



Neuaufstellung Nahverkehrsplan Hochtaunuskreis ab 2025



Gut vernetzt im
Hochtaunuskreis.

Nahverkehrsplan
für den Verkehrsverband Hochtaunus
Hamburg, 22. Mai 2025

Nahverkehrsplan für den Verkehrsverband Hochtaunus ab 2025

Auftraggeber:

Verkehrsverband Hochtaunus (VHT)
Nehringstraße 2
61352 Bad Homburg v. d. Höhe

Auftragnehmer:

IGES Mobility GmbH
Adenauerallee 28
20097 Hamburg
www.mobility.iges.com

Autorinnen und Autoren:

Elias Olshausen
Linus Kaufmann
Jonas Thiel
Anna-Maria Kaeding

Inhalt

1.	Rahmenbedingungen und politische Zielsetzungen	15
1.1	Rechtliche Grundlage und Inhalte des Nahverkehrsplans	15
1.2	Verkehrspolitische Zielsetzungen und allgemeine Anforderungen	16
1.3	Rechtliche und planerische Rahmenbedingungen und Vorgaben	17
1.3.1	Rahmenvorgaben des ÖPNV	17
1.3.2	Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	19
1.3.3	Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	23
1.3.4	Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten	27
2.	Analyse	30
2.1	Strukturdaten	30
2.1.1	Raum- und Verwaltungsstruktur	30
2.1.2	Bevölkerungs- und Altersstruktur	33
2.1.3	Wirtschaft	37
2.1.4	Motorisierter Individualverkehr	40
2.1.5	Ausbildungsverkehre	43
2.1.6	Pendelverkehre	46
2.1.7	Freizeitverkehre	53
2.2	Aktuelles Verkehrsangebot	56
2.2.1	Schienegebundener Verkehr	58
2.2.2	Straßengebundener Verkehr	62
2.2.3	Haltestellen	67
2.2.4	Fahrzeuge	71
2.2.5	Linienbedarfsverkehr	72
2.2.6	Fahrzeiten	72
2.2.7	Verkehrsmittelverknüpfung	78
2.3	Beteiligung	85
2.3.1	Online-Beteiligung	85
2.3.2	Bürgerworkshop	86
2.3.3	Arbeitskreis	89
2.3.4	Stellungnahme zur Berücksichtigung der Hinweise aus der Beteiligung	90
3.	Anforderungen für den zukünftigen ÖPNV	93
3.1	Angebotsstandards	93
3.1.1	Erschließung	93
3.1.2	Bedienung	95
3.1.3	Verbindung	99
3.1.4	Verknüpfung	99
3.1.5	Wünschenswerte Angebotsstandards	100

3.2.3	Linienbedarfsverkehr	112
3.2.4	Weitere Qualitätsstandards	112
3.3	Schulverkehr	114
3.3.1	Schulverkehr an Grundschulen	114
3.3.2	Schulverkehr an weiterführenden Schulen	115
3.3.3	Sonderfälle im Schulverkehr	115
3.4	Anforderungen an den schienengebundenen und regionalen Busverkehr	115
4.	Mängelanalyse	117
4.1	Handlungsbedarfe aus Sicht der Städte und Gemeinden des Hochtaunuskreises	117
4.2	Soll-Ist-Abgleich	119
4.2.1	Angebot	119
4.2.2	Infrastruktur	119
4.3	Stärken und Schwächen	119
5.	Maßnahmenkonzept	122
5.1	Optimierungspotenziale des ÖPNV-Netz	122
5.1.1	Anpassung des ÖPNV-Angebots im Stadtverkehr Oberursel (Taunus)	122
5.1.2	Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit	124
5.1.3	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit	125
5.1.4	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung	127
5.1.5	Anschlusssicherung	133
5.1.6	On-Demand-Angebote	133
5.1.7	Kreisübergreifende Verbindungen	133
5.1.8	Angebotsverbesserungen im SPNV/Regionalverkehr	134
5.2	Maßnahmen zur Entwicklung der ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur	135
5.2.1	Barrierefreiheit	135
5.2.2	Verkehrsmittelverknüpfung	135
5.3	Maßnahmen zur Förderung integrierter ÖPNV-Planung	135
5.4	Zusammenfassender Maßnahmenplan	135
6.	Linienbündelung	142
6.1	Kriterien zur Bündelung	142
6.2	Flexibilität innerhalb der Bündelung	142
6.3	Bestehende Linienbündel	143
7.	Finanzierungskonzept	144
7.1	Ausgangslage	144
7.2	Finanzierungssystematik gem. ÖPNVG Hessen	145
7.3	Finanzielle Auswirkungen	145
7.3.1	Finanzierungsmehrbedarf für die Umsetzung der Mindestbedienvorgaben	146

7.3.2	Haltestelleninfrastruktur	147
7.4	Mögliche Förderquellen	147
8.	Literaturverzeichnis	148
9.	Anlagen	153
Anlage 1	Liste aller Haltestellen nach Kategorie	154
Anlage 2	Liste nicht-auszubauender Haltestellen	177
Anlage 3	Liste auszubauender Haltestellen	184
Anlage 4	Bestehende Erschließungslücken	191
Anlage 5	Erreichbarkeitsanalysen je Kommune im VHT-Gebiet	194
Anlage 6	Stellungnahme zu den Hinweisen aus der Frühbeteiligung	206
Abbildungen		5
Tabellen		8
Abkürzungsverzeichnis		11

Abbildungen

Abbildung 1:	Raum- und Verwaltungsstruktur im Hochtaunuskreis und Umgebung	32
Abbildung 2:	Verteilung der Bevölkerungsgruppen „Unter 16-Jährige“ und „Über 65-Jährige“ in den Städten und Gemeinden 2022 und 2017	34
Abbildung 3:	Bevölkerungsdichte 2022 in den Gemeinden im Hochtaunuskreis	36
Abbildung 4:	Arbeitsmarktentwicklung im Hochtaunuskreis seit 2017	37
Abbildung 5:	Verortung Gewerbe- und Industrieflächen nach Größe und Bauzustand	39
Abbildung 6:	Motorisierungsgrad im Hochtaunuskreis, im Land Hessen sowie deutschlandweit zwischen 2017 und 2022	40
Abbildung 7:	Motorisierungsgrad 2023	41
Abbildung 8:	Prozentuale Veränderung des Motorisierungsgrads 2023 zum Motorisierungsgrad 2018	42
Abbildung 9:	Standorte staatlicher Schulen im Hochtaunuskreis im Schuljahr 2023/2024	44
Abbildung 10:	Schülerströme der staatlichen Schulen im Hochtaunuskreis im Schuljahr 2023/2024	45
Abbildung 11:	Auspendelnde aus dem Hochtaunuskreis nach Frankfurt (Main)	47
Abbildung 12:	Einpendelnde aus Frankfurt (Main) in den Hochtaunuskreis	49
Abbildung 13:	Binnenpendelnde im Hochtaunuskreis	52
Abbildung 14:	Entwicklung der Gästeankünfte und Übernachtungen seit 2017 im Hochtaunuskreis	53
Abbildung 15:	Touristische Ziele und Bewegungsmuster im touristischen Verkehr (2022)	55
Abbildung 16:	Aktuelles Linienangebot (ÖPNV/SPNV) ohne Stadtbus Bad Homburg v. d. Höhe	57
Abbildung 17:	Schienengebundenes Verkehrsangebot im Hochtaunuskreis	58
Abbildung 18:	Elektrifizierung der Taunusbahn	61
Abbildung 19:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen	69
Abbildung 20:	Reisezeitvergleiche aus den Ortsteilen in das entsprechende Gemeindezentrum	75

Abbildung 21:	Reisezeitvergleiche aus allen Ortsteilen in das jeweilige nächstgelegene Mittelzentrum	76
Abbildung 22:	Reisezeitvergleiche aus allen Gemeinden in das jeweilige nächstgelegene Oberzentrum (in allen Fällen Frankfurt (Main))	77
Abbildung 23:	Übersicht über die Verkehrsmittelverknüpfung an Zugangsstellen zum schienengebundenen Verkehr	79
Abbildung 24:	Beteiligungskarte zum Nahverkehrsplan	86
Abbildung 25:	Bürger-Workshop im September 2024	87
Abbildung 26:	Abstimmung des ersten Arbeitskreises über Themenschwerpunkte im NVP	90
Abbildung 27:	Angebotskategorien und die entsprechenden Bedienzeiten und Taktabstände nach Tagesart	98
Abbildung 28:	Eine Aufgabe, viele Akteure	107
Abbildung 29:	Stadtverkehr Oberursel (Taunus) Planungsstand April 2025	123
Abbildung 30:	Vergangene und zu erwartende Kostenentwicklung im Linienverkehr des VHT bei aktuellem Angebot	145
Abbildung 31:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Friedrichsdorf	194
Abbildung 32:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Glashütten	195
Abbildung 33:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Grävenwiesbach	196
Abbildung 34:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Königstein im Taunus	197
Abbildung 35:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Kronberg im Taunus im Taunus	198
Abbildung 36:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Neu Anspach	199
Abbildung 37:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Oberursel (Taunus)	200
Abbildung 38:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Schmitten im Taunus	201
Abbildung 39:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Steinbach (Taunus)	202

Abbildung 40: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Usingen	203
Abbildung 41: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Wehrheim	204
Abbildung 42: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Weilrod	205

Tabellen

Tabelle 1:	Übersicht Schulmobilitätspläne und Maßnahmen	21
Tabelle 2:	Übersicht flankierender Planungen und Konzepte	27
Tabelle 3:	Strukturräume im Hochtaunuskreis gemäß Landesplanung Hessen	31
Tabelle 4:	Bevölkerung nach Städten und Gemeinden 2022 und Veränderungen gegenüber 2017 im Hochtaunuskreis sowie Anteil der unter 16-Jährigen bzw. über 65-Jährigen	35
Tabelle 5:	Pendelrelationen zwischen relevanten umliegenden kreisfreien Städten und Gebietskörperschaften und dem Hochtaunuskreis (ohne Bad Homburg v. d. Höhe).	46
Tabelle 6:	Pendelrelationen zwischen dem Hochtaunuskreis und Frankfurt (Main)	48
Tabelle 7:	Auspendelrelationen in umliegende Gebietskörperschaften	50
Tabelle 8:	Einpendelrelationen aus umliegenden Gebietskörperschaften	51
Tabelle 9:	Bedeutende touristische Freizeiteinrichtungen	54
Tabelle 10:	Übersicht Linienbündel "HTK-Mitte"	62
Tabelle 11:	Übersicht Linienbündel "HTK-Nord"	63
Tabelle 12:	Linienangebot Stadtverkehr Oberursel (Taunus)	64
Tabelle 13:	Linienangebot Stadtverkehr Kronberg	65
Tabelle 14:	Linienangebot Stadtverkehr Friedrichsdorf	65
Tabelle 15:	Linien nicht in Aufgabenträgerschaft des VHT	66
Tabelle 16:	Haltestellenpositionen mit Hochborden nach Kommunen	70
Tabelle 17:	Eingesetzte Fahrzeuge in Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes VHT	71
Tabelle 18:	Betrachtete Relationen der Reisezeitvergleiche	73
Tabelle 19:	Bewertung der Reisezeitfaktoren	74
Tabelle 20:	Kapazitäten P+R-Anlagen im Hochtaunuskreis ohne Bad Homburg v. d. Höhe	80
Tabelle 21:	Kapazitäten B+R-Anlagen im Hochtaunuskreis ohne Bad Homburg v. d. Höhe	82
Tabelle 22:	Übersicht der Ausstattungsmerkmale von Mobilitätsstationen im Hochtaunuskreis	84
Tabelle 23:	Durchgeführte Arbeitskreise im Rahmen der NVP-Erstellung	89

Tabelle 24:	Vorgaben zu Haltestelleneinzugsbereichen des ÖPNV	94
Tabelle 25:	Charakterisierung der Angebotskategorien im Hochtaunuskreis	96
Tabelle 26:	Vorgaben zu maximalen Umstiegen und maximaler Fahrzeit	99
Tabelle 27:	Haltestellenfunktion	110
Tabelle 28:	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenfunktion	110
Tabelle 29:	Übersicht thematischer Rückmeldungen je Kommune	117
Tabelle 30:	Größte Stärken und Schwächen im Angebot des öffentlichen Nahverkehrs im Hochtaunuskreis	120
Tabelle 31:	Größte Stärken und Schwächen in der Qualität des ÖPNV	121
Tabelle 32:	Maßnahmen zur Reduzierung der ÖPNV-Reisezeiten	126
Tabelle 33:	Nicht weiterverfolgte Maßnahmen zur Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit	127
Tabelle 34:	Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung	128
Tabelle 35:	Nicht weiterverfolgte Maßnahmen zur räumlichen Erschließung	129
Tabelle 36:	Weitere Maßnahmen zur Angebotsverbesserung	132
Tabelle 37:	Maßnahmenübersicht für kreisübergreifende Verbindungen	133
Tabelle 38:	Zusammenfassender Maßnahmenplan	136
Tabelle 39:	Haltestellenübersicht Friedrichsdorf	154
Tabelle 40:	Haltestellenübersicht Glashütten	156
Tabelle 41:	Haltestellenübersicht Grävenwiesbach	157
Tabelle 42:	Haltestellenübersicht Königstein im Taunus	158
Tabelle 43:	Haltestellenübersicht Kronberg im Taunus	160
Tabelle 44:	Haltestellenübersicht Neu-Anspach	163
Tabelle 45:	Haltestellenübersicht Oberursel (Taunus)	165
Tabelle 46:	Haltestellenübersicht Schmitten im Taunus	169
Tabelle 47:	Haltestellenübersicht Steinbach (Taunus)	171
Tabelle 48:	Haltestellenübersicht Usingen	172
Tabelle 49:	Haltestellenübersicht Wehrheim	174
Tabelle 50:	Haltestellenübersicht Weilrod	175
Tabelle 51:	Liste nicht-auszubauender Haltestellen	177

Tabelle 52:	Übersicht auszubauender Haltestellen	184
Tabelle 53:	Bestehende Erschließungslücken	191
Tabelle 54:	Hinweise zum Thema „Erschließung“	206
Tabelle 55:	Hinweise zum Thema „Bedienung“	212
Tabelle 56:	Hinweise zum Thema „Verbindung“	217
Tabelle 57:	Hinweise zum Thema „Verknüpfung“	221
Tabelle 58:	Hinweise zum Thema „Infrastruktur“	224
Tabelle 59:	Hinweise zum Thema „Sonstiges“	227

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
AST	Anruf-Sammel-Taxi
B+R	Bike and Ride
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGBI	Bundesgesetzblatt
bspw.	beispielsweise
Ca.	Circa
cm	Zentimeter
CO ²	Kohlendioxid
CVD	Clean Vehicles Directive
dB	Dezibel
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DLM	Digitales Landschaftsmodell
DLR	Dünn besiedelter ländlicher Raum
DSGVO	Datenschutz-Grundverordnung
E	Einfachhaltestelle
ECE - R51	UN-Regelung Nr. 51 zur Geräuschemission von Fahrzeugen
EG	Europäische Gemeinschaft
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
ES V	Erschließungsstraßen
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FAG	Finanzausgleich
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen
GDPR	General Data Protection Regulation

Abkürzung	Erläuterung
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
GPS	Global Positioning System
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HE	Hessen
HEisenbG	Hessisches Eisenbahngesetz
Hess BGG	Hessisches Behindertengleichstellungsgesetz
Hg.	Herausgeber
HLPG	Hessisches Landesplanungsgesetz
HÖPNVG	Hessisches-ÖPNV-Gesetz
HVR	Hochverdichteter Raum
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	International Transport Control System
i. d. R.	in der Regel
inkl.	inklusive
km	Kilometer
KW	Kilowatt
LEP	Landesentwicklungsplan
LSA	Lichtsignalanlage
MetropolG	Metropolgesetz
mind.	mindestens
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo - Fr	Montag - Freitag
Mob FöG	Mobilitätsförderungsgesetz
MTV	Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft
m. u.	mit unter
m/s	Meter pro Sekunde

Abkürzung	Erläuterung
N	Normalhaltestelle
NahMobG	Hessisches Nahmobilitätsgesetz
NHN	Normalhöhennull
Nr.	Nummer
NVZ	Nebenverkehrszeit
NVP	Nahverkehrsplan
Nwkm	Nutzwagenkilometer
o.g.	oben genannt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RegG	Regionalisierungsgesetz
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
ROG	Raumordnungsgesetz
RTV	Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft
RTW	Regionaltangente West
S	Schwerpunkthaltestelle
SaubFahrzBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
SchulG	Schulgesetz
SchulGHE	Hessisches Schulgesetz
SPNV	Schienengebundener Personennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
u.a.	unter anderem

Abkürzung	Erläuterung
UL	Verbindungsrelation im Usinger Land und Glashütten
V	Verknüpfungshaltestelle
v. d.	von der
VGO	Verkehrsgesellschaft Oberhessen
VR	verdichteter Raum
VHT	Verkehrsverband Hochtaunus
VT	Verbindungsrelation im Vordertaunus
X	Express
z.B.	Zum Beispiel

1. Rahmenbedingungen und politische Zielsetzungen

1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des Nahverkehrsplans

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) bildet die Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplans (NVP) für den Hochtaunuskreis ohne die Gemarkung der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe ab 2025. Das ÖPNVG ist der rechtliche Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Hessen inklusive seiner Planung, Organisation und Finanzierung.

Der ÖPNV in Hessen wird entsprechend § 2 ÖPNVG definiert und beschreibt die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Eisenbahnen und mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Er umfasst somit die folgenden Verkehre:

- ◆ Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist der öffentlicher Personennahverkehr, der auf Eisenbahninfrastruktur erfolgt und dabei regionale Bedeutung hat.
- ◆ Verbundbusverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der alternativ zum Schienenpersonennahverkehr [...] erbracht wird.
- ◆ Regionaler Busnahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird, und der als regionale Linie in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist.
- ◆ Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr.

Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr sind nach § 5 Abs. 1 ÖPNVG und in Verbindung mit Abs. 4 ÖPNVG die Landkreise, die kreisfreien Städte sowie die Sonderstatusstädte nach § 4a der Hessischen Gemeindeordnung. Sie nehmen den ÖPNV als Selbstverwaltungsaufgabe wahr. Die Aufgabenträger sind nach § 5 Abs. 2 ÖPNVG für die Sicherstellung eines ausreichenden ÖPNV-Angebots verantwortlich und sind für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV zuständig. Gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG werden für die Belange des lokalen Verkehrs durch die Aufgabenträger jeweilige lokale Nahverkehrsorganisationen eingerichtet. Diese können die Befugnisse des Aufgabenträgers ganz oder teilweise übertragen bekommen. Im Hochtaunuskreis, ohne die Gemarkung der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe als Sonderstatusstadt, übernimmt der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) als Zweckverband die Funktion der lokalen Nahverkehrsorganisation. Kreisangehörige Kommunen haben die Möglichkeit freiwillig die Aufgaben des Aufgabenträgers zu übernehmen. Im Hochtaunuskreis betrifft dies aktuell die Kommunen Friedrichsdorf, Kronberg und Oberursel (Taunus)¹.

¹ Für die Stadt Oberursel gilt dies bis einschließlich Ende 2026.

Mit der Erarbeitung des lokalen Nahverkehrsplans für den Zeitraum ab 2025 geht der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) der Verpflichtung nach, entsprechend § 14 ÖPNVG einen Nahverkehrsplan unter anderem mit folgenden Inhalten aufzustellen:

- ◆ Angaben zu Bestand und zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linientwicklung bzw. Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots
- ◆ Angaben zum Investitions- und Finanzierungsbedarf²

Letztmalig wurde ein NVP durch den Verkehrsverbund Hochtaunus für den Zeitraum 2013-2017 aufgestellt.³

Die Neuaufstellung des NVP für den Hochtaunuskreis orientiert sich an den Empfehlungen für die Fortschreibung lokaler Nahverkehrspläne des Landes Hessen.⁴

1.2 Verkehrspolitische Zielsetzungen und allgemeine Anforderungen

Die Ziele und allgemeinen Anforderungen, an denen sich die Aufgabenträger bei der Gestaltung des kommunalen ÖPNV orientieren müssen, sind in § 3 und § 4 ÖPNVG festgesetzt. Ziel ist es der Mobilitätsnachfrage nachzukommen und das Gesamtverkehrsaufkommen zu bewältigen. Der ÖPNV soll dahingehend als relevanter Bestandteil des Gesamtverkehrssystems vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient gestaltet werden.

Die wesentlichen Anforderungen werden nachfolgend zusammengefasst:

- ◆ Die Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist zu gewährleisten.
- ◆ Regelmäßige Bedienung, kurze Fahrzeiten, Anschluss- und Umsteigesicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformation sind wesentliche anzustrebende Charakteristika des ÖPNV.
- ◆ Die Verknüpfung der unterschiedlichen Angebote des ÖPNV untereinander und mit Angeboten anderer Verkehrssysteme soll unter Berücksichtigung umweltverträglicher und sozialer Aspekte garantiert werden.
- ◆ Für den Zugang und die Nutzung des Verkehrsangebotes sollten mindestens verbundweit einheitliche Standards festgelegt werden, um den Fahrgästen ein niedrighschwelliges Angebot über den lokalen Verkehr hinaus zu gewährleisten.

² Vgl. Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) (1995)

³ Vgl. Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms GmbH) (2014).

⁴ Vgl. Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (2023).

- ◆ Das Fahrpreissystem sollte so gestaltet sein, dass innerhalb der Verkehrsverbünde alle öffentlichen Nahverkehrsmittel mit einem einheitlichen Fahrschein, auch elektronisch, genutzt werden können (Verbundtarif). Die Verkehrsunternehmen müssen diesen Tarif anwenden, der übersichtlich und verständlich sein soll. An den Verbundgrenzen sind gemeinsame Tarifangebote zu schaffen, und landesweite Tarife (Hessentarif) sind anzustreben. Für bestimmte Gruppen, wie Auszubildende, sollten ermäßigte Zeitfahrausweise angeboten werden.
- ◆ Fahrzeuge, Anlagen und Fahrgastinformationen sollen barrierefrei und für Menschen mit Mobilitätseinschränkung geeignet sein.

1.3 Rechtliche und planerische Rahmenbedingungen und Vorgaben

1.3.1 Rahmenvorgaben des ÖPNV

Für die Gestaltung des ÖPNV im Hochtaunuskreis bilden die folgenden rechtlichen Verordnungen und sonstige wichtige Rahmenbedingungen eine Grundlage und werden somit bei der Erstellung des NVP mitberücksichtigt:

- ◆ Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste⁵
- ◆ Verordnung (EU) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates⁶
- ◆ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 Nr. 119)⁷
- ◆ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Hessen (ÖPNVG) vom 01. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04. September 2020 (GVBl. S. 573)⁸
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S.1467, 1468),

⁵ Vgl. Verordnung (EU) 2016/2338, 2016.00

⁶ Vgl. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, 2007.

⁷ Vgl. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (1961).

⁸ Vgl. Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) (2005).

zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760, 766)⁹

- ◆ Hessisches Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz - HessBGG) vom 20. Dezember 2004 (GVBl. I 2004, S. 482), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Juni 2019 (GVBl. S. 161)¹⁰
- ◆ Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG)¹¹
- ◆ Hessisches Nahmobilitätsgesetz (NahMobG) vom 11. Juli 2023 (GVBl. 2023, 426)¹²
- ◆ Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPg) vom 12. Dezember 2012 (GVBl. 2012, 590), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 19. Juni 2023 (GVBl. S. 584, 586)¹³
- ◆ Gesetz über die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main (MetropolG) vom 08. März 2011 (GVBl. I S. 153), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 24. August 2018 (GVBl. S. 387)¹⁴
- ◆ Raumordnungsgesetz (ROG) vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88)¹⁵
- ◆ Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409)¹⁶
- ◆ Hessisches Eisenbahngesetz (HEisenbG) vom 25. September 2006 (GVBl. I 2006, 491, 498), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06. September 2019 (GVBl. S. 224)¹⁷

Außerdem bestehen, insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des ÖPNV, die folgenden übergeordneten Rechtsgrundlagen:

⁹ Vgl. Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) (2002).

¹⁰ Vgl. Hessisches Behinderten Gleichstellungsgesetz (HessBGG) (2004).

¹¹ Vgl. Saubere Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG) (2021).

¹² Vgl. Hessisches Nahmobilitätsgesetz (NahMobG) (2023).

¹³ Vgl. Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPg) (2012).

¹⁴ Vgl. Gesetz über die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main (MetropolG) (2011).

¹⁵ Vgl. Raumordnungsgesetz (ROG) (2008).

¹⁶ Vgl. Allgemeines Eisenbahngesetz (1993).

¹⁷ Vgl. Hessisches Eisenbahngesetz (HEisenbG) (2006).

- ◆ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107)¹⁸
- ◆ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 01. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755)¹⁹
- ◆ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)²⁰
- ◆ Mobilitätsförderungsgesetz (MobFöG) vom 24. Mai 2018, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 426, 430)²¹
- ◆ Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz vom 13. April 2021²²

1.3.2 Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Der Hochtaunuskreis ist Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern im gesamten Verwaltungsgebiet, so dass das Gesetz über die Schulen im Land Hessen (Hessisches Schulgesetz – SchulG 2017) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juni 2017 (GVBl. 2017, 150), zuletzt geändert durch Art. 9 des Gesetzes vom 28. März 2023 (GVBl. S. 183, 216) in der Erstellung des Nahverkehrsplans berücksichtigt wird.

Die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern kommt als integraler Bestandteil des ÖPNV-Angebotes im Hochtaunuskreis eine besondere Bedeutung zu.

Entsprechend § 161 SchulG hat der Hochtaunuskreis als Träger der Beförderung von Schülerinnen und Schülern diese in eigener Verantwortung zu regeln.

Nach § 161 Abs. 4 SchulG sollen Schülerinnen und Schüler öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Ist dies nicht möglich oder zumutbar, können die Schulträger Schulbusse des freigestellten Schülerverkehrs zur Verfügung stellen oder die Kosten für die Nutzung privater Pkw erstatten. Die Erstattung der Fahrkosten richtet sich nach dem Hessischen Reisekostengesetz und erfolgt, wenn die Nutzung des Schulbusses

¹⁸ Vgl. Regionalisierungsgesetz (RegG) (1993).

¹⁹ Vgl. Entflechtungsgesetz (EntflechtG) (2006).

²⁰ Vgl. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) (1988).

²¹ Vgl. Mobilitätsförderungsgesetz (MobFöG) (2018).

²² Vgl. Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz (2021).

wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Das hessische Schulgesetz schreibt nach § 161 Abs. 4 vor, dass die Schülerbeförderungskosten für bestimmte Schulen übernommen werden, z. B. für die Schule, der ein Schüler oder eine Schülerin zugewiesen wurde, oder für die nächstgelegene Schule, die es dem Schüler oder der Schülerin ermöglicht, seine Ausbildung zu beenden, ohne die Schule wechseln zu müssen.

In § 161 Abs. 2 SchulG wird eine Beförderung von Schülerinnen und Schülern als notwendig erachtet, wenn die Distanz zwischen Wohnort und Schule mehr als 2 km und ab der 5. Jahrgangsstufe mehr als 3 km beträgt. Unabhängig von der Entfernung kann die Beförderung von Schülerinnen und Schülern als notwendig anerkannt werden, wenn der Schulweg eine besondere Gefahr für die Sicherheit und Gesundheit der Schülerinnen oder Schüler darstellt bzw. wenn ein Schüler oder eine Schülerin den Weg aufgrund einer Behinderung nicht ohne öffentliche oder private Verkehrsmittel zurücklegen kann. Transportfahrzeuge und -infrastrukturen sollten nach § 161 Abs. 2 SchulG so konzipiert sein, dass sie die Bedürfnisse von behinderten Menschen und anderen Personen mit Mobilitätseinschränkung berücksichtigen und so weit wie möglich den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen.²³

Schulentwicklungsplanung

Die Schulentwicklungsplanung ist entsprechend des SchulG eine pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe der Schulträger. Die Schulentwicklungsplanung schafft gemäß § 145 SchulG eine planerische Grundlage für ein möglichst wohnortnahes und alle Bildungsgänge umfassendes Schulangebot.

Der aktuelle Schulentwicklungsplan 2019 wurde am 27. Mai 2019 durch den Kreistag beschlossen und gilt für 5 Jahre.²⁴ Nach § 145 SchulG HE gibt die Schulentwicklungsplanung die Rahmenbedingungen für die Schulinfrastrukturplanung vor. Dabei werden Maßnahmen erarbeitet und analysiert, welche Schulformen, für welche Gruppen an Schülerinnen und Schülern, an welchem Standort eingerichtet werden müssen. Zum Zeitpunkt der Konzeptentwicklung des NVP liegt ein Entwurf für den neuen Schulentwicklungsplan vor. Es sind keine tiefgreifenden Entwicklungen in der Schulentwicklungsplanung zu erwarten. Einzige Ausnahme bildet der bereits vollzogene Entfall der Friedrich-Stoltze-Schule in Königstein.²⁵

Kreisweites Schulmobilitätskonzept

Ziel des kreisweiten Mobilitätskonzepts ist es, eine unabhängige und nachhaltige Mobilität der Schülerinnen und Schüler im Hochtaunuskreis zu gewährleisten. Dies wird durch die Identifizierung und Umsetzung verschiedener Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität von Schülerinnen und Schülern an unterschiedlichen Standorten erreicht. Die Strategie dient auch dazu, die Aktivitäten im Bereich

²³ Vgl. Schulgesetz (SchulG) (2017)

²⁴ Vgl. Kreisausschuss des Hochtaunuskreises (2019).

²⁵ Vgl. Kreisausschuss des Hochtaunuskreises (2025).

Schule und Mobilität zu systematisieren und auszubauen sowie Maßnahmen aus bereits entwickelten schul-(standort-)bezogenen Mobilitätskonzepten und anderen strukturellen Maßnahmen zu bündeln.²⁶

Im kreisweiten Schulmobilitätskonzept werden außerdem Maßnahmen aufgeführt, die sich zur Stärkung der Schülerbeförderung im Besonderen auf den ÖV beziehen. Dazu zählen:

- ◆ Einführung und Evaluierung eines Buslotsenprogramms in gemeinsamer Zusammenarbeit des Hochtaunuskreises, des VHT, der Schulen und der Landesverkehrswacht Hessen
- ◆ Verbesserung der Austauschmöglichkeiten zwischen ÖPNV, Schulen und der Eltern von Schülerinnen und Schülern für die Anpassung von Fahrplänen/Buseinsätzen und die Weitergabe von Informationen u. a. mithilfe einer Austauschplattform für Mängel und Verbesserungen
- ◆ Prüfung der Bereitstellung von Echtzeitdaten an Schulen über Bildschirme, um den Schülerinnen und Schülern Informationen zu Abfahrtszeiten, Verspätungen und Ausfällen zu informieren
- ◆ Ausbau und Vereinheitlichung der Informationsmöglichkeiten zum ÖPNV an Schulen mittels einer durch den Landkreis erstellten Handreichung, um den ÖPNV über die Schulhomepages zu bewerben

Zu den weiteren Maßnahmen zählen u.a. der Aufbau eines schulischen Mobilitätsmanagements, die stärkere Berücksichtigung der Schulwegepläne, der Aufbau verkehrssicherer Infrastruktur sowie eine verbesserte Informationsgrundlage zur sicheren, eigenständigen und nachhaltigen Mobilität.

Schulmobilitätspläne

Neben dem kreisweiten Schulentwicklungskonzept des Hochtaunuskreises werden im Rahmen der Möglichkeiten auch die folgenden Schulmobilitätspläne im Nahverkehrsplan u. a. mit den folgenden Maßnahmen berücksichtigt:

Tabelle 1: Übersicht Schulmobilitätspläne und Maßnahmen

Schulmobilitätsplan	Maßnahmen
Schulmobilitätsplan Plus für das Kaiserin-Friedrich-Gymnasium in Bad Homburg Bad Homburg v. d. Höhe ²⁷	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verstärkerbusse Linie 6 prüfen und ggf. einsetzen ◆ Linienführung der Buslinie 54/55 prüfen und ggf. anpassen

²⁶ Vgl. ivm GmbH (2024).

²⁷ Vgl. ivm GmbH (2020)².

Schulmobilitätsplan Plus für die Christian-Wirth-Schule Usingen ²⁸	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verstärkerbusse und Busse zu Beginn der 3. Stunde einsetzen ◆ Fahrplanangebot/Fahrplanwechsel transparenter kommunizieren
Schulmobilitätsplan Plus für das Gymnasium Oberursel ²⁹	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Informationen zum ÖPNV auf der Schulwebseite bereitstellen und kommunizieren ◆ Bedarfsabhängige Ampelsignalisierung bei einfahrender U-Bahn
Schulmobilitätsplan Grundschule im Weiltal Rod an der Weil ³⁰	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Instandsetzung und Instandhaltung von Bushaltestellen ◆ Einrichtung eines Wendehammers für Busse in Cratzenbach
Schulmobilitätsplan Plus Phorms Schule Campus Taunus Stadt Steinbach (Taunus) ³¹	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anpassung des Fahrplans an die Schulanfangs- und Schlusszeiten im Zuge der NVP-Erstellung ◆ Änderung der Linienführung der Buslinie 251 im Zuge der NVP-Erstellung
Schulmobilitätsplan Plus für das Taunusgymnasium in Königstein ³²	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Busangebot prüfen und ggf. optimieren ◆ Bushaltestelle an Falkensteiner Straße am Parkplatz der Schule prüfen und ggf. ausbauen
Schulmobilitätsplan Plus für die Maria-Ward-Schule in Bad Homburg v. d. Höhe ³³	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verlegung der Bushaltestelle „Maria-Ward-Schule“ ◆ Austauschmöglichkeiten zwischen ÖPNV und Schule ausbauen und kommunizieren
Schulmobilitätsplan Plus für die Humboldtschule in Bad Homburg v. d. Höhe ³⁴	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Umgestaltung Bushaltestelle "Feldbergstraße" ◆ Bessere Aufenthaltsmöglichkeiten an der Bushaltestelle "Schleußnerstraße" schaffen

²⁸ Vgl. ivm GmbH (2020)³.

²⁹ Vgl. ivm GmbH (2020)¹.

³⁰ Vgl. ivm GmbH (2020)⁴.

³¹ Vgl. ivm GmbH (2020)⁸.

³² Vgl. ivm GmbH (2020)⁹.

³³ Vgl. ivm GmbH (2020)⁷.

³⁴ Vgl. ivm GmbH (2020)⁶.

Schulmobilitätsplan Plus für die Grundschule Reifenberg³⁵

- ◆ Zugang zur Haltestelle "Siegfriedsiedlung" sicherer gestalten
- ◆ Haltestelle "Steinbruch" bedarfsgerecht gestalten

Quelle: IGES 2025.

Die Schulmobilitätspläne für weitere Schulen befinden sich aktuell in der Ausarbeitung.

1.3.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung

Landesentwicklungsplan Hessen 2020

Der Landesentwicklungsplan des Landes Hessens (LEP Hessen) konkretisiert die Grundsätze der Raumordnung und setzt einen Rahmen für die zukünftige räumliche Entwicklung des Landes Hessen. Im LEP Hessen sind die Grundsätze der übergeordneten, überörtlichen und fachübergreifenden Planung für die räumliche Entwicklung des Landes Hessen definiert. Er schreibt ein System zentraler Orte sowie Vorgaben zur Sicherung der großräumigen und überregionalen Erreichbarkeiten und Verkehrsverbindungen fest und stellt für die Aufstellung des Nahverkehrsplans weitere Zielstellungen und Rahmbedingungen auf.

So definiert der LEP Hessen mit Bezug zu den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung anzustrebende Erreichbarkeitsziele aus:

- ◆ Die zentralen Einrichtungen der nächstgelegenen Oberzentren sollen innerhalb von ca. 60 Minuten erreichbar sein. Diese Vorgabe betrifft sowohl private als auch öffentliche Verkehrsmittel von jedem zentralen Ort einer Gemeinde.
- ◆ In den jeweiligen Mittelbereichen sollen die mittelzentralen Einrichtungen von jedem Ortsteil einer Gemeinde in der Regel innerhalb von etwa 45 Minuten mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar sein, wobei täglich mehrfach Hin- und Rückfahrten angeboten werden.
- ◆ Für die Grundzentren nennt der Plan in Anlehnung an § 3 Abs. 2 Nr. 1 HLP, Anforderungen an die Ausweisung von Grundzentren zur Sicherung der Grundversorgung mit Waren und Dienstleistungen. Es gibt jedoch keine expliziten Zeitrahmen für die Erreichbarkeit im gegebenen Kontext.

Darüber hinaus werden in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans weiterhin folgende mobilitätsbezogene Grundsätze und Ziele des LEP Hessen berücksichtigt:

- ◆ Barrierefreiheit ist einer der Grundsätze im LEP Hessen. Verkehrsdienstleistungen sollen für alle Bevölkerungsgruppen ausreichend zugänglich

³⁵ Vgl. ivm GmbH (2020)⁵.

sein. Der Schwerpunkt liegt auf der Gewährleistung der Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

- ◆ Das Land Hessen unterstützt verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Auslastung der vorhandenen Kapazitäten und zur Minimierung der Umweltauswirkungen. Der LEP Hessen zielt darauf ab, die Funktionalität der räumlichen und infrastrukturellen Struktur durch eine effektive Vernetzung zu verbessern.
- ◆ Der LEP Hessen zielt darauf ab, den Flächenbedarf für Siedlungs- und Verkehrsflächen bis 2020 landesweit auf 2,5 Hektar pro Tag zu reduzieren, entsprechend der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes.
- ◆ Der LEP Hessen hält fest, dass der Rad- und der Fußverkehr gefördert werden soll. Der LEP Hessen gibt an, dem sich ändernden Mobilitätsverhalten durch eine deutliche Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu begegnen und die Zugänglichkeit, Verkehrssicherheit und Qualität des öffentlichen Raums zu verbessern. Außerdem soll das hohe Niveau der hessischen Radfernwege erhalten und weiterentwickelt werden.

³⁶

Regionalplan Südhessen

Zum aktuellen Bearbeitungsstand befindet sich der Regionalplan Südhessen im Beteiligungsverfahren und kann demnach in der Aufstellung des NVP nicht berücksichtigt werden, da er frühestens im Jahre 2026 fertiggestellt sein wird.³⁷

Regionales Entwicklungskonzept Südhessen

Im regionalen Entwicklungskonzept Südhessen³⁸ des Regierungspräsidiums Darmstadt werden verschiedene Aussagen zum (öffentlichen) Verkehr und zur Mobilität der Planungsregion Südhessen getroffen. Im Rahmen des Konzepts werden sogenannte „Impulszentren“ definiert, die bereits heute einen Verkehrsknotenpunkt bilden und somit eine besondere Raumeignung für Gewerbe- und Siedlungsentwicklung darstellen. Zu den Impulszentren des Kernraums der Planungsregion gehören Bad Homburg v. d. Höhe, Oberursel (Taunus) und Friedrichsdorf. Des Weiteren sind Wehrheim, Usingen und Neu-Anspach als Impulszentren für den peripheren Raum definiert.

Das regionale Entwicklungskonzept zielt darauf ab, zur Bewältigung des demografischen Wandels Maßnahmen zu ergreifen, um sich an die veränderten Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung anzupassen. Hierzu zählen u.a. entzerrte Pendelzeiten, Zunahme des Fahrradverkehrs und Nutzung neuer Mobilitätsformen wie Carsharing. Dazu sollen insbesondere die Barrierefreiheit ausgebaut und intermo-

³⁶ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2022).

³⁷ Vgl. Regierungspräsidium Darmstadt (2025)

³⁸ Vgl. Regierungspräsidium Darmstadt (2019).

dale Wegekette gefördert werden, indem Rad- und Fußverkehr besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln verknüpft werden. Darüber hinaus soll die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs essenzieller Bestandteil des Klimaschutzes in der Region Südhessen sein.

Regionaler Nahverkehrsplan Rhein-Main-Verkehrsverbund

Der Hochtaunuskreis ist Gesellschafter des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV). Als zentrales Steuerungsinstrument dient der regionale Nahverkehrsplan (RNVP) als Maßgabe für die Entwicklung des öffentlichen Regional- und Nahverkehrs im Verbundraum. In diesem werden Leitbilder und wesentliche Zielvorgaben festgelegt. Der aktuelle RNVP ist bis Ende 2030 gültig. In Bereichen mit besonders weitreichenden und komplexen Aufgaben reicht die Perspektive auch über das Jahr 2030 hinaus. Somit berücksichtigt der RNVP die mittelfristige Entwicklung des regionalen ÖPNV und langfristige Projektplanungen.

Die Leitbilder und wesentlichen Zielvorgaben, die im regionalen Nahverkehrsplan Rhein-Main-Verkehrsverbund festgehalten werden, sind:

- ◆ **Tarif:** Vereinfachung der Tarifgestaltung (Flatrate, E-Tarif sowie „Einsteigen und Losfahren“)
- ◆ **Infrastruktur:** Höhere Schlagzahl in der Umsetzung von Verkehrsprojekten und mehr neue Infrastruktur bis über das Jahr 2030 hinaus
- ◆ **Qualität:** Erhöhung der Qualität im ÖPNV
- ◆ **Emissionsreduktion:** Förderung von emissionsarmen Verkehren und Antrieben
- ◆ **Innovationen:** Flexibilisierung des ÖPNV-Systems durch vermehrten Einsatz von bedarfsgesteuerten Verkehren und Sharing-Modellen
- ◆ **Generelle Mobilitätsplattformen:** Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung und die Schaffung einer gemeinsamen Mobilitätsplattform für den Nahverkehr zur Buchung von Bus, Bahn und Sharing-Modellen
- ◆ **Verbundgrenzen:** verbundübergreifende Zusammenarbeit im Nahverkehr (z. B. durch Kooperationsverträge), um den Zugang zum ÖPNV für Pendelnde zu erleichtern
- ◆ **Finanzierung:** neue Wege der Finanzierung des ÖPNV-Systems unter Berücksichtigung der Mobilitätsentwicklung in der Region

Neben den allgemeinen Leitbildern sind für den Hochtaunuskreis folgende Maßnahmen im Regionalen Nahverkehrsplan relevant:

- ◆ Bahnprojekt „Regionaltangente West“ (RTW) als Direktverbindung zwischen dem Hochtaunuskreis und dem Flughafen Frankfurt (Main) bis zum Kreis Offenbach
 - ◆ Bahnhöfe als intermodale Schnittstelle durch den Ausbau von B+R-, P+R-Anlagen sowie Mobilitätsstationen
-

- ◆ Elektrifizierung und Ausbau der Taunusbahn sowie Verlängerung der S5 bis Usingen bzw. in einer zweiten Planungsstufe bis Grävenwiesbach
- ◆ Im Zuge der Verlängerung der S5 wird die Regionalbahn RB 15 (Taunusbahn) auf ein ganztägiges Angebot zwischen Usingen und Brandoberndorf mit einzelnen Fahrten von/nach Frankfurt (Main) Hauptbahnhof begrenzt
- ◆ Im Zuge der Verlängerung der S5 wird die Regionalbahn RB 16 über Friedrichsdorf bis Bad Homburg v. d. Höhe verlängert als Ergänzung des S-Bahn-Angebots auf diesem Abschnitt (anstelle der RB 15 bzw. Taunusbahn)
- ◆ Hoher Untersuchungsbedarf zu alternativen Bedienformen im Nordwesten sowie nachgeordneter Untersuchungsbedarf vorwiegend im Nordosten des Hochtaunuskreises
- ◆ Einrichtung neuer Expressbuslinien (X-Busse) auf den Relationen:
 - Usingen – Bad Nauheim – Friedberg
 - Kelkheim/Bad Soden – Bad Homburg v. d. Höhe
 - Frankfurt Nordwestzentrum – Kronberg
 - Kronberg – Bad Camberg
 - Bad Homburg v. d. Höhe – Bad Vilbel
- ◆ Prüfen Reaktivierung Solmsbachtalbahn³⁹

Hessenstrategie Mobilität 2035

Die Hessenstrategie Mobilität 2035 ist eine Initiative des Landes Hessen, um bei der Mobilitäts- und Verkehrswende eine Vorreiterrolle einzunehmen. Ziel ist es, das Verkehrssystem digital zu vernetzen, es klimafreundlich zu gestalten und gleichzeitig die Zugänglichkeit für alle Mitglieder der Gesellschaft, auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, zu verbessern. Zudem soll die Position Hessens als Mobilitäts- und Logistkdrehscheibe ausgebaut werden. Die Strategie umfasst eine Vielzahl von Leitlinien und Fokusfeldern.

Folgende Leitlinien beinhaltet die Hessenstrategie Mobilität 2035:

- ◆ **Vernetzte Mobilität, die allen nützt:** Es soll ein verlässlicher Rahmen und die einfache Teilhabe an nachhaltigen multimodalen Mobilitätsangeboten für alle geschaffen werden.
- ◆ **Leistungsstarke Infrastruktur ist die Basis:** Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen und Verbesserung derer Leistungsfähigkeit für die effiziente, vernetzte und umweltschonende Mobilität mit Nutzung digitaler Infrastrukturen.

³⁹ Vgl. Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) (2021).

- ◆ **Nahmobilität steht im Zentrum:** Die Nahmobilität soll ins Zentrum des Engagements gestellt, gemeinsam mit den Kommunen. Fuß- und Radverkehr sollen die Grundlage der Mobilität in Städten und Gemeinden bilden.
- ◆ **Unternehmen gewinnen mit neuer Mobilität:** Unternehmen wird ermöglicht, mithilfe einer zuverlässigen und innovativen neuen Mobilität Kosten-, Effizienz- und Umweltvorteile zu erzielen.
- ◆ **Güter besser multimodal transportieren:** Der multimodale europäische Güterverkehr soll den regionalen Verkehr sowie Mensch und Umwelt nur geringfügig belasten.
- ◆ **Daseinsvorsorge für Morgen sichern:** Mit der Mobilitätsstrategie soll die Daseinsvorsorge gesichert werden und mit sinnvollen privatwirtschaftlichen Angeboten ergänzt werden.
- ◆ **Mobilitätsdaten in Hessen für Hessen managen:** Das Land Hessen sorgt mit kommunalen Partnern für sichere Mobilität und sichere Mobilitätsdatenflüsse als wesentliche Grundlage des kommunalen und regionalen Mobilitäts- und Verkehrsmanagement.

Außerdem werden in der Hessenstrategie Mobilität 2035 Fokusfelder mit folgenden Inhalten festgelegt, die aus den Leitlinien hervorgehen:

- ◆ Effiziente Infrastruktur weiter stärken
- ◆ Digitalisierung und intelligenten Verkehr vorantreiben
- ◆ Güterverkehr multimodal weiterentwickeln
- ◆ Nahmobilität und Vernetzung unterstützen
- ◆ Verlässlichen Rahmen schaffen: Planung und Gesetze⁴⁰

1.3.4 Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten

Bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans Hochtaunus werden darüber hinaus soweit möglich die in Tabelle 2 folgenden Planungen und Konzepte mitberücksichtigt.

Tabelle 2: Übersicht flankierender Planungen und Konzepte

Planungen und Konzepte	Inhalte und Besonderheiten
Mobilitätsbericht Hessen 2016 ⁴¹	◆ Unterstützung und Bevorzugung des Nahverkehrs und des städtischen Verkehrs

⁴⁰ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2018).

⁴¹ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2016).

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis ⁴²	Hochtaunuskreis	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ausbau von B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen ◆ Verbesserung der Überdachung an B+R-Anlagen ◆ Überprüfung der Lage von B+R-Anlagen ◆ Vollständige Barrierefreiheit an B+R-Anlagen ◆ Modernisierung der B+R-Anlagen
Nachhaltigkeitsstrategie Hochtaunuskreis ⁴³	Hochtaunuskreis	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Entwicklungen im Bereich autonomes Fahren beobachten in Hinblick auf Beteiligungen an Pilotprojekten ◆ Unterstützung des VHT bei der Umstellung auf umweltfreundliche Fahrzeuge ◆ Errichtung von Mobilitätsstationen und Ausbau von Pkw-/Fahrradabstellanlagen sowie Lademöglichkeiten ◆ Verbesserung von Bus- und Bahnverbindungen durch Taktverdichtungen, Verlängerung der S-Bahn und Elektrifizierung der Taunusbahn ◆ Verbesserung der Fahrgastinformationen mittels neuer DFI
Kreientwicklungskonzept für den Hochtaunuskreis – Chancen urbanen Lebens ⁴⁴		<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erprobung innovativer und barrierefreier Mobilitätslösungen ◆ Nachhaltige Schülermobilität und Reduzierung von "Elterntaxis" ◆ Verbesserung der Intermodalität ◆ Ausbau einer nachhaltigen Radinfrastruktur ◆ Zukunftsorientierte Mobilität und Erreichbarkeiten sind die Basis zur Teilhabe aller ◆ Optimierung des schienengebundenen ÖPNV und gezielte Zuführungen
Mobilitätsstrategie der Region FrankfurtRheinMain ⁴⁵	Region FrankfurtRheinMain	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Umsetzungsstrategie und Etablierung eines regionalen Netzwerks für Mobilitätsstationen ◆ Ausbau von P+R- sowie B+R-Anlagen ◆ Barrierefreier Ausbau der Schienenhaltepunkte

⁴² Vgl. Hochtaunuskreis (2022).

⁴³ Vgl. Hochtaunuskreis (2024).

⁴⁴ Vgl. Hochtaunuskreis (o. J.).

⁴⁵ Vgl. Regionalverband FrankfurtRheinMain (2020).

	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Max. Entfernung neuer Baugebiete zu Schienenhaltepunkten soll 2 km betragen ◆ Aufbau von On-Demand-Verkehrssystemen in der Region und Ausbau von Schnellbuslinien ◆ Entwicklung urbaner Seilbahnen für den Alltagsverkehr
NVP (Frankfurt, Wetteraukreis/ZOV, Landkreis Limburg-Weilburg und Lahn-Dill-Kreis) ^{46,47}	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ausbau überregionaler (Schnell-)Buslinien ◆ Verlängerung der S5 nach Usingen ◆ Weiterentwicklung der Verkehrsachse Weilburg – Weilmünster – Grävenwiesbach mit einem hochwertigem ÖPNV-Angebot ◆ Weiterentwicklung eines hochwertigen überregionalen ÖPNV-Systems in enger Abstimmung mit dem RMV (z.B. bei der Tarifgestaltung) ◆ Prüfung der Expressbuslinie Usingen – Bad Nauheim – Friedberg ◆ Umsetzung Schnellbuslinie Bad Homburg v. d. Höhe – Groß Karben – Nidderau
NVP (Main-Taunus-Kreis und Rheingau-Taunus-Kreis) ⁴⁸	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Wird aktuell fortgeschrieben, daher bedingte Berücksichtigung
Evaluierung und Fortschreibung Stadtentwicklungskonzept – Stadt 25+ Friedrichsdorf ⁴⁹	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ausbau eines nachhaltigen ÖPNV ◆ Entwicklung alternativer Mobilitätskonzepte
Klimaschutzkonzept Neu-Anspach ⁵⁰	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Schaffung klimafreundlicher Verkehre ◆ Schaffung einer Online-Plattform für Mitfahrgelegenheiten für Berufspendelnde ◆ Ausbau intermodaler Schnittstellen (P&R, B&R) ◆ Verbesserung des Zugangs zum ÖPNV durch attraktive Tarife ◆ Erhöhter Einsatz klimafreundlicher Kraftstoffe

Quelle: IGES 2025.

⁴⁶ Vgl. Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (2021)

⁴⁷ Vgl. Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (2014)

⁴⁸ Vgl. Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) (2020)

⁴⁹ Vgl. Stadt Friedrichsdorf (2010).

⁵⁰ Vgl. Stadt Neu-Anspach (o. J.).

2. Analyse

Die nachfolgende Bestandsaufnahme umfasst die Darstellung der Strukturdaten, der mobilitätsbezogenen Grundlagen zur Skizzierung des Mobilitätsverhaltens und der aktuellen Nachfrage, das aktuelle Mobilitätsangebot, auch über die Aufgabenträgerschaft des VHT hinaus, die Nachfrage sowie das Angebot in der Schülerbeförderung sowie die Organisation des ÖPNV im Hochtaunuskreis.

2.1 Strukturdaten

Mit Hilfe von Informationen über die Raum- und Verwaltungsstruktur, die Bevölkerungsstruktur, die Arbeitsmarktstruktur sowie über den Tourismus im Hochtaunuskreis, bildet die Darstellung der Strukturdaten zunächst die Grundlage zur Abschätzung von Bedarfen und Anforderungen an den ÖPNV.

2.1.1 Raum- und Verwaltungsstruktur

Der rund 482 km² große Hochtaunuskreis gehört zum Regierungsbezirk Darmstadt und liegt in unmittelbarer Nähe zur Metropole Frankfurt (Main). Neben dieser Metropole liegend verfügt der Hochtaunuskreis selbst über die Mittelzentren Usingen, Königstein im Taunus, Kronberg, Oberursel (Taunus), Bad Homburg v. d. Höhe und Friedrichsdorf (siehe Abbildung 1). Begrenzt wird der Hochtaunuskreis nördlich durch den Lahn-Dill-Kreis sowie im Nordwesten durch den Landkreis Limburg-Weilburg. Die südwestliche bzw. südliche Begrenzung stellen der Rheingau-Taunus-Kreis und Main-Taunus-Kreis dar. Südöstlich und östlich wird der Hochtaunuskreis durch Frankfurt (Main) sowie nordöstlich durch den Wetteraukreis begrenzt. Der Hochtaunuskreis verfügt insgesamt über 13 Kommunen, die sich in fünf Gemeinden (Schmitten im Taunus, Wehrheim, Weilrod, Grävenwiesbach, Glashütten) und acht Städte (Bad Homburg v. d. Höhe, Oberursel (Taunus), Friedrichsdorf, Kronberg, Königstein, Usingen, Neu-Anspach, Steinbach (Taunus)) gliedern lassen. Bad Homburg v. d. Höhe ist die Kreisstadt des Hochtaunuskreises und zählt zu den Sonderstatusstädten im Land Hessen.

In der Landesplanung wird zwischen unterschiedlichen Strukturräumen unterschieden, die wie in Tabelle 3 dargestellt, den Gemeinden des Hochtaunuskreis zugeordnet werden.

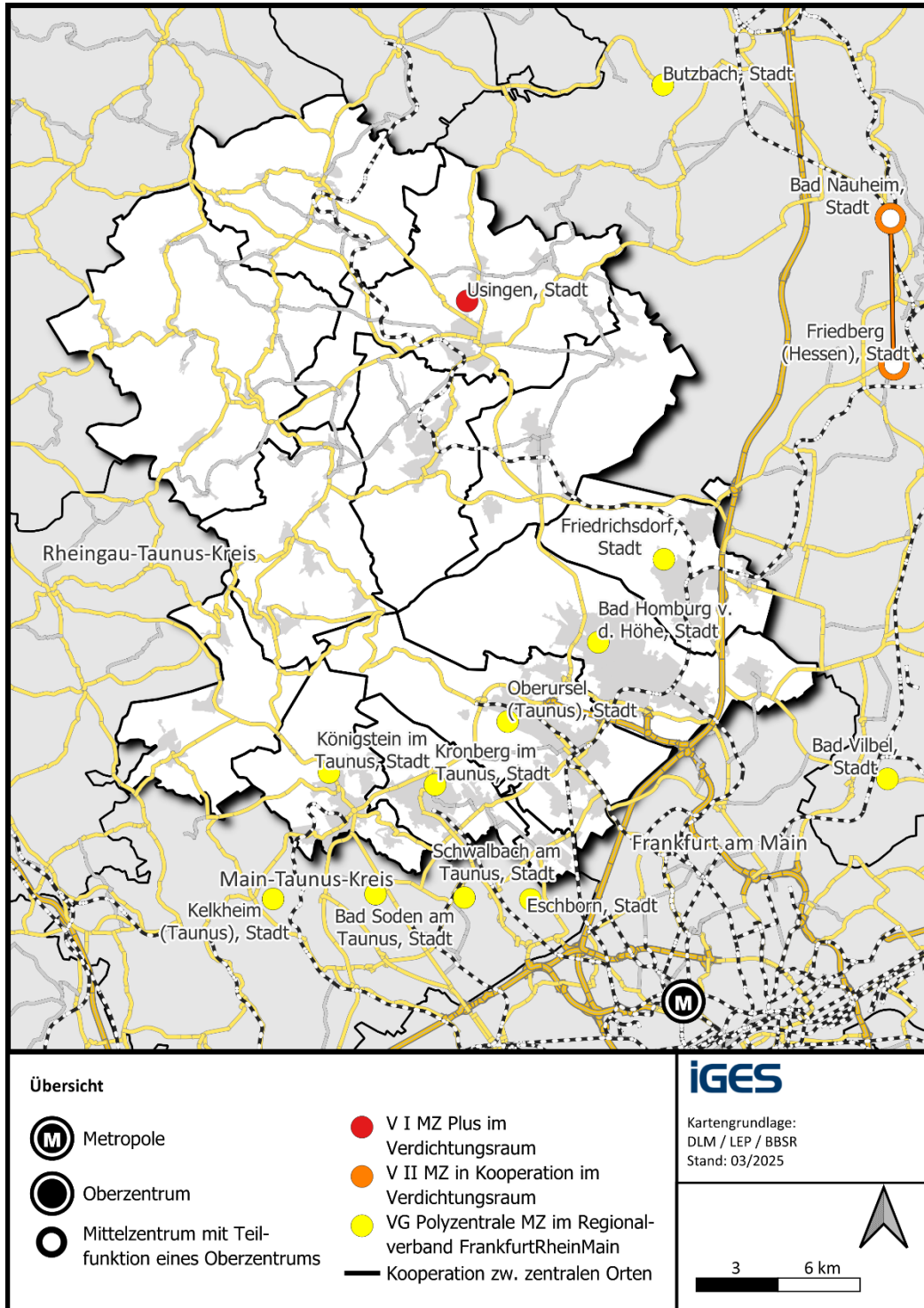
Tabelle 3: Strukturräume im Hochtaunuskreis gemäß Landesplanung Hessen

Strukturraum gemäß LEP Hessen 2020	Gemeinden des Hochtaunuskreises
Dünn besiedelter Ländlicher Raum (DLR)	Grävenwiesbach, Weilrod
Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen (LRV)	-
Verdichteter Raum (VR)	Glashütten, Neu-Anspach, Schmitten im Taunus, Usingen, Wehrheim
Hochverdichteter Raum (HVR)	Bad Homburg v. d. Höhe, Friedrichsdorf, Königstein, Kronberg, Oberursel (Taunus), Steinbach (Taunus)

Quelle: LEP Hessen 2020.

In Ost-West-Richtung wird der Hochtaunuskreis vom Mittelgebirge Taunus durchzogen. Die höchste Erhebung mit 879 m. ü. NHN. ist der Große Feldberg und befindet sich im Ortsteil Niederreifenberg in Schmitten im Taunus. Durch den Taunus ist der Hochtaunuskreis teilweise durch komplizierte Topografie geprägt und teilt den Hochtaunuskreis in den Vordertaunus und das Usinger Land mit Glashütten. Während der Vordertaunus polyzentrale Strukturen und mehrerer Mittelzentren aufweist, ist die Stadt Usingen einziges Mittelzentrum im Usinger Land. Der Taunus stellt gewissermaßen die strukturräumliche Trennung zwischen verdichtetem und hochverdichtetem Raum gemäß der aktuellen Landesplanung dar. Die Raum- und Verwaltungsstruktur des Hochtaunuskreises und seiner Umgebung ist in der nachfolgenden Abbildung 1 zu erkennen.

Abbildung 1: Raum- und Verwaltungsstruktur im Hochtaunuskreis und Umgebung



Daten: LEP Hessen 2020 und BBSR 2021

2.1.2 Bevölkerungs- und Altersstruktur

Zum Stichtag 31.12.2022 leben im Hochtaunuskreis insgesamt 239.488 Menschen. Im Vergleich zur Bevölkerungsgrundlage aus der hessischen Gemeindestatistik ist das eine prozentuale Zunahme von rund 1,48 % zum Jahr 2017. Die höchsten Bevölkerungszahlen weisen die Städte in Nähe zur Metropole Frankfurt (Main) im Südosten des Kreises auf. Mit 54.996 Einwohnenden (EW) ist die Stadt Bad Homburg v. d. Höhe die bevölkerungsstärkste Gemeinde im Kreis. Die Stadt Oberursel (Taunus) weist mit 47.042 Einwohnenden die zweithöchste Bevölkerung auf, gefolgt von der Stadt Friedrichsdorf mit 25.662 Einwohnenden. Zu den Gemeinden mit der niedrigsten Bevölkerung im Hochtaunuskreis zählen Glashütten (5.437 EW) und Grävenwiesbach (5.352 EW).

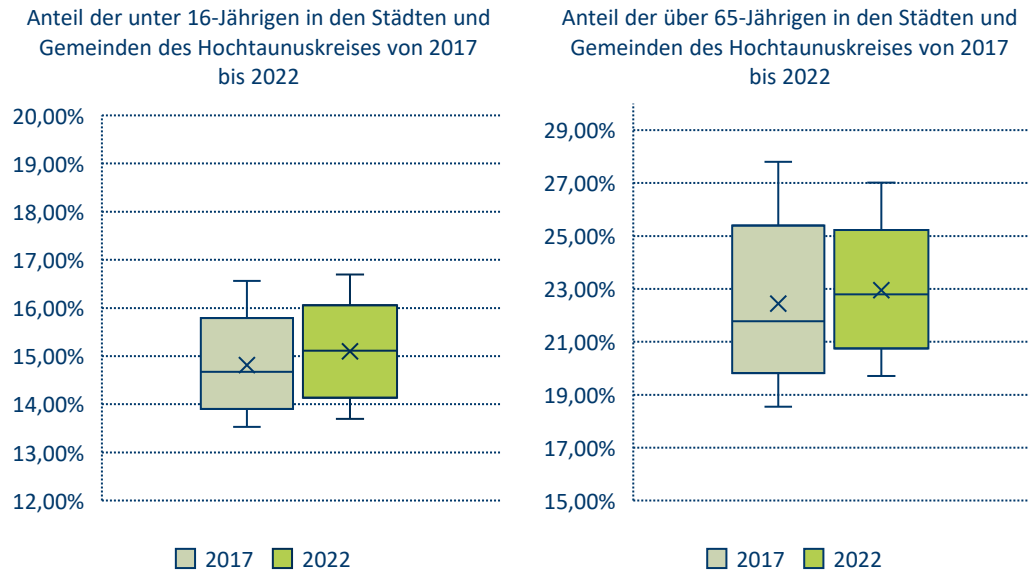
Die höchste Bevölkerungsdichte weisen ebenfalls die Städte im Südosten auf. Steinbach (Taunus) besitzt mit 2.412 EW/km² die höchste Bevölkerungsdichte. Der Hochtaunuskreis hat eine heterogen geprägte Bevölkerungsdichte in den verschiedenen Kommunen. Es zeigt sich deutlich die räumliche Abgrenzung des Vorder-Taunus zum Usinger Land mit Glashütten, welches eine deutlich geringere Bevölkerungsdichte aufweist.

Neu-Anspach und Wehrheim sind die einzigen Kommunen mit einem negativem Bevölkerungswachstum zwischen den Jahren 2017 und 2022 (vgl. Tabelle 4). Im Gegensatz dazu weisen insgesamt sieben Kommunen einen prozentualen Bevölkerungszuwachs, der über bzw. gleich dem kreisweiten Zuwachs liegt, auf.

Insgesamt sind rund 15,08 % der Einwohnenden im Hochtaunuskreis jünger als 16 Jahre. Im Gegenzug sind rund 22,83 % der Bevölkerung über 65 Jahre alt. Die Verteilungen dieser beiden Bevölkerungsgruppen über die Städte und Gemeinden zeigen, dass hier leichte räumliche Differenzen vorliegen. Von allen Städten und Gemeinden im Hochtaunuskreis ist in Königstein der Anteil von Menschen unter 16 Jahren mit 16,70 % am größten und in Wehrheim mit 13,69 % am geringsten. Die Bevölkerungsgruppe, der über 65-Jährigen ist mit 27,02 % in Kronberg am stärksten und in Schmitten im Taunus mit 19,71 % am wenigsten vertreten. Im Vergleich zum Jahr 2017 ist der kreisweite Anteil unter 16-Jähriger um rund 0,36 % gestiegen. Auch der Anteil über 65-Jähriger hat um rund 0,84 % zugenommen. Abbildung 2 verdeutlicht, dass in etwa der Hälfte der Gemeinden der Anteil unter 15-Jährige dem kreisweiten Wert entspricht und die Streuung hier im Vergleich zum Jahr 2017 etwa gleichgeblieben ist. Im Gegensatz dazu hat die Streuung der räumlichen Verteilung der über 65-Jährigen im Vergleich zu 2017 deutlich abgenommen.⁵¹

⁵¹ Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt (2023)

Abbildung 2: Verteilung der Bevölkerungsgruppen „Unter 16-Jährige“ und „Über 65-Jährige“ in den Städten und Gemeinden 2022 und 2017



Daten: Hessische Gemeindestatistik 2023, Eigene Darstellung.

Tabelle 4: Bevölkerung nach Städten und Gemeinden 2022 und Veränderungen gegenüber 2017 im Hochtaunuskreis sowie Anteil der unter 16-Jährigen bzw. über 65-Jährigen

Stadt/Gemeinde	Bevölkerung		Veränderung zu 2017	Anteil 2022	
	2017	2022		Unter 16	Über 65
Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	53.707	54.996	+ 2,40%	15,14%	23,45%
Friedrichsdorf, Stadt	25.284	25.662	+ 1,50%	14,54%	24,62%
Glashütten	5.414	5.437	+ 0,42%	15,23%	23,89%
Grävenwiesbach	5.320	5.352	+ 0,60%	15,13%	21,24%
Königstein im Taunus, Stadt	16.474	16.744	+ 1,64%	16,70%	21,62%
Kronberg im Taunus, Stadt	18.275	18.416	+ 0,77%	14,70%	27,02%
Neu-Anspach, Stadt	14.698	14.512	- 1,27%	14,47%	22,21%
Oberursel (Taunus), Stadt	45.849	47.042	+ 2,60%	14,94%	21,63%
Schmitten im Taunus	9.253	9.563	+ 3,35%	15,49%	19,71%
Steinbach (Taunus), Stadt	10.536	10.846	+ 2,94%	16,02%	22,28%
Usingen, Stadt	14.229	14.926	+ 4,90%	15,99%	22,71%
Wehrheim	9.405	9.340	- 0,69%	13,69%	23,36%
Weilrod	6.547	6.652	+ 1,60%	13,97%	22,87%
Landkreis	235.995	239.488	+ 1,48%	15,09%	22,98%

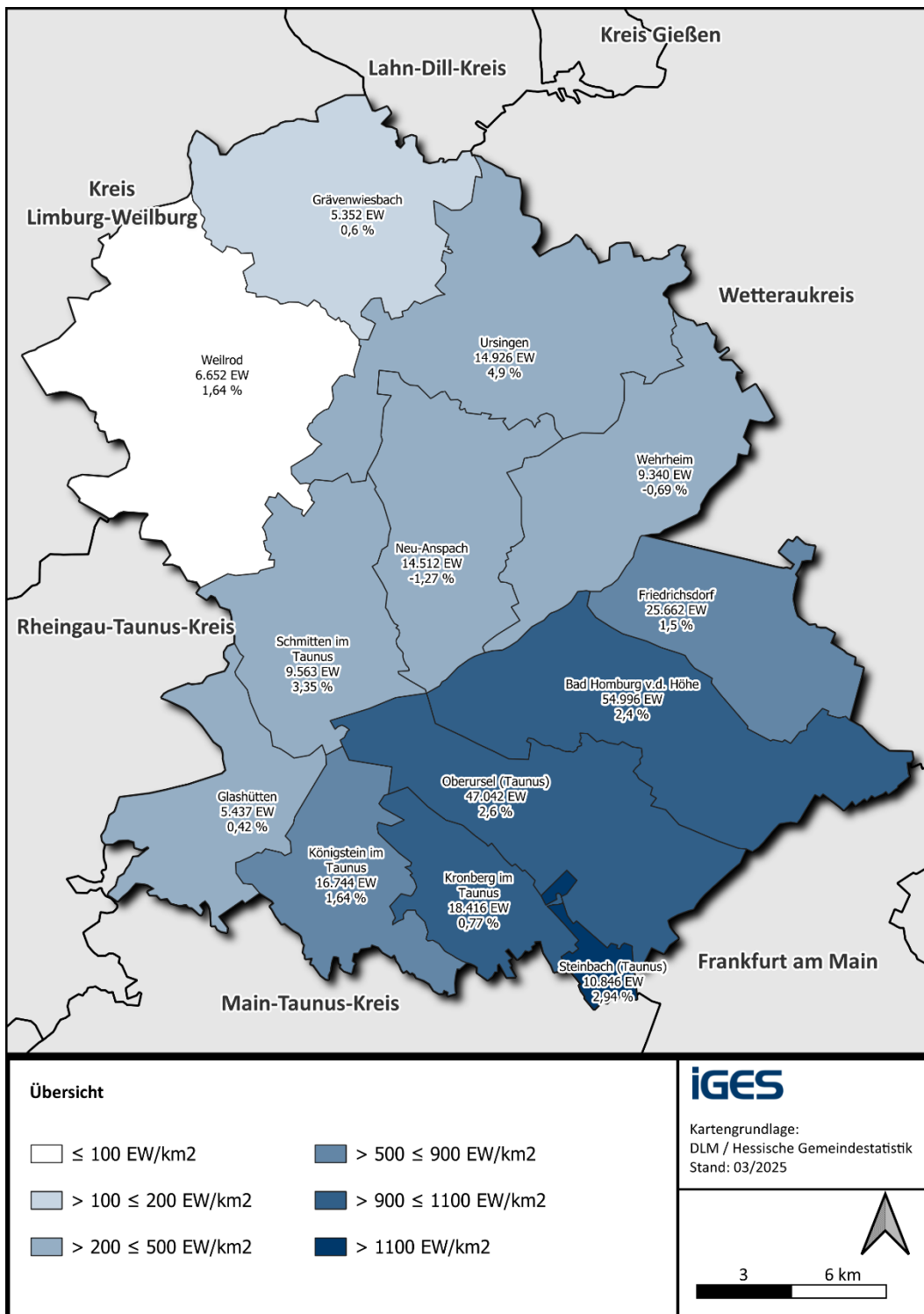
Daten: Hessische Gemeindestatistik 2023.

Anmerkung: Stichtag 31.12.2023.

Die Unterschiede in der Raumstruktur zwischen Vordertaunus (polyzentrisch, viele Mittelzentren) und des Usinger Lands mit Glashütten (ein Mittelzentrum) wird in Abbildung 3 durch die Unterschiede in der Bevölkerungsdichte deutlich. Bad Homburg v. d. Höhe, Königstein, Kronberg, Oberursel (Taunus) und Steinbach (Taunus) weisen mit über 900 Einwohnenden pro km² die höchste, Weilrod mit unter 100 Einwohnenden pro km² die geringste Bevölkerungsdichte auf.⁵²

⁵² Vgl. ebd.

Abbildung 3: Bevölkerungsdichte 2022 in den Gemeinden im Hochtaunuskreis



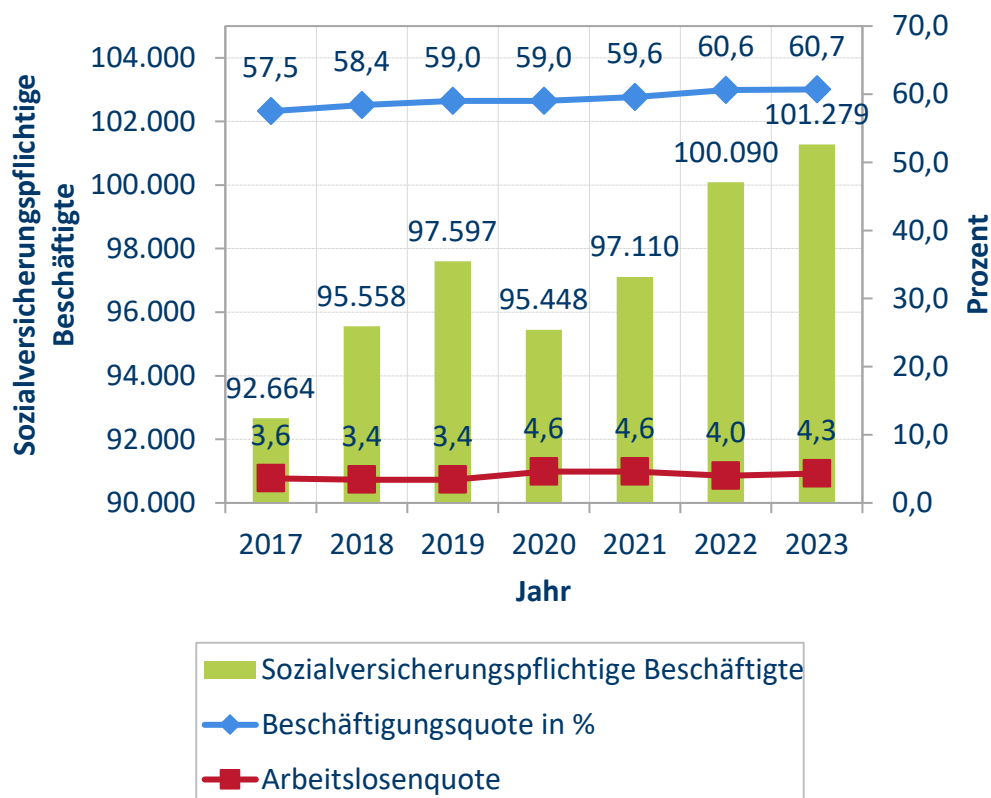
Quelle: IGES 2025, Eigene Darstellung.

Anmerkung: Angaben in der Karte: Gesamtbevölkerung in EW und Bevölkerungsentwicklung von 2022 zu 2017 in %

2.1.3 Wirtschaft

Die Entwicklung des Arbeitsmarkts im Hochtaunuskreis seit 2017 wird in Abbildung 4 dargestellt. Daraus geht hervor, dass die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Zeitraum von 2017 bis 2023 gestiegen ist. Von 92.664 Beschäftigten im Jahr 2017 auf 101.279 im Jahr 2023, entspricht einem Zuwachs von 9,3 Prozent und fast 10.000 Personen. Dieser Anstieg deutet auf eine positive wirtschaftliche Entwicklung in der Region hin, was möglicherweise auf eine gesunde Arbeitsmarktdynamik, die Ansiedlung von bzw. positive Entwicklung ansässiger Unternehmen und die damit verbundene Schaffung neuer Arbeitsplätze zurückzuführen ist.⁵³

Abbildung 4: Arbeitsmarktentwicklung im Hochtaunuskreis seit 2017



Daten: Bundesagentur für Arbeit 2024, Eigene Darstellung.

Die Beschäftigungsquote (der Anteil der Erwerbsfähigen, die tatsächlich beschäftigt sind) ist in der Vergangenheit kontinuierlich gestiegen, von 57,5 % im Jahr 2017 auf 60,7 % im Jahr 2023. Dies zeigt, dass nicht nur die absolute Zahl der Beschäftigten wächst, sondern auch der Prozentsatz der erwerbsfähigen Bevölkerung, die eine Beschäftigung gefunden hat, zunimmt. Ein solcher Anstieg deutet oft auf eine

⁵³ Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2024).

Verringerung der Unterbeschäftigung und möglicherweise auf eine stärkere Integration von Menschen in den Arbeitsmarkt hin.

Die Arbeitslosenquote ist vergleichsweise niedrig und schwankt im Zeitraum. Im Jahr 2017 lag sie bei 3,6 %, fiel 2018 und 2019 auf 3,4 %, stieg 2020 und 2021 auf 4,6 % an und ging dann wieder auf 4,0 % (2022) und 4,3 % (2023) zurück. Diese Entwicklung ist typisch für die wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021, die weltweit und auch in Deutschland zu einem Anstieg der Arbeitslosigkeit führte. Dennoch hat sich die Situation bis 2022 wieder leicht verbessert, wenn auch die Arbeitslosenquote 2023 bei 4,3 % etwas höher bleibt als vor der Pandemie. Insgesamt bleibt die Arbeitslosenquote im Hochtaunuskreis im Vergleich zu nationalen Durchschnittswerten relativ niedrig, was auf einen stabilen Arbeitsmarkt und eine Resilienz der lokalen Wirtschaft hinweist.⁵⁴

Im Hochtaunuskreis befinden sich etwa 170 relevante Gewerbe- und Industrieflächen. Insbesondere im Süden und im Osten des Hochtaunuskreises sind viele der Flächen entlang der Schiene und in Nähe zur Metropole Frankfurt (Main) verortet. Außerdem befinden sich im Westen des Hochtaunuskreises einige Gewerbeflächen an Bundesautobahnen, für die eine ausreichende Bedienung mit Bussen im Linienverkehr sicherzustellen ist. Ein Großteil der Gewerbeflächen liegt in Bad Homburg v. d. Höhe, Oberursel (Taunus) und in Friedrichsdorf in der Nähe zur Metropole Frankfurt (Main) mit entsprechender Schienen-Anbindung.

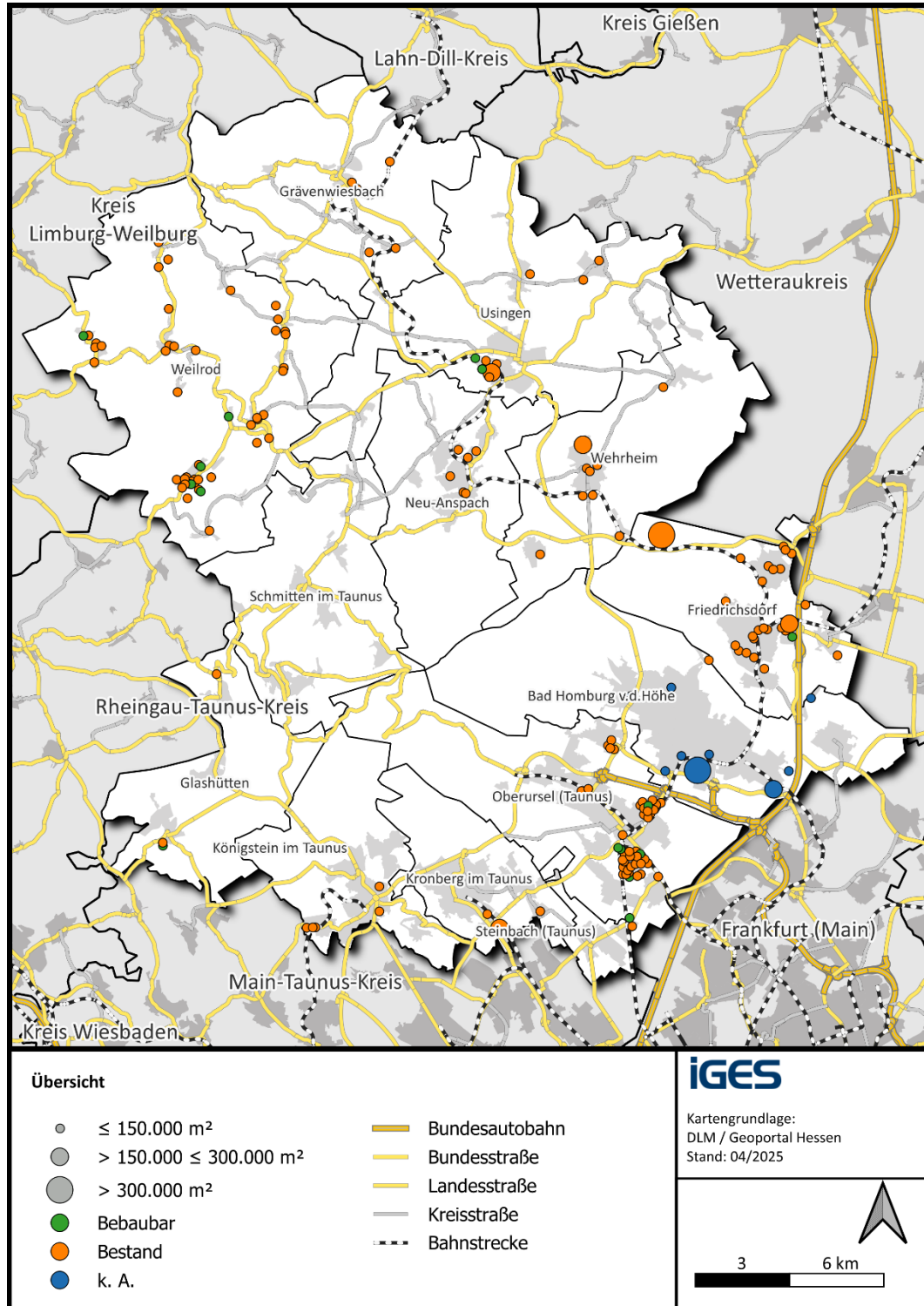
Die in Abbildung 5 mit grünen Punkten markierten bebaubaren Potenzialflächen sind durch ein ausreichendes ÖPNV-Angebot zu erschließen. Darauf sollte jedoch gemäß den Vorgaben der Regionalplanung bereits bei der Ausweisung von Bauflächen im Rahmen der Bauleitplanung geachtet werden.

Abbildung 5 verdeutlicht die Verteilung der wirtschaftlichen Schwerpunkte im Hochtaunuskreis. Der nahe zur Wachstumsregion Frankfurt-Rhein-Main gelegene Vordertaunus ist wirtschaftlich deutlich stärker entwickelt und stellt das wirtschaftliche Zentrum des Hochtaunuskreises dar. Dies zeigt sich neben der Verortung größerer Gewerbe- und Industrieflächen insbesondere auch in der ungleichen Verteilung der Arbeitsplätze: lediglich 12 % der Arbeitsplätze befinden sich im Usinger Land und Glashütten.⁵⁵ Deswegen gilt es besonders ein attraktives ÖPNV-Angebot zum Erreichen von Arbeitsschwerpunkten sicherzustellen.

⁵⁴ Vgl. ebd.

⁵⁵ Vgl. Kreiskonzept Hochtaunuskreis (2020)

Abbildung 5: Verortung Gewerbe- und Industrieflächen nach Größe und Bauzustand

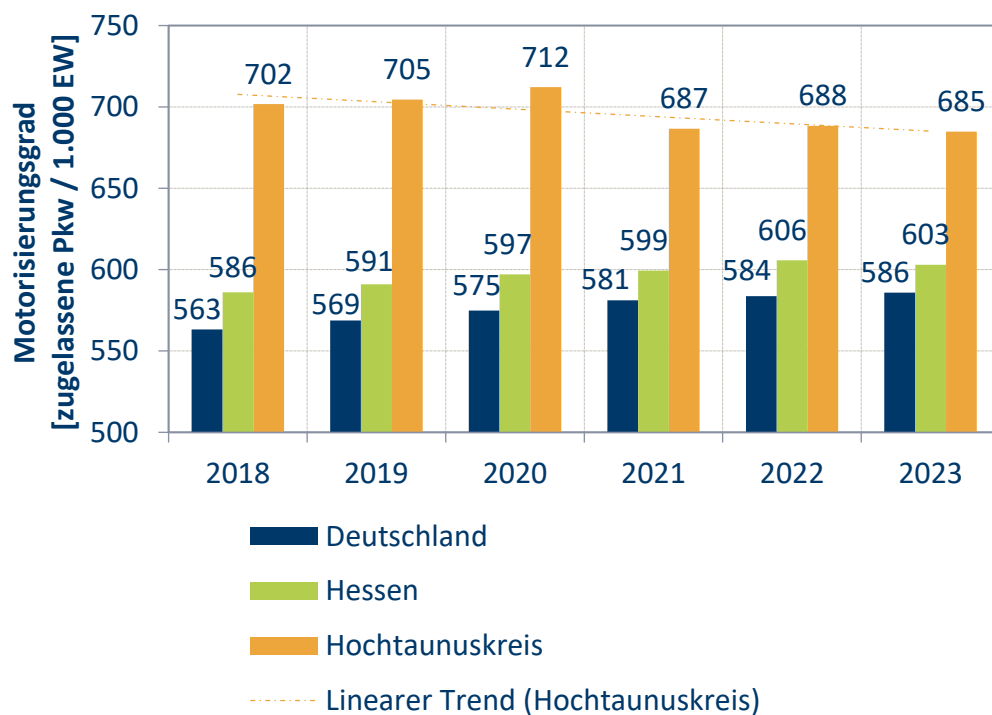


Daten: Geoportal Hessen 2024.

2.1.4 Motorisierter Individualverkehr

Der Motorisierungsgrad im Hochtaunuskreis liegt zu Beginn des Jahres 2023 mit 685 zugelassenen Pkw je 1.000 Einwohnenden sowohl oberhalb des landesweiten Motorisierungsgrad von 603 als auch dem bundesweiten Motorisierungsgrad von 586 zugelassenen Pkw je 1.000 Einwohnenden. Aus der Abbildung 6 geht hervor, dass die Anzahl der Pkw pro 1.000 Einwohnenden im Hochtaunuskreis nach einer Wachstumsphase zwischen 2018 und 2020 insgesamt um ungefähr 3,9 % zurückgegangen ist, während der Motorisierungsgrad in Deutschland seit 2018 um ca. 4,1 % und in Hessen um etwa 2,9 % angestiegen ist. Dienstwagen wirken sich grundsätzlich stark auf den Motorisierungsgrad aus, wodurch starke Schwankungen durch Unternehmensinsolvenzen zu erklären sind, die vermehrt aufgrund der Corona-Pandemie vorgekommen sind. Bspw. meldete im Jahr 2019 Thomas Cook mit Sitz in Oberursel (Taunus) Insolvenz an, die in den Folgejahren 2020 und 2021 abgewickelt wurde und zu dem Einbruch des Motorisierungsgrads geführt haben könnte.⁵⁶

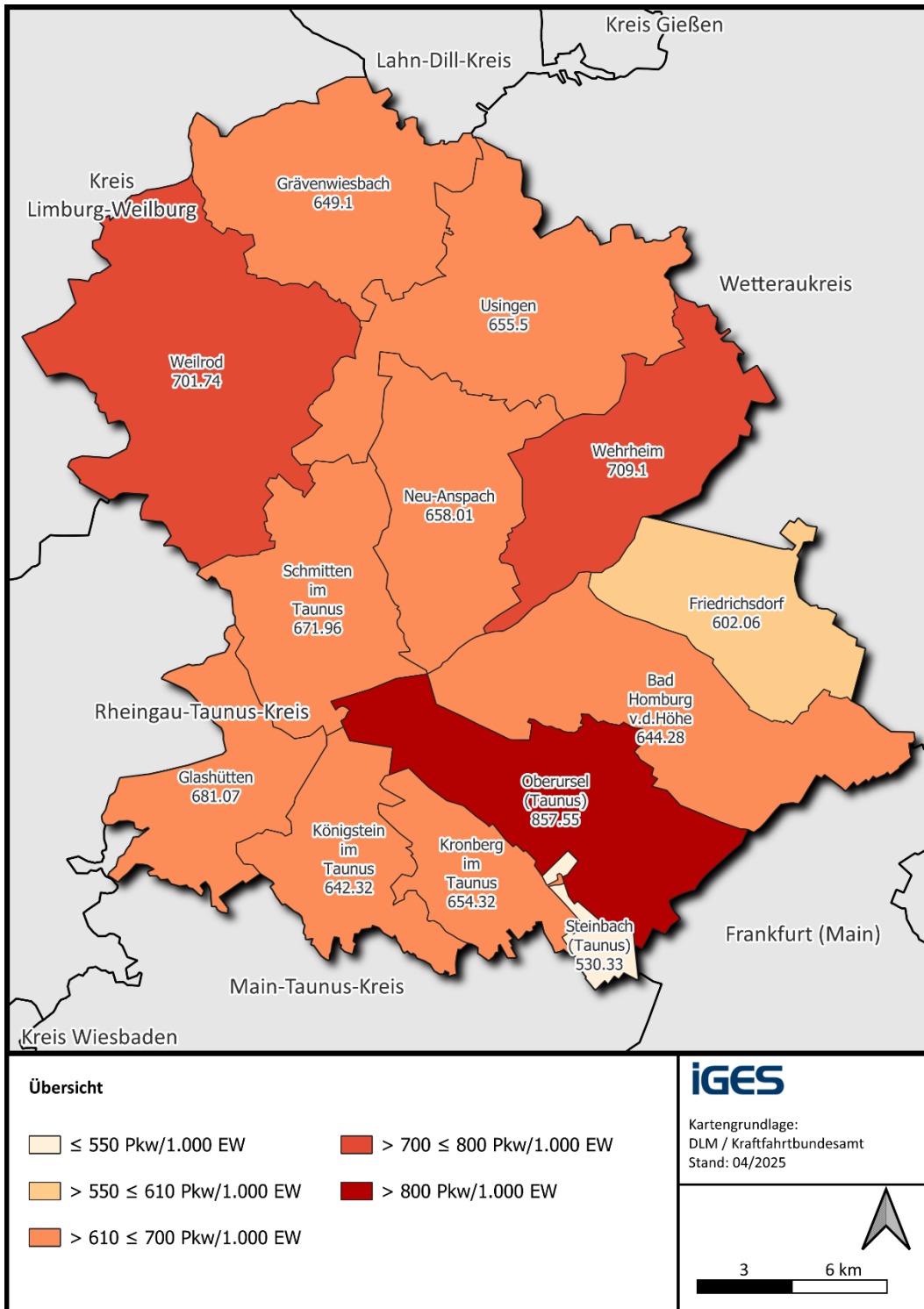
Abbildung 6: Motorisierungsgrad im Hochtaunuskreis, im Land Hessen sowie deutschlandweit zwischen 2017 und 2022



Daten: Kraftfahrt-Bundesamt 2023, Destatis 2023, Eigene Darstellung.

⁵⁶ Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt (2023).

Abbildung 7: Motorisierungsgrad 2023



Quelle: IGES 2025, Eigene Darstellung.

Anmerkung: Angaben in der Karte in Pkw/1.000 EW

Abbildung 8: Prozentuale Veränderung des Motorisierungsgrads 2023 zum Motorisierungsgrad 2018



Quelle: IGES 2025, Eigene Darstellung.
 Anmerkung: Angaben in der Karte in %

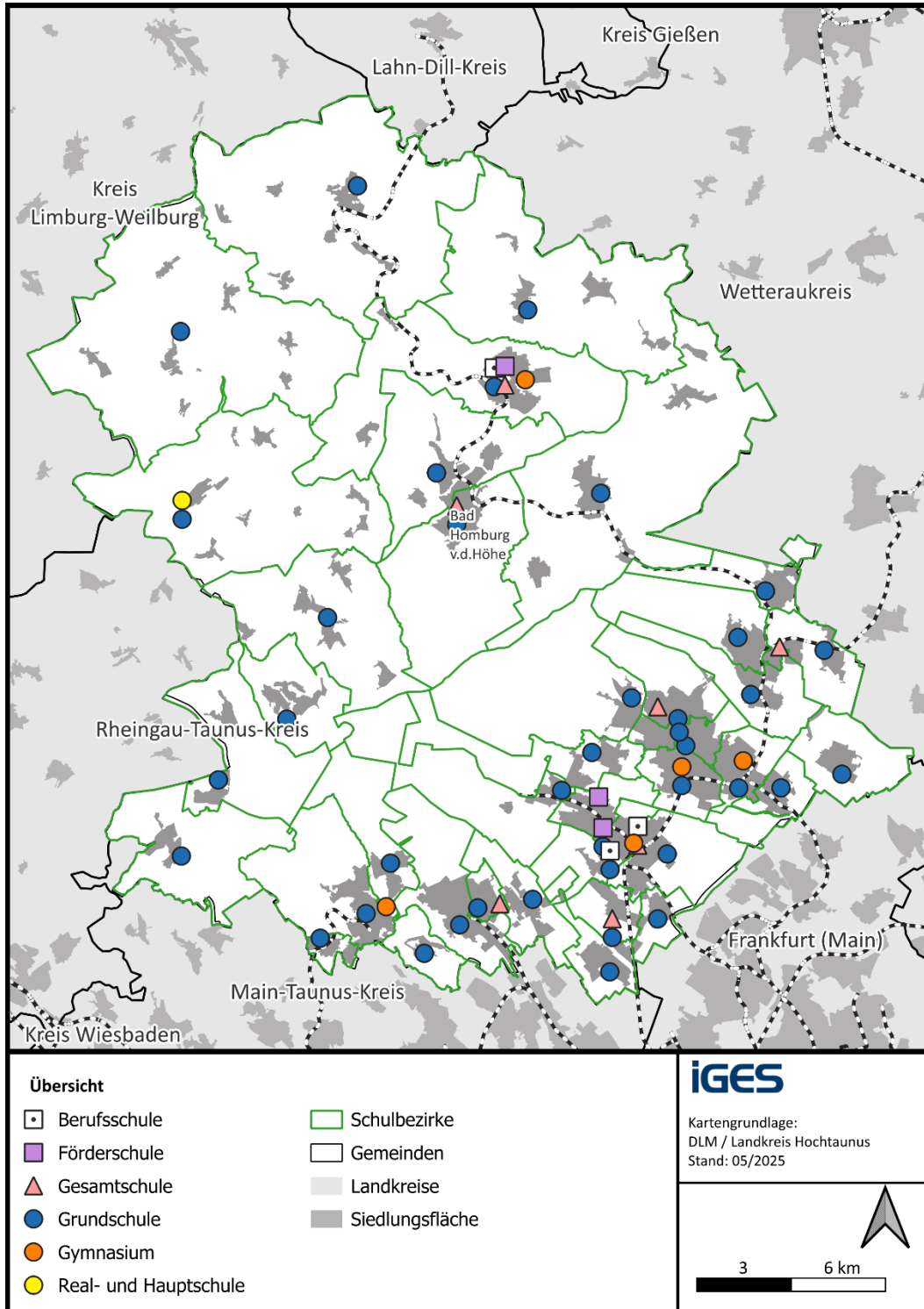
Der in Abbildung 7 dargestellte Motorisierungsgrad aus dem Jahr 2023 zeigt, dass sich die Pkw-Dichte im Hochtaunuskreis räumlich unterscheidet, insbesondere kann dies im Südosten des Hochtaunuskreises festgestellt werden. Während in den meisten Kommunen, der Motorisierungsgrad höher als der Bundesdurchschnitt ist, hat die Kommune Steinbach (Taunus) einen deutlich niedrigeren (ca. 530 Pkw/1.000 EW). Die Stadt Friedrichsdorf hat mit ca. 602 Pkw/1.000 EW den zweitniedrigsten Motorisierungsgrad, der sich in etwa auf dem Durchschnittsniveau des Landes Hessen befindet. Die Stadt Oberursel (Taunus) im Süden und angrenzend an die Metropole Frankfurt (Main) weist mit ca. 858 Pkw/1.000 EW den höchsten Motorisierungsgrad auf.

2.1.5 Ausbildungsverkehre

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans für den Hochtaunuskreis befindet sich die Schulentwicklungsplanung in der Fortschreibung. Dennoch konnte die folgende Aussage der Schulentwicklungsplanung getroffen werden: Neben dem bereits vollzogenen Wegfall der Friedrich-Stoltze-Schule in Königstein ist von allgemein steigenden Schülerzahlen auszugehen. Daher ist von einer steigenden Nachfrage im Schulverkehr auszugehen.

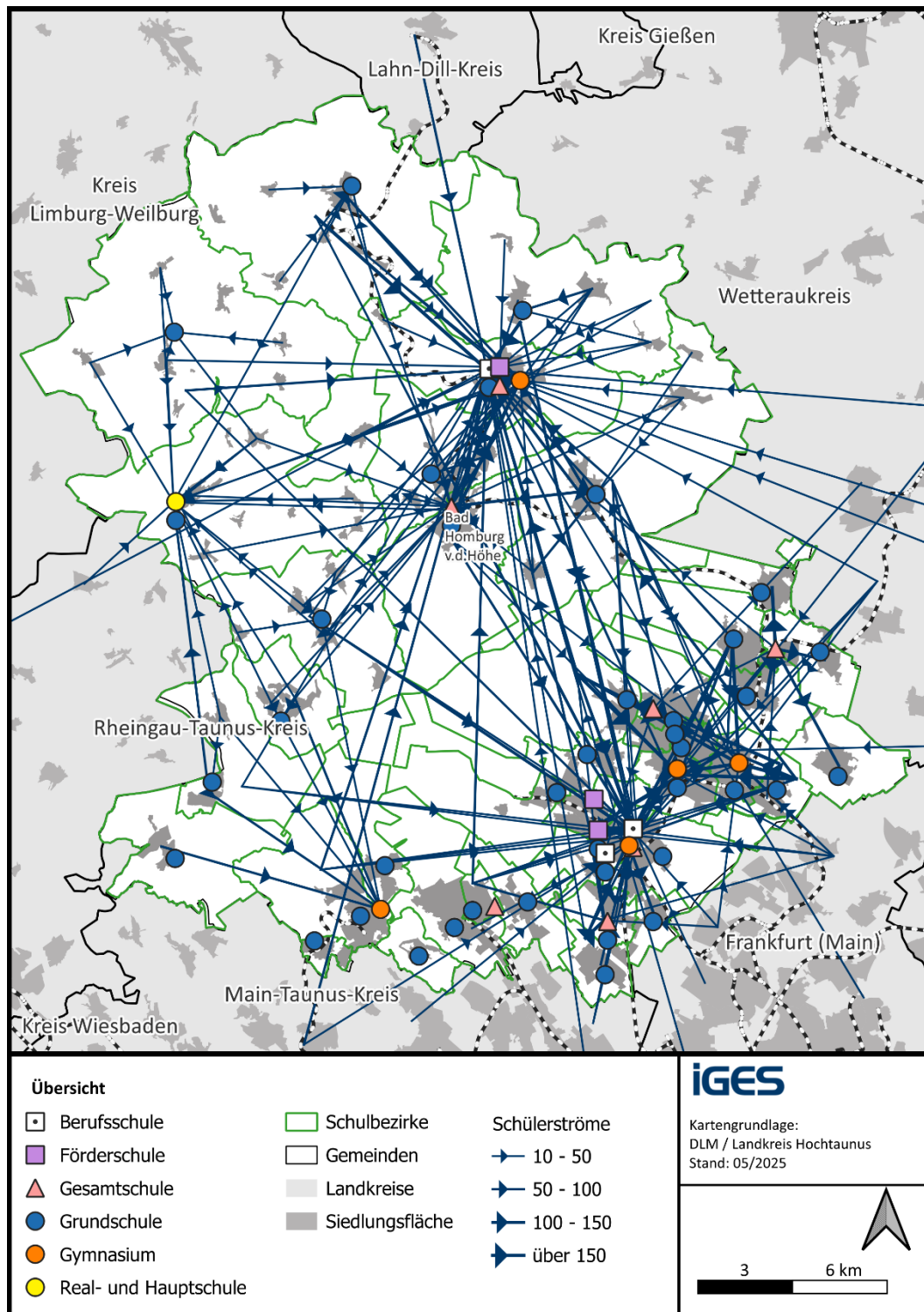
Der aktuelle Status-Quo der Schülerzahlen und die damit verbundenen Ausbildungsverkehre (Schülerströme) im Hochtaunuskreis werden nachfolgend dargestellt.

Abbildung 9: Standorte staatlicher Schulen im Hochtaunuskreis im Schuljahr 2023/2024



Quelle: IGES 2025, Eigene Darstellung.

Abbildung 10: Schülerströme der staatlichen Schulen im Hochtaunuskreis im Schuljahr 2023/2024



Quelle: IGES 2025, Eigene Darstellung.
Anmerkung: Es sind nur staatliche Schulen dargestellt sowie Schülerströme ab 10 Schülern.

2.1.6 Pendelverkehre

Als Kenngröße zur Abschätzung des Mobilitätsbedarfs im Berufsverkehr kann auf die Verflechtungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die im Hochtaunuskreis wohnen bzw. arbeiten (Pendelnde), zurückgegriffen werden. Für eine differenzierte Betrachtung sind teilweise die Werte für Bad Homburg v. d. Höhe (andere Aufgabenträgerschaft) gesondert aufgeführt. Insgesamt pendeln 66.943 Personen mit Wohnsitz im Hochtaunuskreis in andere Landkreise bzw. kreisfreie Städte (Auspendelquote: ca. 69 %). Mit 27.865 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeiten rund 42 % der Pendelnden aus dem Hochtaunuskreis in Frankfurt (Main) Weitere wichtige Zielregionen sind der Main-Taunus-Kreis mit 6.235 Pendelnden und der Wetteraukreis mit 2.492 Pendelnden.

Umgekehrt haben 68.235 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus anderen Gebieten ihre Arbeitsstätte im Hochtaunuskreis (Einpendelquote: ca. 70 %). Die meisten von ihnen wohnen in Frankfurt (Main) (12.582 Beschäftigte), gefolgt vom Wetteraukreis (7.038 Beschäftigte) und dem Main-Taunus-Kreis (4.874 Beschäftigte). Die Ein- und Auspendelquote des Hochtaunuskreises ist damit vergleichsweise hoch, was auf eine starke Verflechtung mit den umliegenden Regionen hinweist. Tabelle 5 zeigt die absolute Anzahl an Aus- und Einpendelnden nach verschiedenen Gebietskörperschaften.⁵⁷

Tabelle 5: Pendelrelationen zwischen relevanten umliegenden kreisfreien Städten und Gebietskörperschaften und dem Hochtaunuskreis (ohne Bad Homburg v. d. Höhe).

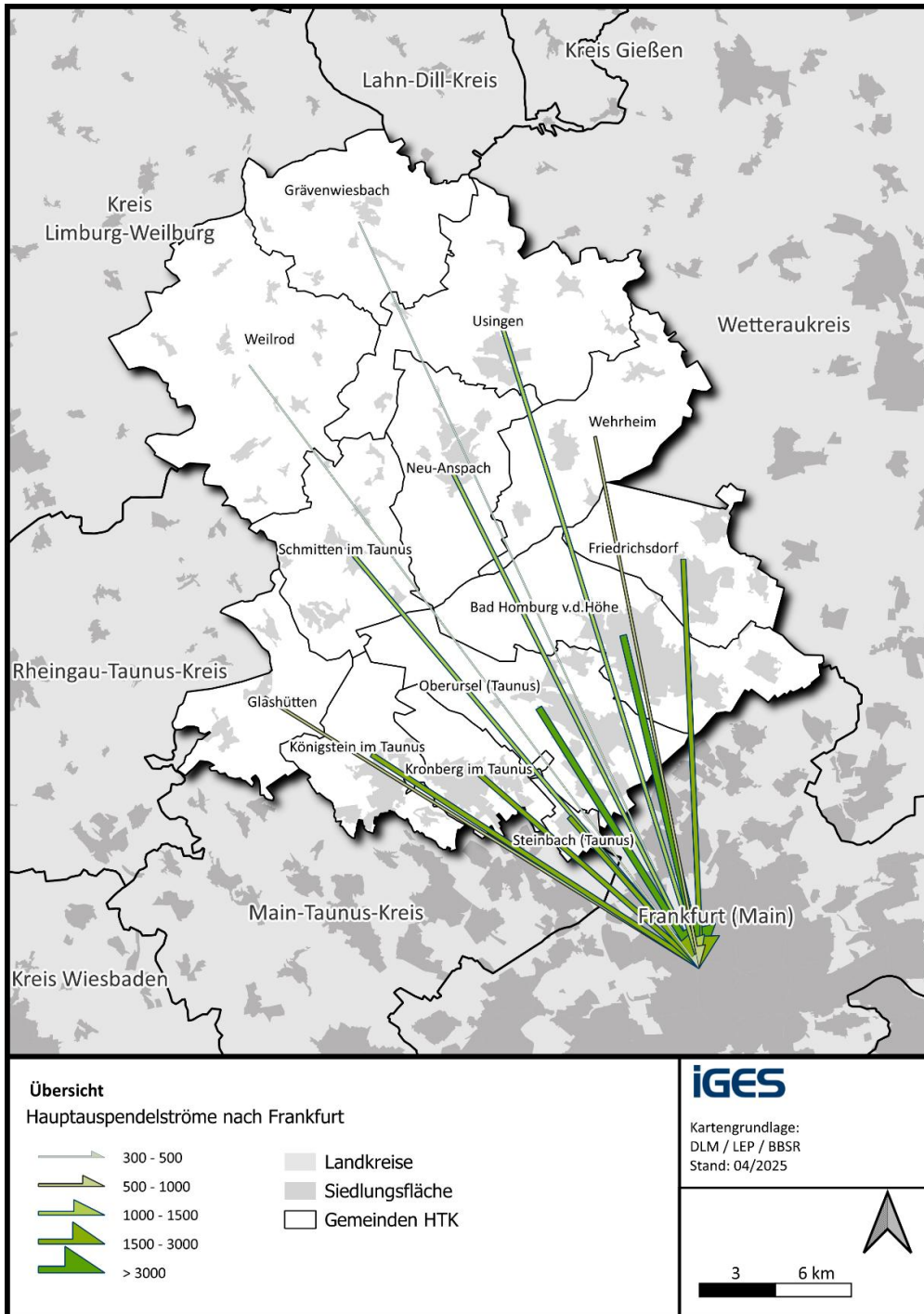
Quelle/Ziel	Auspendelnde ohne Bad Homburg v. d. Höhe	Einpendelnde ohne Bad Homburg v. d. Höhe
Bad Homburg v. d. Höhe	2.847	7.852
Main-Taunus-Kreis	5.265	3.559
Rheingau-Taunus-Kreis	232	660
Wetteraukreis	1.822	3.633
Lahn-Dill-Kreis	109	403
Kreis Limburg-Weilburg	369	984
Kreis Groß-Gerau	524	369
Frankfurt (Main), Stadt	21.341	7.677
Gießen, Stadt	195	169
Wiesbaden, Stadt	1.035	634

Quelle: IGES 2024.

⁵⁷ Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2023).

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit
 Anmerkung: Stichtag: 30. Juni 2023

Abbildung 11: Auspendelnde aus dem Hochtaunuskreis nach Frankfurt (Main)



Quelle: IGES 2025, Eigene Darstellung.
 Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit
 Anmerkungen: Stichtag: 30. Juni 2023

Aus den in Abbildung 11 dargestellten Pendelströme aus dem Hochtaunuskreis nach Frankfurt (Main) geht hervor, dass der Großteil dieser Pendelnden aus den Gemeinden des Vordertaunus kommen.

Ähnlich wie bei den Auspendelnden bestehen die stärksten Verflechtungen von Einpendelnden aus Frankfurt (Main) in den Hochtaunuskreis vor allem in die Gemeinden des Vordertaunus (vgl. Abbildung 12). Die größten Ströme gehen hier nach Bad Homburg v. d. Höhe, Kronberg im Taunus und Oberursel (Taunus).

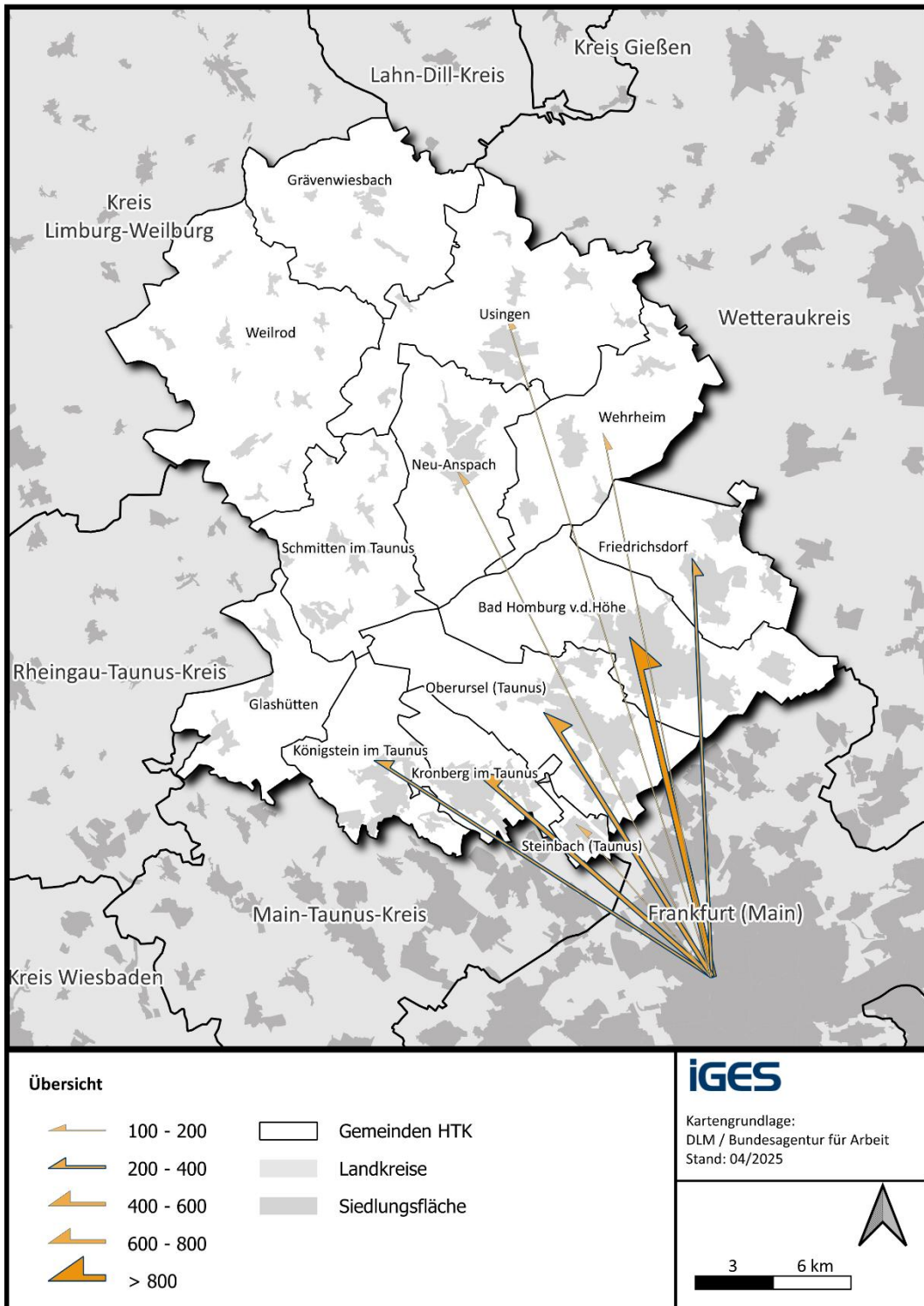
Trotz der hohen Pendelzahlen auf der Relation Frankfurt (Main) – Bad Homburg v. d. Höhe, bleibt der Anteil auf den übrigen Relationen von und nach Frankfurt (Main) signifikant.

Tabelle 6: Pendelrelationen zwischen dem Hochtaunuskreis und Frankfurt (Main)

Stadt/Gemeinde	Auspendelnde	Einpendelnde
Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	6.524	4.905
Friedrichsdorf, Stadt	2.989	795
Glashütten	524	25
Grävenwiesbach	306	15
Königstein im Taunus, Stadt	1.986	600
Kronberg im Taunus, Stadt	2.377	2.493
Neu-Anspach, Stadt	1.301	125
Oberursel (Taunus), Stadt	6.546	2.965
Schmitten im Taunus	1.070	58
Steinbach (Taunus), Stadt	1.635	345
Usingen, Stadt	1.224	134
Wehrheim	910	105
Weilrod	473	17

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2023.

Abbildung 12: Einpendelnde aus Frankfurt (Main) in den Hochtaunuskreis



Quelle: IGES 2025, Eigene Darstellung.
 Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit
 Anmerkungen: Stichtag: 30. Juni 2023

Tabelle 7: Auspendelrelationen in umliegende Gebietskörperschaften

Wohnort	Arbeitsort	Anzahl
Oberursel (Taunus), Stadt	Eschborn, Stadt	685
Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	Eschborn, Stadt	558
Kronberg im Taunus, Stadt	Eschborn, Stadt	452
Steinbach (Taunus), Stadt	Eschborn, Stadt	346
Königstein im Taunus, Stadt	Eschborn, Stadt	289
Friedrichsdorf, Stadt	Eschborn, Stadt	242
Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	Bad Vilbel, Stadt	184
Kronberg im Taunus, Stadt	Schwalbach am Taunus, Stadt	166
Oberursel (Taunus), Stadt	Schwalbach am Taunus, Stadt	161
Schmitten im Taunus	Eschborn, Stadt	129
Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	Friedberg (Hessen), Stadt	127
Königstein im Taunus, Stadt	Kelkheim (Taunus), Stadt	126
Königstein im Taunus, Stadt	Bad Soden am Taunus, Stadt	125
Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	Schwalbach am Taunus, Stadt	123
Friedrichsdorf, Stadt	Rosbach v. d. Höhe, Stadt	118

Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

Anmerkung: Stichtag, 30 Juni 2023

Die für den straßengebundenen öffentlichen Verkehr relevante Auspendelrelationen aus umliegenden Gebietskörperschaften sind in Tabelle 7 dargestellt. Eine Vielzahl der größeren Auspendelströme mit mehr als 150 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten gehen in unmittelbar benachbarte Gemeinden, dabei überwiegend nach Eschborn.

Die 15 größten und für den straßengebundenen öffentlichen Verkehr relevante Einpendelrelationen in den Hochtaunuskreis führen zu Kommunen des Vorder-Taunus Bad Homburg v. d. Höhe, Friedrichsdorf, Königstein, Kronberg und Oberursel (Taunus) (siehe Tabelle 8). Ihren Wohnsitz haben sie dabei zum überwiegenden Teil in Kommunen des Wetteraukreises (Bad Nauheim, Bad Vilbel, Butzbach, Friedberg, Karben und Rosbach) sowie des Main-Taunus-Kreises (Bad Soden, Eschborn und Kelkheim). Die Einpendelnden aus Frankfurt (Main) sind nicht angegeben, diese sind der Abbildung 12 zu entnehmen.

Tabelle 8: Einpendelrelationen aus umliegenden Gebietskörperschaften

Arbeitsort	Wohnort	Anzahl
Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	Rosbach v. d. Höhe, Stadt	609
Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	Karben, Stadt	471
Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	Bad Vilbel, Stadt	430
Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	Friedberg (Hessen), Stadt	383
Friedrichsdorf, Stadt	Rosbach v. d. Höhe, Stadt	332
Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	Bad Nauheim, Stadt	331
Kronberg im Taunus, Stadt	Eschborn, Stadt	308
Königstein im Taunus, Stadt	Kelkheim (Taunus), Stadt	285
Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	Butzbach, Stadt	237
Kronberg im Taunus, Stadt	Bad Soden am Taunus, Stadt	229
Oberursel (Taunus), Stadt	Friedberg (Hessen), Stadt	225
Friedrichsdorf, Stadt	Friedberg (Hessen), Stadt	212
Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	Kelkheim (Taunus), Stadt	207
Oberursel (Taunus), Stadt	Bad Vilbel, Stadt	207
Kronberg im Taunus, Stadt	Kelkheim (Taunus), Stadt	206

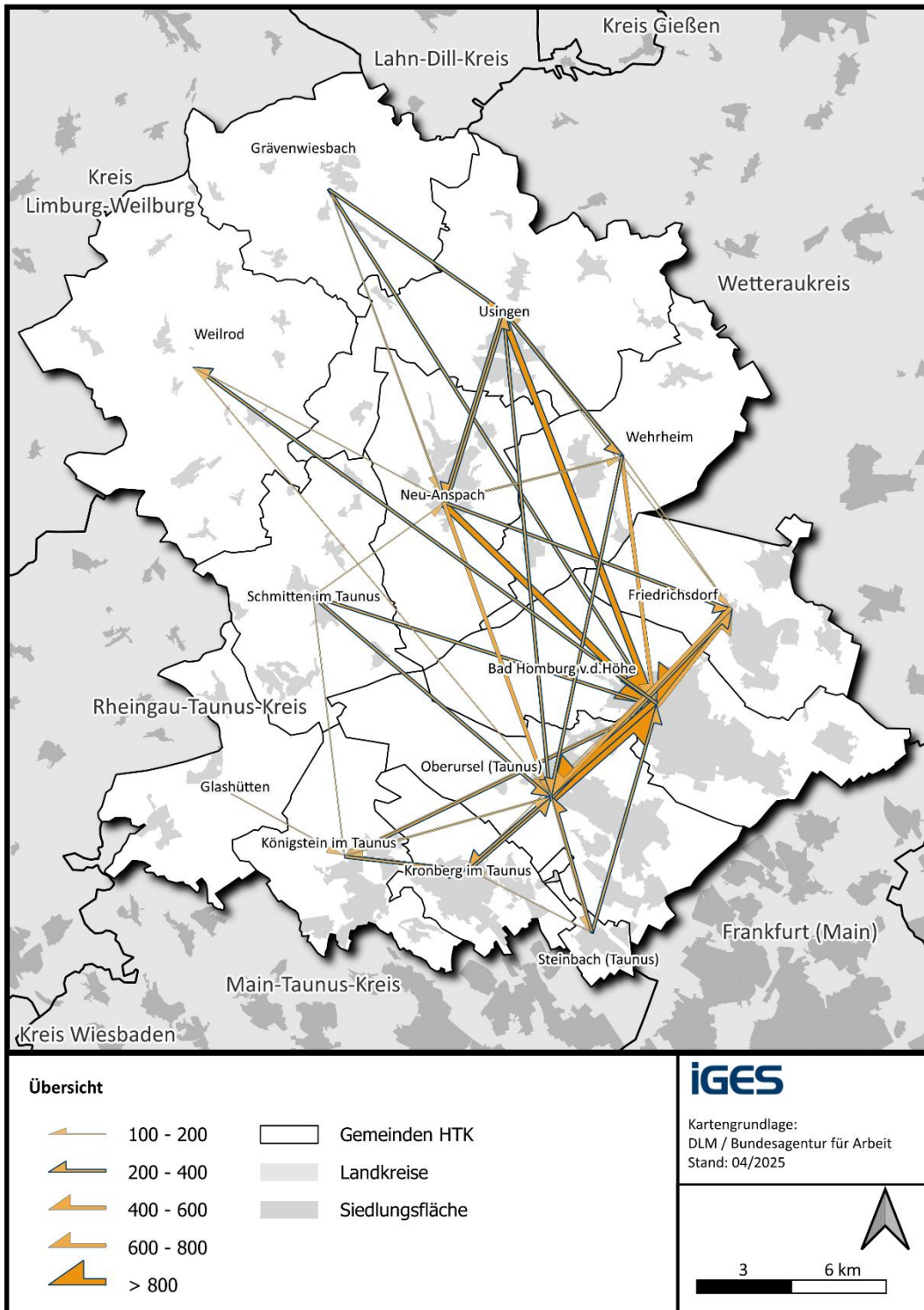
Quelle: IGES 2025, Eigene Darstellung

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

Anmerkung: Stichtag, 30 Juni 2023

Insgesamt 19.601 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte aus dem Hochtaunuskreis haben ihren Arbeitsort in einer anderen Gemeinde des Hochtaunuskreises (Binnenpendelnde). Diese Verflechtungen sind stark auf die zentralen Orte des Hochtaunuskreises ausgerichtet. Verflechtungen mit mehr als 800 Binnenpendelnden gibt es zwischen Bad Homburg v. d. Höhe und den Gemeinden Friedrichsdorf, Oberursel (Taunus), Neu-Anspach und Usingen (vgl. Abbildung 13).

Abbildung 13: Binnenpendelnde im Hochtaunuskreis

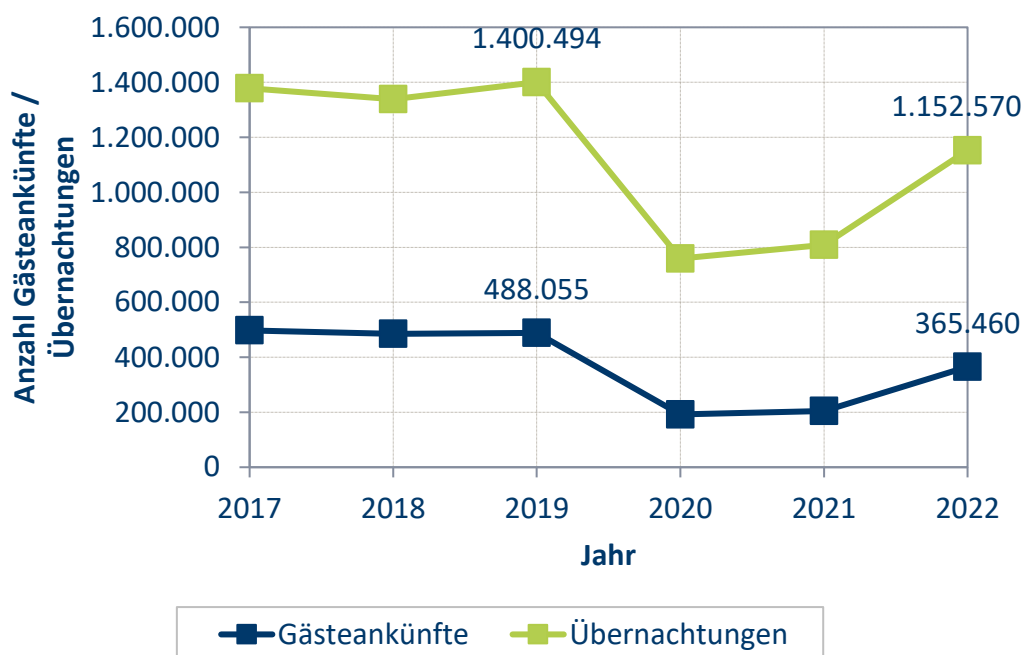


Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit
 Anmerkungen: Stichtag: 30. Juni 2023

2.1.7 Freizeitverkehre

Die Entwicklung der Gästeankünfte und Übernachtungen im Hochtaunuskreis kann Abbildung 14 entnommen werden. Während 2017 bis 2019 die Gästeankünfte und Übernachtungen im Hochtaunuskreis jeweils im Vergleich zum Vorjahr etwa gleichblieben, kam es im Jahr 2020 zu einem starken Rückgang um 60,6 % der Ankünfte bzw. 45,8 % der Übernachtungen. Diese lassen sich mutmaßlich auf die Corona-Pandemie zurückführen. Über das Jahr 2021 erholten sich die Tourismuszahlen im Hochtaunuskreis wieder leicht. Im Jahr 2022 stiegen die Zahlen der Gästeankünfte und Übernachtungen wieder stark an. Weiterhin weicht die Anzahl der Gästeankünfte zum Stichtag 31.12.2022 noch um 25,1 % vom Vorpandemieniveau im Jahr 2019 ab. Bezogen auf die Übernachtungen beträgt die Abweichung zum Vorpandemieniveau 17,7 %.⁵⁸

Abbildung 14: Entwicklung der Gästeankünfte und Übernachtungen seit 2017 im Hochtaunuskreis



Daten: Hessische Gemeindestatistik 2023.

Anmerkung: Stichtag 31.12.

Die größten und bekanntesten touristischen Freizeiteinrichtungen im Hochtaunuskreis sind überwiegend gut mit dem ÖPNV erschlossen (vgl. Tabelle 9). Das Kurbad Königstein mit jährlich über 150.000 Besucherinnen und Besuchern, ist über die Haltestelle Stadtmitte mit einer fußläufigen Entfernung von ca. 400 Metern erreichbar.

⁵⁸ Vgl. Hessisches Statistisches Bundesamt (2023)

Tabelle 9: Bedeutende touristische Freizeiteinrichtungen

Freizeiteinrichtung	Nächstgelegene Haltestelle	Angebot (Linie)
Opel-Zoo	Kronberg (Taunus) Opel-Zoo	261, X26, X27
Freilichtmuseum Hessenpark	Neu-Anspach-Anspach Hessenpark	63 und 5 (Stadtverkehr Bad Homburg v. d. Höhe)
Großer Feldberg	Schmitten-Niederreifenberg Großer Feldberg	57
Freizeitpark Lochmühle	Wehrheim Saalburg/Lochmühle Bahnhof	RB 15, 63
Kurbad Königstein	Königstein (Taunus) Stadtmitte	57, 60, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 223, 253, 261, 263, 803, 805, 811, 815, X26, X27

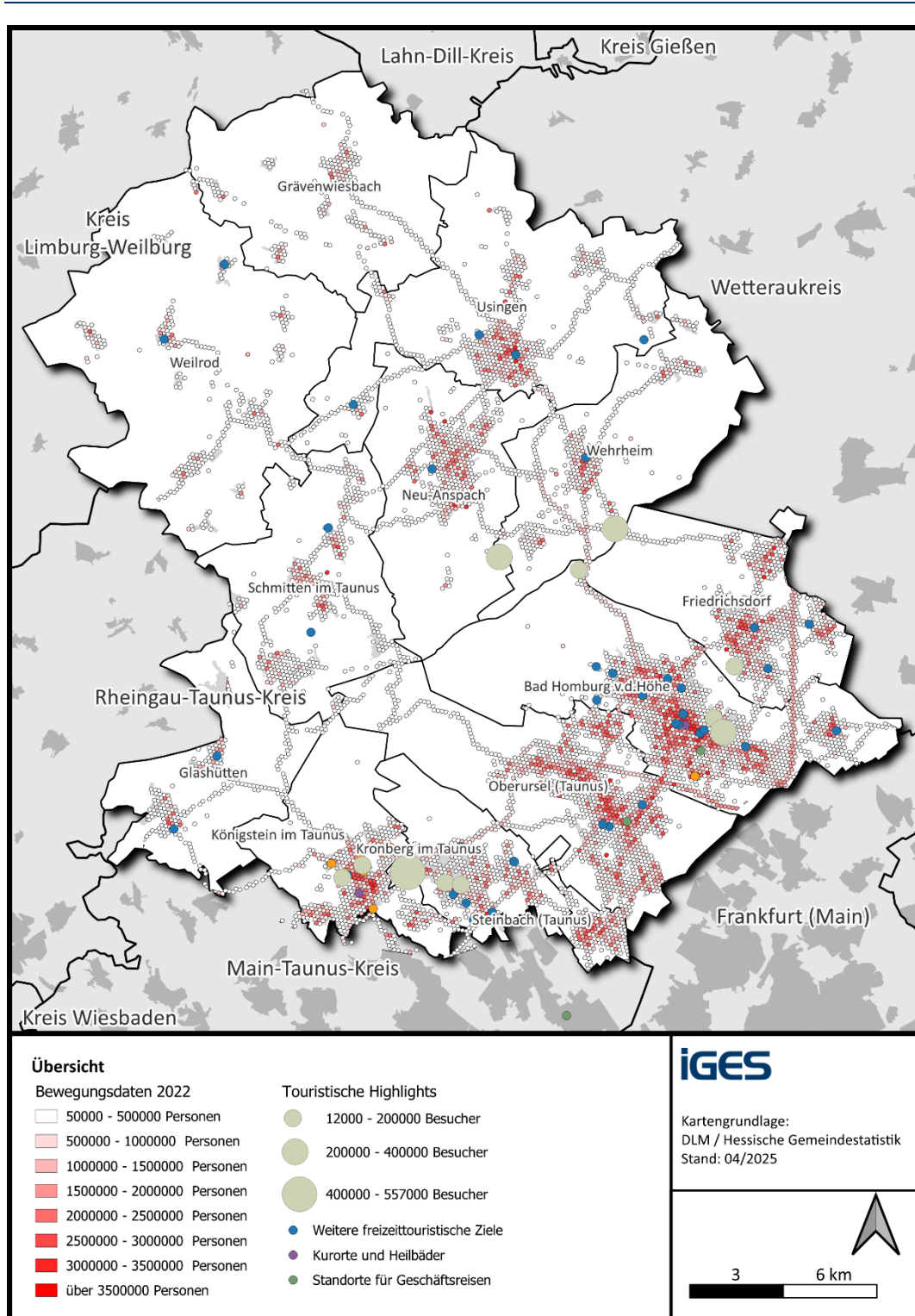
Daten: RMV 2024.

Des Weiteren runden eine Vielzahl an Festen und Märkten sowie Sport- und Freizeitmöglichkeiten im Naturpark Hochtaunus das touristische Angebot ab.

Darüber hinaus gibt es noch speziell für den Tourismus eingerichtete Verkehre wie z. B. den „Weitalbus“ (Linie 245), der speziell für das Freizeitziel Weital eingerichtet wurde und mit einem Fahrradanhänger ausgestattet ist. Dieser verkehrt ausschließlich an den Wochenenden und an Feiertagen von Mai bis Oktober. Die ebenfalls touristisch geprägte Linie 57 stellt eine Verknüpfung von der Endhaltestelle der U3 Oberursel (Taunus) Hohemark über den großen Feldberg nach Königstein im Taunus dar. An Wochenenden starten bzw. enden Busse der Linie 57 abweichend bereits in Bad Homburg v. d. Höhe und verkehren über die Hohemark und den großen Feldberg nach bzw. von Königstein. Im Gegensatz zum Weitalbus fährt die Linie 57 ganzjährig an allen Wochentagen. Bei winterlicher Witterung wird sie nachfragegerecht verstärkt.

Eine Auswertung georeferenzierter Bewegungsdaten zeigt deutlich die Bewegungsschwerpunkte im touristischen Verkehr (vgl. Abbildung 15). Die hieraus ableitbaren Achsen verteilen sich vorwiegend auf den Vordertaunus sowie die Achse entlang der Taunusbahn. Es werden vor allem die im Usinger Land und Glashütten und nicht an der Schiene liegenden Bewegungsschwerpunkte deutlich, die durch ein ausreichendes ÖPNV-Angebot zu erschließen sind.

Abbildung 15: Touristische Ziele und Bewegungsmuster im touristischen Verkehr (2022)



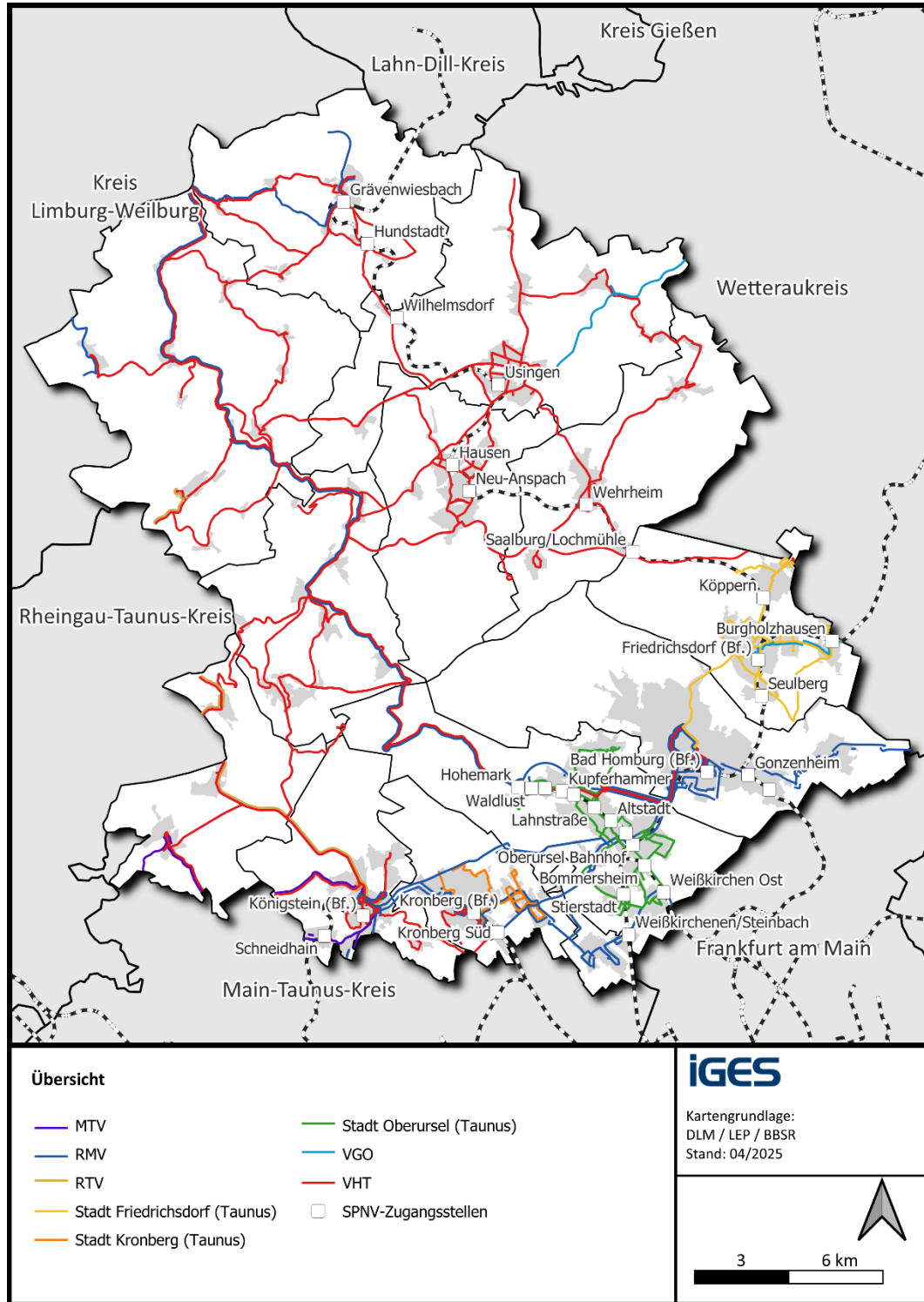
Daten: PlaceSense 2024.

Anmerkung: Der Datensatz basiert auf mobilen Bewegungsdaten von standortbasierten Apps aus deren SDK-Übertragung auf dem Smartphone mithilfe von GPS-Signallortung. Der Datensatz ist vollständig GDPR/ DSGVO-konform und verfügt über einen hohen Aggregationsgrad ohne die Möglichkeit, Rückschlüsse auf einzelne Personen zu ziehen. Bei den Daten handelt es sich um nicht hochgerechnete Signaldaten. Sie sind nicht quantitativ und können nicht mit den gemessenen bzw. gemeldeten Zahlen (z.B. von statistischen Landesämtern) verglichen werden.

2.2 Aktuelles Verkehrsangebot

Nachfolgend wird das ÖPNV-Angebot nach dem Großen Fahrplanwechsel am 14.12.2024 im Hochtaunuskreis dargestellt. Dieses setzt sich aus dem schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV und U-Bahn), dem regionalen und lokalen Busverkehr sowie aus flexiblen und ergänzenden Verkehren zusammen. Die lokalen Stadtverkehre der Städte Oberursel (Taunus), Friedrichsdorf und Kronberg werden ebenso skizziert.

Abbildung 16: Linienangebot vom November 2024 (ÖPNV/SPNV) ohne Stadtbus Bad Homburg v. d. Höhe



Daten: RMV/VHT 2024.

2.2.1 Schienengebundener Verkehr

Die schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel stellen das Rückgrat des öffentlichen Verkehrsnetzes dar. Ihre Funktion ist es, entlang der Hauptachsen schnelle, komfortable Verbindungen zwischen den Nachfrageschwerpunkten herzustellen. Insbesondere eine Anbindung des Metropolraums Frankfurt (Main) wird durch den schienengebundenen Verkehr sichergestellt.

2.2.1.1 Linienangebot im schienengebundenen Verkehr

Der Gültigkeitsraum des NVP wird durch folgende Linien des schienengebundenen Verkehrs erschlossen:

Abbildung 17: Schienengebundenes Verkehrsangebot im Hochtaunuskreis

Liniennummer	Linienverlauf
Regionalbahn	
RB12	Königstein - Frankfurt – Frankfurt Höchst - Frankfurt
RB15	Brandoberndorf - Grävenwiesbach - Usingen - Friedrichsdorf - Bad Homburg v. d. Höhe (- Frankfurt)
RB16	Friedberg - Friedrichsdorf
S-Bahn	
S4	Kronberg - Frankfurt West - Frankfurt Hauptbahnhof - Frankfurt Süd
S5	Friedrichsdorf - Bad Homburg v. d. Höhe - Frankfurt Messe - Frankfurt Hauptbahnhof - Frankfurt Süd
U-Bahn	
U3	Oberursel Hohemark - Frankfurt Südbahnhof

Daten: RMV/VHT 2024.

Weitere schienengebundene Linien außerhalb des Gültigkeitsraums des NVP haben ebenso eine hohe Bedeutung für das Angebot im Kreis. Besonders hervorzuheben sind hierbei die S-Bahnlinien S2 und S3 sowie die U-Bahnlinie U2.

RB 12 – „Königsteiner Bahn“

Die Stadt Königstein im Taunus, die sich am Südrand des Hochtaunuskreises befindet, ist durch die „Königsteiner Bahn“ direkt mit Frankfurt (Main) verbunden. Unter der Woche verkehrt die RB 12 alle 30 Minuten, während an Samstag erst ab 07:30 ein halbstündlicher Takt und an Sonn und Feiertagen nur ein stündlicher Takt angeboten wird. Die letzte Fahrt ab Königstein ist um etwa 23:30 Uhr (ca. 01:00

Uhr am Wochenende) und endet um ca. 02:30 Uhr in Königstein, auch am Wochenende. Die erste Fahrt sowohl unter der Woche als auch am Wochenende startet um 04:30 Uhr.

RB 15 – „Taunusbahn“

Die Taunusbahn verbindet den nördlichen Teil des Hochtaunuskreises mit dem weiteren Schienennetz und bietet Pendlerinnen und Pendlern einzelne direkte Verbindungen zum Frankfurter Hauptbahnhof. Im südlichen Kreisgebiet ergänzt sie die vorhandenen S-Bahn-Linien. Die Taunusbahn verfügt über ein regelmäßiges Fahrplanangebot. Sie verkehrt zwischen Bad Homburg v. d. Höhe und Grävenwiesbach von Montag bis Freitag sowie Samstag ab ca. 04:30 Uhr bis etwa 24:00 Uhr im 30-Minutentakt mit zusätzlichen Fahrten in der Hauptverkehrszeit, an Sonntagen von ca. 05:30 bis 24:00 Uhr im 60-Minutentakt. Die Fahrzeit von Bad Homburg v. d. Höhe nach Frankfurt (Main) Hauptbahnhof beträgt ca. 20 Min. und ist damit wenige Minuten schneller als die S5.

RB 16

Die Regionalbahn 16 verbindet die beiden Mittelzentren Friedrichsdorf im Hochtaunuskreis und Friedberg im Wetteraukreis miteinander. Friedberg mit ICE-Halt, ist somit in ca. 20 Minuten Fahrzeit aus Friedrichsdorf erreichbar. Montag bis Freitag verkehrt die RB 16 zwischen 05:00 und 24:00 Uhr in einem Grundtakt von 60 Minuten sowie in einem 30-Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten. Samstags von ca. 06:00 bis 24:00 Uhr und sonn- sowie feiertags von ca. 07:00 bis 24:00 Uhr verkehrt die RB 16 im 60-Minutentakt.

Nach aktuellem Stand wird nach der geplanten S-Bahnverlängerung nach Usingen die RB 16 zwischen Friedberg und Bad Homburg v. d. Höhe verkehren.

S-Bahnlinie S4

Die S4 verbindet Kronberg (Taunus) mit Frankfurt (Main). Die Bedienzeiten der S4 sind von Montag bis Samstag zwischen ca. 04:00 Uhr bis 01:00 Uhr (bis 03:30 an Wochenenden), sonn- und feiertags von ca. 04:30 Uhr bis 01:00 Uhr, überwiegend in einem Grundtakt von 30 Minuten.

S-Bahnlinie S5

Die S5 verläuft südöstlich im Hochtaunuskreis aktuell von Friedrichsdorf bis Frankfurt Süd und stellt damit den Zubringerverkehr der Taunusbahn aus dem Metropolraum Frankfurt (Main) dar.

Montag bis Freitag verkehrt die S5 im 30-Minutentakt von 03:30 Uhr bis 00:30 Uhr, samstags und an Wochenenden ebenfalls im 30-Minutentakt fast durchgängig von 04:00 Uhr bis 03:00 Uhr. Montag bis Samstag verkehrt die S5 zwischen Bad Homburg v. d. Höhe und Frankfurt (Main) zwischen 05:30 Uhr bis 20:00 Uhr im 15-Minutentakt. An Sonn- und Feiertagen verkehrt die S5 von ca. 04:00 Uhr bis 00:30 Uhr (vor Feiertagen bis 03:00 Uhr). Die Fahrzeit von Friedrichsdorf bis Frankfurt

(Main) Hauptbahnhof beträgt etwa 30 Minuten. Von Bad Homburg v. d. Höhe bis Frankfurt (Main) Hauptbahnhof 22 Minuten.

U-Bahn

Die U3 verbindet die Stadt Oberursel (Taunus) über Frankfurt (Main) Hauptwache mit Frankfurt Südbahnhof. Dadurch ist die Haltestelle Hohemark für die Linien 50, 51, 57 und 245 (Weitalbus) als Umsteigepunkt in Richtung Frankfurt (Main) von hoher Bedeutung. Von hier aus verkehrt die Linie U3 ab ca. 04:00 Uhr bis 02:00 Uhr in einem Grundtakt von 30 Min. sowie Mo-Fr zwischen 05:30 Uhr bis 24:00 Uhr und samstags von ca. 10:30 Uhr bis 19:30 Uhr im 15-Minutentakt. Sonn- und feiertags verkehrt die U3 in einem Halbstundentakt von ca. 04:00 Uhr bis 02:00 Uhr morgens.

In Oberursel (Taunus) verkehrt die U3 (in Fahrtrichtung Frankfurt (Main)) an den Stationen Hohemark, Waldlust, Rosengärtchen, Kupferhammer, Glöcknerwiese, Lahnstraße, Altstadt, Stadtmitte, Bahnhof, Bommersheim und Weißkirchen Ost.⁵⁹

2.2.1.2 Entwicklungen im schienengebundenen Verkehr

Elektrifizierung der Taunusbahn

Der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) ist als Eigentümer der Taunusbahn für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Weiterentwicklung verantwortlich. Im Rahmen der Elektrifizierung der Strecke zwischen Friedrichsdorf und Usingen wird die S-Bahn-Linie S5 bis Usingen verlängert, um die Anbindung des Usinger Landes zu verbessern. Gleichzeitig erfolgt ein zweigleisiger Streckenausbau zwischen Saalburg/Lochmühle und Wehrheim. Auf diesem Abschnitt werden sich die Züge im Zielkonzept fahrplanmäßig begegnen

Am Bahnhof Usingen wird ein zusätzlicher Bahnsteig mit zwei Kanten errichtet, so dass bis zu vier Züge gleichzeitig halten können. Eine barrierefreie Fußgängerbrücke verbessert sowohl die Erreichbarkeit der Bahnsteige als auch die Verbindung zum Gewerbegebiet. Auch in Hundstadt entsteht ein zweiter Bahnsteig, um Kreuzungen zu ermöglichen.

Bereits im Vorfeld wurde die Leit- und Sicherungstechnik modernisiert. Signale, Magnete, Kabel und die Stellwerkstechnik wurden erneuert.

Die direkte S-Bahn-Verbindung aus dem Usinger Land in die Frankfurter Innenstadt erhöht die Verbindungsqualität, da der Umstieg in Bad Homburg v. d. Höhe entfällt (vgl. VHT 2024). Zusätzlich kann hierdurch die Regionalbahnlinie 16 bis Bad Homburg v. d. Höhe verlängert werden, wodurch auch diese Linie eine merkliche Attraktivitätssteigerung erfährt.⁶⁰

⁵⁹ Vgl. HLB Hessenbahn GmbH (o.J.)

⁶⁰ Vgl. VHT (2024)

Abbildung 18: Elektrifizierung der Taunusbahn



Bild: VHT 2024 ⁶¹

⁶¹ <https://taunusbahn.de/> (abgerufen am 26.08.2024)

Regionaltangente West

Nach aktuellem Stand wird während der Gültigkeit des NVP das im Bau befindliche Schienenverkehrsprojekt im Rhein-Main-Gebiet „Regionaltangente West“ (RTW) fertiggestellt und in Betrieb gehen. Dadurch entsteht eine neue Direktverbindung Bad Homburg v. d. Höhe – Oberursel (Taunus) – Frankfurt Höchst – Frankfurt Flughafen – Frankfurt Stadion – Neu-Isenburg in einen 30-Minutentakt und die Reisezeit zwischen dem Hochtaunuskreis und dem Frankfurter Flughafen verkürzt sich.

2.2.2 Straßengebundener Verkehr

Der straßengebundene Verkehr besteht u. a. aus den Linien der Linienbündel „HTK-Nord“ und „HTK-Mitte“ sowie den Stadtbusverkehren der Städte Oberursel (Taunus), Friedrichsdorf und Kronberg. Diese werden nachfolgend dargestellt.

2.2.2.1 Linienbündel des VHT

Der straßengebundene ÖPNV des VHT teilt sich auf zwei Linienbündel auf.

- ◆ HTK-Mitte
- ◆ HTK-Nord

Das Linienangebot der einzelnen Bündel kann den nachfolgenden Tabellen entnommen werden.

Tabelle 10: Übersicht Linienbündel "HTK-Mitte"

Linie	Linienverlauf
50	Bad Homburg v. d. Höhe – Oberursel (Taunus) – Arnoldshain – Schmitten im Taunus – Dorfweil – Brombach – Hunoldstal – Rod an der Weil
51	Bad Homburg v. d. Höhe – Oberursel (Taunus) – Oberreifenberg – Niederreifenberg – Schmitten im Taunus – Dorfweil – Brombach – Hunoldstal – Neuweilnau – Rod an der Weil – Hasselbach
57	(Bad Homburg v. d. Höhe –) Oberursel (Taunus) – Oberreifenberg – Niederreifenberg – Großer Feldberg – Königstein
60	Königstein – Glashütten – Oberems – Seelenberg – Schmitten im Taunus (– Arnoldshain) – Dorfweil – Neu-Anspach
80	Königstein – Niederreifenberg – Oberreifenberg – Arnoldshain – Schmitten im Taunus – Dorfweil – Neu-Anspach (– Westerfeld – Usingen)
81	Königstein – Glashütten – Oberems – Wüstems (– Niederems) – Reichenbach (– Steinfischbach) – Riedelbach – Neuweilnau – Rod an der Weil
83	(Königstein –) Schloßborn – Glashütten – Oberems
84	Falkenstein – Königstein Stadtmitte – Königstein Bahnhof

85	Falkenstein – Königstein Stadtmitte – Königstein Bahnhof – Mammolshain – Kronberg
86	(Seelenberg – Niederreifenberg –) Oberreifenberg – Arnoldshain – Schmitten im Taunus (– Dorfweil – Brombach – Hunoldstal – Riedelbach)

Tabelle 11: Übersicht Linienbündel "HTK-Nord"

Linie	Linienverlauf
59	Grävenwiesbach – Hundstadt – Wilhelmsdorf – Usingen – Hausen – Neu-Anspach – Wehrheim – Köppern – Friedrichsdorf
61	Neu-Anspach – Westerfeld – Usingen – Merzhausen – Altweilnau – Neuweilnau – Riedelbach
62	Usingen – Merzhausen – Altweilnau – Oberlauken – Niederlauken – Gemünden – Emmershausen – Rod an der Weil – Hasselbach (– Cratzenbach – Riedelbach)
63	Neu-Anspach – Obernhain – Wehrheim – Pfaffenwiesbach – Friedrichsthal – Wernborn – Eschbach – Usingen
64	Usingen – Wernborn – Wehrheim
65	Merzhausen – Wilhelmsdorf – Usingen – Eschbach – Michelbach – Wernborn – Kransberg – Friedrichsthal
66	Usingen – Eschbach – Michelbach
67	Usingen Bahnhof – Hochtaunus-Kliniken – Musikerviertel – Schleichenbach – Usingen Bahnhof
68	Grävenwiesbach – Mönstadt – Heinzenbach – Laubach – Naunstadt – Hundstadt – Grävenwiesbach
69	Neu-Anspach – Hausen – Merzhausen – Altweilnau – Oberlauken – Niederlauken – Laubach – Naunstadt – Grävenwiesbach – Mönstadt – Heinzenberg – Winden – Emmershausen – Rod an der Weil
82	(Cratzenbach – Rod an der Weil – Neuweilnau –) Riedelbach – Mauloff – Finsterthal – Treisberg – Hunoldstal – Rod am Berg – Hausen – Neu-Anspach (– Westerfeld – Usingen)

2.2.2.2 Stadtverkehre

Neben der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe, welche aufgrund ihres Status verpflichtet ist Aufgabenträger zu sein, sind im Hochtaunuskreis die Städte Friedrichsdorf, Oberursel (Taunus) und Kronberg freiwillige Aufgabenträger der Stadtverkehre im Rahmen der Verkehrsverträge und somit nicht der VHT. Die Stadt Oberursel (Taunus) übernimmt bis Ende 2026 die freiwillige Aufgabenträgerschaft. Das Liniangebot der Stadtverkehre wird in den nachfolgenden Abschnitten dargestellt.

Stadtverkehr Oberursel (Taunus)

Der aktuelle Stadtverkehr in Oberursel (Taunus) setzt sich aus den in Tabelle 12 dargestellten Linien zusammen. Konzessionär für den Stadtbusverkehr Oberursel (Taunus) sind die Stadtwerke Oberursel (Taunus) GmbH. Diese vergibt zur Erfüllung ihrer Aufgabe aus der Konzession gemeinsam mit den Städten Bad Homburg v. d. Höhe und Friedrichsdorf einen Dienstleistungsvertrag an die TransDev Rhein-Main GmbH. Die Konzession für den Stadtverkehr Oberursel (Taunus) hat eine Laufzeit bis 31.12.2026.

Tabelle 12: Linienangebot Stadtverkehr Oberursel (Taunus)

Linie	Linienverlauf
41	Oberstedten – Oberursel Bahnhof
42	Hauptfriedhof – Bommersheim – Weißkirchen-Ost
43	Oberursel Bahnhof – Stierstadt Bahnhof – Weißkirchen-Ost
44	Weißkirchen – Stierstadt Bahnhof – Oberursel Bahnhof
45	Oberstedten Hans-Mess-Straße – Oberursel Bahnhof
46	Oberursel Bahnhof – Bommersheim – Stierstadt Bahnhof
47	Stierstadt Bahnhof – Weißkirchen-Ost – Bommersheim – Oberursel EKS
48	Oberstedten – Feldbergschule – IGS Stierstadt
49	Oberstedten – Oberursel – Bommersheim – IGS Stierstadt
n31	Stierstadt Bahnhof – Oberursel Bahnhof – Oberstedten – Stierstadt Bahnhof

Daten: RMV 2024.

Stadtverkehr Kronberg

Das Liniangebot des Stadtverkehrs Kronberg ist in Tabelle 13 dargestellt. Die Konzession des Stadtbus Kronberg liegt beim VU Touring Tours & Travel GmbH und hat eine Laufzeit bis 12.12.2027.

Tabelle 13: Linienangebot Stadtverkehr Kronberg

Linie	Linienverlauf
71	Waldschwimmbad – Rosenhof – Kronberg Bahnhof – Altkönig-Stift
72	Waldschwimmbad – Rosenhof – Kronberg Bahnhof – Oberhöchstadt Süd
73	Oberhöchstadt Altkönig-Stift – Kronberg Bahnhof – Roter Hang

Daten: RMV 2024.

Stadtverkehr Friedrichsdorf

Das Angebot des Stadtverkehrs Friedrichsdorf ist in Tabelle 14 dargestellt. Die Konzeption für den Stadtbus Friedrichsdorf liegt bei den Stadtwerken mit einer Laufzeit bis 12.12.2027. Die TransDev Rhein-Main GmbH verkehrt hier aufgrund eines Dienstleistungsauftrags.

Tabelle 14: Linienangebot Stadtverkehr Friedrichsdorf

Linie	Linienverlauf
53	Friedrichsdorf – Burgholzhausen – Friedrichsdorf – Dillingen – Köppern – Friedrichsdorf
54	Köppern – Friedrichsdorf – Bad Homburg v. d. Höhe
55	Köppern – Bad Homburg v. d. Höhe
56	Friedrichsdorf – Seulberg – Ober-Erlenbach
n35	Friedrichsdorf – Köppern – Burgholzhausen – Seulberg – Friedrichsdorf

Daten: RMV 2024.

Planmäßig soll sich das Liniennetz des Stadtverkehrs Friedrichsdorf ab 2027 ändern, bleibt jedoch bis dahin in aktueller Form bestehen.

2.2.2.3 Weitere straßengebundene (Regional-) Verkehre

Die nachfolgende Übersicht gibt einen Überblick über weitere im Hochtaunuskreis verkehrender Linien, die nicht in Aufgabenträgerschaft des VHT bzw. der Städte Friedrichsdorf, Kronberg und Oberursel (Taunus) sind, unterteilt nach Aufgabenträger. Diese umfassen sowohl kreisüberschreitende Linien benachbarter Aufgabenträger als auch des Rhein-Main Verkehrsverbunds (RMV) sowie Linien des Stadtverkehrs Bad Homburg v. d. Höhe.

Tabelle 15: Linien nicht in Aufgabenträgerschaft des VHT

Linie	Aufgabenträger	Linienverlauf
5	Stadtverkehr Bad Homburg v. d. Höhe	Bad Homburg Bahnhof – Kurhaus – Saalburg – Obernhain – Hesenpark
223	RTV	Idstein – Bermbach – Heftrich – Glashütten – Königstein – Kronberg
233	RTV	Idstein – Esch – Niederems – Riedelbach
245	RMV	Weitalbus (Saisonverkehr vom 1. Mai bis 31. Oktober) Bad Homburg v. d. Höhe– Oberursel (Taunus) – Schmitten im Taunus – Weilburg ZOB
251	RMV	Frankfurt NWZ – Steinbach (Taunus) – Kronberg
253	RMV	Königstein – Bad Soden – MTZ – Frankfurt Höchst
259	RMV	Frankfurt Höchst – Schwalbach – Kronberg – Oberursel (Taunus)
260	RMV	(Bad Homburg v. d. Höhe –) Oberursel (Taunus) – Bad Soden – Kelkheim
261	RMV	Königstein – Kronberg – Oberursel (Taunus) – Bad Homburg v. d. Höhe
283	RMV	Haintchen – Bad Camberg
285	RMV	Haintchen – Niederselters – Bad Camberg – Limburg
291	RMV	Weißkirchen Ost – Weißkirchen/Steinbach Bf. – Steinbach (Taunus) – Taunus Campus / (Altkönigschule)
S3N	RMV	Königstein – Bad Soden – Frankfurt Hauptbahnhof
S4N	RMV	Königstein – Kronberg – Frankfurt Hauptbahnhof
S5N	RMV	Bad Homburg – Oberursel (Taunus) – Frankfurt Hauptbahnhof
X26	RMV	Wiesbaden – Hofheim – Königstein – Oberursel (Taunus) – Bad Homburg v. d. Höhe
X27	RMV	Königstein – Oberursel (Taunus) – Bad Homburg v. d. Höhe – Karben – Nidderau über Hochtaunusklinik und Bad Homburg Bahnhof/Rathaus
X89	RMV	Weilburg – Weilmünster – Grävenwiesbach
252	MTV	(Oberursel (Taunus) – Stierstadt –) Weißkirchen – Steinbach (Taunus) – Eschborn

263	MTV	Hofheim – Kelkheim – Königstein / Eppstein
803	MTV	Königstein Stadtmitte – Bad Soden – Sulzbach MTZ
804	MTV	Schlossborn – Eppenhain – Fischbach – Kelkheim – Sulzbach MTZ – Frankfurt Industriepark Höchst Tor Ost
805	MTV	Königstein Stadtmitte – Schlossborn – Eppstein Bahnhof – Fischbach
811	MTV	Königstein – Bad Soden – Sulzbach – Schwalbach
815	MTV	Eppstein – Kelkheim-Fischbach/-Ruppertshain/-Eppenhain – Königstein
FB-33	VGO	Friedberg – Rosbach (– Friedrichsdorf)
FB-35	VGO	Bad Nauheim – Ober-Mörlen (– Usingen)

Quelle: IGES 2025.

Ergänzend zum dargestellten Angebot bestehen in Friedrichsdorf und Königstein freigestellte Schülerverkehre von bzw. staatlichen Schulen und darüber hinaus weitere freigestellte Schülerverkehre für einzelne Schulen in privater Trägerschaft.

2.2.3 Haltestellen

Nachfolgend wird die Erschließungssituation von Haltestellen im Hochtaunuskreis beschrieben.

2.2.3.1 Erschließung von Haltestellen

Im vorangegangenen NVP wurde die Erschließung der Siedlungsflächen durch Haltestellen über Erschließungsradien in festgelegten Größen durchgeführt und nach Bus, U-Bahn und SPNV differenziert. Daraus entstehen kreisrunde Erschließungsradien, die sich aus Luftlinien ausgehend von den Haltestellen ergeben. Demnach sollen die Siedlungsgebiete durch die Luftlinienradien der Haltestelle abgedeckt sein. Dabei wird jedoch das Straßennetz, über welches die Haltestellen und die Stationen erreicht werden, nicht berücksichtigt. Im vorangegangenen NVP wurde bei Bushaltestellen in der Kernzone einer Kommune 300 Meter, für Bushaltestellen in den Außenzonen 500 Meter, für U-Bahn-Stationen ebenfalls 500 Meter und für SPNV-Bahnhöfe 1.000 Meter als Erschließungsradien durch Luftlinien bestimmt.⁶²

Im Rahmen der Erstellung dieses NVP wurde zur Erfassung der Erschließung zum einen das Straßennetz des Hochtaunuskreises berücksichtigt, aus dem sich Er-

⁶² Vgl. Rhein-Main-Verkehrsverbund (2014).

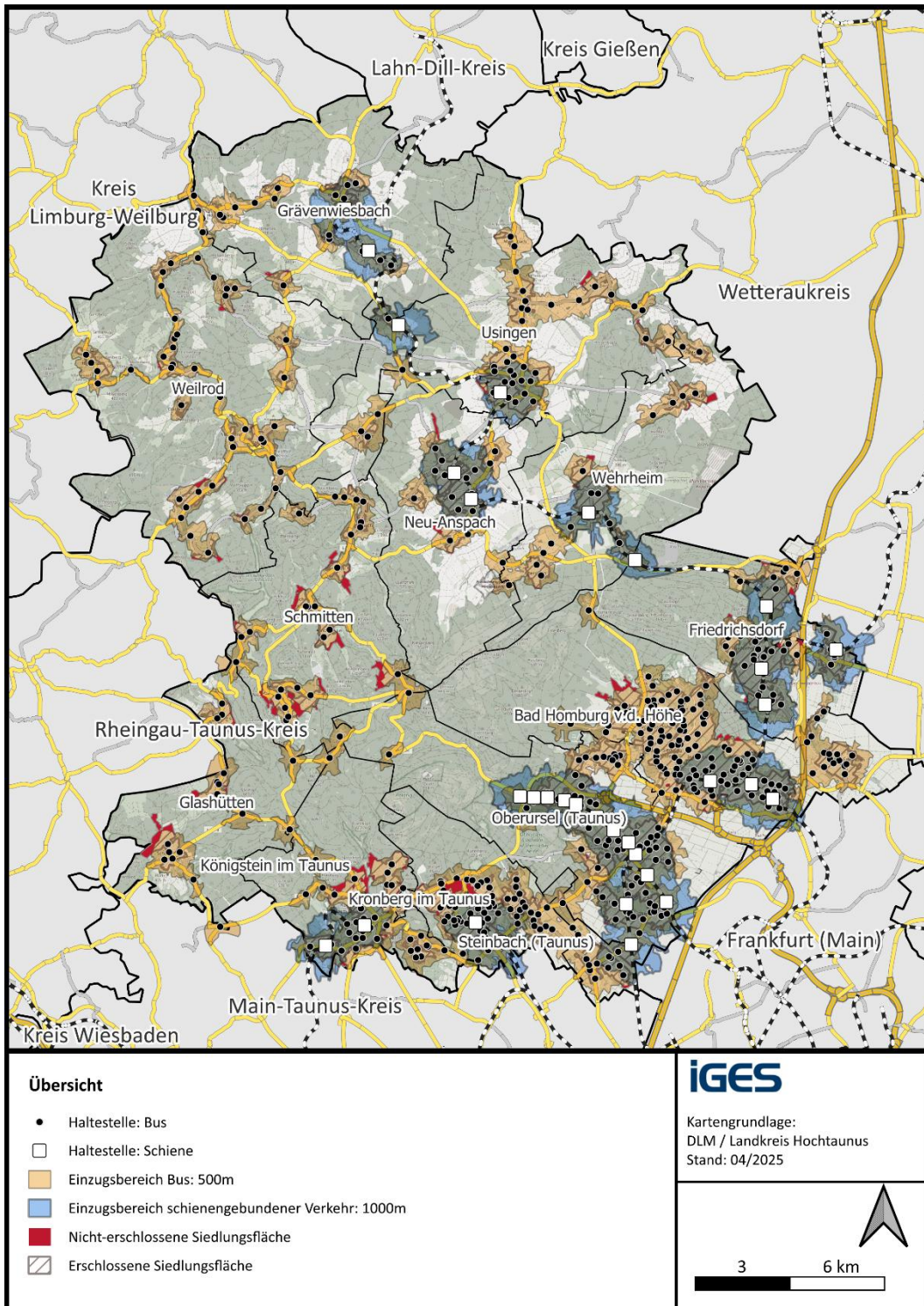
schließungsisochrone ergeben. Zum anderen wird für die Berechnung der Erreichbarkeitsisochronen eine definierte maximale Gehzeit sowie eine durchschnittliche Gehgeschwindigkeit berücksichtigt, um die Größe der Erschließungsisochrone zu berechnen. Die durchschnittliche Gehgeschwindigkeit beträgt sowohl bei den Bushaltestellen als auch den SPNV-Zugangsstellen 1 m/s. Für Bushaltestellen wurde dann eine maximale durchschnittliche Gehzeit von etwa acht Minuten definiert. Die Erschließungspolygone umfassen dabei 500 Meter, wobei diese Strecke über das Straßennetz zurückgelegt wird und nicht als Luftlinie. Für SPNV-Zugangsstellen (inkl. U-Bahn-Stationen) wurden etwa 16 Minuten als maximale durchschnittliche Gehzeit gewählt, was 1.000 Metern entspricht. Die definierten Werte der Erschließungsqualität von Haltestellen sind in Tabelle 24 nachzuvollziehen. Diese Berechnung wurde für die Bewertung der Erreichbarkeit der Haltestellen herangezogen.

Anhand der Karte in Abbildung 19 kann die Erreichbarkeit der Schienenzugangsstellen und Bushaltestellen im Hochtaunuskreis analysiert werden. Es kann damit ermittelt werden, welche Siedlungsflächen entsprechend den vorgegebenen Werten von Schienenzugangsstellen und Bushaltestellen erreichbar sind und welche nicht. Insgesamt ist ca. 90 % der Siedlungsfläche durch eine Bushaltestelle innerhalb von 8 Minuten erreichbar. Bei den Schienenzugangsstellen ist die Erreichbarkeit deutlich niedriger. Hier beträgt die erschlossene Siedlungsfläche ca. 38 %.

Entsprechend der Abbildung 19 gibt es insbesondere im Norden des Hochtaunuskreises eine flächenhafte Erschließung durch Bushaltestellen. Dort gibt es zwar deutlich weniger Haltestellen, diese decken verhältnismäßig aber mehr Siedlungsfläche ab als in den südlichen Kommunen, in denen ist die durch Haltestellen abgedeckte Siedlungsfläche jedoch insgesamt größer. Auch die westlichen Kommunen weisen noch nicht erschlossene Siedlungsflächen auf. Bei den Schienenzugangsstellen werden im Norden punktuell Siedlungsflächen erschlossen, während im südlichen Bereich des Hochtaunuskreises und insbesondere in Nähe zu Frankfurt am Main mehr Siedlungsfläche durch den SPNV bzw. U-Bahnen erreicht werden kann. Westliche Kommunen sind nicht durch schienengebundene Zugangsstellen erschlossen.

Eine tabellarische Aufstellung der bestehenden Erschließungslücken sowie die kartografische Darstellung der Erschließung der einzelnen Gemeinden befindet sich in Anlage 5

Abbildung 19: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen



Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

2.2.3.2 Barrierefreiheit von Haltestellen

Bedingt durch den unterschiedlichen Fahrzeugeinsatz und der sich wandelnden technischen Standards gibt es Haltestellen mit unterschiedlichen Ausbauständen. Neben dem taktilen Leitsystem umfasst der barrierefreie Ausbau von Haltestellen auch die Ausstattung der Haltestelle mit einem Hochbord. Tabelle 16 enthält eine Übersicht der Haltepositionen mit Hochborden der einzelnen Kommunen. Zu beachten ist hierbei, dass in den meisten Kommunen nicht vorgesehen ist alle Haltepositionen auszubauen, sodass ein höherer Prozentsatz der umzubauenden Haltestellen bereits ausgebaut ist.

Damit eine Haltestelle als barrierefrei eingestuft werden kann, bedarf es neben einem entsprechend geringen Spalt zwischen Bord und Fahrzeug auch entsprechende taktile Leitelemente. Im Bereich des VHT sind die Haltestellen mit Hochborden außer bei wenigen Ausnahmen auch mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Die Haltestellen „Oberhöchstadt Kirche“ Fahrtrichtung stadtauswärts, „Steinbach Wingertstraße“, und „Schneidhain Werk Seeger“ stellen diese Ausnahmen dar. An diesen Haltestellen befindet sich ein Hochbord ohne taktile Leitelemente. An den Haltestellen „Oberursel Weißkirchen/Steinbach Bahnhof“ und „Oberursel Holzweg“ wurden zwar taktile Leitelemente gebaut, jedoch befinden sich dort keine Hochborde.

Tabelle 16: Haltestellenpositionen mit Hochborden nach Kommunen

Kommune	Anzahl der Haltepositionen	Anteil ausgebauter Haltepositionen	Anteil über 20 cm (an allen)	Anteil über 20 cm (an Ausgebauten)
Friedrichsdorf	62	73%	31%	42%
Glashütten	32	6%	3%	50%
Grävenwiesbach	32	0%	0%	0%
Königstein im Taunus	78	27%	27%	100%
Kronberg im Taunus	106	53%	10%	23%
Neu-Anspach	41	51%	0%	0%
Oberursel (Taunus)	148	66%	54%	82%
Schmitten im Taunus	51	33%	0%	0%
Steinbach (Taunus)	24	75%	46%	61%
Usingen	68	57%	0%	0%
Wehrheim	36	61%	17%	27%

Weilrod	90	20%	1%	5%
Quelle:	VHT 2024.			
Anmerkung:	Die Tabelle entspricht dem aus Sachstand April 2024. Weitergehende Planungen sind in der Tabelle nicht einbezogen. Als Hochbord werden Borde mit einer Höhe von über 15 cm geführt. Hintergrund sind im Laufe der Zeit angepassten Normen.			

2.2.4 Fahrzeuge

Tabelle 17 enthält eine Übersicht über die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge im Linienverkehr (Bus). Im räumlichen Zuständigkeitsbereich des VHT werden nur Niederflerbusse im öffentlichen Linienverkehr eingesetzt. Somit wurde die im vorangegangenen Nahverkehrsplan festgelegte Zielsetzung erreicht.

Die Gestaltung des Innenraums aller Busse entspricht den Vorgaben der Barrierefreiheit. Die meisten Busse verfügen über ein auditives und visuelles Informationssystem. Lediglich im Schulverkehr werden Busse eingesetzt, die nur über ein auditives Informationssystem verfügen.

Die Busse im VHT-Gebiet variieren je nach Anforderungen. Im kurvenreichen Usinger Land verkehren überwiegend Überlandbusse mit komfortablerer Ausstattung für längere Strecken, jedoch mit Außenschwenktüren. Diese sind bis Ende 2026 im Einsatz. Im dichter besiedelten Vordertaunus kommen vorrangig Stadtbusse mit Innenschwenktüren zum Einsatz, da die Fahrgäste kürzere Strecken zurücklegen.

Tabelle 17: Eingesetzte Fahrzeuge in Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes VHT

Einsatzort	Standardlinienbus SL-NF	Midibus NF	Standardge- lenkbus SG-NF
Linienbündel HTK-Mitte, HTK-Nord	49	2	-
Friedrichsdorf	3	3	-
Kronberg	-	5	-
Oberursel (Taunus)	9	-	1

Quelle: VHT 2025.
Anmerkung: Stand der Fahrzeuganzahl: 2023. Da die Stadtverkehre Friedrichsdorf, Oberursel (Taunus) und Bad Homburg v. d. Höhe gemeinsam betrieben werden, kann es zwischen den Jahren zu Abweichungen der Fahrzeugzuordnung kommen.

Die Anfahrt von Haltestellen mit Bordhöhen über 18 cm stellt im Busbetrieb eine Herausforderung dar. Eine spaltfreie Anfahrt erfordert das Überstreifen des vorderen Wagenkastens, was nur unter idealen Bedingungen möglich ist. Hindernisse wie falsch parkende Fahrzeuge können dies verhindern, sodass der Wagenkasten bei Bremsvorgängen aufsetzt, sofern der Bord nicht ausreichend niedrig ist. Dies kann bereits nach kurzer Zeit zu Schäden an Fahrzeug und Bord führen. Um solche

Beschädigungen zu vermeiden, halten Busse häufig mit Abstand zum Bord, was die Barrierefreiheit einschränkt.

2.2.5 Linienbedarfsverkehr

Besonders im Usinger Land wird der Busverkehr durch Fahrtenangebote des AST (Anruf-Sammel-Taxi) ergänzt. Beim AST handelt es sich um einen Bedarfsverkehr. So verkehren die Fahrzeuge nur nach vorheriger telefonischer Anmeldung. AST-Fahrten werden angeboten, sofern die Fahrgastnachfrage bzw. die örtliche Infrastruktur keinen Busverkehr ermöglicht. Da überwiegend nachfrageschwache Relationen bedient werden, nutzt ein sehr kleiner Anteil der Fahrgäste des Nahverkehrs im Hochtaunuskreis AST-Fahrten.

Im AST-Verkehr werden Fahrzeuge zweier verschiedener Kategorien eingesetzt. So kann in einem Teil der Fahrzeuge ein Rollstuhl mitgenommen werden. Im Rahmen der Fahrzeugdisposition nach Fahrtanmeldung wird einer Fahrt bei Bedarf ein Fahrzeug für Rollstuhlfahrer zugeteilt. Hierdurch können fast alle entsprechenden Fahrtwünsche angenommen werden. Sehr selten, bspw. bei wenigen Großveranstaltungen, ist das Fahrzeugkontingent nicht ausreichend, um alle Fahrtwünsche berücksichtigen zu können. Ein nicht ausreichendes Fahrzeugkontingent beruht jedoch auf einer allgemein zu hohen Nachfrage und nicht auf einem spezifischen Mangel an Fahrzeugen, welche für die Fahrt von Rollstuhlfahrern geeignet sind. Sollte die Fahrzeugkapazität nicht ausreichen, werden die Fahrtrelationen entsprechend des Eingangs der Buchungen bedient.

2.2.6 Fahrzeiten

Zusätzlich zur Erschließung, Takt und Bedienzeiten ist die Fahrzeit ein wesentlicher Faktor, der die Attraktivität des ÖPNV-Angebots definiert. In dieser Hinsicht sollte angestrebt werden, ein möglichst konkurrenzfähiges Angebot zum MIV umzusetzen, um mittelfristig einen Umstieg auf den ÖPNV herbeiführen zu können. Wie die nachfolgende Analyse zeigt, ist dies vor allem im ländlichen Räumen wie dem Usinger Land und Glashütten eine große Herausforderung.

Im Landesentwicklungsplan Hessen ist definiert, dass aus allen Ortsteilen das nächstgelegene Mittelzentrum in 45 Minuten und das nächstgelegene Oberzentrum in 60 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein sollte.⁶³

Einen adäquaten Vergleich der Reisezeiten des ÖPNV mit denen des MIV durchzuführen ist aufgrund multipler externer Faktoren herausfordernd. Jedoch lassen Reisezeitverhältnisse zwischen ÖPNV und MIV qualitativ hochwertige Aussagen zur Attraktivität des ÖPNV-Angebots auf bestimmten Relationen zu.

Es wurde daher versucht, möglichst gleiche Rahmenbedingungen beim Vergleich von Reisezeiten für den ÖPNV und den MIV zu definieren.

⁶³ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2022)

Die Basis für den vorgenommenen Vergleich bilden:

- ◆ ÖPNV: reine Fahrzeit + Umsteigezeit
- ◆ MIV: reine Fahrzeit nach Routenplaner (GoogleMaps)

Als Startpunkt sowohl beim ÖPNV als auch beim MIV wurde, falls vorhanden die Haltestelle „Bahnhof“ oder „Ortsmitte“ eines jeden Ortsteils gewählt. Alternativ wurden Haltestellen gewählt, die möglichst mittig in Siedlungsbereichen verortet sind, da hier die Nachfrage am größten eingeschätzt werden kann. Zielort war stets das nächstgelegene Grund-, Mittel- bzw.- Oberzentrum.

Tabelle 18: Betrachtete Relationen der Reisezeitvergleiche

Start	Ziel
Ortsteil	Nächstgelegenes Grundzentrum
Ortsteil	Nächstgelegenes Mittelzentrum
Zentraler Ortsteil einer Gemeinde	Nächstgelegenes Oberzentrum

Quelle: IGES 2025.

Bei der Auswertung wurde mit Hilfe der RMV-Fahrplanauskunft⁶⁴ für die Angabe „Dauer“ eine möglichst schnelle Verbindung, die zudem möglichst häufig in der Form angeboten wird, ausgewählt. Verbindungen die drei Mal oder seltener innerhalb von 24 Stunden angeboten wurden, wurden bei der Berechnung nicht berücksichtigt. Teilweise wurden Mittelwerte bei gering voneinander abweichenden Fahrzeiten gebildet. Diese Annahmen verzerren das Ergebnis leicht zugunsten des ÖPNV, da an Bahnhöfen oft das umfangreichste Nahverkehrsangebot zu erwarten ist und diese in der Regel für den ÖPNV günstiger zu erreichen sind als andere Punkte innerhalb der Siedlungsbereiche. Beispielsweise sind S-Bahnhöfe dadurch deutlich attraktiver für den ÖPNV, wodurch hier sogar teilweise Reisezeitfaktoren von unter 1 (ÖPNV schneller als Bus) festgestellt wurden.

Wie bereits beschrieben, wurden die Reisezeiten des MIV mittels Abfrage bei GoogleMaps erhoben. Da mittlerweile aktuelle Verkehrsverhältnisse mitberücksichtigt werden, wurde bei der Auswahl der Abfragezeit eine möglichst repräsentative Zeit gewählt. Die Reisezeiten für den MIV zum nächstgelegenen Mittelzentrum wurden am Mittwoch, den 28.08.2024, zwischen 14:45 Uhr und 15:15 Uhr erhoben. Die Reisezeiten für den MIV zum nächstgelegenen Oberzentrum wurden am Mittwoch, den 04.09.2024, zwischen 14:45 Uhr und 15:15 Uhr erhoben.

Dadurch lagen die Zeitenpunkte der Abfrage auf einem Normalwochentag außerhalb der hessischen Ferienzeiten und jedoch knapp vor dem Feierabendverkehr.

⁶⁴ Abruflbar unter rmv.de/

Dadurch wird jedoch die für Pendelnde mit dem MIV anzunehmende Reisezeit verkürzt, wodurch die oben genannte Verzerrung des ÖPNV wieder „ausgeglichen“ wurde.

Als Berechnungswert für den Reisezeitfaktor wurde stets die Zeit für die Hinfahrt herangezogen. Die im Zuge der Untersuchung ermittelten Reisezeitfaktoren (Verhältnis MIV- zu ÖPNV-Fahrzeit) wurden wie folgt bewertet:

Tabelle 19: Bewertung der Reisezeitfaktoren

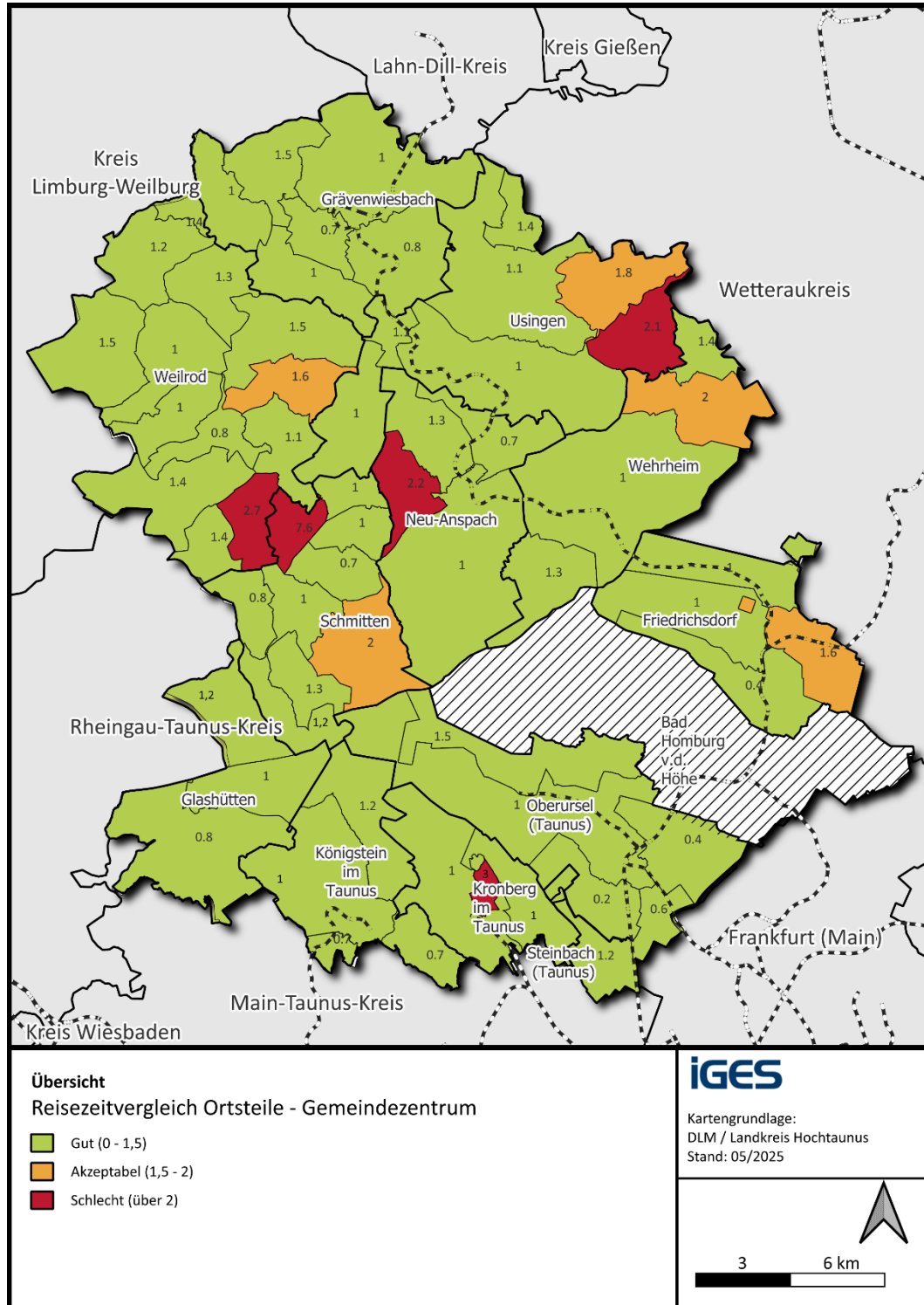
Reisezeitfaktor	Bewertung
Kleiner 1,5	gut
1,5 und kleiner gleich 2,0	akzeptabel
Größer 2,0	schlecht

Quelle: IGES 2025.

Anmerkung: Relationen mit einem Reisezeitfaktor über 2,0 und einer Gesamtreisezeit von bis zu fünf Minuten gehen nicht in die Bewertung ein. Dies betrifft die Relation Kronberg, Schönberg – Kronberg, Bahnhof mit einer Gesamtreisezeit von ca. 4 Minuten.

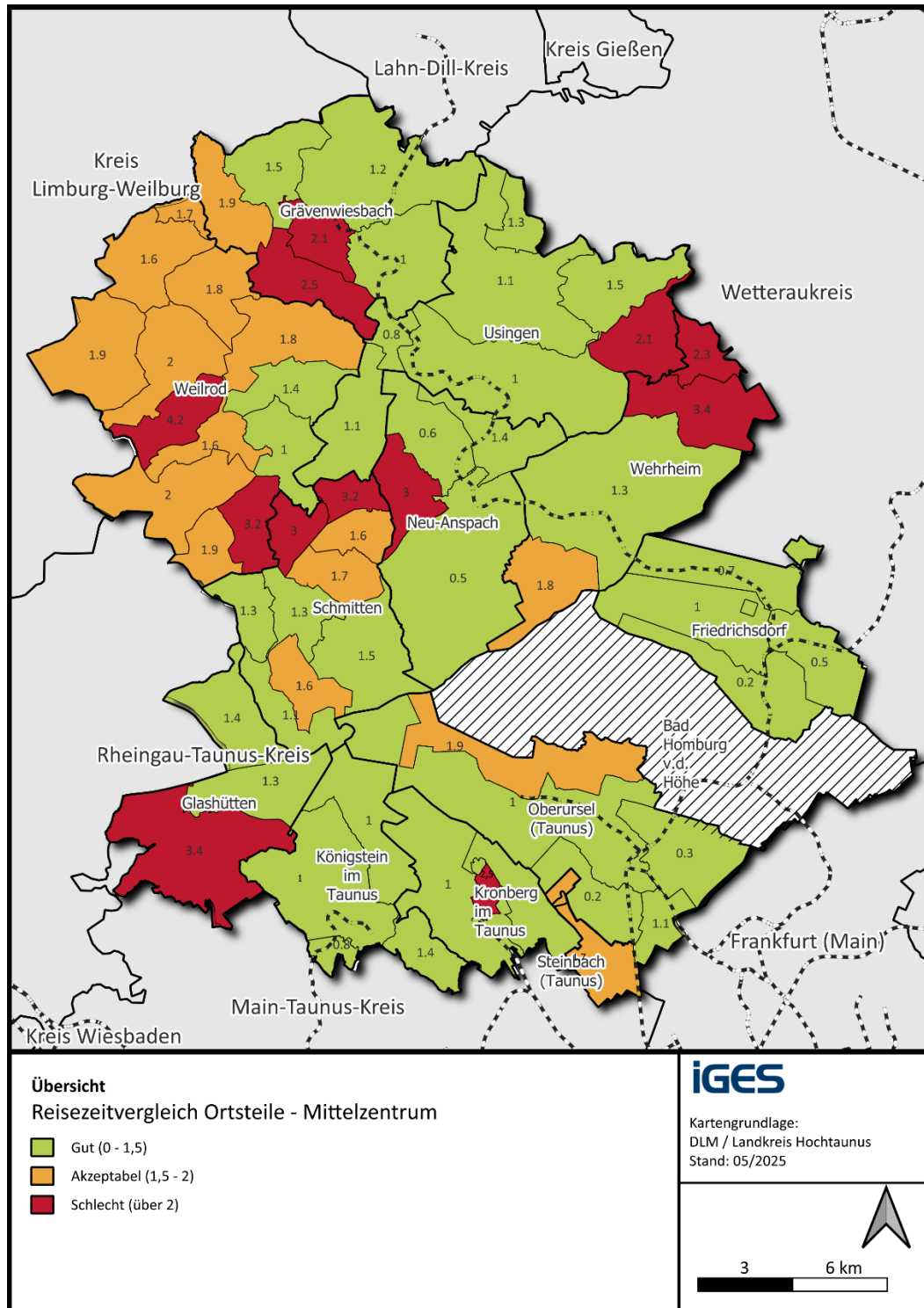
Abbildung 20 bis Abbildung 22 zeigen den Vergleich der Reisezeiten aus allen Ortsteilen des Hochtaunuskreises außer Bad Homburg v. d. Höhe in das Grundzentrum der Stadt/Gemeinde, das nächstgelegene Mittelzentrum sowie in das nächstgelegene Oberzentrum Frankfurt (Main).

Abbildung 20: Reisezeitvergleiche aus den Ortsteilen in das entsprechende Gemeindezentrum



Daten: RMV, GoogleMaps 2024.

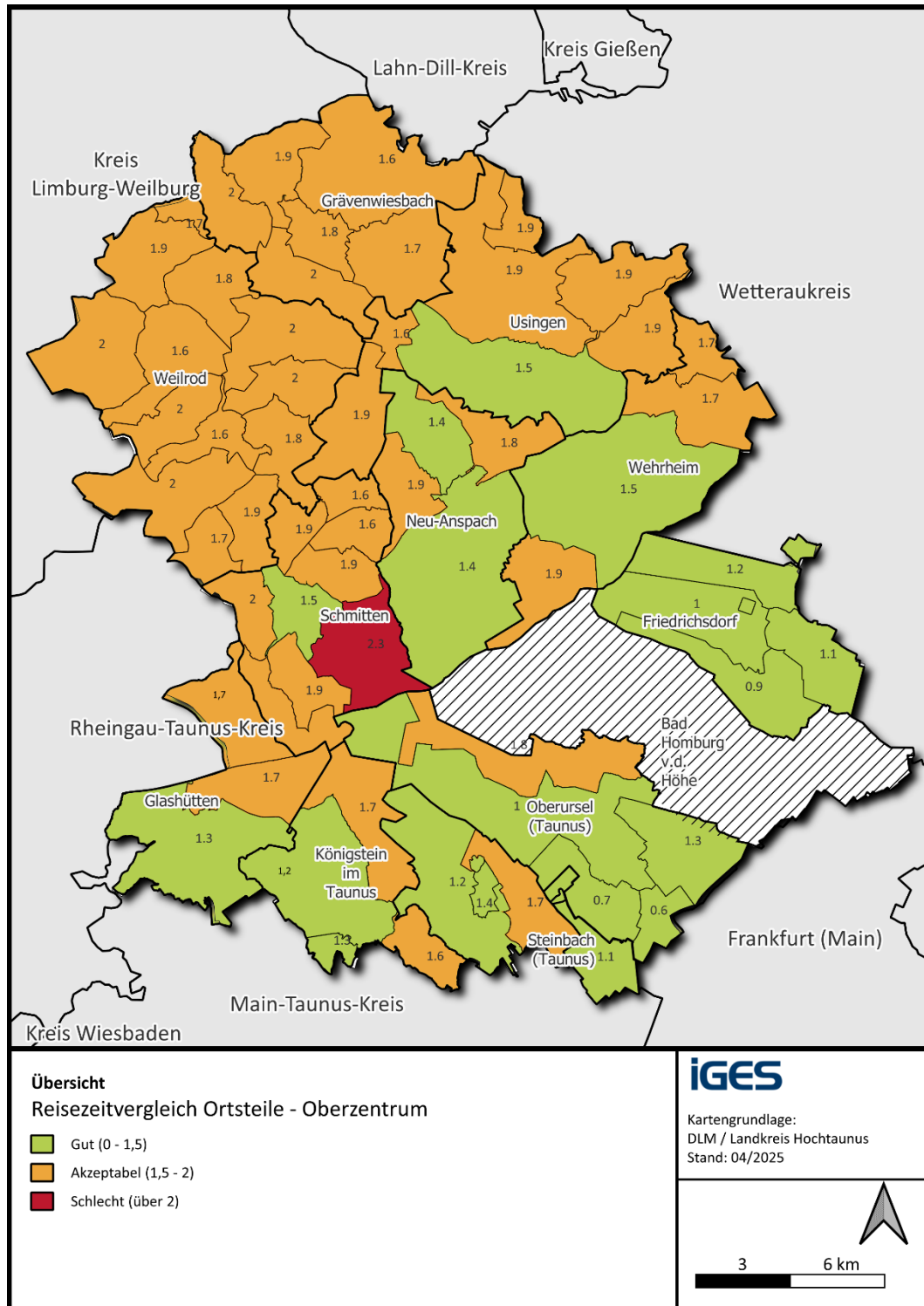
Abbildung 21: Reisezeitvergleiche aus allen Ortsteilen in das jeweilige nächstgelegene Mittelzentrum



Daten: RMV, GoogleMaps 2024.

Anmerkung: Der Reisezeitfaktor aus Königstein, Schloßborn nach Königstein liegt auf der Verbindung Schloßborn – Königstein, Stadtmitte unter 2 und stellt somit kein Defizit dar. Die rote Einfärbung von Schloßborn ist daher zu vernachlässigen.

Abbildung 22: Reisezeitvergleiche aus allen Gemeinden in das jeweilige nächstgelegene Oberzentrum (in allen Fällen Frankfurt (Main))



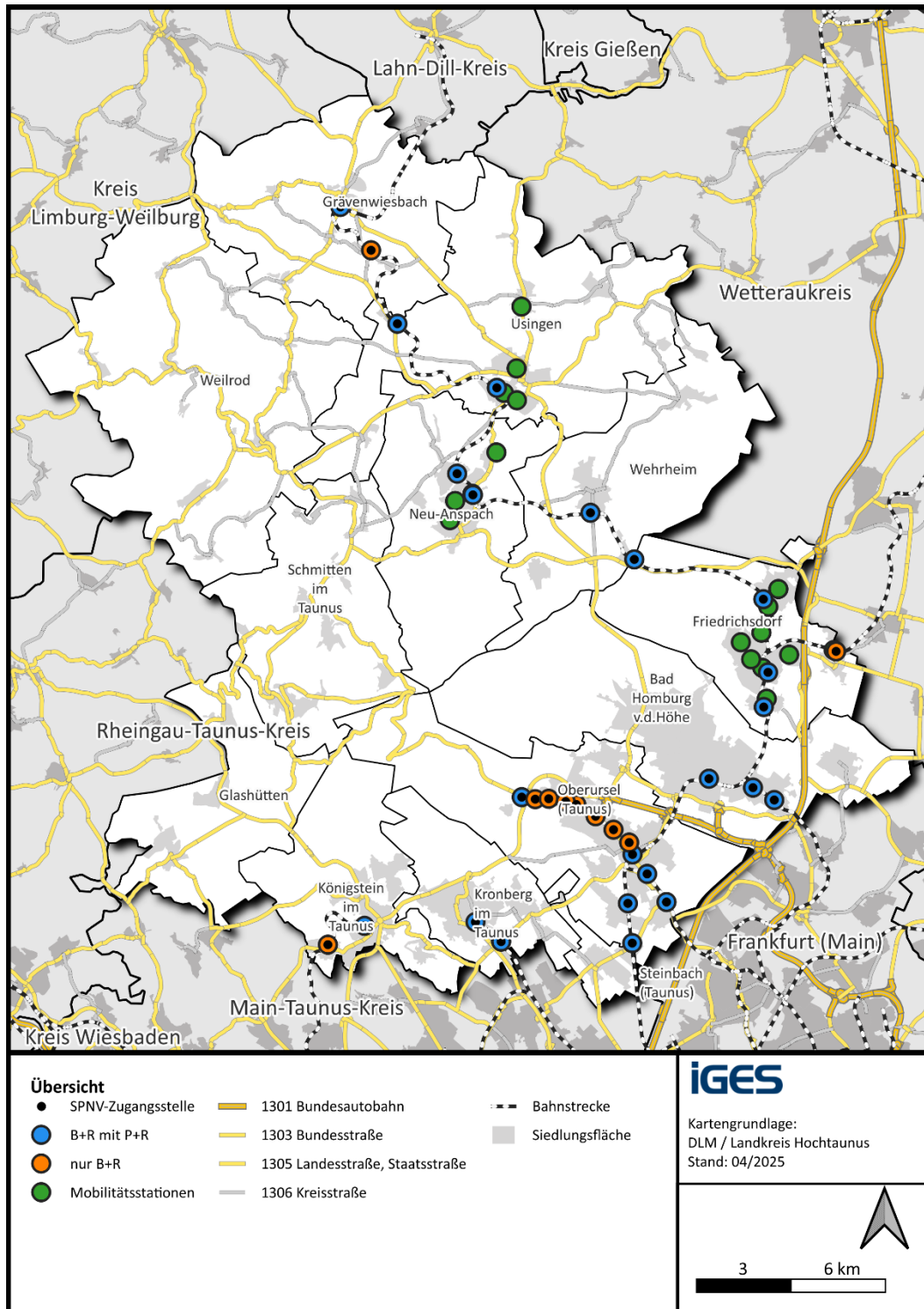
Daten: RMV, GoogleMaps 2024.

2.2.7 Verkehrsmittelverknüpfung

Die Verteilung der P+R- und B+R-Anlagen orientiert sich stark am Schienennetz und den zugehörigen Zugangsstellen. An 20 der insgesamt 32 -Zugangsstellen des Schienenverkehrs im Hochtaunuskreis besteht die Möglichkeit, Pkw auf Stellplätzen des P+R-Angebotes zu parken. An 30 -Zugangsstellen besteht die Möglichkeit, Fahrräder an Abstellanlagen eines B+R-Angebotes abzustellen (vgl. Abbildung 23). Die Bahnhöfe Kupferhammer und Rosengärtchen in Oberursel (Taunus) verfügen hingegen weder über P+R- noch B+R-Angebote, sodass dort keine Abstellung von Pkw oder Fahrrädern möglich ist.

Die Mobilitätsstationen können vorwiegend im Westen des Hochtaunuskreises verortet werden und sind ebenfalls in Nähe des Schienennetzes und der entsprechenden Zugangsstellen zum schienengebundenen Verkehr zu finden. Im Gegensatz zu den P+R- und B+R-Anlagen verteilen sich die Mobilitätsstationen zudem auch in den Siedlungsflächen der Städte Usingen, Neu-Anspach und Friedrichsdorf abseits des Schienennetzes.

Abbildung 23: Übersicht über die Verkehrsmittelverknüpfung an Zugangsstellen zum schienengebundenen Verkehr



Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

2.2.7.1 P+R-Anlagen

Die Auswertung der Tabelle 20 zeigt einen Vergleich der Pkw-Auslastung an P+R-Anlagen im Hochtaunuskreis zwischen den Jahren 2018 und 2024 sowie die Kapazitäten an jedem Standort ohne Behindertenstellplätze. Dabei sind deutliche Unterschiede in der Auslastung an den verschiedenen Standorten festzustellen. Die P+R-Anlage mit dem größten Anstieg ist die am Bahnhof Kronberg, bei der die Auslastung von 43% im Jahr 2018 auf 75% im Jahr 2024 ansteigt, was einem Plus von 32% entspricht. Am Standort Seulberg wird 2024 eine Vollauslastung von 100% erreicht, ein Anstieg um 23% gegenüber 2018. Ein besonders großer Rückgang ist hingegen bei der P+R-Anlage in Oberursel Hohemark zu verzeichnen, wo die Auslastung von 98% im Jahr 2018 auf nur 15% im Jahr 2024 fällt, was einen Rückgang von 83% bedeutet. Die Standorte mit der höchsten Auslastung sind im Jahr 2024 sind Seulberg mit 100%, Oberursel Bommersheim (98%) und Kronberg Süd (97%).

Bezüglich der Kapazitäten bietet der Bahnhof Friedrichsdorf mit 205 Stellplätzen die meisten Parkmöglichkeiten, gefolgt von anderen größeren Anlagen wie dem Bahnhof Usingen mit 121 Stellplätzen und dem Bahnhof Kronberg mit 120 Stellplätzen.

Die Daten zu den P+R-Anlagen zeigen insgesamt deutliche Schwankungen in der Auslastung, sowohl hinsichtlich Zunahmen als auch Rückgängen, wobei einige Anlagen ihre Kapazitätsgrenzen erreichen, während andere deutliche Rückgänge erfahren. Gründe für die volatile Entwicklung der Zahlen können unter anderem in der Zuverlässigkeit der Taunusbahn liegen.

Tabelle 20: Kapazitäten P+R-Anlagen im Hochtaunuskreis ohne Bad Homburg v. d. Höhe

Haltestelle/Bahnhof	PKW-Stellplätze (ohne Behindertenstellplätze)	Pkw Auslastung 2018	Pkw Auslastung 2024
Friedrichsdorf Bahnhof	205	76%	90%
Köppern	59	22%	15%
Seulberg	43	77%	100%
Grävenwiesbach Bahnhof	77	62%	49%
Königstein Bahnhof	25	92%	68%
Kronberg Bahnhof	120	43%	75%
Kronberg Süd	60	87%	97%
Neu-Anspach	93	77%	19%
Hausen (Taunus)	24	92%	21%

Oberursel Bahnhof	110	78%	80%
Oberursel Bommersheim	44	100%	98%
Oberursel Hohe- mark	65	98%	15%
Oberursel Stier- stadt	55	89%	95%
Oberursel- Weiß- kirchen / Stein- bach (Taunus)	100	97%	93%
Weißkirchen Ost	46	76%	90%
Usingen Bahnhof	121	70%	17%
Wilhelmsdorf (Taunus)	42	59%	20%
Wehrheim	88	84%	64%
Wehrheim Saal- burg / Lochmühle	69	26%	34%

Datengrundlage: P+R-Portal Hessen und Zählung VHT an einem Normalwochentag.

Anmerkung: Die angegebenen Kapazitäten der P+R- und B+R-Anlagen entsprechen den theoretisch im Jahr 2024 zur Verfügung stehenden Stellplätzen. In Einzelfällen kann es aufgrund von längerfristigen Baustellen oder anderen Einschränkungen zu einer reduzierten tatsächlichen Verfügbarkeit kommen. Die Auslastungszahlen beziehen sich auf die jeweils tatsächlich verfügbaren Stellplätze.

2.2.7.2 B+R-Anlagen

Die Analyse der Tabelle 21 zeigt deutliche Schwankungen in der Auslastung der B+R-Anlagen im Hochtaunuskreis zwischen den Jahren 2018 und 2024. Einige Standorte verzeichnen dabei signifikante Rückgänge. Am Bahnhof Kronberg Süd sinkt die Auslastung beispielsweise von 67% im Jahr 2018 auf nur noch 30% im Jahr 2024. Ähnlich verhält es sich am Bahnhof Oberursel (Taunus), wo die Auslastung von 100% auf 82% zurückgeht. Auch an anderen Standorten wie Oberursel Weißkirchen/Steinbach ist ein leichter Rückgang von 35% auf 32% zu beobachten.

Die höchste Auslastung im Jahr 2018 wurde am Bahnhof Oberursel (Taunus) mit 100% erreicht, gefolgt vom Standort Oberursel Bommersheim mit 88%. Im Jahr 2024 bleibt der Bahnhof Oberursel (Taunus) mit einer Auslastung von 82% die am stärksten ausgelastete B+R-Anlage, dicht gefolgt von Weißkirchen Ost, das einen deutlichen Anstieg von 38% auf 83% verzeichnet.

Bei der Anzahl der Fahrradstellplätze hebt sich der Standort Oberursel Weißkirchen/Steinbach mit 183 Stellplätzen deutlich hervor, gefolgt vom Oberursel Bahnhof mit 138 Stellplätzen. Trotz dieser hohen Kapazitäten bleibt die Auslastung am

Standorten Oberursel Weißkirchen/Steinbach relativ konstant (2018: 35% / 2024: 32%).

Während Standorte wie der Bahnhof Friedrichsdorf mit einer Steigerung von 59% auf 67% eine stabile oder leicht ansteigende Auslastung verzeichnen, gibt es einige Stationen, die kaum genutzt werden. Dazu gehören etwa der Grävenwiesbach Bahnhof und der Königstein Bahnhof, die in beiden Jahren eine sehr geringe oder gar keine Auslastung aufweisen.

Tabelle 21: Kapazitäten B+R-Anlagen im Hochtaunuskreis ohne Bad Homburg v. d. Höhe

Haltestelle/Bahnhof	Fahrradstände (nicht) überdacht		
	Anzahl	Auslastung 2018	Auslastung 2024
Friedrichsdorf Bahnhof	78	59%	67%
Burgholzhausen	10	50%	10%
Köppern	11	100%	45%
Seulberg	12	67%	0%
Grävenwiesbach Bahnhof	12	0%	0%
Hundstadt	12	0%	0%
Königstein Bahnhof	16	20%	20%
Königstein-Schneidhain	8	0%	0%
Kronberg Bahnhof	12	69%	40%
Kronberg Süd	29	67%	30%
Neu-Anspach	48	55%	20%
Hausen (Taunus)	10	25%	20%
Oberursel Bahnhof	138	100%	82%
Oberursel Bommersheim	25	88%	80%
Oberursel Lahnstraße	10	50%	50%
Oberursel Glöcknerwiese	10	80%	100%
Oberursel Hohemark	10	10%	10%
Oberursel Stierstadt	62	42%	9%
Oberursel- Weißkirchen / Steinbach (Taunus)	183	35%	32%
Weißkirchen Ost	24	38%	83%
Usingen Bahnhof	21	36%	30%

Wilhelmsdorf (Taunus)	12	0%	0%
Wehrheim	36	48%	31%
Wehrheim Saalburg / Lochmühle	12	25%	30%
Oberursel Stadtmitte	5	20%	0%
Oberursel Altstadt	5	0%	20%
Oberursel Waldlust	10	20%	10%

Datengrundlage: Zählung VHT an einem Normalwochentag.

Anmerkung: Die angegebenen Kapazitäten der P+R- und B+R-Anlagen entsprechen den theoretisch im Jahr 2024 zur Verfügung stehenden Stellplätzen. In Einzelfällen kann es aufgrund von längerfristigen Baustellen oder anderen Einschränkungen zu einer reduzierten tatsächlichen Verfügbarkeit kommen. Die Auslastungszahlen beziehen sich auf die jeweils tatsächlich verfügbaren Stellplätze.

2.2.7.3 Mobilitätsstationen

In den vier Kommunen Friedrichsdorf, Neu-Anspach, Usingen und Grävenwiesbach des Hochtaunuskreises sind insgesamt 18 Mobilitätsstationen errichtet worden (vgl. Abbildung 23). Die Eröffnung erfolgt im Laufe des Jahres 2025. Davon befindet sich die Hälfte in Friedrichsdorf, während sich jeweils vier in Neu-Anspach und Usingen sowie eine in Grävenwiesbach befinden. An Mobilitätsstationen als Teil eines Verleihsystems können Menschen Fahrräder und Pkw ausleihen, um beispielsweise die letzten Meter vom Bahnhof zur eigenen Haustür zurückzulegen. Es können im Hochtaunuskreis insgesamt 74 elektrische Pkw sowie Fahr- und Lastenräder an den Stationen gemietet werden.

Das Angebot der Mobilitätsstationen erfolgt im Rahmen des Modellprojekts RMVall-in und wird über die Initiative „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr gefördert. Das Projekt zielt darauf ab, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, die Nutzung des ÖPNV zu erhöhen, Verkehre vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern und die CO₂-Emissionen des ÖPNV und des Verkehrssektors zu reduzieren und stellt sicher, dass ein solches Angebot auch außerhalb der Ballungsräume genutzt werden kann. Die Standorte an den Bahnhöfen sind die zentralen Standorte des Projektes. Hier ist auch das Verleihsangebot am umfangreichsten. Sie werden durch weitere Mobilitätsstationen in den Kommunen ergänzt. An ausgewählten Mobilitätsstationen gibt es auch Schließanlagen für private Fahrräder und Fahrradreparaturstationen. Eine Übersicht zu den Ausstattungsmerkmalen der Mobilitätsstationen ist der Tabelle 22 zu entnehmen.

Tabelle 22: Übersicht der Ausstattungsmerkmale von Mobilitätsstationen im Hochtaunuskreis

Kommune	Adresse	Ausstattungsmerkmale			
		Carsharing	Bikesharing	Schließanlage (Fahrräder)	Fahrradrepaur- station
Friedrichsdorf	Bahnstraße 54 (Start als virtuelle Station; Position ändert sich nach Fertigstellung des Bahnhofs)		X	X	X
Friedrichsdorf	Pfingstweidstraße, 61381 Friedrichsdorf		X	X	X
Friedrichsdorf	Hardtwaldallee 2, 61381 Friedrichsdorf		X		
Friedrichsdorf	Hugenottenstraße 55, 61381 Friedrichsdorf		X		
Friedrichsdorf	Am Eisspeicher 11, 61381 Friedrichsdorf		X		
Friedrichsdorf	Im Hahlgarten 4, 61381 Friedrichsdorf		X		
Friedrichsdorf	Edouard-Desor-Straße, 61381 Friedrichsdorf		X		
Friedrichsdorf	Hoher Weg/Mirabellenweg, 61381 Friedrichsdorf		X		X
Friedrichsdorf	Wilhelm-Reuter-Weg 38, 61381 Friedrichsdorf		X		
Neu-Anspach	Bahnhofstraße 99, 61267 Neu-Anspach	X	X	X	X
Neu-Anspach	Häuser Weg 12-14, 61267 Neu-Anspach	X	X		
Neu-Anspach	Gustav-Heinemann-Straße, 61267 Neu-Anspach	X	X		
Neu-Anspach	Usinger Str. 13, 61267 Neu-Anspach	X	X		
Usingen	Bahnhofstraße 32, 61250 Usingen	X	X	X	X
Usingen	Hattsteiner Allee 1, 61250 Usingen	X	X		
Usingen	Bachstraße 5, 61250 Usingen	X	X		
Usingen	Hergenhahnring 1, 61250 Usingen	X	X		
Grävenwiesbach	Naunstädter Str., 61279 Grävenwiesbach			X	

Quelle: RMV 2024

2.2.7.4 Fahrradmitnahme

Innerhalb des RMV-Gebiets können, sofern Platz vorhanden, Fahrräder in allen Verkehrsmitteln des RMV mitgenommen werden. Rollstuhl- bzw. Rollatornutzende und Menschen mit Kinderwagen haben Vorrang. Hierfür muss also kein entsprechender Fahrausweis erworben werden.

2.3 Beteiligung

Im Rahmen der Erstellung des NVP wurden umfangreiche Beteiligungen durchgeführt, deren Inhalte in die Bestandsanalyse, Mängelanalyse, Maßnahmenentwicklung und weiteren Arbeitsschritten des Erstellungsprozesses berücksichtigt wurden. Sämtliche Hinweise – sowohl aus der Früh- als auch der Online-Beteiligung wurden hinsichtlich Vereinbarkeit mit dem Anforderungsprofil geprüft und eine Abwägung mit dem finanziellen Handlungsspielraum vorgenommen. Eine differenzierte Stellungnahme zu den einzelnen Hinweisen aus der Frühbeteiligung in Anlage 6 zu finden

2.3.1 Online-Beteiligung

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans für den Hochtaunuskreis wurde eine Online-Beteiligungsplattform eingerichtet. Es bestand die Möglichkeit anonym und freiwillig Vorschläge zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs einzureichen. Über eine interaktive Karte konnten spezifische Standorte ausgewählt und detaillierte Anregungen eingetragen werden. Unter anderem wurden hierbei Anmerkungen folgenden Kategorien gesammelt:

- ◆ Anschlusssicherung
- ◆ Haltestellen- und Fahrzeugausstattung
- ◆ Barrierefreiheit
- ◆ Fahrradparken (B+R) und Kfz-Parken (P+R)
- ◆ Sharing-Angebote
- ◆ Taktung, Bedienzeiten und Verbindungen

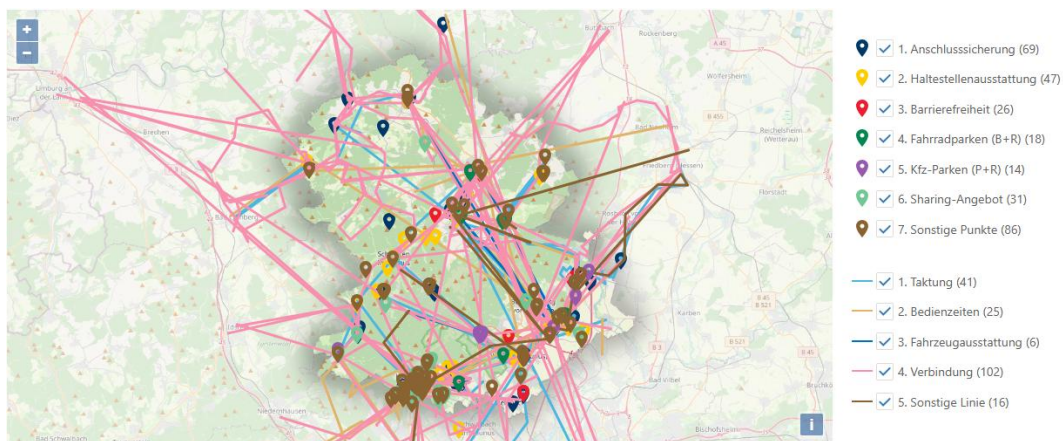
Auch konnten sonstige bzw. allgemeine Hinweise, auch ohne Kartennutzung, gegeben werden. Insgesamt gab es über 700 Hinweise zu den o. g. Themen, die über die digitale Beteiligungskarte gesammelt wurden. Alle eingereichten Beiträge sind nach Möglichkeit in die Konzeption des Nahverkehrsplans eingeflossen und haben die Planung qualitativ verbessert.

Die Beteiligung war bis zum 1. Juli 2024 möglich, und alle eingegangenen Hinweise wurden ausgewertet. So gab es u.a. Beschwerden über überfüllte Schulbusse und unzureichende Kapazitäten. Es fehle z. B. an passenden Rückfahrmöglichkeiten nach Unterrichtsende. Auch die Taktung verschiedener Linien wurde als unzu-

reichend empfunden, insbesondere in ländlichen Gebieten. Zudem wurden bessere Anschlusssicherungen zwischen Bus- und Bahnverbindungen sowie längere Bedienzeiten, wie etwa Nachtbusse, nachgefragt. Ergänzend besteht Bedarf an neuen Verbindungen, um abgelegene Regionen besser zu vernetzen.

Die Initiative unterstrich die Bedeutung partizipativer Prozesse in der Verkehrsplanung und gab der Bevölkerung die Chance, aktiv an der Gestaltung des Nahverkehrs mitzuwirken. Ziel war es zusätzliche Hinweise zu erhalten, um die Angebotsqualität zu steigern, Versorgungslücken zu schließen und eine nachhaltigere Mobilität im Kreis zu fördern.

Abbildung 24: Beteiligungskarte zum Nahverkehrsplan



Quelle: <https://nvp-hochtaunus.de/Beteiligungskarte>

2.3.2 Bürgerworkshop

Alle Bürgerinnen und Bürger waren eingeladen, sich im Rahmen eines Bürgerworkshops im Forum des Landratsamtes in Bad Homburg v. d. Höhe einzubringen.

Unter anderem wurden das Linienangebot, die Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen und die Verknüpfung des ÖPNV mit weiteren Verkehrsmitteln im Hochtaunuskreis besprochen. Die Ergebnisse wurden über die Projektwebsite veröffentlicht und sind als Ergänzung zur Online-Beteiligungskarte in den Erstellungsprozess eingegangen.

In einem offenen Format wurde die Öffentlichkeit aktiv in die Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) im Hochtaunuskreis eingebunden. Ziel der Veranstaltung war es, Stärken des aktuellen Angebots zu identifizieren und Anforderungen sowie Visionen für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV zu erarbeiten. Zusätzlich wurden Ergebnisse aus der Online-Beteiligung ergänzt.

Abbildung 25: Bürger-Workshop im September 2024



Die Teilnehmenden konnten sich frei zwischen mehreren Themenstellwänden bewegen. Jede Stellwand wurde von Fachpersonen betreut und mit großformatigen Postern ausgestattet, auf denen Schwächen, Präferenzen und Prioritäten hervorgehoben wurden. Der Workshop wurde bewusst niederschwellig gestaltet: Er hatte weder einen festen Beginn noch ein festes Ende, sodass Teilnehmende flexibel kommen und gehen konnten. Leitfragen wie „Welche Anforderungen haben Bürger und Bürgerinnen an den ÖPNV?“ oder „Welche Hebel braucht es für ein attraktives Angebot?“ halfen, die Diskussionen zu lenken und konkrete Handlungsempfehlungen zu entwickeln.

Das Format zielte darauf ab, eine breite Beteiligung zu ermöglichen und wertvolle Erkenntnisse für die Weiterentwicklung eines leistungsfähigen ÖPNV im Hochtaunuskreis zu gewinnen.

Im Rahmen des Workshops wurden verschiedene Wünsche und Anregungen zur Verbesserung des Schienenverkehrs formuliert. Die Teilnehmenden äußerten den Wunsch nach einer höheren Verlässlichkeit der Taunusbahn, insbesondere auf der Strecke nach Brandobberndorf. Zudem wurde eine Verlängerung der Taunusbahn bis nach Wetzlar und Gießen angeregt, um eine bessere Anbindung an das überregionale Bahnnetz zu ermöglichen. Ein weiteres zentrales Anliegen war die Eröffnung der Regionaltangente West, um den Nahverkehr zwischen den umliegenden Städten effizienter zu gestalten. Darüber hinaus wurde eine Verlängerung der U2 bis nach Oberstedten Nord vorgeschlagen. Ebenso wurde der Erhalt der U3 als wichtiger Bestandteil des bestehenden Angebots gefordert. Ein weiteres Thema war die Optimierung der Wasserstofftechnologie im Schienenverkehr, um diese als Übergangslösung bis zur vollständigen Elektrifizierung weiterzuentwickeln.

Da die Themen des schienengebundenen Verkehrs nicht im Verantwortungsbereich des VHT liegen, wurden die hervorgebrachten Punkte in die Anforderungen an den RMV mitaufgenommen.

In Bezug auf den straßengebundenen Verkehr haben die Teilnehmenden des Bürgerworkshops folgende Vorschläge geäußert. Besonders betont wurde die Notwendigkeit einer besseren Anbindung von Glashütten an Königstein sowie von allen Gebieten nördlich des Taunushauptkamms. Zudem wurde eine stündliche Busverbindung zwischen der Hohemark und dem Weiltal gefordert, um die Erreichbarkeit dieser Regionen zu verbessern. Ein konkretes Problem wurde für die Mitarbeitenden der Familienferienstätte Dorfweil, Auf der Mauer 5, benannt: Sie seien aktuell gezwungen, das Auto zu nutzen, da keine passende Busverbindung existiert. In diesem Zusammenhang wurde auch der Wunsch nach einer neuen Haltestelle direkt an der Familienferienstätte geäußert, um auch Gästen eine komfortablere Anreise zu ermöglichen. Weitere Herausforderungen beständen bei den Umstiegszeiten in Schmitten im Taunus, wo Wartezeiten von bis zu einer Stunde häufig vorkommen. In manchen Fällen mussten Fahrgäste sogar telefonisch in Schmitten im Taunus melden, dass sie auf einen Bus warten, damit dieser überhaupt kommt. Besonders kritisch wurde zudem die lange Fahrzeit von Frankfurt (Main)

nach Dorfweil und Schmitt im Taunus betrachtet, die als unpraktisch und ineffizient empfunden wird.

Bei den hervorgebrachten Themen zum straßengebundenen ÖPNV handelt es sich um konstruktive Vorschläge, jedoch auch um Einzelmeinungen, die entsprechend des Anforderungsprofils in der Erstellung des NVP als solche aufgenommen und berücksichtigt wurden.

2.3.3 Arbeitskreis

An mehreren Terminen im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans für den Hochtaunuskreis wurden in einem Arbeitskreis wichtige Themen besprochen. Zu einer Mitarbeit im Arbeitskreis eingeladen waren Vertreterinnen und Vertreter der Kreistagsfraktionen bzw. –gruppen, der VHT-Versammlung und des VHT-Vorstandes. Nachfolgend eine Übersicht der einzelnen Arbeitskreistreffen und deren Inhalte (vgl. Tabelle 23).

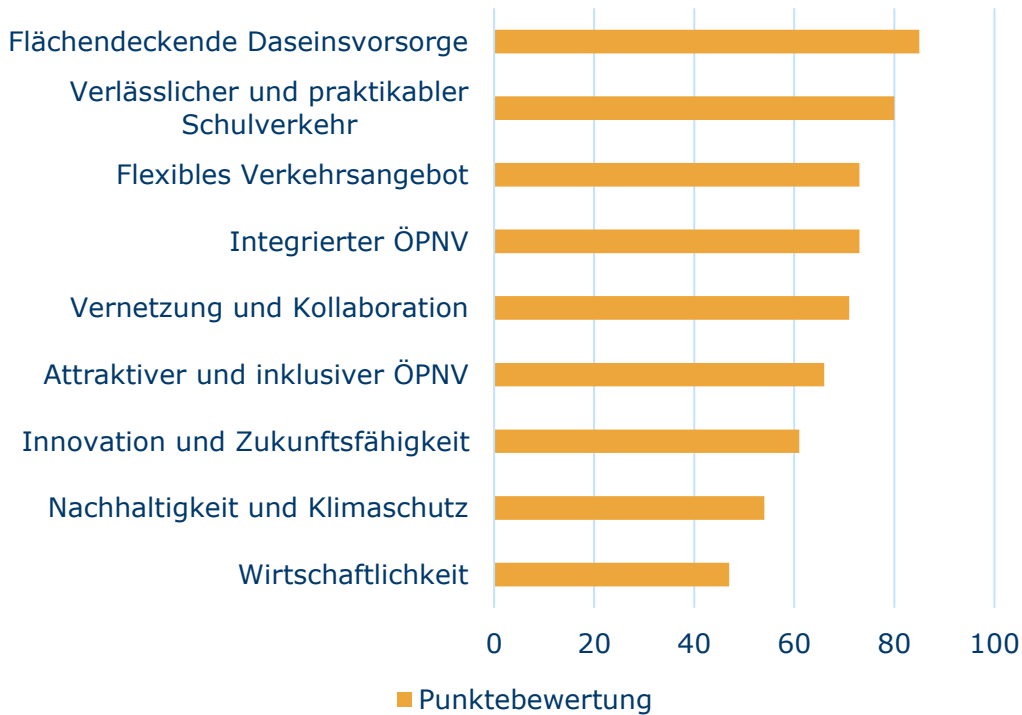
Tabelle 23: Durchgeführte Arbeitskreise im Rahmen der NVP-Erstellung

Arbeitskreis	Datum	Inhalt
Erster Arbeitskreis	01.10.2024	Diskussion von Qualitätsstandards für den ÖPNV im Nahverkehrsplan auf Basis der Bestandsanalyse.
Zweiter Arbeitskreis	26.11.2024	Diskussion konkretisierter Anforderungsprofile und Mängel als Grundlage für Maßnahmenvorschläge.
Dritter Arbeitskreis	04.02.2025	Vorstellung der identifizierten Mängel, abgeleiteter Maßnahmen und des finanziellen Mehrbedarfs.

Quelle: IGES 2025.

Unter anderem wurde im Rahmen des ersten Arbeitskreises eine Abstimmung zu wichtigen Themen vorgenommen, die eine Stoßrichtung für den Fokus des NVP und die damit verbundene Erarbeitung der Anforderungsprofile und der Maßnahmenentwicklung gegeben haben (vgl. Abbildung 26).

Abbildung 26: Abstimmung des ersten Arbeitskreises über Themenschwerpunkte im NVP



Quelle: IGES 2025.

Demnach wurden die flächendeckende Daseinsvorsorge und der verlässliche und praktikable Schulverkehr als wichtigste Themen bewertet wohingegen Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Wirtschaftlichkeit als unwichtigste Themen erachtet wurden.

2.3.4 Stellungnahme zur Berücksichtigung der Hinweise aus der Beteiligung

Im Folgenden werden ausgewählte, besonders relevante Rückmeldungen aus der Bürgerschaft sowie deren Berücksichtigung im Rahmen des Nahverkehrsplans (NVP) dargestellt. Zahlreiche weitere Themen und Hinweise wurden im Maßnahmenkonzept aufgegriffen, finden an dieser Stelle jedoch keine vertiefte Darstellung.

Online-Beteiligung und Bürger-Workshop

Die gesammelten Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (Online-Beteiligung und Workshop) wurden im Rahmen des finanziellen Handlungsspielraums des VHT geprüft sowie eine Vereinbarkeit mit dem definierten Anforderungsprofil an den zukünftigen ÖPNV im Hochtaunuskreis abgewogen und entsprechend aufgenommen.

Den Wünschen nach einer besseren Anbindung an das Schienennetz (u. a. Angebotsverbesserung auf der Linie 50/51) wurde im Rahmen des Nahverkehrsplans

Rechnung getragen. Durch eine verbesserte Anbindung vieler Ortsteile im VHT-Gebiet – sowohl im Vordertaunus als auch im Usinger Land und in Glashütten – sowie durch eine Taktverdichtung auf den Achsen Weilrod–Usingen und Schmitten im Taunus–Oberursel Hohemark wird dies umgesetzt.

Im Bereich des Schulverkehrs sind die Anforderungen im Vergleich zum vorherigen Nahverkehrsplan zumindest gleichgeblieben, teils sogar gestiegen. Durch eine flexiblere Formulierung der Anforderungen in Bezug auf die Schulendzeiten (hier: Hauptendzeiten) kann künftig besser auf die Bedarfe der Schülerbeförderung reagiert werden. Durch den geplanten Angebotsausbau sollten sich auch die Wartezeiten vor und nach den Unterrichtszeiten verringern. Eine weitere Maßnahme zur besseren Kontrolle der Auslastung sind dauerhafte regelmäßige Erhebungen von Fahrgastzahlen auf schulverkehrsrelevanten Verbindungen.

Darüber hinaus ist in den Anforderungen festgelegt, dass die Fahrzeugkapazitäten an den tatsächlichen Bedarf angepasst werden müssen, um zu verhindern, dass Schülerinnen und Schüler aufgrund überfüllter Fahrzeuge nicht mitgenommen werden können.

Für den Nachtbusverkehr bleibt insbesondere im Hinblick auf die Anbindung an den schienengebundenen Verkehr ein 120-Minuten-Takt bestehen, der am Wochenende eine durchgehende Beförderung gewährleistet.

Arbeitskreis

Die Anmerkungen und Hinweise aus dem Arbeitskreis wurden zur Kenntnis genommen und – ebenso wie die Rückmeldungen aus der Bürgerschaft – im Hinblick auf den finanziellen Handlungsspielraum und das Anforderungsprofil geprüft und im Nahverkehrsplan entsprechend berücksichtigt.

Wie Abbildung 26 zeigt, lag ein Schwerpunkt des Arbeitskreises auf einem möglichst flächendeckenden ÖPNV-Angebot. Dies wurde insbesondere durch die verbesserte Anbindung der Gemeinden Weilrod und Schmitten aufgegriffen.

Zudem wurden die Vorgaben zur Erreichbarkeit verschärft: Die Berechnung von Erreichbarkeitslücken erfolgt nun nicht mehr auf Basis einfacher Radien, sondern mithilfe von Polygonen auf Basis des Wegenetzes. Dies ermöglicht eine realistischere Analyse und führt zu ambitionierteren Anforderungen.

Das ÖPNV-Angebot im Hochtaunuskreis wird weiterhin maßgeblich vom Schulverkehr geprägt sein, der somit auch künftig eine zentrale Rolle spielt. Wie bereits im vorherigen Abschnitt erläutert, wurden die Anforderungen im Bereich Schulverkehr teilweise sogar erhöht, um das Angebot gezielt zu verbessern.

Hinsichtlich der Vernetzung und Zusammenarbeit mit benachbarten Aufgabenträgern ist der VHT bereits aktiv in der Kommunikation. Erste Verbindungen wurden identifiziert und im Maßnahmenkonzept als Prüfaufträge aufgenommen (vgl. Abschnitt 5.1.7).

Auch das Thema eines attraktiven und inklusiven ÖPNV wurde im Rahmen der Barrierefreiheitsvorgaben im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Unter anderem wurde

ein Fahrplan für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen erstellt. Dieser kann Anlage 3 entnommen werden.

3. Anforderungen für den zukünftigen ÖPNV

Nachfolgend werden die Anforderungen an den zukünftigen ÖPNV dargestellt.

3.1 Angebotsstandards

Durch mess- und beschreibbare Qualitätsstandards entfalten Anforderungsprofile für das ÖPNV-Angebot im Hochtaunuskreis eine explizite Wirkung als Planungs- und Zielkontrollinstrument. Für den zukünftigen ÖPNV im Hochtaunuskreis werden zu verschiedenen Aspekten des Angebots und der Qualität verbindliche Standards festgelegt. Diese Standards orientieren sich an den verfügbaren Mitteln und Vorgaben, zielen jedoch gleichzeitig darauf ab, die mobilitäts- und umweltplanerischen Ziele des Hochtaunuskreises zu erfüllen. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die vorliegenden definierten Anforderungsprofile im Sinne einer Angebotsplanung erarbeitet wurden und qualitative Nachfrageabschätzungen mitberücksichtigt wurden. Die definierten Standards bilden das Anforderungsprofil für den ÖPNV ab dem Jahr 2025 und darüber hinaus.

3.1.1 Erschließung

Um den Zugang zum ÖPNV möglichst flächendeckend im Hochtaunuskreis zu gewährleisten, werden Kriterien zur Mindesterschließung von Siedlungseinheiten festgelegt sowie die räumliche Erschließungsqualität durch Vorgaben zu Haltestelleneinzugsbereichen definiert.

3.1.1.1 Mindesterschließung

Im Sinne der Neuaufstellung des NVP bildet die Mindesterschließung ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung der Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV. Zur Sicherung der Mindesterschließung von Wohngebieten gelten die folgenden Maßgaben:

- ◆ Alle Siedlungseinheiten mit mindestens 500 Einwohnenden sowie alle Ortsteile müssen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen sein.
- ◆ Eine Siedlungseinheit bzw. ein Arbeitsplatzschwerpunkt gilt dann als erschlossen, wenn die entsprechende Haltestelle gemäß der Bedienzeiträume und -frequenz aus den festgelegten Angebotskategorien bedient wird.

Die Erschließung kann sowohl mit Verkehrsmitteln des schienengebundenen als auch des straßengebundenen ÖPNV, inkl. flexibler Bedienformen wie AST-Verkehren, erfolgen.

Im Bauleitplanungsverfahren neuer Wohn- und Gewerbeflächen soll die Erschließung durch den ÖPNV geprüft werden. Bei einer fehlenden Mindesterschließung soll frühzeitig die Errichtung bzw. die Prüfung neuer Haltestellen, deren Bedienung

im Nahverkehrssystem nach Einschätzung der Aufgabenträger sinnvoll möglich ist, durch den Straßenbulasträger bzw. die planende bzw. genehmigende Kommune angestoßen werden. Ziel ist eine frühzeitige Erschließung und Bedienung neuer Wohn- und Gewerbeflächen mit dem ÖPNV.

3.1.1.2 Haltestelleneinzugsbereiche

Um eine optimale Erschließungsqualität zu gewährleisten, sollten die Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche im ÖPNV aus Tabelle 24 grundsätzlich beachtet werden. Dies bedeutet, dass Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkte innerhalb der definierten maximalen Wegstrecke einer Haltestelle liegen sollten. Für eine realistische Einschätzung der Zugänglichkeit ist es wichtig, dass alle Punkte der Siedlungseinheiten bzw. Arbeitsplatzschwerpunkte die Haltestellen innerhalb der angegebenen ungefähren Streckenlänge zu Fuß erreichen können. Allerdings sollte die Attraktivität des ÖPNV durch direkte Linienführung und hohe Taktdichte nicht außer Acht gelassen werden. Ein attraktiveres ÖPNV-Angebot, selbst wenn es geringfügige Abweichungen bei den Haltestelleneinzugsbereichen mit sich bringt, ist einer strikten Einhaltung der Einzugsbereiche vorzuziehen.

Tabelle 24: Vorgaben zu Haltestelleneinzugsbereichen des ÖPNV

Haltestellenradius	Zurückzulegende Strecke	Ungefähre Wegezeit*
Bushaltestellen (straßengebundener Verkehr)	500 Meter	8 Minuten
Zugangsstellen zum schienengebundenen Verkehr	1.000 Meter	16 Minuten

Quelle: IGES 2025.

Anmerkungen: * Zugrunde liegt eine Gehgeschwindigkeit von 1 m/s (entspricht langsamen Gehen, z.B. mit Rollator oder Kinderwagen).

Begründete Ausnahmen von den Vorgaben für die definierten Haltestelleneinzugsbereiche sind zulässig, sofern infrastrukturelle oder betriebliche Gegebenheiten eine Erfüllung der Vorgabe verhindern. Mögliche Ausnahmen sind u.a.:

- ◆ Die Bedienung der einzelnen neu zu errichtenden Haltestellen ist nur durch Stichfahrten mit erheblichem Mehraufwand möglich. Hierzu zählt insbesondere auch die betriebliche Geradlinigkeit im ÖPNV des Hochtaunuskreises, die es u.a. zur Sicherstellung der Anschlüsse an den schienengebundenen Verkehr zu wahren gilt.
- ◆ Die Linienführung zur Bedienung neuer Haltestellen wäre nur durch eine (teilweise) Linienführung über Wohnwege oder -straßen (Erschließungsstraßen ES V) möglich, deren Straßenraum nicht für klassische ÖPNV-Verkehre konzeptioniert ist.
- ◆ Die Verkehrsinfrastruktur oder Wegebeschaffenheit lässt eine klassische ÖPNV-Bedienung der Haltestelle nicht zu.

- ◆ Die zusätzliche Haltestelle erschließt nur wenige zusätzliche Gebäude.

Bei einer Ausnahme der Haltestelleneinzugsbereiche aufgrund von infrastrukturellen Begrenzungen soll, sofern eine mögliche Linienführung betrieblich abbildbar ist, der Einsatz von Kleinfahrzeugen im Bedarfsverkehr geprüft werden.

Bei der Konzeption bzw. Einrichtung von Linienbedarfsverkehren soll explizit die räumliche Erschließung von Siedlungs- und Gewerbegebieten außerhalb der bestehenden Haltestelleneinzugsbereiche geprüft werden.

Bestehende Erschließungslücken (vgl. Anlage 4) sind zu berücksichtigen.

3.1.2 Bedienung

Die Netzhierarchie im Hochtaunuskreis wird im Rahmen der Neuaufstellung des NVP angepasst. Zukünftig werden verschiedene Bedienniveaus im Hochtaunuskreis über insgesamt vier Angebotskategorien im ÖPNV definiert. Bei der Zuordnung der Verbindungsrelationen zu den Angebotskategorien wird sich u.a. an den folgenden Vorgaben und Analyseergebnissen orientiert:

- ◆ Raumordnung
- ◆ Bevölkerungs- und Strukturentwicklung
- ◆ Pendelrelationen
- ◆ Relationen im Schulverkehr
- ◆ Abschätzung der Fahrgastnachfrage
- ◆ Aktuelles Angebotsniveau im ÖPNV
- ◆ Mobilitäts- und umweltpolitische Zielsetzungen

Aufgrund einer homogenen Struktur im Hochtaunuskreis wurden zwei unterschiedliche Raumkategorien für die Angebotskategorien zu Grunde gelegt. Diese Raumkategorien orientieren sich an den oben genannten Parametern sowie der Einteilung der Regionalplanung und spiegeln auch die Einteilung entsprechend der EU-Förderregion „LEADER“, die alle Städte und Gemeinden des Usinger Lands und die Gemeinde Glashütten umfasst, wieder.⁶⁵

Eine grobe Charakterisierung der Angebotskategorien kann Tabelle 25 entnommen werden. Allgemein gilt, dass das jeweilige Bedienniveau der Angebotskategorien nicht durch einzelne Linien erbracht werden muss, sondern auch durch Linienüberlagerungen auf einzelnen Streckenabschnitten erfüllt wird.

⁶⁵ vgl. <https://www.hochtaunuskreis.de/Themenfelder/Wirtschaft-Tourismus/Leader-Region-Hoher-Taunus/> und <https://www.dvs-gap-netzwerk.de/dorf-region/leader/leader-kurz-erklart/>

Tabelle 25: Charakterisierung der Angebotskategorien im Hochtaunuskreis

Kat.	Charakterisierung
VT 1	Verbindungsrelationen im Vordertaunus mit Anbindung aller Ortsteile über 500 EW an den schienengebundenen Verkehr
VT 2	Verbindungsrelationen im Vordertaunus zur Erschließung aller Ortsteile und Anbindung an eine zentrale Haltestelle des jeweiligen Gemeindezentrums
UL 1	Verbindungsrelationen im Usinger Land und Glashütten mit Anbindung aller Ortsteile über 500 EW an den schienengebundenen Verkehr
UL 2	Verbindungsrelationen im Usinger Land und Glashütten zur Erschließung aller Ortsteile und Anbindung an eine zentrale Haltestelle des jeweiligen Gemeindezentrums

Quelle: IGES 2025.

Die vorgesehenen Bedienzeiträume und Taktabstände der Angebotskategorien können Abbildung 27 entnommen werden. Während sich die Taktvorgaben zwischen Vordertaunus und Usinger Land mit Glashütten unterscheiden, sind die Bedienzeiten sowohl unter der Woche (Montag bis Freitag (S/F) von 05:30 Uhr bis 22:00 Uhr) sowie am Samstag und Sonntag (07:30 Uhr bis 22:00 Uhr) übereinstimmend. Dabei sind die ersten und letzten Bedienungen als ungefähre Richtwerte zu verstehen, wonach die erste Fahrt spätestens gegen 05:30 Uhr bzw. 07:30 Uhr und die letzte Fahrt frühestens gegen 22:00 Uhr zu erfolgen hat. Zusätzlich zu den angegebenen Mindestbedienzeiten sind in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag Nachtfahrten in jede Kommune und Ortsteile über 1.500 Einwohner vorzusehen.

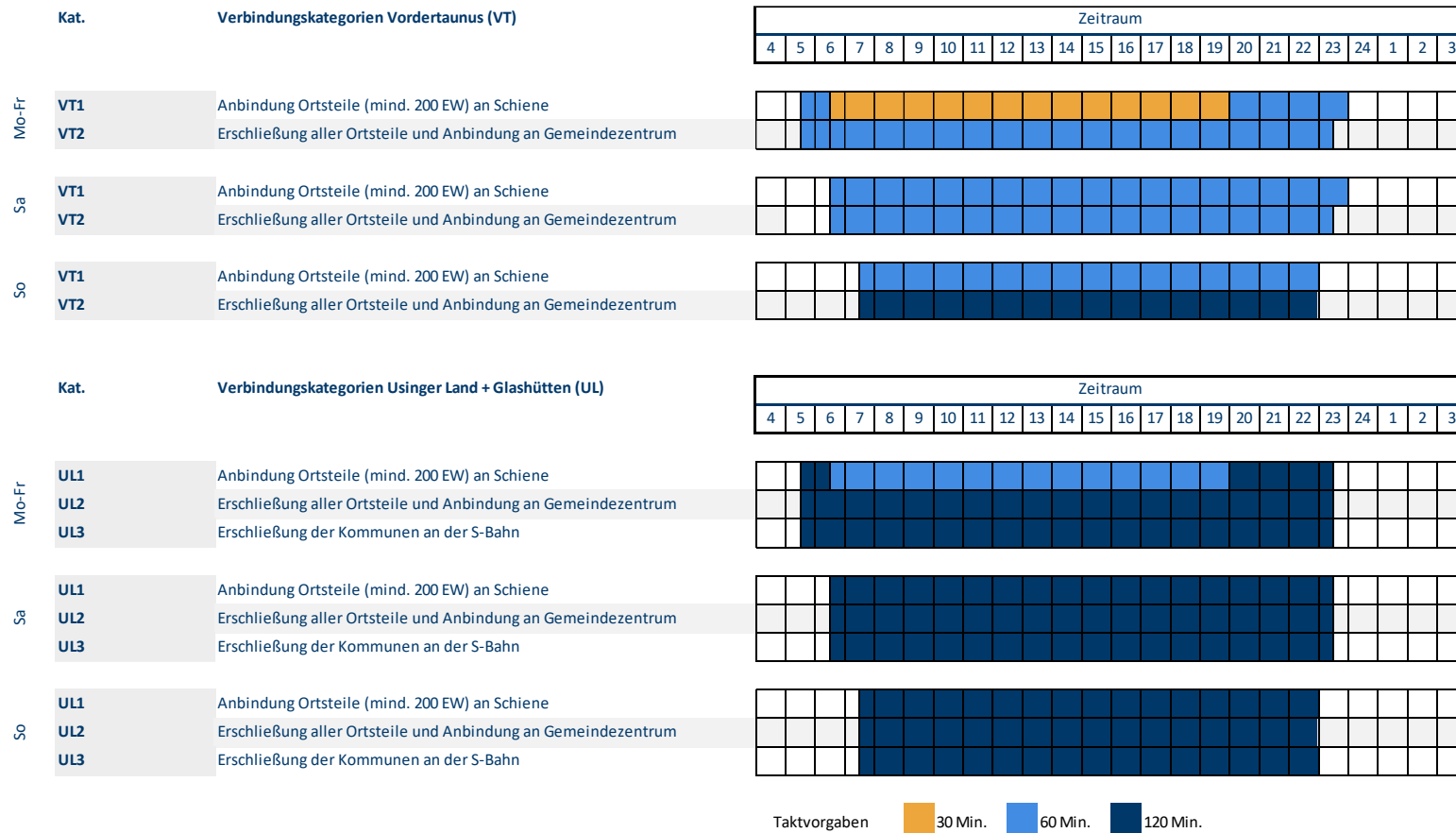
Neben Vorgaben auf den genannten Verbindungskategorien sind zusätzliche Anforderungen zur Verbindung zwischen Mittel- und Grundzentren sowie zur Anbindung touristischer Hotspots (vgl. Abschnitt 2.1.7 Freizeitverkehre) wie folgt festgelegt.

- ◆ Verbindungen zwischen Mittel- und Grundzentren unterliegen den Bedienzeiten Mo-Fr (S/F) von 5:30 Uhr bis 22:00 Uhr mit einem 60-Minutentakt in der HVZ. Zusätzlich sollen in den Nachfragespitzen (06:00 Uhr – 09:00 Uhr und 16:00 Uhr bis 19:00 Uhr) Verstärkerfahrten durchgeführt werden. An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen hat eine Bedienung zwischen 07:30 Uhr und 22:00 Uhr im durchgängigen 120-Minutentakt zu erfolgen.
- ◆ Eine Anbindung touristischer Hotspots hat Mo-Fr (S/F) von 08:00 Uhr bis 19:00 Uhr in einem 120-Minutentakt und am Samstag, Sonntag sowie an Feiertagen von 08:00 Uhr bis 19:00 Uhr in einem 60-Minutentakt zu erfolgen.

Der dargestellte Planungsansatz bietet im Vergleich zum vorangegangenen Nahverkehrsplan folgende Vorteile:

-
- ◆ Durch die neue Systematik werden die Zubringer-Achsen zum schienen- gebundenen Verkehr im Usinger Land deutlich verstärkt. Hierdurch wird neben dem schienen gebundenen Verkehr ein verstärktes und attraktives Angebot geschaffen, das die Gemeinden Schmitten im Taunus und Weilrod besser mit Orten höherer Zentralität und dem schienen gebundenen Verkehr verbindet.
 - ◆ Durch diese neue Systematik wird die Einteilung der Verbindungsrelationen übersichtlicher und leichter nachvollziehbar. Weiterhin werden die unterschiedlichen Hierarchieebenen im Nahverkehrsnetz klarer sichtbar.
 - ◆ Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erhalten flexiblere Planungsmöglichkeiten. Durch die Definition von Mindestakten für Verbindungsrelationen wird auf eine linienscharfe Zuteilung verzichtet und das Verkehrsangebot kann besser an eine sich verändernde Nachfrage angepasst werden.
 - ◆ Die Mindestakte können auch durch eine Überlagerung mehrerer Linien erfüllt werden. Dies bietet in der Praxis mehr planerische Freiheiten.
-

Abbildung 27: Angebotskategorien und die entsprechenden Bedienzeiten und Taktabstände nach Tagesart



Quelle: IGES 2025.

3.1.3 Verbindung

Die definierten Anforderungen an die Verbindungsqualität orientieren sich an den Vorgaben des Landesentwicklungsplans Hessen 2020 sowie den „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).⁶⁶

Um ein möglichst konkurrenzfähiges Angebot zum MIV umzusetzen und mittelfristig einen Umstieg auf den ÖPNV herbeiführen zu können, werden bestimmte Relationen und Anforderungen für diese definiert. Diese Vorgaben unterscheiden sich gegenüber den im vorangegangenen NVP nicht. Sie umfassen Aussagen zur Reisezeit, Reisezeitfaktoren sowie zur maximalen Anzahl der Umstiege zwischen einzelnen Ortsteilen des Hochtaunuskreises und Orten höherer Zentralität.

Um die Verbindungsqualität zu messen, werden Reisezeiten des ÖPNV mit der Reisezeit des MIV ins Verhältnis gesetzt. Der ermittelte Quotient aus Reisezeit ÖPNV zu Reisezeit MIV stellt den Reisezeitfaktor dar. Reisezeitfaktoren im Rahmen des Nahverkehrsplans für den Hochtaunuskreis werden wie in Tabelle 19 dargestellt bewertet. Sämtliche Relationen sollen mindestens einen akzeptablen Reisezeitfaktor aufweisen.

Weitere Vorgaben zur Verbindungsqualität sind in Tabelle 26 dargestellt.

Tabelle 26: Vorgaben zu maximalen Umstiegen und maximaler Fahrzeit

Relation	Maximale Umstiege	Maximale Fahrzeit
Aus allen Ortsteilen ins nächstgelegene Grundzentrum	1	30
Aus zentralen Ortsteilen ins nächstgelegene Mittelzentrum	1	45
Aus zentralen Ortsteilen ins nächstgelegene Oberzentrum	1	60

Quelle: IGES 2025.

3.1.4 Verknüpfung

3.1.4.1 Verknüpfung innerhalb des ÖPNV

Sämtliche Haltestellen, an denen zwei oder mehr Linien des straßengebundenen Verkehrs, sowohl innerhalb des straßengebundenen Verkehrs (Bus/Bus) als auch in Verknüpfung mit dem schienengebundenen Verkehr (Bus/Bahn, Bahn/Bus), aktuell bzw. perspektivisch fahrplanmäßig regelmäßig miteinander verknüpft werden, gelten als Verknüpfungspunkte im Hochtaunuskreis.

Anschlüsse sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführungen mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt. Sie sollen so gestaltet werden,

⁶⁶ vgl. FGSV (2010)

dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann. Sämtliche Beförderungsleistungen im Hochtaunuskreis sind anschlussorientiert zu planen.

Wartezeiten bei Anschlüssen sollen in der Regel nicht länger als 15 Minuten inklusive der Wegezeiten betragen. Baustellenbedingt darf sich die Wartezeit auf bis zu 20 Minuten erhöhen. Grundsätzlich ist die tatsächliche Umsteigezeit an die örtlichen Gegebenheiten des jeweiligen Verknüpfungspunktes anzupassen. So sind ausnahmsweise bei langen Umsteigewegen mit Höhenveränderungen o.ä. unter Umständen längere Umsteigezeiten anzusetzen. Ziel soll es sein, dass die Mehrzahl der Fahrgäste ihren Umsteigevorgang ohne übermäßig lange Wartezeiten durchführen kann.

Für die folgenden fahrplanmäßigen Anschlüsse zwischen sämtlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn, AST) gelten die nachfolgenden Anschlussgarantien:

- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse vor 22:00 Uhr sind an allen Wochentagen bei einer Verspätung von bis zu drei Minuten zu halten. Die genaue Anschlusssicherungszeit wird anhand der betrieblichen Randbedingungen geprüft und kann ggf. angepasst werden. Bei einzelnen Verbindungen im Schülerverkehr müssen die Anschlüsse ausnahmsweise unabhängig der Wartezeit gehalten werden.
- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse nach 22:00 Uhr sind an allen Wochentagen in jedem Fall zu halten.

3.1.4.2 Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln

P+R / B+R

Der Hochtaunuskreis befürwortet den Erhalt und Ausbau der P+R- und B+R-Anlagen zur intermodalen Verknüpfung des MIV/Radverkehrs und des ÖPNV. Bei einer intermodalen Verknüpfung zwischen MIV/Radverkehr und ÖPNV soll der Umstieg auf den ÖPNV am frühestmöglichen Punkt des Weges erfolgen.

Fahrradmitnahme

Auf ausgewählten touristischen Achsen, dem Weiltal und nach Möglichkeit auf den Großen Feldberg, sollen – aufgrund der zu erwartenden hohen Fahrgastnachfrage – über das normale Maß hinausgehende Kapazitäten für den Fahrradtransport bereitgestellt werden. Zudem müssen Informationen zur Fahrradmitnahme in die Auskunftssysteme des RMV integriert werden, um eine verlässliche intermodale Reiseauskunft zu gewährleisten.

3.1.5 Wünschenswerte Angebotsstandards

Die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs ist selbst bei einem reinen Erhalt des aktuellen Angebots, aufgrund steigender Kosten, bereits mit einem finanziellen Mehraufwand verbunden (vgl. Abschnitt 7.3.1 Finanzierungsmehrbedarf). Auch zukünftig kann erwartet werden, dass die Kosten zur Finanzierung des ÖPNV-

Angebots weiter steigen werden. Wie die Angebotsstandards unter Abschnitt 3.1 zeigen, hat sich der Hochtaunuskreis dennoch zum Ziel gesetzt, das Angebot weiter auszubauen und zu stärken.

Um auf mögliche Entwicklungen bzgl. Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV vorbereitet zu sein, definiert der Hochtaunuskreis neben Mindeststandards auch wünschenswerte Angebotsstandards, deren Umsetzung – je nach finanzieller Umsetzbarkeit – anzustreben sind. Diese unterscheiden sich zu den skizzierten Anforderungen in den folgenden Punkten:

- ◆ **Erschließung:** Stündliche Anbindung aller Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnenden unterliegen den definierten Angebotskategorien aus Tabelle 25 (aktuell 500 Einwohnende)
- ◆ **Bedienung:** Ausweitung auf einen 30-Minuten-Takt zwischen 06:30 Uhr bis 20:00 Uhr in der Verbindungskategorie VT2
- ◆ **Bedienung:** Ausweitung der Bedienzeiten:
 - Montag bis Freitag: erste Bedienung gegen 05:30 Uhr, letzte Bedienung gegen 23:30 Uhr
 - Samstag: erste Bedienung gegen 06:30 Uhr, letzte Bedienung gegen 23:30 Uhr
 - Sonntag: erste Bedienung gegen 07:30 Uhr, letzte Bedienung gegen 23:00 Uhr

In absehbarer Zeit soll die Umsetzung der S-Bahnverlängerung nach Usingen abgeschlossen sein. Dies verbessert die Anbindung aus dem Usinger Land in Richtung Frankfurt (Main) und bietet große Potenziale. In Anbetracht dessen und einer angestrebten weiteren Stärkung des Nahverkehrs werden nachfolgend mögliche zukünftige Anforderungen an das ÖPNV-Angebot im Hochtaunuskreis ausgesprochen, die zu gegebener Zeit zu prüfen sind.

- ◆ **Usinger Land und Glashütten:** Prüfung eines durchgängigen 30-Minutentakts (Mo-Fr) zwischen 06:30 Uhr und 20:00 Uhr zur Anbindung der Kommunen an der S-Bahn sowie einen 60-Minutentakts zwischen 08:00 Uhr und 20:00 Uhr an Samstagen.
 - ◆ **Vordertaunus:** Prüfung einer Taktverdichtung auf einen 15-Minutentakt in der Zeit 06:30 Uhr bis 09:00 Uhr sowie 13:00 Uhr bis 20:00 Uhr zur Anbindung aller Ortsteile. Zusätzliche Taktverdichtung auf einen 30-Minutentakt in der Zeit von 09:00 Uhr bis 20:00 Uhr an Samstagen zur Anbindung aller Ortsteile sowie ein durchgängiger 60-Minutentakt an Sonntagen zur Erschließung aller Ortsteile und Anbindung an das Gemeindezentrum.
 - ◆ **Touristische Ziele:** Prüfung einer stündlichen Anbindung an allen Wochentagen.
-

3.2 Qualitätsstandards für Fahrzeuge und ÖPNV-Infrastruktur

Um die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu steigern, den Fahrgastkomfort und die Zufriedenheit zu verbessern sowie die allgemeine Wahrnehmung des ÖPNV zu optimieren, müssen einheitliche Anforderungen an Fahrzeuge, ÖPNV-Infrastruktur, Betriebsablauf sowie an Tarife und den Vertrieb festgelegt werden. Zudem sind klare Standards und Maßnahmenpläne erforderlich, um eine vollständige Barrierefreiheit sowohl fahrzeugseitig als auch infrastrukturseitig zu gewährleisten.

3.2.1 Fahrzeuge

Der Hochtaunuskreis wirkt auf den Einsatz moderner Fahrzeuge im ÖPNV hin. Die Fahrzeuge müssen einen zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstand aufweisen.

Die folgenden Anforderungen werden an den Fahrzeugeinsatz gestellt:⁶⁷

- ◆ Fahrzeuge, die im Linien- und AST-Verkehr eingesetzt werden, müssen äußerlich als solche erkennbar sein.
- ◆ Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in technisch und optisch einwandfreiem Zustand sein.
- ◆ Für einen reibungslosen Verkehrsfluss sind eine gleichmäßige Leistungsentfaltung sowie eine ausreichende Motorleistung erforderlich. Daher müssen die Fahrzeuge über eine Motor- und Getriebeleistung verfügen, die den komplizierten topographischen Bedingungen im Hochtaunuskreis, den betrieblichen Anforderungen und den Vorgaben des Fahrplans entspricht (gemäß §35 StVZO).
- ◆ **Fahrzeugkapazität:** Die Größe und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge hat sich am geplanten Bedarf in der Verkehrsspitze zu orientieren, so dass eine Überbesetzung der Fahrzeuge vermieden wird. Zusätzlich sind die Kapazitäten so zu planen, dass im Normalfall keine Fahrgäste zurückgelassen werden.
- ◆ **Zugang zum Fahrzeug:** Die eingesetzten Fahrzeuge müssen einen barrierefreien Zugang ermöglichen (vorzugsweise Niederflerbusse bzw. Low-Entry-Technologie mit Kneeling-Funktion und Rampe, ggf. in Einzelfällen auch Fahrzeuge mit Hubliftsystemen). Eine Ausnahme gilt für Fahrzeuge im AST-Verkehr. Von diesen müssen in ausreichender Anzahl barrierefreie Fahrzeuge verfügbar sein, um in der Regel einen unverzüglichen Transport von Fahrgästen zu ermöglichen.

⁶⁷ Nachfolgende Anforderungen beziehen sich auf alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, unabhängig ob es sich um Gebrauch- oder Neufahrzeuge handelt. Im Rahmen flexibler Bedienformen (z. B. durch Taxen) sind Ausnahmen zu prüfen.

- ◆ Fahrzeuge müssen mit einer Klimaanlage ausgestattet sein.
- ◆ Es ist für sämtliche Fahrzeuge eine den Witterungsbedingungen angepasste Bereifung zu wählen. In den Wintermonaten sind ausschließlich Winterreifen einzusetzen.

3.2.1.1 Mindeststandards Fahrzeugausstattung

Bezüglich der Fahrzeugausstattung von Bussen werden die folgenden Anforderungen gestellt:

- ◆ Linienfahrzeuge müssen mit einer gut lesbaren Zielanzeige ausgestattet sein, die ausreichend groß und kontrastreich ist. Diese ist vorne und seitlich rechts am Fahrzeug sowie als Linienanzeige am Heck anzubringen.
- ◆ Eine automatische visuelle und akustische Fahrgastinformation über die nächsten Haltestellen ist in den Linienfahrzeugen bereitzustellen. Die visuelle Fahrgastinformation muss so platziert werden, dass sie gut sichtbar ist. In Ausnahmefällen kann die Haltestellenansage auch durch das Fahrpersonal erfolgen. Dabei sind die RMV-Richtlinien zur Fahrgastinformation zu berücksichtigen.
- ◆ Im gesamten Fahrzeug müssen kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Halтанforderungstasten in ausreichender Anzahl vorhanden sein.
- ◆ Der Fahrgastraum ist blendfrei zu beleuchten.
- ◆ Der Fahrzeugboden muss rutschhemmend beschaffen sein.
- ◆ Im Innenraum sind ausreichend Stellflächen für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren, schweres Gepäck, ÖPNV-zugelassene E-Scooter (gemäß den Beförderungsbedingungen) und Fahrräder bereitzustellen.
- ◆ Die Fahrzeuge sind mit den für den Betrieb und die Datenübermittlung an das ITCS-System erforderlichen technischen Einrichtungen auszustatten. Das ITCS ist gemäß den technischen Standards an die zentrale Datendreh-scheibe des RMV anzubinden.
- ◆ Neufahrzeuge müssen über einen Abbiegeassistenten und ein Videosicherheitsystem verfügen.

3.2.1.2 Umweltstandards und Umsetzung der Clean Vehicles Directive

Bezüglich Umweltstandards und Alter der eingesetzten Fahrzeuge werden folgende Anforderungen gestellt:

- ◆ Die Geräuschgrenzwerte für Busse sind gemäß Vorgaben des RMV einzuhalten: Die Fahrgeräusche dürfen bei Fahrzeugen mit einer Motorleistung bis 150 kW maximal 74 dB(A) erreichen, bei einer Motorleistung von 150 kW und mehr maximal 78 dB(A) (gemäß ECE-R51). Durch den Einsatz von

Fahrzeugen mit alternativen Antriebsarten, wie beispielsweise Elektrobusen, kann zusätzlich eine Lärminderung erreicht werden.⁶⁸

- ◆ Die Beschaffung und der Einsatz von „sauberen Fahrzeugen“ bzw. emissionsfreien Fahrzeugen erfolgen, soweit möglich, gemäß den Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive (Richtlinie (EU) 2019/1161).
- ◆ Für Fahrzeuge mit konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren) gilt: Das durchschnittliche Fahrzeugalter der eingesetzten Flotte darf zehn Jahre nicht überschreiten, einzelne Fahrzeuge dürfen höchstens 15 Jahre alt sein.
- ◆ Für „saubere Fahrzeuge“ gelten abweichende Regelungen: Da bei diesen Fahrzeugen längere technische Lebenszyklen zu erwarten sind, wird kein festes Höchstalter vorgegeben.

Clean Vehicles Directive

Für die Beschaffung neuer Nutzfahrzeuge gelten für ÖPNV-Verkehrsleistungen die Beschaffungsquoten der SaubFahrzeugBeschG als Überführung der europäischen Richtlinie (EU) 2019/1161 Clean Vehicles Directive (CVD). Hierbei wird zwischen Pkw sowie leichten und schweren Nutzfahrzeugen unterschieden. Der AST-Verkehr fällt unter die Quote für leichte Nutzfahrzeuge bzw. Pkw.

Im Busverkehr müssen bis zum 31.12.2025 45 % der beschafften Neufahrzeuge saubere Fahrzeuge sein. Gemäß Rechtsgrundlage sind saubere Fahrzeuge Plug-In Hybridbusse, Gasbusse, Busse mit ausschließlicher Nutzung von Bio- und synthetischen Kraftstoffen unter bestimmten Bedingungen sowie rein elektrische Busse wie Trolley-, Batterie- und Brennstoffzellenbusse. Mindestens die Hälfte dieser sauberen Fahrzeuge (nur M3 Klasse 1 und A („sauber schwer“)) müssen emissionsfreie Busse sein. Zu den emissionsfreien Bussen zählen aktuell ausschließlich die rein elektrischen Busse sowie Wasserstoffbusse. Vom 01.01.2026 erhöht sich die Beschaffungsquote um insgesamt 65 %. Auch hier müssen wieder mindestens 50 % der sauberen Fahrzeuge emissionsfreie Fahrzeuge sein. Für Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M1 und M2 („sauber leicht“ bzw. leichte Nutzfahrzeuge) ist eine Quote von 38,5% bis 31.12.2030 zu erfüllen.⁶⁹ Angesichts einer Branchenvereinbarung mit der Option, dass bei Übererfüllung der Quoten andere unter diesen zurückbleiben können, müssen unter Umständen nicht alle Aufgabeträger die Quoten erfüllen.

Eine Ausnahme gem. §4 des SaubFahrzeugBeschG stellen Überlandbusse dar, die nicht unter die gesetzliche Regelung fallen.

⁶⁸ vgl. RMV 2019c.

⁶⁹ Emissionsgrenzwerte für saubere leichte Fahrzeuge in den Referenzzeiträumen 02.08.2021 bis 31.12.2025 und 01.01.2026 bis 31.12.2030 werden in der Anlage 1 zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes definiert.

Die derzeitige finanzielle Situation und Förderlandschaft, lässt unter Umständen eine Einhaltung der Beschaffungsquoten und einen gleichzeitigen Erhalt des ÖPNV-Angebots nicht zu. Perspektivisch strebt der VHT jedoch im Rahmen seiner wirtschaftlichen, betrieblichen und infrastrukturellen Möglichkeiten, die höchstmögliche Beschaffungsquote emissionsfreier Busse an.

Für die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten im ÖPNV verfolgt der VHT einen technologieoffenen Ansatz, um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Allerdings empfiehlt sich aufgrund der Technologiereife und Marktetablierung der Einsatz von batteriebetriebenen Elektrobussen und dessen Entsprechung als emissionsfreie Fahrzeuge gemäß SaubFahrzeugBeschG und CVD.

3.2.2 Haltestellen

Bauformen und Gestaltung von Haltestellen

Beim Ausbau von Haltestellen stehen verschiedene Bauformen zur Verfügung: Haltestellen am Fahrbahnrand, Kaphaltestellen, Haltestellenbuchten und Sägezahnhaltestellen. Die Wahl der geeigneten Bauform hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab. Priorität haben Kaphaltestellen, da sie einen direkten und barrierefreien Fahrgastwechsel ermöglichen sowie einen flexiblen Fahrzeugeinsatz begünstigen.

Haltestellenbuchten und Sägezahnhaltestellen sollten nur in Ausnahmefällen realisiert werden, insbesondere wenn längere Haltezeiten aufgrund von Umsteigevorgängen erforderlich sind. Der Bau dieser Varianten ist mit Nachteilen verbunden, darunter ein hoher Flächenbedarf, Probleme durch Falschparker sowie Verzögerungen im Betriebsablauf.

Barrierefreie Haltestellenanfahrbareit und Fahrzeuganforderungen

Haltestellen mit Bordhöhen über 18 cm können aufgrund örtlicher Gegebenheiten wie Kurvenlage oder Steigungen nicht immer regelkonform angefahren werden. Um Schäden an Bus und Bord zu vermeiden, sollte an kritischen Standorten auf 18 cm hohe Borde umgestellt werden, sofern dadurch bedingte Barrierefreiheit gewährleistet ist. Ein weitergehender Ausbau erfolgt nur bei entsprechendem Bedarf und verfügbaren Ressourcen.

In den Linienbündeln HTK-Mitte und HTK-Nord verkehren derzeit Busse mit Außenschwenktüren, die bei Hochborden mit Abstand anfahren müssen. Dieser Abstand kann mit Klapprampen überbrückt werden. Dies führt jedoch nur zu eingeschränkter Barrierefreiheit.

Für zukünftige Fahrzeugbeschaffungen sind Busse mit türtechnischer Kompatibilität zu Hochborden vorzusehen.

Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen

Für eine barrierefreie Nutzung müssen Haltestellen bestimmte Anforderungen erfüllen:

- ◆ **Taktils Leitsystem** und ausreichende Bewegungsfläche gemäß aktuellen technischen Standards.
- ◆ **Hochborde zur Spaltminimierung:** Der Abstand zwischen Fahrzeug und Bordstein darf gem. DIN 18040-3 maximal 5 cm betragen (Ausnahme bei Verfügbarkeit entsprechender Hilfsmittel 10 cm)
- ◆ **Standardisierte Bordhöhe:** 18 cm, falls die Fahrzeugtechnik (z. B. Kneeling) eine vollständige barrierefreie Anfahrbarkeit ermöglicht. 22 cm, falls dies nicht gegeben ist, mit einer Mindestlänge von 8 Metern für einen sicheren Einstieg. In begründeten Ausnahmefällen kann die Länge reduziert werden.
- ◆ **Erhöhter Bordstein an der zweiten Tür** für den barrierefreien Zustieg von Rollstuhlfahrern und Fahrgästen mit Kinderwagen.
- ◆ **Angepasste Bordhöhen im An- und Abfahrtsbereich:** Maximal 16 cm, um ein Aufsetzen der Fahrzeuge zu verhindern, mit individuellen Anpassungen je nach örtlicher Situation.
- ◆ Weitere zu beachtende DIN-Normen für einen barrierefreien Haltestellenausbau sind 1. DIN-Norm 32975: Gestaltung visueller Information im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung und 2. DIN-Norm 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.

3.2.2.1 Ausbau von Haltestellen und Barrierefreiheit

In Hessen sind in der Regel die Kommunen als Straßenbaulastträger für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen verantwortlich. Sie planen, finanzieren und realisieren entsprechende Maßnahmen, um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen. Das Land Hessen unterstützt diese Vorhaben durch Förderprogramme, die von Hessen Mobil koordiniert werden. In Ausnahmefällen, wenn die Kommunen keine Straßenbaulastträger sind, liegt die Zuständigkeit direkt bei Hessen Mobil oder dem Kreis.

Der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) setzt sich für einen vollständig barrierefreien Nahverkehr ein. Dies verbessert nicht nur die Mobilität von Menschen mit sensorischen oder körperlichen Einschränkungen, sondern erhöht auch die Attraktivität des ÖPNV insgesamt. Im Hochtaunuskreis müssen dabei mindestens zwei Sinne (Sehen, Tasten oder Hören) berücksichtigt werden.

Der barrierefreie Ausbau ist eine gemeinschaftliche Aufgabe, die eine enge Abstimmung zwischen Kommunen, Behindertenbeauftragten und weiteren Interessensvertretern erfordert. Im Rahmen des Nahverkehrsplans erfolgt eine Priorisierung der Haltestellen nach ihrer Funktion. Unabhängig davon sind Kommunen bzw. Baulastträger verpflichtet, bei Straßenausbaumaßnahmen mit betroffenen Haltestellen den barrierefreien Ausbau konsequent mitzudenken und umzusetzen.

Abbildung 28: Eine Aufgabe, viele Akteure



Abbildung: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH 2019.

3.2.2.2 Haltestellenausbau und Priorisierung

Bislang konnte keine vollständige Barrierefreiheit der Haltestellen im Hochtaunuskreis erreicht werden. Der § 8 Abs. 3 des PBefG sieht jedoch eine Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit bis spätestens 01.01.2022 vor. Ausnahmen hiervon sind im Nahverkehrsplan konkret zu benennen und begründen.

Geltende Ausnahmen zur Barrierefreiheit von Haltestellen sind:

- ◆ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z.B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichenden Gehwegbreiten, die z. B. wegen erforderlichem Grunderwerb nicht erweitert werden können)⁷⁰,
- ◆ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität⁷¹,

⁷⁰ In solchen Fällen ist eine Verlegung der Haltestelle zu prüfen. Ist eine Verlegung, z. B. aufgrund einer eingeschränkten Erschließung, oder eine andere passende Gestaltung des Straßenraums weiterhin nicht möglich, stellt dies weiterhin eine Ausnahme dar.

⁷¹ Als Richtwert werden 20 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag gesehen. Sollte die Haltestelle eine öffentliche Einrichtung für mobilitätseingeschränkte Personen (bspw. Krankenhaus, Wohnheim oder Werkstatt für Behinderte) erschließen oder Umsteigefunktionen erfüllen, soll sie trotz sehr geringer Fahrgastfrequenz ausgebaut werden.

- ◆ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z. B. weil aufgrund fehlender Verbindung zum Fuß-wegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde),
- ◆ Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist,
- ◆ Temporäre Haltestellen wie etwa bei Schienenersatzverkehren, Umbauarbeiten oder Umleitungen sowie
- ◆ Haltestellen oder sogenannte virtuelle Haltestellen, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im Bedarfsverkehr bedient werden.

Den genannten Ausnahmen zuzuordnende Haltestellen sind in Anlage 2 dargestellt.⁷²

Für eine kreisweite Koordination des Haltestellenausbaus soll dieser in möglichst alle Bauvorhaben im Hochtaunuskreis mit eingebunden werden. Außerdem sollen bauliche oder gestalterische Veränderungen mit Hilfe der Haltestellendatenbank des RMV erfasst werden, sodass stets aktuelle Informationen über die Ausstattung der einzelnen Haltestellen im Hochtaunuskreis vorliegen und um eine Überwachung des Ausbaufortschrittes zu gewährleisten.

Die Planung barrierefreier Haltestellen ist an die gestalterischen Mindestanforderungen des Planungsleitfadens „RMV-Empfehlungen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen“ anzulehnen. Die dort aufgeführten technischen Standards orientieren sich an den allgemein anerkannten Regeln der Technik, und den aktuellen Förderrichtlinien von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement. Die dortigen Förderregeln sind ganz wesentlich durch die gesetzliche Vorgabe der „vollständigen Barrierefreiheit“ des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8 PBefG) geprägt.

Der Ausbau der weiteren Haltestellen soll entsprechend einer Priorisierung erfolgen. Um Reiseketten in beide Fahrtrichtungen zu ermöglichen, sollen alle Haltepositionen einer Haltestelle nach Möglichkeit zeitgleich ausgebaut werden. Sollte im Rahmen der Bündelung von Maßnahmen eine abweichende Reihenfolge des Haltestellenausbaus zielführend sein, ist von der Priorisierung des Haltestellenausbaus abzuweichen. Da überwiegend die Gemeinden für den Ausbau zuständig sind und der Ausbauprozess der Haltestellen unterschiedlich weit fortgeschritten ist, sollen die Haltestellen pro Kommune priorisiert werden. So ist es möglich, dass eine Gemeinde bereits Haltestellen geringerer Priorität als eine andere Gemeinde ausbaut. In Anlage 3 ist die Priorität der noch auszubauenden Haltestellen vermerkt.

Die höchste Priorität hat der Ausbau mindestens einer Haltestelle je Ortsteil, damit jeder Ortsteil barrierefrei erreichbar ist. Die auszubauende Haltestelle sollte möglichst zentral im Ortsteil liegen und von möglichst vielen Fahrten bedient werden.

⁷² In Anlage 2 ist mindestens ein Ausnahmegrund für den barrierefreien Haltestellenausbau aufgeführt.

Haltestellen, welche diese Anforderungen erfüllen, werden der Kategorie A zugeordnet. So können auch mehrere Haltestellen eines Ortsteils in dieser Kategorie eingeordnet werden. Im Falle des Ausbaus einer Haltestelle im Ortsteil werden die weiteren Haltestellen der Prioritätsgruppe A einer anderen Kategorie zugeordnet. Auch diese Kategorien sind in Anlage 3 vermerkt. Die weitere Priorisierung der Haltestellen erfolgt aufgrund ihrer Bedeutung im Netz des öffentlichen Nahverkehrs und bei der Erschließung öffentlicher Einrichtungen. Bushaltestellen mit regelmäßiger, über den Schülerverkehr hinausgehender Bedienung und Umsteigemöglichkeit zu U-, S- oder Regionalbahn werden in Kategorie B eingeordnet. Haltestellen mit regelmäßigen systematischen Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien bzw. an Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen⁷³ werden in Kategorie C zusammengefasst. Kategorie D umfasst alle weiteren Haltestellen mit Bedienung im Taktverkehr, wohingegen die Haltestellen der Kategorie E nicht im Taktverkehr angefahren werden.

Durch sich wandelnde technische Anforderungen und unterschiedliche örtliche Gegebenheiten unterscheiden sich die Ausbaustände der Haltestellen im Geltungsbereich des NVP erheblich. So gibt es bereits ausgebaute Haltestellen, welche nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Die ausgebauten Haltestellen ohne taktiles Leitsystem bzw. mit einem Hochbord unterhalb einer Mindesthöhe von 15 cm sind nach Beendigung des Ausbaus der Haltestellen der Kategorien A bis E, frühestens jedoch nach Ende der Bindungsfrist der Förderung der Haltestellen und Nutzungsdauer der baulichen Anlage, auszubauen. Sofern ein taktiles Leitsystem und ein Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm existiert, kann in bestimmten Fällen auf einen Ausbau verzichtet werden. Einerseits kann dieser angesichts der begrenzten Ressourcen in Rücksprache mit der Behindertenvertretung entfallen, und andererseits ist auf diesen zu verzichten, falls ein weiterer Ausbau am Standort zu Problemen bei der Anfahrbarkeit der Haltestelle führen würde.

3.2.2.3 Haltestellenfunktion

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Entsprechend ihrer Funktion erfolgt die Festlegung von Richtwerten für differenzierte Mindestausstattungsmerkmale von Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus bzw. innerhalb des Busliniennetzes sowie von sonstigen Haltestellen. Die Haltestellen werden dabei nach ihrer Lage im Raum, dem Fahrgastaufkommen und der Verknüpfungsfunktion klassifiziert (vgl. Tabelle 27).

⁷³ Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen sind bspw. Krankenhäuser, Wohnheime, Werkstätten für behinderte Personen.

Die Haltestellen im Hochtaunuskreis ausgenommen der Gemarkung für die Stadt Bad Homburg v. d. Höhe werden den folgenden Haltestellenfunktionen zugeordnet. Abhängig der Haltestellenfunktion werden unter Abschnitt 3.2.2.4 Mindest- sowie anzustrebende Ausstattungsmerkmale festgelegt.

Tabelle 27: Haltestellenfunktion

Kürzel	Beschreibung	Funktion und Zuordnungswert nach Ein- und Aussteigenden
S	Schwerpunkthaltestelle	Zentrale Haltestelle mit regelmäßiger Verknüpfungsfunktion zwischen straßen- und schienengebundenem Verkehr
V	Verknüpfungshaltestelle	Haltestelle in Siedlungsgebieten mit regelmäßiger Umsteigefunktion
N	Normalhaltestelle	Sonstige Haltestellen in Siedlungsgebieten
E	Einfachhaltestelle	Sonstige Haltestellen außerhalb von Siedlungsgebieten

Quelle: IGES 2025.

3.2.2.4 Ausstattungsmerkmale

Tabelle 28 gibt einen Überblick über die Anforderungen der Mindestausstattung der Haltestellen je nach Funktion.

Tabelle 28: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenfunktion

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenfunktion			
	S	V	N	E
Grundausrüstung				
Haltestellenmast bzw. Befestigungseinrichtung für das Haltestellenschild	■	■	■	■
Haltestellenschild	■	■	■	■
Haltestellenname	■	■	■	■
Verkehrshinweise (z.B. Baumaßnahmen)	■	■	■	■
RMV-Logo	■	■	■	■
Fahrgastinformation				
Liniennummern und Fahrtziele/ Produktsignet	■	■	■	■
Aushangfahrplan (inkl. Kennzeichnung des zuständigen Verkehrsunternehmens)	■	■	■	■
Liniennetzplan	■	□		
Dynamische Fahrgastinformation (visuell)	■	□		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne, ggf. Wegweisung zu wichtigen Orten	■			

Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon, allg. Auskunft bei Störungen;	■	■	■	■
Aufenthaltskomfort				
Befestigte Wartefläche	■	■	■	□
Extrabreite Wartefläche	■			
Beleuchtung (nach Möglichkeit eigenständige Beleuchtung)	■	■	■	□
Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	■	□		
Sitzgelegenheit	■	■	□	
Abfallbehälter	■	■	□	
Öffentliches / barrierefrei zugängliches WC	■			
Systemverknüpfungen				
P+R-Anlage	■			
Haltezone (K+R-Anlage)	■			
B+R-Anlage/Fahrradabstellanlagen	■	■	□	
Taxi-Stand	■	□		

- Mindeststandard
□ anzustreben

Quelle: IGES 2025.

Anmerkung: gilt nur für Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion zum schienengebundenen Verkehr

Ausgenommen der Haltestellenmasten und der Aushänge, welche der VHT übernimmt, sind die Kommunen für das Umsetzen der Mindestausstattung an Haltestellen zuständig.⁷⁴

Zusätzlich zur genannten Mindestausstattung sind an nahegelegenen Haltestellen zu Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen sowie touristischen Highlights im Hochtaunuskreis besondere Ausstattungsmerkmale vorzusehen.

- ◆ **Haltestellen an touristischen Highlights:** Haltestellen die sich in unmittelbarer Nähe von touristisch sehr relevanten Zielen wie Sehenswürdigkeiten, Erholungsgebieten oder Freizeitparks befinden, sind aufgrund der häufig wechselnden Fahrgaststruktur mit erweiterten Fahrgastinformationen sowie gegebenenfalls einer besseren Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheiten und Wetterschutz auszustatten.

⁷⁴ Hierfür wird ein kreisweit einheitliches Design genutzt. Sofern abweichende Gestaltungsvorstellungen seitens der Kommunen bestehen, werden diese, sofern praktikabel umsetzbar, auf Kosten der Kommune umgesetzt.

- ◆ **Haltestellen an Gesundheitseinrichtungen:** Haltestellen, die in der Nähe von Krankenhäusern, Facharztzentren, Reha-Kliniken oder anderen medizinischen Einrichtungen liegen, werden verstärkt von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt, weshalb eine barrierefreie Gestaltung mit taktilen Elementen, Sitzmöglichkeiten, ausreichender Beleuchtung und einem geschützten Wartebereich erforderlich ist.
- ◆ **Schulhaltestellen:** Haltestellen, die sich in direkter Umgebung zu Bildungseinrichtungen befinden, werden vorrangig zu Schulbeginn und -ende stark frequentiert. Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens, insbesondere durch Kinder und Jugendliche, sind eine großzügige und sichere Wartefläche, eine gute Beleuchtung sowie eine klare Verkehrsführung zur Erhöhung der Sicherheit notwendig.

3.2.3 Linienbedarfsverkehr

Ziel von Linienbedarfsverkehren ist es, ein möglichst wirtschaftliches Verkehrsangebot in nachfrageschwachen Gebieten und zu Zeiten geringer Nachfrage bereitzustellen. Das zukünftige Angebot für den Linienbedarfsverkehr orientiert sich an den bestehenden Angebots- und Qualitätsstandards wie für den konventionellen Linienverkehr. Darüber hinaus sollen die folgenden Standards bei Linienbedarfsverkehren im Hochtaunuskreis zur Anwendung kommen.

Die Vorbuchzeit soll so kurz wie möglich gehalten werden und maximal 60 Minuten betragen. Die Buchung soll sowohl telefonisch als auch über digitale Kanäle, wie die RMV-App, erfolgen können. Fahrkarten sollen direkt beim Fahrpersonal im Fahrzeug erhältlich sein.

3.2.4 Weitere Qualitätsstandards

3.2.4.1 Tarif und Vertrieb

Die Gestaltung des Tarifes ist Verbundaufgabe des Rhein Main Verkehrsverbundes (RMV). Art und Umfang der Anwendung des RMV-Tarifs werden per Kooperationsvertrag geregelt. Auch bzgl. Vertrieb der Fahrausweise des RMV-Tarifes gelten die jeweiligen Verbundvorgaben.

Zudem soll die Möglichkeit bestehen bleiben Fahrkarten in den Fahrzeugen bzw. an den Haltestellen zu erwerben. Vermehrt soll der Umstieg auf digitale Vertriebswege erfolgen.

3.2.4.2 Betriebsablauf

Ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb wirkt sich attraktivitätssteigernd auf den lokalen ÖPNV aus. Daher werden folgende Anforderungen und Kriterien festgelegt.

- ◆ Fahrpläne sind in entsprechender Weise zu erstellen, dass es zu keinen regelmäßigen Verspätungen kommt.
- ◆ Es sind zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität ausreichende Wende- und Pufferzeiten zu berücksichtigen.

Es werden folgende Mindestvorgaben für die Betriebsqualität in Form von Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitskriterien definiert:

- ◆ Die Fahrten müssen pünktlich durchgeführt werden. Abfahrten gelten als verspätet, sofern eine Abfahrt an der Starthaltestelle mit einer Verspätung von mehr als fünf Minuten gegenüber Fahrplan erfolgt. Dies trifft jedoch lediglich auf durch den Betrieb beeinflussbare Verspätungen zu. Unvorhersehbare Ereignisse, die nicht vom zuständigen Verkehrsunternehmen zu verantworten sind und eine verspätete Abfahrt beeinflussen, sind hiervon ausgenommen.
- ◆ Fahrten dürfen nicht ausfallen. Ausnahmen gelten bei unvorhersehbaren Ereignissen, die nicht vom zuständigen Verkehrsunternehmen zu verantworten sind. Verfrühte Abfahrten sind auszuschließen und gelten ab einer Verfrühung von einer Minute als Fahrtausfall. Verspätungen ab 30 Minuten gelten ebenso als Fahrtausfall, sofern sie nicht auf zu sichernde Anschlüsse außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des jeweiligen Verkehrsunternehmens zurückzuführen sind.

Bei Abschluss von vertraglichen Vereinbarungen zu Verkehrsleistungen werden u.a. folgende Angaben konkretisiert:

- ◆ Regelungen zur exakten Definition von Fahrtausfällen, Verspätungen und anderen Schlechtleistungen,
- ◆ Regelungen zu Berichtspflichten sowie zu Datenzugriff auf ITCS-Systeme zwecks Prüfung der vertragsgemäßen Leistungserbringung sowie
- ◆ Regelungen zu Höhe und Umfang von Minderungen und Vertragsstrafen bei Schlechtleistungen.

Die Verkehrsunternehmen sind eigenständig und auf eigene Kosten dafür verantwortlich, die für den Betrieb notwendige Infrastruktur bereitzustellen. Dazu gehören unter anderem Abstellflächen für Fahrzeuge, Einrichtungen für Wartung, Instandhaltung und Reinigung sowie sämtliche erforderlichen Räumlichkeiten, einschließlich Sozialräume. Für die Bereitstellung von Toilettenanlagen an ausgewählten Linienpunkten sind die Kommunen zuständig und werden dabei durch den VHT unterstützt.

Die Anzahl der Fahrzeuge muss sich am notwendigen Bedarf für einen stabilen Betrieb orientieren und eine ausreichende Betriebsreserve gewährleisten. Betriebsstörungen und -unterbrechungen durch externe Einflüsse sollen durch gezielte betriebslenkende Maßnahmen so weit wie möglich reduziert werden. Fahrgäste müssen schnellstmöglich über betriebsbedingte Störungen, Umleitungen und alternative Fahrtmöglichkeiten informiert werden.

Zur Qualitätssicherung des Betriebsablaufs sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend qualifizierte Beschäftigte einzusetzen, die über Kenntnisse zu den Betriebsabläufen sowie detaillierte Orts- und Streckenkenntnisse verfügen.

Es ist ein Beschwerde- und Qualitätsmanagement zu gewährleisten, welches eine Aufnahme und zügige Bearbeitung von Kundenbeschwerden nach Beschwerdeeingang sicherstellt.

3.3 Schulverkehr

Im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzepts wird der Schulverkehr im Hochtaunuskreis überwiegend durch Linienverkehre gemäß §42 PBefG abgewickelt. Dieser Ansatz bleibt auch künftig bestehen. Zudem wird kontinuierlich geprüft, inwieweit genehmigte Sonderverkehre nach §43 Abs. 2 PBefG oder freigestellte Schulverkehre zu staatlichen Schulen in den Linien- bzw. Linienbedarfsverkehr integriert werden können.

In Bezug auf die grundsätzlichen Qualitätsstandards für die Schülerbeförderung wird auf der einen Seite unterschieden zwischen der Beförderung zu Grundschulen bzw. Betreuungseinrichtungen und weiterführenden Schulen. Auf der anderen Seite werden bedingt durch die verschiedenen Siedlungsstrukturen unterschiedliche Standards für die Busbeförderung im Vordertaunus und der Busbeförderung im Usinger Land und Glashütten definiert.

Bezüglich der Bedienungsgebiete im Schulverkehr von Grundschulen gelten die Einzugsbereiche gem. Satzung über die Bildung von Schulbezirken für Grundschulen im Hochtaunuskreis. Bei weiterführenden Schulen ist die Erreichbarkeit der nächstgelegenen Schule eines jeden Schultyps (Sekundarschule, Gymnasium, Berufsschule) sicherzustellen, sofern Wohnort und Schule innerhalb des Kreises liegen.

3.3.1 Schulverkehr an Grundschulen

Für sämtliche Grundschulen des Vordertaunus gilt, dass alle Schulen verpflichtet sind einen Schulwegsicherungsplan zu erstellen und die Wegstrecken vergleichsweise gering sind, weshalb die Schüler grundsätzlich keinen Anspruch auf eine schülerorientierte Busanbindung haben.

Auch für sämtliche Grundschulen des Usinger Lands und Glashütten gilt, dass alle Schulen verpflichtet sind einen Schulwegsicherungsplan zu erarbeiten, weshalb die Schüler im Einzugsbereich von zwei Kilometern grundsätzlich keinen Anspruch auf eine schülerorientierte Busanbindung haben.

Weiterführend werden die folgenden Anforderungen an den Schulverkehr von Grundschulen definiert:

- ♦ **Gesamtreisezeit:** i. d. R. sind Schulen zu Fuß für Schüler erreichbar. In begründeten Ausnahmen sind Busverkehre mit maximal 30 Minuten zwischen Start- und Endhaltestelle anzubieten

- ◆ **Umstiege:** Busverbindungen sollten umsteigefrei sein. In begründeten Ausnahmen ist ein einmaliges Umsteigen zulässig. Umsteigeaufenthalte sollten fünf Minuten nicht übersteigen.
- ◆ **Wartezeiten:** bis Schulbeginn/ab Schulende maximal 20 Minuten Wartezeit zzgl. fünf Minuten zwischen Klassenraum und Haltestelle 20 Minuten vor oder nach Betreuungsende zzgl. fünf Minuten Wegzeit.

3.3.2 Schulverkehr an weiterführenden Schulen

Für sämtliche weiterführende Schulen des Hochtaunuskreises sollen Schüler in angemessener Weise an den Busverkehr zu der für sie nächstgelegenen weiterführenden Schule angebunden werden, wobei der Schulweg unter Umständen Fußwege enthalten kann.

Weiterführend werden die folgenden Anforderungen an den Schulverkehr von weiterführenden Schulen definiert:

- ◆ **Gesamtreisezeit:** als Gesamtreisezeit wird die Zeit zwischen Start- und Endhaltestelle definiert. Bei Schulen, ausgenommen Berufsschulen, darf die Gesamtreisezeit 60 Minuten, bei Berufsschulen 90 Minuten nicht übersteigen.
- ◆ **Umstiege:** Busverbindungen dürfen bis zu zwei Umstiege vorweisen, mit einer maximalen Umsteigezeit von je 15 Minuten.
- ◆ **Wartezeiten:** zur Hauptstartzeit sowie zwei Hauptendzeiten darf die Wartezeit 45 Minuten nicht übersteigen. Zu weiteren regulären Start- und Endzeiten darf die Wartezeit 60 Minuten nicht übersteigen. In allen Fällen ist eine Wegzeit von fünf Minuten zwischen Klassenraum und Haltestelle hinzuzurechnen.

3.3.3 Sonderfälle im Schulverkehr

Im Schulverkehr kommt es zeitweise zu veränderten Verkehrsbedürfnissen. An letzten Schultagen vor den Ferien und Tagen der Zeugnisvergabe wird der Nahverkehr entsprechend angepasst. Weitere Anpassungen an regulären Schultagen erfolgen im Rahmen der Möglichkeiten. Am Wochenende, in den Ferien und an offiziellen beweglichen Ferientagen im Hochtaunuskreis werden keine zusätzliche Beförderungsbedarfe der Schulen abgedeckt.

3.4 Anforderungen an den schienengebundenen und regionalen Busverkehr

Die dargestellten Anforderungen an den öffentlichen Nahverkehr im Hochtaunuskreis orientiert sich an dem bestehenden Leistungsangebot des schienengebundenen Verkehrs (vgl. Abschnitt 2.2.1) sowie des straßengebundenen Regionalverkehrs (vgl. Abschnitt 2.2.2.3). Wie bereits in der Bestandsanalyse dargestellt, stellt

der schienengebundene Verkehr den Grundbaustein eines intakten und leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsnetzes dar.

Wie im straßengebundenen öffentlichen Verkehr ist im schienengebundenen Verkehr ein pünktliches Angebot sicherzustellen und sind Ausfälle möglichst zu vermeiden.

Um auch weiterhin ein leistungsstarkes öffentliches Verkehrsnetz anbieten zu können, ist der VHT als Aufgabenträger des Hochtaunuskreises ausgenommen der Sonderstatusstadt Bad Homburg v. d. Höhe, auf den Erhalt bzw. perspektivischen Ausbau des Angebots im schienengebundenen bzw. Regionalbusverkehr angewiesen. Somit sind die unter Abschnitt 3.1.2 dargelegten wünschenswerten Bedienstandards nur dann sinnvoll, sofern das Angebot im schienengebundenen und Regionalbusverkehr den nachfolgenden Anforderungen gerecht wird.

Zu den Relationen im Schienenverkehr mit sehr hoher Bedeutung zählen die gesamten Achsen im Vordertaunus Friedrichsdorf – Bad Homburg v. d. Höhe– Oberursel (Taunus) – Frankfurt (Main) sowie Kronberg – Frankfurt (Main). Auf diesen Relationen sollte perspektivisch mindestens

- ◆ Mo-Fr und Samstag ein 15-Minutentakt in der HVZ und der NVZ, Sonntag ein 30-Minutentakt bestehen bleiben,
- ◆ Nachtverkehr angepasst an Verkehrsbedürfnis sowie
- ◆ Bedienzeiten von 05:30 Uhr bis 01:00 Uhr an allen Wochentagen gelten.

Zu den Relationen im Schienenverkehr mit hoher Bedeutung zählen die Achse der Taunusbahn Grävenwiesbach – Usingen – Neu-Anspach – Wehrheim – Friedrichsdorf (Main), die U-Bahnlinie U3, die RB 16 die geplante RTW und Königsteiner Bahn Königstein – Frankfurt (Main). Auf diese Relation sollte perspektivisch mindestens der 30-Minutentakt in der HVZ und der NVZ bestehen bleiben und eine Bedienung von 05:30 Uhr bis 01:00 Uhr an allen Wochentagen sichergestellt sein. Zum weiteren Schienenverkehr zählt die Relation Brandoberndorf – Grävenwiesbach auf der perspektivisch ein 60-Minutentakt gelten sollte sowie eine Bedienung von 05:30 Uhr bis 01:00 Uhr an allen Wochentagen sichergestellt sein.

Der Regionalbusverkehr, der auf Relationen zwischen Mittelzentren verkehrt, sollte mindestens eine Bedienung im 30-Minutentakt in der HVZ sowie zwischen 07:00 Uhr bis 22:00 Uhr an allen Wochentagen erfolgen.

4. Mängelanalyse

In diesem Abschnitt wird das aktuelle Angebot des Öffentlichen Nahverkehrs im VHT-Gebiet mit Hilfe der Erkenntnisse der Bestandsaufnahme (inkl. Beteiligung) sowie aus Rückmeldungen aus den Städten und Gemeinden des Hochtaunuskreises bewertet.

Nachdem auf Basis der Bestandsanalyse uns im Sinne einer Angebotsplanung ein Soll-Zustand definiert wurde (vgl. Abschnitt 3 Anforderungen den zukünftigen ÖPNV), wird dieser im folgenden Abschnitt mit dem Status Quo abgeglichen und entsprechende Mängel zusammenfassend herausgestellt.

4.1 Handlungsbedarfe aus Sicht der Städte und Gemeinden des Hochtaunuskreises

Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsprozesses bei der Erstellung des NVP haben alle kreisangehörigen Kommunen des Hochtaunuskreises die Möglichkeit erhalten, aus ihrer Sicht aktuell bestehende Bedarfe im ÖPNV zur Kenntnis zu bringen. Zwölf von 13 Kommunen des Hochtaunuskreises haben die Möglichkeit wahrgenommen sich zu beteiligen (vgl. Tabelle 29, Anlage 6).

Tabelle 29: Übersicht thematischer Rückmeldungen je Kommune

Kommune	Thema					
	Erschließung	Bedienung	Verbindung	Verkehrsmittelverknüpfung	Infrastruktur	Sonstiges
Friedrichsdorf	X	X	X	X	X	X
Königstein im Taunus	X	X	X	X	X	X
Schmitten im Taunus		X	X		X	X
Wehrheim						
Weilrod	X	X	X	X		X
Grävenwiesbach	X	X	X	X	X	
Oberursel (Taunus)	X	X		X	X	X
Neu-Anspach	X	X	X			
Hochtaunuskreis (HTK)				X		
Glashütten	X	X	X			X
Usingen	X	X	X	X	X	X
Kronberg			X	X		

Bezüglich der **Erschließung** wurde auf bestehende Lücken in der ÖPNV-Anbindung von Wohn- und Gewerbegebieten sowie wichtigen Einrichtungen hingewiesen, so dass neue Haltestellen und Linienverlängerungen geprüft werden sollen. Gleichzeitig wurden Fahrplan- und Liniennetzoptimierungen diskutiert, um die Effizienz und Erreichbarkeit insbesondere für Neubaugebiete, Schulen und Gewerbebestände zu verbessern. Angesichts geplanter städtebaulicher Entwicklungen wird eine frühzeitige Integration des ÖPNV als essenziell für eine nachhaltige Verkehrsanbindung angesehen.

Im Bereich **Taktung** wurde auf Defizite, insbesondere in den weniger zentral gelegenen Stadtteilen und Ortsteilen hingewiesen. Es bestehen Forderungen nach einer engeren Taktung, insbesondere für Berufspendler und Schüler sowie generell am Wochenende und in den Abendstunden. Zudem wird eine stärkere Integration von On-Demand-Verkehren diskutiert, um die Attraktivität des ÖPNV außerhalb der Hauptverkehrszeiten und an Wochenenden zu erhöhen.

Im Hinblick auf **Verbindungen** fehle es an direkten Busverbindungen zwischen vielen Ortsteilen und benachbarten Kommunen, insbesondere zu wichtigen Bahnhöfen (schienengebundener Verkehr), was die Nutzung des Nahverkehrs für Pendler, Schüler und andere Bevölkerungsgruppen erschweren würde. Es gibt Forderungen nach häufigeren Taktungen, insbesondere in den Abendstunden und an Wochenenden, sowie nach besseren Anbindungen an zentrale Knotenpunkte und den schienengebundenen Verkehr. Zudem wird kritisiert, dass AST-Verkehre oft unattraktiv seien und durch reguläre Busverbindungen oder On-Demand-Lösungen ersetzt werden sollten.

Zum Thema **Verkehrsmittelverknüpfung** wurde Bedarf an besseren Verknüpfungspunkten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, insbesondere durch den Ausbau von Mobilitätsstationen an zentralen Bahnhöfen und U-Bahn-Stationen angesprochen. Es würden ausreichend P+R-Parkplätze, sichere Fahrradabstellanlagen mit E-Ladestationen sowie Car-Sharing-Angebote fehlen, um den Umstieg auf den ÖPNV attraktiver zu gestalten.

Im Bereich **Infrastruktur und Fahrzeuge** besteht aus Sicht der Kommunen erheblicher Verbesserungsbedarf, insbesondere an Haltestellen hinsichtlich Barrierefreiheit, digitaler Fahrgastinformationen und Wetterschutz. Viele Haltestellen seien noch nicht barrierefrei ausgebaut worden, es würden Echtzeitanzeigen für Abfahrtszeiten und Störungsmeldungen sowie angemessene Wartehäuschen mit Beleuchtung und Sitzmöglichkeiten fehlen. Zudem wird eine bessere Anpassung der Busse an die topografischen Bedingungen gefordert, um einen zuverlässigen und wetterunabhängigen ÖPNV sicherzustellen. Gleichzeitig sollen umweltfreundliche Antriebe wie Elektro- oder Wasserstoffbusse gefördert, die Verkehrsleitzentrale zur besseren Koordination ausgebaut und Maßnahmen zur Wettersicherheit der Busse sowie zur Schulung der Fahrer verstärkt werden.

4.2 Soll-Ist-Abgleich

In diesem Arbeitsschritt wurde das bestehende Angebot mit dem definierten Anforderungsprofil (vgl. Abschnitt 3) gegenübergestellt. Die wesentlichen festgestellten Mängel aus dem Soll-Ist-Abgleich werden nachfolgend übergeordnet dargestellt.

4.2.1 Angebot

Das ÖPNV-Angebot im Hochtaunuskreis wurde im Hinblick auf die definierten Vorgaben zur Erschließung, Bedienung und Verbindung untersucht. Die neue Systematik in der Festlegung der Mindestbedien- und Angebotsstandards (vgl. Abschnitt 3.1) und der damit verbundene Angebotsausbau auf den Achsen Weilrod – Usingen und Schmitten im Taunus – Oberursel (Taunus) schlägt sich dadurch stark als Defizit im Soll-Ist-Abgleich nieder, bedeutet aber gleichermaßen eine deutliche Angebotsverbesserung auf den wichtigen Relationen aus dem Usinger Land.

Einen weiteren großen Aspekt spielen Verbindungen, die derzeit und auch perspektivisch vom AST-Verkehr bedient werden. Somit fallen hierbei zwar viele zusätzliche Fahrplankilometer an, die jedoch nur zu einem gewissen geringen Teil abgerufen werden und sich somit in der Berechnung der finanziellen Mehrbedarfe nur gering auswirken.

Insgesamt beläuft sich der geschätzte Mehrbedarf an Fahrplankilometern im Bus und AST-Verkehr für den Angebotsausbau auf ca. 453.700 zusätzliche Fahrplankilometer. Knapp über 60 Prozent davon entfallen auf die beiden Achsen Weilrod – Usingen und Schmitten im Taunus – Oberursel (Taunus).

4.2.2 Infrastruktur

Die geänderte Methodik in der Berechnung der Haltestellenerreichbarkeit (vgl. Abschnitt 2.2.3.1) stellt eine realistische Betrachtung der tatsächlichen Erreichbarkeit von Haltestellen dar. So ergeben sich durch die Berechnung auf Basis des Wegenetzes einige Erschließungslücken, die bereits aufgezeigt wurden (vgl. Anlage 4). Im Vergleich zum vorangegangenen NVP sind die neu definierten Anforderungen in Form einer realistischeren Betrachtung eine Angebotsverbesserung. Teilweise ergeben sich dadurch Lücken in der räumlichen Erschließung von Siedlungsflächen, Gewerbegebieten bzw. Arbeitsplatzschwerpunkten sowie kleineren Ausflugs- und Freizeitzielen.

4.3 Stärken und Schwächen

Die sich aus der Mängelanalyse ergebenden Stärken und Schwächen der ÖPNV-Leistungserbringung im Hochtaunuskreis sind den folgenden tabellarischen Darstellungen zu entnehmen (vgl. Tabelle 30 bis Tabelle 31).

Tabelle 30: Größte Stärken und Schwächen im Angebot des öffentlichen Nahverkehrs im Hochtaunuskreis

Stärken	Schwächen
Erschließung	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verfügbarkeit von je mind. einer Haltestelle je Ortsteil ◆ Teilweise dichtes Haltestellennetz in den Kommunen des Vordertaunus ◆ Angebotsverbesserung durch Berechnung der Erreichbarkeit auf Basis des Wegenetzes 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Teilweise fehlende räumliche Erschließung von Siedlungsflächen, Gewerbegebieten, Ausflugs- und Freizeitzielen ◆ Erschließungsqualität bis jetzt nur räumlich aber nicht durch Bedienhäufigkeiten o.ä. definiert
Bedienung	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 30 Minutentakt auf vielen Relationen des Vordertaunus ◆ Starke Achse entlang der Schiene durch die Taunusbahn (RB 15) ◆ Viele Relationen mit guten Reisezeiten beim ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Usinger Land: teilweise Haltestellen mit wenigen Busabfahrten (insb. außerhalb des Schulverkehrs) ◆ Begrenzte Bedienzeiträume ◆ Schmitten im Taunus, Treisberg ohne direkte Verbindung ins Gemeindezentrum ◆ Gemeinden des Usinger Lands teilweise mit fehlenden attraktiven Verbindungen an die zentralen Orte (lange Reisezeiten ins Oberzentrum) ◆ Teilweise Ortsteile, die außerhalb des Schulverkehrs nur durch AST-Verkehre angebunden sind ◆ AST-Angebote nur mit Vorbuchzeit von mindestens einer Stunde
Verknüpfung	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anbindung vieler Zugangsstellen zum schienengebundenen Verkehr mit dem Bus/AST ◆ Förderung der Intermodalität durch Konzept zur Umsetzung von Mobilstationen ◆ B+R-Angebote an vielen SPNV-Zugangsstellen vorhanden ◆ P+R-Angebote an vielen SPNV-Zugangsstellen vorhanden ◆ Möglichkeiten der kostenlosen Fahrradmitnahme auf allen Verbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Begrenztes und teilweise mangelhaftes Angebot für B+R an Zugangsstellen zum straßengebundenen ÖPNV ◆ Fahrradmitnahme auf wenigen Verbindungen kompliziert durch Kapazitätsengpässe

Quelle: IGES 2025.

Tabelle 31: Größte Stärken und Schwächen in der Qualität des ÖPNV

Stärken	Schwächen
Infrastruktur	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Viele der Haltepositionen bereits barrierefrei ausgebaut 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Aktualität des Haltestellenkatasters des RMV (Verlässliche Datengrundlage zum Ausbaustand von Haltestellen) ◆ Bestehende Ausbaubedarfe der Haltestellen für Barrierefreiheit ◆ Ausbaubedarfe einiger Haltestellen hinsichtlich Mindestausstattung/Ausstattungsmerkmale ◆ Fehlende finanzielle Haushaltsmittel für den barrierefreien Haltestellenausbau in den Kommunen
Fahrzeuge	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge im Busverkehr im Einsatz ◆ Viele Fahrzeuge im AST-Verkehr sind barrierefrei, sodass in der Regel ein PRM-Transport⁷⁵ gewährleistet werden kann. 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen aktuell nicht vorhanden → Aufkommender Anschaffungsbedarf sowie betrieblicher/infrastruktureller Ressourcenbedarf (z.B. Umlaufplanungen, Lade-/Tankmöglichkeiten inkl. aufkommenden Flächenbedarfen auf Betriebshöfen oder ÖPNV-Anlagen im öffentlichen Raum) zur Umsetzung der CVD sehr hoch

Quelle: IGES 2025.

⁷⁵ PRM = „Person with reduced mobility“ (= Mensch mit eingeschränkter Mobilität)

5. Maßnahmenkonzept

Nachfolgend werden die Maßnahmen, die sich aus der Mängelanalyse (vgl. Abschnitt 4 Mängelanalyse) ergeben, zusammengefasst dargestellt. Somit ergeben sie sich aus dem Abgleich von Bestandsanalyse inkl. Beteiligung und des Anforderungsprofils. Diese Maßnahmen sind Bestandteil der Zielsetzungen für das zukünftige Verkehrsangebot und dienen der Umsetzung des aktualisierten Anforderungsprofils. Ihre Realisierung erfordert sowohl finanzielle als auch personelle Ressourcen. Sofern diese nicht durch die bestehenden Haushaltsmittel gedeckt sind, erfolgt die Umsetzung bzw. Prüfung unter dem Vorbehalt der finanziellen Verfügbarkeit.

5.1 Optimierungspotenziale des ÖPNV-Netz

5.1.1 Anpassung des ÖPNV-Angebots im Stadtverkehr Oberursel (Taunus)

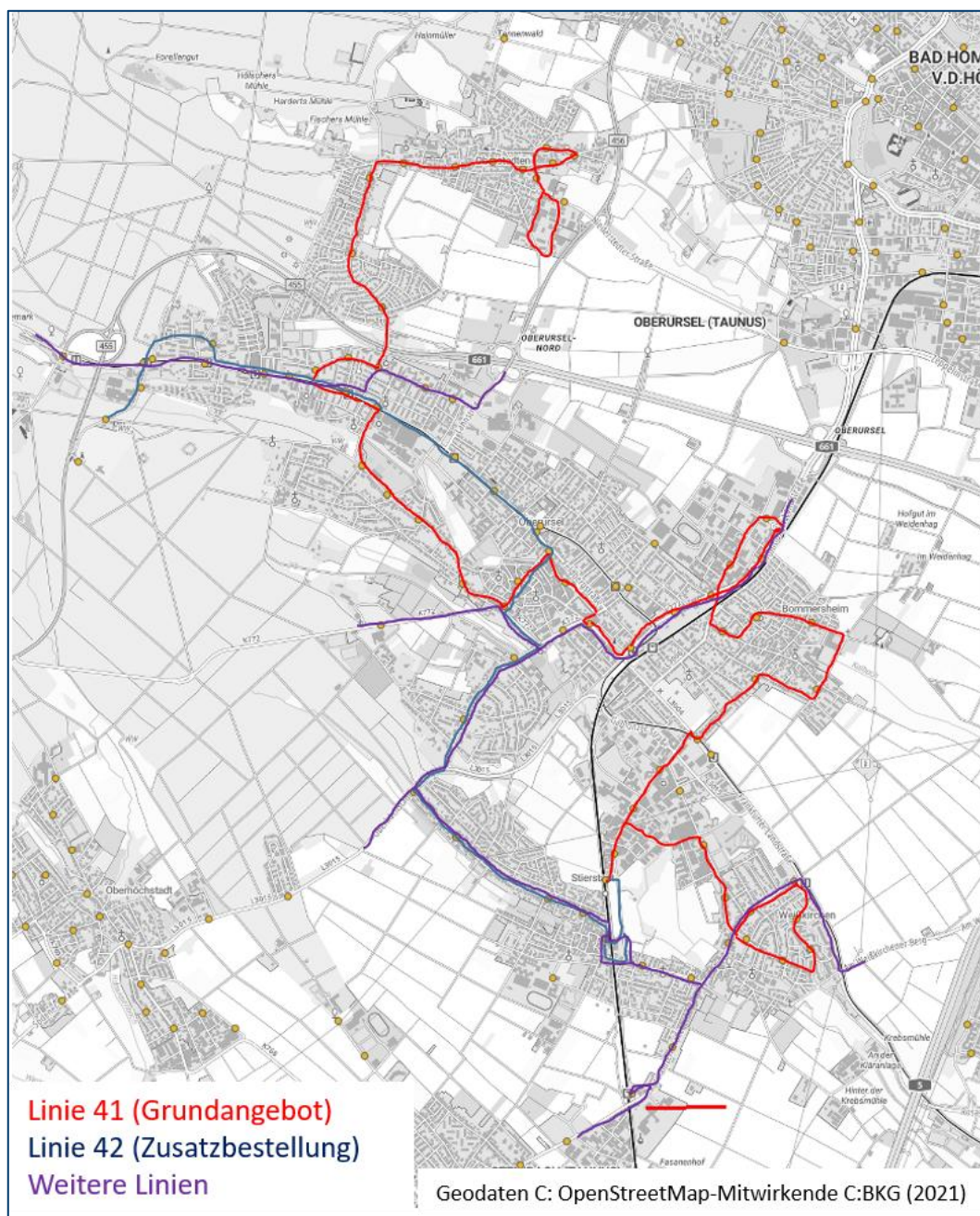
Im Rahmen des Maßnahmenkonzepts werden für die Stadt Oberursel (Taunus) bestehende verkehrliche Planungen ab dem 01.01.2027 berücksichtigt. Hintergrund der Änderungen im Stadtverkehr ist die Übergabe der Aufgabenträgerschaft auf den VHT. Dieser hat hierfür ein Grundangebot definiert, das sich an den Anforderungen des vorliegenden Nahverkehrsplans orientiert. Hierdurch wird ein mit vergleichbaren Räumen übereinstimmendes Versorgungsniveau sichergestellt. Dieses umfasst unter anderem die Linie 41, die Nachtbuslinie N31 sowie relevante Leistungen im Schülerverkehr.

Die Stadt Oberursel (Taunus) hat über den VHT die Möglichkeit bei entsprechendem finanziellem Engagement, zusätzliche Leistungen zu beauftragen. In der Planung ist dabei die Linie 42 sowie eine zeitweise Taktausweitung der Linie 41. Im Rahmen der weiteren Planungen kann es jedoch noch zu Anpassungen kommen.

Zusätzlich wird geprüft, ob verbleibende Angebotslücken als Bestandteil des Grundangebots im Rahmen des Bedarfsverkehrs erschlossen werden.

Die ehemals bestehende Durchbindung der Linien 7 und 41 wird künftig voraussichtlich nicht mehr realisierbar sein. Geplant ist, dass dennoch eine umsteigefreie Verbindung zwischen Oberstedten und Bad Homburg v. d. Höhe erhalten bleibt. Zusätzlich sollen der Stadtbus Bad Homburg v. d. Höhe sowie die Linie 41 in Oberstedten zeitlich und räumlich aufeinander abgestimmt sind, um einen Umstieg zu gewährleisten.

Abbildung 29: Stadtverkehr Oberursel (Taunus) Planungsstand April 2025



Quelle: VHT 2025.

Gleichzeitig zur Anpassung des Stadtverkehrs wird auch eine Anpassung im Hinblick auf Linie 252 (Zuständigkeit MTV) geplant. Die Anpassung bewirkt eine Stärkung im Abschnitt Weißkirchen Steinbach Bahnhof – Oberursel Bahnhof sowie eine Schwächung auf dem Abschnitt Weißkirchen Steinbach Bahnhof – Weißkirchen Ost.

5.1.2 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit

Soweit nicht bereits erfüllt, sind die Angebotshäufigkeiten des lokalen ÖPNV innerhalb des Geltungszeitraums des NVP im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und personellen Ressourcen so weiterzuentwickeln, dass mindestens die in Abschnitt 3 genannten Mindestbedienhäufigkeiten für die Angebotskategorien erreicht werden. Maßgeblich sind dabei die in der vorliegenden Fortschreibung definierten Verbindungsrelationen. Eine schrittweise Umsetzung ist möglich, es ist jedoch eine maximal kurz- bis mittelfristige Umsetzung zum Betriebsstart 2027 anzustreben. Einzelne Relationen können ausnahmsweise erst mit Verlängerung der S-Bahn nach Usingen umgesetzt werden. Die Priorität der Maßnahmen zur Anpassung der Fahrtenhäufigkeiten wird als „hoch“ eingestuft.

Angebotsanpassungen Vordertaunus

Auf der Relation Königstein (Taunus) Mammolshain - Kronberg (Taunus) Bahnhof ist das Fahrtenangebot Montag bis Freitag gemäß Kategorie VT1 des Anforderungsprofils anzupassen.

Für den Stadtbusverkehr Kronberg ist eine Angebotsanpassung auf der Relation Kronberg Schönberg - Kronberg Bahnhof, an allen Wochentagen insbesondere am Wochenende zu prüfen. Die Kosten für diesen Angebotsausbau sind in der Gesamtschätzung des finanziellen Mehraufwands (vgl. Absatz 7.3 Finanzielle Auswirkungen) nicht berücksichtigt. Sofern die Anpassung umgesetzt wird, muss diese als Teil des Stadtbusverkehrs durch die Kommune getragen werden.

Angebotsanpassungen Usinger Land und Glashütten

Die Angebotsanpassungen im Usinger Land und Glashütten sind vielfältig. Primär betrifft dies die Gemeinden Schmitten im Taunus und Weilrod. Eine verbesserte Anbindung dieser Gemeinden an den schienengebundenen Verkehr wird als wichtige Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV im Hochtaunuskreis erachtet und wird entsprechend hoch priorisiert. In beiden Gemeinden kann eine Angebotsverbesserung durch eine Angebotsanpassung auf nur wenigen Linien erreicht werden.

Für die Ortsteile der Gemeinde Schmitten im Taunus soll eine verbesserte Anbindung an das jeweils nächstgelegene Mittelzentrum angestrebt werden. Je nach Ortsteil betrifft dies Anbindungen an die Mittelzentren Königstein, Oberursel (Taunus) und Usingen zu. Dies führt zu einer Angebotsausweitung der aktuellen Linien 50/51. Vor allem an Sonn- und Feiertagen ist das Angebot für die Ortsteile Oberreifenberg, Niederreifenberg und Brombach zu verbessern. Neben einer verbesserten Anbindung an das nächstgelegene Mittelzentrum ist auch eine Anbindung gem. Anforderungsprofil an das Gemeindezentrum (Schmitten im Taunus, Kirche) sicherzustellen. Ausbaubedarf besteht diesbezüglich für die Ortsteile Huldal und Treisberg.

Um perspektivisch auf die, durch die S-Bahnverlängerung erzielte, verbesserte Anbindung Usingens an den Metropolenraum Frankfurt (Main) vorbereitet zu sein,

ist für die Gemeinde Weilrod ein Ausbau auf der Achse Weilrod – Usingen anzustreben. Aktuell betrifft dies die Linien 62 und 82. Durch einen entsprechenden Angebotsausbau wird eine Verbesserung für viele Weilroder Ortsteile auf dem Linienweg erzielt.

Auch in den Gemeinden Grävenwiesbach Neu-Anspach und Usingen bestehen Anpassungsbedarfe an das Anforderungsprofil, dies betrifft die Relationen

- ◆ Grävenwiesbach, Laubach/Mönstadt/Naunstadt - Grävenwiesbach, Bahnhof zur Ferienzeit und an Wochenenden (aktuell Linie 69),
- ◆ Neu-Anspach, Rod am Berg - Neu-Anspach, Bahnhof hauptsächlich zur Ferienzeit (aktuell Linie 82),
- ◆ Neu-Anspach, Westerfeld - Neu-Anspach Bahnhof vormittags unter der Woche (Taktlücke) und in der Ferienzeit (aktuell Linien 61, 62 und 82) sowie
- ◆ Usingen, Michelbach - Usingen, Bahnhof (aktuell Linien 65 und 66), primär zur Ferienzeit.

Nachtbusangebot

Neben den beschriebenen Maßnahmen zur Angebotsausweitung ist auch ein Erhalt des bestehenden Nachtbusangebots anzustreben. Dies betrifft alle bestehenden Relationen von und zu Ortsteilen ab 1.500 Einwohnenden und jede Kommune.

Angepasste Angebote zu Veranstaltungen

Im Hochtaunuskreis finden regelmäßig größere Veranstaltungen statt, die zu einer gestiegenen Fahrgastnachfrage führen und dadurch Zusatzfahrten erforderlich machen. Beispiele hierfür sind unter anderem das Brunnenfest (Oberursel), das Burgfest (Königstein), das Laternenfest (Bad Homburg v. d. Höhe), und die Laurentiuskerb (Usingen). Es soll daher fortlaufend geprüft werden, ob ein ausreichendes Angebot zu Veranstaltungen vorhanden ist. Wo notwendig, soll das Angebot entsprechend angepasst werden.

5.1.3 Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit

Maßnahmen zur Reduzierung der Reisezeit ergeben sich sowohl aus den Vorgaben zu den Reisezeitvergleichen (vgl. Tabelle 19) als auch aus den Vorgaben zur maximalen Fahrzeit aus zentralen Ortsteilen einer Gemeinde in Orte höherer Zentralität (vgl. Tabelle 26). Während die Vorgaben zu den maximalen Umstiegen auf Verbindungen in Orte höherer Zentralität aus Tabelle 26 flächendeckend erfüllt werden, gibt es Defizite in der ÖPNV-Reisezeit, die sich sowohl aus dem Verhältnis MIV zu ÖPNV-Reisezeit ergeben als auch aus dem Überschreiten der Fahrzeit in Orte höherer Zentralität.

Im Usinger Land bestehen Bedarfe zur Anpassung an die ÖPNV-Reisezeit. Es ist abzuwägen und zu prüfen, wie die Reisezeiten durch eine effizientere Linienführung

oder Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung für die betreffenden Ortsteile verkürzt werden können. Derzeit werden innerhalb eines Linienwegs viele Ortsteile angefahren, um dort ein regelmäßiges Angebot sicherzustellen. Eine Anpassung bzw. Verkürzung der Linienwege würde demnach zu einer unzureichenden Anbindung mancher Ortsteile führen. Darüber hinaus liegen in Teilen des Usinger Lands die Fahrzeiten ins nächstgelegene Oberzentrum über 60 Min., was auf die komplizierte geografische und topografische Lage zurückzuführen ist und sowohl den ÖPNV als auch den MIV betrifft. In diesen Fällen wird von der Ableitung von Maßnahmen verzichtet. In allen anderen Fällen sind Maßnahmen formuliert.

Maßnahmen zur Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit sind in Tabelle 32 aufgeführt:

Tabelle 32: Maßnahmen zur Reduzierung der ÖPNV-Reisezeiten

Relation	Erläuterung
Grävenwiesbach, Laubach – Usingen Bahnhof	Prüfauftrag im Zusammenhang mit einer möglichen S-Bahn-Verlängerung, um eine Verbesserung der Reisezeit durch Netzoptimierungen zu prüfen.
Grävenwiesbach, Naunstadt – Usingen Bahnhof	Prüfauftrag zur Überprüfung der Netzoptimierung bei S-Bahn-Verlängerung und deren Einfluss auf die Fahrzeit.
Neu-Anspach, Rod am Berg – Usingen Bahnhof	Prüfauftrag zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen der Linie 82 in Neu-Anspach und Usingen, um eine kürzere Reisezeit zu ermöglichen.
Schmitten, Treisberg – Schmitten Kirche	Prüfauftrag zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten in Hunoldstal, um eine effizientere Verbindung zur Schmitten Kirche zu erreichen und die Reisezeit zu verkürzen.
Schmitten, Treisberg – Usingen Bahnhof	Prüfauftrag zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen über Linie 82 in Neu-Anspach, um die Reisezeit zu verkürzen.
Schmitten, Hunoldstal – Usingen Bahnhof	Prüfauftrag zur Verbesserung der Umsteigeoptionen über Linie 82, um eine effizientere Verbindung zwischen Hunoldstal und Usingen zu erreichen.
Usingen, Kransberg – Usingen Bahnhof	Prüfauftrag zur Fahrzeitverkürzung im Zuge einer möglichen S-Bahn-Verlängerung prüfen.
Wehrheim, Friedrichsthal – Usingen Bahnhof	Prüfauftrag zur Fahrzeitoptimierung unter Berücksichtigung der Anbindung der Linie 63 im SPNV, insbesondere bei einer möglichen S-Bahn-Verlängerung.
Wehrheim, Pfaffenwiesbach – Usingen Bahnhof	Prüfauftrag zur Fahrzeitoptimierung unter Berücksichtigung der Anbindung der Linie 63 im SPNV, insbesondere bei einer möglichen S-Bahn-Verlängerung
Weilrod, Cratzenbach – Usingen Bahnhof	Prüfauftrag zur Verbesserung der Umstiege auf die Li-Bahnhof

nie 82 in Neu-Anspach, um die Verbindung nach Usingen zu optimieren.

Weilrod, Finsterthal –
Usingen Bahnhof

Prüfauftrag zur Optimierung der Umsteigemöglichkeiten zur Linie 82 in Neu-Anspach für eine schnellere Anbindung an Usingen.

Quelle: IGES 2025.

Relationen, die die Anforderungen nicht erfüllen und als Maßnahmen nicht weiterverfolgt werden, sind in Tabelle 33 dargestellt.

Tabelle 33: Nicht weiterverfolgte Maßnahmen zur Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit

Relation	Erläuterung
Neu-Anspach, Rod am Berg – Neu-Anspach Bahnhof	Die längere Fahrzeit durch die Umwegführung über Anspach sichert die Anbindung ans Feldbergcenter. Daher wird die Maßnahme nicht weiterverfolgt, da die Erschließungswirkung weiterhin gegeben ist.
Schmitten, Arnoldshain – Frankfurt (Main) Hauptbahnhof	Eine signifikante Fahrzeitverkürzung ist ohne infrastrukturelle Maßnahmen zur Beschleunigung der U3 nicht möglich. Daher wird diese Maßnahme nicht weiterverfolgt.
Weilrod, Finsterthal – Weilrod-Rod an der Weil	Keine Maßnahme. Linienführung über Riedelbach wegen Nahversorgung weiterhin erforderlich.

Quelle: IGES 2025.

Darüber hinaus befürwortet der VHT das Umsetzen von Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung und unterstützt Behörden und Kommunen bzw. den jeweiligen Straßenbaulastträger bei der Umsetzung. Es ist anzumerken, dass bislang keine Technik zur Ansteuerung von LSA in den Fahrzeugen des VHT vorhanden ist. Aufgrund der ländlich geprägten Infrastruktur in weiten Teilen des Hochtaunuskreises, kann eine solche Lösung vielerorts kaum gewinnbringend eingesetzt werden, da vergleichsweise wenige LSA existieren. Auch die Umsetzung von Bussonderfahrstreifen ist aufgrund bestehender Straßenverhältnisse kaum möglich.

5.1.4 Verbesserung der ÖPNV-Erschließung

Nachfolgend werden sowohl Maßnahmen zur Verbesserung der räumlichen Erschließung definiert als auch Maßnahmen, die zu einer generellen Verbesserung der ÖPNV-Erschließung führen sollen.

5.1.4.1 Verbesserung der räumlichen Erschließung

Im Rahmen des Nahverkehrsplans wurden verschiedene potenzielle Erschließungslücken identifiziert. Nachfolgend sind diese als Maßnahmen (ggf. als Prüfaufträge) aufgeführt, die zur Verbesserung der Anbindung bislang unterversorgter Bereiche beitragen können (vgl. Tabelle 34). Die Umsetzung erfolgt jeweils vorbehaltlich verkehrlicher, baulicher und finanzieller Machbarkeit sowie in enger Abstimmung mit den zuständigen Stellen.

Tabelle 34: Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung

Erschließungslücke	Maßnahme
Weilrod – Vorbereitung der Erschließung des Bauentwicklungsgebiets „Dornesfeld“	Zur frühzeitigen Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Anbindung neuer Baugebiete wird exemplarisch das Baugebiet „Dornesfeld“ in Weilrod als Prüfauftrag aufgenommen. Umsetzung wäre durch die Einrichtung einer Linienführung mit Fahrtbeziehungen entlang der B275 – Baugebiet – Riedelbach Schule (in beide Fahrtrichtungen) denkbar. Der Betrieb verursacht voraussichtlich nur geringe Mehrkosten; relevante Aufwände entstehen durch Straßenerschließung und Haltestelleninfrastruktur. Weitere Baugebiete im Kreis werden nach Mitteilung durch die Kommunen berücksichtigt.
Weilrod, Gemünden Süd	Erschließung des Ortsteils Gemünden Süd durch die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle. Die Maßnahme ist betrieblich kostenneutral. Bauliche Kosten entstehen lediglich durch die Haltestelleneinrichtung.
Friedrichsdorf, Köppern, Waldfriedhof	Prüfauftrag zur möglichen Einbindung des Waldfriedhofs in Köppern über eine geeignete Linienführung.
Königstein, Parkstraße – Ergänzung durch zusätzliche Haltestelle „Ölmühlenweg“	Umsetzen einer Zusätzlichen Haltestelle zur Feinerschließung am Ölmühlenweg in der Parkstraße in Königstein. Die Maßnahme kann ohne betriebliche Mehrkosten umgesetzt werden.
Königstein, Im Haderheck/Altkönigstraße	Umsetzen einer Haltestelle an der B8. Die Maßnahme ist im Betrieb kostenneutral.
Königstein-Falkenstein, Reichenbachweg	Prüfauftrag zur Erschließung des westlich gelegenen Wohngebiets in Falkenstein (Reichenbachweg).
Glashütten, Schloßborn, Nordwest – Verlängerung des AST 83	Prüfauftrag für die nordwestlichen Wohnbereiche Schloßborns durch Verlängerung der Bedienung der AST-Linie 83.
Glashütten, Zum Talblick	Prüfauftrag für den Bereich „Zum Talblick“ in Glashütten durch eine mögliche Linienwegänderung der AST-Linie 83, um eine bedarfsorientierte Anbindung sicherzustellen.
Schmitten, Arnoldshain, Hege- wiese	Prüfauftrag zur Anpassung des Linienwegs der AST-Linie 86 zur Erschließung der Hege- wiese in Arnoldshain.
Schmitten, Niederreifenberg, Fichtenweg	Prüfauftrag zur besseren Anbindung des Bereichs Fichtenweg.

Schmitten, Oberreifenberg – Feldbergstraße und Dillenbergsstraße	Prüfauftrag für die Erschließungslücken Feldbergstraße sowie die Dillenbergsstraße in Oberreifenberg durch mögliche Linienweganpassung der AST-Linie 86.
--	--

Quelle: IGES 2025.

Nicht weiterverfolgte Maßnahmen zur Verbesserung der räumlichen Erschließung

Das Schließen folgender Erschließungslücken wurden aufgrund überlanger Stichfahrten und damit verbundener negativer Auswirkungen auf die Fahrplankohärenz, komplizierten Straßenverhältnissen oder einem zu geringen zusätzlichen Erschließungspotenzial nicht weiterverfolgt (vgl. Tabelle 35).

Tabelle 35: Nicht weiterverfolgte Maßnahmen zur räumlichen Erschließung

Kommune	Ortsteil	Erschließungslücke	Stichfahrt mit erheblichem Aufwand	Straßenraum ermöglicht keine Busverkehr	zu geringe zusätzliche Erschließung
Friedrichsdorf	Köppern	Kapersburgsiedlung			x
Friedrichsdorf	Seulberg	Sportplatz			x
Friedrichsdorf	Burgholzhausen	PRS			x
Friedrichsdorf	Burgholzhausen	Amazon			x
Glashütten	Oberems	Mühlweg			x
Glashütten	Oberems	Sandweg			x
Grävenwiesbach	Grävenwiesbach	Auf der Hohl			x
Grävenwiesbach	Mönstadt	Am Bangert			x
Grävenwiesbach	Laubach	Mönstädter Weg			x
Grävenwiesbach	Laubach	Am Mühlberg			x
Königstein	Königstein	Richard-Neutra-Weg			x
Königstein	Königstein	Lerchenweg			x
Königstein	Königstein	Fuchstanzstraße			x
Königstein	Falkenstein	Hohemarkstraße			x
Königstein	Falkenstein	Am Hirschsprung			x
Kronberg	Kronberg	Golfplatz			x

Kommune	Ortsteil	Erschließungslücke	Stichfahrt mit erheblichem Aufwand	Straßenraum ermöglicht keine Busverkehr	zu geringe zusätzliche Erschließung
Kronberg	Kronberg	Taunusstraße			x
Kronberg	Kronberg	Philosophenweg			x
Kronberg	Kronberg	Kastanienhöhe			x
Neu-Anspach	Westerfeld	Zum Kirchborn	x		x
Neu-Anspach	Anspach	Am Belzbecker	x		
Neu-Anspach	Anspach	Feldbergstraße/Zum Wacht			x
Neu-Anspach	Arnsbach-Hausen	Im Rodersbach	x		
Oberursel (Taunus)	Oberursel	An der Heide			x
Oberursel (Taunus)	Stierstadt	Im Borngrund			x
Schmitten im Taunus	Seelenberg	Am Windhain			x
Schmitten im Taunus	Niederreifenberg	Von-Eichendorff-Str.			x
Schmitten im Taunus	Niederreifenberg	Am Hühnerberg	x	x	
Schmitten im Taunus	Arnoldshain	Reifenberger Weg			x
Schmitten im Taunus	Arnoldshain	Grabenwiesenweg	x		
Schmitten im Taunus	Schmitten	West	x	x	
Schmitten im Taunus	Schmitten	Im Eichenborn	x	x	
Schmitten im Taunus	Dorfweil	Eichenweg	x	x	
Schmitten im Taunus	Dorfweil	Familienferienstätte	x		

Kommune	Ortsteil	Erschließungslücke	Stichfahrt mit erheblichem Aufwand	Straßenraum ermöglicht keine Busverkehr	zu geringe zusätzliche Erschließung
Schmitten im Taunus	Dorfweil	Büchenbuschweg			x
Schmitten im Taunus	Dorfweil	Auf der Mauer	x		
Steinbach (Taunus)	Steinbach	Feldbergstraße			x
Steinbach (Taunus)	Steinbach	Ahornweg			x
Usingen	Usingen	Südümgehung			x
Usingen	Wernborn	Nordost	x		x
Usingen	Kransberg	Friedhof			x
Usingen	Kransberg	Am Wellenhang			x
Wehrheim	Pfaffenwiesbach	Kapersburgstraße			x
Wehrheim	Pfaffenwiesbach	Am Schützenhaus	x		
Wehrheim	Wehrheim	Langwiesenweg			x
Wehrheim	Wehrheim	Rudolf-Hell-Straße			x
Wehrheim	Obernhain	Herzbergstraße			x
Weilrod	Niederlauken	Neugasse			x
Weilrod	Rod an der Weil	Auf der Hölle			x
Weilrod	Altweilnau	Am Holzweg			x
Weilrod	Riedelbach	Waldstraße/Tannenstraße			x
Weilrod	Riedelbach	Am Sommerberg	x	x	
Weilrod	Mauloff	Seelenberger Weg			x
Weilrod	Mauloff	Heide Weg			x

Quelle: VHT 2025.

5.1.4.2 Weitere Maßnahmen

Nachfolgend werden weitere Maßnahmen zur Angebotsverbesserung durch geänderte Linienführung oder durch zusätzliche Erschließungen definiert (vgl. Tabelle 36).

Tabelle 36: Weitere Maßnahmen zur Angebotsverbesserung

Verortung der Maßnahme	Beschreibung
Neu-Anspach, Gewerbegebiet Burgweg	Prüfauftrag zur Erschließung des Gewerbegebiets Burgweg in Neu-Anspach durch eine Linie Anspach Bhf. - Gewerbegebiet Burgweg - Gewerbegebiet Daimlerstr. - Am Mühlgraben - Eiche – Usingen. Durch eine Umsetzung könnten womöglich in geringem Maße Kosten eingespart werden.
Neu-Anspach, L3270 in Höhe des Supermarkts	Prüfauftrag zur Errichtung einer Haltestelle an der L3270 in Höhe des Supermarkts.
Hochtaunus-Kliniken in Usingen	Die Hochtaunus-Kliniken am Standort Usingen werden derzeit ausschließlich im Rahmen eines Bedarfsverkehrs bedient, da die bestehende bauliche Infrastruktur im unmittelbaren Umfeld derzeit keine adäquate Anfahrtsmöglichkeiten für Linienbusse bietet. Vor dem Hintergrund der Relevanz des Standorts für die medizinische Daseinsvorsorge im Kreisgebiet ist eine langfristige Prüfung einer regulären Anbindung mit Linienbussen durchzuführen. Voraussetzung für die Einrichtung einer linienmäßigen Erschließung ist die Umsetzung geeigneter infrastruktureller Rahmenbedingungen, insbesondere einer geeigneten Wendemöglichkeit im Nahbereich der Klinik.
Kronberg, Frankfurter Straße – Errichtung einer Haltestelle zur Anbindung des Industriegebiets	Prüfung zur Umsetzung einer neuen Haltestelle in Kronberg, Frankfurter Straße zur Verbesserung der Anbindung des südlich gelegenen Industriegebiets. Die Anbindung könnte über die Regionalbuslinie 259 erfolgen. Eine Integration in den Linienverlauf wäre möglich, sofern die Zufahrt direkt an der L3005 erfolgt. Zuständig für die bauliche Umsetzung sind die Stadt Kronberg und Hessen Mobil. Die Maßnahme ist im Betrieb kostenneutral, bauliche Kosten entstehen durch die Errichtung der Haltestelle.
Grävenwiesbach, Haltestellen „Hasselborner Straße“ und „Schule“	An den Haltestellen „Hasselborner Straße“ und „Schule“ in Grävenwiesbach wird das definierte Anforderungsprofil der zeitlichen Erschließung nicht erfüllt. Durch die Bereitstellung von Linien- oder AST-Verkehren ist die Bedienung der beiden Haltestellen an das Anforderungsprofil anzupassen.

Quelle: IGES 2025.

Darüber hinaus werden durch den Ausbau der angegebenen Verbindungskategorien weitere, an dieser Stelle nicht genannte Verbesserungen in der zeitlichen Erschließung erzielt.

5.1.5 Anschlussicherung

Eine Durchbindung der Achse Oberursel (Taunus), Hohemark – Rod an der Weil – Grävenwiesbach soll geprüft werden.

Ansonsten sind die in Abschnitt 3.1.4 definierten Anforderungen an die Anschlussicherung gesetzt und umzusetzen. Bei einer entsprechenden Umsetzung ist mit keinem erheblichen Kostenmehraufwand zu rechnen.

5.1.6 On-Demand-Angebote

On-Demand-Verkehre (Bedarfsverkehre auf Abrufbasis ohne Fahrplanbindung) werden im Rahmen dieses Nahverkehrsplans als ergänzendes, nicht jedoch als zur öffentlichen Daseinsvorsorge zählendes Instrument eingestuft. Aufgrund der im Vergleich zum konventionellen Linienverkehr in der Regel höheren Betriebskosten und Komfortzuschläge sowie der spezifischen Einsatzlogik solcher Angebote – insbesondere zur Erschließung nachfrageschwacher Randlagen oder außerhalb der regulären Bedienzeiten – erfolgt keine generelle Berücksichtigung im Grundangebot des ÖPNV.

Gleichwohl bleibt es den kreisangehörigen Kommunen überlassen, On-Demand-Angebote im Rahmen eigener Zuständigkeiten und Finanzierungsverantwortung als zusätzliche Maßnahme zur Verbesserung der Mobilitätsversorgung vor Ort zu implementieren. Der Hochtaunuskreis begrüßt derartige Initiativen, sofern sie in das bestehende Nahverkehrsangebot integriert werden und auf einer tragfähigen verkehrlichen und wirtschaftlichen Konzeption beruhen.

5.1.7 Kreisübergreifende Verbindungen

In Bezug auf kreisübergreifende Verbindungen werden die in Tabelle 37 dargestellten Maßnahmen durch den VHT unterstützt und eine diesbezügliche Zusammenarbeit mit den umliegenden Aufgabenträgern weiterverfolgt. Aufgrund der komplizierten finanziellen Ausgangslage ist derzeit jedoch nicht mit einem kurzfristigen Einrichten neuer kreisübergreifender Linien zu rechnen.

Tabelle 37: Maßnahmenübersicht für kreisübergreifende Verbindungen

Verbindung	Erläuterung
Verbesserung der Verbindung Oberems – Idstein (Zuständigkeit VHT/RTV)	Zum Zeitpunkt der NVP-Erstellung kann keine Aussage zur weiteren Entwicklung des ÖV im Rheingau-Taunus-Kreis getroffen werden. Daher sind die Rahmenbedingungen für eine etwaige Umsetzung derzeit unklar. Eine Verbesserung sollte jedoch möglichst zeitnah umgesetzt werden.
Anbindung Rod, Emmershausen und Winden nach Weilmünster / Weilburg (Zuständigkeit VHT)	Verbesserung der Anbindung Rod, Emmershausen und Winden in Richtung Weilmünster

	/ Weilburg. Da die Anbindung der Linienverkehre an den Bahnhof Grävenwiesbach bestehen bleiben soll, sind verbesserte Umsteigerverbindungen (ggf. durch zusätzliche Fahrten im Bedarfsverkehr) einzurichten.
<p>Neue X-Busverbindung zur Angebotsverbesserung auf der Achse Bad Nauheim – Usingen – Idstein / Bad Camberg (Zuständigkeit VHT/RTV)</p>	<p>Zwischen dem Vordertaunus und dem Lahn- tal gibt es keine regionalen Verbindungen in West-Ost-Richtung. Im Sinne der Resilienz im Netz sowie angesichts der positiven Netz- wirkung sollte diese Lücke durch eine neue X- Bus-Achse Bad Nauheim – Usingen – Idstein oder Bad Camberg geschlossen werden. Angesichts der größeren Pendelverflechtun- gen sollte die Relation Usingen – Bad Nau- heim prioritär umgesetzt werden. Bei einer Umsetzung der Achse Bad Nauheim – Usingen – Idstein ist das Angebot der Linie 283 und 285 zwischen Hasselbach und Bad Camberg zu erweitern. Zu prüfen ist hierbei auch eine bessere Anbindung an den ICE- Bahnhof „Limburg Süd“. Bei einer Umsetzung der Achse Bad Nauheim – Usingen – Bad Camberg ist eine durchgän- gige Verbindung Usingen – Idstein im lokalen Busverkehr zu prüfen.</p>

Quelle: IGES 2025.

5.1.8 Angebotsverbesserungen im SPNV/Regionalverkehr

Neben Anforderungen, die den schienengebundenen Verkehr und Regionalverkehr im Hochtaunuskreis betreffen gemacht wurden (vgl. Abschnitt 3.4), werden die folgenden Maßnahmen definiert:

Zum einen ist ein zuverlässiger SPNV und Regionalbusverkehr sicherzustellen. Dies betrifft sowohl U-, S- als auch Regionalbahnen und -busse im Hochtaunuskreis.

Darüber hinaus ist in Friedrichsdorf für eine verbesserte Anbindung des Gewerbegebietes „Max-Planck-Straße“ und der Weiterführenden Schule Philipp-Reis-Schule eine neue SPNV-Zugangsstelle zwischen Friedrichsdorf Bahnhof und Friedrichsdorf Burgholzhausen umzusetzen.

5.2 Maßnahmen zur Entwicklung der ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur

5.2.1 Barrierefreiheit

Die in Abschnitt 3.2.2 definierten Anforderungen an die Barrierefreiheit sind gesetzt und umzusetzen. Ein entsprechender Zeitplan für die Umsetzung (Priorisierung) ist Anlage 3, eine Kostenschätzung für den barrierefreien Haltestellenausbau ist Abschnitt 7.3 zu entnehmen.

5.2.2 Verkehrsmittelverknüpfung

Neben der Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten und dem Ausbau von Mobilstationen kann auch die Fahrradmitnahme im ÖPNV einen relevanten Beitrag zur Förderung der Intermodalität darstellen. Der VHT unterstützt Maßnahmen zur Verkehrsmittelverknüpfung und setzt sich für einen Erhalt der kostenlosen Fahrradmitnahme im VHT-Gebiet ein.

Auf der Feldberglinie, Linie 57, wird eine Ausweitung der Ausbau der Fahrradmitnahmekapazitäten (z.B. mittels Fahrradgepäckträger) geprüft.

Darüber hinaus evaluiert der VHT das neue Angebot an Mobilitätsstationen, sofern das Angebot genutzt und finanziell darstellbar ist, sollen die Stationen des Modellprojektes weitergeführt werden und ein Ausbau auf das gesamte Kreisgebiet unter Engagement der Kommunen geprüft werden.

5.3 Maßnahmen zur Förderung integrierter ÖPNV-Planung

Um weiterhin ein starkes und attraktives Angebot zu ermöglichen, ist eine enge Vernetzung bzw. Zusammenarbeit mit den umliegenden Aufgabenträgern sowie dem Rhein-Main-Verkehrsverbund von hoher Bedeutung. Der VHT setzt sich daher für den Erhalt kreisübergreifender Verbindungen ein und unterstützt benachbarte Linienorganisationen bei Planung, Umsetzung und Erhalt kreisübergreifender Verkehre.

In Bezug auf Forderungen für den Regionalbusverkehr sowie den schienengebundenen Verkehr wurden im Rahmen des NVP Vorschläge erarbeitet, die in Abschnitt 3.4 festgehalten sind. Der VHT setzt sich dafür ein diese wünschenswerten Standards perspektivisch umzusetzen.

5.4 Zusammenfassender Maßnahmenplan

Nachfolgend werden zuvor erläuterte sowie weitere Maßnahmen, die sich aus der Erarbeitung des Maßnahmenplans ergeben haben, zusammenfassend in Tabelle 38 dargestellt.

Tabelle 38: Zusammenfassender Maßnahmenplan

Lfd. Nr.	Beschreibung	Maßnahmenbündel	Zeithorizont	Priorisierung
1	Erhalt des bestehenden Nachtbusangebots	Bedienung	fortlaufend	mittel
2	Angepasste Angebote zu Veranstaltungen etc.	Bedienung	fortlaufend	mittel
3	Anpassung des Fahrtenangebots im Regional- und schienengebunden Verkehr gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	langfristig	hoch
4	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Königstein (Taunus) Mammolshain - Königstein (Taunus) Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
5	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Grävenwiesbach, Laubach/Mönstadt/Naunstadt - Grävenwiesbach, Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
6	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Neu-Anspach, Rod am Berg - Neu-Anspach, Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
7	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten im Taunus, Arnoldshain - Oberursel Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
8	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten im Taunus, Oberreifenberg - Oberursel Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
9	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten im Taunus, Seelenberg - Königstein (Taunus), Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
10	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten im Taunus, Brombach - Schmitten Kirche gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
11	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten im Taunus, Niederreifenberg - Oberursel Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
12	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten im Taunus, Hunoldstal	Bedienung	kurzfristig	hoch

- Schmitten Kirche gemäß Anforderungsprofil

13	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Weilrod, Hasselbach - Usingen, Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	mittelfristig	hoch
14	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Weilrod, Riedelbach - Usingen, Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
15	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Weilrod, Rod a. d. Weil - Usingen, Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	mittelfristig	hoch
16	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Usingen, Michelbach - Usingen, Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
17	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Neu-Anspach, Westerfeld - Neu-Anspach Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
18	Anpassung des Fahrtenangebots Stadtbus Kronberg gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	langfristig	hoch
19	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten-Kirche - Oberursel Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
20	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Usingen Eschbach - Usingen Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
21	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Usingen, Kransberg - Usingen, Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
22	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten im Taunus, Niederreifenberg - Schmitten-Kirche gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
23	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten im Taunus, Seelenberg - Schmitten im Taunus-Philosophenweg gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
24	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten im Taunus, Treisberg - Schmitten Kirche/Schillerstraße/Philosophenweg gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
25	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Weilrod, Finsterthal - Weilrod,	Bedienung	kurzfristig	hoch

Rod a. d. Weil Post gemäß Anforderungsprofil				
26	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Königstein (Taunus) Mammolshain - Kronberg (Taunus) Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
27	Anpassung des Fahrtenangebots im Stadtbusverkehr Oberursel gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch
28	Errichtung einer Haltestelle in Kronberg, Frankfurter Straße	Erschließung	langfristig	niedrig
29	Vorbereitung zur Erschließung des Bauentwicklungsgebiets "Dornesfeld"	Erschließung	langfristig	niedrig
30	Anpassung der Linienführung auf der Verbindungsrelation Anspach - Westerfeld über das Gewerbegebiet Burgweg	Erschließung	kurzfristig	niedrig
31	Errichtung einer Haltestelle in Neu-Anspach an der L3270 in Höhe des Supermarkts	Erschließung	langfristig	niedrig
32	Verbesserung Erschließung Weilrod, Gemünden Süd	Erschließung	mittelfristig	mittel
33	Verbesserung Erschließung Friedrichsdorf, Köppern, Waldfriedhof	Erschließung	langfristig	mittel
34	Verbesserung Erschließung Königstein, Königstein, Parkstraße	Erschließung	mittelfristig	mittel
35	Verbesserung Erschließung Königstein, Königstein, Im Haderheck/Altkönigstr.	Erschließung	mittelfristig	mittel
36	Verbesserung Erschließung Königstein, Falkenstein, Reichenbachweg	Erschließung	langfristig	mittel
37	Verbesserung Erschließung Glashütten, Schloßborn, Nordwest	Erschließung	mittelfristig	mittel
38	Verbesserung Erschließung Glashütten, Glashütten, Zum Talblick	Erschließung	mittelfristig	mittel
39	Verbesserung Erschließung Schmitten im Taunus, Arnoldshain, Hegewiese	Erschließung	mittelfristig	mittel
40	Verbesserung Erschließung Schmitten im Taunus, Niederreifenberg, Fichtenweg	Erschließung	langfristig	mittel
41	Verbesserung Erschließung Schmitten im Taunus, Oberreifenberg, Feldbergstraße	Erschließung	mittelfristig	mittel
42	Verbesserung Erschließung Schmitten im Taunus, Oberreifenberg, Dillenbergsstraße	Erschließung	mittelfristig	mittel

43	Umsetzen eines neuen Haltepunkts für die RB 16 in Friedrichsdorf auf Höhe Philipp-Reis-Schule	Erschließung	langfristig	mittel
44	Unterstützung des RMV bei der Umsetzung einer barrierefreien Buchungsplattform für AST- und Linienverkehre	Fahrgastinformation	fortlaufend	hoch
45	Der VHT stellt gemeinsam mit dem RMV sicher, dass die den Fahrgästen in der RMV-App zur Verfügung gestellten Informationen – insbesondere zu Fahrplänen, Verspätungen, Fahrtausfällen und Umleitungen – stets aktuell, vollständig und korrekt sind.	Fahrgastinformation	fortlaufend	hoch
46	Fahrradmitnahme mit Gepäckträger auf Linie 57	Fahrzeuge	kurzfristig	mittel
47	Beibehalten der kostenlosen Fahrradmitnahme auf allen Verbindungen entsprechend den Regeln des RMV in der Sondernutzungsfläche bei Bevorzugung von Rollstuhlfahrenden/Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkung/Fahrgästen mit Kinderwagen	Fahrzeuge	fortlaufend	mittel
48	Förderung alternativer Antriebe u.a. durch fortwährende Prüfung der Fördermöglichkeiten für das Umsetzen klimafreundlicher Antriebe	Fahrzeuge	fortlaufend	hoch
49	Dauerhafte Erhebung von Fahrgastzahlen auf schulverkehrsrelevanten Linien, und ggf. Anpassung der Fahrzeugkapazitäten oder Taktverdichtung in entsprechenden Zeitkorridoren	Fahrzeuge	fortlaufend	hoch
50	Wintertauglichkeit der Fahrzeuge	Fahrzeuge	fortlaufend	hoch
51	Prüfung und Bereitstellung von zusätzlichen Toiletten für Fahrpersonal an geeigneten Standorten	Haltestellen	mittelfristig	mittel
52	Unterstützung der Kommunen in den Planungen zum Haltestellenausbau (Umsetzung durch jeweiligen Straßenbaulastträger)	Haltestellen	fortlaufend	hoch
53	Fortlaufende Aktualisierung der RMV-Haltestellendatenbank	Haltestellen	fortlaufend	hoch
54	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Schmitten-Treisberg - Schmitten Kirche	Verbindung	kurzfristig	niedrig
55	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der	Verbindung	mittelfristig	niedrig

Relation Usingen-Kransberg - Usingen Bahnhof				
56	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Wehrheim-Obernhain - Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig
57	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Grävenwiesbach-Laubach - Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig
58	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Grävenwiesbach-Naunstadt - Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig
59	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Neu-Anspach-Rod am Berg - Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig
60	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Schmitten-Hunoldstal - Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig
61	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Schmitten-Treisberg - Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig
62	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Usingen-Kransberg - Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig
63	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Wehrheim-Friedrichsthal - Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig
64	Prüfung einer Direktverbindung zwischen Neu-Anspach-Westerfeld und Neu-Anspach, Breitestraße	Verbindung	mittelfristig	niedrig
65	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Wehrheim-Pfaffenwiesbach - Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig
66	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Weilrod-Cratzenbach - Usingen Bahnhof	Verbindung	kurzfristig	niedrig
67	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Weilrod-Finsterthal - Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig
68	Stärkung der ÖPNV-Bevorrechtigung bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur (z. B. Lichtsignalanlagen, Ausbau von ÖPNV-Sonderfahrstreifen)	Verbindung	fortlaufend	niedrig
69	Angebotsanpassung zwischen Weilrod,	Verbindung	langfristig	mittel

Hasselbach und Limburg (ICE-Bahnhof); Linie 283				
70	Anbindung Emmershausen und Winden nach Weilmünster / Weilburg	Verbindung	mittelfristig	mittel
71	Anbindung Usingen - Idstein - Bad Camberg	Verbindung	mittelfristig	mittel
72	Prüfung einer Durchbindung auf der Relation Oberursel Hohemark - Rod an der Weil - Grävenwiesbach	Verbindung	kurzfristig	mittel
73	Verbesserung der Anbindung von Oberems in Richtung Idstein	Verbindung	mittelfristig	mittel
74	Angebotsverbesserung auf der Achse Usingen – Bad Nauheim (z. B. als X-Bus)	Verbindung	langfristig	hoch
75	Wiederkehrende Prüfung, ob die Anzahl an überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten an allen SPNV-Zugangsstellen weiterhin ausreichend ist und ggf. Ausbau von Fahrradabstellmöglichkeiten	Verkehrsmittelverknüpfung	fortlaufend	niedrig
76	Anpassung des Liniennetzes und Abfahrtszeiten zur Schaffung passender Anschlüsse bei Inbetriebnahme S-Bahnverlängerung nach Usingen bzw. Regionaltangente West	Verkehrsmittelverknüpfung	langfristig	hoch
77	Förderung von Inter- und Multimodalität u. a. durch Unterstützung bei der Umsetzung von Mobilstationen, B+R- und P+R-Anlagen sowie Sharing-Angeboten an Haltestellen	Verkehrsmittelverknüpfung	fortlaufend	mittel

Quelle: IGES 2025.

Anmerkung: Kurzfristig: zur Betriebsaufnahme (Jahreswechsel 2026/27)
Mittelfristig: im Rahmen der Gültigkeit des neuen Verkehrsvertrages
Langfristig: über den Zeitraum des neuen Verkehrsvertrages hinaus

6. Linienbündelung

Die Bündelung von Linien bildet eine zentrale Grundlage für wettbewerbliche Strategien im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Im Rahmen der Vorbereitung zur Vergabe von Linien werden – gemeinsam mit den Qualitätsstandards für den Betrieb (vgl. Abschnitt 3 Anforderungen für den zukünftigen ÖPNV) – Linienbündel definiert. Ziel ist es dabei insbesondere, wirtschaftlich weniger attraktive mit wirtschaftlich attraktiveren Linien zu kombinieren und diese anschließend gemeinsam auszuschreiben.

6.1 Kriterien zur Bündelung

Für die Bildung einzelner Linienbündel sind insbesondere verkehrliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen maßgeblich. Wesentliche Kriterien bei der Abgrenzung von Linienbündeln sind:

- ◆ **Verkehrliche und räumliche Verflechtung:** Die innerhalb eines Linienbündels zusammengelegten Linien sollten keine verkehrlichen oder räumlichen Brüche aufweisen. Die Bündel sollten ein zusammenhängendes und sinnvoll abgegrenztes Bedienungsgebiet abdecken.
- ◆ **Betriebliche Rahmenbedingungen:** Eine räumlich zusammenhängende Struktur der Linien ermöglicht betriebliche Optimierungen, insbesondere durch eine effizientere Umlaufplanung. Dies trägt entscheidend zur wirtschaftlichen Gestaltung des Verkehrs bei.
- ◆ **Größe der Linienbündel:** Die Bündelgröße stellt ein eigenständiges Kriterium dar. Ausschreibungen sollten so gestaltet sein, dass sie auch für mittelständische Verkehrsunternehmen zugänglich sind, um Wettbewerbsvielfalt zu fördern und Monopolbildungen zu vermeiden. Aus Erfahrungswerten im RMV-Gebiet ergibt sich eine Mindestgröße von ca. 350.000 Nutzwagenkilometern (Nwkm) pro Jahr, um wirtschaftlich tragfähige Betriebsstrukturen sicherzustellen. Eine signifikante Unterschreitung dieser Schwelle ist zu vermeiden.

6.2 Flexibilität innerhalb der Bündelung

Im Rahmen der Fahrplanung kann es erforderlich sein, einzelne Linienabschnitte innerhalb eines Bündels anderen Linien desselben Bündels oder – bei entsprechender verkehrlicher Sinnhaftigkeit – auch benachbarten Bündeln zuzuweisen. Diese Flexibilität ermöglicht eine bessere Integration im Fahrplan, ohne die strukturelle Integrität der Bündel zu gefährden.

Auch kann es erforderlich sein, im Zuge der Fahrplanung Linienabschnitte in neue oder bestehende Linien zu integrieren. Die Zuordnung solcher Abschnitte erfolgt unabhängig von der konkreten Liniennummerierung stets auf Basis ihrer räumlich-

funktionalen Lage zum jeweiligen Bündel. Dadurch bleibt die Bündelstruktur konsistent und nachvollziehbar, selbst wenn sich Änderungen in der Linienführung ergeben.

6.3 Bestehende Linienbündel

Die bestehenden Linienbündel „HTK Mitte“ und „HTK-Nord“ sowie die Bündel für die Stadtverkehre Friedrichsdorf, Kronberg und Oberursel (Taunus) bleiben auch weiterhin bestehen. Eine Übersicht findet sich in den Tabelle 10 bis Tabelle 14.

Im Vergleich zum vorhergehenden Nahverkehrsplan (NVP) wurden keine Anpassungen an den Linienbündeln vorgenommen. Dies liegt darin begründet, dass sich die Änderungen in den Bündeln HTK-Nord und HTK-Mitte in etwa gleich verteilen und keine signifikant veränderte Fahrgastnachfrage in einem der Bündel zu erwarten ist. Somit bleibt eine ausgewogene Wirtschaftlichkeit beider Bündel bestehen.

Sollten sich zukünftig wesentliche Veränderungen in der Wirtschaftlichkeit der Bündel ergeben, wird der VHT prüfen, ob eine Anpassung der Bündelstruktur erforderlich ist.

Für das Linienbündel Oberursel (Taunus) ist im Zuge zukünftiger Ausschreibungen bereits vorgesehen, die Anzahl der Linien zu reduzieren. Diese Reduktion basiert auf planerischen Vorüberlegungen zur Leistungsbündelung und verfolgt das Ziel, eine effizientere und besser steuerbare Bündelstruktur zu schaffen.

7. Finanzierungskonzept

Nachfolgend wird das Finanzierungskonzept für den vorliegenden Nahverkehrsplan erläutert.

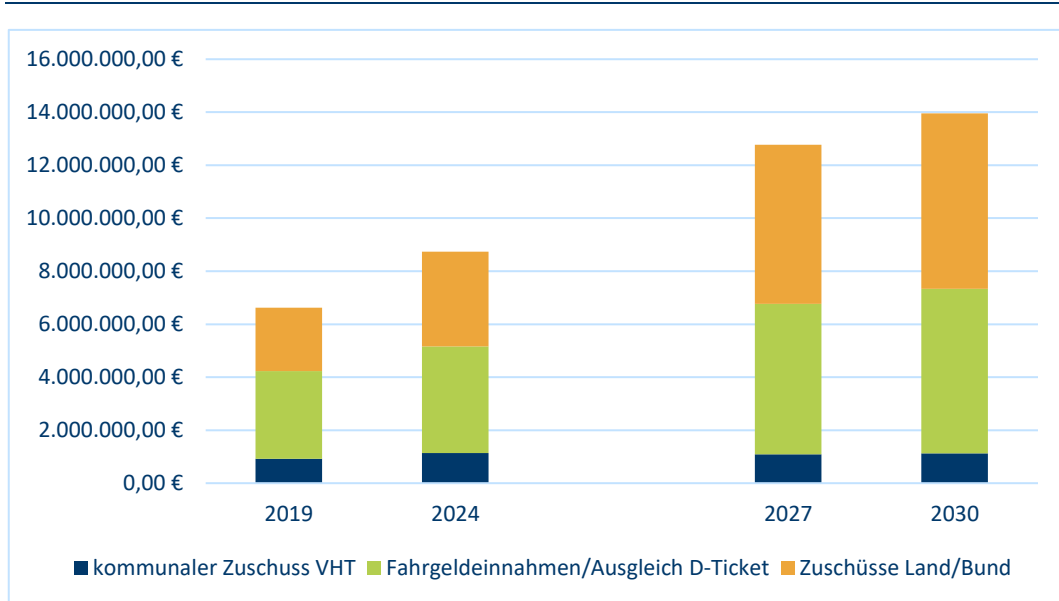
7.1 Ausgangslage

Der VHT sieht sich einer herausfordernden finanziellen Situation gegenüber. In den kommenden Jahren ist, selbst bei einem reinen Erhalt des aktuellen Angebots, von einer deutlichen Kostensteigerung auszugehen (vgl. Abbildung 29). Hinzu kommen Kosten zur Mitfinanzierung regionaler Verkehre und einbrechende lokale Verkehre.

Zu den Hauptgründen der erwarteten Kostensteigerungen zählen insbesondere die stark steigenden Treibstoffkosten, die sich unmittelbar auf den Betrieb der Verkehrsleistungen auswirken. Ebenso ist ein signifikanter Anstieg der Personalkosten zu verzeichnen, der unter anderem auf den zunehmenden Fachkräftemangel sowie auf notwendige Lohnanpassungen im Verkehrssektor zurückzuführen ist. Auch die Anschaffungs- und Instandhaltungskosten für Fahrzeuge steigen kontinuierlich, was die wirtschaftliche Belastung zusätzlich erhöht.

Besonders herausfordernd ist zudem die Situation bei den VHT-Verkehren: Der aktuelle Verkehrsvertrag läuft in absehbarer Zeit aus. Innerhalb dieses Vertrages wurden branchenübliche Kostenentwicklungen bislang nicht in vollem Umfang berücksichtigt, sodass in künftigen Vertragsabschlüssen mit sogenannten Nachholeffekten zu rechnen ist, die zu einem sprunghaften Anstieg der Kosten führen können.

Abbildung 30: Vergangene und zu erwartende Kostenentwicklung im Linienverkehr des VHT bei aktuellem Angebot



Quelle: VHT 2025.

Anmerkung: In den Werten für 2019 und 2024 ist der Stadtverkehr Oberursel (Taunus) nicht enthalten. Für die Prognose wurde das aktuelle Angebot der VHT-Linien vorausgesetzt.

7.2 Finanzierungssystematik gem. ÖPNVG Hessen

Der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) ist gemäß § 6 Abs. 1 HÖPNVG als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Hochtaunuskreis – mit Ausnahme der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe – zuständig.

Zur Erfüllung seiner Aufgaben erhält der VHT neben Fahrgeldeinnahmen finanzielle Zuwendungen des Landes Hessen. Diese Mittel speisen sich aus verschiedenen Bundes- und Landesmitteln. Angesichts der unklaren weiteren Entwicklungen beim Deutschlandticket unterliegt auch die Einnahmeentwicklung großen finanziellen Unsicherheiten.

7.3 Finanzielle Auswirkungen

Die Anpassung des Angebotes sowie die veränderten Anforderungen an Fahrzeuge und Infrastruktur machen umfangreiche Investitionen notwendig.

Im Folgenden werden die finanziellen Auswirkungen des Maßnahmenkonzepts dargestellt. Aufgrund unklarer Umsetzungsdetails, der Abhängigkeit von Drittakteuren, unsicherer Preisentwicklungen, offenen Finanzierungsfragen, rechtliche oder genehmigungsrechtliche Unsicherheiten, technologischer Entwicklungen oder regionaler Besonderheiten ist für viele Maßnahmen selbst eine wache Kostenschätzung nicht möglich. Der nachfolgend dargestellte Finanzierungsmehrbedarf

bezieht sich lediglich auf einzelne Aspekte, wobei das Fahrtenangebot im ÖPNV den mit Abstand größte Position des Finanzierungsmehrbedarfs darstellt. Es ist zu berücksichtigen, dass es sich nur um grobe Kostenschätzungen handelt. Die tatsächlichen Kosten können sich in der Umsetzung verändern.

7.3.1 Finanzierungsmehrbedarf für die Umsetzung der Mindestbedienvorgaben

Bei Umsetzung der Mindestbedienvorgaben verändern sich die angebotenen Verkehrsleistungen vor allem in den Verbindungsrelationen, in denen die Mindestvorgaben derzeit noch nicht erfüllt werden. Die Veränderungen resultieren in einem zusätzlichen Finanzierungsbedarf. Im Rahmen des NVP ist eine Abschätzung des Finanzierungsbedarfs nur für die Angebotskategorien VT 1, VT 2, UL 1 und UL 2 möglich.

Grundlage der Kostenschätzung ist ein gemittelter Kostensatz je Fahrplankilometer jeweils für die Jahre 2024, 2027 und 2030. Für AST-Verkehre und Buslinienverkehre wurden unterschiedliche Kostensätze angesetzt sowie eine Auslastungsannahme von 10% für den AST-Verkehr. Der erforderliche jährliche Finanzierungsmehrbedarf wurde für die Jahre 2024, 2027 und 2030 abgeschätzt und würden sich auf

- ◆ 487.500 Euro im Jahr 2024,
- ◆ 621.000 Euro im Jahr 2027 sowie
- ◆ 676.500 Euro im Jahr 2030 belaufen.

(ohne etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen durch Nachfrageeffekte).

Den entstehenden geschätzten Finanzierungsmehrbedarfen werden erfahrungsgemäß auch zusätzlich generierte Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen, bzw. Einnahmen aus dem Aufteilungsverfahren des Deutschlandtickets gegenüberstehen, so dass die jährliche Kostenauswirkung sich de facto verringern wird. Eine verlässliche Prognose der konkreten Nachfrage- und Einnahmeeffekte ist jedoch nicht leistbar, da ein Ansatz derzeitiger kilometerbasierter Erlössätze der einzelnen Verbindungsrelationen keine ausreichende Genauigkeit bietet. Darüber hinaus sind die Auswirkungen des Deutschlandtickets auf die Fahrgeldeinnahmen nicht final abschätzbar, da zur Einnahmenaufteilung noch Referenzen für eine verlässliche Prognose fehlen bzw. der Fortbestand des Deutschlandtickets nicht gesichert ist.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass je nach Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln sowie Fahrdienstpersonal und des Umsetzungsstandes der S-Bahnverlängerung nach Usingen eine stufenweise Umsetzung der Angebotskategorien angestrebt wird.

Zur Modernisierung der Fahrzeugflotte im straßengebundenen Verkehr verursacht die Neubeschaffung von klimafreundlichen Fahrzeugen gemäß den Vorgaben der CVD zusätzliche Mehrkosten in Beschaffung und Betrieb. Je Bus mit alternativem Antrieb ist mit jährlichen Mehrkosten im mittleren fünfstelligen Bereich auszugehen.

7.3.2 Haltestelleninfrastruktur

Zur Realisierung der vollständigen Barrierefreiheit sind umfangreiche Investitionen in die Haltestelleninfrastruktur notwendig. Hierfür sind überwiegend die Kommunen des Hochtaunuskreises zuständig.

Eine Einschätzung des Finanzierungsmehrbedarfs aufgrund des barrierefreien Haltestellenausbaus kann aufgrund der Komplexität der Aufgabe nur bedingt abgegeben werden. Es wird mit durchschnittlich 60.000 Euro als einmalige Kosten für den barrierefreien Haltestellenausbau ausgegangen. Bei insgesamt 257 auszubauenden Haltestellenpositionen beläuft sich der diesbezügliche Finanzierungsmehrbedarf auf rund 15.4 Mio. Euro. Wie unter 3.2.2.2 beschrieben, ist der barrierefreie Haltestellenausbau bei Straßenumbaumaßnahmen durch die entsprechende Kommune bzw. den zuständigen Straßenbaulastträger stets mitzudenken, um etwaige Kosten zu reduzieren.

7.4 Mögliche Förderquellen

Basierend auf dem Mobilitätsförderungsgesetz (MobFöG) stellt das Land Hessen jährlich mindestens 100 Millionen Euro für Maßnahmen im kommunalen Straßenbau sowie im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zur Verfügung.

Zusätzlich können im Rahmen des Gesetzes zur Regelung des Finanzausgleichs (Finanzausgleichsgesetz – FAG) komplementäre Zuwendungen zum MobFöG durch das Land Hessen bewilligt werden.

Das Land Hessen fördert unter anderem folgende ÖPNV-Vorhaben:⁷⁶

- ◆ Haltestellen
- ◆ Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfe
- ◆ Beschleunigungs- und Informationssysteme
- ◆ Anschaffung von effizienzsteigernder oder emissionsmindernder Antriebe
- ◆ Fahrstreifen für Busse / Busstraßen
- ◆ Fahrradverleihstationen
- ◆ Fahrradabstellanlagen

⁷⁶ vgl. [https://mobil.hessen.de/foerderangebote/ihr-weg-zur-foerderung/kommunaler-strassenbau-oeffentlicher-personennahverkehr#:~:text=Auf%20Grundlage%20des%20Mobilit%C3%A4tsf%C3%B6rderungsgesetzes%20\(MobF%C3%B6G,des%20%C3%B6ffentlichen%20Personennahverkehrs%20\(%C3%96PNV\)](https://mobil.hessen.de/foerderangebote/ihr-weg-zur-foerderung/kommunaler-strassenbau-oeffentlicher-personennahverkehr#:~:text=Auf%20Grundlage%20des%20Mobilit%C3%A4tsf%C3%B6rderungsgesetzes%20(MobF%C3%B6G,des%20%C3%B6ffentlichen%20Personennahverkehrs%20(%C3%96PNV), zuletzt zugegriffen am 13.03.2025), zuletzt zugegriffen am 13.03.2025

8. Literaturverzeichnis

- Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409).
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760).
- Bundesagentur für Arbeit (Hg.) (2023): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Auspendler nach Gemeinden in Hessen. Nürnberg, 2023.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.) (2021): Raumordnungsbericht 2021. Bonn. Online verfügbar unter: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/rob-2021-dl.pdf> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].
- Entflechtungsgesetz (EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 1. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755).
- FGSV (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs.
- Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (HVBG): Geoportal Hessen – Zentrale Plattform für Geodaten des Landes Hessen. Online verfügbar unter: <https://www.geoportal.hessen.de> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].
- Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 1. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755).
- Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760, 766).
- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107).
- Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328).
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Hessen (ÖPNVG) vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. September 2020 (GVBl. S. 573).
- Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1614).
-

- Gesetz über die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main (MetropolG) vom 8. März 2011 (GVBl. I S. 153), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 24. August 2018 (GVBl. S. 387).
- Hessen Mobil: P+R-Portal Hessen – Übersicht und Informationen zu Park+Ride-Anlagen in Hessen. Online verfügbar unter: <https://www.verkehr.hessen.de/park-und-ride> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].
- Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Hg.) (2023): Empfehlungen für die Fortschreibung lokaler Nahverkehrspläne in Hessen. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Wiesbaden.
- Hessisches Eisenbahngesetz (HEisenbG) vom 25. September 2006 (GVBl. I S. 491, 498), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. September 2019 (GVBl. S. 224).
- Hessisches Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (HessBGG) vom 20. Dezember 2004 (GVBl. I S. 482), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Juni 2019 (GVBl. S. 161).
- Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) vom 12. Dezember 2012 (GVBl. S. 590), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 19. Juni 2023 (GVBl. S. 584, 586).
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (Hg.) (2016): Mobilitätsbericht Hessen 2016. Wiesbaden.
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (Hg.) (2018): HESSENSTRATEGIE MOBILITÄT 2035 – Hessen wird Vorreiter der Verkehrswende. Wiesbaden.
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hg.) (2022): Landesentwicklungsplan Hessen. Wiesbaden.
- Hessisches Nahmobilitätsgesetz (NahMobG) vom 11. Juli 2023 (GVBl. 2023, S. 426).
- Hessisches Schulgesetz (SchulG HE) vom 14. Juni 2005 (GVBl. I S. 442), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30. Juni 2023 (GVBl. S. 349).
- Hessisches Statistisches Landesamt (Hrsg.): Hessische Gemeindestatistik 2024. Wiesbaden, 2023. Online verfügbar unter: <https://statistik.hessen.de/publikationen/hessische-gemeindestatistik> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].
- Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (HVBG): Geoportal Hessen – Zentrale Plattform für Geodaten des Landes Hessen. Online verfügbar unter: <https://www.geoportal.hessen.de> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].
- HLB Hessenbahn GmbH (o. J.): Taunusbahn – Informationen zur Strecke und zum Betrieb. Online verfügbar unter: <https://taunusbahn.de/17-2/> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].
-

- Hochtaunuskreis (Hg.) (2022): Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis. Planungsbüro RV-K. Bad Homburg v.d.Höhe / Frankfurt am Main.
- Hochtaunuskreis (Hg.) (2024): Nachhaltigkeitsstrategie Hochtaunuskreis. Bad Homburg v.d.Höhe / Bonn.
- Hochtaunuskreis (Hg.) (o. J.): Kreisentwicklungskonzept für den Hochtaunuskreis – Chancen urbanen Landlebens. AS+P Albert Speer + Partner GmbH. Bad Homburg v.d.Höhe / Frankfurt am Main.
- Hochtaunuskreis (Hg.) (2020): Kreiskonzept Hochtaunuskreis (2020). AS+P Albert Speer + Partner GmbH. Bad Homburg vor der Höhe.
- Hochtaunuskreis / Verkehrsverband Hochtaunus: Beteiligungskarte zum Nahverkehrsplan Hochtaunuskreis. Online verfügbar unter: <https://nvp-hochtaunus.de/Beteiligungskarte> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].
- ivm GmbH (Hg.) (2020) ¹: Schulmobilitätsplan Plus für das Gymnasium Oberursel. Sweco. Frankfurt am Main.
- ivm GmbH (Hg.) (2020) ²: Schulmobilitätsplan Plus für das Kaiserin-Friedrich-Gymnasium in Bad Homburg. Verkehr mit Köpfchen. Frankfurt am Main / Heidelberg.
- ivm GmbH (Hg.) (2020) ³: Schulmobilitätsplan Plus für die Christian-Wirth-Schule Usingen. Verkehr mit Köpfchen. Frankfurt am Main / Heidelberg.
- ivm GmbH (Hg.) (2020) ⁴: Schulmobilitätsplan Plus für die Grundschule im Weital Rod an der Weil. Verkehr mit Köpfchen. Frankfurt am Main / Heidelberg.
- ivm GmbH (Hg.) (2020) ⁵: Schulmobilitätsplan Plus für die Grundschule Reifenberg. Verkehr mit Köpfchen. Frankfurt am Main / Heidelberg.
- ivm GmbH (Hg.) (2020) ⁶: Schulmobilitätsplan Plus für die Humboldtschule in Bad Homburg. Verkehr mit Köpfchen. Frankfurt am Main / Heidelberg.
- ivm GmbH (Hg.) (2020) ⁷: Schulmobilitätsplan Plus für die Maria-Ward-Schule in Bad Homburg. Sweco GmbH. Frankfurt am Main.
- ivm GmbH (Hg.) (2020) ⁸: Schulmobilitätsplan Plus für die Phorms Schule Campus Taunus Stadt Steinbach (Taunus). Mobilitätslösungen. Frankfurt am Main.
- ivm GmbH (Hg.) (2020) ⁹: Schulmobilitätsplan Plus für das Taunusgymnasium in Königstein. Verkehr mit Köpfchen. Frankfurt am Main / Heidelberg.
- ivm GmbH (Hg.) (2024): Kreisweites Schulmobilitätskonzept für den Hochtaunuskreis. Sweco GmbH. Frankfurt am Main.
- Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (Hrsg.): Verkehr in Zahlen – Bestand an Kraftfahrzeugen und Fahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken am 1. Januar 2023. Flensburg, 2023. Online verfügbar unter: <https://www.kba.de> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].
-

- Kreisausschuss des Hochtaunuskreises (Hg.) (2019): Schulentwicklungsplan 2019 Hochtaunuskreis. Beschlossen vom Kreistag des Hochtaunuskreises am 27.05.2019. Bad Homburg vor der Höhe.
- Kreisausschuss des Hochtaunuskreises (Hg.) (2025): Schulentwicklungsplan 2025 Hochtaunuskreis. Bad Homburg vor der Höhe.
- Mobilitätsfördergesetz (MobFöG) vom 24. Mai 2018, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 426, 430).
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119).
- PlaceSense GmbH (2024): Georeferenzierte Bewegungsdaten zur touristischen Mobilität im Hochtaunuskreis. Unveröffentlichte Datenlieferung auf Anfrage.
- Raumordnungsgesetz (ROG) vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88).
- Regierungspräsidium Darmstadt (Hg.) (2019): Regionales Entwicklungskonzept Südhessen. Darmstadt.
- Regierungspräsidium Darmstadt: Neuaufstellung des Regionalplans Südhessen. o. D. Online unter: <https://rp-darmstadt.hessen.de/infrastruktur-und-wirtschaft/regionalplanung/regionalplan-suedhessen/neuaufstellung> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].
- Regionalverband FrankfurtRheinMain (Hg.) (2020): FrankfurtRheinMain in Bewegung – Die Mobilitätsstrategie für die Region. Frankfurt am Main / Darmstadt.
- Regionalverband FrankfurtRheinMain (Hrsg.): Mobilitätsstrategie FrankfurtRheinMain. Frankfurt am Main, November 2020.
- Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV): Informationsportal zu Fahrplänen, Tarifen und Services im öffentlichen Nahverkehr. Online verfügbar unter: <https://www.rmv.de> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].
- Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) (Hg.) (2021): Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main. Fortschreibung des bestehenden Plans. Frankfurt am Main.
- Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms GmbH) im Auftrag des Verkehrsverbands Hochtaunus (VHT): Integrierter lokaler Nahverkehrsplan für den Hochtaunuskreis 2013–2017. Erstellt von Andreas Köhler und Matthias Auth. Bad Homburg v. d. Höhe / Frankfurt am Main, beschlossen am 17.11.2014 (Az. 2014/0881/KA).
- Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz vom 13. April 2021 (StAnz. 2021, S. 566).
- RMV (2019c): [Titel unklar – bitte konkretisieren]. Rhein-Main-Verkehrsverbund. Frankfurt am Main.
-

- Stadt Friedrichsdorf (Hg.) (2010): Stadtentwicklungskonzept „Stadt 25+ Friedrichsdorf“. Friedrichsdorf.
- Stadt Neu-Anspach (Hg.) (o. J.): Klimaschutzkonzept Neu-Anspach. Neu-Anspach.
- Taunusbahn. (o. D.). Startseite. Abgerufen am 7. Mai 2025, von <https://taunusbahn.de/>
- Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (Hg.) (2014): Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg. Fortschreibung 2014. Dreieich / Weilburg.
- Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (Hg.) (2021): Nahverkehrsplan für den Lahn-Dill-Kreis 2020 ff. Dreieich / Wetzlar.
- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates. (2007). ABl. L 315, S. 1.
- Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste. (2016). ABl. L 354, S. 22.
- Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) (Hg.) (2020): Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV). Fortschreibung 2020. Friedberg.
-

9. Anlagen

Anlagenübersicht:

Anlage 1 Liste aller Haltestellen nach Kategorie

Anlage 2 Liste nicht-auszubauender Haltestellen

Anlage 3 Liste auszubauender Haltestellen

Anlage 4 Bestehende Erschließungslücken

Anlage 5 Erreichbarkeitsanalysen je Kommune im VHT-Gebiet

Anlage 6 Stellungnahme zu den Hinweisen aus der Frühbeteiligung

Anlage 1 Liste aller Haltestellen nach Kategorie

Friedrichsdorf

Tabelle 39: Haltestellenübersicht Friedrichsdorf

Ort	Name	Kategorie
Burgholzhausen	Alter Friedhof	N
Burgholzhausen	Haingrabenstraße	N
Burgholzhausen	Königsteiner Straße	N
Burgholzhausen	Max-Planck-Straße	N
Burgholzhausen	Philipp-Reis-Schule	N
Burgholzhausen	Rodheimer Straße	N
Burgholzhausen	Weinstraße	N
Friedrichsdorf	Alte Grenzstraße	N
Friedrichsdorf	Bahnhof	S
Friedrichsdorf	Cheshamer Straße	N
Friedrichsdorf	Dillinger Kirche	N
Friedrichsdorf	Fuchspfad	N
Friedrichsdorf	Hoher Weg	N
Friedrichsdorf	Hornig	N
Friedrichsdorf	Lidl	N
Friedrichsdorf	Ökosiedlung	N
Friedrichsdorf	Plantation	N
Friedrichsdorf	Saalburgstraße	N
Friedrichsdorf	Schützenstraße	N
Friedrichsdorf	Sportpark	N

Friedrichsdorf	Talstraße	N
Friedrichsdorf	Taunus-Carré	V
Friedrichsdorf	Taunusstraße	N
Friedrichsdorf	Wachthaus	N
Friedrichsdorf	Wilhelmstraße	N
Köppern	Alter Friedhof	N
Köppern	Bahnhof	S
Köppern	Gewerbegebiet Nord-Ost	N
Köppern	Gewerbegebiet Otto-Hahn-Str.	N
Köppern	Köpperner Straße	N
Köppern	Linde	N
Köppern	Waldkrankenhaus	E
Seulberg	Berliner Straße	N
Seulberg	Bleichstraße	N
Seulberg	Brendelstraße	N
Seulberg	Linde	N
Seulberg	Morrstraße	N
Seulberg	Vilbeler Straße	N

Quelle: VHT 2025.

Glashütten

Tabelle 40: Haltestellenübersicht Glashütten

Ort	Name	Kategorie
Glashütten	Am Brunnchen	N
Glashütten	Dornsweg	N
Glashütten	Kirche	N
Glashütten	Mallmannstein	E
Glashütten	Schule	N
Oberems	Am Pol	N
Oberems	Kittelhütte	E
Oberems	Post	N
Oberems	Rotes Kreuz	E
Oberems	Wüstemser Straße	N
Schloßborn	Frankenbach	N
Schloßborn	Friedhof	N
Schloßborn	Gemeindezentrum	N
Schloßborn	Im Krautfeld	N
Schloßborn	Neumühle	E
Schloßborn	Ringstraße	N

Quelle: VHT 2025.

Grävenwiesbach

Tabelle 41: Haltestellenübersicht Grävenwiesbach

Ort	Name	Kategorie
Grävenwiesbach	Am Bahndamm	N
Grävenwiesbach	Bahnhof	S
Grävenwiesbach	Hasselborner Str.	N
Grävenwiesbach	Kindergarten	N
Grävenwiesbach	Rathaus	N
Grävenwiesbach	Schule	N
Heinzenberg	Altes Rathaus	N
Heinzenberg	Am Bahnhof	E
Heinzenberg	Sportplatzstraße	N
Heinzenberg	Utenhof	E
Hundstadt	Feldbergstraße	N
Hundstadt	Naunstädter Weg	N
Hundstadt	Ortsmitte	N
Hundstadt	Schlagweg	N
Laubach	Laubach	N
Mönstadt	Abzw. Mönstadt	E
Mönstadt	Ernste Mühle	E
Mönstadt	Ortsmitte	N
Naunstadt	Dorfgemeinschaftshaus	N
Naunstadt	Ortsmitte	N

Quelle: VHT 2025.

Königstein im Taunus

Tabelle 42: Haltestellenübersicht Königstein im Taunus

Ort	Name	Kategorie
Falkenstein	Alt Falkenstein	N
Falkenstein	Asklepiosweg	N
Falkenstein	Auf dem Seif	N
Falkenstein	Ehrenmal	N
Falkenstein	Johannisbrunnenweg	N
Königstein im Taunus	Abzw. Schwimmbad	N
Königstein im Taunus	Altenhainer Straße	N
Königstein im Taunus	Bahnhof	S
Königstein im Taunus	Billtalhöhe	E
Königstein im Taunus	Bischof-Kaller-Str. B	N
Königstein im Taunus	Eselsheck	E
Königstein im Taunus	Friedhof	N
Königstein im Taunus	Goethestraße	N
Königstein im Taunus	Grüner Weg	N
Königstein im Taunus	Haus Raphael	N
Königstein im Taunus	Heuhohlweg	N
Königstein im Taunus	Höhenblick	N
Königstein im Taunus	Kreisel	V
Königstein im Taunus	KTC/Bangert	E
Königstein im Taunus	Kuckucksweg	N

Königstein im Taunus	Kurmainzer Str.	N
Königstein im Taunus	KVB-Klinik	N
Königstein im Taunus	Marienhöhe	N
Königstein im Taunus	Stadtmitte	V
Königstein im Taunus	Steinweg	N
Königstein im Taunus	Taunusgymnasium	N
Königstein im Taunus	Theresenstraße	N
Mammolshain	Am Hasensprung	N
Mammolshain	Am Mönchswald	N
Mammolshain	Evangelische Kirche	N
Mammolshain	Kapuzinerpfad	N
Mammolshain	Kastanienweg	N
Mammolshain	Kronthaler Straße	N
Mammolshain	Turnhalle	N
Mammolshain	Vorderstraße	N
Mammolshain	Wacholderberg	N
Schneidhain	Am Fliederbusch	N
Schneidhain	Johanniswald	N
Schneidhain	Werk Seeger	N

Quelle: VHT 2025.

Kronberg im Taunus

Tabelle 43: Haltestellenübersicht Kronberg im Taunus

Ort	Name	Kategorie
Kronberg im Taunus	Bahnhof	S
Kronberg im Taunus	Bahnhofstraße	N
Kronberg im Taunus	Berliner Platz	V
Kronberg im Taunus	Dettweiler Straße	N
Kronberg im Taunus	Falkensteiner Stock	N
Kronberg im Taunus	Gartenstraße	N
Kronberg im Taunus	Guaitastraße	N
Kronberg im Taunus	Jacques-Reiss-Straße	N
Kronberg im Taunus	Jaminstrasse	N
Kronberg im Taunus	Königsteiner Straße	N
Kronberg im Taunus	Kronberg Süd	S
Kronberg im Taunus	Kronthal	E
Kronberg im Taunus	Ludwig-Sauer-Straße	N
Kronberg im Taunus	Neubronner Straße	N
Kronberg im Taunus	Oberer Lindenstruthweg	N
Kronberg im Taunus	Opel Zoo	E
Kronberg im Taunus	Roter Hang	N
Kronberg im Taunus	Schafhof	E
Kronberg im Taunus	Schillerstraße	N
Kronberg im Taunus	Schülerwiesen	N
Kronberg im Taunus	Sodener Stock	N

Kronberg im Taunus	Stadtbücherei	N
Kronberg im Taunus	Viktoriastraße	N
Kronberg im Taunus	Waldschwimmbad	E
Kronberg im Taunus	Walter-Schwagenscheidt- Straße	N
Oberhöchstadt	Altkönigstift	N
Oberhöchstadt	Am Rothlauf	N
Oberhöchstadt	Am Sportfeld	N
Oberhöchstadt	Am Weidengarten	N
Oberhöchstadt	Ballenstedter Straße	N
Oberhöchstadt	Birkenweg	N
Oberhöchstadt	Brunnenweg	N
Oberhöchstadt	Dalles	N
Oberhöchstadt	Dieselstraße	N
Oberhöchstadt	Erlenweg	N
Oberhöchstadt	Friedensstraße	N
Oberhöchstadt	Gelber Weg	N
Oberhöchstadt	Hohenwald	N
Oberhöchstadt	Kirche	N
Oberhöchstadt	Le-Lavandou-Straße	N
Oberhöchstadt	Limburger Straße	N
Oberhöchstadt	Schönberger Straße	N
Oberhöchstadt	Tenniscenter	N
Oberhöchstadt	Waldsiedlung	N

Schönberg	Altkönigschule	N
Schönberg	Am Weißen Berg	N
Schönberg	Freiherr-vom-Stein-Straße	N
Schönberg	Friedhof	N
Schönberg	Hermann-Löns-Weg	N
Schönberg	Höhenstraße	N
Schönberg	Mainblick	N
Schönberg	Parkstraße	N
Schönberg	Rosenhof	N
Schönberg	Viktoriaschule	N
Schönberg	Zeilstraße	N

Quelle: VHT 2025.

Neu-Anspach

Tabelle 44: Haltestellenübersicht Neu-Anspach

Ort	Name	Kategorie
Anspach	Abzw. Hessenpark/L 3041	E
Anspach	Adolf-Reichwein-Schule	N
Anspach	Am Dornstück	N
Anspach	Bahnhof	S
Anspach	Breitestraße	N
Anspach	Bürgerhaus	N
Anspach	Daimlerstraße	N
Anspach	Gewerbegebiet Burgweg	N
Anspach	Hessenpark	E
Anspach	Hoch-Taunus-Stift	N
Anspach	Schubertstraße	N
Anspach	Taunusstraße	N
Anspach	Weilstraße	N
Hausen-Arnsbach	Am Dorfbrunnen	N
Hausen-Arnsbach	Auf der Hochwiese	N
Hausen-Arnsbach	Bahnhof	N
Hausen-Arnsbach	Grundschule/ Am Hasenberg	N
Hausen-Arnsbach	Reuterweg	N
Rod am Berg	Rod am Berg	N
Westerfeld	Am Mühlgraben	N

Westerfeld

Eiche

N

Quelle: VHT 2025.

Oberursel (Taunus)

Tabelle 45: Haltestellenübersicht Oberursel (Taunus)

Ort	Name	Kategorie
Bommersheim	An der Friedenslinde	N
Bommersheim	Bommersheimer Straße	N
Bommersheim	Goldackerweg	N
Bommersheim	Kalbacher Straße	N
Bommersheim	Lange Straße	N
Bommersheim	Wallstraße	N
Oberstedten	Bergweg	N
Oberstedten	Forstamt	E
Oberstedten	Grenzstraße	N
Oberstedten	Hans-Mess-Straße	N
Oberstedten	Landwehr	N
Oberstedten	Lindenbergweg	N
Oberstedten	Mittelstedter Straße	N
Oberstedten	Niederstedter Straße	N
Oberstedten	Seniorenwohnanlage	N
Oberstedten	Trafostation	N
Oberursel (Taunus)	Adenauerallee	V
Oberursel (Taunus)	Am Rahmtor	N
Oberursel (Taunus)	An den Drei Hasen	N
Oberursel (Taunus)	An der Heide	N
Oberursel (Taunus)	Borkenberg	N

Oberursel (Taunus)	Brüder-Winter-Straße	N
Oberursel (Taunus)	Camp King	N
Oberursel (Taunus)	Dillstraße	N
Oberursel (Taunus)	Eppsteiner Straße	N
Oberursel (Taunus)	Feldbergschule	N
Oberursel (Taunus)	Glöcknerwiese	N
Oberursel (Taunus)	Große Kurve	E
Oberursel (Taunus)	Gymnasium	N
Oberursel (Taunus)	Hammergarten	N
Oberursel (Taunus)	Hauptfriedhof	N
Oberursel (Taunus)	Hohemark	S
Oberursel (Taunus)	Holzweg	N
Oberursel (Taunus)	Homburger Landstraße	N
Oberursel (Taunus)	Im Heidegraben	N
Oberursel (Taunus)	Im Rosengärtchen	N
Oberursel (Taunus)	In den Schwarzwiesen	N
Oberursel (Taunus)	Karl-Hermann-Flach-Straße	N
Oberursel (Taunus)	Lorsbachstraße	N
Oberursel (Taunus)	Mainstraße	N
Oberursel (Taunus)	Oberursel (Taunus) Bahnhof	S
Oberursel (Taunus)	Oberursel-Hohemark	S
Oberursel (Taunus)	Pfeiffstraße	N
Oberursel (Taunus)	Philipp-Reis-Straße	N

Oberursel (Taunus)	Portstraße	N
Oberursel (Taunus)	Rathaus	N
Oberursel (Taunus)	Steinmühlenweg	N
Oberursel (Taunus)	TaunaBad	N
Oberursel (Taunus)	Theodor-Heuss-Straße	N
Oberursel (Taunus)	Villa Gans	E
Oberursel (Taunus)	Willy-Brandt-Straße	N
Oberursel (Taunus)	Zeppelinstraße	N
Stierstadt	An der Wiesenmühle	N
Stierstadt	Integrierte (IGS)	Gesamtschule N
Stierstadt	Neugasse	N
Stierstadt	Pfaffenweg	N
Stierstadt	Reifenberger Straße	N
Stierstadt	Seedammweg	N
Stierstadt	Altes Rathaus	N
Stierstadt	Bahnhof	S
Stierstadt	Zollhaus	V
Stierstadt	Zimmersmühlenweg	N
Weißkirchen	Am Gaßgang	N
Weißkirchen	An der Bleiche	N
Weißkirchen	An der Kreuzwiese	N
Weißkirchen	Kammerpfad	N
Weißkirchen	Mauerfeldstraße	N

Weißkirchen	Memeler Straße	N
Weißkirchen	Querstraße	N
Weißkirchen	Stadtwerke	N
Weißkirchen	Tabaksmühlenweg	N
Weißkirchen	Ost	S
Weißkirchen	Weißkirchen/Steinbach Bf	S

Quelle: VHT 2025.

Schmitten

Tabelle 46: Haltestellenübersicht Schmitten im Taunus

Ort	Name	Kategorie
Arnoldshain	Forsthaus	N
Arnoldshain	Hegewiese	N
Arnoldshain	Sandplacken	E
Arnoldshain	Schöne Aussicht	N
Arnoldshain	Schule	N
Arnoldshain	Taunusstraße	N
Brombach	Falkensteiner Weg	N
Brombach	Im Boden	N
Brombach	Luthereiche	N
Dorfweil	Dorfweil	N
Hunoldstal	Am Ginsterberg	N
Hunoldstal	Merzhausener Str.	N
Hunoldstal	Untermühle	E
Hunoldstal	Weilbrücke	N
Niederreifenberg	A. der Weilquelle	N
Niederreifenberg	Großer Feldberg	E
Niederreifenberg	Schwesternheim	N
Niederreifenberg	Windeck	E
Niederreifenberg	Zassenrainweg	N
Oberreifenberg	Kirche	N
Oberreifenberg	Siegfriedsiedlung	N

Oberreifenberg	Steinbruch	N
Schmitten im Taunus	Kirche	N
Schmitten im Taunus	Philosophenweg	N
Schmitten im Taunus	Schillerstraße	N
Seelenberg	Im Kirchfeld	N
Seelenberg	Kirche	N
Treisberg	Treisberg	N

Quelle: VHT 2025.

Steinbach

Tabelle 47: Haltestellenübersicht Steinbach (Taunus)

Ort	Name	Kategorie
Steinbach (Taunus)	Am Schießberg	N
Steinbach (Taunus)	Berliner Str./Bahnstr.	N
Steinbach (Taunus)	Berliner Str./Frankfurter Str.	N
Steinbach (Taunus)	Berliner Str./Hochhaus	N
Steinbach (Taunus)	Elisabethweg	N
Steinbach (Taunus)	Europakreisel	N
Steinbach (Taunus)	Freier Platz	V
Steinbach (Taunus)	Niederhöchstädter Straße	V
Steinbach (Taunus)	Sportpark	E
Steinbach (Taunus)	St.-Avertin-Platz	N
Steinbach (Taunus)	Staufenstr.	N
Steinbach (Taunus)	Taunus - Campus	E
Steinbach (Taunus)	Wingertstraße	N

Quelle: VHT 2025.

Usingen

Tabelle 48: Haltestellenübersicht Usingen

Ort	Name	Kategorie
Eschbach	Eschbacher Klippen	E
Eschbach	Friedhof	N
Eschbach	Grundschule	N
Eschbach	Kantstraße	N
Eschbach	Kirche	N
Eschbach	Maibacher Weg	N
Eschbach	Ziegelhütte	E
Kransberg	Am Kurberg	N
Kransberg	Am See	N
Kransberg	Herrnmühle	E
Merzhausen	Im alten Steinbruch	E
Merzhausen	Rauschpennhalle	N
Merzhausen	Weilstraße	N
Michelbach	Bürgerhaus	N
Michelbach	Waldstraße	N
Usingen	Alter Marktplatz	N
Usingen	Altes Amtsgericht	N
Usingen	Altkönigstraße	N
Usingen	Am Arnsbacher Pfad	N
Usingen	Am Riedborn	N
Usingen	Bahnhof	S

Usingen	Bahnhofstraße	N
Usingen	Emminghausstraße	N
Usingen	Erdfunkstelle	E
Usingen	Fritz-Born-Straße	N
Usingen	Grundschule	N
Usingen	Hochtaunus - Kliniken	N
Usingen	J.-Sebastian-Bach-Str.	N
Usingen	Landrat-Beckmann-Str.	N
Usingen	Mozartstraße	N
Usingen	Schloßplatz	N
Usingen	Stadthalle	N
Usingen	Weilburger Straße	N
Usingen	Wenckstraße	N
Usingen	Westerfelder Weg	N
Wernborn	Am Betzenberg	N
Wernborn	Kleinmühle	E
Wernborn	Lindenstraße	N
Wernborn	Talhof	E
Wilhelmsdorf	Friedhof	N

Quelle: VHT 2025.

Wehrheim

Tabelle 49: Haltestellenübersicht Wehrheim

Ort	Name	Kategorie
Friedrichsthal	Im Banngarten	N
Friedrichsthal	Taunusstraße	N
Obernhain	Abzweig Obernhain	E
Obernhain	Klingelsmühle	E
Obernhain	Ortsmitte	N
Obernhain	Sporthalle	N
Pfaffenwiesbach	Forsthausstraße	N
Pfaffenwiesbach	Hof am w. Stein	E
Pfaffenwiesbach	Lindenstraße	N
Pfaffenwiesbach	Wehrheimer Straße	N
Wehrheim	Bahnhof	S
Wehrheim	Bahnhof Saalb. /Lochmühle	E
Wehrheim	Köpperner Straße	N
Wehrheim	Limes-Schule	N
Wehrheim	Obernhainer Weg	N
Wehrheim	Pfaffenwiesbacher Str	N
Wehrheim	Pfarrmühle	E
Wehrheim	Philipp-Reis-Straße	N
Wehrheim	Saalburgsiedlung Ost	N
Wehrheim	Saalburgsiedlung West	N

Quelle: VHT 2025.

Weilrod

Tabelle 50: Haltestellenübersicht Weilrod

Ort	Name	Kategorie
Altweilnau	Egertshammer	N
Altweilnau	Erbismühle	N
Altweilnau	Forsthaus	E
Altweilnau	Golfplatz / Friedwald	N
Altweilnau	Landstein	E
Altweilnau	Lauker Weg	N
Altweilnau	Weilnauer Straße	N
Cratzenbach	Cratzenbach	N
Emmershausen	Dorfstraße	N
Emmershausen	Emmershäuser Hütte	E
Emmershausen	In den Gräben	N
Finsterthal	Ortsmitte	N
Finsterthal	Wolfsküppel	E
Gemünden	Emmershäuser Str.	N
Gemünden	Etzauer Mühle	E
Gemünden	Jagdhaus	E
Gemünden	Lärchenstraße	N
Gemünden	Usinger Straße	N
Hasselbach	Limburger Straße	N
Hasselbach	Margarethenstraße	N
Hasselbach	Ortsmitte	N

Hasselbach	Rumpenmühle	E
Hasselbach	Vogelburg	E
Mauloff	Ortsmitte	N
Mauloff	Pfaffenkopf	E
Neuweilnau	Dreieck	N
Neuweilnau	Haus Waldeck	E
Neuweilnau	Parkstraße	N
Niederlauken	Niederlauken	N
Oberlauken	DGH	N
Riedelbach	Friedhof	N
Riedelbach	Gewerbegebiet	N
Riedelbach	Kreuzerstein	E
Rod a.d. Weil	Am Hirtenberg	E
Rod a.d. Weil	Eichelbacher Weg	N
Rod a.d. Weil	Niederrod	N
Rod a.d. Weil	Post	V
Rod a.d. Weil	Rathaus	N
Rod a.d. Weil	Schmiedhof	N
Rod a.d. Weil	Schule	N
Rod a.d. Weil	Ziegelhütte	E
Winden	Runkelsteiner Mühle	E
Winden	Winden	N

Quelle: VHT 2025.

Anlage 2 Liste nicht-auszubauender Haltestellen

Tabelle 51: Liste nicht-auszubauender Haltestellen

Kommune	Haltestelle	Fahrtrichtung	Begründung
Friedrichsdorf	Bahnhof (Köppern)	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Friedrichsdorf	Dillinger Kirche	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Friedrichsdorf	Gewerbegebiet Otto-Hahn-Straße	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Friedrichsdorf	Linde (Seulberg)	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Friedrichsdorf	Rodheimer Straße	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl bzw. Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich ⁷⁷
Friedrichsdorf	Taunusstraße	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Friedrichsdorf	Waldkrankenhaus	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich; Bestand der Haltestelle aktuell nicht gesichert
Glashütten	Am Pol	Seelenberg	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Glashütten	Kittelhütte	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Glashütten	Mallmannstein	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Glashütten	Neumühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Glashütten	Rotes Kreuz	Alle	Umfeld der Haltestelle nicht

⁷⁷ Sehr geringe Fahrgastzahlen von/nach Friedberg; Ausbau bzw. Verlegung nicht möglich stadteinwärts

			barrierefrei
Glashütten	Windeck	Alle	Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Glashütten	Wüstemser Straße	Alle	Bestand der Haltestelle aktuell nicht gesichert
Grävenwiesbach	Abzweig Mönstadt	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Grävenwiesbach	Altes Rathaus	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl ⁷⁸
Grävenwiesbach	Am Bahndamm	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Grävenwiesbach	Am Bahnhof (Heinzenberg)	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Grävenwiesbach	Bahnhof	AST-Fahrten	Reine AST-Bedienung
Grävenwiesbach	Dorfgemeinschaftshaus	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Grävenwiesbach	Ernste Mühle	Alle	Standort außerhalb des Siedlungsraum
Grävenwiesbach	Feldbergstraße	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Grävenwiesbach	Hasselborner Straße	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Grävenwiesbach	Naunstädter Weg	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Grävenwiesbach	Ortsmitte (Naunstadt)	Hundstadt	Sehr geringe Fahrgastzahl
Grävenwiesbach	Schlagweg	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Königstein im Taunus	Abzweig Schwimmbad	Alle	Reine AST-Bedienung
Königstein im Taunus	Am Hasensprung	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich

⁷⁸ Haltestelle wurde erst Februar 2023 eingerichtet. Bei deutlich höheren Fahrgastzahlen ist die Haltestelle auszubauen.

Königstein im Taunus	Am Mönchswald	Königstein	Sehr geringe Fahrgastzahl
Königstein im Taunus	Bangert/Boldpus	Cam- Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Königstein im Taunus	Billtalhöhe	Alle	Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Königstein im Taunus	Eselshock	Alle	Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Königstein im Taunus	Goethestraße	Alle	Reine AST-Bedienung
Königstein im Taunus	Haus Raphael	Alle	Reine AST-Bedienung
Königstein im Taunus	Heuholweg	Alle	Reine AST-Bedienung
Königstein im Taunus	Kapuzinerpfad	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Königstein im Taunus	Kastanienweg	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Königstein im Taunus	Kurmainer Straße	Alle	Reine AST-Bedienung
Königstein im Taunus	Stadtmitte	Ersatzhalte- stellen bei Veranstal- tungen bzw. Pausenplätze	ausschließlich Linienverkehre bei Großveranstaltungen
Königstein im Taunus	Steinweg	Alle	Reine AST-Bedienung
Königstein im Taunus	Turnhalle	Königstein	Sehr geringe Fahrgastzahl; Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Königstein im Taunus	Vorderstraße	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich

Königstein im Taunus	Wacholderberg	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl, Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Kronberg im Taunus	Grundweg	Alle	Reine AST-Bedienung
Kronberg im Taunus	Hermann-Löns-Weg	stadtauswärts	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Kronberg im Taunus	Rathaus	Alle	Reine AST-Bedienung
Kronberg im Taunus	Schafhof	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Kronberg im Taunus	Stift Kronthal	Alle	Reine AST-Bedienung
Kronberg im Taunus	Talweg	Alle	Reine AST-Bedienung
Neu-Anspach	Abzweig Hessenpark/L 3041	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl, Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Neu-Anspach	Bahnhof (Hausen-Arnsbach)	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl, da Haltestelle nur im Spätverkehr angefahren
Neu-Anspach	Rod am Berg	Hunoldstal	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Neu-Anspach	Schubertstraße	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl, da Haltestelle nur im Spätverkehr angefahren
Oberursel (Taunus)	Tabacksmühlenweg	Alle	Bestand der Haltestelle aktuell nicht gesichert
Oberursel (Taunus)	Große Kurve	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Schmitten im Taunus	Luthereiche	Treisberg	Sehr geringe Fahrgastzahl
Schmitten im Taunus	Schöne Aussicht	Alle	Reine AST-Bedienung
Schmitten im Taunus	Untermühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Usingen	Altkönigstraße	Alle	Reine AST-Bedienung

Usingen	Emminghausstraße	Alle	Reine AST-Bedienung
Usingen	Erdfunkstelle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Usingen	Eschbacher Klippen	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Usingen	Herrnmühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Usingen	Hochtaunus-Kliniken	Alle	Reine AST-Bedienung
Usingen	Im alten Steinbruch	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Usingen	Kleinmühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Usingen	Talhof	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Usingen	Waldstraße	Alle	Reine AST-Bedienung
Usingen	Weilburger Straße	Alle	Reine AST-Bedienung
Usingen	Ziegelhütte	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Wehrheim	Abzweig Obernhain	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Wehrheim	Bahnhof Saal- burg/Lochmühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Wehrheim	Hof am w. Stein	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Wehrheim	Klingelsmühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei

Wehrheim	Köpperner Straße	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Wehrheim	Pfarrmühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Am Hirtenberg	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Emmershäuser Hütte	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Etzauer Mühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Forsthaus (Altweil- nau)	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Haus Waldeck	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Jagdhaus	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Kreutzerstein	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Landstein	Altweilnau	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Lärchenstraße	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Weilrod	Lauker Weg	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Weilrod	Limburger Straße	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Weilrod	Pfaffenkopf	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht

barrierefrei			
Weilrod	Rumpfenmühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Weilrod	Runkelsteiner Mühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Weilrod	Schule	Pausenplatz	Kein Fahrgastwechsel
Weilrod	Vogelburg	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Weilrod	Weilnauer Straße	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Weilrod	Wolfsküppel	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Ziegelhütte	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl

Quelle: VHT 2025.

Anlage 3 Liste auszubauender Haltestellen

Tabelle 52: Übersicht auszubauender Haltestellen

Kommune	Haltestelle	Fahrtrichtung	Prio
Friedrichsdorf	Bahnhof (Friedrichsdorf)	Friedberg ⁷⁹	B
Friedrichsdorf	Max-Planck-Straße	Alle	D
Friedrichsdorf	Wachthaus ⁸⁰	Alle	D
Glashütten	Am Brännchen	Alle	A/D
Glashütten	Am Pol	Alle	A/D
Glashütten	Dornsweg	Alle	A/D
Glashütten	Frankenbach	Alle	D
Glashütten	Gemeindezentrum	Alle	D
Glashütten	Im Krautfeld	Alle	D
Glashütten	Kirche	Alle	A/C
Glashütten	Post	Alle	A/D
Glashütten	Ringstraße	Alle	D
Glashütten	Schule	Alle	E
Glashütten	Wüstemser Straße	Alle	A/D
Grävenwiesbach	Bahnhof	Bushalteplatz	B
Grävenwiesbach	Kindergarten	Alle	D
Grävenwiesbach	Laubach	Alle	A
Grävenwiesbach	Ortsmitte (Hundstadt)	Alle	E

⁷⁹ Es handelt sich um den Bussteig am Bahnhofsgebäude.

⁸⁰ Im Rahmen des Aufstellungsprozesses des ISEK wird geprüft, ob und die Haltestelle barrierefreien ausgebaut werden kann.

Grävenwiesbach	Ortsmitte (Mönstadt)	Alle	A
Grävenwiesbach	Ortsmitte (Naunstadt)	Laubach und Grävenwiesbach ⁸¹	A
Grävenwiesbach	Rathaus	Alle	C
Grävenwiesbach	Schule	Alle	E
Grävenwiesbach	Sportplatzstraße	Alle	A
Grävenwiesbach	Utenhof	Alle	D ⁸²
Königstein im Taunus	Altenhainer Straße	Alle	C
Königstein im Taunus	Am Fliederbusch	Alle	D
Königstein im Taunus	Auf dem Seif ⁸³	Alle	D
Königstein im Taunus	Bischof-Kaller-Straße	Schneidhain	C
Königstein im Taunus	Ehrenmal	Falkenstein	C
Königstein im Taunus	Evangelische Kirche	Alle	A/D
Königstein im Taunus	Grüner Weg	Alle	D
Königstein im Taunus	Johanniswald	Alle	D
Königstein im Taunus	Kreisel	Stadtauswärts	C
Königstein im Taunus	Kronthaler Straße	Alle	A/D
Königstein im Taunus	Marienhöhe	Alle	D
Königstein im Taunus	Stadtmitte	Reguläre Haltestellen	C
Königstein im Taunus	Taunusgymnasium	Bussteig A	E
Königstein im Taunus	Theresenstraße	Alle	C

⁸¹ Hierbei handelt es sich um zwei Haltepositionen

⁸² Ausbau wegen Umstiegen Bus zu Bus

⁸³ Vsl. Umbau in 2022

Kronberg im Taunus	Altkönigschule	Alle außer oberer Lindenstruthweg	D
Kronberg im Taunus	Am Rothlauf	Alle	D
Kronberg im Taunus	Am Sportfeld	stadteinwärts	D
Kronberg im Taunus	Am Weidengarten	Alle	D
Kronberg im Taunus	Bahnhof	Alle	B
Kronberg im Taunus	Ballenstedter Straße	Alle	D
Kronberg im Taunus	Birkenweg	Alle	D
Kronberg im Taunus	Brunnenweg	Alle	D
Kronberg im Taunus	Dalles	Alle	D
Kronberg im Taunus	Dieselstraße	Alle	D
Kronberg im Taunus	Erlenweg	Alle	D
Kronberg im Taunus	Freiherr-vom-Stein-Straße	stadteinwärts	D
Kronberg im Taunus	Friedensstraße	Alle	D
Kronberg im Taunus	Friedhof	Alle	D
Kronberg im Taunus	Fuchstanzweg	Alle	D
Kronberg im Taunus	Gelber Weg	Alle	D
Kronberg im Taunus	Guaitastraße	stadtauswärts	D
Kronberg im Taunus	Höhenstraße	Alle	C
Kronberg im Taunus	Kirche	Dalles	D
Kronberg im Taunus	Königsteiner Straße	stadtauswärts	D
Kronberg im Taunus	Le-Lavandou-Straße	Alle	D
Kronberg im Taunus	Ludwig-Sauer-Straße	Alle	D
Kronberg im Taunus	Oberer Lindenstruthweg	Alle	D

Kronberg im Taunus	Opel-Zoo	Königstein	D
Kronberg im Taunus	Roter Hang	Alle	D
Kronberg im Taunus	Schülerwiesen	Alle	D
Kronberg im Taunus	Tennis-Center	Alle	D
Neu-Anspach	Adolf-Reichwein-Schule	Alle	D
Neu-Anspach	Am Dorfbrunnen	Westerfeld	D
Neu-Anspach	Bahnhof (Anspach)	Alle	B
Neu-Anspach	Breitestraße	Alle	C
Neu-Anspach	Daimlerstraße	Alle	D
Neu-Anspach	Reuterweg	stadteinwärts	D
Neu-Anspach	Weilstraße ⁸⁴	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Altes Rathaus	Weißkirchen	D
Oberursel (Taunus)	An den drei Hasen	Alle	D
Oberursel (Taunus)	An der Bleiche	Alle	D
Oberursel (Taunus)	An der Heide	Alle	D
Oberursel (Taunus)	An der Wiesenmühle	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Bahnhof	Adenauerallee	B
Oberursel (Taunus)	Bergweg	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Bommersheimer Straße	Alle	B
Oberursel (Taunus)	Erich-Kästner-Schule	Alle	E
Oberursel (Taunus)	Forstamt	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Hans-Mess-Straße	Alle	D

⁸⁴ Zu prüfen, ob Ausbau am Standort bzw. Verlegung möglich ist

Oberursel (Taunus)	Hohemark	Alle	A
Oberursel (Taunus)	Holzweg	Alle	D
Oberursel (Taunus)	IGS	Alle	E
Oberursel (Taunus)	Kammerpfad	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Kurmainzer Straße	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Lange Straße	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Linde	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Lindenbergweg	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Marktplatz	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Mauerfeldstraße	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Mittelstedter Straße	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Rathaus	Alle	C
Oberursel (Taunus)	Stadtwerke	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Weißkirchen/Steinbach	Alle	A
Oberursel (Taunus)	Zeppelinstraße	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Zollhaus	Oberhöchststadt und stadteinwärts	C
Schmitten im Taunus	Am Ginsterberg	Alle	D
Schmitten im Taunus	Falkensteiner Weg	Alle	A/D
Schmitten im Taunus	Forsthaus (Arnoldshain)	Alle	A/D
Schmitten im Taunus	Großer Feldberg	Alle	D
Schmitten im Taunus	Grundschule	Alle	E
Schmitten im Taunus	Hegewiese	Alle	D
Schmitten im Taunus	Im Boden	Alle	A/D

Schmitten im Taunus	Im Kirchfeld	Alle	A/D
Schmitten im Taunus	Kirche (Oberreifenberg)	Alle	A/D
Schmitten im Taunus	Kirche (Seelenberg)	Alle	A/D
Schmitten im Taunus	Luthereiche	Hunoldstal	A/D
Schmitten im Taunus	Sandplacken	Alle	D
Schmitten im Taunus	Schule	Alle	A/C
Schmitten im Taunus	Siegfriedsiedlung	Alle	A/D
Schmitten im Taunus	Steinbruch	Alle	A/D
Schmitten im Taunus	Taunusstraße	Alle	A/C
Schmitten im Taunus	Treisberg	Alle	A
Schmitten im Taunus	Weilbrücke	Alle	D
Steinbach im Taunus	Am Schießberg	Alle	D
Steinbach im Taunus	Niederhöchstädter Straße	Alle	D
Steinbach im Taunus	Staufenstraße	Alle	D
Usingen	Alter Marktplatz	Alle	D
Usingen	Am Betzenberg	Alle	D
Usingen	Am Kurberg	Alle	D
Usingen	Friedhof (Eschbach)	Alle	D
Usingen	Schloßplatz	Alle	C
Usingen	Stadthalle	Am Riedborn	D
Wehrheim	Obernhainer Weg	Alle	C
Weilrod	Cratzenbach	Alle	A
Weilrod	Dreieck	Alle	D

Weilrod	Egertshammer	Alle	D
Weilrod	Eichelbacher Weg	Alle	D
Weilrod	Emmershäuser Straße	Alle	D
Weilrod	Erbismühle	Alle	D
Weilrod	Friedhof (Riedelbach)	Alle	D
Weilrod	Gewerbegebiet	Alle	D
Weilrod	Golfplatz / Friedwald ⁸⁵	Alle	A
Weilrod	In den Gräben	Alle	D
Weilrod	Lauker Weg	Alle	C
Weilrod	Magarethenstraße ⁸⁶	Alle	D
Weilrod	Niederlauken	Alle	A
Weilrod	Niederrod	Alle	D
Weilrod	Ortsmitte (Mauloff)	Alle	A
Weilrod	Rathaus ⁸⁷	Alle	D
Weilrod	Schmiedhof	Alle	D
Weilrod	Schule (Rod) ⁸⁸	Mit Fahrgastwechsel	E
Weilrod	Usinger Straße	Alle	A
Weilrod	Weilnauer Straße	Alle	C
Weilrod	Winden	Emmershausen	A

Quelle: VHT 2025.

⁸⁵ Geplant ist der Ausbau einer Halteposition für alle Fahrten. Da der Ausbau dieser Haltestelle vorgesehen ist, sind die weiteren Haltestellen im Ortsteil nicht mit Priorität A auszubauen.

⁸⁶ Möglichkeit des Ausbaus zu prüfen

⁸⁷ Ausbau in Zusammenhang mit Ausbau „Rod Schule“ zu prüfen; Ausbau abhängig der Prüfung eines barrierefreien Zuganges zum Rathaus

⁸⁸ Ausbau abhängig der Prüfung eines barrierefreien Zuganges zur Grundschule im Weital

Anlage 4 Bestehende Erschließungslücken

Tabelle 53: Bestehende Erschließungslücken

Kommune	Ortsteil	Erschließungslücke
Friedrichsdorf	Burgholzhausen	PRS
Friedrichsdorf	Burgholzhausen	Amazon
Friedrichsdorf	Köppern	Kapersburgsiedlung
Friedrichsdorf	Köppern	Waldfriedhof
Friedrichsdorf	Seulberg	Sportplatz
Glashütten	Glashütten	Zum Talblick
Glashütten	Oberems	Mühlweg
Glashütten	Oberems	Sandweg
Glashütten	Schloßborn	Nordwest
Grävenwiesbach	Grävenwiesbach	Auf der Hohl
Grävenwiesbach	Laubach	Mönstädter Weg
Grävenwiesbach	Laubach	Am Mühlberg
Grävenwiesbach	Mönstadt	Am Bangert
Königstein im Taunus	Falkenstein	Hohemarkstraße
Königstein im Taunus	Falkenstein	An Hirschsprung
Königstein im Taunus	Falkenstein	Reichenbachweg
Königstein im Taunus	Königstein	Richard-Neutra-Weg
Königstein im Taunus	Königstein	Lerchenweg
Königstein im Taunus	Königstein	Parkstraße
Königstein im Taunus	Königstein	Fuchstanzstraße

Königstein im Taunus	Königstein	Im Haderheck/Altkönigstr.
Kronberg im Taunus	Kronberg	Golfplatz
Kronberg im Taunus	Kronberg	Taunusstraße
Kronberg im Taunus	Kronberg	Philosophenweg
Kronberg im Taunus	Kronberg	Kastanienhöhe
Neu-Anspach	Anspach	Am Belzbecker
Neu-Anspach	Anspach	Feldbergstraße/Zum Wacht
Neu-Anspach	Arnsbach-Hausen	Im Rodersbach
Neu-Anspach	Westerfeld	Zum Kirchborn
Oberursel (Taunus)	Oberursel (Taunus)	An der Heide
Oberursel (Taunus)	Stierstadt	Im Borgrund
Schmitten im Taunus	Arnoldshain	Hegewiese
Schmitten im Taunus	Arnoldshain	Reifenberger Weg
Schmitten im Taunus	Arnoldshain	Grabenwiesenweg
Schmitten im Taunus	Dorfweil	Eichenweg
Schmitten im Taunus	Dorfweil	Familienferienstätte
Schmitten im Taunus	Dorfweil	Büchenbuschweg
Schmitten im Taunus	Niederreifenberg	Von-Eichendorff-Str.
Schmitten im Taunus	Niederreifenberg	Am Hühnerberg
Schmitten im Taunus	Niederreifenberg	Fichtenweg
Schmitten im Taunus	Oberreifenberg	Dillenbergstraße
Schmitten im Taunus	Oberreifenberg	Feldbergstraße
Schmitten im Taunus	Schmitten	West

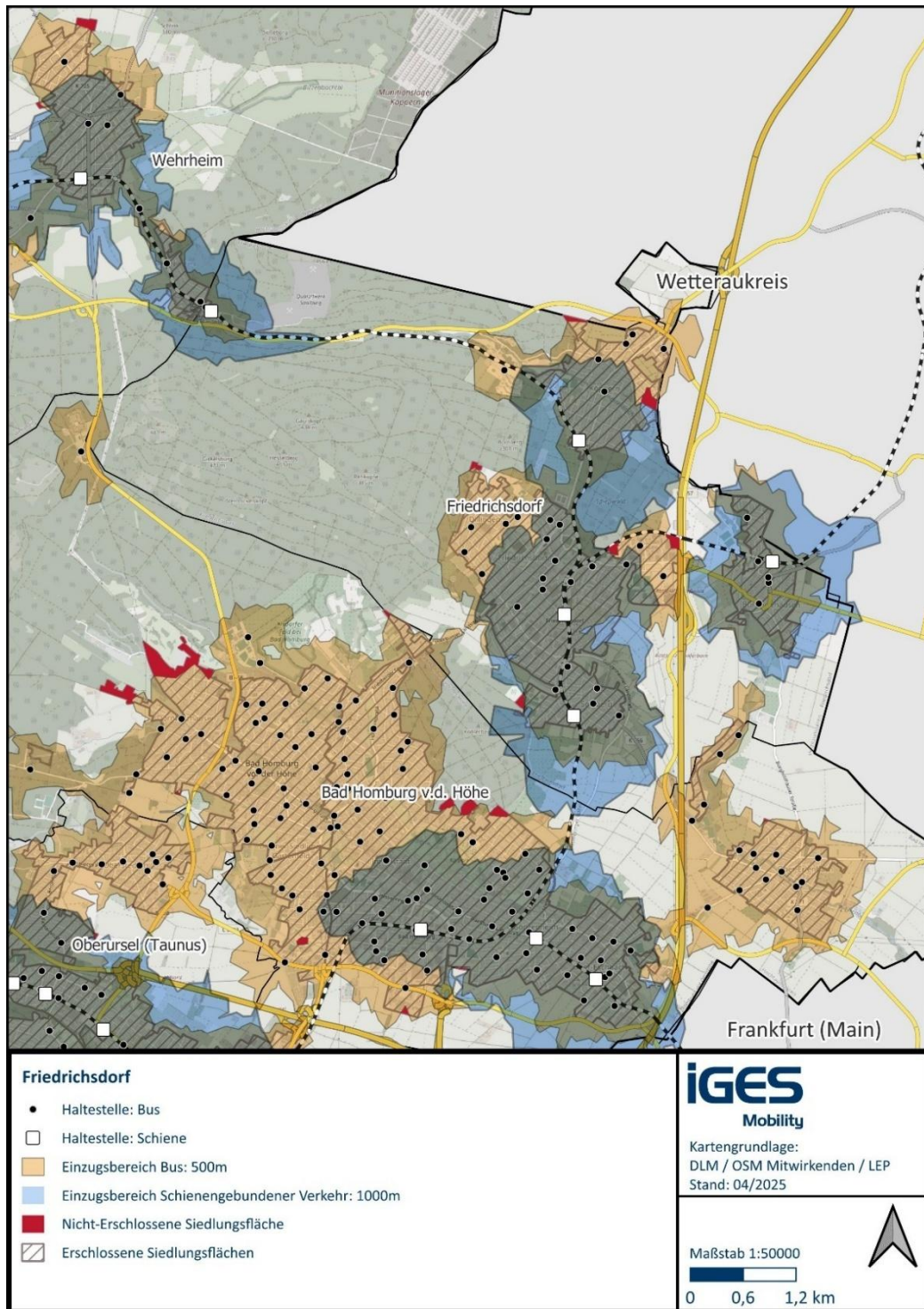
Schmitten im Taunus	Schmitten	Im Eichenborn
Schmitten im Taunus	Seelenberg	Am Windhain
Steinbach (Taunus)	Steinbach	Feldbergstraße
Steinbach (Taunus)	Steinbach	Ahornweg
Usingen	Kransberg	Friedhof
Usingen	Kransberg	Am Wellenhang
Usingen	Usingen	Südümgehung
Usingen	Wernborn	Nordost
Wehrheim	Obernain	Herzbergstraße
Wehrheim	Pfaffenwiesbach	Kapersburgstraße
Wehrheim	Pfaffenwiesbach	Am Schützenhaus
Wehrheim	Wehrheim	Langwiesenweg
Wehrheim	Wehrheim	Rudolf-Hell-Straße
Weilrod	Altweilnau	Am Holzweg
Weilrod	Gemünden	Süd
Weilrod	Mauloff	Seelenberger Weg
Weilrod	Mauloff	Heide Weg
Weilrod	Niederlauken	Neugasse
Weilrod	Riedelbach	Waldstraße/Tannenstraße
Weilrod	Riedelbach	Am Sommerberg
Weilrod	Rod an der Weil	Auf der Hölle

Quelle: IGES 2025.

Anmerkung: Erschließungslücken basierend auf der Berechnung aus Abbildung 19.

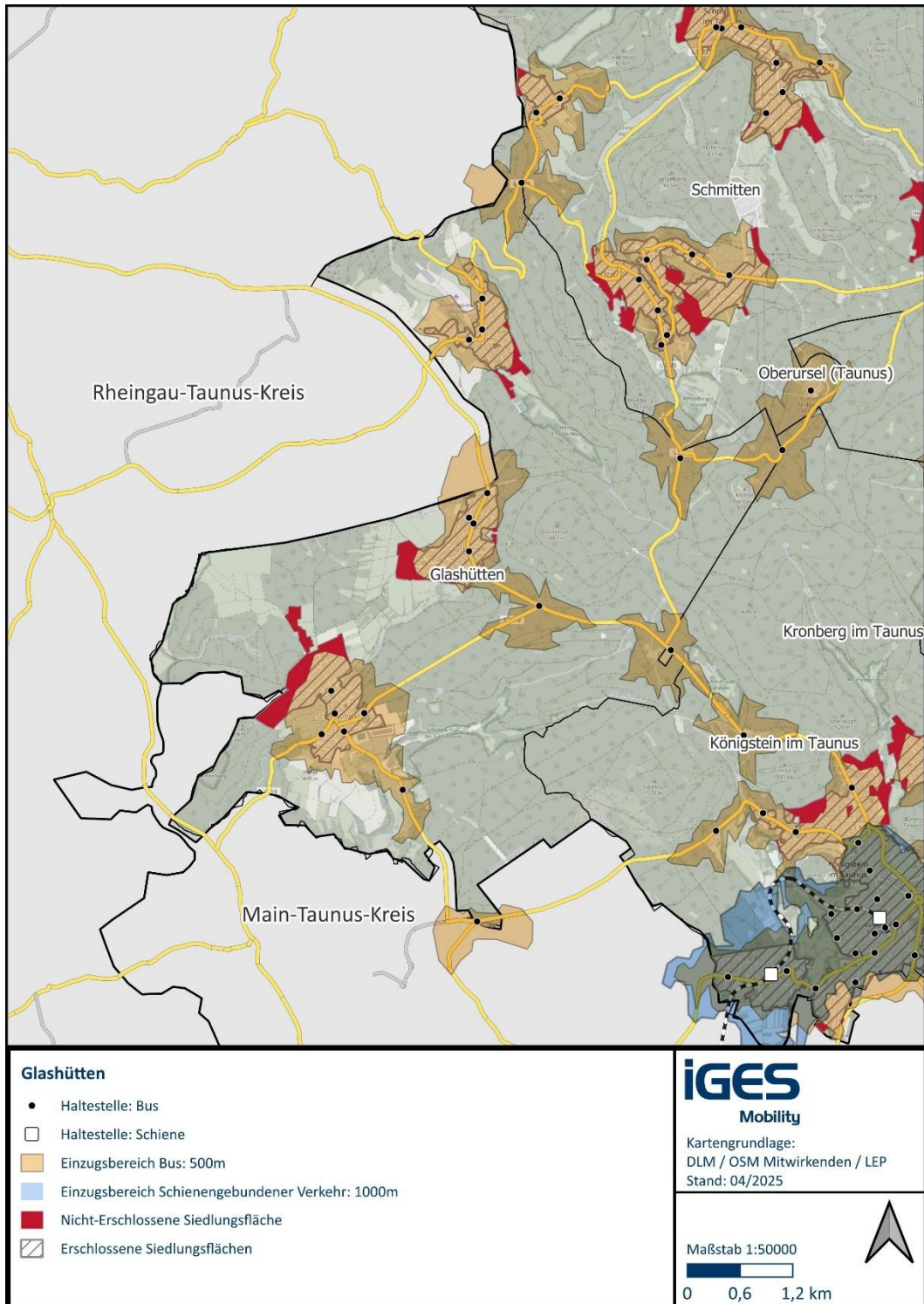
Anlage 5 Erreichbarkeitsanalysen je Kommune im VHT-Gebiet

Abbildung 31: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Friedrichsdorf



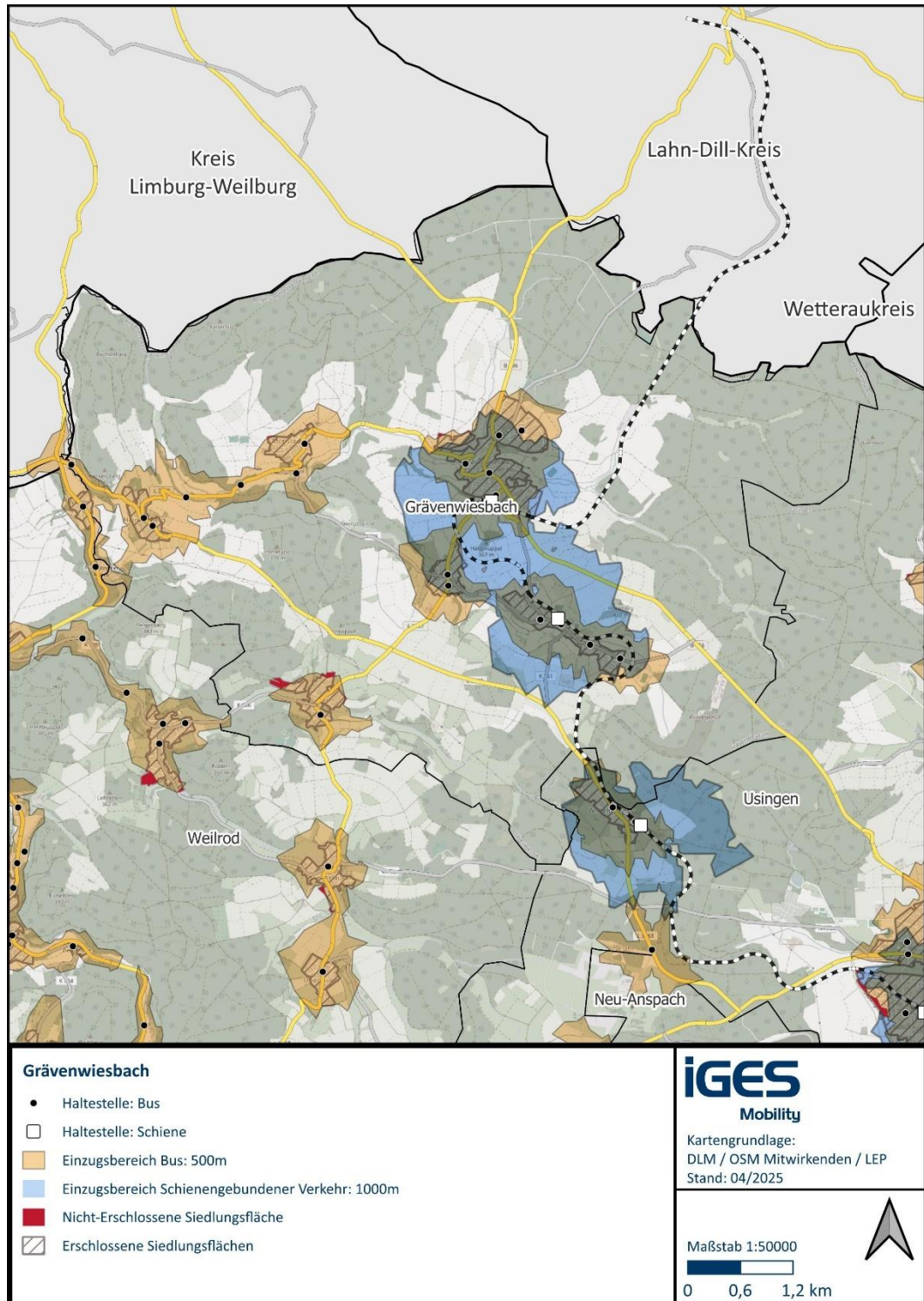
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Abbildung 32: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Glashütten



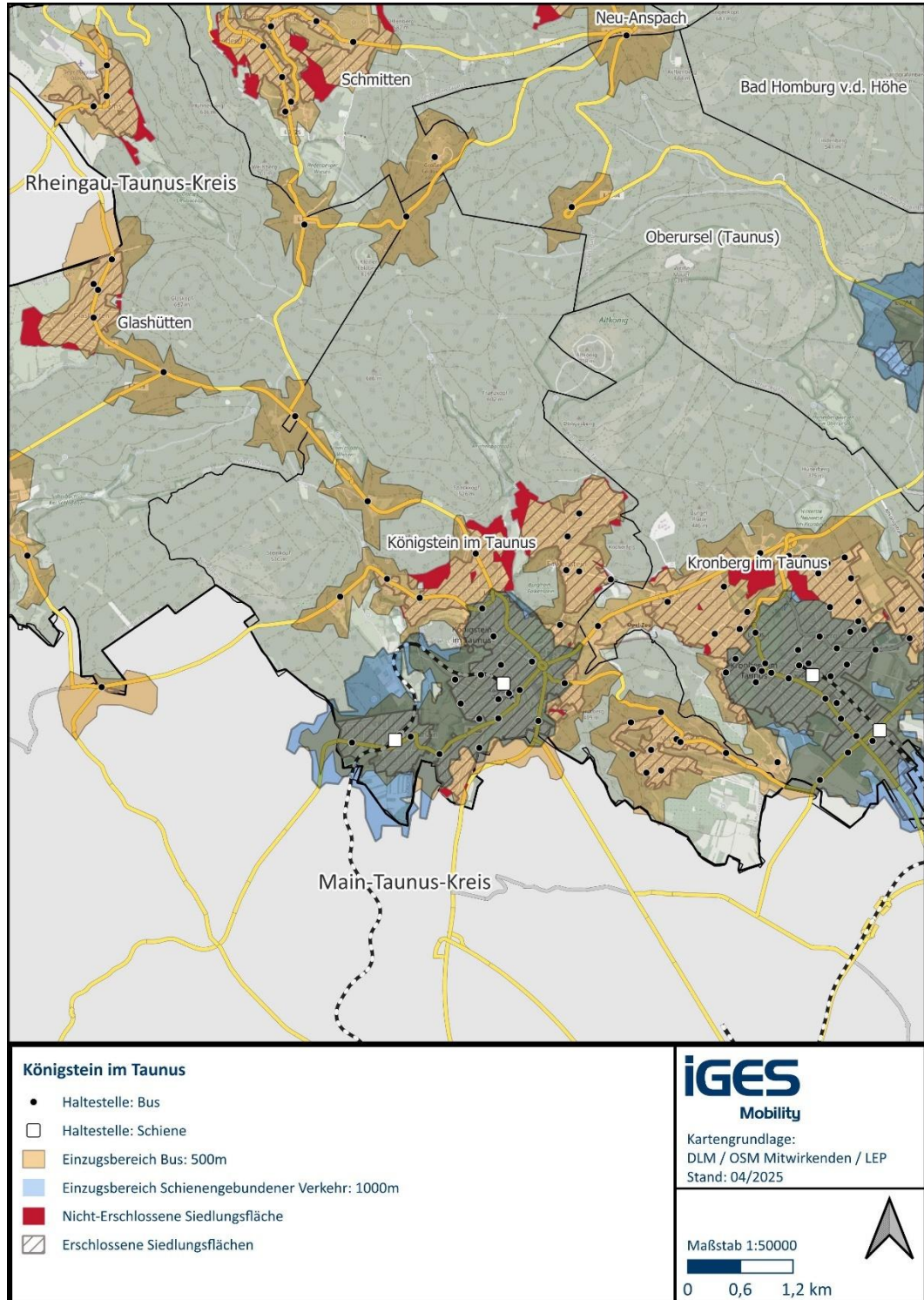
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Abbildung 33: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Grävenwiesbach



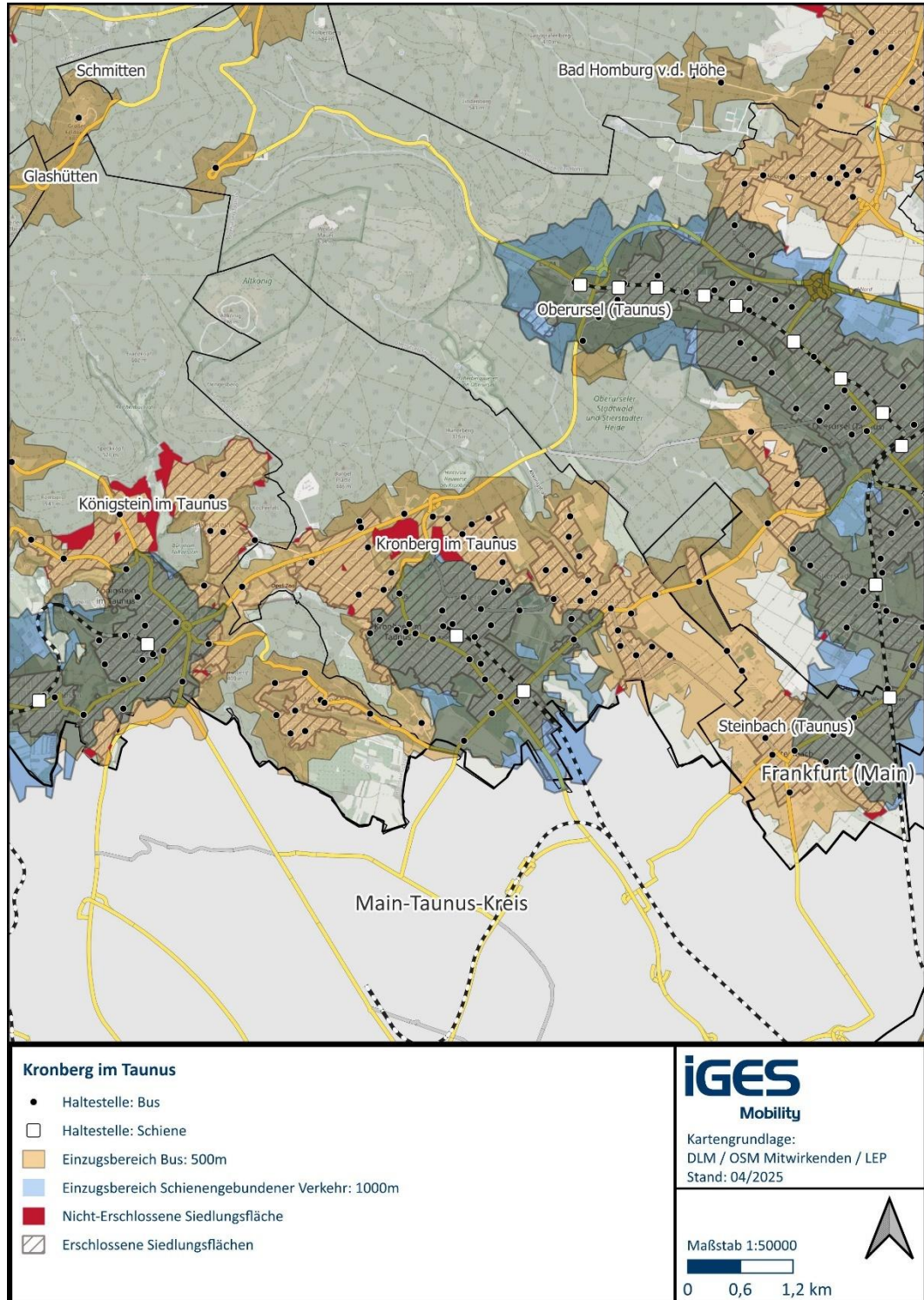
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Abbildung 34: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Königstein im Taunus



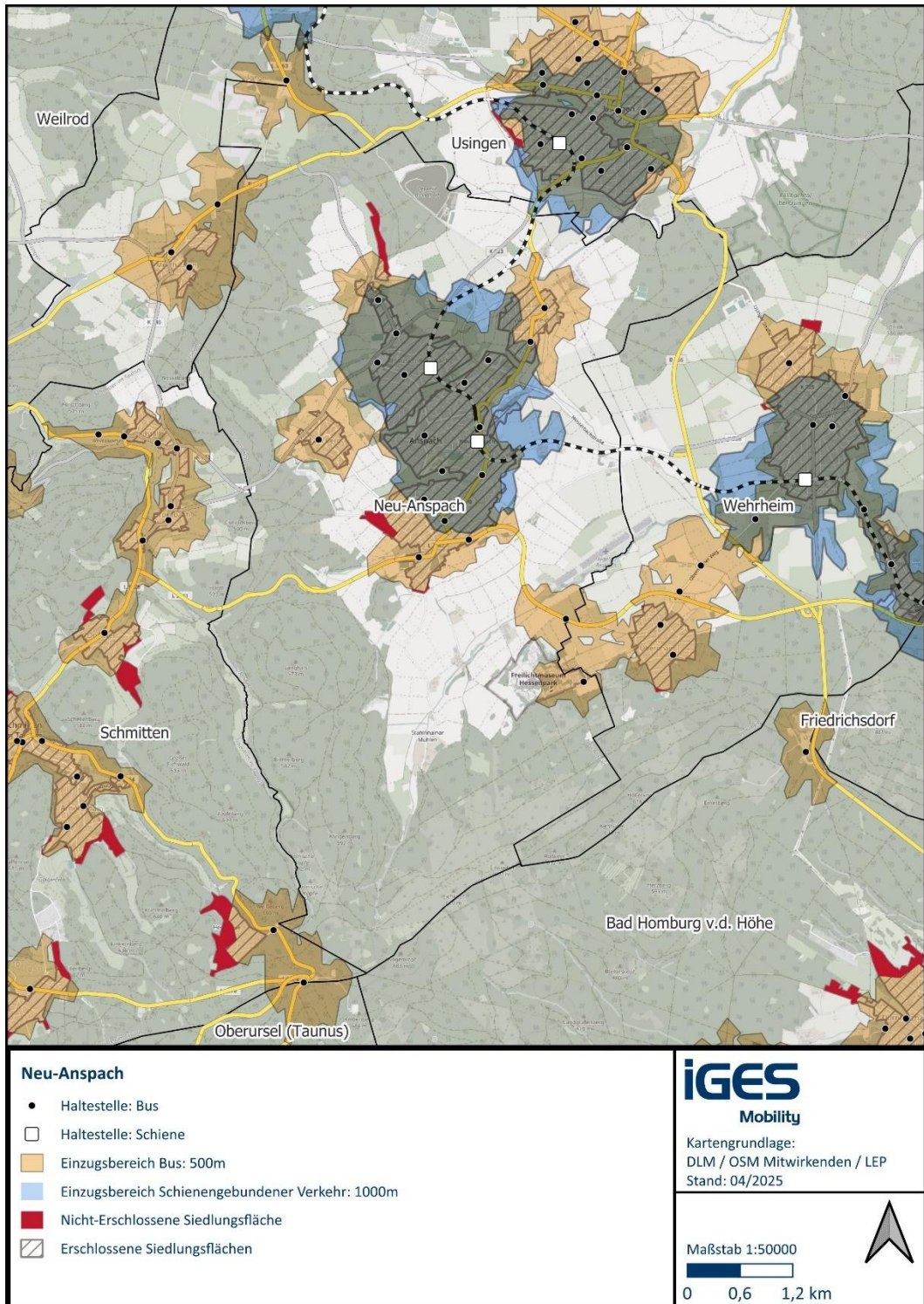
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Abbildung 35: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Kronberg im Taunus



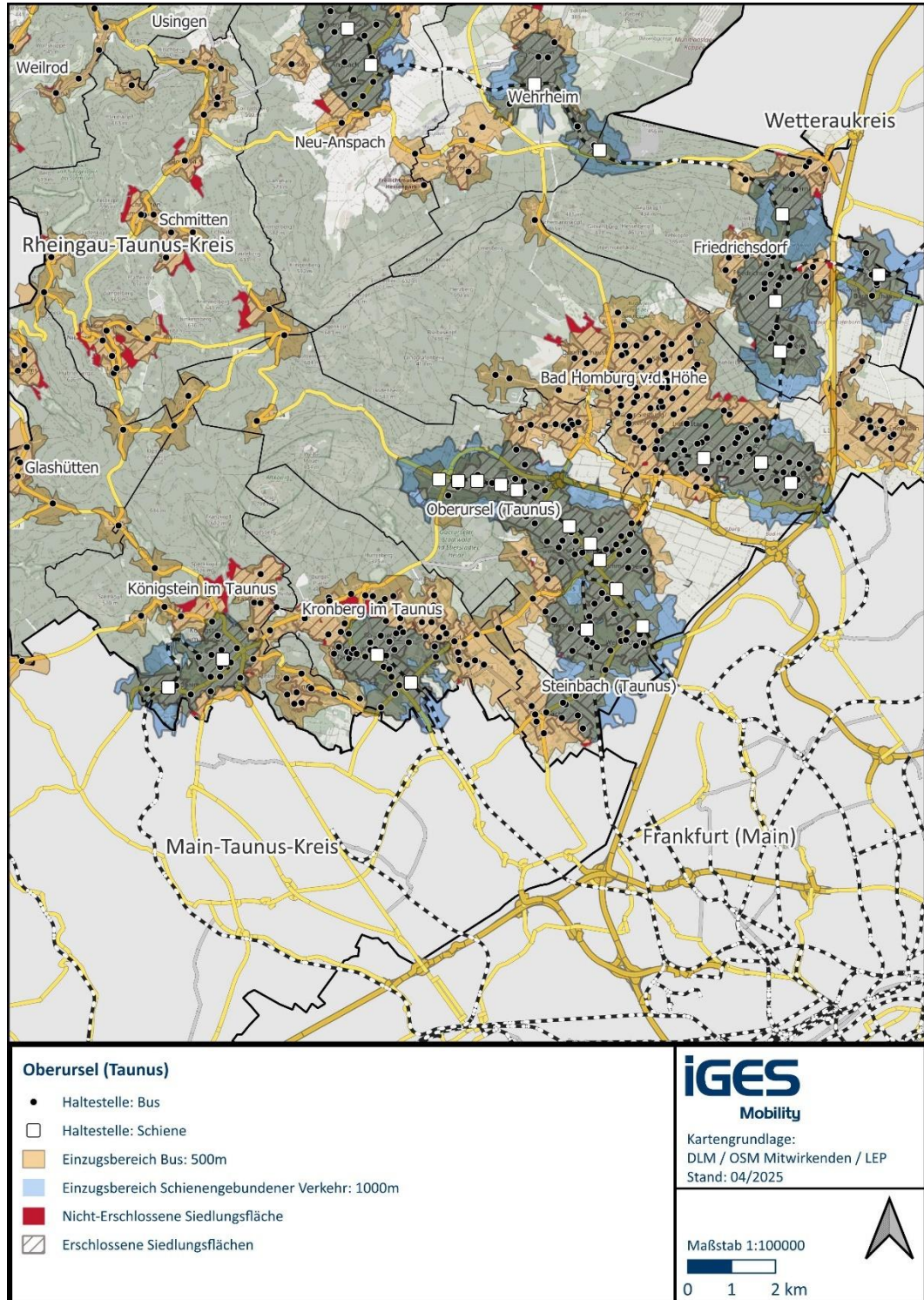
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Abbildung 36: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Neu-Anspach



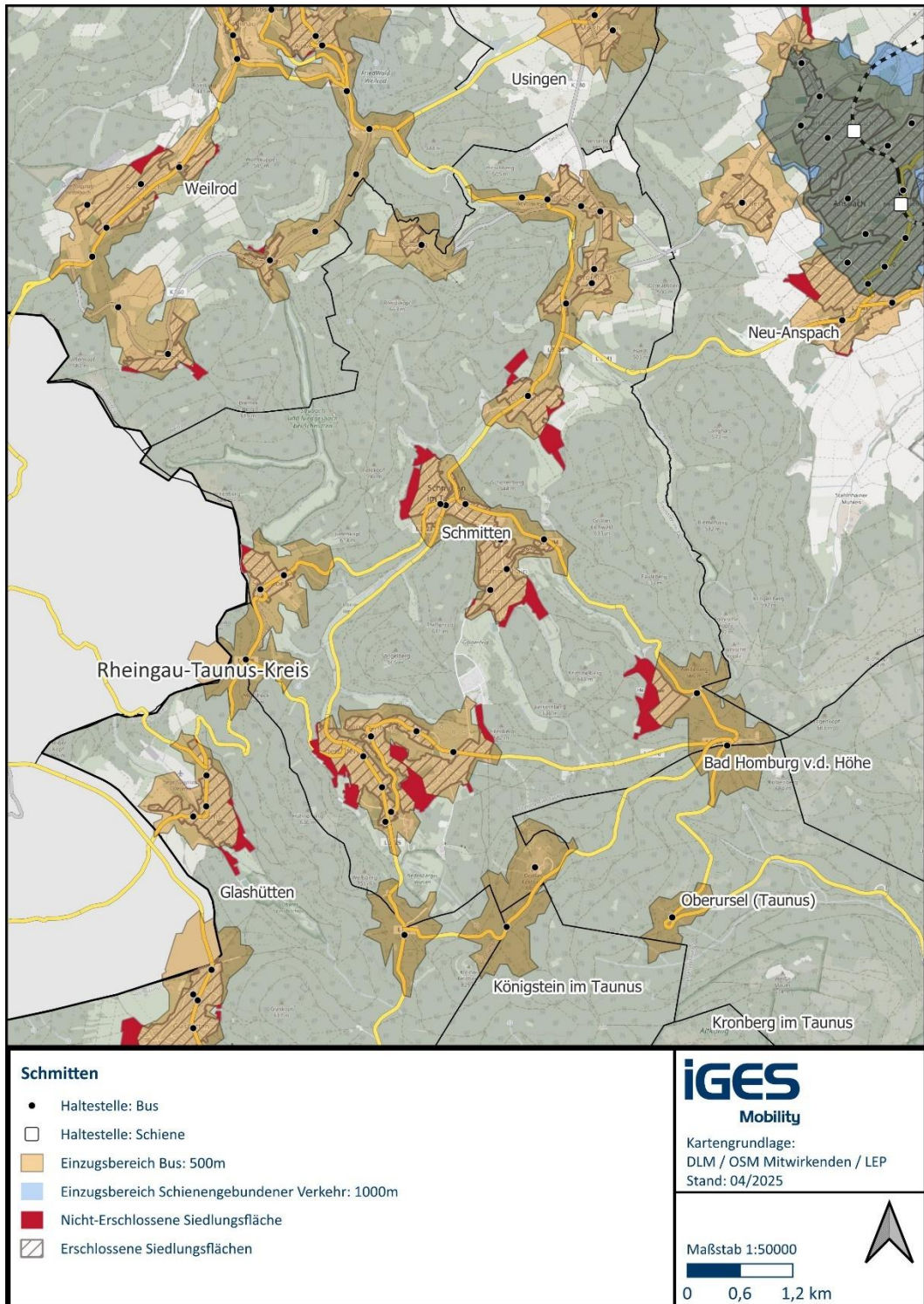
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Abbildung 37: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Oberursel (Taunus)



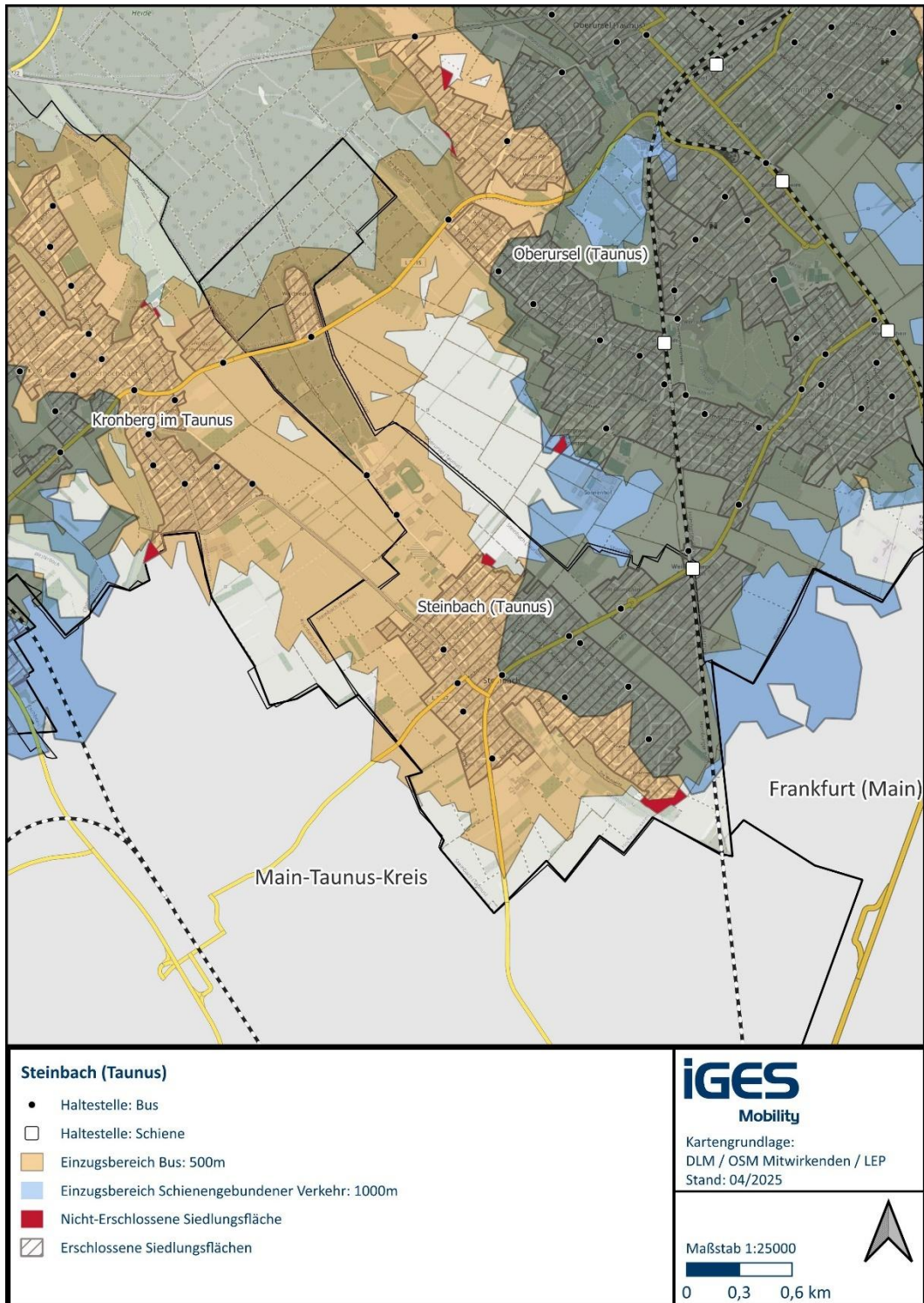
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Abbildung 38: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Schmitten im Taunus



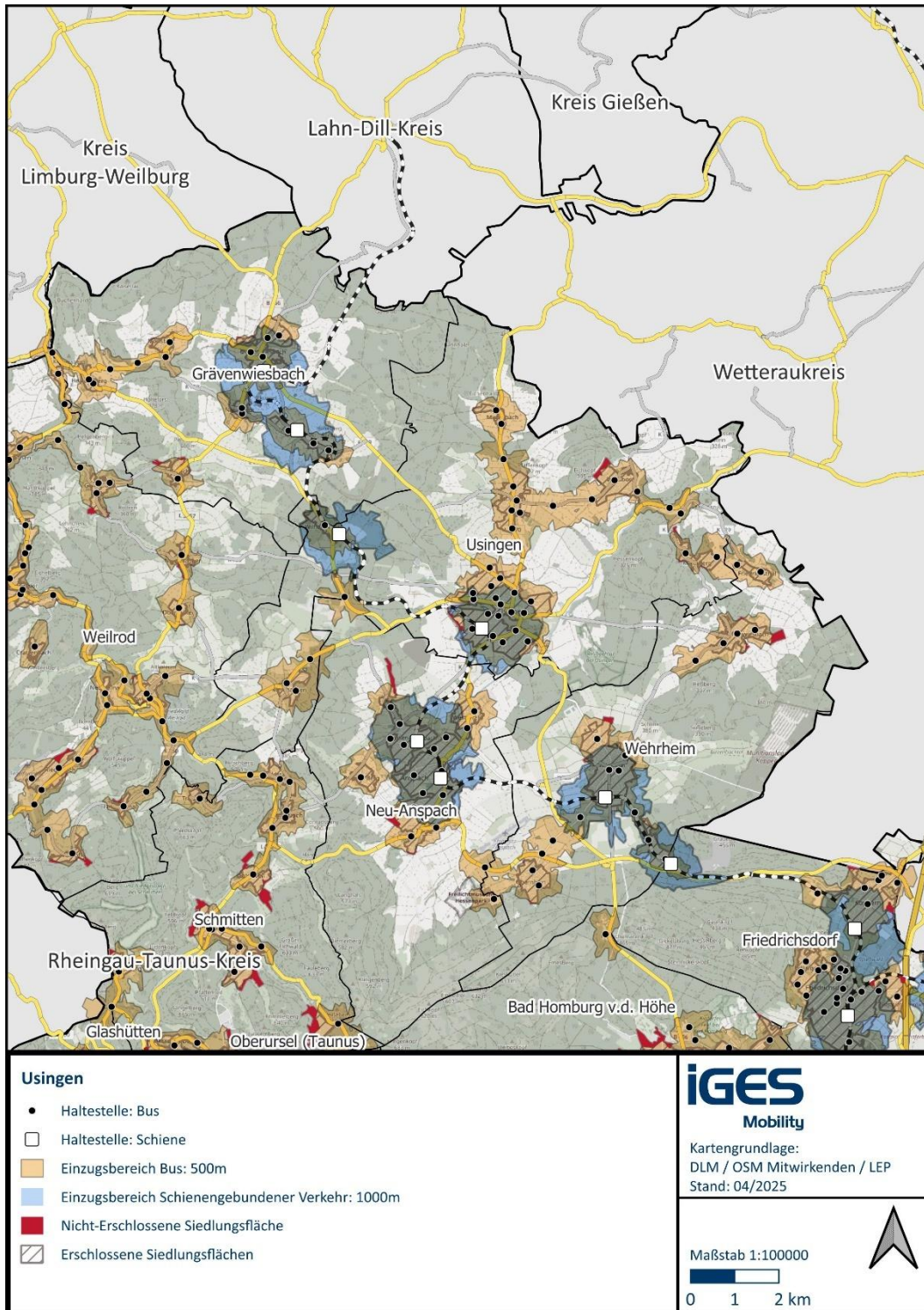
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Abbildung 39: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Steinbach (Taunus)



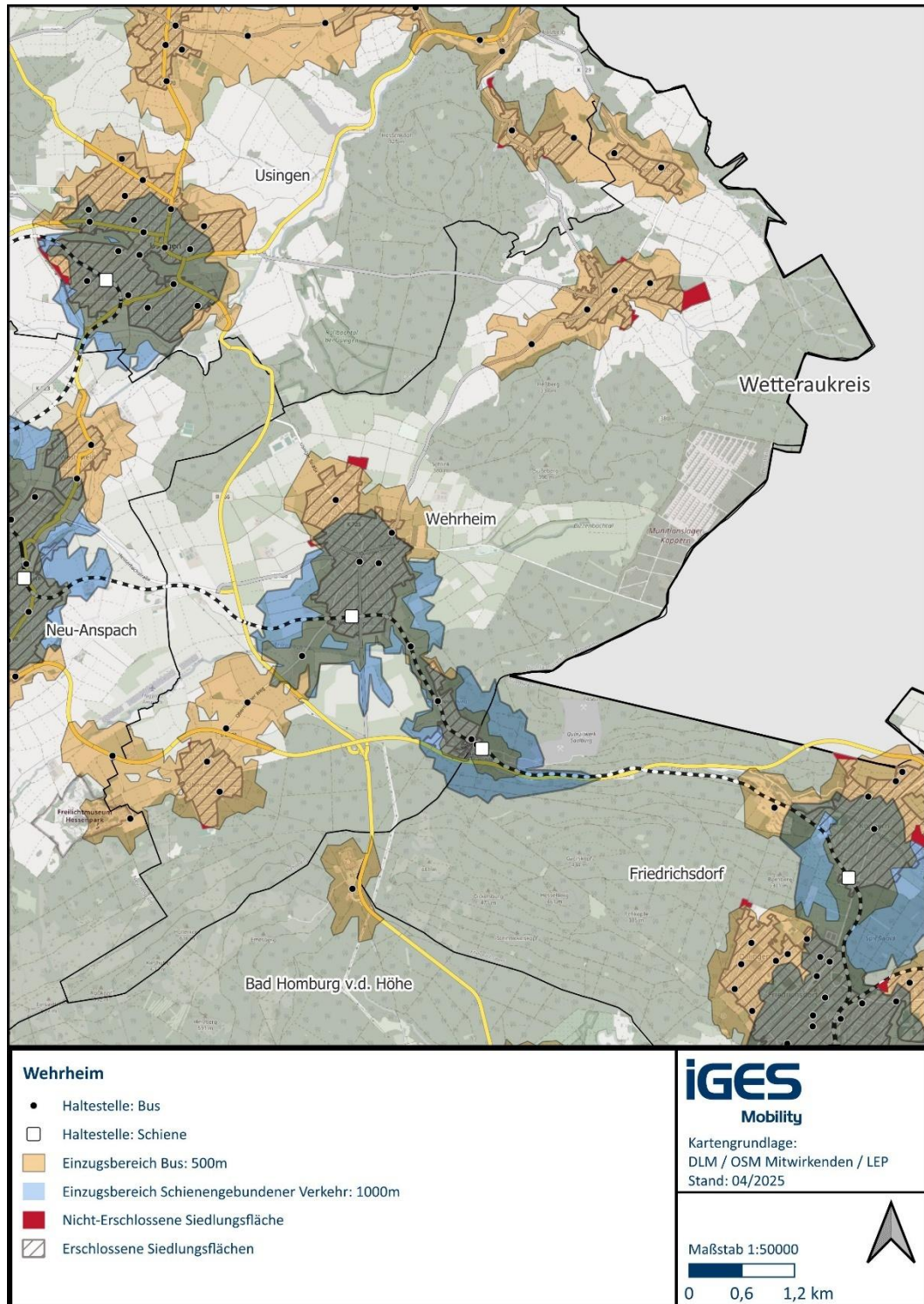
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Abbildung 40: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Usingen



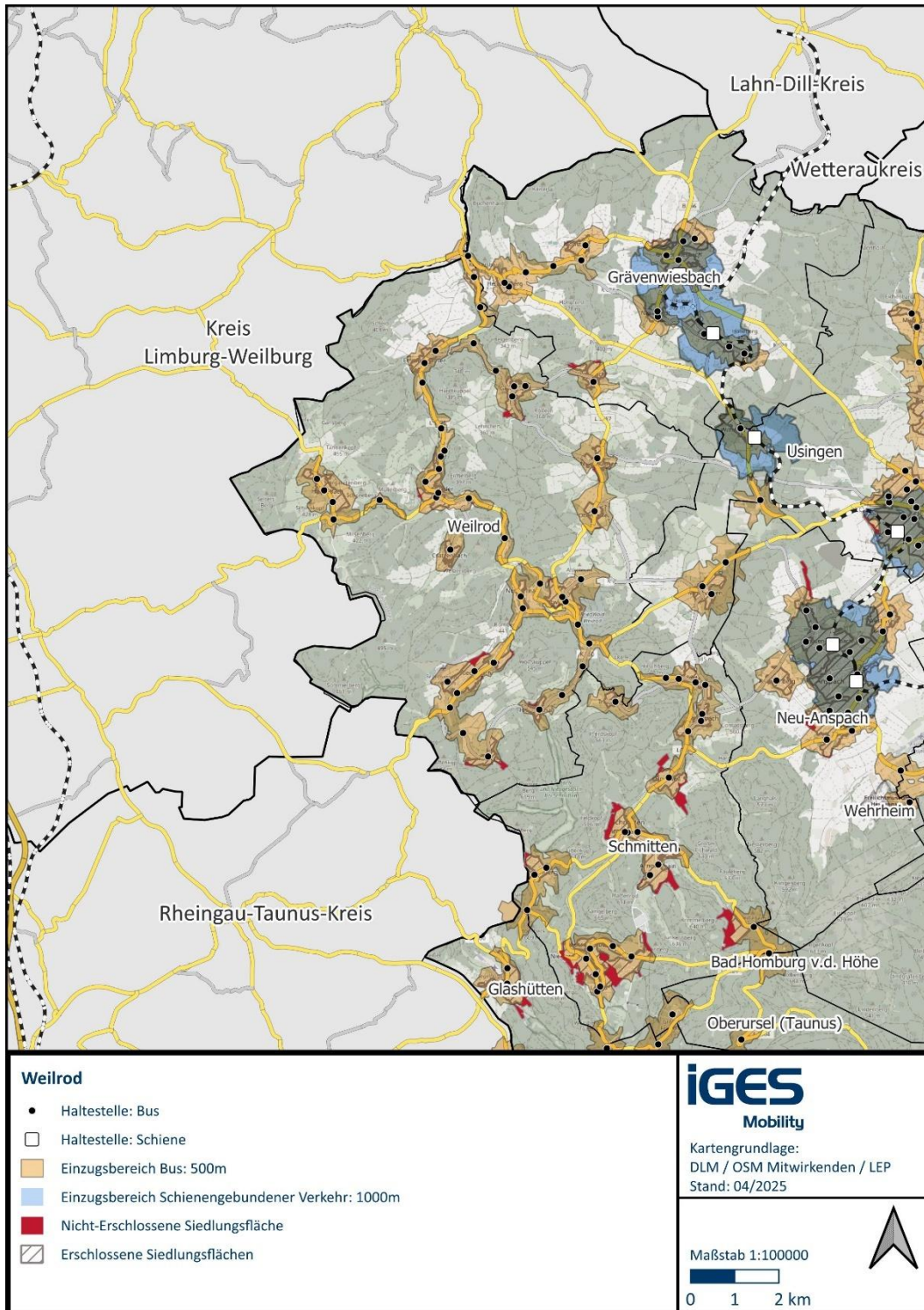
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Abbildung 41: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Wehrheim



Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Abbildung 42: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Weilrod



Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Anlage 6 Stellungnahme zu den Hinweisen aus der Frühbeteiligung

Tabelle 54: Hinweise zum Thema „Erschließung“

Kommune	Aussage	Stellungnahme
Oberursel (Taunus)	<p>a. im Gewerbegebiet „An den Drei Hasen“ - hier sind zwei Bushaltestellen bereits barrierefrei hergestellt worden und einsatzbereit. (vgl. Kartenausschnitt)</p> <p>b. im Wohngebiet südöstlich der Altkönigstraße</p> <p>c. im Wohngebiet entlang der Achse An der Billwiese – Bleibiskopfstraße</p> <p>2022 wurde im Auftrag der Stadt und in Abstimmung mit den Stadtwerken ein Kurzgutachten erarbeitet, das verschiedene Varianten im Verkehrsangebot Stadtbus zu einer möglichen Optimierung bei Neuausschreibung geprüft hat (vgl. Anhang).</p>	<p>Im Zuge der Analyse der Erschließung wurde eine ausreichende Erschließung der Gebiete festgestellt (vgl. 3.1.1 Erschließung); Der Stadtverkehr Oberursel wurde im Rahmen der Neuaufstellung des NVP angesichts der veränderten Rahmenbedingungen geplant und beschrieben (vgl. 5.1.1 Anpassung des ÖPNV-Angebots im Stadtverkehr Oberursel)).</p>
Friedrichsdorf	<p>Vorbemerkung:</p> <p>Die Stadt Friedrichsdorf erstellt derzeit ein Integriertes Mobilitätskonzept. In diesem Zuge wird auch der ÖPNV umfassend untersucht, um einerseits Empfehlungen für die Weiterentwicklung und Neuausschreibung des Stadtverkehrs in Friedrichsdorf und andererseits den ÖPNV allgemein zu erarbeiten. Relevante Aussagen zum Stadtverkehr sind bis Ende 2024 vorgesehen. Die eigentliche Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes selbst ist jedoch erst bis Ende 2025 geplant. Entsprechend sind die hier im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum Nahverkehrsplan gemachten Angaben lediglich ein erster Aufschlag. Weitere Erkenntnisse ergeben sich aus dem laufenden Prozess zum Mobilitätskonzept und sollten entsprechend Eingang finden können.</p> <p>Zur Erschließung:</p>	<p>Berücksichtigung der Planungen der Stadt Friedrichsdorf im Rahmen des NVP; Erreichbarkeitsanalyse der Stadt Friedrichsdorf wurde mit der beschriebenen Methodik im Rahmen des NVP durchgeführt (vgl. 3.2.2 Haltestellen) und gem. Anforderungen an die Erschließung bewertet (vgl. 3.1.1 Erschließung)</p>

Im Rahmen der ÖPNV-Planung im Zuge des Mobilitätskonzeptes werden die folgenden Untersuchungsprämissen als maßgebliche Komponenten bei der Betrachtung zugrunde gelegt:

- direkte Anbindung der Ortsteile
- direkte Anbindung Gewerbegebiete
- direkte Anbindung Nachbarkommunen
- Anbindung neuer (Wohn/Arbeits-) Standorte
- Bahnhof als zentraler Verknüpfungspunkt
- Anbindung Bahnhöfe
- Berücksichtigung Schulbereiche

siehe auch Anlage:

- Folie Untersuchungsprämissen – 01_Friedrichsdorf_Untersuchungsprämissen.pdf

Eine Erschließungsanalyse ergibt, dass der Stadtbus bei einem Erschließungsradius von 300m ca. 69% der relevanten Flächen abdeckt, somit ca. 31% nicht gut erschlossen sind.

Legt man den Erschließungsradius des SPNV von 1000m zugrunde, erhöht sich der Erschließungsanteil auf über 90%. Jedoch wird ein solcher Radius für die zurückzulegenden Wegstrecken der Fahrgäste nicht als attraktiv angesehen. Dazu kommt, dass Radien wenig über die tatsächlich zurückzulegende Weglänge, Zeit oder Hindernisse durch Steigungen aussagen. Hier wäre zu überlegen, ob die Erschließungsqualität im NVP nicht besser über bessere Kriterien definiert werden sollte, z.B. anhand realer Fußwege, Fußwegezeit und entsprechender Isochronen.

Es ist wichtig anzumerken, dass einige Teile des Stadtgebietes Friedrichsdorf überhaupt nur dank des durch die Stadt Friedrichsdorf in freiwilliger Leistung organisierten Stadtverkehrs erschlossen sind. Z.B. wären Dillingen und Gebiete darüber hinaus, die Ökosiedlung oder der Nordosten von Köppern nicht innerhalb des 1000m-Radius des SPNV.

siehe auch Anlage:

- Karte Defizite Bus und Bahn – 02_Friedrichsdorf_Defizite.jpg

Kronberg im Taunus	<p>Zunächst möchte wir festhalten, dass mit Fahrplanwechsel 24 und der Einführung der Linien 259, 260 ein erheblicher Mehrgewinn, geschaffen wurde!</p> <p>Betreffend der Linie 259 gab es immer den Wunsch/ die Diskussion, auf der Strecke nach Schwalbach, sowohl im Bereich – Eschborner Straße (P&G, diverse Autohäuser) und im weiteren Verlauf, am Kronberger Hang (bei Aldi/McDonalds), entsprechende Haltestellen vorzusehen.</p> <p>Inwieweit dieses technisch und auch in Betracht der Umlaufzeiten möglich ist, können wir nicht beurteilen.</p>	<p>Trotz Erfüllung der Erschließungsvorgaben, wurde unter 5.1.4.2 Weitere Maßnahmen eine Maßnahme zur Verbesserung der Erschließung des Industriegebiets (Kronberg, Frankfurter Straße) verankert.</p>
Königstein im Taunus	<p>Neubaugebiet Hardtberg mit Einfamilienhäusern, Gewerbenutzung und einer Kita mit 7 Gruppen in Königstein. Der Bau der Kita und von 2 Einfamilienhäusern wird vsl. 2025 abgeschlossen, die anderen Gebäude folgen zeitnah. Lage: zwischen den Haltestellen KVB und Kreisel östlich der Sodener Straße</p> <p>Neubaugebiet Königsteiner Höfe Großes Neubaugebiet mit Mietwohnungen, Gewerbe und einem Bio-Supermarkt. Die Rohbauarbeiten sind weitgehend abgeschlossen. Lage: zwischen den Haltestellen Kreisel und KVB westlich der Sodener Straße</p> <p>Hier stellt sich die Frage, ob zwischen den beiden genannten Haltestellen in beiden Fahrtrichtungen eine weitere Haltestelle für die Linie 253 eingeplant werden sollte, um die Erschließung der beiden neuen Quartiere durch den ÖPNV zu verbessern. Außerdem würde durch eine neue Haltestelle auch das Ärztezentrum HUMANMEDICUM mit dem ÖPNV deutlich besser erreichbar sein!</p> <p>Neubaugebiet Wiesenblick</p>	<p>Im Rahmen der Analyse zur Erschließung berücksichtigt (Neubaugebiete liegen innerhalb der Erschließungsradien); Auf Wunsch der Kommune Königstein kann eine weitere Haltestelle abseits des NVP der Linie 253 direkt am Linienverlauf geprüft werden. Ebenso kann eine Verlegung der Haltestelle Werk Seeger abseits des NVP aus Wunsch der Kommune Königstein geprüft werden.</p> <p>Das Kurbad liegt nach Analyse der Erschließungssituation innerhalb des definierten Erschließungsradius und wurde daher nicht als Maßnahme im NVP verankert. Eine zusätzliche Verlängerung der Linie 803 kann auf bei Finanzierung durch die Kommune Königstein geprüft und umgesetzt werden.</p>

Neubaugebiet mit Mietwohnungen, Gewerbe aus dem Gesundheitsbereich wie Apotheke, Ärzte etc. einer KITA und einem Drogerie-Supermarkt.

Lage an der Wiesbadener Straße in Königstein-Schneidhain, gegenüber dem bestehenden NETTO-Markt und einer Bäckerei auf dem jetzigen Gelände der Spedition DONATH.

Hier sollte geprüft werden, ob die Haltestelle Werk-Seeger Richtung Osten in Richtung des NETTO-Marktes und des Neubaugebietes verlegt werden kann, um die Erschließung zu verbessern. Die Verlegung hätte den weiteren Vorteil, dass sich die Haltestelle dann deutlich näher am Bahnhof Schneidhain befinden würde und der Umstieg sich verbessern würde.

Kurbad Königstein

Das Kurbad an der Le Cannel-Rocheville-Straße 1 (B8) wird seit über 40 Jahren von ca. 150.000 Besuchern (Schwimmen und Sauna) jährlich besucht. Die nächstgelegene Bus-Haltestelle befindet sich in der Stadtmitte, Georg-Pingler-Straße. Das Kurbad ist nicht direkt an den ÖPNV angeschlossen und verfügt über einen privaten Parkplatz, der nicht immer für die Anzahl der PKW der Badegäste ausreicht.

Um das Kurbad zumindest mit einer Buslinie an das ÖPNV-Netz anzuschließen, könnte z.B. die Buslinie 803 (Sulzbach/MTZ)- Bad Soden-Königstein Stadtmitte bis zum Kurbad (neue Haltestelle Kurbad) verlängert werden. Das hätte den Vorteil, dass das Kurbad mit dem ÖPNV direkt erreichbar ist (Kinder, Gehbehinderte, etc.) Und die Busfahrer dann ihrer gesetzlichen/tariflichen Pausen nicht mehr an der Haltestelle Stadtmitte sondern am Kurbad absolvieren könnten. Die Haltestelle Stadtmitte würde dann von dem ruhenden ÖPNV deutlich entlastet.

Usingen

Michelbach außerhalb der Schulzeiten und Ferien

Im Rahmen der Mindestbedienvorgaben berücksichtigt (vgl. 3.1.2 Bedienung).

Neu-Anspach	L3270 in Höhe EDEKA, Bahnhofstraße / Breitestraße in Nähe Rathaus für die übliche Linie nach Usingen	Nach Prüfung der Erschließungssituation in der Kommune Neu-Anspach innerhalb des definierten Erschließungsbereichs und daher keine Maßnahme im NVP notwendig. Jedoch wurde zur verbesserten Erschließung eine Maßnahme unter 5.1.4.2 verankert.
Steinbach (Taunus)	<p>Aus der Bürgerschaft wurde der Wunsch einer Anbindung der Feldbergschule zu Schulbeginn bzw. -ende mit der Linie 252 vorgetragen.</p> <p>2. Wunsch betrifft die Anbindung zur U-Bahn bzw. von dieser nach Steinbach. Hier wurde die Idee geäußert, den letzten Bus der Linie 251 vom U-Bahnhof Kalbach starten zu lassen, von dort wäre angeblich die Verbindung von Frankfurt kommend besser.</p>	<p>Eine bessere Anbindung der Feldbergschule wurde in den Planungen zum Stadtverkehr Oberursel (vgl. Abschnitt 5.1.1 (Anpassung Stadtbus Oberursel) durch eine Anpassung der Linie 252 berücksichtigt.</p> <p>Da einzelne Busverbindungen nicht Teil des NVP sind, wird der Wunsch zur besseren Anbindung der U-Bahn auf Basis des definierten Anforderungsprofils im Rahmen der regulären Fahrplanung berücksichtigt.</p>
Weilrod	<p>Die Gemeinde Weilrod plant ein neues Gewerbegebiet "Dornesfeld" in Weilrod Riedelbach. Aktuell wird eine Machbarkeitsstudie erstellt, die eine mögliche Realisierung des Projektes darstellen soll. Dieses wurde auch mehrheitlich so in der Gemeindevertretung so beschlossen.</p> <p>Im 1. BA soll das Gebiet "Fläche Gewerbepark" erschlossen werden (Siehe Planskizze "Riedelbach I"). Ob und wie ggf. ein Anschluss an den ÖPNV möglich ist, wird in der Studie sicherlich betrachtet werden.</p> <p>Zudem entsteht im Ortsteil Rod an der Weil bis 2026 eine Senioren- und Barrierefreie Wohnanlage mit weiteren Geschäften, Ärzten und Dienstleistungen</p>	<p>Im Rahmen des Maßnahmenkonzepts berücksichtigt (vgl. 5.1.4 Verbesserung der ÖPNV-Erschließung).</p> <p>Die im OT Rod an der Weil entstehende Wohnanlage, liegt nach Prüfung der Erschließungssituation im definierten Bereich und ist daher nicht als Maßnahme im NVP verankert.</p>
Grävenwiesbach	Die Gemeinde Grävenwiesbach plant ein Wohnbaugebiet in der Nordwestlichen Ortslage des Ortsteils Hundstadt.	Im Rahmen der Vorgaben zur räumlichen Erschließung berücksichtigt (vgl. 3.1.1 Erschließung). Eine Erschließung des Wohnbaugebiets im OT Hundstadt

Ferner plant die Gemeinde Grävenwiesbach die Erschließung eines neuen Gewerbegebiets an der B456 in der Gemarkung Hundstadt. Beide Planungen sind entsprechend im aktuellen Regionalen Flächennutzungsplan vorgesehen. Insbesondere Das Gewerbegebiet wird über keine bauliche Verknüpfung mit dem Ortsgebiet Hundstadt verfügen. Dieses wäre insofern in das Liniensystem des ÖPNV zu integrieren. Ein Aufstellungsbeschluss liegt hier jedoch derzeit nicht vor, so dass noch keine Planunterlagen beigefügt werden können.

ist gem. dem definierten Anforderungsprofil gesichert und daher nicht als Maßnahme im NVP verankert.

Bzgl. des Gewerbegebiets wird bei fortgeschrittenem Planungsstand eine Erschließung gem. dem Anforderungsprofil geprüft.

Glashütten

Neubaugebiet am Silberbach, Sport- und Kulturzentrum (im Bau), Gewerbegebiet im Buhles, alles im Ortsteil Schloßborn.

Im Rahmen der Vorgaben zur räumlichen Erschließung berücksichtigt (vgl. 3.1.1 Erschließung). Die genannten Gebiete sind gem. den definierten Anforderungen erschlossen.

Quelle: IGES 2025.

Anmerkung: Frage aus dem Fragebogen: Gibt es in Ihrer Gemeinde noch nicht ausreichend erschlossene Orte, die zukünftig an den ÖPNV angebunden werden sollten?

Tabelle 55: Hinweise zum Thema „Bedienung“

Kommune	Aussage	Stellungnahme
Oberursel (Taunus)	<p>Defizit in der Bedienung: Im Stadtteil Oberstedten</p> <p>Maßnahme: Viertelstundentakt tagsüber an Wochentagen</p> <p>Beschreibung der Handlungsbedarfe: Der gesamte Stadtteil wird bisher nur von der Buslinie 41 (Tagverkehr) bzw. 45 (Nachtverkehr) sowie den Schulbussen bedient. Gleichzeitig handelt es sich um den einzigen Stadtteil Oberursels, der nicht durch die U- oder S-Bahn erschlossen wird. Zu bestehenden Planungen vgl. unter „Erschließung“ erwähntes Kurzgutachten.</p>	<p>Der NVP enthält Neuplanungen des Stadtverkehrs Oberursel in denen die Anmerkung berücksichtigt wurde (vgl. 5.1.1 Anpassung des ÖPNV-Angebots im Stadtverkehr Oberursel). Eine Anpassung auf einen 15-Minuten-Takt ist jedoch nicht Teil der Anpassung, da es nicht dem definierten Anforderungsprofil entspricht. Die Umsetzung eines 15-Minuten-Taktes ist jedoch langfristige Zielsetzung und wird bei entsprechender Mittelverfügbarkeit geprüft.</p>
Friedrichsdorf	<p>Defizit in der Bedienung: Betrifft alle Linien.</p> <p>Maßnahme: Vorbemerkung:</p> <p>Die Stadt Friedrichsdorf erstellt derzeit ein Integriertes Mobilitätskonzept. In diesem Zuge wird auch der ÖPNV umfassend untersucht, um einerseits Empfehlungen für die Weiterentwicklung und Neuausschreibung des Stadtverkehrs in Friedrichsdorf und andererseits den ÖPNV allgemein zu erarbeiten. Relevante Aussagen zum Stadtverkehr sind bis Ende 2024 vorgesehen. Die eigentliche Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes selbst ist jedoch erst bis Ende 2025 geplant. Entsprechend sind die hier im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum Nahverkehrsplan gemachten Angaben lediglich ein erster Aufschlag. Weitere Erkenntnisse ergeben sich aus dem laufenden Prozess zum Mobilitätskonzept und sollten entsprechend Eingang finden können.</p>	<p>Die Vorgaben zur Bedienqualität in Friedrichsdorf wurden in der Erarbeitung des Anforderungsprofils berücksichtigt (vgl. 3.1.2 Bedienung). Es wurden entsprechend der Gebietskategorien einheitliche Vorgaben definiert. Eine weitergehende Betrachtung der Bedienungssituation in Friedrichsdorf war nicht gewünscht.</p>

Zur Bedienung:

Das im Rahmen des Mobilitätskonzeptes erarbeitete Grobkonzept zum ÖPNV sieht grundsätzlich folgendes Bedienungsangebot für die Linien vor:

- Montag-Freitag: 30-Minuten-Takt von 6.00 Uhr – 22.00 Uhr
- Samstag, Sonntag bzw. Feiertag: 60-Minuten-Takt von 8.00 – 20.00 Uhr.

Für den Nachtbus (n35) ist folgendes Bedienungsangebot vorgesehen:

- Freitag, Samstag und vor Feiertagen: 60-Minuten-Takt von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr

Das dargestellte Bedienungsangebot entspricht zunächst der Vorplanung für das Grobkonzept. Die finale weitere Planung ist bis Dezember 2024 vorgesehen. Das tatsächliche Bedienungsangebot ergibt sich im Anschluss aus der detaillierten Ausarbeitung eines Linienkonzeptes sowie der Definition des zu beauftragenden Leistungsumfangs – vorbehaltlich des Beschlusses der politischen Gremien.

siehe auch Anlagen:

- Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 11.07.2024 – 03_Friedrichsdorf_DS109-2024_Grobkonzept-ÖPNV.pdf
- Präsentation Grobkonzept zum ÖPNV - 04_Friedrichsdorf_Präsentation_Grobkonzeption.pdf

Beschreibung der Handlungsbedarfe: siehe auch hierzu die Anlagen sowie die Anmerkungen zum Ende der Befragung.

Königstein im Taunus

Defizit in der Bedienung: Die Stadt Königstein setzt große Erwartungen an eine mögliche Umstellung der AST- Verkehre (Abende/Wochenenden) auf in den ÖPNV-integrierte Demand-Verkehre. Mit den On-Demand-Shuttles könnten die Stadtteile Falkenstein, Mammolshain, Schneidhain und Königstein Siedlung durch ein wesentlich attraktiveres ÖPNV-Angebot an die Kernstadt usw. angebunden werden.

Aufgrund systembedingter Nachteile macht der NVP keine Vorgaben und definiert keine Maßnahmen für eine Umsetzung von On-Demand-Verkehren, stellt es jedoch den Kommunen frei,

		auf Selbstkosten ein On-Demand-Angebot umzusetzen (vgl. 5.1.6 On-Demand-Angebote)
Usingen	Defizit in der Bedienung Hattsteiner Allee / Schlagweg	Die Hattsteiner Allee ist erschlossen. Busverkehr ist aus Sicht des VHT möglich und aufgrund der Schulen notwendig.
Neu-Anspach	Defizit in der Bedienung Linie nach Usingen sollte am Rathaus vorbeikommen, Haltestelle Breitestraße in der Nähe	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Anforderungsprofil zur Bedienung (vgl. 3.1.2 Bedienung) (vgl. Tabelle 39 Zusammenfassender Maßnahmenplan, Maßnahme 56)
Schmitten im Taunus	<p>Defizit in der Bedienung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Niederreifenberg nach Schmitten - Von Neu-Anspach nach Oberreifenberg - Von Arnoldshain in alle Richtungen - Von Arnoldshain und der Hegewiese Richtung Oberursel <p>Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schließung der Taktlücke an Wochentagen in der Zeit von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr Richtung Oberursel und Königstein. - Durchführung des Halbstundentaktes von Königstein und Oberursel nach Schmitten bis 21:00 Uhr an Wochentagen - Halbstundentaktung der Busanbindung nach Usingen und Neu-Anspach (insbesondere von den unteren Ortsteilen Treisberg, Hunoldstal, Brombach, Dorfweil) - Halbstundentaktung der Busanbindung an Oberursel und Königstein und zurück für Berufs- und Schulpendingler <p>Beschreibung der Handlungsbedarfe:</p>	Verbesserung der Anbindung von Ortsteilen Schmittens im Anforderungsprofil festgelegt (vgl. 3.1.2 Bedienung und 5.1.2 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit). Aufgrund der Rahmenbedingungen ist ein weitergehender Angebotsausbau nicht möglich.
Weilrod	Defizit in der Bedienung	Verbesserung der Anbindung Weilrod in Richtung

- Verbesserung der Anbindungen von Riedelbach und Hasselbach in Richtung Bad Camberg, von Emmershausen und Winden nach Weilmünster.
 - Cratzenbach generell.
 - Einsatz eines „Rundbusses“ zur Anbindung aller Weilroder Ortsteile an den Knoten Rod an der Weil
-
- Die Anbindung an die Taunusbahn zu den Bahnhöfen Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim soll gesichert werden.
 - Nachtbus von Oberursel-Hohemark nach Weilrod, sowie die Möglichkeit von Wochenend- und Abendverkehr per Bus nach Neu-Anspach und Usingen.
 - Zu schaffen ist eine generell verbesserte Anbindung von Cratzenbach, Finsterthal, Mauloff, Winden und Hasselbach an Wochentagen und am Wochenende.

Maßnahme:

- Halbstundentakt der Busanbindung nach Usingen und Neu-Anspach insbesondere von den Weilroder Ortsteilen Emmershausen, Gemünden, Niederlauken, Oberlauken, Altweilnau, Finsterthal, Mauloff, Riedelbach, Neuweilnau und zurück für Berufs- und Schulpendinger
- Halbstundentakt der Busanbindung nach Bad Camberg (insbesondere von den Weilroder Ortsteilen Mauloff, Riedelbach, Rod an der Weil und Hasselbach und zurück für Berufs- und Schulpendinger
- Halbstundentakt der Busanbindung nach Weilmünster/Weilburg (insbesondere von den Weilroder Ortsteilen Rod an der Weil, Emmershausen, Winden und zurück für Berufs- und Schulpendinger.

Beschreibung der Handlungsbedarfe:

Weilrod ist eine an die Kreisgrenzen von Limburg-Weilburg und dem Rheingau-Taunuskreis angrenzende Kommune. Die Verbindungen in die benachbarten Kreise sind historisch gewachsen, so auch die Ströme der Schülerinnen und Schüler

Usingen im Anforderungsprofil festgelegt (vgl. 3.1.2 Bedienung und 5.1.2 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit). Aufgrund der Rahmenbedingungen ist ein weitergehender Angebotsausbau nicht möglich.

Der Einsatz eines Rundbusses hätte aufgrund der Siedlungsstruktur eine zu lange Fahrzeit. Es wurden diesbezüglich Vorgaben zu Fahrzeiten aus den Ortsteilen in das Gemeindezentrum Rod an der Weil gemacht.

Der Erhalt des bestehenden Nachtbusangebotes ist als Maßnahme im NVP verankert (vgl. Tabelle 39 Zusammenfassender Maßnahmenplan, Maßnahme 1)

Verankerung der Maßnahme zur besseren Anbindung der Ortsteile Rod, Emmershausen und Winden nach Weilmünster / Weilburg (vgl. Tabelle 38 Maßnahmenübersicht für kreisübergreifende Verbindungen)

Der NVP enthält auch Aussagen für kreisübergreifende Verbindungen (vgl. Abschnitt 5.1.7 Kreisübergreifende Verbindungen). Für Weilrod sind Verbesserungen geplant.

Defizit in der Bedienung

Gerade außerhalb der Hauptverkehrszeiten ist die Verbindung der Ortsteile untereinander nur unzureichend vorhanden und insbesondere nicht geeignet eine alternative zum motorisierten Individualverkehr darzustellen. Für Menschen, die auf ein ÖPNV-Angebot angewiesen sind, bestehen gerade auf den Ortsteilen erhebliche Einschränkungen im Alltag und in Bezug auf die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Die Gemeinde Grävenwiesbach liegt an der Kreisgrenze zum Landkreis Limburg-Weilburg. Die Nachbarkommune Weilmünster ist Schulstandort mit einer Kooperativen Gesamtschule mit Gymnasialzweig. Auf Grund der Nähe des Schulstandorts Weilmünster besuchen viele Kinder der Gemeinde die dortige weiterführende Schule. Die ÖPNV-Verbindung ist hier jedoch aus Sicht der Gemeinde unzulänglich und sollte verstärkt werden.

Grundsätzlich sollten die Schülerverkehre so organisiert sein, dass auch Schülerinnen und Schüler aus Ortsteilen in einer Vertretbaren Gesamtreisezeit ihren Schulstandort möglichst ohne Umstiege und ohne unzumutbare Wartezeiten erreichen können.

Verbesserung der Anbindung von Ortsteilen in Richtung Usingen im Anforderungsprofil festgelegt (vgl. 3.1.2 Bedienung und 5.1.2 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit). Aufgrund der Rahmenbedingungen ist ein weitergehender Angebotsausbau nicht möglich.

Gem. den Vorgaben zum Schulverkehr an Grundschulen (vgl. 3.3.1 Schulverkehr an Grundschulen) sind keine Umstiege vorgesehen. An allen weiteren Schultypen sind aufgrund des höheren Alters der Schulkinder mehr Umstiege erlaubt.

Grävenwiesbach

Quelle: IGES 2025.

Anmerkung: Frage aus dem Fragebogen: Gibt es in ihrer Gemeinde Orte in bzw. Achsen, auf denen die Bedienung durch den ÖPNV angepasst werden sollten?

Tabelle 56: Hinweise zum Thema „Verbindung“

Kommune	Aussage	Stellungnahme
Friedrichsdorf	<p>Beschreibung der fehlenden oder anzupassenden Verbindungen: Derzeit gibt es keine Verbindungen aus dem Stadtgebiet Friedrichsdorf in die nahe gelegenen Kommunen im Wetteraukreis: Karben und Bad Vilbel. Auch fehlen eine direkte Verbindung von Köppern nach Rosbach vor der Höhe sowie direkte Erschließungs- und Verbindungslinien von Burgholzhausen nach Ober-Erlenbach und Nieder-Eschbach, nach Rodheim vor der Höhe sowie nach Petterweil.</p> <p>Umfang der Anpassungen: Analysen und Handlungsempfehlungen liegen derzeit nicht vor, sind aber im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes bis Ende des Jahres zu erwarten.</p>	Kenntnisnahme und Berücksichtigung in der Abwägung zu Maßnahmen zu kreisübergreifenden Verbindungen. Da im Nahbereich von Friedrichsdorf bereits Verbindungen in den Wetteraukreis bestehen, Fokussierung auf andere kreisüberschreitende Verbindungen.
Glashütten	<p>Beschreibung der fehlenden oder anzupassenden Verbindungen: Es fehlt eine direkte Buslinie von Oberems und Glashütten zum S-Bahnhof nach Eppstein und nach Kronberg.</p> <p>Umfang der Anpassungen: Zu den Berufsverkehrszeiten mindestens</p> <p>Beschreibung der Handlungsbedarfe Pendler nach Frankfurt haben zu wenig Anreiz mit dem ÖPNV nach Frankfurt a.M. zu fahren</p>	Die Gemeinde Glashütten ist über Kronberg, Königstein, Neu-Anspach und Idstein an den schienengebundenen Verkehr angebunden. Eine Angebotsverbesserung für die Anbindung Oberems-Idstein wurde verankert. Oberems ist ansonsten über Königstein und Neu-Anspach an den schienengebundenen Verkehr angebunden. Zusätzlich wurde eine Maßnahme für eine Anbindung nach Idstein definiert. Daher keine zusätzliche Verbesserung der Verbindung Oberems – Eppstein.
Grävenwiesbach	<p>Beschreibung der fehlenden oder anzupassenden Verbindungen: Zunächst wird auf die Erläuterungen unter dem Punkt Bedienung verweisen. Es Bedarf grundsätzlich mehr Direktverbindungen der Ortsteile in die Ortsmitte Grävenwiesbachs mit einer vertretbaren Fahrzeit. Beispielsweise ist eine Direktverbindung aus dem Ortsteil Heinzenberg zur Ortsmitte Grävenwiesbachs (Rathaus, Banken, Einkaufsmarkt, Kindergarten) nach 14 Uhr nur noch im 2 Stunde-Takt gegeben.</p>	Bessere Anbindung von Ortsteilen Grävenwiesbachs im Rahmen des Anforderungsprofils festgelegt (vgl. 3.1.2 Bedienung). Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen ist ein umfangreicherer Angebotsausbau nicht möglich.

Insbesondere sollte auf AST-Verbindungen verzichtet werden, da diese ein Hemmnis in der ÖPNV-Nutzung darstellen.

Bezüglich des AST-Verkehrs (Anrufsammeltaxi) besteht die Zielsetzung, dessen Einsatz auf das notwendige Minimum zu beschränken. Grundsätzlich stellen AST-Verkehre insbesondere in nachfrage-schwachen Regionen sowie ländlichen Räumen eine geeignete Alternative zum Linienverkehr mit Bussen dar. Auch in Gebieten, die aufgrund komplizierter verkehrsräumlicher Bedingungen nur eingeschränkt mit regulären Linienbussen bedienbar sind, bieten AST-Verkehre wegen ihrer kleineren Fahrzeuggröße eine praktikable Lösung.

Königstein im Taunus	<p>Beschreibung der fehlenden oder anzupassenden Verbindungen: Der Ortsteil Falkenstein, ist, anders wie Schneidhain und Mammolshain, nicht mit einer Buslinie an das Schienennetz (RB 12, S3, S4) angeschlossen. Hier wäre eine mindestens stündliche Verbindung von Falkenstein zum S-Bahnhof Kronberg (S4) wünschenswert. Es sollte geprüft werden, ob die Linie als On-Demand-Verkehr oder als Linienbusverkehr oder als AST angeboten werden kann. Das Klinikum ASKLEPIOS und das GRAND HOTEL FALKENSTEIN wären grundsätzlich bereit sich an den Kosten zu beteiligen.</p>	<p>Linie wurde im Dezember 2024 eingeführt.</p>
Usingen	<p>Beschreibung der fehlenden oder anzupassenden Verbindungen: Bad Nauheim</p>	<p>Als Maßnahme definiert (vgl. 5.1.7 Kreisübergreifende Verbindungen)</p>
Neu-Anspach	<p>Beschreibung der fehlenden oder anzupassenden Verbindungen: L3270 EDEKA und zukünftig Gewerbepark Anspach Ost</p>	<p>Im Rahmen der Vorgaben zur Erschließung berücksichtigt (vgl. 3.1.1 Erschließung, Erschließung von Baugebieten). Darüber hinaus: L3270 EDEKA als Maßnahme definiert (vgl. 5.1.4.2 Weitere Maßnahmen).</p>

<p>Schmitten im Taunus</p>	<p>Beschreibung der fehlenden oder anzupassenden Verbindungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an die Taunusbahn zu den Bahnhöfen Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim sichern. - Nachtbus von Oberursel-Hohemark nach Schmitten sowie Wochenends- und Abendverkehr nach Neu-Anspach. - Verbindung am Wochenende von Niederreifenberg nach Schmitten schaffen - Verbindung von Neu-Anspach nach Oberreifenberg schaffen <p>Umfang der Anpassungen:</p> <p>Eine Anpassung des Fahrplanes und Anbindung der fehlenden Verbindungen</p> <p>Beschreibung der Handlungsbedarfe:</p> <p>Gerade für Schüllerinnen und Schüler sowie Jugendliche, die nicht die Möglichkeit auf elterlichen Fahrdienst haben, sind gute Anbindungen zu den Bahnstationen und am Wochenende von großer Wichtigkeit.</p>	<p>Verbesserung der Anbindung von Ortsteilen Schmittens im Rahmen des Anforderungsprofils definiert (vgl. 3.1.2 Bedienung) sowie in Maßnahmen übersetzt (vgl. 5.1.2 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit). Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen ist ein umfangreicherer Angebotsausbau nicht möglich.</p> <p>Der Erhalt des bestehenden Nachtbusangebotes ist als Maßnahme im NVP verankert (vgl. Tabelle 39 Zusammenfassender Maßnahmenplan, Maßnahme 1).</p> <p>Es bestehen am Wochenende Verbindungen zwischen Niederreifenberg nach Schmitten sowie unter der Woche zwischen Neu-Anspach und Oberreifenberg und diese sollen auch erhalten bleiben.</p>
<p>Weilrod</p>	<p>Beschreibung der fehlenden oder anzupassenden Verbindungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Anbindungen von Riedelbach und Hasselbach Richtung Bad Camberg (Schulen, Einzelhandel, Ärzte) - von Emmershausen und Winden nach Weilmünster / Weilburg (Schulen, Einzelhandel, Ärzte) - Einsatz eines „Rundbusses“ zur Anbindung aller Weilroder Ortsteile an den Knoten Rod an der Weil - Halbstundentakt der Busanbindung nach Usingen und Neu-Anspach insbesondere von den Weilroder Ortsteilen Emmershausen, 	<p>Verbesserung der Anbindung von Ortsteilen Weilrods im Rahmen des Anforderungsprofils definiert (vgl. 3.1.2 Bedienung) sowie in Maßnahmen übersetzt (vgl. 5.1.2 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit). Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen ist ein umfangreicherer Angebotsausbau nicht möglich.</p>

Gemünden, Niederlauken, Oberlauken, Altweilnau, Finsterthal, Mauloff, Riedelbach, Neuweilnau und zurück für Berufs- und Schulpendingler

- Halbstundentakt der Busanbindung nach Bad Camberg (insbesondere von den Weilroder Ortsteilen Mauloff, Riedelbach, Rod an der Weil und Hasselbach und zurück für Berufs- und Schulpendingler
- Halbstundentakt der Busanbindung nach Weilmünster/Weilburg (insbesondere von den Weilroder Ortsteilen Rod an der Weil, Emmershausen, Winden und zurück für Berufs- und Schulpendingler.
- Die Anbindung an die Taunusbahn zu den Bahnhöfen Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim soll gesichert werden.
- Nachtbus von Oberursel-Hohemark nach Weilrod, sowie die Möglichkeit von Wochenend- und Abendverkehr per Bus nach Neu-Anspach und Usingen.
- Zu schaffen ist eine generell verbesserte Anbindung von Cratzenbach, Finsterthal, Mauloff, Winden und Hasselbach an Wochentagen und am Wochenende.

Ansonsten ist die Stellungnahme aus dem vorherigen Abschnitt (vgl. Tabelle 55, Weilrod) zu entnehmen.

Bzgl. Anbindung an die Taunusbahn bestehen Verbindungen zu den naheliegenden Bahnhöfen Usingen, Neu-Anspach und Grävenwiesbach mit den kürzesten Fahrstrecken und Reisezeiten.

Quelle: IGES 2025.

Anmerkung: Frage aus dem Fragebogen: Gibt es in Ihrer Gemeinde Bedarf an neuen ÖPNV-Verbindungen innerhalb oder zu wichtigen Orten in der Umgebung? Oder gibt es ÖPNV-Verbindungen in Ihrer Gemeinde, die angepasst werden sollten?

Tabelle 57: Hinweise zum Thema „Verknüpfung“

Kommune	Aussage	Stellungnahme
	<p>a. Entlang der Achse Hohemarkstraße b. Am S-Bahnhof Weißkirchen/Steinbach (vgl. nicht öffentliche Machbarkeitsstudie) c. B+R am S-Bahnhof Stierstadt (vgl. Machbarkeitsstudie Parkdeck Stierstadt) d. Mobilitätsstation am Bahnhof Oberursel (vgl. Zeichnungen zum Bahnhof)</p> <p>Umfang der Anpassungen: a. Mobilitätsstationen und/oder B+R an mehreren U-Bahnstationen entlang der Achse</p> <p>Beschreibung der Handlungsbedarfe: a. Entlang der Achse Hohemarkstraße verläuft die U-Bahn, die für den überörtlichen Verkehr von und nach Oberursel zentrale Bedeutung hat, sowie mehrere Buslinien. Die U-Bahnstationen entlang dieser Achse bieten sich daher dafür als Verknüpfungspunkte insbesondere für die Pendlerverkehre an. b. Die anderen erwähnten Standorte sind wichtige Umsteigestandorte für den Pendelverkehr</p>	<p>Kenntnisnahme und Berücksichtigung in den Maßnahmen zur Verkehrsmittelverknüpfung (vgl. 5.2.2 Verkehrsmittelverknüpfung)</p>
	<p>Analysen und Handlungsempfehlungen, die über das Projekt RMV All-In hinausgehen, liegen derzeit nicht vor, sind aber im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes im Laufe des Jahres 2025 zu erwarten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
Friedrichsdorf	<p>Siehe auch Anlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bestand Vernetzte Mobilität – 05_Friedrichsdorf_Bestand_VernetzteMobilität.jpg - Defizite Vernetzte Mobilität - 06_Friedrichsdorf_Defizite_VernetzteMobilität.jpg 	

<p>Königstein im Taunus</p>	<p>Königstein Bahnhof Der Bahnhof Königstein wird von der RB 12 überwiegend halbstündlich bedient. Er ist der Umsteigepunkt zwischen der RB 12 und den Buslinien 80, 81, 83, 84, 85, AST80, AST83, AST84 und AST85.</p> <p>Umfang der Anpassungen: Zur Zeit hat die Stadt Königstein ein Planungsbüro beauftragt, zu untersuchen, ob noch weitere Buslinien den Bahnhof als End-/Anfangshaltelle nutzen kann und welche Vorteile sich für die Fahrgäste und die Verkehrssituation am aktuellen ZOB in der Georg-Pingler-Straße (Stadtmitte) ergeben könnten. Der RMV hat bereits zugesagt, dass ab dem Jahresfahrplanwechsel 2024/25 die Buslinien X27 und 261 über die Haltestelle Stadtmitte hinaus bis zum Bahnhof Königstein verlängert wird. Durch die zusätzlichen Linien und das zu erwartende höhere Fahrgastaufkommen am Bahnhof ist es erforderlich, den Ausbau zu einer Mobilitätsstation zu prüfen. Zurzeit fehlen u.a. P+R-Parkplätze, sichere Fahrradabstellanlagen mit Ladestationen für E-Bikes, Ladestationen für E-Autos und eine Car-Sharing-Station.</p>	<p>Kenntnisnahme und Berücksichtigung in den Maßnahmen zur Verkehrsmittelverknüpfung (vgl. 5.2.2 Verkehrsmittelverknüpfung)</p>
<p>Usingen</p>	<p>Bahnhof E Mobilität Sharing + Lastenräder</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Grävenwiesbach</p>	<p>Am Bahnhof Grävenwiesbach besteht eine P+R-Anlage. Eine B+R-Anlage, wie sie bereits in anderen Kommunen umgesetzt wurde sowie Ladesäulen für E-Autos, wären aus Sicht der Gemeinde wünschenswert.</p>	<p>Kenntnisnahme und Berücksichtigung in den Maßnahmen zur Verkehrsmittelverknüpfung (vgl. 5.2.2 Verkehrsmittelverknüpfung). Eine B+R-Anlage ist gem. den Informationen des RMV bereits vorhanden.</p>
<p>Glashütten</p>	<p>P+R an den nahegelegenen Bahnhöfen Eppstein, Niedernhausen und Idstein.</p>	<p>Die genannten Bahnhöfe liegen außerhalb des Kreisgebiets und damit nicht im Zuständigkeitsbereich des VHT. Die Anmerkung wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.</p>

Hochtaunuskreis (HTK)	Alle SPNV-Haltestellen sowie zentrale Bushaltestellen Umfang der Anpassungen: An zentralen Verknüpfungspunkten sollten Radabstellmöglichkeiten bereitgestellt werden. Denkbar wären auch kleinere Mobilitätsstationen, die sich gestalterisch am Projekt RMV All-In orientieren.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung in den Maßnahmen zur Verkehrsmittelverknüpfung (vgl. 5.2.2 Verkehrsmittelverknüpfung)
------------------------------	---	--

Quelle: IGES 2025.

Anmerkung: Frage aus dem Fragebogen: Gibt es in Ihrer Gemeinde bzw. in der Umgebung Orte neben den Standorten des Projekt RMV All-In, an denen die Verknüpfung zwischen Verkehrsmitteln gestärkt werden sollte?

Tabelle 58: Hinweise zum Thema „Infrastruktur“

Kommune	Aussage	Stellungnahme
Oberursel (Taunus)	a. Außer an den U- und S-Bahnstationen sind keine ÖPNV-Stationen in Oberursel mit DFI-Systemen ausgestattet. Dies sollte, beginnend mit den Haltestellen mit dem größten Fahrgastaufkommen, möglichst zeitnah nachgerüstet werden.	Die anzustrebende Ausstattung von Haltestellen ist unter 3.2.2.4 Ausstattungsmerkmale definiert.
Friedrichsdorf	Derzeit sind 39 von 55 Haltestellen in Friedrichsdorf barrierefrei umgebaut. Bei den verbleibenden 16 Haltestellen ist der Umbau nicht oder noch nicht erfolgt. Die Gründe hierzu sind den Bemerkungen der Anlage zu entnehmen. Siehe auch Anlage: - Barrierefreie Haltestellen - 07_Friedrichsdorf_BarrierefreieHaltestellen.xlsx Weitere Analysen und Handlungsempfehlungen zur ÖPNV-Infrastruktur sind im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes zu erwarten.	Kenntnisnahme
Kronberg im Taunus	Bezüglich der Infrastruktur (Haltestellen/DFI) haben wir noch erhebliches Verbesserungspotential. Sei es der barrierefreie Ausbau, aber auch die verbauten Elemente wie Haltestellenpaddels/Fahrgastunterstände zu installieren bzw. zu modernisieren. Eine entsprechende Bestandsaufnahme ist vorhanden. Kapazitätstechnisch sowie im Bereich Planung/Tiefbau sind uns die fachliche Kapazitäten nicht gegeben.	Kenntnisnahme. Vorgaben zur Mindestausstattung von Haltestellen sind Abschnitt 3.2.2.4 Ausstattungsmerkmale zu entnehmen.
Königstein im Taunus	Die Bushaltestellen müssen ertüchtigt werden, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten und dem Umstieg vom MIV auf den ÖPNV zu beschleunigen, die Fahrgastinformation an allen Haltestelle zu verbessern Wenn es die vorhandene Infrastruktur wie Gehwegbreite etc. möglich, sollten möglichst alle Bus-Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden	Kenntnisnahme. Vorgaben zur Mindestausstattung von Haltestellen sind Abschnitt 3.2.2.4 Ausstattungsmerkmale zu entnehmen.

Die 20 alten Wartehäuschen an den 70 Haltestellen müssen dringend erneuert werden. Sie sind nicht mehr mit vertretbarem Aufwand instand zu halten. Außerdem entsprechen sie nicht den aktuellen RMV-Vorgaben, wie Beleuchtung, Infotafeln, Sitzgelegenheiten etc. Wenn die Infrastruktur es zulässt (Breites des Bürgersteigs etc.), sollten möglichst alle Haltestellen mit Wartehäuschen ausgestattet werden, um die Attraktivität des ÖPNV wesentlich zu steigern und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste (z.B. bei Dunkelheit) wesentlich zu erhöhen. .

Fahrgastinformation an den Haltestellen

Aktuell sind an 25 von 70 Haltestellen DFI (/Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen) in Betrieb. Davon sind 5 Haltestellen mit 46 Zoll TFT-Anzeigern (Stromanschluss) und 20 Haltestellen mit 13-Zoll E-Paper-Anzeigern ausgerüstet. Die E-Paper-Anzeiger werden durch Batterien, Akkus und Solarmodulen mit Strom versorgt.,

Sukzessive sollten alle Haltestellen (+45) mit E-Paper-Anzeigern ausgestattet werden, um die Fahrgastinformation an der Haltestelle zu verbessern, da nicht nur die Abfahrzeiten in Echtzeit angezeigt werden sondern auch Meldungen über Betriebsstörungen wie Fahrtausfällen angezeigt werden können und die Echtzeit-Abfahrzeiten durch einen Text-To-Speech-Knopf bei Bedarf vorgelesen werden können (Barrierefrei für Sehbehinderte!)

Usingen	Überdachung Bushaltestellen	Kenntnisnahme. Vorgaben zur Mindestausstattung von Haltestellen sind Abschnitt 3.2.2.4 Ausstattungsmerkmale zu entnehmen.
Schmitten im Taunus	<ul style="list-style-type: none"> - Digitalisierung der Haltestellen mit Echtzeitanzeige in vergleichbarer Form wie in Königstein. - U-Einrichtung von Störungsdurchsagen für weiterfahrende Verbindungen. - Ausbau aller Haltestellen als barrierefreie Haltestelle sowie Anbringung von Müll-eimern an jeder Haltestelle. 	Kenntnisnahme. Vorgaben zur Mindestausstattung und Barrierefreiheit von Haltestellen sind dem Abschnitt 3.2.2 Haltestellen zu entnehmen.
Weilrod	- Digitalisierung der Haltestellen mit Echtzeitanzeige	Kenntnisnahme. Vorgaben zur Mindestausstattung

- Weiterer Ausbau der barrierefreien Haltestellen, besonders bei touristischen Haltestellen im Außenbereich
- Verbesserter Wetterschutz durch zeitgemäße Wartehäuschen
- Störungsdurchsagen für weiterführende Verbindungen
- Busse mit wintertauglicher Ausrüstung (Bereifung)
- Einsatz von Überlandbussen aufgrund der topografischen Gegebenheiten (Niederflurbusse sind im ländlichen Raum ungeeignet)
- Haltestellen generell mit einer Höhe von 18 cm ausbauen
- Alle Haltestellen sollen barrierefrei ausgebaut sein und über Mülleimer mit Zigarettenabwurf verfügen.
- Busse entsprechend der topografischen Verhältnisse im ländlichen Raum anpassen und ausstatten.
- bessere Schulung der Fahrer im Fahrbetrieb
- regelmäßiger und verlässlicher ÖPNV auch bei schlechter Witterung und Winterwetter

von Haltestellen sind Abschnitt 3.2.2.4 Ausstattungsmerkmale zu entnehmen. Darüber hinaus wurde ein Umsetzungsplan für den barrierefreien Haltestellenausbau festgelegt (vgl. Anlage 3).

Die Wintertauglichkeit der Fahrzeuge wurde als Maßnahme im NVP verankert.

Gesetzliche Vorgaben zur Barrierefreiheit erlauben nur Niederflurbusse.

Grävenwiesbach	Die Fahrgastinformationen am Bahnhof Grävenwiesbach sind unzureichend und oftmals unzutreffend. Der Verweis auf die Informationen an den Fahrkartenautomaten ist nicht ausreichend.	Kenntnisnahme. Vorgaben zur Mindestausstattung von Haltestellen sind Abschnitt 3.2.2.4 Ausstattungsmerkmale zu entnehmen. Aktuell wird an einer Verbesserung gearbeitet.
Hochtaunuskreis (HTK)	Fahrgastinformationen	Kenntnisnahme

Quelle: IGES 2025.

Anmerkung: Frage aus dem Fragebogen: Gibt es in Ihrer Gemeinde konkrete Handlungsbedarfe bzgl. Ausbau oder Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur?

Tabelle 59: Hinweise zum Thema „Sonstiges“

Kommune	Aussage	Stellungnahme
Oberursel (Taunus)	<p>a. Barrierefreiheit der Bushaltestellen</p> <p>b. (Überdachte) Sitzgelegenheiten an möglichst allen Bushaltestellen</p>	<p>Kenntnisnahme. Vorgaben zur Mindestausstattung von Haltestellen sind Abschnitt 3.2.2.4 Ausstattungsmerkmale zu entnehmen. Darüber hinaus wurde ein Umsetzungsplan für den barrierefreien Haltestellenausbau festgelegt (vgl. Anlage 3)</p>
Friedrichsdorf	<p>Auf unterschiedlichen Ebenen wurden Klimaschutzziele definiert. Treibhausgasemissionen müssen drastisch gesenkt werden. Auch die Stadt Friedrichsdorf hat beschlossen, bis 2035 klimaneutral in den Bereichen Strom, Wärme und Mobilität zu werden.</p> <p>Somit erscheint geradezu zwingend, Klimaschutz als zentrale Anforderung und Zielsetzung im Nahverkehrsplan zu definieren und auf dieser Grundlage ein grundlegend besseres ÖPNV-Angebot zu konzipieren.</p> <p>Die Stadt Friedrichsdorf erstellt derzeit ein Integriertes Mobilitätskonzept. In diesem Zuge wird auch der ÖPNV umfassend untersucht, um einerseits Empfehlungen für die Weiterentwicklung und Neuausschreibung des Stadtverkehrs in Friedrichsdorf und andererseits den ÖPNV allgemein zu erarbeiten. Relevante Aussagen zum Stadtverkehr sind bis Ende 2024 vorgesehen. Die eigentliche Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes selbst ist jedoch erst bis Ende 2025 geplant. Entsprechend sind die hier im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum Nahverkehrsplan gemachten Angaben lediglich ein erster Aufschlag.</p> <p>Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurden auch umfangreiche Daten erhoben, die zu relevanten Erkenntnissen für die Nahverkehrsplanung führen. Z.B. wurden Fahrgastzählungen im Stadtbusverkehr, eine repräsentative Haushaltsbefragung sowie eine Betriebs- und Erwerbstätigenbefragung durchgeführt.</p>	<p>Das Thema Klimaschutz wurde im Rahmen des NVP berücksichtigt. Im Rahmen des Arbeitskreises wurde dieses Thema jedoch im Vergleich zum Schülerverkehr und einem umfassenden Fahrtenangebot als weniger wichtig bewertet.</p> <p>Die erarbeiteten Ergebnisse des integrierten Mobilitätskonzepts wurden für die Bestandsanalyse und die darauffolgende Erarbeitung des Anforderungsprofils berücksichtigt (vgl. Abschnitte 2 und 3).</p> <p>Die Stadt Friedrichsdorf ist durch Achsen des Regionalverkehrs in drei Richtungen angebunden. Vorgaben zur Bedienung im Stadtverkehr sind im Anforderungsprofil festgelegt. Darüber hinausgehende Anforderungen sollten auf Nachfrage nicht im NVP verankert werden.</p> <p>Bzgl. Schulverkehr gelten die Vorgaben im NVP (vgl. Abschnitt 3.3 Schulverkehr)</p>

Die Ergebnisse und Analysen daraus werden im Herbst 2024 vorliegen und sollten entsprechend Berücksichtigung bei der Erstellung des Nahverkehrsplans finden.

Die Analyse des durch die Stadt Friedrichsdorf in freiwilliger Leistung organisierten Stadtverkehrs hat ergeben, dass der Stadtbus weitere, über die innerstädtische Feinerschließung hinausgehenden Funktionen eines Nahverkehrsangebotes übernimmt. So ist er ebenfalls wichtig für die Verbindung von angrenzenden Kommunen, und Ziele außerhalb von Friedrichsdorf (wie Nieder-Eschbach, Bad Homburg oder Ober-Erlenbach) haben eine hohe Bedeutung. Gleichzeitig wurde festgestellt, dass der Regionalbus bisher keine wesentlichen Funktionen für die Erschließung des Stadtgebietes übernimmt. Die Linie 55 ist reiner Schulverkehr nach Gonzenheim. Hier wäre künftig auch mit Blick auf die Finanzierung der Angebote die bisherige Rollenverteilung zwischen den Aufgabenträgern zu überprüfen.

Königstein im Taunus	<p>Zentrale Leitstelle Einrichtung und Betrieb einer zentralen Leitstelle des VHT / HTK zur Sicherstellung der Anschlüsse, auch mit Bus- und Bahnlinien anderer Aufgabenträger wie MTV, RTV, RMV, und Bahn (RB12) bei Betriebsstörungen etc.</p>	<p>Nach Abwägung wurde das Einrichten einer zentralen Leitstelle angesichts der Kosten nicht als Maßnahme definiert.</p>
	<p>Signalanlagenbeeinflussung Signalanlagenbeeinflussung (Bevorzugung) durch verspätete Busse. Ausstattung der Busse und der Signalanlagen mit den erforderlichen technischen Komponenten ergänzen.</p>	<p>Die Verbesserung der Fahrgastinformationen wurde auch im Rahmen der Online-Beteiligung thematisiert und als Maßnahme aufgenommen (vgl. Tabelle 39 Zusammenfassender Maßnahmenplan).</p>
	<p>WLAN WLAN in allen Bussen und an allen Haltestellen</p>	<p>Auf eine Vorgabe zur Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen mit WLAN wurde aufgrund des begrenzten finanziellen Handlungsspielraums zugunsten eines Angebotsausbaus verzichtet.</p>
	<p>Abmelden der Busse bei Abfahrt Busse sollen ihre Abfahrten an die zentrale Leitstelle / Datendrehscheibe melden, damit ihre Abfahrten erst dann von den DFI gelöscht werden, wenn der Bus wirklich abgefahren ist und nicht schon wenn die planmäßige Abfahrzeit erreicht ist. Dies führt zur massiven Verunsicherung bei den wartenden Reisenden</p>	<p>Ein Rahmenvertrag für DFI durch den VHT erscheint angesichts unterschiedlicher Situationen vor Ort nicht zielführend.</p>

Rahmenvertrag für DFI durch VHT

VHT sollte einen Rahmenvertrag für alle Kommunen des VHT für ein einheitliches DFI abschließen, von dem die Kommunen nur noch abrufen könnten. Damit entfallen die Ausschreibungen der einzelnen Kommunen wie Königstein mit erheblichen Kosten und Risiken und die Systemlandschaft (Schnittstellen etc.) im HTK wird wesentlich vereinfacht/standardisiert.

Verbesserung der Fahrgastinformation durch QR-Code/RMV-App

Alle Haltestellen in Königstein im Taunus sollten mit QR-Codes ausgestattet werden, die mit der RMV-Fahrplanauskunft verlinkt sind. Damit erhalten die Fahrgäste die Möglichkeit mit ihrer App die aktuellen Verkehrsdaten der Busse abzurufen, solange nicht an allen Haltestellen DFI-Anzeiger montiert sind. Auch bei einer technischen Störung der DFI-Anzeigern könnten die Fahrgäste mit dem QR-Code-Leser sich sofort ein Bild über die Situation an ihrer Haltestelle machen.

CO2-freie Busse

Die Stadt Königstein im Taunus ist ein heilklimatischer Kurort mit hohen Anforderungen an die Luftqualität und Lärmbelastung.

Deshalb ist es erforderlich, dass bei der nächsten Ausschreibung der VHT-Linien der Einsatz von CO2-freien Bussen (Elektro/Wasserstoff) als MUSS-Kriterium gefordert wird. Damit wird die Luft in der Stadt verbessert, die Anwohner an den Busstrecken vom Motorenlärm und den Abgasen deutlich entlastet und die Gesundheit der Einwohner, und Gäste geschont.

Nach Abwägung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses von QR-Codes wurde von einer Aufnahme als Maßnahme im NVP abgesehen. Nach Informationen des VHT werden QR-Codes an Haltestellen nur selten genutzt, wohingegen der Aufwand zur Einführung und des gesicherten zuverlässigen Betriebs der QR-Codes aktuell vergleichsweise groß ist.

Ein Einstieg in CO2-freie Fahrzeuge im Hochtaunuskreis ist geplant. Dieser soll entsprechend der Möglichkeiten möglichst umfangreich sein.

Usingen	Einsatz von elektrische Bussen	Ein Einstieg in CO2-freie Fahrzeuge im Hochtaunuskreis ist geplant. Dieser soll entsprechend der Möglichkeiten möglichst umfangreich sein.
Schmitten im Taunus	Die eingesetzten Busse müssen geeignet und ausgestattet sein, um bei Wintereinbruch bzw. Winterwetter fahren zu können, z. B. sollte auch ein Fahrsicherheitstraining der Fahrer für solche Wetterphasen angeboten werden etc.	Wintertauglichkeit der Fahrzeuge (Bereifung) wurde im Rahmen der Maßnahmen berücksichtigt.

Weilrod

- Verstetigung des Fahrplanes auch an Wochenenden und Feiertagen.
- Schließen der Taktlücke an Wochentagen in der Zeit von 5 Uhr bis 6 Uhr in Richtung Oberursel, Bad Homburg, Usingen und Neu-Anspach. - Halbstundentakt von Usingen / Neu-Anspach nach Weilrod bis 21 Uhr an Wochentagen.
- Verbesserung der Anbindungen von Riedelbach Richtung Bad Camberg, Emmershausen und Winden nach Weilmünster, Hasselbach nach Bad Camberg, Cratzenbach generell.
- Einsatz eines „Rundbusses“ zur Anbindung aller Weilroder Ortsteile an den Knoten Rod an der Weil
- Halbstundentakt der Busanbindung nach Usingen und Neu-Anspach insbesondere von den Weilroder Ortsteilen Emmershausen, Gemünden, Niederlauken, Oberlauken, Altweilnau, Finsterthal, Mauloff, Riedelbach, Neuweilnau und zurück für Berufs- und Schulpendler
- Halbstundentakt der Busanbindung nach Bad Camberg (insbesondere von den Weilroder Ortsteilen Mauloff, Riedelbach, Rod an der Weil und Hasselbach und zurück für Berufs- und Schulpendler
- Halbstundentakt der Busanbindung nach Weilmünster/Weilburg (insbesondere von den Weilroder Ortsteilen Rod an der Weil, Emmershausen, Winden und zurück für Berufs- und Schulpendler.
- Die Anbindung an die Taunusbahn zu den Bahnhöfen Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim soll gesichert werden.
- Nachtbus von Oberursel-Hohemark nach Weilrod, sowie die Möglichkeit von Wochenend- und Abendverkehr per Bus nach Neu-Anspach und Usingen.
- Zu schaffen ist eine generell verbesserte Anbindung von Cratzenbach, Finsterthal, Mauloff, Winden und Hasselbach an Wochentagen und am Wochenende.
- Alle Haltestellen sollen barrierefrei ausgebaut sein und über Mülleimer mit Zigarettenabwurf verfügen.
- Busse entsprechend der topografischen Verhältnisse im ländlichen Raum anpassen und ausstatten.

Siehe vorherige Stellungnahmen zu Anmerkungen der Gemeinde Weilrod.

Vorgaben zu Pünktlichkeit und dem Fahrbetrieb wurden im NVP verankert (vgl. Abschnitt 3.2.4 Weitere Qualitätsstandards)

- bessere Schulung der Fahrer im Fahrbetrieb
- regelmäßiger und verlässlicher ÖPNV auch bei schlechter Witterung und Winterwetter

Glashütten

Aus dem Ortsteil Schloßborn besuchen viele Schülerinnen und Schüler als weiterführende Schule die Richterschule in Kelkheim. Hier sollte darauf geachtet werden, dass Fahrpläne dies stärker berücksichtigen.

Es handelt sich hierbei um eine Bildungseinrichtung des Nachbarkreises, daher keine Zuständigkeit beim VHT. Der Hinweis wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.

Die Linie 804 ist aktuell von einer Baustelle betroffen (Stand Mai 2025) und wird künftig eine kürzere Reisezeit haben.

Quelle: IGES 2022.

Anmerkung: Frage im Fragebogen: Haben Sie weitere Handlungsbedarfe, Hinweise und Anmerkungen?
