Städten und dem Kreisgebiet in der Fläche nur schwer zu erzielen.</p> <p>Der Hinweis wird aufgenommen. Nachtbusverkehre sind berücksichtigt. Die Zuständigkeit für die Linie X93 liegt bei einem anderen Aufgabenträger.</p>

	6.13	Reduzierung der Standzeiten am Freiheitplatz wird kritisch bewertet. Alternativen mit Infrastruktur (Toiletten) sind momentan nicht gegeben.	Kenntnisnahme	-
	6.14	Prüfauftrag schnelle Verbindung zwischen Hanau und dem Frankfurter Flughafen wird für sehr gut erachtet. Einrichtung neuer SPNV-Haltepunkt: Mögliche Verknüpfung der MKK-Linien 51, 52 und 53 wäre abzustimmen. Aufgrund vorhandener Pufferzeiten kann die zusätzliche Bedienung weiterer Haltestellen durchaus erfolgen.	Kenntnisnahme Berücksichtigung	- Der Hinweis wurde aufgenommen
	6.17	System ELMA des RMV wird auch genutzt	Kenntnisnahme	-
		KVG Main-Kinzig mbH denkt ebenfalls über die Einrichtung eines Fahrgastbeirates nach	Kenntnisnahme	-
	Seite 134	Busbeschleunigung wird ausdrücklich begrüßt – Lichtsignalsteuerung Lamboystraße unglücklich, trägt zu Verspätungen im Busverkehr bei	Berücksichtigung	Es wurden im Kapitel 6.1.5 entsprechend zu beschleunigende Abschnitte aufgenommen.
	Seite 135	Prüfauftrag Otto-Hahn-Schule findet Zustimmung. Hinweis auf Einbindung aller beteiligten Akteure	Berücksichtigung	Hinweis wurde aufgenommen
KVG Offenbach	Tabelle 8	Lokalisierung der Regionalbuslinie 567 Hanau Hbf. – Klein Auheim – Hainburg Klein-Krotzenburg. Aufgabenträgerschaft kvGOF	Berücksichtigung	Die Angabe wurde aktualisiert
	Tabelle 9	Kilometerleistung von 80 Tsd. Km für das Anruf-Sammel-Taxi der kvGOF nicht zutreffend. 30-33 Tsd. Km pro Jahr im Rahmen dieser Linie pro Jahr im Stadtgebiet Hanau.	Berücksichtigung	Die Angabe wurde aktualisiert
	Seite 32	Zuschlagsregelung für das AST OF-81 ab Dezember 2016 aufgehoben und erheben nur noch 1 € Zuschlag angepasst an die Auflagen des RP für den zusätzlichen Service einer Haustürbedienung beim Ausstieg.	Berücksichtigung	Die Angabe wurde aktualisiert
	Kapitel 6	Im Kapitel 6 Angebotskonzeption auf den Seiten 96 ff. werden nur für einzelne SPNV-Linien Positionen im Rahmen von Prüfaufträgen formuliert. Aussagen zu regionalen Buslinien fehlen. Hier regen wir daher an, zusätzlich einige im Folgenden dargestellte Aussagen in den NVP der Stadt Hanau aufzunehmen:	Berücksichtigung	

		<p>Aussage zur Fortentwicklung des Angebots der Odenwaldbahn auch zur Bedienung des Bahnhofs Klein Auheim. Einrichtung einer stündlichen umsteigefreien Verbindung von/nach Frankfurt und ausreichende Fahrzeugkapazitäten in der HVZ</p> <p>Erhalt des Umfangs der bisherigen Bedienung auf den südmainischen Linien S8 und S9 über Mühlheim auch nach Inbetriebnahme der nordmainischen S-Bahnstrecke</p> <p>Bei den Schnellbuslinien des RMV X64 und X57 regen wir an, nicht nur eine systematische Anschlussdarstellung und Durchbindung der Fahrzeuge zu veröffentlichen, sondern diese beiden Linien als eine durchgehende tangentielle Verbindung Obertshausen – Hanau Hbf. – Freiheitsplatz Maintal-Dörnigheim – Frankfurt-Enkheim anzubieten.</p> <p>Auch zum Angebot unserer Buslinie 567 findet sich im Kapitel 9 keine Position der Stadt Hanau. Hier ist u.E. insbesondere die schnelle stündliche Verbindung von Klein Auheim von/nach Hanau Hbf. montags bis samstags zu berücksichtigen, die das ebenfalls nur stündliche Angebot der Regionalbahnen der Odenwaldbahn am Bahnhof Klein Auheim mit anderer örtlichen Erschließungswirkung sinnvoll ergänzt. Dabei ist die Linie als Ergänzungsverkehr und nicht als Parallelverkehr zur Odenwaldbahn anzusehen. Die Ergänzung solcher Aussagen im NVP regen wir an.</p> <p>Positionen zur Entwicklung des Angebots unserer AST-Linie OF-81 im Zusammenhang mit der Entwicklung und gemeinsamen Abstimmung zwischen Ihnen und der kvgOF bezüglich des neuen Bus on Demand-Angebots im Ostkreis Offenbach und gemäß den Vorgaben des vorliegenden NVP auf den Seiten 124 f. in Klein Auheim und Großauheim zu ergänzen</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Berücksichtigung</p>	<p>Es wurde ein Prüfauftrag zu mehr Zughalten der Odenwaldbahn in Klein-Auheim ergänzt</p> <p>Der Sachverhalt wird im Rahmen der Beteiligung zum RNVP aufgegriffen</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>Gemäß aktuellen Abstimmungen wird die enge Zusammenarbeit bzgl. der Entwicklung des on-Demand-Angebots mit der KVG OF angestrebt. Ziel ist es gemeinsam Erfahrungen in diesem Bereich zu sammeln und erfolgsabhängig diese Form des ÖPNV-Angebots perspektivisch weiterzuentwickeln</p>
	Seite 134	<p>Verspätungsanfällige und nur im Rahmen eines eng geschnürten Umlaufkonzepts mit einem Fahrzeug wirtschaftlich bedienbare Linie 567 im Rahmen dieses Auftrags zum Beispiel zusammen mit der Linie 4 in Klein Auheim berücksichtigen</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>
	Infrastruktur	<p>Schließlich regen wir an, beabsichtigte Anlagen von multimodalen Mobilitätsstationen im Stadtgebiet Hanau in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.</p>	<p>Berücksichtigung</p>	<p>Wurde im Kapitel 6.1.4 aufgenommen</p>
Stadt Hanau; Ordnungsmant	-	<p>Von Seiten der Straßenverkehrsbehörde bestehen keine Einwände</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>-</p>

RMV	Kapitel 3.1.2	RB 33 jetzt RB 49	Berücksichtigung	Die Angabe wurde aktualisiert
	Kapitel 3.4	Seite 27 und Tabelle 8 (Seite 28) korrespondieren nicht, tlw. veraltete Angaben vor dem Hintergrund von Neuausschreibungen und Teil-Lokalisierungen.	Berücksichtigung	Die Angaben werden geprüft, aktualisiert und ggf. korrigiert
	On-demand-Angebote	On-Demand-Angebote werden als wichtiger Baustein einer zukünftigen Mobilitätsstrategie erachtet. Im Rahmen der Einrichtung eines on-Demand-Angebotes ist eine weitreichende Integration und verbundweite Harmonisierung der ÖPNV-Angebote vorzusehen. Insellösungen sollen vermieden werden. Abstimmungen zwischen den beteiligten Partnern und dem RMV sind erforderlich.	Kenntnisnahme	-
	Kapitel 3.5 und Karte 10	Dargestellten Nachfragezahlen werden vor dem Hintergrund der Veränderungen im SPNV und ÖPNV als nur eingeschränkt aussagekräftig eingeschätzt.	Kenntnisnahme	-
	Seite 35	Bahnhof Wolfgang weniger als 200 Fahrgäste, dagegen Karte 10 272 Fahrgäste	Berücksichtigung	Die Angabe wurde aktualisiert
	Kapitel 6.1.7	Tarif: Prüfaufträge werden zur Kenntnis genommen. Weiterentwicklung kann nur im Gesamtzusammenhang (insbesondere in Abstimmung mit der KVG MKK) erfolgen. Stadtpreisstufe für Sonderstatusstädte wird in Abstimmung mit den anderen Sonderstatusstädten fortgeschrieben. Weitere Punkte sind bereits in Planung und tlw. bereits in fortgeschrittenem Stadium der Planung.	Kenntnisnahme	-
	Seite 152	Geringere Preise für Fahrt von Hanau nach Frankfurt (ehemals 8,60, jetzt 6,80) als bereits umgesetzte Tarifmaßnahme bleibt bisher unerwähnt.	Berücksichtigung	Der Hinweis wurde ergänzt
VCD Regionalgruppe Rhein-Main	Kapitel 3.2.1	<p>Ergänzung: Bundesverkehrswegeplan samt PRINS mit den für Hanau relevanten Projekten: ABS/NBS Hanau – Fulda – Erfurt / – Aschaffenburg – Nantenbach, Knoten Frankfurt (inkl. Nordmainischer S-Bahn) und Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1 sowie Deutschlandtakt im ersten Gutachterentwurf im Stand von 09. Oktober 2018. Kernaspekte:</p> <p>Die ABS/NBS Hanau – Fulda – Erfurt / - Aschaffenburg – Nantenbach verändert nicht nur die Verkehrsströme und die Fahrzeiten, sie verändert auch die Streckenkapazitäten und schafft dadurch auch die Möglichkeit den SPNV in der Achse Frankfurt – Hanau – Fulda zu verbessern.</p> <p>Zielfahrplan des Deutschland-Takts hat negative Auswirkungen auf die Bahnübergänge in Hanau-Großauheim (Erhöhung der Sperrzeiten)</p>	Berücksichtigung	Der Hinweis zum BVWP wurde ergänzt

		Wir weisen zudem darauf hin, dass im Rahmen des Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1 im Bereich der Underwood-Kaserne das große Überwerfungsbauwerk „Großkrotzenburg“ geplant ist – hierfür sind entsprechend notwendige Flächen für den Bau zwingend zu sichern		
	Kapitel 3.3.1	Auf die Untersuchung zur Modernisierung der Odenwaldbahn hinweisen, auch wenn hier der Umsetzungszeitpunkt 2026 anvisiert wird	Berücksichtigung	Der Hinweis zur Untersuchung wurde aufgenommen
	Kapitel 3.4	Erschließungsbewertung des regionalen Verkehrs fehlt insbesondere Defizite in der Erschließung	Kenntnisnahme	Eine gesonderte Betrachtung der Erschließungswirkung des regionalen Busverkehrs ist nicht vorgesehen
	Kapitel 4.5.1	Das Kapitel 4.1.5 definiert sehr ausführlich und korrekt die sinnhaften Vorgaben für die Barrierefreiheit. Es fehlt jedoch die Betrachtung des Regionalverkehrs.	Kenntnisnahme	Eine gesonderte Betrachtung der Barrierefreiheit im regionalen Busverkehrs ist nicht vorgesehen.
	Barrierefreie Bahnhaltelpunkte	SPNV: Insbesondere ist im SPNV auf die Unterschiede zwischen Bahnsteighöhen und Einstiegshöhen in den Fahrzeugen hinzuweisen. Aktuell finden sich folgende – Linienbezogene Einstiegshöhen im Hanauer Stadtgebiet, auf die die Zielhöhe der betroffenen Bahnsteige hin entwickelt werden sollte, um einen barrierefreien Einstieg in die Züge zu gewährleisten. Hierbei sind insbesondere Konflikte abzubauen.  <i>Es folgen dezidierte Angaben zur S8/S9, S5, RB 49, RE 50 / RB 51, RE 54 / RE 55, RB 56, RB 58 / RE 59, RE 85, RB 86 sowie zu den einzelnen Bahnhaltelpunkten die hier nicht im Einzelnen wiedergegeben werden,</i>	Kenntnisnahme	Wird im Rahmen des RNVP-Prozesses behandelt
	Barrierefreie Bushaltstellen	Für den Busverkehr fehlt eine Priorisierung des barrierefreien Ausbaus noch nicht modernisierter Bushaltstellen. Es wird hierbei empfohlen die Stationen bei großem Fahrgastsaufkommen sowie bei im Umfeld befindlicher relevanter Einrichtungen (Altersheime, Krankenhäuser, Einkaufseinrichtungen sowie öffentliche Institutionen) besonders zu priorisieren. Bei Straßenbaumaßnahmen bzw. Maßnahmen an der Straße und/oder dem Bordstein soll ebenfalls eine barrierefreie Haltestelle gleichzeitig geplant und mit angelegt werden.	Kenntnisnahme	Im Kapitel 6.1.5 sind die entsprechenden Haltestellen und die Priorisierung bereits dargestellt

		Rückbau von MIV-Spuren und Entschleunigungsmaßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum bzw. Verbesserung des Radverkehrs (bspw. Lamboystraße, Eugen-Kaiser-Straße, Nussallee, Friedrich-Ebert-Anlage, Aschaffenburg Straße, Auheimer Straße)	Kenntnisnahme	Entsprechende Maßnahmen wären ggf. in anderen Planwerken der Stadt Hanau aufzunehmen
		bessere zeitliche und räumliche Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern im ÖV. Insbesondere Anpassung auf das RMV-Taktschema 15/30/60/120-Minuten anstatt des bislang teilweise innerstädtisch genutztem Taktschema 10/20/60. Hinzu kommt konsequentes Vermeiden unregelmäßiger Abfahrzeiten, Taktbrüche beim Umstieg von HVZ auf NVZ bzw. von NVZ auf SVZ samt Linienwegsänderungen. Ziel sollte sein, dass Grundtaktfahrten an allen Tagen zur gleichen Zeit verkehren und in der NVZ bzw. der HVZ durch weitere Zwischentaktfahrt (abschnittsweise) ergänzt werden.	Kenntnisnahme	Die generelle Umstellung der Taktfamilie wurden im Rahmen der Erstellung des Anforderungsprofils geprüft und diskutiert. Eine entsprechende Umstellung würde unter den gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu einer Verschlechterung des Angebots für die Fahrgäste führen (mehr 15-Minuten-Takt, weniger 10-Minuten-Takt), weshalb eine Beibehaltung des jetzigen Taktschemas bevorzugt wird.
		Schaffung von Schwachlast – und Nachtverkehren, um auch in Randzeiten eine ÖV-Nutzung für Berufs- und Freizeitverkehre zu ermöglichen. Hierbei ist eine Anpassung auf die kürzlich ausgeweiteten Nachtverkehre im SPNV sinnvoll. Nachtbusverkehre können umwegreichere Linienführung mit abweichenden Liniennummern erhalten, um den Betriebsaufwand zu minimieren.	Kenntnisnahme	Bereits im Prüfauftrag gemäß Kapitel 6.1.2 berücksichtigt
		Lückenschluss für schnellere Verbindungen (bspw. Kesselstadt/Weststadt – Wilhelmsbad Bahnhof, Bruchköbel – Wilhelmsbad Bahnhof)	Kenntnisnahme	Aufgabe des Nachbараufgabenträgers. Anzumerken ist, dass die Nachfrage auf den beschriebenen Abschnitten in der Vergangenheit sehr schwach ausgeprägt war
		Verbesserung der Reisezeiten bei umwegreichen Relationen (beispielsweise Maintal-Hochstadt – Hanau Nordwest, Lamboy/Tümpelgarten – Hauptbahnhof) durch entsprechende Direktverbindungen	Kenntnisnahme	Innerstädtisch wurde diesem Punkt durch die Stärkung der Linie 2A und durch die Maßnahme zur Linie 6A Rechnung getragen

	Abbau von Zugangsbarrieren durch Vermeidung von Anruf-Sammel-Taxen o.Ä. alternativer Bedienformen tagsüber.	Kenntnisnahme	AST-Angebote werden in Hanau tagsüber nur äußerst moderat eingesetzt. Für die wenigen Anwendungsfälle hat sich dies bewehrt und soll beibehalten werden
	Attraktivere Wartemöglichkeiten an aufkommensstarken Stationen. Insbesondere – die leider auch am Freiheitsplatz nicht erreichte Möglichkeit zum trockenen Ein- und Ausstieg bei Regen	Kenntnisnahme	Die Anforderungen an die Haltestellenausstattung sind in Tabelle 25 dargestellt
	Einfache Kommunikation an Selten- und Neunutzer: Eindeutige Liniennummern, Einbeziehung der Regionallinien in die Liniennetzkommunikation, Richtungsbezogene Abfahrthaltepositionen an großen Stationen, vermehrte Nutzung dynamischer Fahrgastinformationen, Vermeidung mehrerer Linienäste	Berücksichtigung	Die entsprechenden Anforderungen sind in den einzelnen Unterkapiteln des Kapitels 4 definiert. Im Kapitel 6.1.6 wurde eine entsprechender Prüfauftrag ergänzt
	Möglichst umwegarme Linienführungen für schnellere Reisezeiten	Kenntnisnahme	-
	Reduzierung der Reisezeiten, Erhöhung der Pünktlichkeit und ggf. Einsparungen in Umläufen durch Vorrangschaltungen für städtische und regionale Busverkehre gleichermaßen sowie durch Busspuren.	Kenntnisnahme	Vgl. Kapitel 6.1.5 Busbeschleunigungsmaßnahmen
	Erhöhung der Finanzmittel für den Öffentlichen Personennahverkehrs, ggf. unter Einbeziehung verstärkter Parkraumbewirtschaftung und Verkehrslenkungsmaßnahmen auf P&R-Plätze außerhalb der Innenstadt.	Kenntnisnahme	-
	Inbetriebnahme von ÖV-Anbindung spätestens zum Zeitpunkt der Ansiedlung in Konversions- bzw. Neubauvierteln. Zielsetzung: Neubürger vom ersten Tag an die ÖV-Nutzung zu ermöglichen	Kenntnisnahme	so vorgesehen
	Willkommenspaket für neue Einwohner inklusive ÖPNV-Information aller Verkehrsmittel in Hanau (städtischer und regionaler ÖPNV) bei Anmeldung im Einwohnermeldeamt.	Berücksichtigung	Der Ansatz wurde in der Maßnahme zum Mobilitätsmanagement aufgenommen

		Maßnahmen zur verstärkten ÖV-Nutzung von Schülern und Vermeidung des „Elterntaxis“ durch Straßensperrungen, Parkverbote, verstärkte Kontrollen.	Kenntnisnahme	In Großauheim wurden Hol- und Bringzonen an verschiedenen Schulen bereits eingerichtet. Die Ausweitung entsprechender Ansätze wird unterstützt
		Fahrzeugtechnisch ist zudem ein ökologischerer Betrieb durch Verknüpfung gleichstark belasteter Äste möglich, so dass verstärkt Solobusse ohne Überfüllungen eingesetzt werden können. Hierzu müssen teilweise bestehende Linienwegsverknüpfungen aufgegeben werden.	Kenntnisnahme	-
	Tarif	In Kapitel 5.4.1 wird die Begrifflichkeit „Wabe“ verwendet, RMV konform ist jedoch die Bezeichnung „Tarifgebiet“	Berücksichtigung	Die Begrifflichkeit wurde geändert
	Tarif	Sollte ein vergünstigter Sozialtarif für Sozialpassinhaber vorgesehen werden, so kann in Absprache mit dem RMV eine entsprechende Subventionierung auf Zeitkarten im Tarifgebiet Hanau (3001 und 3075) erzielt werden. Die Subvention ist in diesem Falle von der Stadt Hanau als Ausgleich zum Normaltarif zu finanzieren. Ähnliche Modelle werden u.a. in Bad Homburg, Frankfurt, Mainz, Wiesbaden, Darmstadt und Marburg durchgeführt. Es wird jedoch zu bedenken gegeben, dass eine entsprechende Subventionierung ggf. sich negativ auf die Finanzierung des vorgesehenen Verkehrsangebots niederschlägt.	Kenntnisnahme	-
		Aktionen wie Autofasten (durch vergünstigten Schnupperpreise unterstützter freiwilliger Verzicht auf Autonutzung) sollten ebenfalls – in Absprache mit dem RMV – anvisiert werden. Im Rahmen der anstehenden Einführung eines hessenweiten Seniorentickets, ließe sich ein Weg finden, den Führerscheinverzicht für Seniorinnen und Senioren besser zu vermarkten.	Berücksichtigung	Ergänzung innerhalb der Maßnahmen und Perspektiven in Marketing, Betrieb und Planung
		Umstellung des Busverkehrs auf den RMV-kompatiblen 15/30/60-Minuten-Taktsystem. Wir erinnern zudem daran, dass durch Linienüberlagerungen auch 5-, 7,5- oder 10-Minuten-Takte auf Hauptachsen denkbar sind. Außerdem sollten sich Systemminuten keineswegs im Laufe des Tages verschieben, so dass ein klar nachvollziehbarer Takt auch für Gelegenheitskunden merkbar erscheint. Im Idealfall handelt es sich hierbei um eine Taktlage, die an allen Tagen gefahren und lediglich im Takt durch zusätzliche Fahrten verdichtet wird.	Kenntnisnahme	Die generelle Umstellung der Taktfamilie wurden im Rahmen der Erstellung des Anforderungsprofils geprüft und diskutiert. Eine entsprechende Umstellung würde unter den gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu einer Verschlechterung des Angebots für

				die Fahrgäste führen (mehr 15-Minuten-Takt, weniger 10-Minuten-Takt), weshalb eine Beibehaltung des jetzigen Taktschemas bevorzugt wird.
	SPNV	<p>Der Hanauer Hauptbahnhof bildet ein Knoten im SPNV. Hinzu kommen vertaktete Fernverkehrszüge, so dass man von einer guten Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs ausgehen kann. Im Fernverkehr besteht derzeit auf beiden Achsen Basel / München – Mannheim – Hanau – Fulda – Hamburg / Berlin sowie Rheintal – Hanau – Nürnberg – Wien deutlicher Verbesserungsbedarf auf jeweils eine stündliche Bedienung des Halts in Hanau Hbf. Auf Grund der begrenzten Gleisanzahl ist jedoch keine ITF-Taktknotenbildung möglich. Dies führt teilweise zu erheblichen Umsteigezeiten. Fernverkehrszüge halten in Hanau um die Minute 30 herum, während der Nahverkehr sich um die Minuten 30 und 00 bündelt. Hieraus leiten sich teilweise Umsteigezeiten von rund 30 Minuten zwischen Nah- und Fernverkehr ab. Aber auch im Regionalverkehr gibt es deutlich verbesserungsbedürftige Anschlüsse. Besonders negativ werden hierbei folgende Relationen bewertet:</p> <p>Friedberg – Nidderau – Bruchköbel – Hanau – Gelnhausen – Fulda (RB49 / RE50, RB51)</p> <p>Fulda – Gelnhausen – Hanau – Aschaffenburg – Würzburg / Schöllkrippen (RE50, RB51, RE54, RE55, RB56)</p> <p>In diesen Punkten besteht dauerhafter Verbesserungsbedarf. Zudem fällt auf, dass die SPNV-Erreichbarkeit Hanaus lediglich in Richtung Frankfurt geprüft wurde – Anschlüsse Richtung Odenwald, Untermain (Aschaffenburg / Alzenau) oder Kinzigtal (Gelnhausen und Fulda) sowie Mittelhessen (Friedberg / Gießen) spielen jedoch eine nicht zu vernachlässigbare Rolle. Diese Relationen können durch die S-Bahnstationen nur schlecht abgedeckt werden, da hierfür mindestens ein weiterer Umsteigeaufwand entsteht, der mit entsprechenden Reisezeitverlusten verbunden ist. Insofern ist eine kritische Prüfung der jeweiligen Korrespondenzen – insbesondere am Hanauer Hauptbahnhof für die Planung eines Fahrplans unablässig. Verbesserungsbedarf wird zudem an der Relation in Richtung Wiesbaden gesehen, da hierfür die Reisezeit im SPNV durch den Zwangsumstieg in Frankfurt Hauptbahnhof oder die Nutzung der deutlich langsameren S-Bahn recht groß ist. Die Einrichtung eines „HessenExpress“ auf den Achsen Fulda /</p>	Kenntnisnahme	Der hier umfangreich dargestellte Sachverhalt wird im Rahmen der Beteiligung zum RNVP aufgegriffen und ggf. an den Aufgabenträger weitergeleitet.

	<p>Aschaffenburg – Hanau – Frankfurt (Hbf und Flughafen) – Wiesbaden sollte entsprechend gefördert werden.</p> <p>Die Hanauer Bahnstationen liegen peripher zur Besiedelung, so dass an jeder Bahnstation ein Bedarf zum Umstieg auf Stadt- und Regionalverkehr besteht. Größte Zentrumsnähe besitzt Hanau Westbahnhof – dieser ist ca. 600 – 800 Meter Fußweg von der Hanauer Innenstadt entfernt.</p> <p>Hanau-Großauheim ist von weiten Teilen Großauheims fußläufig erreichbar. Zusätzlich liegt die Station „Rauschsiedlung“ in erreichbarer Nähe und könnte bei entsprechenden Zeitlagen im Busverkehr Anschlüsse in andere Hanauer Stadtteile gewähren.</p> <p>Der Bahnhof Hanau-Wolfgang liegt sehr ungünstig zur Besiedelung, da die entsprechenden Fußwege umwegreich sind. Dies spiegelt sich allerdings auch negativ in den Fahrgastzahlen wider. Im Rahmen des Bahnhofsumbaus sollte daher die Anbindung an den Stadt- und Regionalverkehr sowie an die Wohnbebauung dringend verbessert werden. Hierfür ist eine Verlängerung der S-Bahn von Hanau Hbf. nach Hanau-Wolfgang zweckdienlich. In diesem Rahmen kann auch eine Einstellung des bisherigen Regionalzughalts (RB51) nachgedacht werden, so dass der bisherige Bahnhof vereinfacht realisiert werden kann. Im Nahverkehrsplan fehlt jegliche Aussage zum aktuellen Stand dieser sowie der Untersuchung auch anderer Projekte leider gänzlich.</p> <p>Potential an weiteren Erschließungsmöglichkeiten Hanaus durch den Schienenpersonennahverkehr können durch folgende weitere Haltepunktstandorte realisiert werden:</p> <p>Hanau Frankfurter Landstraße – zwischen Hanau-Wilhelmsbad und Hanau West</p> <p>Hanau Sportfield Housing oder Hanau-Freigerichtviertel – südlich der Aschaffener Straße oder der Leipziger Straße</p> <p>Hanau-Großauheim Süd – im Bereich Marienhüttenstraße / Spitzenweg</p> <p>Hanau New Agonner/Großauheim Nord – im Bereich Großauheim an der „Kohlenbahn“ - sofern es zu einer Nordeinführung in den Hanauer Hauptbahnhof kommt</p> <p>Negativ fällt auf, dass von der Achse Nidderau – Bruchköbel – Hanau Nord keine schnelle Direktverbindung nach Frankfurt besteht. Für Nidderau, Bruchköbel und Hanau besteht somit ein deutliches Interesse, sich für die schnelle Durchbindung der</p>		
--	--	--	--

		<p>derzeitigen Linie RB49 (Gießen –) Friedberg – Hanau nach Frankfurt einzusetzen. Dies kann sowohl als eigenständige Linie als auch als Durchbindung einer bestehenden Linie (bspw. RE59) oder als Flügelzug erfolgen.</p> <p>Erlensee ist die größte Stadt im Main-Kinzig-Kreis ohne SPNV-Anschluss. Die Nutzung der Militäranschlussbahn für eine entsprechende SPNV-Einrichtung ist weiterhin zu prüfen, insbesondere wenn sich hierbei ein Zusatzverkehr für Güter- oder Logistikzüge ergibt</p>		
	AST-Verkehre	<p>Grundsätzlich sehen wir es als zwingend erforderlich ein, dass auch am Wochenende eine mindestens stündliche Direktverbindung zwischen den Stadtteilen und dem Freiheitsplatz existiert. Diese Verbindung soll hierbei ganztägig durch Busse – auch unter gegebenenfalls nötiger Einbeziehung von Regionalbussen bzw. Lokalbussen anderer Aufgabenträger – hergestellt werden.</p> <p>Anruf-Sammel-Taxis (AST) besitzen ein erhöhtes Akzeptanzdefizit und sind zudem in weiten Teilen nicht barrierefrei einsetzbar. Zudem ist ihre Wiedererkennbarkeit als Verbundverkehrsmittel durch nicht vorhandene Beschriftung nicht gegeben. Dies liegt daran, dass Ast-Verkehre – auch wenn sie als On-Demand-Service laufen, in einer großen Taxiflotte eingebunden sind. Das Vorhalten rein für AST-Linienverkehre vorgesehener Fahrzeuge wiederum schafft nicht die gewünschte Kostenabsenkung durch die Verwendung entsprechender Taxen eines Taxiunternehmens. Hiervon sind insbesondere ältere Mitbürger betroffen. Dies ist in Verbindung mit erwarteter erhöhter Altersarmut besonders kritisch zu sehen.</p> <p>Daher sehen wir AST-Verkehre nur dann für geeignet, wenn es sich hierbei um ergänzende Verkehre auf untergeordneten Zubringer- oder Nachtverkehre handelt. Für die Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt tagsüber sowie zwischen zentralen Orten innerhalb sowie zwischen Stadtteilen sind diese – auch am Wochenende – nicht sinnvoll. Dies gilt auch für andere alternative Verkehrsmittel, wie bspw. On-Demand-Verkehre.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Ist gemäß Kapitel 6.1 gewährleistet</p> <p>AST-Angebote werden in Hanau nur äußerst moderat eingesetzt. Für die wenigen Anwendungsfälle hat sich dieser Ansatz bewährt und soll beibehalten werden. Das beschriebene On-Demand-Angebot ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht konkret definiert.</p> <p>-</p>
	On-Demand-Verkehr	<p>Kosten erscheinen zu hoch</p> <p>Desintegration des On-Demand-Verkehrs aus dem Verbundtarif wird deutlich abgelehnt</p> <p>Probleme in der Übertragbarkeit des Ansatzes / Gefahr reguläre Busverkehre zu ersetzen</p>	Kenntnisnahme	<p>Vor dem Hintergrund, dass das Angebot planerisch noch nicht ausdifferenziert wurde, erscheint es zu früh um pauschal darüber zu urteilen. In der Beschreibung der Maßnahme wurde der Hinweis zu</p>

		<p>Schulbusverkehre müssen zwischen Großauheim und Klein-Auheim bestehen bleiben</p> <p>Das Hafengebiet Hanau mit zentraler Umsteigehaltestelle Hauptbahnhof / Auheimer Straße als alternatives Einsatzgebiet – auch als Testbetrieb für selbstfahrende Klein- bzw. Mikrobusse</p> <p>Bei Bewährung kann ein entsprechendes Mikrobuss-System auch für den Ortsverkehr in Mittelbuchen eingerichtet werden und damit die Verdichtung der Linie 9 teilweise ersetzen – sofern die Linie 31 weiterhin im dichten Verkehr parallel fährt</p>		<p>den Schulverkehren bereits berücksichtigt.</p> <p>Die Hinweise zu alternativen Einsatzgebieten und zu den selbstfahrenden Fahrzeugen wird aufgenommen</p>
		<p>Grundsätzlich sollten einheitliche Fahrwege mit einheitlichen Liniennummern versehen werden. Für den Hanauer Stadtbusverkehr ist hierbei – nach derzeitigem Stand der Liniennummernkreis 1-20 reserviert. Negativ fällt auf – wie auch in hiesigen NVP-Entwurf – dass verstärkt Zweigliniennummern verwendet werden (2A und 6A) für funktional eigenständige Linien. Der Fahrgast erwartet aber bei solchen Liniennummern, dass diese zusammen mit der Stammlinie im selben Fahrplan auffindbar sind (bspw. gemeinsamer Fahrplan von 2 und 2A). Daher erwarten wir für diese eigenständigen Linien auch eigenständige Liniennummern – zumal genügend Nummern des oben genannten Nummernkreises frei sind.</p>	Kenntnisnahme	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen eine Abarbeitung und Festlegung findet im operativen Geschäft im Nachgang zur NVP-Erstellung statt.</p>
		<p>Das Liniennetz soll darauf ausgelegt werden, dass die bestehenden Bahnhöfe innerhalb Hanau – sofern gut erreichbar – durch den Stadtbusverkehr bzw. den Regionalbusverkehr auf direktem Wege von allen Stadtteilen täglich auf direktem Wege erreicht wird.</p> <p>Als entsprechende Bahnstationen schlagen wir hierzu folgende Stationen vor:</p> <p>Hanau Hauptbahnhof          Hanau-Westbahnhof          Hanau-Steinheim          Hanau-Wilhelmsbad          Hanau-Großauheim          Hanau-Klein-Auheim</p> <p>Die Bahnhöfe Hanau Wolfgang und Hanau Nord sind auf Grund ihrer derzeit netztopografisch schlechten Erreichbarkeit nicht anzubinden, sofern nicht die Linie 7</p>	Kenntnisnahme	<p>Der Hinweis wird auch im jetzigen Netzzustand als erfüllt betrachtet.</p>

		zum Nordbahnhof verlängert wird (vgl. Kapitel 4.3.3.4) bzw. die Bedienung des Nordbahnhofs durch eine verlängerte S-Bahn sichergestellt werden kann.		
	Kapitel 6.1.2	<p>Ein großes Defizit im Hanauer Stadtverkehr ist das Fehlen eines adäquaten Nachtverkehrs. Insbesondere durch die Ausweitung des regionalen Nachtverkehrs von der alleinigen Buslinie n61 über einzelnen nächtlichen Fahrten der S-Bahn bis zur jetzigen Verlängerung der Betriebszeiten auf sämtlichen Schienenverkehrsachsen, entsteht hier ein großes Bedürfnis für einen Nachtverkehr innerhalb des Stadtgebiets.</p> <p>Es ist schon absurd, dass man zwar im Regionalverkehr zwischen Hanau, Frankfurt, dem Flughafen, dem Kinzigtal, der Wetterau und der Region Aschaffenburg problemlos ohne Auto fahren kann, allerdings für die letzten Meilen zwischen Bahnhof bzw. Nachtbushaltestelle und den Hanauer Wohnquartieren gar keine Verkehrsverbindung vorfindet.</p> <p>Wir schlagen daher vor in den Nachtverkehrszeiten ein reduziertes Rumpfangebot anzubieten, dass die wesentlichen Stadtteile (Lamboy/Tümpelgarten, Kesselstadt/Weststadt/Nordwest, Wolfgang, Großauheim, Steinheim und Klein-Auheim) mit den Anknüpfungspunkten des regionalen Nachtverkehrs (vorrangig Hauptbahnhof und Hanau-Steinheim) anbindet. Die Linienführung kann und sollte hierbei vom Tagesverkehr abweichen – auch sind Rundfahrten möglich – sofern auf diese Weise eine bessere Erschließung bei möglichst geringem Aufwand geschaffen werden kann. Vorbild könnte hierbei der Silvesterverkehr zum Jahreswechsel 2018/2019 sein.</p> <p>Der Nachtverkehr soll sich hierbei an die Verkehrszeiten des regionalen Nachtverkehrs als Zubringer orientieren und mindestens am Wochenende (Nächte von Fr/Sa, Sa/So) und vor Feiertagen sowie morgens für Flughafen- und Berufspendler mit Bussen gefahren werden. An anderen Tagen ist als Mindestangebots in der späten Nacht eine AST-Andienung vorzusehen.</p> <p>Auch der Einsatz von Kleinbussen ist hierbei eine Möglichkeit. Hierbei kann aus wirtschaftlichen Gründen auch auf den Einsatz eines Subunternehmens bzw. eines anderen Betreibers zurückgegriffen werden, falls diese über entsprechende Fahrzeuge verfügen. Wir verweisen hierbei auch auf die Schwachlastachse Großauheim – Klein-Auheim.</p> <p>Der Nachtverkehr sollte auf die Anschlussgewährung – auch bei Verspätungen im Zugverkehr ausgelegt sein.</p>	Kenntnisnahme	Die Einrichtung entsprechender Angebote ist mit einem deutlichen Finanzierungsmehraufwand verbunden. Eine Erstumsetzung soll dennoch zum Fahrplanwechsel 2020 erfolgen. Die notwendigen und vorgesehenen Planungsschritte sind im Kapitel 6.1.2 dargestellt. Die hier dargestellten Ergänzungen und Ideen werden bei den anstehenden Planungen berücksichtigt.

		Dies bedeutet aber auch in der Folge, dass die im Nahverkehrsplan hinterlegten verschiedenen Verkehrszeiten für den Nachtverkehr ausdifferenziert, erweitert werden müssten.		
	Kapitel 6.1.1	<p>Für den Stadtteil Mittelbuchen spielt der Bahnhof Maintal-Ost eine zentrale Bedeutung, zumal hier zusätzliche RE59-Züge verkehren. Hierfür ist die Achse (Rodenbach – Erlensee –) Bruchköbel – Hanau-Mittelbuchen - Maintal-Wachenbuchen – Maintal Ost auf einen täglichen Betrieb mit umsteigefreier Direktanbindung (derzeitige Linie MKK-30) an den Bahnhof Maintal-Ost in Absprache mit der KVG MKK auszubauen. Gegebenenfalls kann hierbei die Linie 9 zusätzlich in die Bruchköbeler Innenstadt verlängert werden und somit Einkauf- und Arztbesuche mitabdecken.</p> <p>Die Angebotserweiterung im Hinblick auf Übernahme des Linienasts Hanau Nord-west – Wilhelmsbad – Hohe Tanne von der bisherigen Linie 1 begrüßen wir ausdrücklich, geben jedoch zu bedenken, dass in diesem Zuge auch in Schwachverkehrszeit (ganztätig) ein Busverkehrsangebot bereitstehen muss. Das Anruf-Sammel-Taxi bietet sich als Angebotsergänzung in der Nachtverkehrszeit an.</p> <p>Zudem ist darauf hinzuweisen, dass ein Stundentakt nicht dazu führen kann, dass in Hanau-Wilhelmsbad alle relevanten Anschlüsse erreicht werden können (bspw. Fahrgastaufnahme aus RE54/RB58 (Frankfurt Hbf. → Hanau Hbf. → Bamberg) bei Abfahrt um die Minute 05 in Richtung Mittelbuchen und Fahrgastabgabe auf den RB58 (Laufach → Frankfurt Süd) bei Ankunft um die Minute 31. Auf diese Weise kann nur in einer Fahrtrichtung tatsächlich der Fahrgast zum Frankfurter Hauptbahnhof mit einem Anschluss kommen. Erst mit dem Halbstundentakt der Linie 9 können auch die Anschlüsse aus den jeweils entgegengesetzten Fahrtrichtungen erreicht werden. Daher ist dieser ganztätig für die Stadtteile Mittelbuchen und Hohe Tanne sicherzustellen. Auch am Wochenende.</p> <p>Dies ist insofern zu bedenken, da die Linie MKK-31 am Wochenende nur als Anruf-Sammel-Taxi verkehrt und somit für viele Kunden keine Alternative zur Buslinie 9 darstellt. Zudem verkehrt die Linie MKK-31 und MKK-32 nicht über Hohe Tanne, was sich jedoch in Absprache mit der KVG MKK einrichten ließe.</p> <p>Die Angebotsausweitung der Linie 9 sehen wir auch insofern positiv, als dass damit auf die steigenden Einwohnerzahlen Mittelbuchens Rechnung getragen werden kann. Leider betrifft die geplante Ausweitung nur die HVZ im Takt und nur die SVZ</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Der dargestellte Ansatz widerspricht der Hauptverkehrsbeziehung der Linie 9 in Richtung Hanau Innenstadt</p> <p>-</p> <p>Die hier dargestellten Bedenken zur Anschlussbeziehung am Bahnhof Wilhelmsbad sind nachvollziehbar. In der planerischen Abwägung überwiegen jedoch die Vorteile der Neukonzeption.</p> <p>Wird im Nachgang zum NVP mit der KVG gemeinsam abgestimmt und ggf. umgesetzt</p> <p>Der Effekt des ausgeweiteten Angebots wird evaluiert und bei entsprechendem Erfolg wird das Angebot weiter ergänzt</p>

		<p>mit der Einrichtung eines wochenendlichen Busverkehrs anstatt des derzeitigen Anrufsammeltaxis.</p> <p>Da das Wenden an der derzeitigen Endstation „Lützelbuchener Straße“ entfallen muss, empfehlen wir eine Verlängerung nach Bruchköbel. Netzstrukturell wird dadurch eine Verkehrsachse Bruchköbel – Wilhelmsbad – Frankfurt mit Umstieg in Wilhelmsbad geschaffen.</p> <p>Die Direktverbindung der Linie MKK-31 zum Westbahnhof wird mit der Nordmainischen S-Bahn an Bedeutung verlieren, da zu diesem Zeitpunkt die bisherigen umsteigefreien Züge Richtung Aschaffenburg/Laufach/Würzburg/Bamberg aber auch Flughafen und Groß-Umstadt nicht mehr in Hanau West halten werden.</p> <p>Daher sollte die Linienführung der Linie MKK-31 über den Westbahnhof so umgeändert werden, dass dies weniger nachteilig für die Fahrgäste ist. Hierzu schlagen wir die Schaffung einer echten Schleife vor – so dass anstatt der Haltestelle Hospitalstraße die Stationen Heumarkt und Marktplatz und Westbahnhof in einer Richtung bedient werden. Damit kann auch die jeweilige zeitaufwändige Stichfahrt zum Westbahnhof entfallen. Es ist hierbei eine entsprechende Endstation mit ausreichend Wartekapazität zu suchen, um die Pausenzeiten einzuhalten.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Keine Berücksichtigung</p>	<p>Es wird angestrebt eine Wendeanlage einzurichten</p> <p>-</p> <p>Es fehlen entsprechende Kapazitäten für zusätzliche Busverkehre in diesen Bereichen</p>
	Kapitel 6.1.1	<p>Wir sehen die Kombination der Linienschleife der Linie 5 im Zusammenhang mit dem Linienübergang in die Linie 1 an der Otto-Hahn-Schule als verwirrend an und schlagen daher vor, den Linienübergang an eine gemeinsame Endstation „Friedhof Kesselstadt“ zu verlegen. Wir schlagen zudem vor nach Beseitigung des Bahnübergangs „Frankfurter Landstraße“ die Linie 1 ab Rosenau direkt über die Frankfurter Landstraße zur Otto-Hahn-Schule zu führen. Wir schlagen zudem eine direktere Linienführung der Linie 5 zum Friedhof Kesselstadt ohne Umweg über die Weststadt vor, da sich dadurch die Fahrzeit in den östlichen Teil Kesselstadts verkürzt. Dies führt zudem dazu, dass die Linien 1 und 5 als Solobusse gefahren werden können und hierbei auf Gelenkbusse verzichtet werden kann.</p> <p>Für Berufsverkehrspendler zeigt sich überdies ein Defizit in der Verbindung von Kesselstadt mit dem Bahnhof Wilhelmsbad. Dies zeigt sich an der Nutzung des P&amp;R-Platzes in Wilhelmsbad. Hierfür schlagen wir die Verlängerung der Linie 10 zwischen Königsberger Straße und Bahnhof Wilhelmsbad vor. Die Endstation hierfür kann am Herbert-Dröse-Stadion liegen, sofern eine vorläufige Wendeschleife eingerichtet ist, die auch in der Bauphase der S-Bahn bzw. der Unterführung zusätzlich mitgenutzt werden kann. Alternativ kann auch der bestehende P&amp;R-Platz über die Maintaler</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Keine Berücksichtigung</p>	<p>ggf. Feinjustierung des Angebots nach Inbetriebnahme</p> <p>Wurde geprüft und kann nicht ohne große bauliche Eingriffe umgesetzt werden. Erst nach dem Abschluss des Baus der Unterführung wird der Aspekt der Verlängerung erneut aufgenommen.</p>

		<p>Straße erreicht werden. Der Busverkehr hilft der Entlastung des P&amp;R-Platzes am Bahnhof Wilhelmsbad in der Bauphase der Nordmainische S-Bahn, da hierfür Flächen des Parkplatzes für die Baulogistik beansprucht werden. Hierfür sollte die Schleifenfahrt der Linie 10 in der Weststadt entfallen und stattdessen in beiden Richtungen über die Haltestelle Königsberger Straße geführt werden. Da auch die Linie 5 unserer Meinung nach in Kesselstadt eine andere Linienführung bekommen sollte, schlagen wir vor, die Linie 10 im Takt zu verdichten. Der Wechsel von einem 20- in einen 15-Minutentakt hilft dabei, Korrespondenzen in Hanau-Wilhelmsbad zu erreichen. Zudem ist die Linie 10 auf einen täglichen Betrieb auszuweiten.</p>		
		<p>Die durchgehende Verbindung nach Maintal-Dörnigheim mit den derzeitigen Linien MKK-23 bzw. X57 sind auch nach Inbetriebnahme der Nordmainischen S-Bahn als umsteigefreie Direktverbindungen beizubehalten. Auch für die Linie X57 erscheint uns – neben der Linie 1 – eine Beschleunigung über die Eisenbahnüberführung „Frankfurter Landstraße“ nachdenkenswert, zumal die Kaufmännische Schule auch über die Station „Rosenau“ erreicht wird.</p> <p>Auch sehen wir eine Überkapazität auf der Achse Freiheitsplatz – Bahnhof Wilhelmsbad. Ursache hierfür liegt zum einen darin, dass zwischen den Linien 9, MKK-31 und MKK-32 ein gemeinsamer Halbstundentakt besteht, so dass in einer Zeitlage zwei Busse in kurzem Abstand hintereinanderfahren müssen (9 und MKK-32). In der Phase des Halbstundentakts erfolgt zudem die Parallelfahrt zur Linie MKK-31.</p> <p>Die Linie 1 hat bislang als durchgehende Linie zum Hauptbahnhof eine Hauptachsenfunktion, weswegen sie nicht nur im 20 Minuten-Takt, sondern auch mit Gelenkbussen gefahren wird. Auf Grund des langen Linienvorlaufs, der kurzen Wendezeiten und des unterschiedlichen Verkehrsaufkommens zeigt sich die heutige Linie 1 besonders im morgendlichen Berufsverkehr sehr verspätungsanfällig. Insofern ist die Linienwegänderung nach Kesselstadt zu begrüßen. Hierbei ist aber auf eine genügend lange Aufenthaltszeit an der Station Kesselstadt Friedhof zu sorgen.</p> <p>Für den Mischverkehr zwischen den Linien 9, MKK-31 und MKK-32 ist eine intensivere Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger nötig. Dies gilt</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die Zuständigkeit für die Linien MKK-23 und X57 liegt bei benachbarten Aufgabenträgern</p> <p>Die Angebote sollen in der zukünftigen Fahrplangestaltung aus Kundensicht bestmöglich harmonisiert werden. Zu beachten bleibt, dass unterschiedliche Buslinien tlw. gleiche Züge anbinden müssen, was auf einzelnen Abschnitten zu entsprechenden parallelen Angeboten führen kann.</p> <p>-</p> <p>siehe oben</p>

		<p>insbesondere für den äußerst schwachen Wochenendverkehr. Die Taktlagen von MKK-31 und MKK-32 können auf Grund der Anschlussoptimierung in Hanau-Wilhelmsbad auf den SPNV nicht maßgeblich verändert werden, so dass weiterhin ein Parallelverkehr zu den städtischen Bussen bestehen bleibt, sofern nicht Erschließungsleistungen durch die Linien MKK-31 und MKK-32 in der Hohen Tanne und in Mittelbuchen wahrgenommen werden können.</p> <p>Es besteht auf dem Korridor zudem eine fehlende (schnelle) Verbindung zwischen Nordwest, Wilhelmsbad, Hohe Tanne und Maintal-Hochstadt. Hierzu könnte eine beispielsweise stündliche, werktägliche Direktanbindung an die Einkaufsmöglichkeiten in Maintal-Hochstadt (Konrad-Höhl-Straße) bzw. der ärztlichen Versorgung dienen – die sich aus dem geplanten Halbstundentakt der Linie 9 herausbilden ließe (halbstündlich alternierende Linienfahrt nach Mittelbuchen und Hochstadt). Mittels MKK-31 würde auf diese Weise weiterhin ein Halbstundentakt für zentrale Mittelbuchener Haltestellen existieren.</p> <p>Insofern sehen wir weiterhin größere Überplanungsmöglichkeiten in diesem Korridor – allerdings sollte dies stets zusammen mit den Linien anderer Aufgabenträger geschehen. Eine Mischnutzung der bestehenden Konzessionen samt Kilometerausgleich ist entsprechend des Dresdner Modells möglich (hierbei wird eine Regionalbuslinie innerstädtisch durch eine Stadtbuslinie ergänzt, gleichzeitig erhält der Regionalbus eine zusätzliche innerstädtische Verlängerung).</p> <p>Die Linie 561 dient heute in den Tagesrandzeiten als Schul- und Berufsverkehrsbus. Allerdings ist die Nutzung – insbesondere durch die geringe Fahrtenanzahl und der daraus resultierenden geringen Bekanntheit – sehr gering. Dabei stellt diese eine interessante Schnellverbindung zwischen dem Bahnhof Wilhelmsbad und Bruchköbel dar. Hier ist ein Ausbau zusammen mit dem Aufgabenträger zu überprüfen – auch wenn dieser in Konkurrenz zum Ausbau der Achse Bruchköbel – Mittelbuchen – Maintal Ost bzw. einer SPNV-Durchbindung der Linie RB49 gen Frankfurt stehen würde.</p> <p>Negativ sehen wir die Neigung zu Verspätungen auf dem Korridor, dies liegt sowohl an unterschiedlich starkem Verkehrsaufkommen als auch an den kurzen Wendezeiten – hiervon ist derzeit insbesondere die Linie 1 mit dem Wenden am Hauptbahnhof betroffen.</p>	<p>keine Berücksichtigung</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Mit der Linie 9 soll die Verbindung und die Anbindung an die Hanauer Innenstadt gestärkt werden.</p> <p>-</p> <p>Zuständigkeit für diese Linie liegt beim Nachbaraufgabenträger.</p> <p>-</p>
		<p>Im Bereich der Innenstadt sehen wir kein Erschließungsdefizit. Allerdings wird der Marktplatz von keiner nichtstädtischen Buslinie bedient. Dies ist insofern kritisch zu betrachten, als dass Fahrten über den Westbahnhof auch als unattraktive Stich-</p>	<p>keiner Berücksichtigung</p>	<p>Im entsprechenden Abschnitt fehlen ausreichende Kapazitäten für zusätzliche Busverkehre</p>

		<p>anstatt attraktivere Schleifenfahrten durchgeführt werden. Nennenswert sind hier insbesondere die Linien MKK-31 und MKK-32.</p> <p>Für die Linie 7 schlagen wir eine Verlängerung zum Nordbahnhof vor. Je nach Zeitlage könnte auf diese Weise Anschlüsse an den Zugverkehr der Linie RB49 eingerichtet werden.</p> <p>Die Bedienung der Station Ostheimer Straße ist für die Linienführung im Nordost genau zu untersuchen.</p> <p>Ebenso erscheint uns eine Linienteilung der Linie 7 in die Äste Nordbahnhof – Bruchköbeler Landstraße – Freiheitsplatz und Freiheitsplatz – Hauptbahnhof – Großauheim prüfenswert, um beispielsweise eine bessere Vertaktung in der Bruchköbeler Landstraße und am Alten Rückinger Weg mit den Linien MKK-33, 562 und 563 zu erreichen. Für die Führung zum Hauptbahnhof erwünschen wir uns eine – auch im Schwachlastverkehr stringenter Lösung als die derzeitige alternierende Führung auf dem Hauptweg sowie dem Weg via Dunlop für die Linie 2. Hier sollte das Ziel sein, dass jede Linie an jedem Tag den gleichen Linienweg besitzt. Eine Ausnahme können hierbei die Kurzführungen der Linie 5 mit Ziel Freiheitsplatz im Schwachlastverkehr darstellen.</p>	<p>keine Berücksichtigung</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Wurde im Rahmen des NVP-Prozesses geprüft und nicht weiterverfolgt. Regionalverkehr in diesem Bereich ausreichend</p> <p>Die bestmögliche Vertaktung durch Stadt- und Regionalverkehr in der Bruchköbeler Landstraße erfolgt im Rahmen der Fahrplannerstellung im Nachgang zum NVP</p>
		<p>Es wird unsererseits einer verstärkten Taktintegration der Regionalbusse auf der Achse Freiheitsplatz – Lamboystraße als untersuchenswert empfohlen. Dies könnte gegebenenfalls in Randstunden auch zur Reduzierung von Stadtbusfahrten genutzt werden.</p> <p>In dieser Situation empfehlen wir, den Hauptlinienweg über Karl-Marx-Straße bis zur Schleife Feuerbachstraße – Cranachstraße – Ulmenweg zu führen und zu vereinheitlichen. Auf diese Weise kann die abweichende Linienführung im Schwachlastverkehr aufgegeben und dem damit dem Fahrgast gegenüber ein eindeutiger Linienweg kommentiert werden. Dies gilt sowohl für die Linie 2, als auch für die Linie 10 – die zumindest im Abschnitt Weststadt – Freiheitsplatz täglich verkehren sollte. Für die verbleibenden Linien auf der Lamboystraße kann neben dem Industriegebiet Nord (heutige Linie 12), eine Endstelle Ikea (heutige Linie 12, allerdings auf direktem Weg) bzw. ebenfalls zur Schleife Ulmenweg geführt werden. Ebenso sollte eine Linienteilung der Linie 12 in die Abschnitte Steinheim – Freiheitsplatz und Freiheitsplatz – Ikea geprüft werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>keine Berücksichtigung</p>	<p>Die bestmögliche Vertaktung durch Stadt- und Regionalverkehr in der erfolgt im Rahmen der Fahrplannerstellung im Nachgang zum NVP</p> <p>Mit dem beschriebenen Ansatz werden Fahrgastverluste im Stadtverkehr erwartet und zentrale Ziele werden nicht direkt bedient wie im Status quo. Die unterschiedlichen Linienwege in der SVZ sind im Sinne einer besseren Erschließungswirkung sachgemäß</p>

		<p>Negativ fällt die Reisezeit zwischen Tümpelgarten, Lamboy und Hauptbahnhof auf. Hierfür empfehlen wir den Ausbau einer innerstädtischen Schnellbuslinie Lärchenweg – Hauptbahnhof - Steinheim Obertor (teilweise als Linie 2A vorgesehen). Mit dieser Linie erhält auch Groß-Steinheim eine schnelle Direktverbindung zum Hauptbahnhof (analog der Linie 567 für Klein-Auheim) und könnte auch zusätzliche SPNV-Korrespondenzen bspw. Richtung Aschaffenburg oder Kinzigtal erhalten. Eine städtische Schnellbuslinie Steinheim Obertor – Hauptbahnhof – Lärchenweg (entwickelt aus der Linie 2A) erzeugt eine schnelle Anbindung von Steinheims Altstadt an den Hauptbahnhof und könnte neben den derzeitigen Anschlüssen am Bahnhof Steinheim weitere Anschlüsse in Hanau Hauptbahnhof erreichen.</p>	Kenntnisnahme	Die angesprochene Direktverbindung wird durch das Angebot der Linie 11 als gegeben angesehen.
		<p>Nachdenkenswert erscheint uns eine Verlängerung der Linie 567 vom Hauptbahnhof Richtung Westbahnhof oder Innenstadt. Auf diese Weise kann die bestehende schnelle Anbindung zum Hauptbahnhof noch aufgewertet werden. Gegebenenfalls könnte diese Linienführung auch die Akademiestraße bedienen.</p> <p>Zudem sehen wir zwingend eine Beibehaltung des Busverkehrs zwischen Klein-Auheim und Großauheim, allein schon um den hiesigen Schülerverkehr bedarfsgerecht befördern zu können. Einen On-Demand-Verkehr in diesem Abschnitt lehnen wir strikt ab und sehen hierfür keine öffentliche Zustimmung (vgl. Kapitel 3.2.1).</p>	Kenntnisnahme  Kenntnisnahme	-  Die Belange des Schülerverkehrs wurden bei der Entwicklung dieses Ansatzes berücksichtigt.
		<p>Wir empfehlen den Linienweg über Spitzenweg und Lindenaubad regulär zu befahren, so dass für Schwimmbadbesucher ebenso wie für die Schüler der Lindenschule eine direkte, verlässliche Anbindung existiert. Dies kann im Rahmen der vorgeschlagenen Buslinie Großauheim Waldsiedlung – Rue de Conflans (Lindenschule) – Hergerswiesenweg – Klein-Auheim Friedhof bedient werden. Hierbei ist auch eine Anbindung vom Rochusplatz prüfenswert – als Alternative der bisher vorgeschlagenen Verlängerung der Linie 7 bzw. 6 (Prüfauftrag). Untersuchenswert ist es, ob die Erschließungsdefizite der Waldsiedlung im Bereich der John-F.-Kennedy-Straße gegebenenfalls über diese neue Linie reduziert werden kann. Dies gilt ebenso für den Einsatz von Kleinbussen. Durch die eigenständige Linienführung erscheint auch eine Nutzung des Bahnübergangs „Rochusstraße“ machbar, wenn hierfür genügend Fahrzeitreserven vorhanden sind.</p> <p>Für die Haltestelle Rauschsiedlung schlagen wir einen namentlichen Verweis auf den naheliegenden Bahnhof Großauheim vor.</p>	keine Berücksichtigung  Kenntnisnahme	Insgesamt sich hierdurch eine umwegige Linienführung bei insgesamt geringer Fahrgastnachfrage im Bereich Lindenaubad

		<p>Uns irritieren die Taktangaben der Linien 6 und 8: Sind diese für jede Linie einzeln dargestellt oder zusammengefasst?</p> <p>Aus unserer Sicht, sollte die Linie 6A in der vorgeschlagenen Linie 8 aufgehen und auch werktags im Taktverkehr angeboten werden. Gegebenenfalls ist hier ein Kleinbusverkehr vorzusehen.</p> <p>Hinweis: In der Phase des Ausbaus der Kinzigtalbahn sind umfangreichere Schienenersatzverkehrsmaßnahmen zur Entlastung einzuplanen, dies betrifft auch die Achse Hauptbahnhof – Wolfgang – Rodenbach.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die geplanten Taktangebote der einzelnen Linien sind im entsprechenden Steckbrief separat ausgewiesen</p> <p>Die Bezeichnungen der Linien sind im jetzigen Planungsstand als Arbeitstitel zu verstehen</p> <p>-</p>
	Fahrgastinformation	<p>Der schematische Liniennetzplan soll alle ÖPNV-Linien im Stadtgebiet Hanau deutlich aufzeigen. Hierbei sind die Buslinien anderer Aufgabenträger in gleichwertiger Darstellung, wie jene des Stadtbusverkehrs aufzuführen, damit für den Fahrgast die gemeinsame Bedienung von Verkehrsachsen ebenso deutlich wird, wie deren Benutzbarkeit im innerstädtischen Verkehr. Gegebenenfalls kann eine Differenzierung der Linienstärke nach Angebotsdichte tagsüber erfolgen.</p> <p>In der Innenstadt ist die Darstellung der Linienwege deutlich zu verbessern, da es mit den Stichfahrten bzw. den abendlichen Linienwegsänderungen im Bereich Westbahnhof / Nussallee / Marktplatz / Freiheitsplatz zu Irritationen kommen kann. Ähnliches gilt im Übrigen für die Darstellung der Linienführungen an der Station Bismarck-turm.</p> <p>Auch auf weitere ähnlich gelagerte Aspekte ist der Liniennetzplan zu untersuchen und zu optimieren – damit er seiner Funktion der schnellen Information für alle Busnutzer gerecht werden kann. In dieser Hinsicht sollte auf abweichende Linienführungen im Schwachlastverkehr verzichtet werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Der Liniennetzplan wird kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert. Die Umsetzbarkeit der Hinweise wird geprüft.</p>
	DFI	<p>Für den normalen Kunden ist es missverständlich, dass die DFI-Anzeigen unterschiedlich programmiert sind: So werden an einigen Anzeigen nicht nur die betroffenen Busfahrten angezeigt, sondern auch die Zugabfahrten am nahegelegenen Bahnsteig. Hierbei ist festzustellen, dass teilweise alle Zugfahrten angezeigt werden (bspw. am Bahnhof Steinheim) und teilweise nur richtungsbezogene Zugfahrten (bspw. am Bahnhof Wilhelmsbad). In letzterem Fall wurde mehrfach die Richtungszuordnung vertauscht. Ebenso waren entfallende Züge aufgelistet oder bei baustellenbedingten Verkürzungen nicht das tatsächliche</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Die technische Umsetzbarkeit wird geprüft. Verbesserungen werden kontinuierlich durchgeführt. Die hier aufgeführten Hinweise werden aufgenommen und im Prozess berücksichtigt.</p>

		<p>Ziel des Zuges angezeigt worden (bspw. Frankfurt Süd statt Frankfurt Ost). Einen Verweis bei Anzeige eines Zuges auf den anderen Abfahrtsort ist nicht vorhanden.</p> <p>Eine kundenfreundliche Lösung ist eine Übersichtstafel, bei denen der Bussteig bzw. der Bahnsteig mitgenannt wird, wie dies bspw. am Hauptbahnhof oder am Freiheitsplatz der Fall ist. Wir können uns solche Lösungen auch für die Bahnhöfe Hanau West und Hanau-Wilhelmsbad gut vorstellen. Auf diese Weise kann auch der Fahrgast schnell sehen, ob er am richtigen Haltestellenbereich wartet, wenn er den nächsten Bus Richtung Freiheitsplatz nutzen will. Bislang mussten hierfür mehrere DFI-Anzeigen erst überprüft werden.</p> <p>Grundsätzlich können die DFI-Anzeigen nur zu jenen Kursen Echtzeitauskunft erteilen, von denen entsprechende Daten über die entsprechenden Datenschnittstellen geliefert werden (bspw. der verbundweiten Datendrehscheibe (vDD) des Rhein-Main-Verkehrsverbunds).</p> <p>Dies kann dazu führen, dass ausfallende oder verspätete Fahrten in entsprechender Weise nicht dargestellt werden können. Was zu Irritationen bei Fahrgästen führen kann, wenn zum Beispiel ein Zug ohne Fahrzeitprognose ausfällt.</p> <p>In der Darstellung der Anzeige wird jedoch nicht zwischen Echtzeitanzeige und Fahrplanbasierter Anzeige unterschieden. In den DFI-Anzeigen bei anderen Verkehrsunternehmen wird dies bspw. durch ein Hinzufügen eines vorangestellten „ca.“ oder dem nachführen eines hochgestellten Komma „“ verdeutlicht.</p> <p>Die DFI-Anzeige ist so anzuordnen, dass sie möglichst von weitem und von allen relevanten Seiten – vorrangig natürlich in bzw. gegen Fahrtrichtung gelesen werden kann.</p> <p>DFI-Anzeigen haben bei gleicher Station unterschiedliche Uhrzeitanzeigen. Beispielhaft sieht man dies am Freiheitsplatz und am Marktplatz. Dieser Uhrzeitanzeigefehler führt jedoch auch dazu, dass die Prognose nicht von der aktuellen Zeit, sondern von der angezeigten Uhrzeit abhängig ist.</p> <p>Richtungszuordnungen von Nahverkehrszügen zu Bussen auf den Anzeigetafeln am Bahnhof Wilhelmsbad werden gelegentlich vertauscht. So aktuell am 23.05.2018.</p> <p>Einzelne Zielstationsnamen überschreiten mit dem Text die Abfahrtsprognose einzelne Fahrten werden – ohne erkennbaren Grund mit Uhrzeitangabe geführt, andere Fahrten in etwa gleicher Zeitlage jedoch in Minutenangabe. Hierbei ist kein Unterschied bspw. durch fehlenden ITCS/RBL-Kontakt erkennbar.</p>		
--	--	---	--	--

		An der Station Marktplatz fehlt – Stand Mitte April – seit längerem eine DFI-Anzeige ersatzlos.		
	Fahrzeuge	<p>Wir empfehlen für die Ausrüstung der Busse insbesondere in Bezug auf eine barrierefreie Nutzung die Orientierung an dem Gestaltungsleitfaden für Busse der traffiQ Frankfurt. Dieser Leitfaden ist in Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden und dem Fahrgastbeirat der traffiQ entstanden.</p> <p>Die Aussage „Zwischen den Vorderrädern und Tür 2 müssen die Sitze podestlos erreichbar sein“ ist nicht ausreichend. Dadurch stehen am Ende im ungünstigsten Fall nur 6 Sitzplätze podestlos zur Verfügung, die meisten in verkehrter Fahrtrichtung. Daher sollte für den Standardbus und Gelenkbus eine Mindestzahl von 10 podestlosen Sitzplätzen vorgeschrieben werden, davon mehr als die Hälfte in Fahrtrichtung.</p> <p>Es sind an allen Sitzreihen vertikale Haltestellenstangen vorzuschreiben, damit gerade für kleinere, ältere oder mobilitätseingeschränkten Fahrgäste die Abstände zum Festhalten nicht zu groß sind. Außerdem entstehen durch vis-a-vis-Sitzplätze größere Abstände zum Festhalten.</p> <p>Haltestangen sind bei Fahrzeugen mit Innenschwenktür auch an den Türblättern erforderlich, bei Fahrzeugen mit Außenschwingtür muss ein Handlauf innen so angebracht werden, dass er bei geöffneter Tür von außen zu erreichen ist</p> <p>Die Sondernutzungsfläche mit einer Größe von 900 x 1.300mm zu klein, weil damit die vorgesehene Fahrradmitnahme kaum möglich ist. Fahrräder haben durchaus eine Länge von durchaus 1.400 mm als Standard. Außerdem ist die vermehrte Nutzung von Rollstuhlfahrer, Rollator-Nutzer, Roller und Fahrgäste mit Kinderwagen zu erkennen. Hierfür reicht im heutigen Betrieb die Standardsondernutzungsfläche nicht aus. Traffiq Frankfurt oder der Verkehrsverbund Niedersachsen/Bremen eine Sondernutzungsfläche von 1.850 mm x 900 mm vor.</p> <p>Durch die getrennt zuschaltbare Beleuchtung für vorderen und hinteren Busteil darf es nicht dazu kommen, dass der Fahrgast komplett im Dunkeln sitzt oder steht.</p> <p>Im Innenraum der Fahrzeuge sollen Festhaltenmöglichkeiten und Bedienelemente kontrastreich gestaltet werden und sich deutlich vom Hintergrund und von ihrer Umgebung abheben. Unterschiedliche Tageslicht- und Beleuchtungssituationen müssen dabei berücksichtigt werden.</p>	Kenntnisnahme	Die Qualitätsstandards für die Fahrzeuge wurden im Kapitel 4.3.10 dargelegt. Eine kontinuierliche Weiterentwicklung findet auf Basis der Erfahrungen und technischer Neuerungen statt.

		<p>Haltegriffe und -stangen bei Regelfahrzeugen (Busse) in Signalrot oder Edelstahl erfüllen die Kontrastierung nicht. Dies ist keine barrierefreie Kontrastierung, so dass die Aussage wegen Regelwidrigkeit gestrichen werden muss. Traffiq Frankfurt hat in der Vergangenheit die Möglichkeit von Edelstahlstangen wegen der fehlenden -erreichung der ausreichenden Kontrastierung bei Ausschreibungen von Busleistungen ausgeschlossen. Rote Farbtöne sind bei Kontrastierung oder Fahrgastinformationen zu vermeiden, da nach einer Studie des Bundesgesundheitsministeriums von 1996 über die visuelle Gestaltung des öffentlichen Raumes 8 % der männlichen Bevölkerung in Deutschland an einer Rot-Grün-Sehschwäche leiden, so dass sie die Rottöne als Grau sehen.</p> <p>Stufen im Fahrzeuginneren sind kontrastreich zu kennzeichnen (gelbe Linie), Innenstufen im Gang zusätzlich mit einem Beleuchtungsstreifen.</p> <p>Im aktuellen Stand der Technik wird abgeraten auf alternative Antriebe zu setzen: Entsprechende Fahrzeuge besitzen heute noch keine ausreichende Serienreife, so dass hier geringere Laufleistungen bei deutlich höheren Beschaffungs- und Lebenszeitkosten zu erwarten sind. Stattdessen sollte die Weiterentwicklung dieser Fahrzeuge genau betrachtet werden. Es wird erwartet, dass alternative Antriebe im Busverkehr im Laufe dieses Nahverkehrsplans eine wirtschaftlich attraktive Serienreife erreichen. Ab diesem Zeitpunkt sollte das Ziel der Anschaffung von emissionsfreien Bussen bei 50 % der anzuschaffenden Neufahrzeugen als Zeichen im Rahmen der Schadstoffreduzierung vorgesehen werden.</p> <p>Optional sind Hybridbusse eine Möglichkeit zur Überbrückung bis zur Beschaffung serienreifer emissionsfreier Busse, um den Ausstoß klima- und gesundheitsschädlicher Abgase und Feinstäube durch Teilelektrifizierung des Antriebs zu reduzieren. Zudem lassen sich Hybridbusse auch weiterhin in Ergänzung zu einer emissionsarmen Flotte weiterbetreiben.</p> <p>Positiv sind aus Fahrgastsicht folgende Festlegungen hervorzuheben: Bei Ausfall der automatischen Ansage hat die Ansage manuell durch das Fahrpersonal zu erfolgen. Darstellung der nächsten (Anschluss-)Abfahrten in Echtzeit.</p> <p>Für die Außenanzeigen empfehlen wir bei Neu- bzw. Ersatzbeschaffungen Anzeigen mit weißen LED einzusetzen, die gegenüber den orangenen LED-Anzeigen eine größere Lesbarkeit durch einen höheren Kontrast besitzen, als heutigen Stand der Technik vorzugeben. Dies ist insbesondere für Personen mit eingeschränktem Sehvermögen sowie bei Rot-Grün-Farbblindheit von Vorteil.</p>		
--	--	--	--	--

		<p>Am Fahrzeugheck sollte nicht nur die Liniennummer sondern auch das Fahrtziel vorhanden sein. Beim Linienvorlauf ist eine statische Lösung aus Sicht der Barrierefreiheit vorzusehen.</p> <p>Die Beschriftung der Ziele sollte dabei in normaler Schrift anstatt Großbuchstaben erfolgen.</p> <p>Das tatsächliche Ziel ist hierbei gegenüber weiterer Verkehrshinweise in größerer Schriftgröße aufzuführen.</p> <p>Bei Linienwegsänderungen in Folge von Straßensperrungen oder Baumaßnahmen mit Umleitungen oder Verkürzungen empfehlen wir zusätzliche Hinweise in den Anzeigen bzw. im Frontfenster des Fahrzeugs anzubringen. Beispielsweise verwendet Dresden einen „Umleitungspfeil“ der zwischen Liniennummer und Zielanzeige angezeigt wird,</p> <p>In Fahrzeugen mit älteren Anzeigen wird dies in Dresden durch eine zusätzliche orange unterlegte Tafel der Liniennummer in der Frontscheibe kenntlich gemacht.</p> <p>Die orangene Farbe findet sich in Dresden auch auf den Haltestellenaushängen der betroffenen Linien wieder. Hierbei wird der normale Fahrplan mit einer auffallend orangenen Umrandung für die Phase der Linienwegänderung ausgehängt.</p> <p>Bei längeren Umleitungen werden zudem für die Bauphase in ähnlicher Weise deutlich sichtbar angepasste Liniennetzpläne ausgehängt.</p> <p>Die Busse des Stadtverkehrs Hanau besitzen bereits für die Fahrgastinformation im Innenbereich der Busse Monitore, die bereits den Laufweg, die Uhrzeit und auch Informationen/Werbung anzeigen. Das System ist entsprechend weiterzuentwickeln, dass die nächsten Anschlüsse angezeigt werden. Hierbei ist – soweit vorhanden – eine Echtzeitauskunft vorzusehen.</p> <p>Bei Umleitungen bzw. Linienwegsänderungen (baustellenbedingte Verkürzungen, o.Ä.) ist in abweichender Farbgebung hierauf besonders hinzuweisen.</p> <p>Da die Sitze für die schwerbehinderten Menschen im vorderen Teil rückwärts angeordnet sind und die Rollstuhlfahrer auch nach hinten schauen, ist auch ein TFT-Monitor für diese Sitzplätze im Mittelteil vorzusehen, damit die Informationen optisch wahrgenommen werden können.</p>		
--	--	--	--	--

		<p>Es wird auf die Leitlinien zur Qualifikation des Fahrpersonals von Bussen und Bahnen des Fahrgastbeirates traffiq Frankfurt verwiesen.</p> <p>Es ist von den tätigen Verkehrsunternehmen zu verlangen, dass sie eine angemessene Anzahl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als RMV-Fachtrainer zertifizieren lassen – in Abhängigkeit von der Gesamtmitarbeiterzahl. Die betriebsinterne kundenorientierte Schulung der Fahrerinnen und Fahrer durch RMV-Fachtrainer kann als Mindeststandard akzeptiert werden.</p>	Kenntnisnahme	Ein entsprechendes Vorgehen erfolgt bei der HSB durch die Verkehrsmeister
		<p>Zur Stärkung der Bindung des Aufgabenträgers mit den Kunden ist ein Fahrgastbeirat verbindlich vorzusehen.</p>	Kenntnisnahme	Im Prüfauftrag in Kapitel 6.1.7 bereits berücksichtigt
		<p>Wir schlagen vor, die Bushaltestelle „Nordbahnhof“ auf Grund der längeren Zugangswege zu den Bahnsteigen des Schienenverkehrs in „Wilhelmsbrücke/Nordbahnhof“ bzw. „Lamboyastraße/Nordbahnhof“ umzubenennen.</p> <p>Umgekehrt sehen wir keinen Umbenennungsbedarf mehr für die Haltestelle Westbahnhof nach der erfolgreichen Zentralisierung der Stationsanlagen.</p> <p>Die Station „Rauschwaldsiedlung“ kann in „Rauschwaldsiedlung/Bahnhof Großauheim“ umbenannt werden, um auf diese Weise an die Verknüpfung zum SPNV hin-zuweisen.</p>	Kenntnisnahme	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Abarbeitung und Festlegung findet im operativen Geschäft im Nachgang zur NVP-Erstellung statt.
		<p>Entsprechend einer zu bildenden Haltestellenkategorisierung sind weitere Stationen mit Wetterschutzunterständen auszurüsten. Hierzu zählt vorrangig die Station Hauptbahnhof bei der im Rahmen einer Platzumgestaltung mit Neusortierung der Busabfahrtsbereiche ein entsprechender Umbau bzw. eine Modernisierung und Re-Dimensionierung der Unterstellmöglichkeiten erfolgen sollte.</p> <p>Es bleibt weiterhin die Position des VCD, dass eine Haltestellenunterstellmöglichkeit mit gestalterischer Funktion auch zweckdienlich und wirtschaftlich sein sollte. Ein wesentlicher Nachteil des zentralen Omnibusbahnhofs Freiheitsplatz ist es, dass die Überdachungen bei windigem Regen mangelhaften Wetterschutz bieten. Zudem ist ein regengeschütztes Einsteigen an keiner Bustür möglich, da die Dachform bei keinem Bus mit den Türbereichen übereinstimmt und die Positionierung der Schirme auch nicht mit den Türen korrespondiert. Folglich wird der Fahrgast beim Einsteigen der Witterung ausgesetzt, ob just hier die Nutzung eines Schirms nicht angebracht ist.</p>	Kenntnisnahme	-

		Wir wünschen uns für netzstrukturell wesentliche Stationsanlagen, wie beispielsweise den Hauptbahnhof eine funktionalere Überdachungslösung als die am Freiheitsplatz realisierte.		
		Wir erwarten vom Nahverkehrsplan konkrete, nach Prioritäten strukturierte Zeitpläne zum barrierefreien Ausbau der noch offenen Bushaltestellen samt den Kriterien, die für diese Einteilung sprechen (Fahrgastaufkommen, Umsteigefunktionalität, relevante Einrichtungen für Zielgruppen, etc.). Dieser Zeitplan sollte verbindlich befolgt werden, sofern keine Straßenbautechnischen Gründe eine Vorverlegung einzelner Umsetzungen ermöglichen.  Ähnlich sieht dies mit der weitergehenden Ausrüstung relevanter Stationen mit DFI-Anzeigen aus. Hierfür sind unterschiedliche Stationskategorien zu bilden, und deren Zielausstattung zu definieren. An Hand dieser Hierarchisierung kann ein Ausrüstungsplan weiterer Haltestellen erfolgen.	Berücksichtigung	Eine entsprechende Übersicht wurde im Kapitel 5.3.1 ergänzt

### 10.3 Kartenband



Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Hanau  
**Strukturanalyse**  
**Entwicklungen in der Siedlungsstruktur**

Relevante Entwicklungen in Nachfrage und Betrieb

**Legende** Karte 1

-  Entwicklungsgebiet Wohnen
-  Entwicklungsgebiet Gewerbe
-  relevante Orte / Einrichtungen

**Grenzen**  
 Stadtgrenze

0 400 800 1200 1600 m 

Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
 Fachbereich Grundstücke & Logistik  
 Bearbeitungsstand: März 2018

**plan mobil**

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

## Strukturanalyse Entwicklungen im ÖPNV

Relevante Entwicklungen in Nachfrage und Betrieb

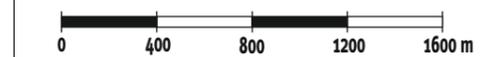
### Legende

Karte 2

-  relevante Orte / Einrichtungen
-  (zukünftig) höheres Fahrgastpotential
-  (zukünftig) geringeres Fahrgastpotential
-  Bahnübergänge als Planungshemmnis
-  Betriebliche Problempunkte
-  fehlende Direktverbindungen
-  überdurchschnittliches Angebot von Regionalbuslinien
-  besondere Merkmale auf Relationen im Stadtbusnetz

### Grenzen

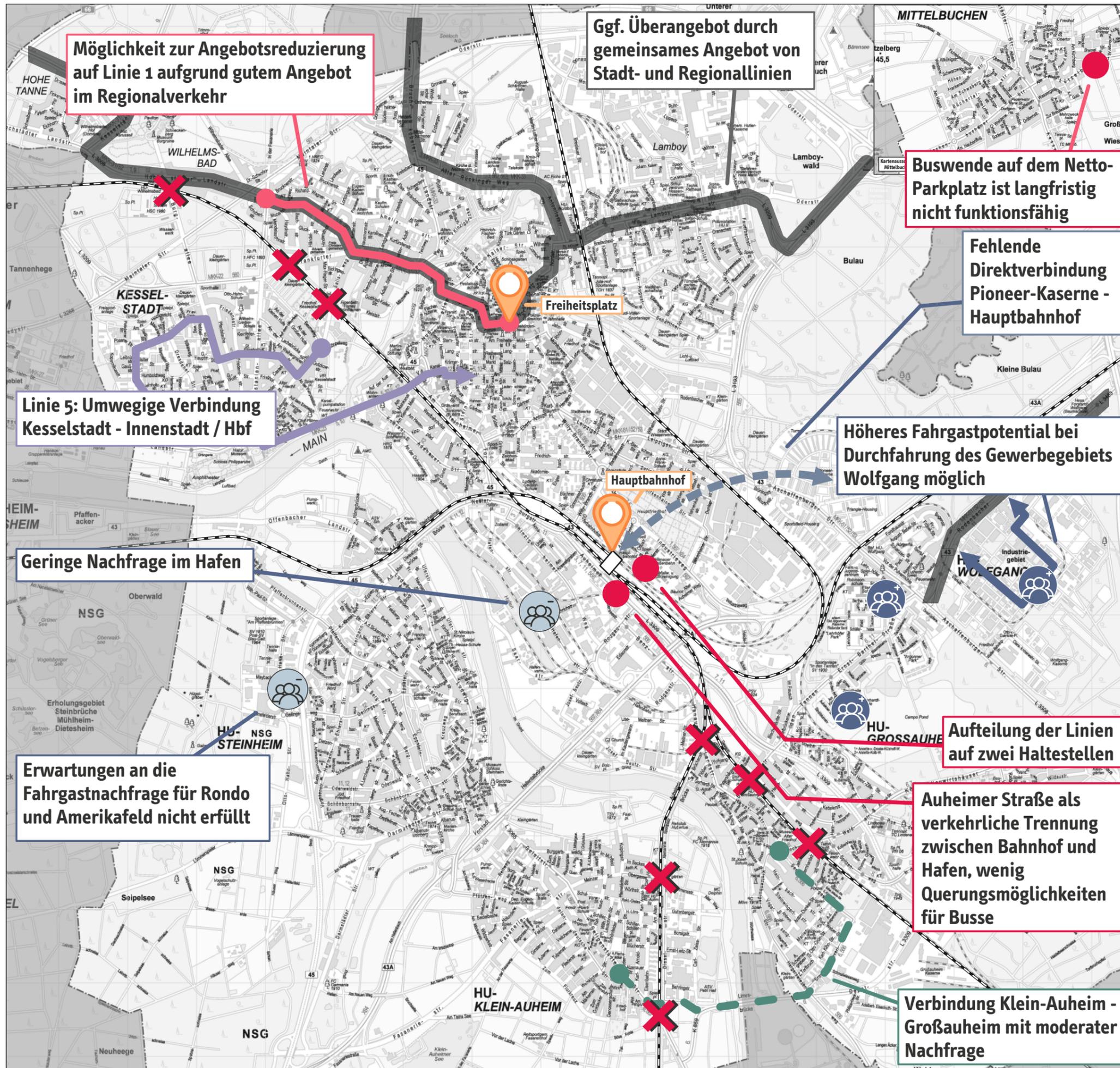
 Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
Fachbereich Grundstücke & Logistik  
Bearbeitungsstand: März 2018

**plan mobil**

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



## Raumstruktur

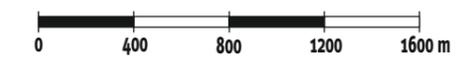
Karte 3

### Legende

-  Einzelhandelskonzentration
-  Krankenhaus / Klinik / Ärztezentrum
-  Senioreneinrichtung
-  Öffentliche Einrichtung
-  Freizeit- / Tourismusziel

### Grenzen

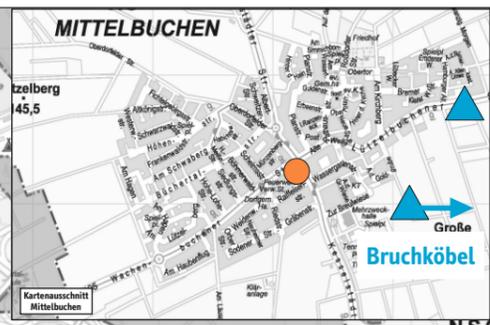
 Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
 Fachbereich Grundstücke & Logistik  
 Bearbeitungsstand: März 2018

**plan mobil**

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



## Schulstandorte

Weiterführende und berufliche Schulen

### Schulart

-  Haupt- und Realschule mit Förderstufe
-  Haupt- und Realschule
-  Private / kirchliche Schule
-  Gymnasium
-  Gesamtschule
-  Förderschule
-  Berufliche Schule
-  Sonstige Schule

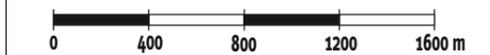
### Schulgröße (Anzahl Schülerinnen und Schüler)

-  über 1.000
-  500 - 1.000
-  200 - 500
-  unter 200

### Grenzen

 Stadtgrenze

Keine Angaben zu den Schülerzahlen der August-Bebel-Schule (Steinheim) und der Staatlichen Zeichenakademie (Südost)



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
Fachbereich Grundstücke & Logistik  
Bearbeitungsstand: Dezember 2017

**plan mobil**

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



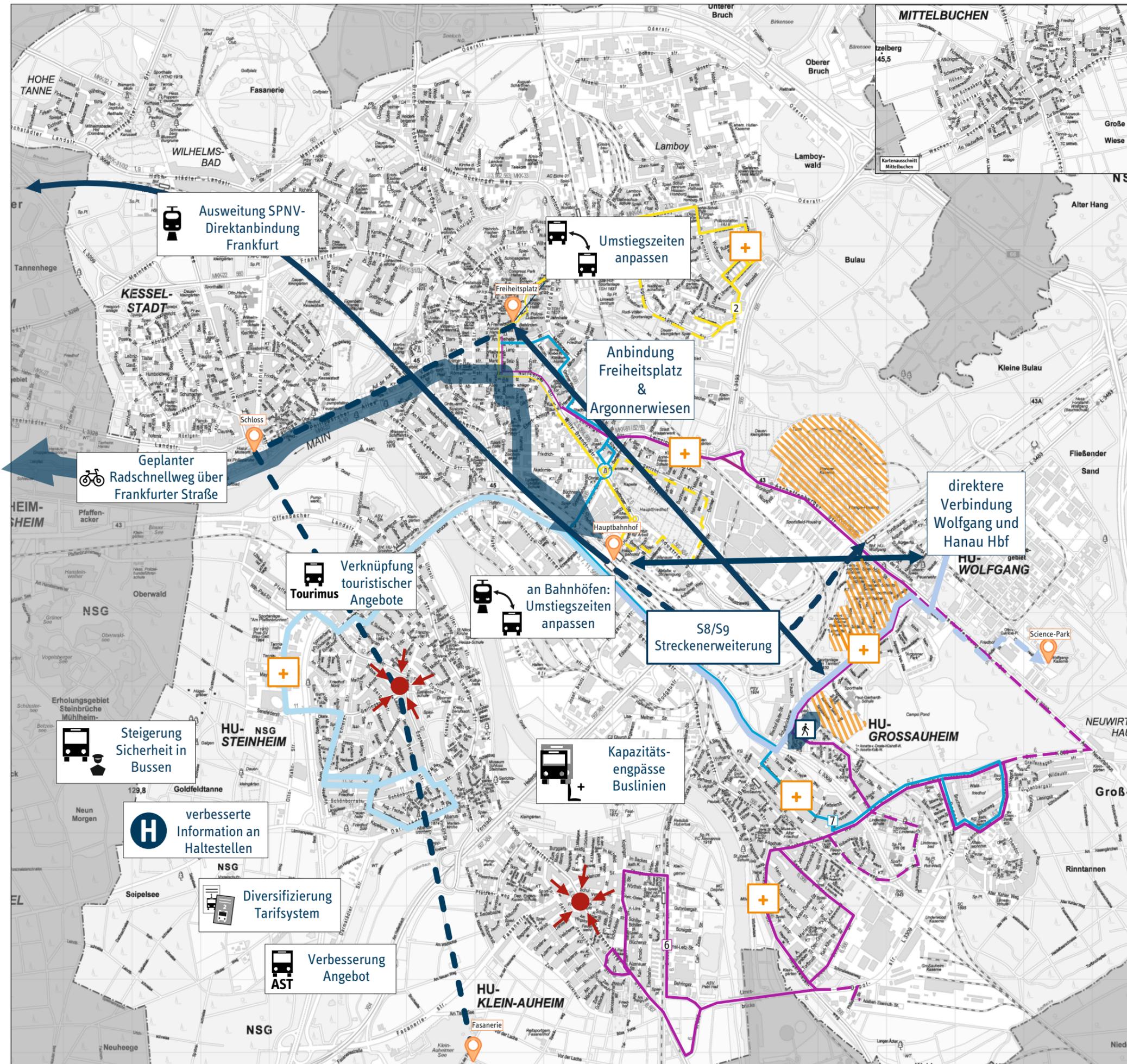
# Hinweise aus der Bürgerbeteiligung

Angaben aus der Online-Beteiligung im Frühjahr 2018

## Legende

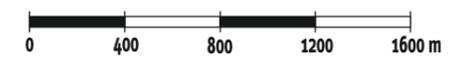
-  Buslinie
-  Liniennummer
-  Taktverdichtung
-  relevante Orte
-  fehlende Anbindung
-  fehlende Direktanbindung
-  Rad-/ Fußwegeverbindung
-  unzureichende Anbindung an Kernstadt bzw. Hauptbahnhof
-  Erschließung Neubaugebiete

Karte 5



## Grenzen

 Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
 Fachbereich Grundstücke & Logistik  
 Bearbeitungsstand: Juni 2018

**plan mobil**

# Liniennetz im Bestand

Fahrplanstand 2017

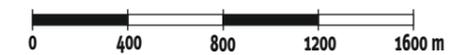
## Legende

Karte 6

-  Endhaltestelle im Stadtbusnetz
-  Stadtbuslinie mit Haltestelle
-  Bedienung eingeschränkt
-  Bedienung nur in Pfeilrichtung
-  Bedienung nicht durch alle Linien
-  Regionalbuslinie mit Haltestelle
-  Bahnlinie mit Regionalzughalt
-  Bahnlinie mit S-Bahnhalt
-  Sonstige Bahntrasse

## Grenzen

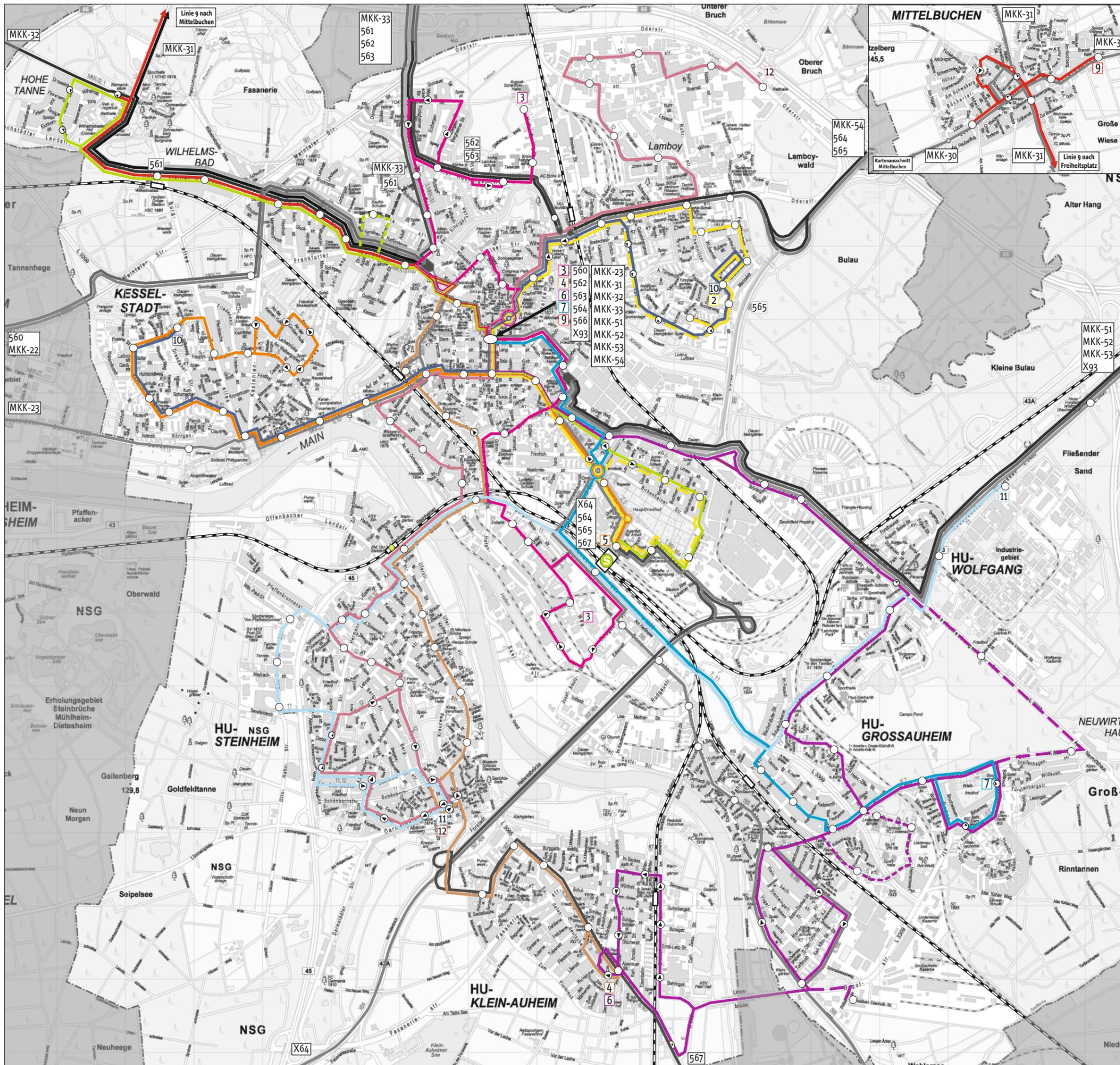
-  Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
 Fachbereich Grundstücke & Logistik  
 Bearbeitungsstand: Dezember 2017

**plan mobil**

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

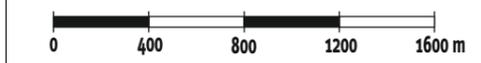
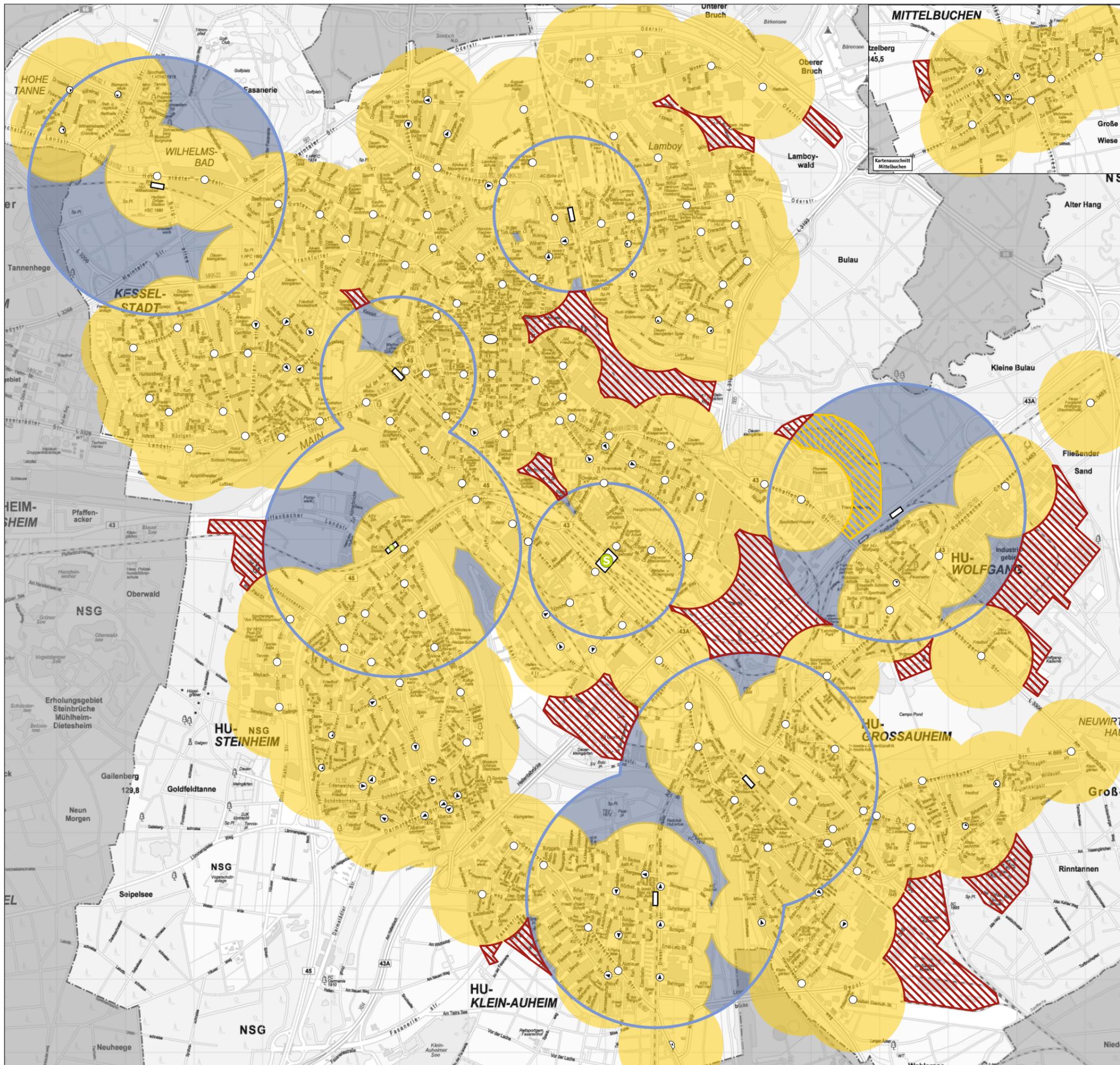


## Erschließungsqualität

Erschließungsstandard

Karte 7

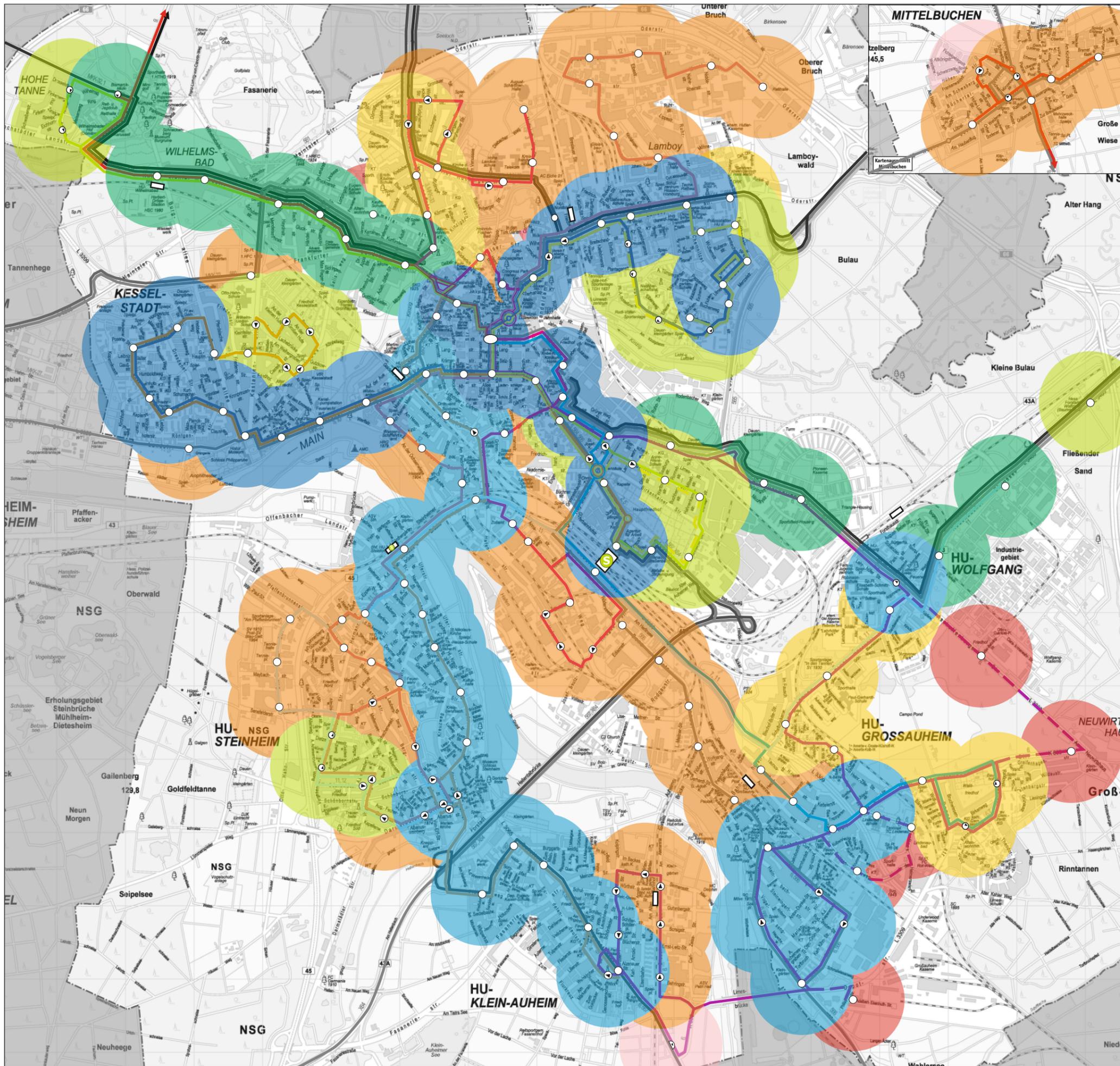
-  Haltestelleneinzugsbereich Bahn  
(600 m Radius innerhalb / 1.000 m Radius außerhalb der Innenstadt)
-  Haltestelleneinzugsbereich Bus  
(300 m Radius innerhalb / 400 m Radius außerhalb der Innenstadt)
-  Erschließungsdefizit
-  Erschließungsdefizit Pioneer-Park



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
 Fachbereich Grundstücke & Logistik  
 Bearbeitungsstand: April 2018

**plan mobil**

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



Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Hanau  
**Korridorbezogene Darstellung der Taktichte (Mo-Fr 15:00 - 16:00 Uhr)**

Fahrplanstand 2017

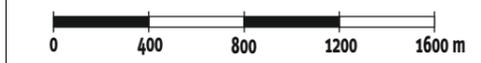
**Legende**

-  Bedienung im T10 und besser
-  Bedienung im T15
-  Bedienung im T20 und besser
-  Bedienung im T20
-  Bedienung im T30 und besser
-  Bedienung im T30
-  Bedienung im T60 und besser
-  Einzelfahrten/AST
-  Buslinie mit Haltestelle
-  Bedienung nur in eine Richtung

**Karte 8**

**Grenzen**

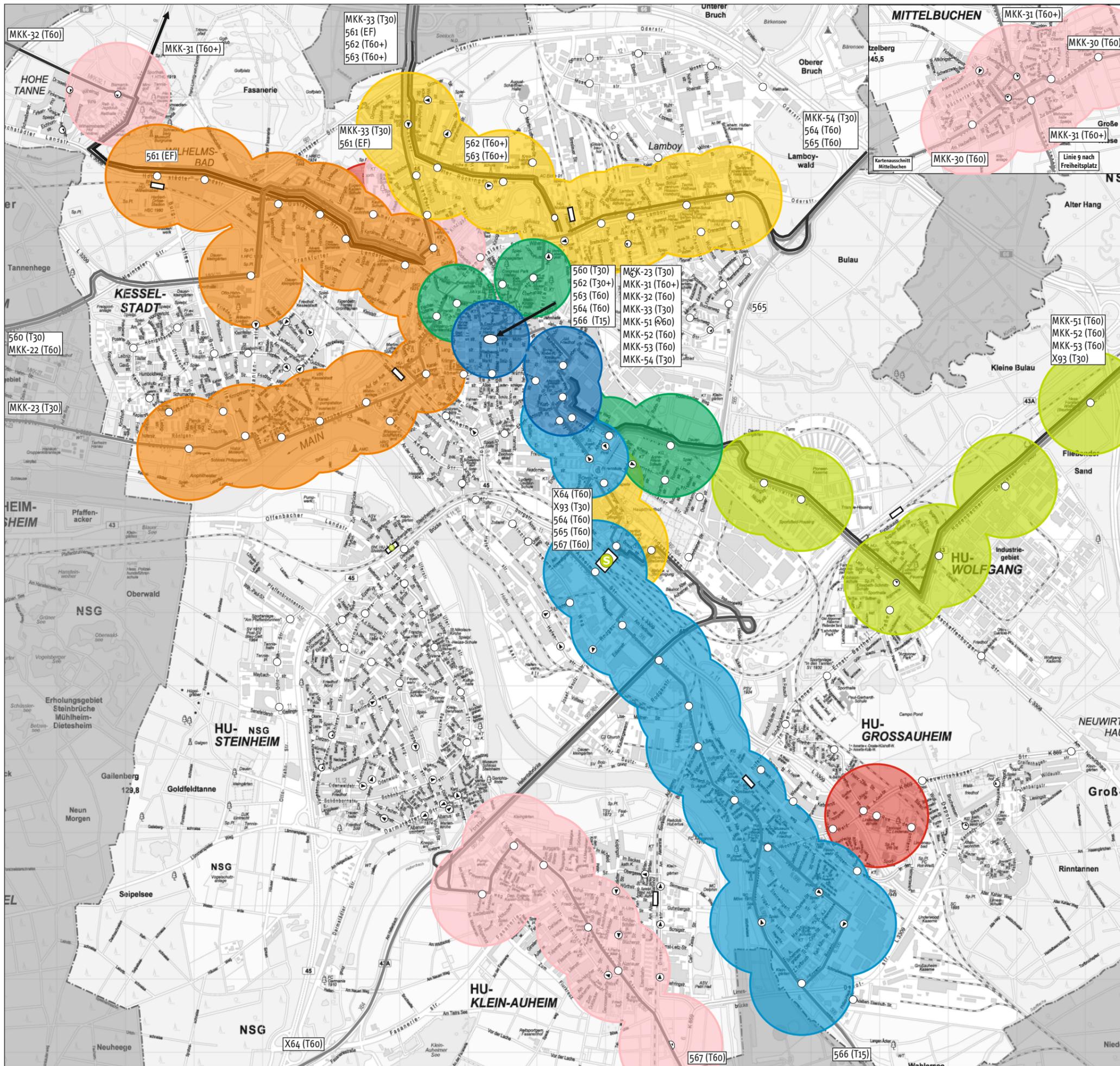
 Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
 Fachbereich Grundstücke & Logistik  
 Bearbeitungsstand: April 2018

**plan mobil**

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



Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Hanau  
**Korridorbezogene Darstellung der Taktichte der Regionalbuslinien (Mo-Fr 16.00 - 17.00 Uhr)**  
 Fahrplanstand 2017

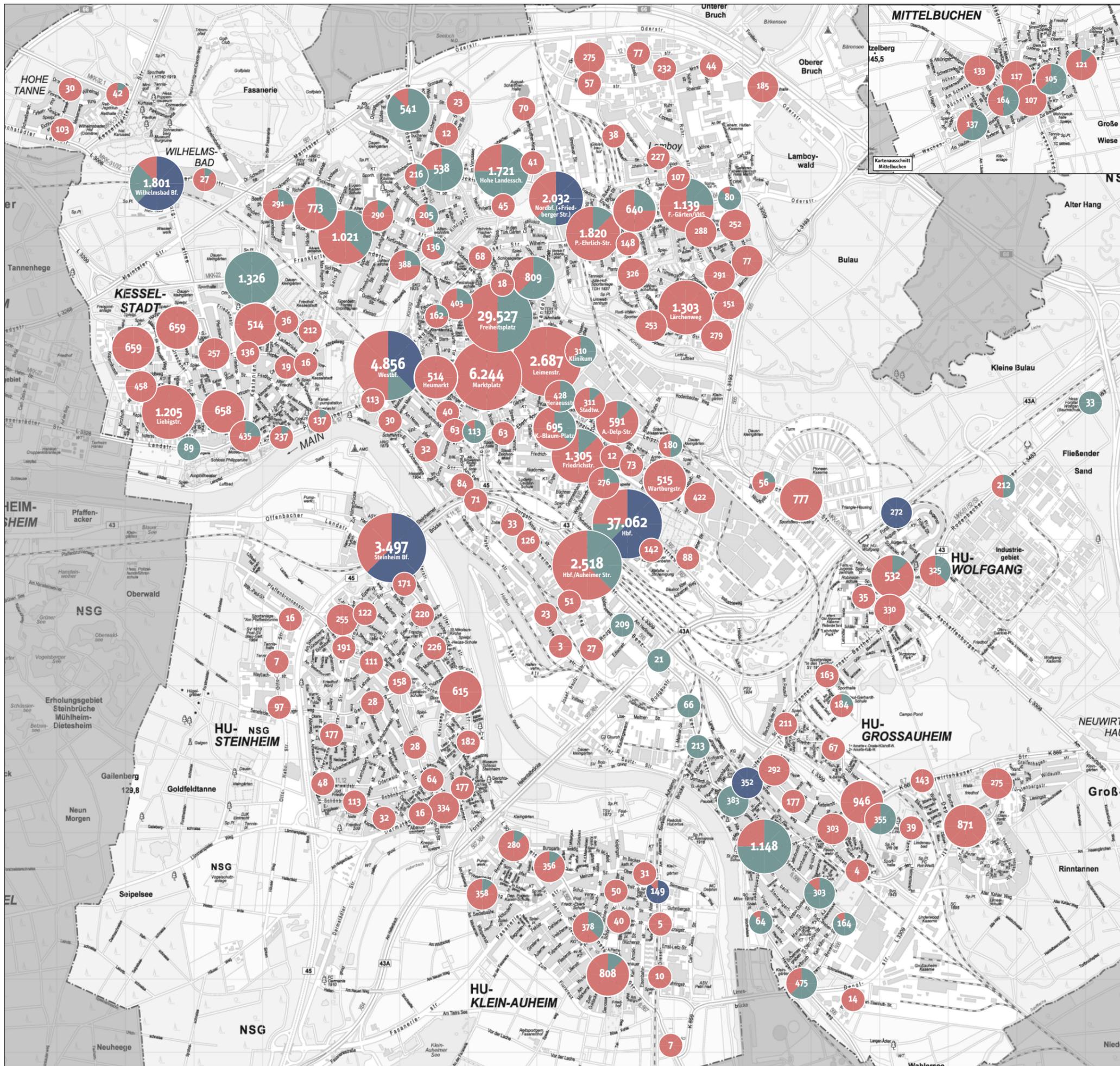
- Legende**
- Bedienung im T10 und besser
  - Bedienung im T15
  - Bedienung im T20 und besser
  - Bedienung im T20
  - Bedienung im T30 und besser
  - Bedienung im T30
  - Bedienung im T60 und besser
  - Einzelfahrten/AST
  - Buslinie mit Haltestelle

**Karte 9**

**Grenzen**  
 — Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
 Fachbereich Grundstücke & Logistik  
 Bearbeitungsstand: Juni 2018

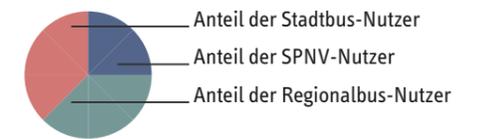
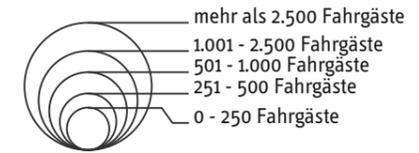


# Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Hanau

## Durchschnittliche Nachfrage an den Haltestellen pro Tag (Montag - Freitag an Schultagen)

Durchschnittliche Nachfrage in den Stadtbussen, Regionalbussen und Linien des SPNV im Hanauer Stadtgebiet (Ein- und Aussteiger gesamt)

### Legende



Karte 10

### Grenzen

Stadtgrenze

### Datengrundlage:

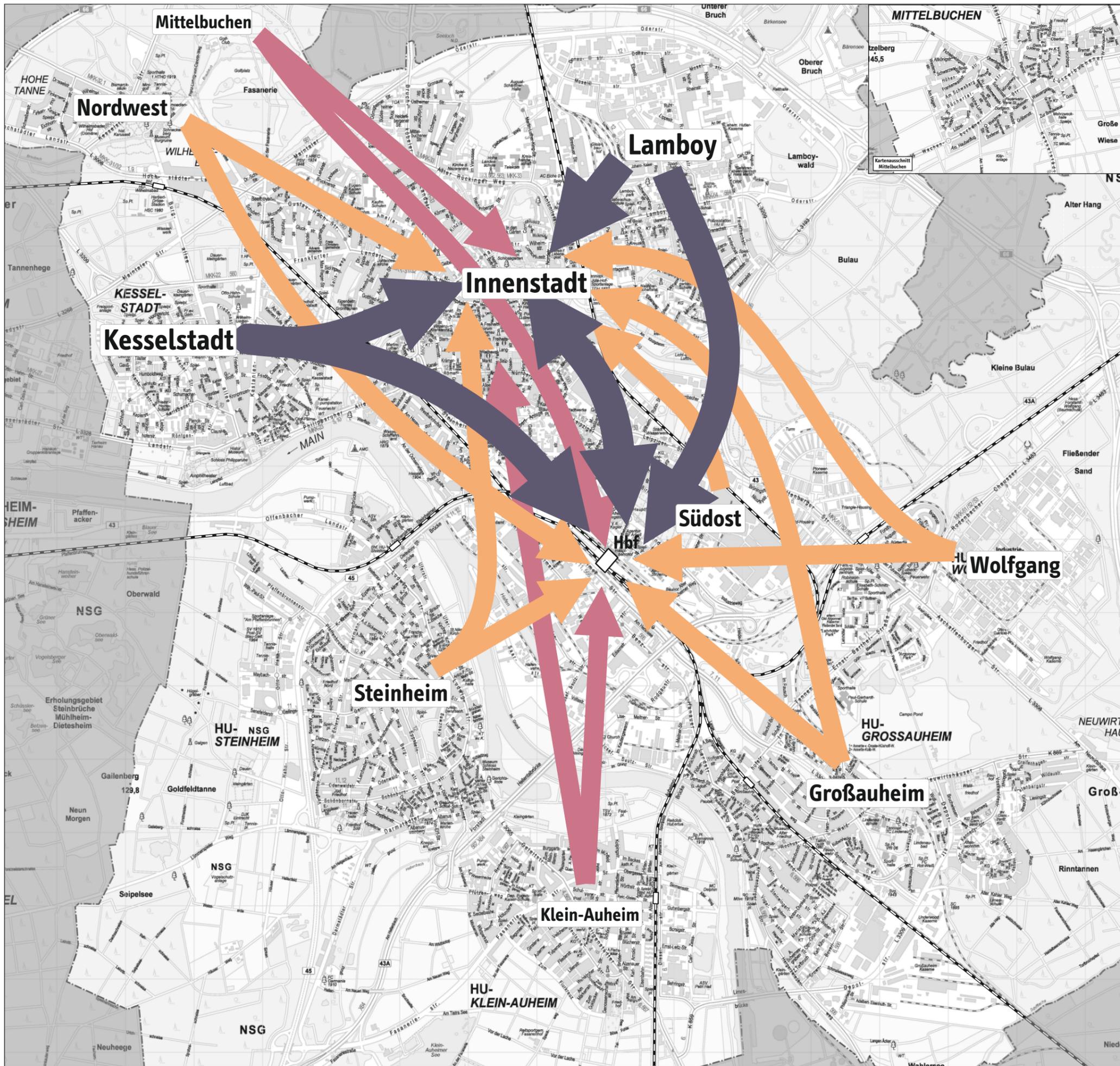
Stadtbus: Automatisches Fahrgastzählsystem 2018  
 Regionalbus und SPNV: RMV-Verbunderhebung 2015



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
 Fachbereich Grundstücke & Logistik  
 Bearbeitungsstand: Februar 2019

**plan mobil**

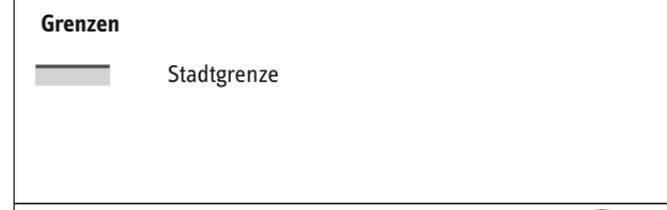
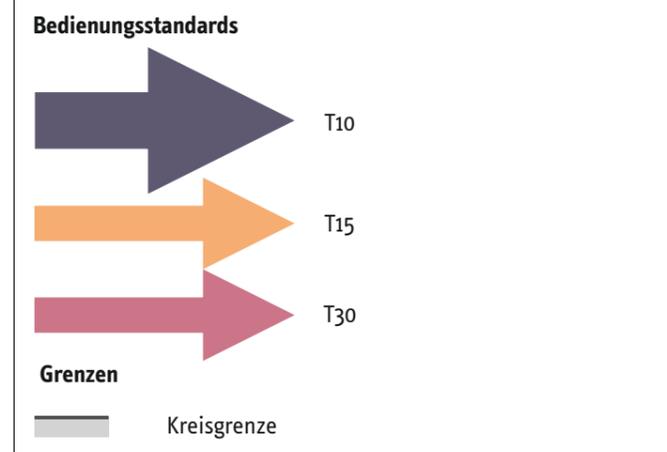
VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de



Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Hanau  
**Standards der Bedienungsqualität nach Bedienungskorridoren**  
**Variante 1 - HVZ**

Gebietskategorien Karte 11

<b>Kesselstadt</b>	Typ I
<b>Nordwest</b>	Typ II
<b>Mittelbuchen</b>	Typ III



0 400 800 1200 1600 m

Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
 Fachbereich Grundstücke & Logistik  
 Bearbeitungsstand: August 2018

**plan mobil**

VERKEHRSKONZEPTE  
 MOBILITÄTSPLANUNG

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

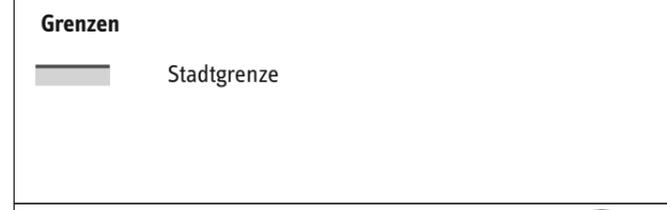


Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Hanau

### Konzept Linie 1

Hauptbahnhof – Dunlop – Freiheitsplatz – Beethovenplatz – Kesselstadt

- Legende** Karte 12
- Linienführung
  - Haltestelle
  - ⊙ Haltestelle mit Bedienung im Richtungsbetrieb
  - Neu einzurichtende Haltestelle
  - Freiheitsplatz Haltestellenname
  - Linienführung der Linie 5





Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Hanau  
**Konzept  
 Linie 2**  
 Hauptbahnhof – Freiheitsplatz – Lärchenweg

**Legende** Karte 13

- Linienführung
- - - Linienführung Einzelfahrt
- Haltestelle
- ⊙ Haltestelle mit Bedienung im Richtungsbetrieb
- Freiheitsplatz Haltestellenname

**Grenzen**  
 Stadtgrenze

0 400 800 1200 1600 m

Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
 Fachbereich Grundstücke & Logistik  
 Bearbeitungsstand: Februar 2019

**plan mobil**

VERKEHRSKONZEPTE  
 MOBILITÄTSPLANUNG

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



Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Hanau  
**Konzept Linie 2A**  
 Lamboy – Hauptbahnhof

- Legende**
-  Linienführung
  -  Haltestelle
  -  Haltestelle mit Bedienung im Richtungsbetrieb
  -  Haltestellenname
- Karte 14**

**Grenzen**

-  Stadtgrenze

0 400 800 1200 1600 m



# Konzept Linie 4

Freiheitsplatz – Steinheim – Klein-Auheim

## Legende

-  Linienführung
-  Linienführung im Richtungsbetrieb
-  Haltestelle
-  Haltestelle mit Bedienung im Richtungsbetrieb
- Freiheitsplatz Haltestellenname

Karte 15



## Grenzen

 Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
Fachbereich Grundstücke & Logistik  
Bearbeitungsstand: Februar 2019

**plan mobil**

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

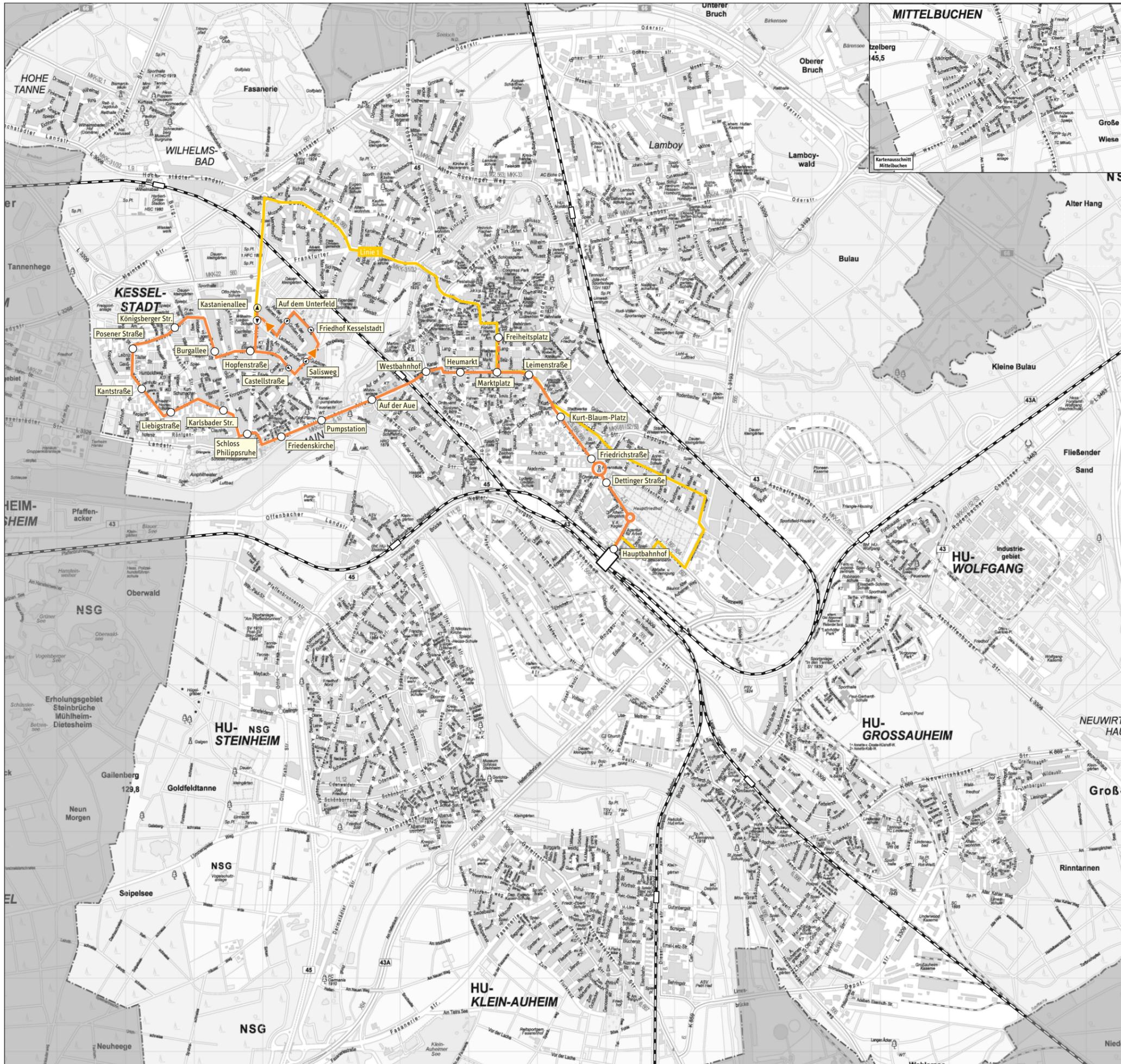
# Konzept Linie 5

Kesselstadt – Marktplatz/Freiheitsplatz – Hauptbahnhof

## Legende

-  Linienführung
-  Linienführung im Richtungsbetrieb
-  Linienführung in der SVZ
-  Haltestelle
-  Haltestelle mit Bedienung im Richtungsbetrieb
-  Neu einzurichtende Haltestelle
-  Haltestellenname
-  Linienführung der Linie 1

Karte 16



## Grenzen

 Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
Fachbereich Grundstücke & Logistik  
Bearbeitungsstand: Februar 2019

**plan mobil**

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

# Konzept Linie 6

Großauheim Waldsiedlung – Pioneer Park – Freiheitsplatz

## Legende

-  Linienführung
-  Linienführung im Richtungsbetrieb
-  Haltestelle
-  Haltestelle mit Bedienung im Richtungsbetrieb
-  Neu einzurichtende Haltestelle
- Freiheitsplatz Haltestellenname

Karte 17



## Grenzen

 Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
Fachbereich Grundstücke & Logistik  
Bearbeitungsstand: Februar 2019

**plan mobil**

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

# Konzept Linie 6A

Wolfgang – Pioneer Park – Hauptbahnhof

## Legende

-  Linienführung
-  Haltestelle
-  Neu einzurichtende Haltestelle
-  Haltestellenname

Karte 18



## Grenzen

 Stadtgrenze

Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
Fachbereich Grundstücke & Logistik  
Bearbeitungsstand: Februar 2019

# plan mobil

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

# Konzept Linie 7

Hohe Landesschule – Freiheitsplatz – Hbf./Auheimer Straße –  
Großsauheim – Waldsiedlung – Rochusplatz

## Legende

Karte 19

-  Linienführung
-  Linienführung im Richtungsbetrieb
-  Linienführung in der HVZ und NVZ
-  Haltestelle
-  Haltestelle mit Bedienung im Richtungsbetrieb
-  Neu einzurichtende Haltestelle
-  Haltestellenname

## Grenzen

 Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
Fachbereich Grundstücke & Logistik  
Bearbeitungsstand: Februar 2019

**plan mobil**

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



# Konzept Linie 8

Großauheim Waldsiedlung – Pioneer Park – Hauptbahnhof

## Legende

-  Linienführung
-  Linienführung im Richtungsbetrieb
-  Haltestelle
-  Haltestelle mit Bedienung im Richtungsbetrieb
-  Neu einzurichtende Haltestelle
-  Haltestellenname

Karte 20



## Grenzen

 Stadtgrenze

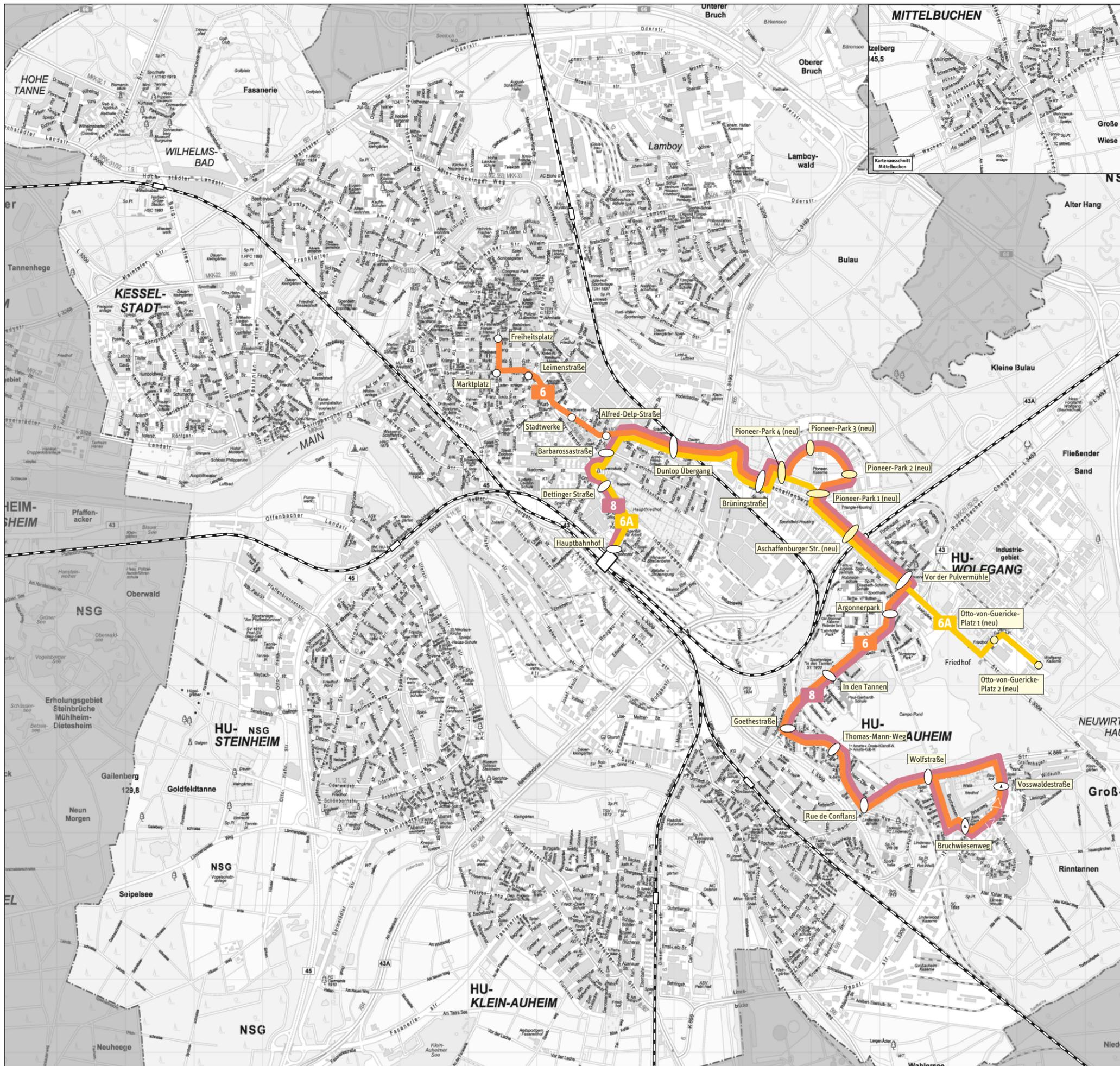


Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
Fachbereich Grundstücke & Logistik  
Bearbeitungsstand: Februar 2019

**plan mobil**

VERKEHRSKONZEPTE  
MOBILITÄTSPLANUNG

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



Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Hanau

## Konzept Linien 6, 6A und 8

Darstellung des gemeinsamen Angebots zwischen Wolfgang,  
Großauheim, Pioneer Park, Hauptbahnhof und Innenstadt

Legende

Karte 21

- Linienführung Linie 6
- Linienführung Linie 6A (Angebot haupts. in der HVZ)
- Linienführung Linie 8 (Angebot in der SVZ)
- Linienführung im Richtungsbetrieb
- Haltestelle
- ▶

 Haltestelle mit Bedienung im Richtungsbetrieb
- Neu einzurichtende Haltestelle
- Freiheitsplatz Haltestellenname

Grenzen

Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
Fachbereich Grundstücke & Logistik  
Bearbeitungsstand: Februar 2019

**plan mobil**

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



Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Hanau

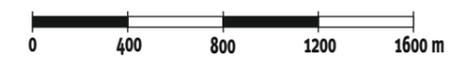
**Konzept  
Linie 9**

Freiheitsplatz - Hohe Tanne - Mittelbuchen

Legende Karte 22

- Linienführung
- Linienführung im Richtungsbetrieb
- Haltestelle
- Haltestelle mit Bedienung im Richtungsbetrieb
- Freiheitsplatz Haltestellenname

**Grenzen**  
 Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
 Fachbereich Grundstücke & Logistik  
 Bearbeitungsstand: Februar 2019

**plan mobil**

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

# Konzept Linie 10

Kesselstadt – Freiheitsplatz – Lamboy

## Legende

-  Linienführung
-  Linienführung im Richtungsbetrieb
-  Haltestelle
-  Haltestelle mit Bedienung im Richtungsbetrieb
-  Neu einzurichtende Haltestelle
-  Haltestellenname

Karte 23



## Grenzen

 Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
Fachbereich Grundstücke & Logistik  
Bearbeitungsstand: Februar 2019

**plan mobil**

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

# Konzept Linie 11

Wolfgang – Hauptbahnhof/Auheimer Straße – Steinheim

## Legende

Karte 24

-  Linienführung
-  Linienführung im Richtungsbetrieb
-  Haltestelle
-  Haltestelle mit Bedienung im Richtungsbetrieb
-  Neu einzurichtende Haltestelle
-  Haltestellenname

## Grenzen

 Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
Fachbereich Grundstücke & Logistik  
Bearbeitungsstand: Februar 2019

# plan mobil

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



# Konzept Linie 12

Gewerbegebiet Lamboy – Freiheitsplatz – Steinheim



## Legende

-  Linienführung
-  Linienführung im Richtungsbetrieb
-  Haltestelle
-  Haltestelle mit Bedienung im Richtungsbetrieb
-  Neu einzurichtende Haltestelle
-  Haltestellenname

## Karte 25

## Grenzen

 Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
Fachbereich Grundstücke & Logistik  
Bearbeitungsstand: Februar 2019

**plan mobil**

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



Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Hanau  
**Konzept**  
**On-demand-Verkehr**  
**Klein-Auheim / Großauheim**  
 Im Bereich Klein-Auheim / Großauheim

Legende Karte 26

- Linienführung Stadt- / Regionalbus
- Haltestelle
- Virtuelle Haltestelle
- Einzugsradius Linienverkehr (400m)
- Einzugsradius on-demand-Angebot (200m)
- Einsatzgebiet des on-demand-Angebots

0 400 800 1200 1600 m

Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
 Fachbereich Grundstücke & Logistik  
 Bearbeitungsstand: November 2018

**plan mobil**

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

# Konzept Liniennetz

Veränderungen gegenüber dem Status quo

## Legende

Karte 27

-  Linienführung
-  Linienführung im Richtungsbetrieb
-  Linienführung abweichend vom regulären Betrieb (SVZ-Angebot, Einzelfahrten etc.)
-  Einsatzgebiet des on-demand-Angebots
-  Linienführung Regionalbuslinien

## Grenzen

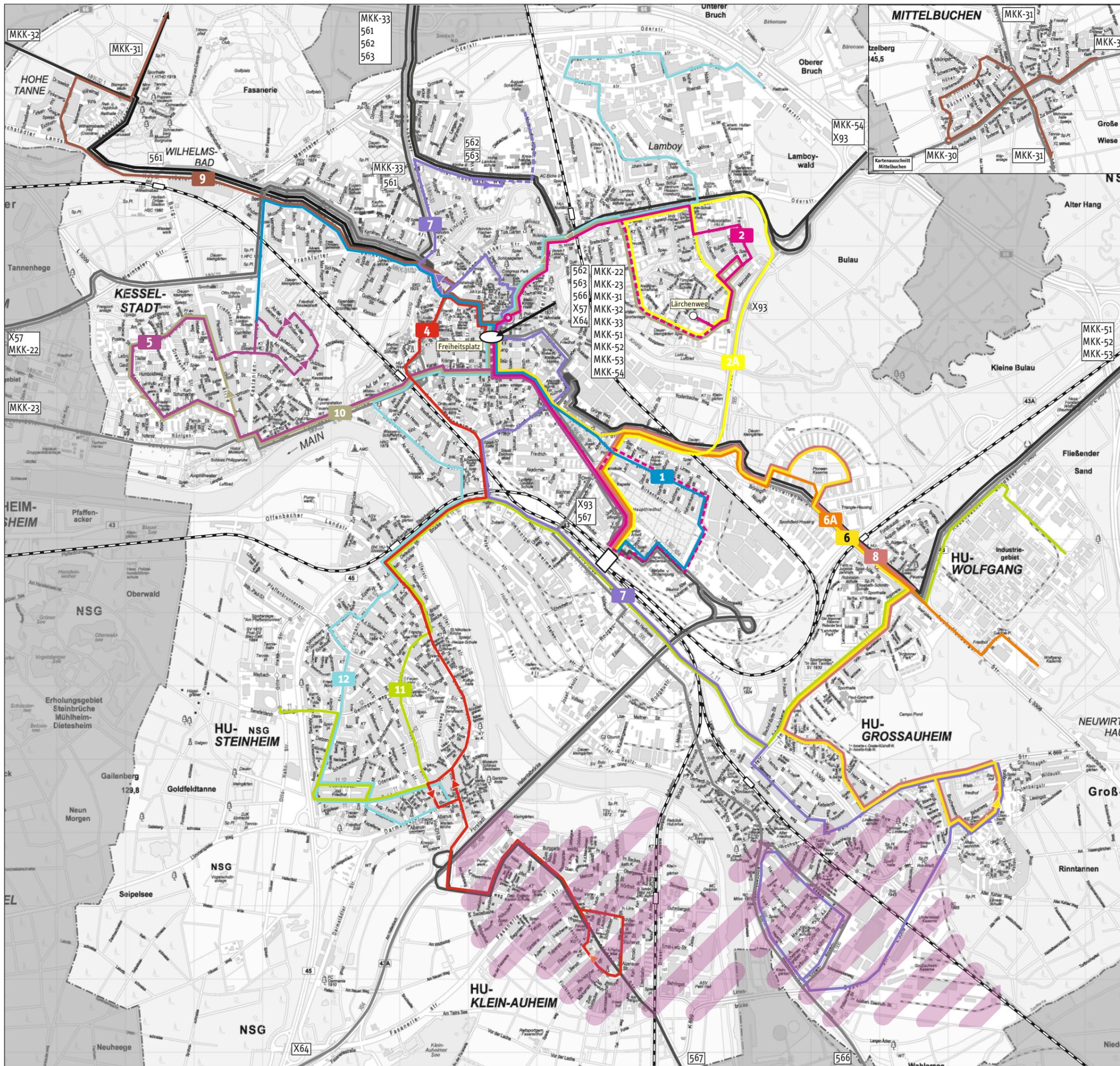
-  Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
 Fachbereich Grundstücke & Logistik  
 Bearbeitungsstand: Februar 2019

**plan mobil**

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



## Maßnahmenkonzept Wirkungen

Veränderungen des Angebots gegenüber dem Status quo

### Legende

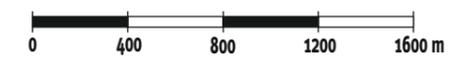
-  Angebotsausweitung
-  Konsolidierung des Angebots
-  Geringe Veränderung

Karte 28



### Grenzen

 Stadtgrenze



Kartengrundlage: Magistrat der Stadt Hanau,  
Fachbereich Grundstücke & Logistik  
Bearbeitungsstand: Februar 2019

**plan mobil**







## \_\_\_\_\_ HanauLNO

Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

Daimlerstraße 5

63450 Hanau

Fon o 6181/ 364 50 - 83

Fax o 6181/ 364 52 - 50

[info@hanau-lno-gmbh.de](mailto:info@hanau-lno-gmbh.de)