

KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig

Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans

Oktober 22





Impressum

Auftraggeber:



KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig

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

Bearbeitung durch:



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

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

Maik Bock M. Sc., Jule Engelmann M. Sc., Dipl.-Geograph Frank Büsch, Dipl.-Ing. Felix Kühnel M. Sc.

Stand: 14.10.22

Inhaltsverzeichnis

Impressum	0
Inhaltsverzeichnis	1
Vorgehensweise	2
Auswertung der digitalen Onlinekarte	3
Allgemeine Auswertung	3
Allgemeines	5
Infrastruktur und Ausstattung	8
Liniennetz und Fahrplan	12
Ticket, Tarif, Service	18
Umstieg	22
Auswertung des Fragebogens	27
Demografische Daten	27
Verkehrsmittelnutzung	30
Bewertung des ÖPNV-Angebotes	36
Verbesserungswünsche	38
Abbildungsverzeichnis	42
Tabellenverzeichnis	43



Vorgehensweise

Für den Main-Kinzig-Kreis wird derzeit der Nahverkehrsplan neu aufgestellt, der die Vorgaben aus dem kreisweiten Mobilitätsleitbild berücksichtigt. Wesentlicher Bestandteil im Erarbeitungsprozess stellt die Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger dar.

Die aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgt in der Phase der Bestandsanalyse. Über eine digitale "Ideenkarte" sowie einen online bereitgestellten Fragebogen bestand auf der Website https://www.mobil-zukunft-mkk.de/ im Zeitraum vom 24. März 2022 bis 20. Mai 2022 die Möglichkeit Anregungen, Ideen, Wünsche und Kritikpunkte einzubringen.

Über die interaktive Karte des "Ideenmelders" konnten Anregungen, Wünsche sowie Ideen aber auch Kritik angebracht sowie punktuell oder linear verortet werden und den Kategorien Allgemeines, Infrastruktur und Ausstattung, Liniennetz / Fahrplan, Ticket, Tarif, Service sowie Umstieg zugeordnet werden. Darüber hinaus war es den Teilnehmenden möglich, auf bereits eingetragene Ideen-/ Kritikpunkte Stellung zu nehmen. Dies erfolgte in Form eines Kommentars oder durch eine "gefällt mir" oder "gefällt mir nicht"-Bewertung der jeweiligen Ideen.

Der Fragebogen, welcher gesondert und unabhängig vom "Ideenmelder" ausgefüllt werden konnte, beschäftigt sich mit dem Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden und ermöglicht Ihnen, das bestehende ÖPNV-Angebot zu bewerten sowie Schwerpunkte und Wünsche für die Entwicklung des künftigen ÖPNV-Angebotes zu benennen. Über Single- und Multiple-Choice-Verfahren sowie freie Texteingaben konnten die Teilnehmenden Ihre Antworten eingeben.

In der nachfolgenden Dokumentation sind die Antworten und die Vielzahl der eingegangenen Ideen und Beiträge zusammengefasst. Diese umfasst im Bereich des "Ideenmelders" sowohl eine Gesamt- als auch eine Einzelauswertung der jeweiligen Kategorien, wobei die Einträge mit den meisten "Gefällt mir"-Stimmen je Kategorie unverändert in anonymisierter Form aufgelistet sind.

Die eingetragenen Wünsche und Ideen dienen zusammen mit weiteren Schritten der Bestandsanalyse als Grundlage zur Ableitung eines Maßnahmenkonzeptes. Die Datensätze mit allen Ideen und Kommentaren werden darüber hinaus der KVG MKK zur Verfügung gestellt.

Anregungen der Teilnehmenden werden im Wortlaut ohne Anpassungen Ausdruck und Grammatik zitiert.



Auswertung der digitalen Onlinekarte

Allgemeine Auswertung

Insgesamt wurden während des einmonatigen Beteiligungszeitraums **545 Ideen** eingetragen. Diese konnten durch ein "Like" Zustimmung bzw. durch ein "Dislike" Ablehnung erhalten. Dadurch wurden **4.290 Reaktionen** erreicht. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Beteiligung **37 E-Mails** von Bürgerinnen und Bürgern mit Ideen eingebracht.

In Abbildung 1 wird die prozentuale Verteilung der einzelnen Ideen nach den unterschiedlichen Themenfeldern dargestellt. Mit 261 Ideen wurden die meisten Anmerkungen zur Kategorie Liniennetz und Fahrplan abgegeben, gefolgt von 248 Ideen zu Infrastruktur und Ausstattung, 27 Ideen zum Thema Umstieg, 26 Ideen mit Bezug zu Ticket, Tarif und Service, sowie 20 allgemeine Ideen.

Abbildung 1: **Anzahl der Ideen nach Kategorien in %** (Quelle: Eigene Darstellung)

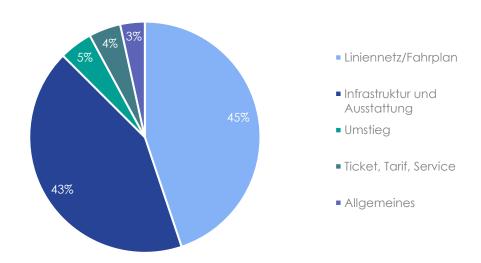


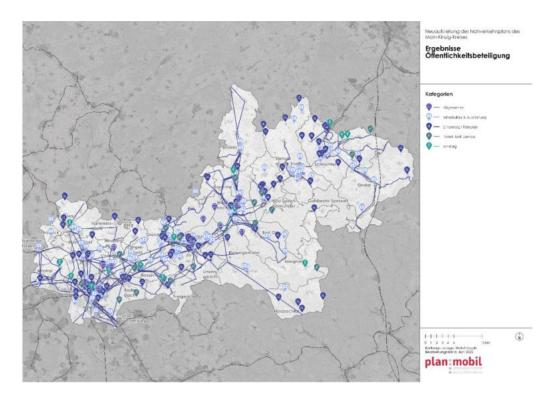
Abbildung 2 zeigt die 582 Ideen durch die Bürgerinnen und Bürger verortet im Kreis. Zusätzlich zu punktuellen Eintragungen konnten die Bürgerinnen und Bürger Linien bzw. Verbindungen einzeichnen oder Ideen ohne konkrete Verortung eintragen. Ein räumlicher Schwerpunkt der Rückmeldung lässt sich vor allem im südwestlichen Kreisgebiet und in der Stadt Hanau feststellen. Viele Ideen wurden entlang der Ost-West-Schienenachse durch den Kreis markiert.

Im ländlicheren Südosten des Kreises in den Gemeinden Flörsbachtal, Jossgrund, Biebergemünd, Sinntal und dem Gutsbezirk Spessart gingen

plan:mobil

weniger Ideen und Rückmeldungen ein, ebenso für Birstein als nördlichster Gemeinde.

Abbildung 2: **Gesamtübersicht der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung** (Quelle: Eigene Darstellung)



Nachfolgend sind die Rückmeldungen nach den abgefragten Kategorien zusammengefasst:

- Allgemeines
- Infrastruktur und Ausstattung
- Liniennetz / Fahrplan
- Ticket, Tarif, Service
- Umstieg



Allgemeines

Mit 3% bzw. 20 Eintragungen sind nur ein kleiner Teil aller Anmerkungen eher allgemeiner Natur. Dabei wurden die eingebrachten allgemeinen Ideen mit

- 172 Likes und
- 7 Dislikes sowie
- 13 Kommentaren

bewertet.

Abbildung 3 zeigt, dass sich die allgemeinen Ideen vorrangig auf den westlichen Teil des Kreisgebiets sowie das zentrale Teilgebiet zwischen Gelnhausen und Wächtersbach beziehen.

Abbildung 3: **Allgemeine Ideen** (Quelle: Eigene Darstellung)

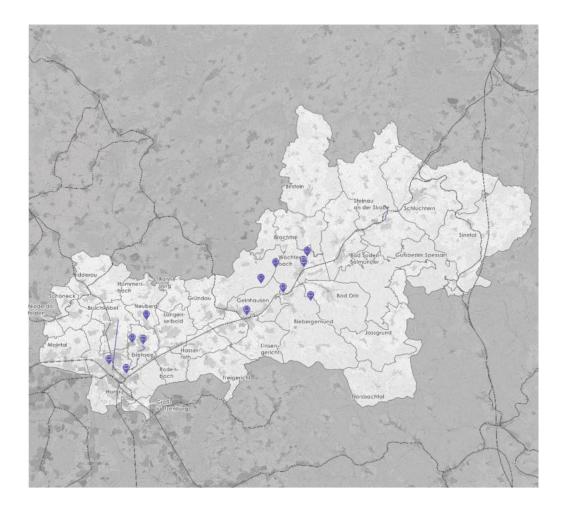




Abbildung 4: **Themen der allgemeinen Anmerkungen** (Quelle: Eigene Darstellung)



Die Auswertung der einzelnen Anmerkungen/Ideen erfolgt anhand der Zuordnung zu Unterkategorien (siehe Abbildung 4). Es ist dabei zu berücksichtigen, dass pro Anmerkung / Idee teils mehrere Themen angesprochen wurden.

Im Falle der allgemeinen Themen decken die Rückmeldungen ein sehr breites Feld ab, dass von EC-Kartenzahlung bis zum Wunsch nach dauerhafter Verstetigung der Beteiligung reicht.

In der nachfolgenden Tabelle 1 sind die Top-5 der Ideen zu allgemeinen Themen mit den meisten "Likes" aufgelistet.



Tabelle 1: Top-5-Ideen Allgemeines

(Quelle: Eigene Darstellung)

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
1	Man sollte die EC-Kartenzahlung in den Bussen ermöglichen. Die städtische Nahverkehrsgesellschaft traffiQ in Frankfurt ist bereits Vorreiter in der Region und führt das bargeldlose Bezahlen bis Ende April 2022 ein. Das geht auch im MKK.	24	0	Kreisweit
2	Beliebte Radwegeabkürzung zum Bahnhof, eine Beleuchtung wäre hier kurz- und langfristig sicher hilfreich, auch wenn der Weg besser ausgebaut werden sollte.	24	0	Wächtersbach (B276 parallel zur Kinzigtalbahn)
3	Einen Durchgang schaffen zum Pioneer Park	18	1	Wolfgang
4	Man sollte diese Bürgerbeteiligung regelmäßig alle 2-3 Jahre ermöglichen, die Anforderungen der Fahrgäste und der Technik ändern sich mit der Zeit.	16	0	Kreisweit
5	Gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Steinau Bhf – Steinau Teufelshöhle	14	0	Steinau



Infrastruktur und Ausstattung

248 Einträge erfolgten zu Infrastruktur und Ausstattung. Das entspricht einem Anteil von 43% aller Beiträge und somit fast der Hälfte des Rücklaufs. Dabei wurden die eingebrachten Ideen mit

- 1518 Likes sowie
- 138 Dislikes bewertet und
- erhielten 104 Kommentare.

Räumlich verteilen sich die Rückmeldungen im gesamten Kreisgebiet. In den Zentren, wo mehr Infrastrukturen gebündelt sind, konzentrieren sich Rückmeldungen vor allem mit Bezug zum Bestand.

Abbildung 5: **Ideen und Kritik zu Infrastruktur und Ausstattung** (Quelle: Eigene Darstellung)

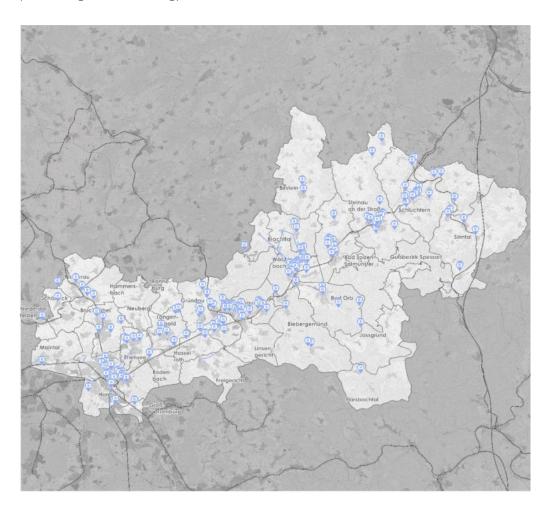
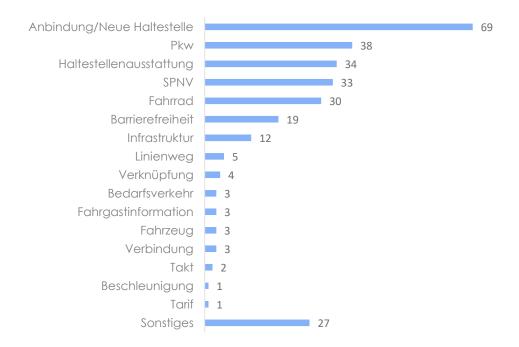




Abbildung 6: **Themen der Anmerkungen zu Infrastruktur und Ausstattung** (Quelle: Eigene Darstellung)



Die Beiträge im Handlungsfeld Infrastruktur und Ausstattung wurden in Unterkategorien gebündelt. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass pro Anmerkung/ Idee teils mehrere Themen angesprochen wurden. Die Kernthemen in den Unterkategorien waren:

■ Anbindung/Haltestelle (69 Beiträge):

Die mit Abstand meisten Rückmeldungen im Bereich Infrastruktur bezogen sich auf den Wunsch nach der Schaffung neuer Haltestellen.

■ PKW (38 Beiträge):

Im Themenbereich PKW beziehen sich nahezu alle relevant bewerteten Maßnahmen auf die Errichtung von E-Ladesäulen. Auch die Einrichtung von Sharing-Angeboten wurde gewünscht.

■ Haltestellenausstattung (34 Beiträge):

Die Schaffung von Überdachungen als Schattenspender und Regenschutz sowie die komfortablere und ästhetischere Gestaltung von Haltestellen sind dominierende Themen.

■ SPNV (33 Beiträge):

Verschiedenste Vorschläge wurden hierzu eingebracht, unter anderem zur Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene zur Entlastung der Straße. Vielfach wurde die Errichtung neuer Bahnhaltepunkte angeregt.



■ Fahrrad (30 Beiträge):

Bezüglich der Radinfrastruktur wurde neben Radwegeverbindung mehrfach die Errichtung öffentlicher Fahrradreparaturstationen sowie die Schaffung von Stellplätzen und abschließbaren Boxen gefordert.

■ Barrierefreiheit (19 Beiträge):

Hier wurde insbesondere Verbesserungsbedarf an Bahnhöfen gesehen, aber auch Bushaltestellen wurden benannt.

Die drei meistgeliketen Einträge beziehen sich auf die Schaffung neuer Bushaltestellen, wovon die beiden am häufigsten mit einem "Like" versehenen Einträge eine Erschließung des Heraeus-Werks fordern.

In der nachfolgenden Tabelle 2 sind die Top-10 der Ideen zum Themenfeld Infrastruktur und Ausstattung mit den meisten "Likes" aufgelistet.

Tabelle 2: Top-10-Ideen zu Infrastruktur und Ausstattung

(Quelle: Eigene Darstellung)

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
1	Heraeus - Anbindung an Werk in Heraeus Str.	39	0	Hanau
2	An diesem markiertem Punkt würden sich viele Mitarbeiter der Firma Heraeus über eine Haltestation freuen gerade wenn sie vom Hauptbahnhof Hanau zu oder aussteigen und zum Arbeitsplatz in die Wilhelm Rohn Straße müsse.	37	0	Hanau
3	Bushaltestelle in der Wilhelm Rohn Straße 25 zum erreichen der Firma	28	0	Hanau
4	Neue Busse sollten nur noch mit WLAN-Ausstattung beschafft werden. Die Kosten halten sich bei neuen Bussen sehr in Grenzen. Laut Google kostet die Umrüstung von alten Bussen ca. 1500 €/pro Bus.	27	0	kreisweit
5	Eine Schienengüterverkehranbindung und den Einsatz eines CargoBeamer Terminals prüfen,	24	0	Langendiebach / Gewerbepark Fliegerhorst



Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
	um die Umwelt und Anwohner von LKW zu entlasten.			
6	Errichtung Fußweg- und Radbrücke über den Main mit Anbindung zum Bahnhof Steinheim	22	0	Steinheim
7	Wegfall der Parkplätze, dafür Errichtung von zwei Inselbahnhöfen mit insgesamt 4 Bahnsteigkanten bzw. Gleisen zur Kapazitätserhöhung, Neubau eines Parkhauses am Haupteingang um die fehlenden Parkplätze zu kompensieren.	22	2	Hanau Hbf
8	Für das geplante neue Norma wäre hier eine Haltestelle angebracht, da man dann direkt mit dem Bus einkaufen gehen kann und es ist auch für die Anwohner in diesem Gebiet eine Entlastung, nicht mit dem Auto zum Bahnhof/zum einkaufen pendeln zu müssen, sondern auch hier den Bus nutzen zu können. Nächste Haltestelle wäre erst am Ulrich-von-Hutten-Gymnasium oder am Untertor	22	0	Schlüchtern / Hanauer Straße
9	Die Haltestelle wurde vor kurzem eingerichtet, aber leider gibt es hier auch nicht viele Abfahrten. Hier wäre eine Planung für eine Linie von Schlüchtern-Flieden angebracht, damit man bei einem Zugausfall/dem Hessenexpress auch hier weiter Richtung Fulda/FFM pendeln kann.	21	1	Klosterhöfe / am Distelrasen
10	Im Sommer eine Hitzefläche. Das Pflanzen von Bäumen, die mehr Schatten bringen an der Bushaltestelle, wäre hier sinnvoll.	21	0	Hanau Hauptbahnhof/ Auheimer Straße



Liniennetz und Fahrplan

Mit 261 Eintragungen entfallen 45 % der Anmerkungen auf das Thema Liniennetz und Fahrplan. Dabei wurden die eingebrachten Ideen mit

- 1.633 Likes
- 189 Dislikes bewertet sowie
- 159 Kommentare abgegeben.

Abbildung 7 zeigt, dass sich ein räumlicher Fokus vor allem im Süd-Westen ergibt.

Abbildung 7: **Ideen und Kritik zu Liniennetz und Fahrplan** (Quelle: Eigene Darstellung)

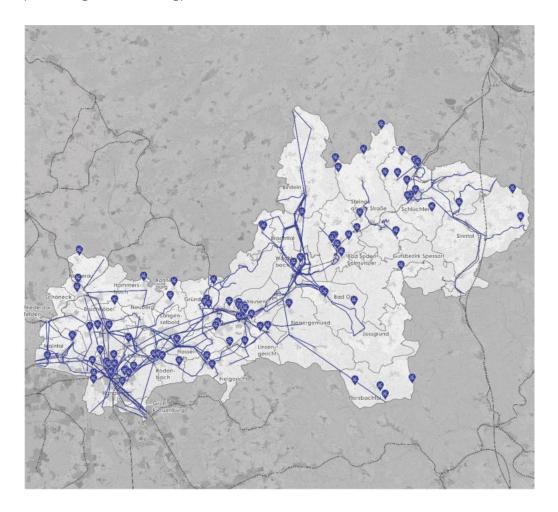
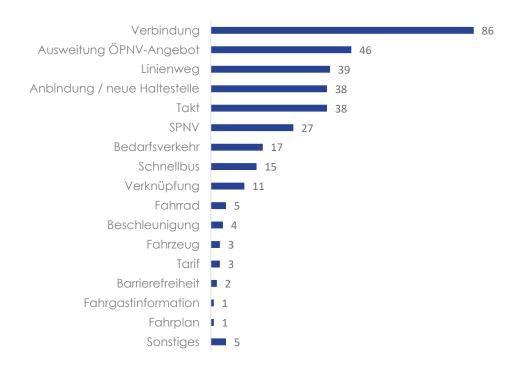




Abbildung 8: **Themen der Anmerkungen zu Liniennetz und Fahrplan** (Quelle: Eigene Darstellung)



Die Beiträge im Handlungsfeld Liniennetz und Fahrplan wurden in Unterkategorien gebündelt (siehe Abbildung 8). Es ist dabei zu berücksichtigen, dass pro Anmerkung / Idee teils mehrere Themen angesprochen wurden.

Die Kernthemen in den Unterkategorien waren:

■ Verbindung (86 Beiträge):

Wie schon der Vorschlag zur Schaffung einer Haltestelle zur Erschließung der Firma Heraeus stößt auch der Vorschlag zur Einrichtung einer entsprechenden Linie aus Hanau auf viel Zuspruch. In weiteren Beiträgen wurden die Einrichtungen neuer Linien angeregt. Auch der Erschließung von touristischen/Freizeit-Zielen wird eine hohe Bedeutung beigemessen.

■ Ausweitung ÖV-Angebot (46 Beiträge):

Konkrete Vorschläge wurden zur Angebotsausweitung eingebracht. Viele Likes erhielten unter anderem der Wunsch zur Angebotsausweitung auf der Linie 98 in Richtung Schlüchtern, die Angebotsausweitung der Busse ab Busbahnhof Gelnhausen insbesondere in Richtung Gründau sowie eine an den Öffnungszeiten der Spessarttherme orientierte Anbindung.



■ Linienweg (39 Beiträge):

Anregungen zur Anpassung der Linienwege der Linien MKK-30, MKK-68 und VB95 stoßen auf Zuspruch.

■ Anbindung/Neue Haltestelle (38 Beiträge):

Hier wurde vor allem eine Station in der Wilhelm-Rohn-Straße in Hanau-Wolfgang sowie eine bessere Anbindung des Erlebnisparks in Steinau und eine bessere Anbindung der Kernstadt von Schlüchtern an die Bahn gefordert. Auch die bessere Anbindung Bad Soden-Salmünsters an die Innenstadt Bad Sodens sowie die Nutzung bestehender, aber nicht bedienter Haltestellen wurde unterstützt.

■ Takt (38 Beiträge):

Insbesondere der Vorschlag, den Takt der Regiobuslinie 374 Mo-Fr um 30 Minuten zu versetzen, stößt auf Zuspruch. Für die Linien MKK-71 und MKK-72 wird wiederum wochenends von einigen Teilnehmenden ein stündlicher Takt, für den Regionalbus 566 eine Orientierung des Grundtakts am Bahnhof Kahl sowie für die Linien MKK-98 und MKK-58 ein durchgängiger Takt vorgeschlagen.

■ SPNV (27 Beiträge):

Auf Zuspruch stoßen unter anderem der Wunsch nach einer Verlängerung der Nordmainischen S-Bahn bis Gelnhausen oder ein eingleisiger Bahnanschluss nach Bad Soden über die RB51. Eine Ausweitung des Angebots des RE59 sowie eine Erschließung des Industrieparks Wolfgang über bereits liegende Gütergleise finden ebenfalls Zustimmung.

Weitere Beiträge wurden vor allem zum Thema Bedarfsverkehre (16 Ideen), sowie zum Thema Schnellbusse (15 Beiträge) gepostet. In der nachfolgenden

Tabelle 3 sind die Top-10 der Ideen zum Themenfeld Liniennetz und Fahrplan mit den meisten "Likes" aufgelistet.

Tabelle 3: Top-10-Ideen zu Liniennetz und Fahrplan

(Quelle: Eigene Darstellung)

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
1	Eine Buslinie vom Hanauer Hauptbahnhof zur Firma Heraeus Wilhelm-Rohn-Straße. Durch neue Produktions und Verwaltungsgebäude in der	202	0	Hanau



Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
	Wilhelm-Rohn-Straße arbeiten hier viele Personen, die lange Wege zum ÖPNV (Bushaltestellen) haben. Eine Buslinie von und zum Hauptbahnhof schafft eine gute Anbindung an den ÖPNV.			
2	Station Wilhelm-Rohn-Straße	73	0	Hanau / Wilhelm-Rohn- Straße
3	Prüfung, ob Regionalbuslinie 374 nicht Montags-Freitags tagsüber um 30 Minuten versetzt zur MKK-66/68 fahren kann, damit - auf dem Abschnitt Gelnhausen - Mittel-Gründau ein Halbstundentakt4 entsteht - Reisezeiten zwischen Gründau und Büdingen sehr stark verkürzt werden (Beispiel Rothenbergen - Büdingen: abseits von den bislang wenigen Fahrten der 374, welche 16 min benötigen, dauert die Fahrtzeit mit MKK-66/68 und RB 46 schlappe 63 min - mit dem Auto maximal 15 min) - Anschluss in Büdingen an RB nach Gießen, Busse uA nach Ronneburg und Altenstadt entsteht	36	0	Gelnhausen / Gründau / Büdingen
4	Der Schnellbuskorridor Büdingen- Hanau wurde im Jahre 2018 schon von der FWG in Büdingen ins Gespräch gebracht. Eine solche Schnellbuslinie hätte folgende Vorteile: - Direktverbindung Büdingen-Gründau im BPNV, Reisezeiten können um bis zu 50 Minuten verkürzt werden, da eine Fahrt mit RB46 bis Lieblos/Gelnhausen mit Umstieg auf MKK-66/68 entfällt Direktverbindung Gründau - Hanau mit attraktiven Anschlüssen zu IC und ICE, Zügen in Richtung	35	7	Büdingen / Hanau



Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
	Erbach (Odw), Friedberg, Frankfurt, Würzburg und zur S9 nach Wiesbaden sowie im weiteren Verlauf zum Forum Hanau.			
5	Überregionale Busverbindung zwischen Bhf Gelnhausen - Biebergemünd - Lohr am Main Bhf	25	0	Gelnhausen / Biebergemünd / Lohr am Main
6	Einrichtung einer Buslinie Strandbad Spessartblick-Hanau Hbf	23	6	Großkrotzenburg / Hanau
7	Für Touristen und Familien ein schöner Ort zum Verweilen. Sollte per ÖPNV erreichbar sein.	22	0	Ahl / Kinzigtalsperre
8	Warum werden genügend Fahrten von Schlüchtern nach Wallroth/Hintersteinau angeboten, aber nicht wieder zurück nach Schlüchtern? Der letzte Bus nach Schlüchtern verkehrt schon um 09:00! Warum fahren die Busse wieder LEER nach Schlüchtern, unnötige KM, die man als Fahrt hätte einplanen können	22	0	Schlüchtern / Wallroth / Hintersteinau
9	Der Erlebnispark Steinau ist ein sehr beliebtes Reiseziel für Familien, aber auch für Kinder und Jugendliche. Leider ist die Anbindung zum ÖPNV sehr schlecht. An Schultagen finden max. 2 Fahrten der Linie MKK-99 statt. Zurück zum Bahnhof kommt man leider nicht. Somit wäre ich für eine Anbindung, welche in den Ferien, aber auch an Wochenenden stattfindet. Diese Buslinie könnte man am Bahnhof Schlüchtern oder Steinau (mit Anschluss vom und zum RegionalExpress) starten lassen. Anschließend möglichst direkt zum Erlebnispark. Auch sollte man die	21	0	Erlebnispark Steinau



Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
	Preisstufe am Erlebnispark anpassen.			
10	Eine mögliche Seilbahnverbindung in Bad Soden mit Busanbindung.	21	0	Bad Soden



Ticket, Tarif, Service

Mit 26 Eintragungen entfallen 4 % der Anmerkungen auf die Themen Tarif, Ticket und Service. Dabei wurden die eingebrachten Ideen mit

- 195 Likes und
- 9 Dislikes bewertet sowie
- 16 Kommentare abgegeben.

Abbildung 9 zeigt, dass sich die Ideen zu Tarif, Ticket und Service im Kreisgebiet verteilen, wobei peripherere Lagen seltener ausgewählt wurden. Viele Anregungen in dieser Kategorie sind jedoch nicht räumlich zu verorten.

Abbildung 9: **Ideen und Kritik zu Ticket, Tarif und Service** (Quelle: Eigene Darstellung)

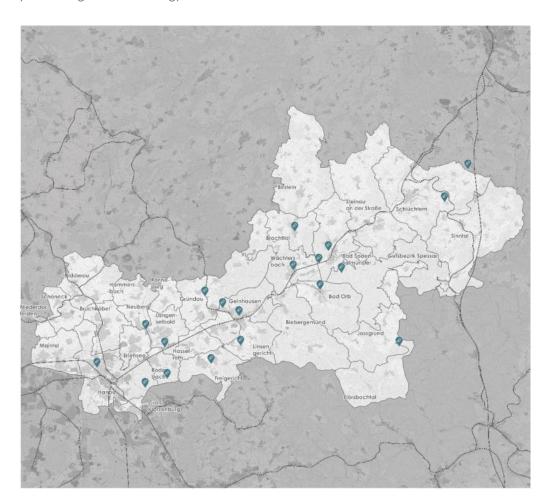
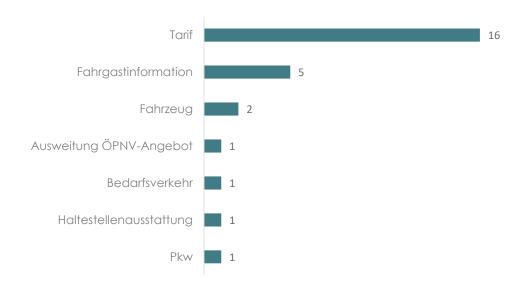




Abbildung 10: **Themen der Anmerkungen zu Ticket, Tarif und Service** (Quelle: Eigene Darstellung)



Die einzelnen Hinweise und Anregungen wurden auch in diesem Handlungsfeld zu Unterkategorien gebündelt (siehe Abbildung 10). Es ist dabei zu berücksichtigen, dass pro Anmerkung/ Idee teils mehrere Themen angesprochen wurden.

Die Kernthemen in den Unterkategorien waren:

■ Tarif (16 Ideen):

Zum Tarif kamen Rückmeldungen unter anderem zu Anrufsammeltaxen, Touristik-Tickets und der Gestaltung von Übergangs- sowie von günstigen Ortstarifen.

■ Fahrgastinformation (5 Ideen):

In diesem Themenbereich wurde vor allem der Wunsch nach digitalen Anzeigetafeln an Busbahnhöfen und Knotenpunkten geäußert.

In der nachfolgenden Tabelle 4 sind die Top-10 der Ideen zum Themenfeld Ticket, Tarif und Service mit den meisten "Likes" aufgelistet.



Tabelle 4: Top-10-Ideen zu Ticket, Tarif und Service

(Quelle: Eigene Darstellung)

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
1	Digitale Anzeigen wären hier sinnvoll.	25	0	Gelnhausen Busbahnhof
2	Hier wäre ein Fahrgastinformationssystem (digitale Abfahrtstafel) für die Abfahrtszeiten der Busse sinnvoll.	22	0	Wächtersbach Busbahnhof
3	Die Anrufsammeltaxis AST sollten ganz einfach auch per RMV-App buchbar sein, eventuell mit Eingabe der Personenzahl und Gepäck.	19	0	Allgemein (verortet Busbahnhof Wächtersbach)
4	Wer kennt es nicht? Morgens schnell zum Zug oder zur S-Bahn gerannt und dann nichts zu trinken dabei. Ein kleiner Getränkeautomat mit EC-Kartenzahlung im Zug wäre da schon sinnvoll.	13	2	Strecke der Kinzigtalbahn
5	Es sollte wie im ICE Ruheabteile in der 2. Klasse auf der Kinzigtalbahn geben. Lautes Handy zocken und laute Gespräche sollten dort tabu sein. Auf einer Fahrt von ca. einer Stunde nach Frankfurt wäre etwas Ruhe manchmal schon etwas Tolles. Zusätzlich könnte man natürlich auch noch einen extra Familien- und Handybereich einführen.	12	0	Strecke der Kinzigtalbahn
6	Es sollte ein Spessart Ticket geben für den ganzen MKK, das für Hotelgäste im MKK bei der Hotelbuchung automatisch inkludiert ist und für den gesamten Aufenthalt gültig ist. Vorbild ist das Bern Ticket der Stadt Bern.	12	1	Kreisweit
7	Elektronische Anzeigetafeln errichten.	10	0	Bad Orb Busbahnhof



Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
8	Atrraktive Übergangstarife nach Alzenau und Aschaffenburg schaffen.	10	0	Allgemein (nach Alzenau / Aschaffenburg)
9	Ein Elektroauto zum Car-Sharing durch Bürger anbieten, wie es mit dem Hop-On Sharing der Mainova beispielsweise in Steinbach (Taunus) oder Kelkheim der Fall ist. Man könnte die vorhandene Ladestation am Rathaus nutzen bzw. bei Bedarf hier auf dem Parkplatz weitere Ladepunkte schaffen.	10	0	Schlierbach (Rathaus)
10	Mit RMV, dem betreibenden Busunternehmen RDG und der Gemeinde sollte überprüft werden, ob analog zu Angeboten in Langenselbold oder Rodenbach im Gemeindegebiet Gründau ein Ortstarif eingeführt werden könnte - beispielsweise der Preis einer Einzelfahrt 1,50 anstatt bis zu 3,40€. Bei positiver Prüfung sollte dieser Tarif dann in den Verkehrsmitteln RB 46, 374, MKK-66, MKK-67 und MKK-68 angeboten werden.	9	0	Gründau



Umstieg

5% der Eintragungen beziehen sich auf das Thema Umstieg, das entspricht 27 Beiträgen. Diese wurden mit insgesamt

- 122 Likes und
- 5 Dislikes bewertet sowie
- 11 Kommentare abgegeben.

Abbildung 11 zeigt, dass sich die Ideen zum Umstieg über das gesamte Kreisgebiet erstrecken, viele entlang der Bahntrassen.

Abbildung 11: **Ideen und Kritik zum Thema Umstieg** (Quelle: Eigene Darstellung)

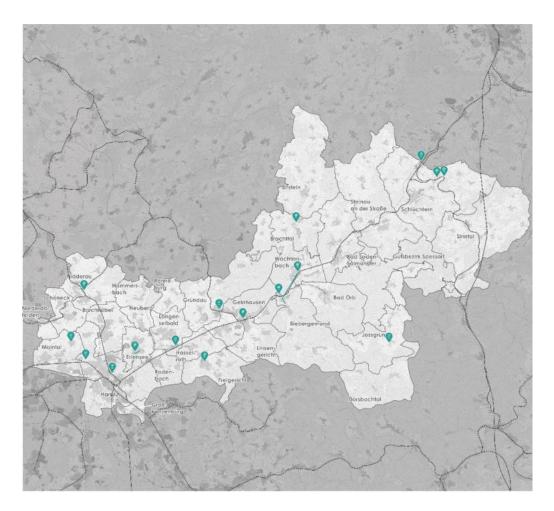
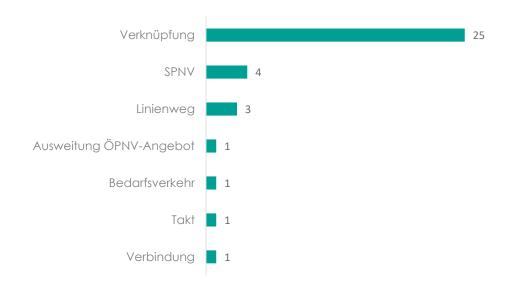




Abbildung 12: Themen der Anmerkungen zum Thema Umstieg

(Quelle: Eigene Darstellung)



Die Auswertung der einzelnen Anmerkungen / Ideen erfolgt auch hier anhand der Zuordnung zu einzelnen Unterkategorien (siehe Abbildung 12). Es ist dabei zu berücksichtigen, dass pro Anmerkung/ Idee teils mehrere Themen angesprochen wurden.

In der nachfolgenden Tabelle 5 sind die Top-10 der Ideen zum Themenfeld Umstieg mit den meisten "Likes" aufgelistet.

Tabelle 5: Top-10-Ideen zum Umstieg

(Quelle: Eigene Darstellung)

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
1	Eine Alternative zum Umstieg in Heubach, könnte auch ein Umstieg in Höf und Haid sein. Wenn eine Buslinie von Schlüchtern kommend über den Distelrasen nach Höf und Haid Kautz führen würde, hätte man eine gute Alternative bei unvorhersehbaren Ausfällen des Regionalexpresses. Natürlich wäre eine Buslinie von Schlüchtern zum Fliedener Bahnhofs noch besser. Warum merkt man die Landkreisgrenzen	19	0	Höf / Haid



Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
	zwischen des MKKs und LK-FDs so stark? In anderen Landkreis funktioniert ein Umsteigen auch tadellos (Z.B Linie 70 Hünfeld- Eiterfeld, Umstieg in Eiterfeld zur Linie 360 nach Bad Hersfeld) Auf der 360 findet dann ein Wechsel von LK-FD und Hersfeld- Rothenburg statt.			
2	Seit der Fahrplanumstellung ist es schier unmöglich, am Limes-Kreisel (Fahrtrichtung von Erlensee nach HU) von der MKK30 in die X93/94 umzusteigen. Die MKK30 kommt mit deutlicher Verspätung an, die X-Busse warten entweder gar nicht (sollen sie It. KVG jedoch) oder konnten nicht länger warten. Es ist daher mittlerweile schier unmöglich, diesen Umstieg noch zu zu nutzen - was jedoch viele Leute, die im Industriegebiet oder in Gebiet Fliegerhorst arbeiten, gerne tun würden (Gerade im Zusammenhang Ausbau des Fliegerhorst sicherlich interessant). Die Umstiegszeit ist mit 1 Minute bemessen, was einfach nicht realistisch ist, zumal die MKK30 fast immer Verspätung hat. Im alten Fahrplan bis Ende 2021 funktionierte der Umstieg fast reibungslos - so sollte es wieder sein. In Richtung HU-Erlensee funktioniert die Verbindung hingegen witzigerweise problemlos (da die MKK30 immer wartet, wie sie auch soll).	18	0	Rückingen / Limes-Kreisel
3	Es sollte im online Fahrplan berücksichtigt werden, dass			Hanau / Dunlop-
	grundsätzlich die Umstiegszeit am Dunlop Übergang nicht nicht nur 2 Minuten sein kann. Wenn man hier	17	0	Übergang



Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
	für den Umstieg die Straße überqueren muss, ist es schlicht und ergreifend nicht möglich, das in 2 Minuten zu bewältigen, da die Ampel recht weit von der Haltestelle weg ist. Man braucht, wenn man gut zu Fuß ist, eher 4. Dies betrifft fast alle Umstiegsoptionen, die es hier gibt. Als Konsequenz der zu knapp bemessenen Zeit rennen ständig Leute über die Straße und gefährden so sich und den Verkehr. Das müsste nicht sein.			
4	Die Umsteigezeiten am Knotenpunkt sind schlecht aufeinander abgestimmt. Schon kleinere Verspätungen können bedeuten, dass der Anschluss weg ist und nicht selten kommt der nächste Zug erst eine Stunde später.	9	0	Bahnhof Nidderau
5	Beim vergangenen Fahrplanwechsel (2021/2022) wurde am Limes-Kreisel der Taktknoten zwischen MKK-54 und X93/X94 zerstört. Folglich besteht keine Möglichkeit mehr aus Richtung Neuberg/Erlensee- Langendiebach in die MKK-54 Richtung Freiheitsplatz umzusteigen oder umgekehrt. Der Taktknoten sollte wiederhergestellt werden, da durch den Fahrplanwechsel der ÖPNV in Erlensee erheblich unattraktiver geworden ist.	7	0	Rückingen / Limes-Kreisel
6	Zur Zeit sind die Busverbindungen Richtung Bieber, Flörsbach nur in Wirtheim am Sportplatz erreichbar. Fußweg ca. 1 km vom Bahnhof. Eine Taktung mit der Bahn und Zustieg am Bahnhof wäre für	6	0	Wirtheim Bahnhof

plan:mobil

Nr.	Beschreibung	Likes	Dislikes	Verortung
	mögliche Pendler ein zusätzlicher Anreiz. Auch Senioren könnten mit dem Bus zur Bahn kommen. Vorausgesetzt, der Bahnhof wird endlich barrierefrei umgebaut!			
7	Durch Halbstundentakt der Buslinien auch Anschluss (kurzer Übergang) an den RE 50 in beide Richtungen (Fulda/Frankfurt) aus Richtung Freigericht, Eidengesäss, Geislitz, Grossenhausen.	6	0	Altenhaßlau Lagerhausstraße / Gelnhausen Bahnhof
8	Man sollte mit dem Hessenexpress (RE 5) auch Wächtersbach und vor allem aus touristischer Sicht Bad Orb erreichen können.	6	0	Wächtersbach / Bad Orb
9	Schon bei einer geringen Verspätung des RE aus FFM ist die Linie 54 nicht zu erreichen, was zu einer sehr langen Wartezeit führt. Zu Fuß ist die Innenstadt aber schwer zu erreichen	6	0	Langenselbold Bahnhof
10	Sobald die Busse der Linie MKK-66 und 68 in Richtung Gelnhausen mehr als 2-3 Minuten verspätet sind, stehen sie hier vor der Schranke. Daraus resultiert ein drohender Anschlussverlust am Bahnhof Gelnhausen zum RE 50 nach Frankfurt.	4	0	Lieblos, Schranke Leipziger Straße



Auswertung des Online-Fragebogens

Im Zeitraum der Beteiligungsphase im Rahmen der Bestandsanalyse haben **982 Personen** den Fragebogen ausgefüllt. Dabei wurden nicht alle Fragen von allen Teilnehmenden beantwortet. Die Anzahl der antwortenden Personen je Frage wird in den jeweiligen Abbildungen genannt.

Demografische Daten

Die Frage nach ihrem Wohnsitz beantworteten insgesamt **955 Teilnehmende**. Den größten Anteil machten dabei Nidderau mit 9 Prozent und Gelnhausen mit 8 Prozent aller Teilnehmenden aus. Das sind etwa 150 der 955 Teilnehmenden, die ihren Wohnsitz in diesen beiden Kommunen haben. Aus Sinntal und Wächtersbach kam ebenfalls eine große Anzahl an Teilnehmenden (jeweils 7 Prozent). Die wenigsten Teilnehmenden kamen aus Großkrotzenburg, Niederdorfelden und Jossgrund (s. Abbildung 13).

Wie in Abbildung 14 deutlich wird, haben vor allem Personen zwischen 18-44 Jahren teilgenommen. Die zweitgrößte Gruppe stellten die 45 bis 64-jährigen mit 37 Prozent dar. Die Altersgruppen 8 bis 14 Jahre, 15 bis 17 Jahre, 18 bis 20 Jahre sowie älter als 65 Jahre lagen jeweils im Bereich von etwa 5 Prozent.

plan:mobil

Abbildung 13: **Auffeilung der Teilnehmenden nach Kommune** (Quelle: Eigene Darstellung; n = 955)

In welcher Kommune haben Sie Ihren Wohnsitz?

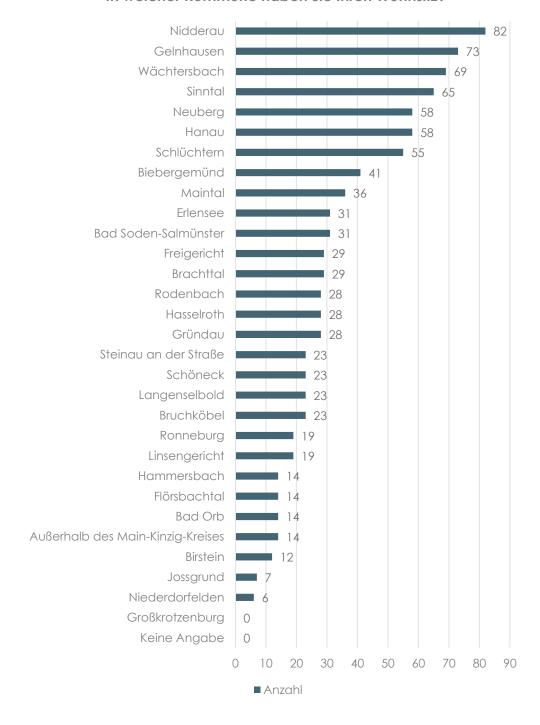
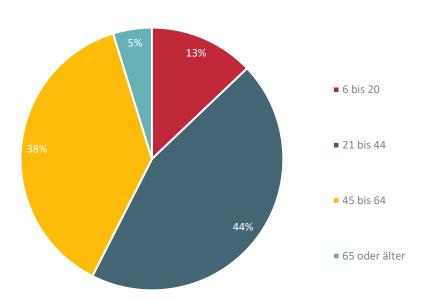




Abbildung 14: **Auffeilung der Teilnehmenden nach Altersgruppen (in %)** (Quelle: Eigene Darstellung; n = 955)

Wie alt sind Sie?





Verkehrsmittelnutzung

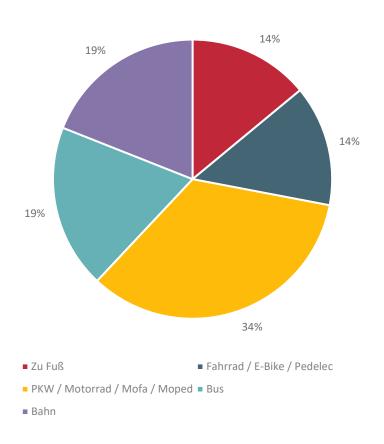
Wie in Abbildung 15 dargestellt, konnten die Teilnehmenden angeben, welches Verkehrsmittel sie überwiegend nutzen. Dabei konnten mehrere Antworten gegeben werden. Der Großteil der Befragten (35 Prozent) gab an, überwiegend im MIV, d.h. unter Nutzung von Pkw, Motorrad, Mofa oder Moped unterwegs zu sein.

Bus und Bahn waren bei jeweils 19 Prozent der Befragten das überwiegend genutzte Verkehrsmittel. Damit benannten 38 Prozent den Öffentlichen Nahverkehr, woraus sich eine gewisse ÖPNV-Affinität der Teilnehmenden ableiten lässt. Fuß- und Radverkehr machten mit 14 bzw. 12 Prozent den geringsten Anteil bei der Verkehrsmittelnutzung aus.

Insgesamt ergibt sich in Summe mit 64 Prozent bei dieser Befragung ein hoher Anteil an Personen, die häufig Verkehrsmittel des Umweltverbunds nutzen.

Abbildung 15: **Verkehrsmittelwahl der Teilnehmenden (in %)** (Quelle: Eigene Darstellung; n = 1699, Mehrfachauswahl)





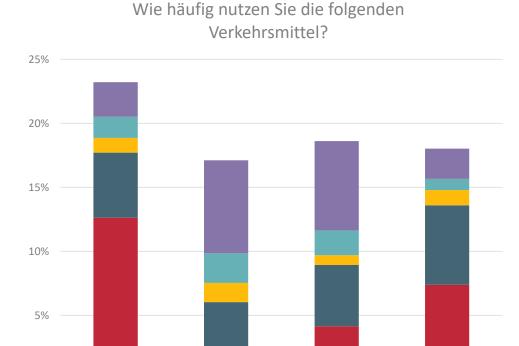
0%

Zu Fuß gehen



Darüber hinaus wurden die Teilnehmenden gefragt, welches Verkehrsmittel sie wie häufig nutzen (siehe Abbildung 16). Bei der täglichen Nutzung lagen die häufigsten Antworten im Bereich "zu Fuß gehen" (13 Prozent). Der MIV lag bei 7 Prozent. Häufig Bus und Bahn zu nutzen, gaben 4 Prozent der Befragten an. Die Nutzungshäufigkeit "mehrfach wöchentlich" lag bei allen Verkehrsmitteln bei fünf bis sechs Prozent. Insbesondere das Fahrrad bzw. E-Bike/Pedelec sowie Bus und Bahn scheinen von den Befragten nicht sehr regelmäßig genutzt zu werden.

Abbildung 16: **Verkehrsmittelnutzung nach Häufigkeit (in %)** (Quelle: Eigene Darstellung; n = 3928, Mehrfachauswahl)



■ täglich ■ mehrfach wöchentlich ■ einmal pro Woche ■ mehrfach im Monat ■ seltener

Bus / Bahn

Fahrrad / E-Bike /

Pedelec

PKW / Motorrad /

Moped / Mofa

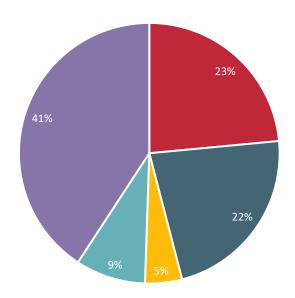
plan: mobil

Neben der Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung wurde auch das multimodale Verkehrsverhalten der Teilnehmenden abgefragt. Dies zeigt die Abbildung 17. Dabei wurde deutlich, dass vor allem eine multimodale Reisekette von Fußund Radverkehr mit dem ÖPNV bzw. SPNV von den Befragten häufig genutzt wird. Jeweils 5 Prozent gaben an, diese Verkehrsmittel täglich bzw. mehrmals wöchentlich zu kombinieren. Mit dem Auto sowie Bus und/oder Bahn war ein Anteil von einem Prozent der Befragten täglich und zwei Prozent der Befragten mehrmals wöchentlich unterwegs. Die meisten Befragten, jeweils etwa acht bis 10 Prozent, gaben an, selten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln.

Abbildung 17: **Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel nach Häufigkeit (in %)** (Quelle: Eigene Darstellung; n = 3928, Mehrfachauswahl)

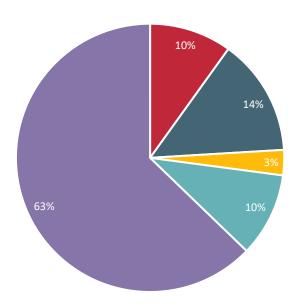
Fuß mit Bus / Bahn oder Fahrrad mit Bus / Bahn





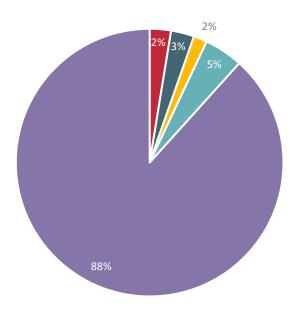
Auto mit Bus oder Bahn





Auto mit Fahrrad







Auto und Rad mit Bus oder Bahn



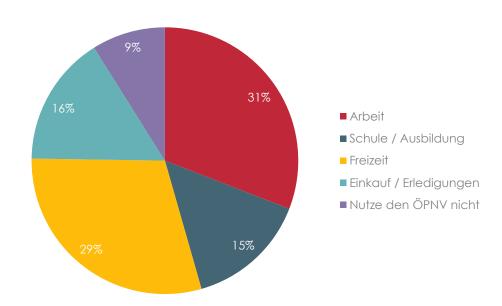
Auf die Frage, zu welchem Zweck bzw. welchen Zwecken der ÖPNV genutzt wird, war eine Mehrfachauswahl möglich. Knapp ein Drittel der Antworten entfiel auf den Arbeitsweg als Fahrtzweck. Freizeit als Nutzungszweck machten 29 Prozent der Antworten aus. Auf die Kategorien Einkauf / Erledigungen und Schule / Ausbildung entfielen mit 16 bzw. 15 Prozent anteilig ähnlich viele Antworten. Der relativ geringe Anteil des Fahrtzwecks Schule / Ausbildung entspricht dem Anteil der Teilnehmenden an der Befragung unter 20 Jahren.

9 Prozent der Antworten lautete, dass der ÖPNV nicht genutzt wird. Dies zeigt, dass eine relevante Anzahl an Personen an der Befragung teilgenommen hat, die aktuell nicht mit dem ÖPNV unterwegs sind.



Abbildung 18: **Fahrtzweck der ÖPNV-Fahrten (in %)** (Quelle: Eigene Darstellung; n = 1503, Mehrfachauswahl)

Welchem Zweck dienen Ihre Fahrten mit dem ÖPNV?



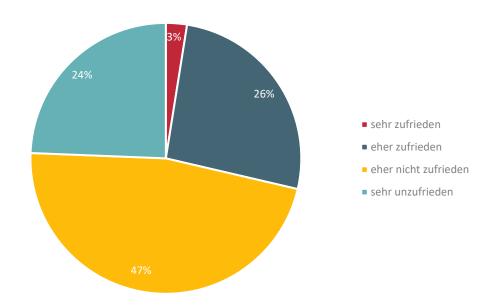


Bewertung des ÖPNV-Angebotes

An der Bewertung der Nutzung des Busangebotes im Main-Kinzig-Kreis nahmen 802 Personen teil. Etwa die Hälfte der Teilnehmenden zeigte sich eher unzufrieden mit dem Busangebot. Die Antworten "eher zufrieden" und "sehr unzufrieden" wurden mit 26 bzw. 24 Prozent von etwa gleich vielen Teilnehmenden ausgewählt. Sehr zufrieden zeigten sich nur 2 Prozent der Befragten.

Abbildung 19: **Bewertung des Verkehrsmittels Bus (in %)** (Quelle: Eigene Darstellung; n = 802)

Wie zufrieden sind sie bei der Benutzung des Verkehrsmittels Bus im Main-Kinzig-Kreis?

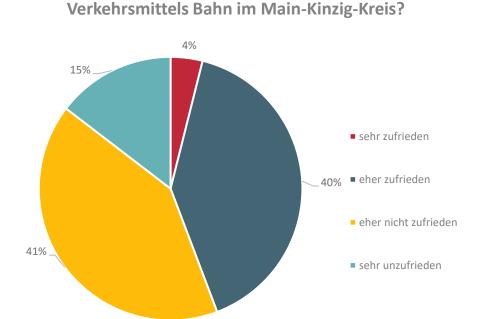




Beim Bahnangebot im Main-Kinzig-Kreis (Abbildung 20) zeigte sich ein leicht anderes Bild. Zwar sind 41 Prozent der Befragten eher unzufrieden, allerdings gaben mit 40 Prozent fast genauso viele der Teilnehmenden an, mit dem Bahnangebot eher zufrieden zu sein. Sehr unzufrieden zeigten sich 14 Prozent, 4 Prozent waren sehr zufrieden.

Wie zufrieden sind sie bei der Benutzung des

Abbildung 20: **Bewertung des Verkehrsmittels Bahn (in %)** (Quelle: Eigene Darstellung; n = 854)



Bei der Bewertung des ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis, welche in Abbildung 21 dargestellt ist, zeigt sich ein differenzierteres Bild. Auffällig ist, dass viele Teilnehmenden in allen Bereichen, außer zu Anschlüssen und zu Informationsmöglichkeiten, keine Angabe zur Bewertung machen konnten oder wollten.

Im Durchschnitt bewerteten die Teilnehmenden die Bereiche Zustand der Fahrzeuge, Fahrpersonal und Fahrkomfort am besten. In den Bereichen Anschlüsse, Fahrtenhäufigkeit und Fahrpreise wurden die durchschnittlich schlechtesten Noten vergeben. Insgesamt lagen die meisten Antworten im Bereich der Schulnote 3, gefolgt von Antworten im Bereich der Noten 2 und 4.



Die Betrachtung der durchschnittlichen Notenwerte ergibt folgende absteigend sortierte Aufstellung:

■ Zustand der Fahrzeuge: 2,7

Fahrpersonal: 2,7Fahrkomfort: 3,0

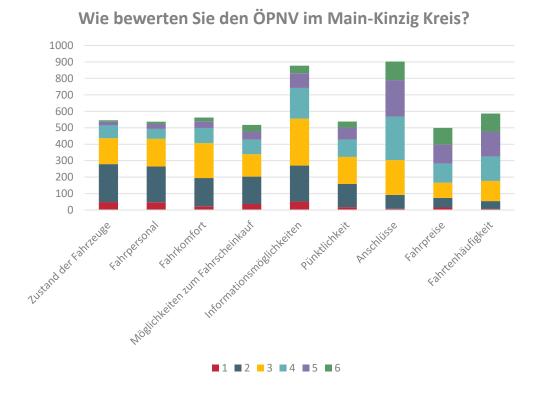
■ Möglichkeiten zum Fahrscheinkauf: 3,1

■ Informationsmöglichkeiten: 3,2

Pünktlichkeit: 3,4Anschlüsse: 4,0Fahrpreise: 4,1

■ Fahrtenhäufigkeit: 4,2

Abbildung 21: **Bewertung des ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis (Schulnoten, in %)** (Quelle: Eigene Darstellung; n = 8039, Mehrfachauswahl)



Verbesserungswünsche

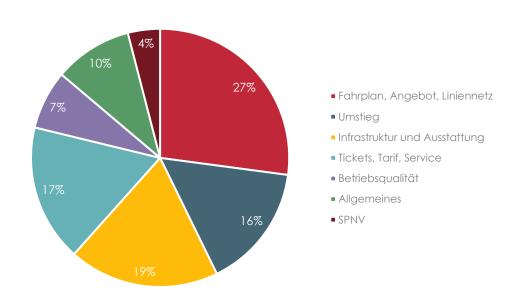
Neben der Bewertung des Angebotes konnten die Teilnehmenden in einem Freitext-Feld Verbesserungswünsche zum ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis äußern. Zur Auswertung wurden diese in Haupt- und Unterkategorien zusammengefasst. Wie in Abbildung 22 deutlich wird, lagen dabei 36 Prozent im Bereich "Fahrplan, Angebot, Liniennetz". Weitere Schwerpunkte hinsichtlich der



Verbesserungswünsche lagen in den Bereichen "Tickets, Tarif, Service" (17 Prozent) sowie "Umstieg" (16 Prozent). Jeweils zehn Prozent der Antworten sind in den Bereichen "Infrastruktur und Ausstattung" sowie "Allgemeines" zu verorten. Die anderen Kategorien spielten bei den Verbesserungswünschen eine eher untergeordnete Rolle.

Abbildung 22: **Verbesserungswünsche geclustert (in %)** (Quelle: Eigene Darstellung)

Verbesserungswünsche



Bei der Betrachtung der einzelnen Verbesserungswünsche zeigen sich verschiedene Schwerpunkte. Die mit Abstand häufigsten Verbesserungswünsche lagen im Bereich der Anschlüsse / Verknüpfung (Hauptkategorie Umstieg). Dass in dieser Hinsicht aus Sicht der Teilnehmenden Verbesserungspotenziale bestehen, wird nicht nur anhand der Anzahl der geäußerten Verbesserungswünsche deutlich, sondern auch mit Blick auf die oben dargestellte Bewertung im Bereich Anschlüsse.

Viele Befragte wünschen sich eine verbesserte Erschließung durch das ÖPNV-Angebot, insbesondere im ländlichen Raum. Besonders häufig wurde dabei etwa eine bessere Erschließung des Gewerbegebiets Distelrasen in Schlüchtern genannt. Auch eine Ausweitung der Angebote am Wochenende und in Schwachverkehrszeiten frühmorgens, abends und nachts, waren häufig geäußerte Wünsche.

Die häufig geäußerten Verbesserungsvorschläge im Bereich Tarif / Tickets spiegeln sich ebenfalls in der oben beschriebenen Benotung (durchschnittliche Schulnote von 4,3) durch die Teilnehmenden wider.

Eine Differenz zwischen Benotung und den Verbesserungswünschen zeigte sich in der Unterkategorie Personal. Während die Benotung überwiegend gut ausfiel, wurden 31 Verbesserungswünsche zum Thema Personal geäußert. Auch die mit 55 Meldungen häufig geäußerten Verbesserungswünsche zu Fahrgastinformationen spiegeln nicht unbedingt die relativ gute Benotung der Informationsmöglichkeiten wider. Hier gibt es eine Differenz zwischen negativen Erfahrungen einer kleineren Personengruppe und einer allgemeinen eher positiven Bewertung.

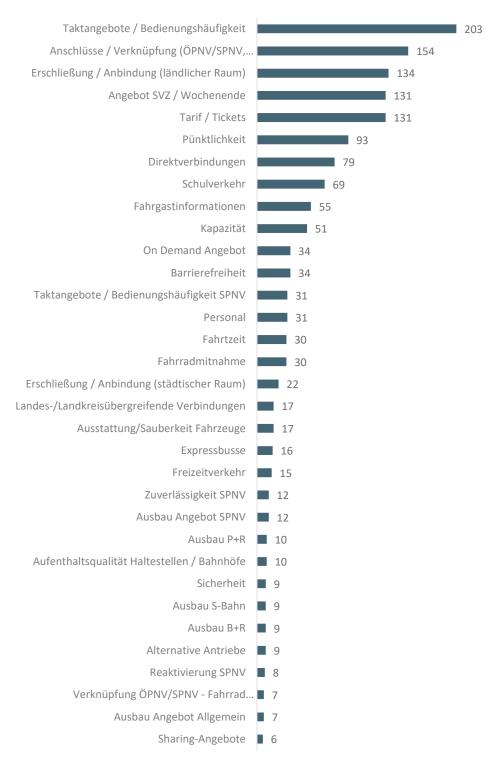
Insgesamt zeigt sich eine große Bandbreite und Vielzahl an geäußerten Verbesserungswünschen in verschiedenen Bereichen.



Abbildung 23: Verbesserungswünsche nach Bereichen (absolut)

(Quelle: Eigene Darstellung; n = 1439, Mehrfachauswahl)

Verbesserungswünsche im Bereich...





Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anzahl der Ideen no	ach Kate	gorien in %			3
Abbildung 2: Gesamtübersicht d	er Ergebi	nisse der Öffentlich	keitsbete	eiligun	g4
Abbildung 3: Allgemeine Ideen).	•••••		•••••	•••••	5
Abbildung 4: Themen der allgem	einen Ar	nmerkungen		•••••	6
Abbildung 5: Ideen und Kritik zu I	nfrastruk	tur und Ausstattun	g	•••••	8
Abbildung 6: Themen der Anmer	kungen z	zu Infrastruktur und	Ausstatt	ung	9
Abbildung 7: Ideen und Kritik zu I	iniennet	z und Fahrplan		• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	12
Abbildung 8: Themen der Anmer	kungen z	zu Liniennetz und F	ahrplan	•••••	13
Abbildung 9: Ideen und Kritik zu 1	licket, Ta	rif und Service			18
Abbildung 10: Themen der Anme	rkungen	zu Ticket, Tarif und	l Service		19
Abbildung 11: Ideen und Kritik zu	m Themo	a Umstieg		•••••	22
Abbildung 12: Themen der Anme	rkungen	zum Thema Umsti	eg	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	23
Abbildung 13: Aufteilung der Teil	nehmend	den nach Kommur	e	•••••	28
Abbildung 14: Aufteilung der Teili	nehmend	den nach Altersgru	ppen (in	%)	29
Abbildung 15: Verkehrsmittelwah	l der Teil	nehmenden (in $\%$)		•••••	30
Abbildung 16: Verkehrsmittelnutz	ung nac	h Häufigkeit und V	erkehrsn	nittel (i	n %)
				•••••	31
Abbildung 17: Kombination unter	schiedlic	her Verkehrsmitte	nach Hö	iufigke	it (in
%)					32
Abbildung 18: Fahrtzweck der ÖF	'NV-Fahr	ten (in %)			35
Abbildung 19: Bewertung	des	Verkehrsmittels	Bus	(in	%)
					36
Abbildung 20: Bewertung	des	Verkehrsmittels	Bahn	(in	%)
					37
Abbildung 21: Bewertung des Ö	PNV im	Main-Kinzig-Kreis	(Schulno	oten, ii	n %)
	•••••				38
Abbildung 22: Verbesserungswür	ische ge	clustert (in %)			39
Abbildung 23: Verbesserungswür	ische na	ch Bereichen (abs	olut)		41



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Top-5-Ideen Allgemeines	7
Tabelle 2: Top-10-Ideen zu Infrastruktur und Ausstattung	10
Tabelle 3: Top-10-Ideen zu Liniennetz und Fahrplan	15
Tabelle 4: Top-10-Ideen zu Ticket, Tarif und Service)	20
Tabelle 5: Top-10-Ideen zum Umstieg)	23



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

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

> info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de



4 Ergebnisse der Befragung der Kommunen



Bad Orb

- Einwohnende: 10.295, keine Aussage zur Entwicklung
- Beschäftigte: Schwerpunkt Kernstadt (Kliniken: ca. 10.500 Beschäftigte, IG Metall: ca. 80 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Kernstadt
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in der Kernstadt
 zukünftige Entwicklungen in der Kernstadt (Wohn- und Gewerbegebiet)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Bushaltestelle Gewerbegebiet Eiserne Hand
- Provisorische Haltestellenschilder im Neubaugebiet Michaelstraße/Lanzenberg (ca. 800 €)





Bad Orb - Stärken im ÖPNV

• Die Anbindung Bad Orb an das RE-Schienennetzwerk in Wächtersbach ist sehr gut

Bad Orb - Schwächen im ÖPNV

- Hinweis auf Nahmobilitätskonzept
- Dauerbrenner: Größe des Stadtbusses, Reaktivierung der Schienenstrecke nach Wächtersbach





Bad Soden-Salmünster

- Einwohnende: ca. 14.000; steigende Zahlen in den zentralen Ortsteilen, außerhalb sinkende Zahlen
- Beschäftigte: Woco Industrietechnik GmbH (Salmünster, ca. 600), Kliniken und Hotels (Bad Soden, ca. 750)
- Einzelhandel: Innenstadt Bad Soden; Altstadt Salmünster, Am Palmusacker
 Salmünster (Nahversorger)
- Siedlungsentwicklung: Wohnbaugebiet Am Eichgraben, Hausen (2018)
- (Auswahl) Gewerbegebiet Rauher Berg, Salmünster (2017)
- Spessart-Forum, Bad Soden (2016)
- Alte Ziegelei, Salmünster (27 DHH bis 2022)
- Kurgebiet, Bad Soden (140 WE bis 2030)
- Erweiterung Gewerbegebiet, Salmünster (5-10 ha bis 2025/-26)





Bad Soden-Salmünster

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Parkplatz Ardeas Seenwelt (2022)
- Radwegekonzept (2022)
- Mountainbike-Trails im Stadtwald (2022)
- Mobilitätsstation Bahnhof Salmünster (2022-2024)



Bad Soden-Salmünster – Stärken im ÖPNV

Zugverbindung nach Frankfurt und Fulda





Bad Soden-Salmünster – Schwächen im ÖPNV

- Ferienabhängiger Fahrplan
- Zu geringe Taktung
- Wunsch nach T30 auf der Schiene
- Verbindung zwischen Salmünster und Mernes am Wochenende mangelhaft
- Fehlende Verbindungen zwischen
 - Alsberg Schlüchtern
 - Bahnhof Salmünster Kurgebiet Bad Soden
 - Bad Soden-Salmünster Bad Orb
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen gewünscht
- Erschließung von Ardeas Seenwelt benötigt
- Bahnverbindungen oftmals verspätet



Biebergemünd

- Einwohnende: Zahl in Bieber, Breitenborn, Kassel und Wirtheim leicht steigend, in Lanzingen stagnierend und in Roßbach leicht rückgängig
- Beschäftigte: Schwerpunkt in Wirtheim, Frankfurter Straße (mind. 1.000 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Kassel und Bieber
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Wirtheim (Neubaugebiet) und Roßbach
 (Freizeiteinrichtung)
 zukünftige Entwicklungen in Kassel (60 Bauplätze und Versorgungszentrum)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Fahrradboxen am P+R-Platz am Bahnhof Wirtheim
- Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen (200.000 € mit 65 % Bezuschussung)





Biebergemünd – Stärken im ÖPNV

Anbindung von Bieber nach Gelnhausen durch die Linie MKK-64 tagsüber gut

Biebergemünd – Schwächen im ÖPNV

- Fehlende Anbindung der Ortsteile Breitenborn/Lützel an den ÖPNV
- Fehlende Anbindung Wirtheim zum Bahnhof nach Neu-Wirtheim
- Fehlende Verbindung von Breitenborn/Lützel über Linsengericht nach Gelnhausen
- Wunsch nach barrierefreiem Ausbau am Bahnhof Wirtheim
- Dauerbrenner: Anbindung Breitenborn/Lützel außerhalb der Ferien und in den Nachmittagsstunden an den ÖPNV – aktuelle Planung eines AST



Birstein

Einwohnende: Zahl in Birstein steigend

• Beschäftigte: Schwerpunkt in Birstein (ca. 210 Beschäftige), Obersotzbach (ca. 70 Beschäftigte),

Bösgesäß (ca. 40 Beschäftigte), Wüstwillenroth (ca. 50 Beschäftigte)

• Einzelhandel: Kerngemeinde

Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Birstein (Wohnungsbau), Hettersroth

(Wohnungsbau) und Mauswinkel (Gewerbegebiet)

zukünftige Entwicklungen in Kernstadt, Birstein und Fischborn

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Radweganbindung Obersotzbach Birstein
- Radweganbindung von Vogelsberger Südbahnradweg an den Radweg der Gemeinde Freiensteinau



Birstein - Stärken im ÖPNV

- Die Einführung des Anrufsammeltaxis ist eine positive Flexibilisierung des ÖPNV-Angebots. Hier wäre eine Erweiterung des Angebots um zusätzliche AST-Termine ein Gewinn für den ländlichen Raum zur besseren und häufigeren Nutzung des ÖPNV.
- Die Einführung des "Schnellbusses" von Birstein nach Wächtersbach (Bahnhof) im Jahr 2016 ist eine Verbesserung, die es zu erhalten gilt.

Birstein - Schwächen im ÖPNV

- Dauerbrenner: Birstein befindet sich im "Dreilandkreiseck" Main-Kinzig-Kreis, Vogelsbergkreis, Wetteraukreis. Der für den Bereich des MKK zuständige "Regionalverkehr Main-Kinzig" bedient nur den MKK. Jedoch werden DRINGEND Anbindungen in die umliegenden Kommunen Grebenhain, Freiensteinau (Vogelsbergkreis) sowie Gedern, Kefenrod, Büdingen (Wetteraukreis) benötigt. An der Kreisgrenze, insbesondere zum Vogelsbergkreis, ist derzeit Schluss und es gibt keinerlei kreisübergreifende Verbindungen, um z. B. zu seinem Hausarzt nach Grebenhain oder Freiensteinau zu kommen oder für die Auszubildenden und Arbeitnehmer aus Grebenhain, um z.B. in die Maschinenfabrik Wüstwillenroth in Wüstwillenroth zu kommen.
- Weitere Hinweise der Ortsvorsteher/Ortsbeiräte aus Illnhausen, Mauswinkel, Lichenroth und Fischborn: fehlende Busse an Ferientagen und Wochenende, nur Sammeltaxi; unsichere Haltestelle am Bürgerhaus Mauswinkel; insgesamt keine attraktive Verbindungen für den Arbeitsweg (Fahrzeiten zu lang, Busse fahren zu selten); AST seit Umstellung auf anderen Dienstleister unzuverlässiger; Verbindung zum Freizeitbad Birstein einrichten



Bruchköbel

- Einwohnende: Zahl in Kernstadt leicht wachsend, Verdopplung in Butterstadt,
 Nieder- und Oberissigheim stagnierend
- Beschäftigte: Schwerpunkt Niederissigheim, Karl-Eidmann-Str. (ca. 200 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Kernstadt (Innenstadt und Gewerbegebiet)
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in der Kernstadt und Roßdorf
- zukünftige Entwicklungen in der Kernstadt (Innenstadtentwicklung)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Umbau Bahnhofsumfeld (ca. 2,7 Mio. Euro mit 65% Bezuschussung)
- Bushaltestellenumbau 2023-2024 (ca. 1,6 Mio. Euro mit 65% Bezuschussung)



Verbesserung der ÖPNV Verbindungen der Stadt Bruchköbel

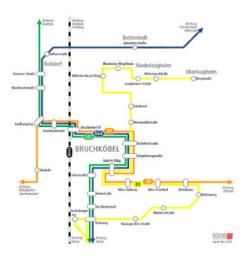


Bruchköbel – Stärken im ÖPNV

- Schnelle Verbindung von Roßdorf nach Hanau
- Alle Buslinien werden künftig das neue Stadthaus anfahren.
 Rund um das neue Stadthaus entsteht somit ein
 Verknüpfungspunkt der verschiedenen Linien. Es sollte darüber
 nachgedacht werden ob und wie ein reiner Schülerbetrieb
 sichergestellt werden sollte.
- Es sollte untersucht werden, ob ein echter Bruchköbel Stadtbus sinnvoll erscheint. Die Einführung einer Direktverbindung sollte angestrebt werden und wird politisch unterstützt

Verbesserung der ÖPNV Verbindungen der Stadt Bruchköbel

Erläuterungsbericht zum Fragebogen im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan für den Main - Kinzig - Kreis





Verbesserung der ÖPNV Verbindungen der Stadt Bruchköbel

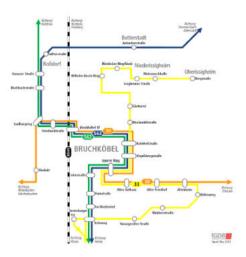


Bruchköbel – Schwächen im ÖPNV

- Keine direkte Anbindung mit der Bahn nach Frankfurt
- Es wird vorgeschlagen, einen neuen Haltepunkt in Roßdorf/ Niederissigheim anzulegen. Dieser würde Roßdorf sowie Niederissigheim wesentlich besser an das DB Netz anbinden (und ggf. ein neues großes Wohngebiet)
- Verbindung der Stadtteile verbessern (schnellere Reisezeiten)
- Anbindung der Gewerbegebiete verbessern

Verbesserung der ÖPNV Verbindungen der Stadt Bruchköbel

Erläuterungsbericht zum Fragebogen im Zusammenhang mit dem Nahverkehrsplan für den Main - Kinzig - Kreis







Erlensee

• Einwohnende: 16.200, keine Aussage zur Entwicklung

• Beschäftigte: Schwerpunkt Zum Fliegerhorst (ca. 1.500 Beschäftigte)

Schwerpunkt Gewerbegebiet Nord (ca. 550 Beschäftigte)

Schwerpunkt Gewerbegebiet Süd (ca. 450 Beschäftigte)

• Einzelhandel: Langendiebach (Auf der Beune, Auf dem Hessel, Bruchköbeler Straße)

Rückingen (Leipziger Straße, Am Rathaus)

• Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Langendiebach

zukünftige Entwicklungen in Langendiebach und Rückingen

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Umrüstung auf behindertengerechte Haltestellen
- Montage von digitalen Fahrplananzeigetafeln in der Leipziger Straße/Limeskreisel





Erlensee - Stärken im ÖPNV

- Gute Erreichbarkeit des ÖPNV durch zahlreiche Haltestellen im gesamten Ortsgebiet
- Nachfrage wird durch das Fahrtenangebot gut abgedeckt, übervolle Busse könnten durch Taktverdichtungen vermieden werden.
- Durch den Familienbus werden auch entlegenere Quartiere im Ortsgebiet angefahren. Hier wäre jedoch eine Neukonzeption notwendig.





Erlensee - Schwächen im ÖPNV

- Die Taktung ist nicht ausreichend. Eine 20-minütige Taktung für die Linien zum Hauptbahnhof und Freiheitsplatz wäre erforderlich
- Wunsch nach direkten Verbindungen ohne Umstieg an den Freiheitsplatz und den Hbf in Hanau
- Bereits vorhandene Haltestelle Lise-Meitner-Straße wird von keiner bestehenden Linie angefahren
- Die Busse sind oftmals überfüllt
- Wunschtarif für Fahrten innerhalt des Stadtgebietes: 1,- Euro
- Wunsch: digitale Aushangpläne
- Die Haltestelle Limeskreisel ist derzeit als "Umsteigehaltestelle im Liniennetz eingebunden. Innerörtliches Umsteigen ist kompliziert und für den Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln oftmals abschreckend. Durch das Umsteigen erreichen Fahrgäste sehr oft nicht den Anschlussbus





Flörsbachtal

- Einwohnende: Zahl in Lohrhaupten leicht fallend, in Kempfenbrunn und Flörsbach stagnierend und in Mosborn leicht steigend
- Beschäftigte: kein Arbeitsplatzschwerpunkt
- Einzelhandel: keine Einzelhandelseinrichtungen
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Flörsbach (Park der Generationen)
- zukünftige Entwicklungen in Flörsbach (ca. 20 EFH), Lohrhaupten (Gewerbe)
 und Kempferbrunn (Dorfgemeinschaftshaus)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Keine geplant





Flörsbachtal – Stärken im ÖPNV

• Ausweitung des Fahrtenangebots durch AST im gesamten Gemeindegebiet

Flörsbachtal - Schwächen im ÖPNV

- Verknüpfung AST Bieber Pfaffenhausen: In Pfaffenhausen bestehen Wartezeiten von mehr als 30 Minuten (Anschlüsse in Bieber passen perfekt); → Fahrplanzeiten in Pfaffenhausen anpassen
- Fehlende Verbindung von Flörsbachtal nach Frammersbach und zum nächstgelegenen Bahnhof Partenstein
- AST-Angebot ausweiten auf Stundentakt und bekannter machen
- Überfüllte Busse im Schulverkehr
- Wunsch nach ÖPNV-Angebot in den Randzeiten (morgens an Werktagen frühere Fahrt nach Pfaffenhausen, um früher nach Bad Orb/BSS oder Schlüchtern zu kommen) und am Wochenende



Freigericht

• Einwohnende: Bevölkerungszahl in allen Ortsteilen stagnierend

• Beschäftigte: keine Arbeitsplatzschwerpunkte

• Einzelhandel: keine Konzentration von Einzelhandelseinrichtungen

• Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Somborn (16 WE), Bernbach (33 WE und

Seniorenzentrum), Altenmittlau (18 WE, FFW und Kita) und Neuses (12 WE)

zukünftige Entwicklungen in Bernbach (Wohnungbau) und Somborn

(Gewerbe)

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Keine Investitionsmaßnahmen geplant



Freigericht – Stärken im ÖPNV

- Somborn verfügt über einen zentralen Busbahnhof mit Umstieg auf Unterschiedliche Linien; Linien verbinden Langenselbold/Hanau, Gelnhausen, Alzenau; ist Zentrum der Gemeinde und verfügt über eine gute Infrastruktur
- Planungen/Anträge: Konzeption On-Demand-Verkehr; Antrag aus den politischen Gremien zur Einrichtung eines Bürgerbusses (gefördert durch das Land Hessen)

Freigericht – Schwächen im ÖPNV

- Alle Ortsteile haben an Wochenenden und Feiertagen nur ein geringes Fahrtenangebot bzw. in den Abendstunden kein Angebot
- An Wochenenden/Feiertagen gibt es kein Fahrtenangebot nach Gelnhausen und Alzenau
- Wunsch nach digitalen Fahrgastinformationen, Fahrplanaushänge sind oftmals nicht auf dem aktuellen Stand



Gelnhausen

Einwohnende: Bevölkerungszahl in allen Ortsteilen steigend

• Beschäftigte: Schwerpunkt in Gelnhausen Mitte (min. 2.000 Beschäftigte)
Schwerpunkt in Haller

• Einzelhandel: Kernstadt (Mitte), Haitz (Kremp'sche Spitze), Roth (Leipziger Straße), Haller (Gewerbegebiet) und Meerholz (Hanauer Landstraße)

• Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Meerholz und der Kernstadt Flächennutzungsplan derzeit in der Mache

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Um- und Ausbau behindertengerechter Bushaltestellen (450.000€)
- Umbau zum behindertengerechten Ausbau des Bahnhofes in Gelnhausen durch DB





Gelnhausen - Stärken im ÖPNV

keine

Gelnhausen – Schwächen im ÖPNV

- Zu den Stoßzeiten ist das Angebot zu gering, dafür in der NVZ zu viele und zu große Fahrzeuge
- Fehlende Verbindung ans Gewerbegebiet Hailer-Ost und zum Marktzentrum Barbarossa in Roth





Gründau

- Einwohnende: Zahl in Niedergründau, Hain-Gründau, Breitenborn und Gettenbach stagnierend, in Lieblos, Rothenbergen und Mittel-Gründau leicht steigend
- Beschäftigte: Schwerpunkt in Lieblos, Kinzigtalzentrum, Gewerbepark Asecos, An der Sportanlage (ca. 3.050 Beschäftigte)
 Schwerpunkt in Rothenbergen, Industrie- und Wiesenstraße (ca. 1.400 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Lieblos (Rabenaustraße und Rudolf-Walther-Straße)
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Lieblos (55 WE)
 zukünftige Entwicklungen in Lieblos (80 WE + 1,8 ha Gewerbe), Hain-Gründau
 (50 WE) und Rothenbergen (60 WE)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Um-/Neubau Bahnhof Lieblos
- Modernisierung Bahnhof Mittel-Gründau





Gründau - Stärken im ÖPNV

• Stundentakt der Buslinien MKK-66/MKK-67 in Richtung Gelnhausen von allen Ortsteilen außer Gettenbach

Gründau – Schwächen im ÖPNV

keine





Hasselroth

- Einwohnende: Zahl in Gondsroth stagnierend, in Neuenhaßlau und Niedermittlau (Altdorf) leicht steigend und in Niedermittlau (Bahnhofssiedlung) stark steigend
- Beschäftigte: Schwerpunkt in Neuenhaßlau (mind. 200 Beschäftigte)
- Einzelhandel: keine Einzelhandelseinrichtungen
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Niedermittlau (3 ha) und Neuenhaßlau (Kita und Senioreneinrichtung)
 zukünftige Entwicklungen in Neuenhaßlau (3 ha) und Niedermittlau (10 ha)



Hasselroth

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Umgehungsstraße Freigericht Hasselroth
- P+R-Anlage am Haltepunkt Niedermittlau (591.746,73 € mit 380.300 € Bezuschussung)
- Fahrradabstellanlagen für über 100 Räder am Haltepunkt Niedermittlau (28.953,09 € mit 20.311,68 € Bezuschussung)
- Errichtung bzw. Umbau von vier barrierefreien Bushaltestellen (30.000 €)
- Buswendeplatz am Haltepunkt Niedermittlau (132.900,06 €)





Hasselroth - Stärken im ÖPNV

 Umweltschutz (bei Lösung aller Defizite im ÖPNV würde der PKW-Verkehr aufgrund der guten Lage zum Rhein-Main-Gebiet abnehmen)

Hasselroth - Schwächen im ÖPNV

- Taktung der Fahrten zu gering. Fahrplanlücken vor allem am Wochenende und in den späten Abendstunden. (Schichtdienste + Partygänger)
- Lange Fahrzeiten durch unnütze Umstiege
- Hohe Fahrpreise
- Anbindungen und Verknüpfungen ungenügend, vor allem zum SPNV
- Unpünktliche Regionalbahn, dadurch keine zuverlässige Verknüpfung zum Bus





Langenselbold

Einwohnende: 14.614 Einwohnende, Zahl steigend gegenüber dem Vorjahr

• Beschäftigte: Schwerpunkt Gewerbegebiet "Am Nesselbusch" (ca. 1.000 Beschäftigte)

Schwerpunkt Gewerbegebiet "Am Bahnhof" (ca. 1.500 Beschäftigte)

• Einzelhandel: Kernstadt (Ringstraße, Friedrichstraße, Gelnhäuser Straße, Kinzigstraße)

Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Kernstadt (Niedertal III)

zukünftige Entwicklungen in Kernstadt (Gewerbepark, Gesundheitszentrum,

Multifunktionshalle)

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Verkehrskonzept 2022
- Bushaltestellendach Lindenplatz (ca. 15.000 €)





Langenselbold – Stärken im ÖPNV

• Gute Frequenz der Buslinie in die Stadt am Bahnhof

Langenselbold - Schwächen im ÖPNV

Fehlende Verbindungen nach Kinzigsee, Friedhof Rödelberg





Langenselbold - Stärken im ÖPNV

Gute Frequenz der Buslinie in die Stadt am Bahnhof

Langenselbold – Schwächen im ÖPNV

- Die Verkehrssituation an den Umstiegshaltestellen in der Ringstraße (Höhe der Einkaufszentren) ist unbefriedigend. Hier sollten kurzfristig Alternativen erarbeitet und geprüft werden. Dies könnte beispielsweise eine Verlegung an die die Käthe-Kollwitz-Schule sein oder die Schaffung einer Busbucht am jetzigen Standort auf der Südseite, wofür die Sicherung von Grund und Boden notwendig würde.
- Fehlende Verbindungen zum Kinzigsee, Friedhof Rödelberg



Linsengericht

 Einwohnende: Zahl in Altenhaßlau, Eidengesäß und Geislitz leicht steigend, keine Aussage zur Entwicklung in Grossenhausen und Lützelhausen

• Beschäftigte: Schwerpunkt in Altenhaußlau, An der Wann (ca. 300 Beschäftigte)

• Einzelhandel: Altenhaßlau

• Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Lützelhausen (4 ha Gewerbe) und Altenhaßlau

(Gewerbe)

zukünftige Entwicklungen in Lützelhausen (6 ha Gewerbe)

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Erweiterung Radwegenetz
- Erneuerung aller Bushaltestellen (2.000.000 € mit 70-80 % Bezuschussung)





Linsengericht – Stärken im ÖPNV

keine

Linsengericht – Schwächen im ÖPNV

- Zu geringe Taktung
- Wunsch nach einem einheitlichen Fahrpreis in ganz Linsengericht





Neuberg

• Einwohnende: 5.743, keine Aussage zur Entwicklung

• Beschäftigte: kleinere Arbeitsplatzschwerpunkte

• Einzelhandel: Ravolzhausen, zwischen den Ortsteilen

Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Ravolzhausen Am Limes III und Auf der

Weingartsweide(ca. 137 Grundstücke)

zukünftige Entwicklungen in Ravolzhausen (ca. 250-300 WE und

Gewerbeflächen)

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Barrierefreiheit aller Bushaltestellen





Neuberg – Stärken im ÖPNV

keine

Neuberg – Schwächen im ÖPNV

- Linie X94 Mo-Fr und Sa endet die Linie um 22.35 bzw. 23.35 in Ravolzhausen. Ab 21:35 keine Fahrtmöglichkeit mehr von/nach Rüdigheim
- Fehlende Verbindungen von Neuberg-Rüdigheim nach Bruchköbel über Oberissigheim bzw. nach Hammersbach
- Es werden mehr direkte Verbindungen ohne Umstieg gewünscht





Maintal

Einwohnende: 41.378, keine Aussage zur Entwicklung

• Beschäftigte: Schwerpunkt Hochstadt, Edisonstraße (ca. 600 Beschäftigte)

Schwerpunkt Hochstadt, Klosterhofstraße (ca. 600 Beschäftigte)

Schwerpunkt Dörnigheim, Wilhelm-Röntgen-Straße (ca. 50-60 Beschäftigte)

• Einzelhandel: Dörnigheim (Braubachstraße, Industriestraße, Kennedystraße)

• Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Dörnigheim und Hochstadt (insg. Ca. 370 WE)

zukünftige Entwicklungen in Dörnigheim, Hochstadt, Bischofsheim und

Wachenbuchen (Wohnflächen- und Gewerbeentwicklung)



Maintal

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (ca. 380.000 € mit 70-80 % Bezuschussung)
- Nordmainische S-Bahn
- B+R-Anlagen am Bahnhof Maintal-Ost (ca. 90.000 € mit 70 % Bezuschussung)
- Erweiterung P+R-Anlage am Haltepunkt Maintal-West (Nordseite)
- Bischofsheim, ÖPNV-Anbindung des Haltepunkts Maintal-West (Südseite)
- Bischofsheim: neue Bushaltestellen im Gewerbegebiet Maintal-West
- Wachenbuchen, Haltestellen Mittelbucher Straße (Teil einer Straßensanierung)





Maintal - Stärken im ÖPNV

- Gute Erreichbarkeit in die Nachbarstädte Frankfurt und Hanau von allen Stadtteilen aus
- Die Stadtverkehr Maintal GmbH reagiert flexibel auf sich ändernde Anforderungen im Schülerverkehr, guter Kontakt zwischen SVM und Schulen.
- Der SVM verfügt über einen modernen Fuhrpark.
- Die Dichte der Haltestellen ist hoch.
- Die Stadt Maintal besitzt die Planungshoheit über den Stadtverkehr und kann auf diesem Gebiet somit eigenständig Entscheidungen treffen.
- RBL wird gerade eingeführt, dann Echtzeitinformation in der RMV App, Knotenpunkte in Planung
- Hohe Zuverlässigkeit, geringe Verspätungen



Maintal - Schwächen im ÖPNV

- Zu geringe Fahrtenhäufigkeit
- Bedienungszeitraum in den Abend-/Nachtstunden verlängern
- Es existiert keine Ringerschließung/Ringlinie Hanau Wachenbuchen Hochstadt Dörnigheim Hanau
- Es existiert keine Direktverbindung von Hochstadt nach Hanau über Dörnigheim und Amphitheater
- Nicht alle Haltestellen sind barrierefrei z. T. mangelhafte Ausstattung der Haltestellen mit Wetterschutz
- Bedarf an zusätzlichen Fahrradboxen
- Umstiegssituation Bahnhof Maintal West
- Dauerbrenner: Expressbuslinien Angebote für die Pendler, Metropolticket Verkehrswende gestalten – bezahlbar, Fahrpreise senken



Nidderau

Einwohnende: 20.762, keine Aussage zur Entwicklung

• Beschäftigte: keine Arbeitsplatzschwerpunkte

• Einzelhandel: Heldenbergen (Neue Mitte, Büdesheimer Straße, Friedberger Straße), Windecken (Marktplatz, Ostheimer Straße, Bücherweg), Ostheim (Ortsmitte)

Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Heldenbergen, Windecken, Ostheim und Buchen (ca. 740 WE, 13 ha Gewerbegebiet, neues Bürgerhaus, Zweifeldsporthalle und Familienpark Freizeitareal)

zukünftige Entwicklungen in Ostheim, Windecken, Heldenbergen und Erbstadt (Wohngebiete, Fachmarktzentrum, Kita, Altenpflegezentrum, Sportanlage)





Nidderau

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Umgestaltung Bahnhofsgelände Ostheim (ca. 1.500.000 € mit 80 % Bezuschussung)
- Umgestaltung des Geländers der Willi Salzmann Halle mit Rückbau einer Straßeneinmündung, sowie die Planung einer Mobilitätsstation für E cars, E bikes, Bikes, in unmittelbarer Umgebung des Haltepunkts Windecken samt Jugendzentrum und Neubau für sozialen Wohnungsbau in nahmobiler Nachbarschaft zum historischen Marktplatz und Stadtzentrum mit Stadtplatz (ca. 50.000 € im kommunalen HH)
- Planung einer nahmobilen Querung zw. dem Kreuzungs-Bhf. Heldenbergen durch die Nidder-Aue zum Stadtzentrum/Gesamtschule (ca. 1.500.000 €)
- Haltestellenkonzept, der mobilitätsgerechte Umbau aller Nidderauer Haltestellen
- Elektrifizierung der Niddertalbahn





Nidderau - Stärken im ÖPNV

- Heldenbergen Windecken Ostheim: Die verbindende Achse zwischen diesen drei Stadtteilen (ehemalige Durchfahrtstraße) wird über mehrere Buslinien sehr gut angenommen
- hohe Zufriedenheit mit Schienenverbindung Richtung Frankfurt
- Expressbusverbindung Richtung Kronberg: Neue Anbindung seit Mitte 2018 Richtung Karben (Ausbildungszentrum) und Bad Vilbel mit Endhaltestelle Kronberg.
- Kreuzungsbahnhof: Großer Vorteil für zukünftige Entwicklung; im Stadtgebiet ein Kreuzungsbahnhof, nachteilig ist die Lage des Bahnhofes etwas außerhalb der Ortslagen, daher Planung einer nahmobilen Querungsmöglichkeit





Nidderau – Schwächen im ÖPNV

- in den kleineren Stadtteilen betreibt die Stadt Daseinsvorsorge mit stündlichem Umlauf über ein Stadtbussystem
- Wunsch schnellere Fahrplan Niddertalbahn, Wunsch schnellerer Busfahrplan nach HU
- Es fehlt schnelle Verbindung nach Bergen Enkheim
- die Einwohner des kleinsten Stadtteils Erbstadt wünschen sich Reaktivierung des Schienenhaltepunktes Erbstadt Kaichen (on demand)
- Fehlende Barrierefreiheit an den Bahnhöfen: Heldenbergen und Ostheim
- es gibt keinen Kurzstreckentarif und einzelne Busfahrer erstellen keine Fahrkarten
- Kein Personal auf kommunaler oder LNO Seite für Bushaltestellepflege (auch Aushänge)
- Verknüpfungen Bus zu Bus funktionieren nicht gut Verknüpfung Zubringer Bus zur Schiene optimieren
- Verknüpfung Schiene zu Schiene am Kreuzungsbahnhof Heldenbergen klappt oft genug nicht
- In den Hauptverkehrszeiten klappt die Verlässlichkeit nicht immer gut
- Besseres Qualitätsmanagement im Bussektor automatische statistische Erfassung der ÖPNV Nutzer über die Einund Ausstiege



Rodenbach

- Einwohnende: Zahl in Niederrodenbach stark steigend und in Oberrodenbach leicht steigend
- Beschäftigte: Schwerpunkt in Niederrodenbach, Gewerbegebiet und Am Altenzentrum (ca. 500 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Niederrodenbach (Leipziger Straße, Am Aueweg, Adolf-Reichwein-Straße)
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Niederrodenbach (19 WE)
 zukünftige Entwicklungen in Niederrodenbach (1.000 EW, Bildungs- und
 Begegnungsstätte, Feuerwehrgerätehaus, 5 ha Gewerbegebiet)
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Barrierefreie Umgestaltung von sieben Bushaltestellen (738.000 € mit min. 400.000 € Bezuschussung)
- Erweiterung der Parkflächen am Bahnhof Niederrodenbach





Rodenbach - Stärken im ÖPNV

- Verbindungen zwischen den Ortsteilen mit Anbindung eines Nahverkehrszentrums und Bahnhof.
- Die Subventionierung des innerörtlichen Tarifs (1-Euro-Tarif) durch die Gemeinde Rodenbach führte zu einer Verbesserung der Nachfrage
- Die Zusammenarbeit zwischen der Straßenverkehrsbehörde und dem Buslinienbetreiber Bus-Stroh funktioniert sehr gut



Rodenbach - Schwächen im ÖPNV

- Innerörtliche Verbindungen samstags und sonntags sind unzureichend
- Fahrzeit von Oberrodenbach zum Bahnhof und zurück sind zu lang (insbesondere in der HVZ)
- Es fehlen Verbindungen (insbesondere am WE) nach Erlensee (Limeskreisel)
- Rathaus in Niederrodenbach ist nicht mit einer Haltestelle am ÖPNV angebunden
- In den Schwachlastzeiten könnten kleinere Fahrzeug- Einheiten für Beschleunigung sorgen
- Der normale Zonentarif ist (innerörtlich) unattraktiv
- Es fehlen durchgängig dynamische Fahrgastanzeigen



Ronneburg

• Einwohnende: Zahl in Altwiedermus und Hüttengesäß steigend, Neuwiedermuß stagnierend

• Beschäftigte: Schwerpunkt Altwiedermus, Herrnwiese & Auf dem Weißenberg (ca. 105 Beschäftigte)

Schwerpunkt Hüttengesäß, Am Festplatz (ca. 35 Beschäftigte)

Einzelhandel: Hüttengesäß

• Siedlungsentwicklung: keine Entwicklungen in den letzten zehn Jahren

zukünftige Entwicklungen in Hüttengesäß (Wohnungsbau und Senioren-

Siedlung) und Altwiedermus (Wohnungsbau)

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Sanierung L3193 bis BAB 45 inkl. Rad- und Wirtschaftsweg
- Barrierefreier Ausbau dreier Haltestellen (je 50.000€)
- Vier vandalismussichere Wartehallen (60.000€)



Ronneburg – Stärken im ÖPNV

- Keine
- Planungen: Bürgerbus, on-demand-Mobilitätslösungen





Ronneburg – Schwächen im ÖPNV

- Umständliche Routenführungen
- Fahrt nach Hanau nur mit Umstieg und langer Fahrtdauer möglich
- Fehlende Verbindungen nach Gründau und Gelnhausen
- Wunsch nach Anbindung der Burg Ronneburg durch Shuttlebus von Bahnhof Langenselbold bei Veranstaltungen
- Wunsch nach 1€ Ticket innerorts
- Fahrplaninformationen sind an mehreren Haltestellen veraltet bzw. nicht vorhanden
- Keine Fahrgastinformation bei Ausfall eines Busses





Schlüchtern

• Einwohnende: ca. 16.750, keine Aussage zur Entwicklung

• Beschäftigte: Schwerpunkt Innenstadt

Schwerpunkt Klosterhöfe (ca. 600 Beschäftigte)

• Einzelhandel: Innenstadt

• Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Klosterhöfe (Gewerbe) zukünftige Entwicklungen in Innenstadt

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- keine



Schlüchtern – Stärken im ÖPNV

keine

Schlüchtern – Schwächen im ÖPNV

keine





Schöneck

• Einwohnende: 24.980, stetig wachsend

• Beschäftigte: keine Arbeitsplatzschwerpunkte

• Einzelhandel: Kilianstädten, Uferstraße

• Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Büdesheim, Kilianstädten (ca. 155 WE)

 zukünftige Entwicklungen: GE Kilianstädten Nord (L 3009; ca. 13 ha) und weiteres Wohngebiet (Machbarkeitsstudie läuft)

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- keine





Schöneck - Stärken im ÖPNV

- Regelmäßiger, verlässlicher Busverkehr der Linien MKK 31 und 32
- Gute Anbindung an S6 in Bad Vilbel



Schöneck - Schwächen im ÖPNV

- Taktung auf der Niddertalbahn ist zu verbessern
- Bahn (Niddertalbahn) überfüllt, Ausbau von Zügen
- Für viele Individualreisende zu teuer
- Verspätungen + Zugausfälle sind oftmals in der Kritik



Sinntal

- Einwohnende: ca. 9.300, Zahl in Altengronau, Sterbfritz und Weiperz steigend
- Beschäftigte: Schwerpunkt in Mottgers (ca. 400 Beschäftige)
 Schwerpunkt in Sterbfritz (ca. 300 Beschäftigte)
- Einzelhandel: Sterbfritz und Altengronau (Nahversorger)
- Siedlungsentwicklung: keine Entwicklungen in den letzten 10 Jahren keine geplanten Entwicklungen bis 2030
- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Radwegebau Weichersbach Oberzell
- Neubau/Sanierung der Bahnsteige in Jossa und Sterbfritz





Sinntal - Stärken im ÖPNV

keine

Sinntal - Schwächen im ÖPNV

- Angebot tagsüber nicht an den Bedarf agepasst (abgesehen der Schülerbeförderung)
- Zu geringe Taktung
- Fehlende Direktverbindung nach Schlüchtern
- Häufiges Umsteigen mit Wartezeiten
- Fehlende (Quer-)Verbindungen zwischen den Ortsteilen



Steinau an der Straße

 Einwohnende: Zahl in Innenstadt und Marjoß leicht steigend, in Bellings, Neustall, Rabenstein, Rebsdorf, Sarrod und Uerzell stagnierend, in Hintersteinau, Marborn, Seidenroth und Ulmbach leicht rückgängig

Beschäftigte: Schwerpunkt in Neustall (ca. 250 Beschäftigte)
 Schwerpunkt in Kernstadt (mind. 580 Beschäftigte)

Einzelhandel: Kernstadt (Nahversorger)

(18 WE), Sarrod (10 WE), Seidenroth (17 WE), Marjoß (9 WE), Ulmbach (50 WE)

• aktuelle ÖPNV-relevante Projekte: Wird nachgereicht

09.02.2023





Steinau - Stärken im ÖPNV

• Seidenroth wurde an den ÖPNV angeschlossen

Steinau – Schwächen im ÖPNV

Fehlende Anbindung der Stadtteile Rebsdorf und Rabenstein





Wächtersbach

- Einwohnende: Zahl in Kernstadt, Aufenau, Leisenwald, Waldensberg und Wittgenborn steigend keine Aussage zur Entwicklung in Hesseldorf, Neudorf und Weilers
- Beschäftigte: keine Konzentration von Arbeitsplatzschwerpunkten
- Einzelhandel: Kernstadt und Aufenau
- Siedlungsentwicklung: bisherige Entwicklungen in Kernstadt (Schloss, Wohnungsbau, Ärztehaus), Wittgenborn, Leisenwald, Aufenau und Herrenweise (Baugebiete)
- zukünftige Entwicklungen in Kernstadt, Aufenau (Baugebiet+Kita)





Wächtersbach

- aktuelle ÖPNV-relevante Projekte
- Verkehrsberuhigung Innenstadt Altstadt
- Mobilitätsstationen (am Bahnhof in Planung, in allen Ortsteilen)
- Neue Haltestelle Schloss
- Rad- und Raststation (Weilers)
- Touristischer Radverkehr (Vogelsberg)
- Erneuerung Bushaltehäuschen
- Schaffung Bürgerbusangebot
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Shuttle Depot f
 ür autonome Busfahrzeuge
- Anbindung Brauereigelände



Wächtersbach - Stärken im ÖPNV

keine

Wächtersbach - Schwächen im ÖPNV

- Zu schlechtes Fahrangebote für die Ortsteile und zum Teil für die Altstadt
- Taktung der Busse in den Nachmittags- und Abendstunden
- Fehlende Verbindungen von der Kernstadt in die Ortsteile und zu den neuen Mittelpunktfunktionen
- Fehlende Erschließung vom Ortsende Aufenau, Schloss (Stadtverwaltung), AWO Seniorenheim,
 Kindergärten, Ärztehäuser, Freizeiteinrichtungen sowie alle Ortsteile von Wächtersbach
- DB Verspätungen, dadurch für Pendler zum Teil schlechte Busanbindungen
- Keine Fahrradmitnahmemöglichkeit oder Abstellanlagen an Haltestellen
- Zu teuer
- Informationen an Haltestellen fehlen



5 Dokumentation des Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens

Tabelle 1: durchgeführte bzw. geplante Abstimmungs- und Beteiligungsformate

Termin	Format
03/2022 - 05/2022	Öffentlichkeitsbeteiligung
04/2022	Fachbeirat
05/2022	Lenkungskreis
06/2022	Regionalkonferenzen
	WEVUL
07/2022	Fachbeirat
	Lenkungskreis
08/2022	Spessart-Tourismus und Freizeitverkehr
	Mobilitätsstation
09/2022	WEVUL
11/2022	Kommunengespräche
	Lenkungskreis
	WEVUL
	Fachbeirat
	Regionalkonferenzen





Ergebnisvermerk der ersten Sitzung des Fachbeirats am 25.04.2022

Zeit und Ort

25.04.2022, 16-19 Uhr Congress Park Hanau Schloßplatz 1 63450 Hanau

Teilnehmende

Herr Prof. Follmann Hochschule Darmstadt Herr Maatz KVG Kreis Offenbach

Herr Möginger RMS
Herr Schoop Metron
Herr Schultheis HOLM

Herr Kappen KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel KVG Main-Kinzig
Frau Preuß KVG Main-Kinzig
Frau Stutz KVG Main-Kinzig

Herr Bock plan:mobil Herr Büsch plan:mobil Herr Kühnel plan:mobil

Präsentation und Unterlagen

■ Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

Ergebnisvermerk

Herr Krenkel begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur 1. Sitzung des Fachbeirates zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt

- 1. Begrüßung & Vorstellungsrunde
- 2. Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP
- 3. Leitbild Mobilität: Hintergründe und Prozess
- 4. Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG
- 5. Diskussion und Kommentierung



TO-Punkt
Pause
6. Aktuelle und zukünftige Themen des ÖPNV – Statements
7. Thematische Einführung: Inhaltliche Schwerpunkte der Neuaufstellung des NVP
8. Diskussion: Relevante Themen und Schwerpunkte des NVP für den MKK
9. Ausblick und Verabschiedung

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben intensiv zu verschiedenen Themenfeldern diskutiert. Nachfolgend sind die wichtigen Aussagen und Diskussionspunkte zusammengestellt:

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Rahmenbedingungen	Finanzierung
	 Ein gutes ÖPNV-Angebot ist auch Wirtschaftsförderung für die Region. Beim Kostenvergleich zwischen ÖPNV und MIV werden externe Kosten des MIV häufig nicht berücksichtigt Finanzierung des ÖPNV-Ausbaus: Der steuerfinanzierte ÖPNV muss neu geregelt werden (aktuell zu undurchsichtig). Es müssen neue Finanzierungsquellen gefunden werden (adressiert an das Land Hessen, u.a. die Einnahmeaufteilung zu überdenken). Hier muss eine konzertierte Aktion der LNO im RMV erfolgen. Kann der Mittelstand die Fahrzeugfinanzierung bei größeren Vergabeverfahren künftig noch leisten?
	 Ländlicher Raum Zugriffsmöglichkeit und Geschwindigkeit der Internetverbindung als wichtiger Aspekt für die Lebens- und Arbeitsqualität im ländlichen Raum Abwanderung in die Städte kann durch gute Internetverbindungen vermieden werden (Neue Arbeitswelt durch Corona und mobiles Arbeiten, lokale Coworking-Spaces sind im Entstehen)



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	 Durch Förderung der Ballungsräume wird der ländliche Raum abgehängt. Stickwort Daseinsvorsorge. Der ÖPNV muss die Aufgaben kompensieren, die der sich aus der Fläche zurückziehende Einzelhandel zurückgelassen hat fehlendes S-Bahn-Angebot im MKK
	Demographischer Wandel
	Mobilitätsangebote schaffen für Menschen, die kein Auto mehr fahren können. Autoabhängigkeit als zukünftiges Problem. Flexible Mobilitätsangebote wie z. B. der Hopper werden als zurückgewonnenes Stück Lebensqualität wahrgenommen
	Restriktionen im MIV
	 Restriktionen für den MIV als Notwendigkeit zur Förderung des ÖPNV vorsehen?
ÖPNV-Angebote	
Klassischer ÖPNV	Herausforderungen des klassischen ÖPNV
	 "Wir sind im Jahrzehnt des Ausbaus" vs. Der ÖPNV stößt in der Fläche an seine wirtschaftlichen Grenzen Der ÖPNV als Linienverkehr kann nicht gleichzeitig Flächenbedienung und Transport vieler Fahrgäste auf den starken Achsen ermöglichen. Auf den Hauptachsen sollen Umwege vermieden werden, um Reisezeiten und Kosten zu sparen. Es sollen hierarchische Angebotsstufen vorgesehen werden. Wo kann der ÖPNV im ländlich geprägten Teil des MKK eine Rolle übernehmen, wenn dort das Auto seine Daseinsberechtigung seit Jahrzehnten hat? (auch wenn Wege unter 5 km für den Pkw nicht effizient sind im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln) ÖPNV soll Verknüpfungen mit Zu- und Abbringerverkehren (auch Pendlerverkehre mit dem MIV und P+R-Plätzen entlang der Autobahn) sicherstellen.



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	 Wichtige Aufgabe ist, die Verlässlichkeit und Anschlusssicherheit zu stärken. Die Entzerrung der Schulanfangszeiten (v.a. in den Klassen 7 bis 10) birgt Einsparpotenzial im ÖPNV, ist jedoch aufgrund komplexer Abstimmungsprozesse als langfristige Aufgabe der KVG wahrzunehmen Der klassische ÖPNV hat ein Imageproblem, obwohl er effizient und nachhaltig ist Energieeffiziente Verkehrsmittel müssen stärker gefördert werden
Weitere ÖPNV-	Freizeitverkehr
Angebotsformen	Zielgruppen im Freizeitverkehr sind verstärkt für den ÖPNV anzusprechen, um auch in diesem Marktsegment neue Kundinnen und Kunden dauerhaft für den ÖPNV zu gewinnen (touristisches Potenzial im MKK für Touristen aus der Rhein-Main-Region) und auch in den Nebenzeiten eine Nachfrage zu generieren
	On-Demand
	 On-Demand und autonomes Fahren als wichtige zukünftige Themen in der Region. Bei der Entwicklung von On-Demand-Angeboten muss die Verfügbarkeit der Fahrzeuge mitberücksichtigt werden. Abstimmung der Ergebnisse der in Bearbeitung befindlichen Studie der rms mit dem NVP-Maßnahmenkonzept. Modellprojekt ODV im MKK (Anbindung ländlicher Raum an SPNV-Achse) initiieren (ggf. geringe Anforderungen als bei OnDeMo vorsehen) und Fördermittel beim Land akquirieren
	Autonomes Fahren
	 Potenzial für Einsparungen der Personalkosten macht den autonomen Betrieb im ÖPNV sehr interessant Neue Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion als Chance für den



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	 ÖPNV nutzen – ÖPNV kann Vorreiter im Bereich autonomes Fahren werden Die Entwicklungen im Bereich autonomes Fahren verläuft schneller als wir uns aktuell vorstellen Das richtige Fahrzeug für den autonomen Verkehr wird noch entwickelt Verkehr und Mobilität von übermorgen – Einsatz von Quantencomputern mit hohem Potential für den ÖPNV Diskutiertes Einsatzbeispiel der verschiedenen Bedienungsangebote im Korridor Völzberg – Birstein – Wächtersbach im Zusammenspiel mit Mobilitätshubs
	Bürgerbus
	Bürgerbus: Ehrenamt als Mittel der Qualitätsverbesserung? Skepsis, dass sich künftig noch ehrenamtliches Fahrpersonal finden lässt
Nutzende	 Restriktionen gegenüber dem MIV wie z.B. Parkraumbewirtschaftung müssen vermittelt werden Verwaltung kommt in der Öffentlichkeitsarbeit technisch nicht hinterher. In der Beteiligung gibt es wenige laute Stimmen und eine breite stille Masse, dadurch wird das Meinungsbild verschoben Kommunen und Bürgerinnen und Bürger wissen zu wenig über das vorhandene ÖPNV-Angebot Thema Verbesserung der Kommunikation als wichtigen Bestandteil in den NVP aufnehmen Kommunikation aktuell sehr schlecht (Verspätungs-, Baustelleninformation). Alternativrouten werden für den MIV, aber nicht für den ÖPNV angeboten (insbesondere auch bei Streckensperrungen im Schienenverkehr verbessern, da in den kommenden Jahren viele Maßnahmen vorgesehen sind)



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	 Vielgruppen Wie bringen wir die Leute dazu, vom MIV in den ÖPNV umzusteigen? Zugang über Freizeitverkehr Wer wird befördert? 3 As: Arbeitslose, Arme und Ausländer. Hopper der kvgOF hat eine andere Kundschaft abseits der 3 As Eine Erweiterung des Kundenstamms braucht einen Qualitätssprung
Ergänzende Angebote (Service etc.)	 9€-Ticket als Chance, um der Politik gegenüber einzufordern, dass der Fahrzeugbestand und die Infrastruktur ausgebaut werden müssen Der Tarif muss einfach und leicht verständlich sein (siehe Flatrates und Landestickets) Tarife für die gesamte Reisekette entwickeln mit durchgehenden Buchungs- und Ticketingmöglichkeiten Absehbar werden sich mehr Menschen ein ÖV-Ticket nicht mehr leisten können Tarifmerkmale verfehlen tlw. die zielgruppenspezifischen Wünsche der Nutzenden (z. B. Mitfahrer-Mitnahme bei Senioren ist ein wichtiges Service-Angebot) Der interaktive Netzplan der KVG MKK wird im Sommer 2022 eingeführt P+R: Verknüpfungspunkte auch abseits der
NVP-Prozess und KVG	Bahnhöfe einrichten Struktur NVP
MKK als Mobilitäts- dienstleister	Struktur und Gliederung des NVP: Beiheft oder Zusatzkapitel für den NVP mit Querbezügen. Welche Aussagen muss der NVP treffen und was ist darüber hinaus sinnvoll?
	Beteiligung Beteiligung wichtig, Einzelanregungen müssen jedoch gewichtet und bewertet werden



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	 Unbequeme Themen werden i.d.R. selten geäußert (z. B. Parkraumbewirtschaftung, Neuaufteilung der Verkehrsfläche, um dem Umweltverbund mehr Platz zu ermöglichen) Verstärkt social-media-Kanäle nutzen, um junge Leute anzusprechen
	Künftige Aufgaben der KVG MKK
	 Sonderrolle bzw. Sonderstatus der Stadt Hanau (eigene LNO), dadurch wenig Probleme bei der Änderung in kreisfreie Stadt. Kommunikation und Abstimmung von Maßnahmen funktioniert gut, bleibt wichtig Die KVG sieht Partnerschaften und Kooperationen mit Wissenschaft und Mobilitätsdienstleistern als wichtigen Bestandteil für die Umsetzung von Maßnahmen. Es gibt verstärkt ein Mitarbeitenden-Defizit: gute Fachleute fehlen für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen. Wie vermitteln wir unser Wissen im Verkehrswesen und wie kann es (schneller) umgesetzt werden? NVP-Beteiligungsplattform auch während der Umsetzung nutzen, um Menschen im MKK über die Aktivitäten und Erfolge im Mobilitätssektor (nicht nur zum ÖPNV) zu informieren (Mobilitätsplattform MKK)

Protokoll: plan:mobil, 29. April 2022





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



Ergebnisvermerk der ersten Sitzung des Lenkungskreises am 03.05.2022

Zeit und Ort

9.30-13 Uhr Hotel Villa Stokkum Steinheimer Vorstadt 70 63456 Hanau Steinheim

<u>Teilnehmende</u>

Herr Busch RMV

Herr Kontos Regionalverband FrankfurtRheinMain

Frau Heck Main-Kinzig-Kreis
Herr Ullrich Main-Kinzig-Kreis
Herr Schulte LNO Hanau / HSB

Herr Wrase Hanau Infrastruktur Service (HIS)

Herr Mühlhans IVM

Herr Zscherneck SpessartRegional

Frau Preuß KVG MKK Frau Stutz KVG MKK Frau Avdic KVG MKK Frau Lackey KVG MKK KVG MKK Frau Böhm Herr Kappen KVG MKK Herr Krenkel KVG MKK Herr Kühnel plan:mobil Herr Bock plan:mobil

<u>Präsentation und Unterlagen</u>

■ Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)



Ergebnisvermerk

Herr Krenkel begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur 1. Sitzung des Lenkungskreises zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises.

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO- Punkt	Inhalt
1	Begrüßung & Vorstellungsrunde
2	Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP
3	Ziele der ÖPNV-Entwicklung
Pause	
4	Themen und Schwerpunkte des NVP
5	Ausblick

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben intensiv zu verschiedenen Themenfeldern diskutiert. Nachfolgend sind die wichtigen Aussagen und Diskussionspunkte thematisch zusammengestellt:

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Rahmenbedingungen	 Durch die Veränderungen der Arbeitswelt (Home Office) entstehen neue Herausforderungen, aber auch Chancen für den ÖPNV Das Thema Personalbeschaffung und - ausbildung soll im NVP behandelt werden Die Ausbildung des Fahrpersonals für die Verkehrsunternehmen kann an das Programm des KCA (Kommunale Center für Arbeit) und an die Agentur für Arbeit angeknüpft werden Die Förderlandschaft hat sich bei Spessart Regional geändert. Im ländlichen Bereich sind noch mehr Kommunen auch aus dem Altkreis Hanau dazugekommen Siedlungsentwicklung: Verschiebung der Bevölkerung aus dem Kerngebiet in den ländlichen Raum Die Themen Corona und Ukraine-Krieg und deren Folgen sollen im NVP behandelt werden, um die Rahmenbedingungen darzustellen



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	 In Hanau wurden die Maßnahmen des NVP trotz Corona umgesetzt und das ÖPNV-Angebot erweitert. Die Nachfrage kehrt langsam zurück
	 Das Wohnraumversorgungskonzept des Main-Kinzig-Kreises wird nach den Sommerferien veröffentlicht Das Mobilitätsleitbild Hanau wurde 2021 veröffentlicht Der RMV beschäftigt sich aktuell mit der Umsetzung des RNVP
ÖPNV-Angebot	 Wird das Thema Digitalisierung als eigener Baustein im NVP behandelt oder in andere Themen integriert? Expressbusse X-95 seit September in Betrieb
	 ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum Das Grundangebot muss im ländlichen Raum im Sinne der Daseinsvorsorge gewährleistet werden Je dünner das ÖPNV-Angebot, desto wichtiger die Information Cargo Surfer als innovatives Projekt



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	Schulverkehr
	 Schulentwicklungsplan steht kurz vor dem Beschluss durch den Kreistag Höhere Auslastung / Platzbedarf in den Spitzenstunden entsteht auch durch Mitnahme von Rucksack, Schulranzen oder Gepäck Veränderung der Schullandschaft neue Schulen Aufteilung der Schülerinnen und Schüler auf die Hanauer Schulen Nachmittags- und Ganztagsunterricht sind bei dem ÖPNV-Angebot zu berücksichtigen Berufsschulen müssen zu Kompetenzzentren zusammengelegt werden
	Alternative Antriebe
	 Können die Hersteller rechtzeitig liefern, um die gesetzlichen Vorgaben zur Fahrzeugbeschaffung einzuhalten Ist die vor Ort vorhandene technische Infrastruktur für die zukünftigen Bedarfe ausgelegt? Umsetzung der CVD: Aktuell erarbeiten die Bundesländer ihre Gesetze auf Grundlage der Richtlinie und des SaubFahrzeugBeschG. Zurzeit gibt es jedoch keine Strafen für die Nichteinhaltung der Vorgaben. Es ist möglich, dass die Vorgaben vorerst auf Stadtverkehre angewandt werden
Inter- und Multimodalität	 Fahrradmitnahme Die Fahrradmitnahme im Bus bzw. mit einem Anhänger erhöht die Fahrgastwechselzeit auf bis zu 2-3 Minuten pro Vorgang (im Gegensatz zu 20-25 Sekunden im regulären Betrieb) Es braucht vertiefende Untersuchungen zum Bedarf der Fahrradmitnahme
	Mobilitätsstationen und Verknüpfungspunkte Wunsch nach kreisweiten / verbundweiten Standards für Mobilitätsstationen



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	 Kooperation und Verteilung der Zuständigkeiten wichtig Wunsch nach neuem Bahnhaltepunkt in Gronau (Sinntal) Die IVM erarbeitet einen P+R- Maßnahmenplan mit Anbindungschecks und ist auf der Suche nach Pilotprojekten
Infrastruktur	 Neue Brücke zur Mainquerung Bahnstreckenausbau im Kreis bzw. Erneuerung der Bahnstrecke im Sinntal Ausbau der Bahnstrecke Hanau – Gelnhausen Infrastrukturmaßnahmen in der Stadt: Freiheitsplatz, Hbf und ZOB, Abriss der Hauptbahnhofbrücke Übernahme von Kreisstraßen in Hanau durch die Stadt Hanau Radschnellwegeprojekte in der Stadt und Region Haltestellen Haltestellenbegrünung: im NVP Standards für Neubauten definieren oder Prüfauftrag entwickeln
	 In Gelnhausen könnte der Busbahnhof zu einem großen Verknüpfungspunkt / ZOB ausgebaut werden
Finanzierung	 Wie positionieren sich Kreis, Land und Bund bei der Finanzierung des ÖPNV? Eine bessere Kommunikation und Information über das bestehende ÖPNV-Angebot im Kreis gegenüber der Bevölkerung und der Politik kann dazu führen, dass die Bereitschaft für eine stärkere Förderung des ÖPNV steigt Eine enge Zusammenarbeit der LNOs führt nicht nur zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste. Durch Synergien, die bei der Zusammenarbeit entstehen, können bestenfalls auch Kosten für die Aufgabenträger gesenkt werden.



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Weitere Themen	 Es wird ein regionales Verkehrsmanagement mit Baustelleninformationen für den ÖPNV gewünscht Das Betriebliche Mobilitätsmanagement "Besser zur Arbeit" im NVP bewerben Entwicklung von Konversionsflächen und ihre ÖPNV-Anbindung

Protokoll: plan:mobil, 19.05.2022





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



Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz I

Zeit und Ort

07.06.2022, 09-12 Uhr, digital

Teilnehmende

Frau Rück Schöneck Frau Adams Nidderau Herr Wrase Hanau Frau Böttcher Maintal Maintal Herr Zang Herr Rollmann Bruchköbel Herr Proske traffiQ

Herr Heitmann Hanau LNO KVG OF Herr Biederbick

KVG Main-Kinzig Herr Kappen Herr Krenkel KVG Main-Kinzig Frau Preuß KVG Main-Kinzig Frau Stutz KVG Main-Kinzig Herr Büsch plan:mobil

Herr Kühnel plan:mobil

Präsentation und Unterlagen

■ Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

Ergebnisvermerk

Herr Büsch stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt

- 1. Begrüßung & Vorstellungsrunde
- 2. Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP
- 3. Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG
- 4. Diskussion und Kommentierung

Pause

- 5. Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung
- 6. Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung
- 7. Diskussion und Kommentierung
- 8. Schwerpunktthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs



TO-Punkt

9. Ausblick

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Begrüßung & Vorstellungsrunde	Die KVG MKK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz I zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main- Kinzig-Kreises.
	Die Teilnehmenden stellen sich vor. Erste Hinweise:
	Bruchköbel
	Die Stadt hat einen Erläuterungsbericht mit vielen Hinweisen mit der Auftaktbefragung bereitgestellt. Im Laufe des Jahres soll ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden.
	Maintal
	 Gut funktionierendes Stadtbusnetz (mit 20 Bussen), das aus kommunaler Sicht die Möglichkeit zur eigenen Gestaltung des ÖPNV im Stadtgebiet ermöglicht.
	Schöneck
	Es besteht eine gute Zusammenarbeit mit der KVG MKK und den Nachbarn, um den ÖPNV zu verbessern.
Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP	plan:mobil stellt die Hintergründe des Nahverkehrsplans und den Prozess zur Neuaufstellung vor.
Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG	Die KVG MKK erläutert die zentralen Inhalte des Leitbildes Mobilität und stellt aktuelle Themen und Projekte zum ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis vor.
	Alternative Antriebe
	Diskutiert wird über das Vorgehen zur Einführung, da auch die KVG OF aktuell die kreisweite Einführung untersuchen lässt. Die KVG MKK wird zeitnah nach Vorlage der Förderzusage eine Studie zum Einsatz alternativer Antriebsformen im MKK erstellen lassen. Dabei soll auch die Frage untersucht werden, ob ein kreisweites oder gar gemeinsames Vorgehen mit anderen Aufgabenträgern möglich ist und ob die

2



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	erforderlichen Infrastrukturen (oder z.B. Ersatzbusse) den Verkehrsunternehmen bereitgestellt oder durch die Unternehmen gestellt werden sollen.
	Maintal
	 Die Stadt hatte vor einigen Jahren mit Unterstützung der HessenAgentur eine Grundlagenuntersuchung zur Ladestrategie für den Stadtbus durchgeführt. Der erste Elektrobus fährt aktuell als Depotlader.
	Nidderau
	 Die Stadt hat der DB in den letzten Jahren Flächen abgekauft und plant den Kauf weiterer Flächen, die zu Mobilitätsknoten mit Wendeplatz (Bahnhof Heldenbergen), Haltestelleninfrastruktur, P+R, B+R ausgebaut werden sollen. Bisher ist keine Ladeinfrastruktur für den Bus vorgesehen. Die Kommune bittet um zeitnahe Abstimmung, damit infrastrukturelle Bedarfe für Leerrohre und Kabel in die Planungen der Tiefbauarbeiten einbezogen werden können.
Rücklauf aus den	plan:mobil stellt die eingegangenen Informationen
Fragebögen der Auftaktbefragung	und Anregungen vor. Maintal
	Die in der Auftaktbefragung benannten Arbeitsplatzzahlen werden geprüft und ggf. aktualisiert. (Anm.: Neue Daten wurde mittlerweile übermittelt)
	Bruchköbel
	 Der ÖPNV sollte transparenter hinsichtlich der Linienwege und Nummerierung werden. Die KVG MKK teilt mit, dass sie daran intensiv arbeitet und z. B. hat einen digitalen Liniennetzplan erstellt hat. Im Zuge der Ausschreibung von Verkehrsleistungen wurden zuletzt Linien mit im Tagesverlauf unterschiedlichen Linienwegen entflechtet, also als eigenständige Linien ausgeschrieben.



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	Auf Rückfrage berichtet Herr Biederbick von Barrierefreiheit des Hoppers im Kreis Offenbach . Die vom Hopper bedienten Haltestellen sind unterschiedlich:
	 Kategorie I: Barrierefrei ausgebaute Haltestellen. Aufgrund der Bordhöhe von 22 cm können die Haltestellen aber lediglich am Rand des Bords angefahren werden. Kategorie II: Bedienung bedeutender Orte der Nahversorgung sowie der sozialen und medizinischen Infrastruktur: Die Haltepositionen sind mit den zuständigen Ordnungsbehörden abgestimmt und mit einem Hopper-Schild versehen, die Fahrzeuge halten am Fahrbahnrand. Kategorie III: Virtuelle Haltestellen zur Sicherstellung der Flächenerschließung, die nicht gesondert gekennzeichnet sind, i.d.R. werden hierzu Straßeneinmündungen verwendet
	Damit sind viele Haltestellen, die vom Hopper genutzt werden, nicht barrierefrei. Fahrzeugseitig verkehren die Fahrzeuge (Mercedes E-Vito) mit einer Trittstufe als Einstiegshilfe. In jeder Kommune wird darüber hinaus künftig ein barrierefreies Fahrzeug mit Rampe und Stellplatz für einen Rollstuhl verkehren.
	Regionaler Nahverkehrsplan des RMV
	Die KVG MKK verweist darauf, dass der RNVP des RMV keine abschließenden Aussagen zur Festlegung der Bedienungskorridore (z.B. der X-Busse) enthält. Hier können von den Kommunen Wünsche und Anregungen an neue Verbindungen an die KVG mitgeteilt werden, die diese wiederum mit dem RMV abstimmt. Die neue X-Buslinie X95 ist als derzeitiger Pilotbetrieb so entstanden.
Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung	Die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger sind aktuell noch in Auswertung durch plan:mobil. Es werden erste Ergebnisse vorgestellt.
Schwerpunktthemen für die Entwicklung	plan:mobil leitet anhand des Leitbildes und der raumplanerischen Gliederung einen ersten Entwurf



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
des öffentlichen Verkehrs	 eines hierarchischen Rahmenkonzept mit differenzierten Angebotsstufen für den MKK her. Nidderau Sind für die Nutzung von On-Demand-Angeboten gesonderte Fahrtentgelte zu entrichten? Die Machbarkeitsstudie für den MKK wird aktuell erstellt, dabei werden auch Tariffragen untersucht. In den On-Demand-Verkehren im RMV-Gebiet ist eine differenzierte Tarifierung vorgesehen. In Hanau startet der Mainer am 01.07.22, dort ist ein Zuschlag von 1,50 EUR vorgesehen, wenn ein Fahrgast keine ÖPNV-Fahrkarte hat.
	Großkrotzenburg
	 Die Anbindung in Richtung Kahlgrund / Aschaffenburg soll verbessert werden. Verbesserungen auf landkreisübergreifenden Verbindungen werden auch aus dem Aschaffenburger Raum vorgeschlagen. Der Korridor wird durch regionale Linien und dem SPNV bedient. Aufgrund der bestehenden Konzessionslaufzeiten sind größere Veränderungen aber erst in einigen Jahren möglich. Der barrierefreie Umbau des Bahnhofs in Großkrotzenburg würde die Umstiegssituation auf dieser Relation verbessern. Die Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehre ist auch ein Schwerpunkt bei der Untersuchung der On-Demand-Verkehre im MKK.
	Alternative Antriebe
	Die Frage der geeigneten Technologien für den Einsatz alternativer Antriebe gewinnt stark an Bedeutung. Mit der anstehenden Untersuchung sollen hierzu erste Antworten geliefert werden, die einen Entwicklungspfad für den MKK und seine Kommunen aufzeigen.



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	Infrastruktur
	 Die Umstiegssituation an vielen Bahnhöfen leidet an der desolaten Situation der Bahnsteige und Zugänge. Diesen Zustand sowie das weitere Bahnhofsumfeld zu verbessern ist neben der Verbesserung der Anschlüsse eine wichtige Aufgabe für die nächsten Jahre. Die KVG MKK verweist darauf, dass ein Jahrzehnt der Baumaßnahmen auf der Schiene ansteht. Wichtig ist eine gute Planung leistungsfähiger Schienenersatzverkehre und eine intensive Abstimmung und Kommunikation der veränderten Angebote.
	Güterverkehr
	 Angeregt wird, die Bestrebungen, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, weiterzuverfolgen (dabei auch die Reaktivierung von Schienenstrecken zu betrachten). Auch wenn hier der MKK nicht der zuständige Aufgabenträger ist, soll das Thema im NVP benannt werden.
	Fahrradmitnahme
	 Angeregt wird, die Fahrradmitnahme im Bus zu verbessern, z. B. mittels Fahrradboxen am Fahrzeugheck, da häufig im Fahrzeug nicht genug Platz vorhanden ist. Damit gibt es keine verlässliche Mitnahmemöglichkeit. Grundsätzlich übt das Fahrpersonal das Hausrecht aus und entscheidet über die Möglichkeit der Fahrradmitnahme. Dies ist aus Kundensicht nicht immer verständlich geregelt. Ein Transport von Fahrrädern in einer Fahrradbox verlängert die Fahrzeit. Im NVP wird geprüft, ob insbesondere im Freizeitverkehr die Fahrradmitnahme verbessert werden kann. Ferner soll die Qualität der B+R-Anlagen verbessert werden.



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Ausblick	Herr Krenkel fasst in seinem Ausblick zusammen, dass die Diskussion zu den Schwerpunktthemen zeigt, dass der bestehende Nahverkehrsplan nicht einfach fortgeschrieben werden kann, sondern eine neue Ausrichtung und Struktur erhalten muss. Die Hinweise und Anregungen der Kommunen und Nachbarn sind dabei wichtig. Parallel zur Neuaufstellung des NVP laufen bereits einige Projekte zur Verbesserung der Mobilitätsangebote im MKK. Die KVG MKK wird hierzu weiter informieren und wird auf die Kommunen regelmäßig zukommen.

plan:mobil, 17. Juni 2022





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



Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz I

Zeit und Ort

07.06.2022, 13.30-16.30 Uhr, digital

<u>Teilnehmende</u>

Herr Schachtner Neuberg
Herr Göllner Hammersbach
Herr Juracka Langenselbold
Herr Schaaf Langenselbold

Herr Klöppel ZOV Herr Nieme VGO

Herr Kappen KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel KVG Main-Kinzig
Frau Preuß KVG Main-Kinzig
Frau Stutz KVG Main-Kinzig
Herr Büsch plan:mobil

Herr Kühnel plan:mobil

Präsentation und Unterlagen

■ Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

Ergebnisvermerk

1. Begrüßung & Vorstellungsrunde 2. Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP 3. Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG 4. Diskussion und Kommentierung Pause 5. Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung 6. Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung 7. Diskussion und Kommentierung 8. Schwerpunktthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs 9. Ausblick



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Begrüßung & Vorstellungsrunde	Die KVG begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz I zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main- Kinzig-Kreises.
	Die Teilnehmenden stellen sich vor. Die gute Zusammenarbeit mit der KVG MKK und die Bereitschaft, neue Themen mit der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans anzugehen, wird herausgestellt.
Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP	plan:mobil stellt die Hintergründe des Nahverkehrsplans und den Prozess zur Neuaufstellung vor.
Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG	Die KVG MKK erläutert die zentralen Inhalte des Leitbildes Mobilität und stellt aktuelle Themen und Projekte zum ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis vor.
	In der anschließenden Diskussion wurden folgende Anregungen und Hinweise gegeben:
	On-Demand
	Der ZOV weist darauf hin, dass Pläne für eine verbesserte Anbindung des gemeinsamen Gewerbeparks Limes mit einem On-Demand-Verkehrsangebot im Raum Altenstadt – Büdingen – Hammersbach vorliegen (jedoch keine Förderung des Bundes erhalten). Die KVG MKK weist darauf hin, dass die Möglichkeiten, On-Demand-Verkehre im MKK einzuführen, vor dem Hintergrund der heterogenen Raumstruktur und der sehr unterschiedlichen Anforderungen kreisweit untersucht wird und verschiedene Funktionen des ON-Demand-Verkehrs (z.B. als Zubringer zum Busverkehr, als Ersatz des Anruf-Sammel-Taxi-Verkehrs oder des Busverkehrs in den Schwachlastzeiten). Die Ergebnisse fließen in den NVP ein.
	Alternative Antriebe
	 Die Frage nach geeigneten Betreiber- Organisationsmodellen (v.a. Zuständigkeit Lade-/Tankinfrastruktur) ist bundesweit ein drängendes Thema. Diese Frage wird in der



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	Untersuchung der KVG behandelt, die Ergebnisse sollen in den NVP einfließen.
Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung	plan:mobil stellt die eingegangenen Informationen und Anregungen vor.
Adilakibellagulig	Von den Städten und Gemeinden kommen nachfolgende Anmerkungen:
	Hammersbach
	 Die Gemeinde Hammersbach hat den Fragebogen ausgefüllt. plan:mobil recherchiert, warum er nicht angekommen ist. Die vergünstigten Tickets zum Preis von 1 Euro werden gut genutzt, es wird jedoch beobachtet, dass das Fahrpersonal die Tickets nicht verkauft. Die KVG MKK bittet um Information, wenn dies beobachtet wird, damit entsprechende Gespräche mit dem Verkehrsunternehmen geführt werden können. Die verbesserte Anbindung des interkommunalen Gewerbegebiets ist auch aus Sicht der Gemeinde wichtig. Es besteht der Wunsch einer Expressbus-Anbindung an Hanau über die Autobahn mit kurzer Fahrzeit. Ferner wird die verbesserungswürdige Anbindung nach Büdingen im Schulverkehr (Wolfgang-Ernst-Gymnasium) angesprochen. Der ZOV weist darauf hin, dass dies rund 15 Schülerinnen und Schüler betrifft und die Umstiegsverbindung über Himbach Zentrum mit der Linie FB-43 aufgrund der aktuellen Bauarbeiten auf der Strecke anfällig ist. Dieser Zustand sollte aber in den kommenden Wochen beendet sein.
	Neuberg
	 In der Gemeinde sind keine größeren Siedlungsentwicklungen vorgesehen, es ist jedoch eine neue Ortsmitte in Planung, der mögliche Realisierungszeitpunkt ist aber nicht nicht klar.



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	Es besteht der Wunsch nach digitalen Fahrgastinformation (DFI an Haltestellen oder per App).
	Ronneburg
	 Der neue X-Bus ist ein Erfolgsmodell für Ronneburg, auch für die Erreichbarkeit als Freizeitziel. Weitere Wünsche sind die Beschleunigung und die Verdichtung des Fahrtenangebote auf den weiteren Linien und die Einrichtung weiterer X-Busse (insbesondere direkte Verbindungen nach Hanau Hbf. und Freiheitsplatz werden gefordert). Die KVG MKK weist darauf hin, dass neben der Einrichtung neuer Verkehre die Kommunikation der Vorteile und Verbesserungen sehr wichtig ist, um neue Kunden anzusprechen. Die Aktionen sollen auf der Linie X 95 auch nach Auslaufen der RMV-Aktivitäten weitergehen. Dieses Thema soll auch eine stärkere Berücksichtigung im neuen NVP finden, um laufende und neue Projekte besser bekannt zu machen.
	ZOV/VGO
	 Die Einrichtung der Linie X 95 ist eine wichtige Verbindung, um den MKK besser an das Mittelzentrum Büdingen anzubinden. Der ZOV bemüht sich, beim RMV Nachfragezahlen der X-Buslinien zu erhalten, um daraus Rückschlüsse auf die Akzeptanz der Linien ziehen und weiteren Wünschen nach neuen Linien gezielter antworten zu können. Der Bahnhof Heldenbergen stellt einen wichtigen Knotenpunkt zwischen dem MKK und dem Wetteraukreis dar. Die Verknüpfung der SPNV-Strecken, aber auch der Buslinien dort ist für zahlreiche Relationen wichtig. Die Forderung nach einer besseren Betriebsqualität auf der Schiene sollten beide Aufgabenträger stetig formulieren. Für einen neuen Haltepunkt Erbstadt/ Kaichen wird aus Sicht des ZOV kein großer Bedarf gesehen.



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	 Aus dem Bereich des Vogelsbergkreises wird eine verbesserte Verbindung von Kefenrod Richtung Wächtersbach, aber auch die Einrichtung einer Expressverbindung zwischen Lauterbach/Herbstein und der Kinzigtalachse gewünscht, dies könnte ggf. als Prüfauftrag aufgenommen werden. Der Betrieb der VulkanExpress-Linie sollte auch über das Jahr 2024 hinaus gesichert werden.
Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung	Die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger sind aktuell noch in Auswertung durch plan:mobil. Es werden erste Ergebnisse vorgestellt.
Schwerpunktthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	plan:mobil leitet anhand des Leitbildes und der raumplanerischen Gliederung einen ersten Entwurf eines hierarchischen Rahmenkonzept mit differenzierten Angebotsstufen für den MKK her.
	Ronneburg
	 Wichtig sind neben der Verbesserung des Angebotes auf den starken Achsen zu den Zentren und Verknüpfungspunkten mit dem SPNV künftig auch mehr die Ergänzung der (nachfrageschwächeren) Querbeziehungen zu Nachbarkommunen und -kreisen, ggf. mit anderen Mobilitätsangeboten.
	Hammersbach
	 Auch aus Sicht der Gemeinde Hammersbach sollten die Querbeziehungen in die Grafik der Angebotsstufen aufgenommen werden, z. B. Ronneburg – Hammersbach – Nidderau, um dort den SPNV-Knoten besser erreichen zu können. Hingewiesen wird, dass der Entwurf des Rahmenkonzepts ein erster Aufschlag für ein Zielbild darstellt, der noch nicht alle relevanten Quer-/ Tangentialbeziehungen berücksichtigt und weiter im Zuge der Bearbeitung des neuen NVP ergänzt wird. Auf dieser Grundlage erfolgt dann die weitere Netz- und Linienplanung und die Entwicklung der Maßnahmen für die Achsen und Bereiche, in denen heute Angebote fehlen. Wichtig ist aber auch zu



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	berücksichtigen, dass der ÖPNV nach dem Leitbild eine Bündelungsfunktion der Nachfrage übernimmt und daher nicht auf allen gewünschten Relationen eine Abdeckung gewährleisten kann.
Ausblick	Herr Krenkel fasst in seinem Ausblick zusammen, dass die Diskussion zu den Schwerpunktthemen zeigt, dass der bestehende Nahverkehrsplan nicht einfach fortgeschrieben werden kann, sondern eine neue Ausrichtung und Struktur erhalten muss. Die Hinweise und Anregungen der Kommunen und Nachbarn sind dabei wichtig. Parallel zur Neuaufstellung des NVP laufen bereits einige Projekte zur Verbesserung der Mobilitätsangebote im MKK. Die KVG MKK wird hierzu weiter informieren und wird auf die Kommunen regelmäßig zukommen. Frau Preuß weist auf den neuen digitalen Liniennetzplan der KVG MKK hin, der auf der Webseite der KVG zu finden ist.

plan:mobil, 17. Juni 2022





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



Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz I

Zeit und Ort

08.06.2022, 09-12 Uhr, digital

<u>Teilnehmende</u>

Herr Schejna Rodenbach Herr Vitt Rodenbach Herr Glöckner Gelnhausen Herr Günther Gelnhausen Herr Pfeifer Hasselroth Herr Eitz Freigericht Herr Helfrich Gründau Herr Hogenmüller Amina

Herr Kappen KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel KVG Main-Kinzig
Frau Preuß KVG Main-Kinzig
Frau Stutz KVG Main-Kinzig

Frau Engelmann plan:mobil Herr Kühnel plan:mobil

Präsentation und Unterlagen

■ Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

Ergebnisvermerk

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt

- 1. Begrüßung & Vorstellungsrunde
- 2. Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP
- 3. Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG
- 4. Diskussion und Kommentierung

Pause

- 5. Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung
- 6. Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung
- 7. Diskussion und Kommentierung
- 8. Schwerpunktthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs
- 9. Ausblick



TO-Punkt	
Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Begrüßung & Vorstellungsrunde	Die KVG MKK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz I zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main- Kinzig-Kreises. Die Teilnehmenden stellen sich vor.
Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP	plan:mobil stellt die Hintergründe des Nahverkehrsplans und den Prozess zur Neuaufstellung vor.
Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG	Die KVG MKK erläutert die zentralen Inhalte des Leitbildes Mobilität und stellt aktuelle Themen und Projekte zum ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis vor.
Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung	 Preigericht Daten zur Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklungen werden aktualisiert Rodenbach In der Bürgerbeteiligung wurde eine Schnellbusverbindung parallel der Kinzigtalbahn angeregt. Dies wird von der Kommune unterstützt. Die KVG verweist darauf, dass mit dem RMV intensiv daran gearbeitet wird den ÖPNV im MKK zu beschleunigen. Dabei können Schnellbuslinien als Vorläufer für die Schiene dienen (z. B. X57) oder auch als hochwertiges Produkt in Bereichen abseits der Schienenkorridore etabliert werden (z. B. X95). Die Anforderungen an X-Linien werden durch die Qualitätsstandards des RMV vorgegeben. Im Neuaufstellungsprozess des NVP werden mögliche weitere X-Buskorridore im MKK geprüft und die Anregung aufgenommen. Angeregt wird eine Verbindung Freigericht – Rodenbach – Kahl / Alzenau. Zum Einsatz kommen könnten auch kleiner Fahrzeuge, um die Effizienz zu erhöhen Das 1€-Ticket wird seit einigen Jahren angeboten und sehr gut genutzt. Letztes Jahr bezuschusste die Gemeinde das



TO-Punkt Angebot mit 3.500 €. Tendenz steigend, was dennoch als Erfolg wahrgenommen wird. **Tarif** Die Zuständigkeit liegt beim RMV, dennoch soll das Thema im aktuellen NVP aufgenommen werden, da aus vielen Gemeinden der Wunsch nach einem Ticket für kurze vorliegt. Ein Tarif für kurze Wege muss im RMV-System ergänzt werden, um die Gebietsgrößen im Main-Kinzig-Kreis besser abzubilden. Von der AMINA wird der Wunsch vorgebracht, Übergangsregelungen bzw. gemeinsame Ticketangebote für Nutzendengruppen zu schaffen, wie ein Jobticket und das 365 Euro-Schülerticket. Hasselroth Im OT-Niedermittlau kommt es immer wieder zu Problemen mit dem Schienenverkehr durch Überfüllung und Verspätungen. Gewünscht wird eine bessere Anbindung am Wochenende nach von Frankfurt, um die Kultur- und Freizeitangebote wahrzunehmen. Auch die Anbindung zu den Nachbarkommunen in den Abendstunden ist ausbauwürdig. **SPNV** Die KVG MKK verweist darauf, dass die Situation im Schienennetz sich in den nächsten Jahren zunächst nicht bessern wird. Die Verspätungen kommen oftmals aus dem Fernverkehr, der gegenüber dem Nah-

und Güterverkehr priorisiert wird. Momentan verursacht die Baustelle zwischen Frankfurt und Mannheim Verspätungen. In Zukunft helfen die Ausbaustrecken und der S-

Die Kinzigbahntal wird ab Ende 2024 mit

Mehrleistungen enthalten wird, verkehren. Zum Einsatz kommen andere Fahrzeuge mit verbesserter Beschleunigung, die hoffentlich

leicht modifiziertem Fahrplan, der

Bahntunnel in Frankfurt.

3



TO-Punkt		
	zur weiteren Stabilisierung der Fahrpläne und Anschlüsse beitragen.	
	Anforderungen von Fahrgästen	
	Bürgerinnen und Bürger berichten, dass Busse häufig losfahren, bevor gerade ältere Fahrgäste sitzen. Vor allem für Seniorinnen und Senioren stellt dies ein Hindernis in der ÖPNV-Nutzung dar. Gewünscht wird, die Busfahrerinnen und Busfahrer zu sensibilisieren.	
	Freigericht	
	 Der Wunsch nach einer Verbindung in Richtung Alzenau und Aschaffenburg besteht. Die grenzübergreifenden Verkehre sollten im NVP nicht außer Acht gelassen werden. Lösungen müssen dabei nicht immer nur im Linienangebot bestehen, sondern auch aus der Kombination mit anderen Verkehrsmitteln. Angeregt wird mit Mobilitätsstationen (ggf. aktuell schwierig in Beschaffung wegen Material) zu experimentieren und einheitliche Standards zu entwickeln für gute Abstellmöglichkeiten / Fahrradboxen für E-Bikes. Auch Carsharingfahrzeuge können in Kombination mit einem guten Busangebot Nutzer finden. Dazu können auch Wanderer auf dem Spessartbogen zählen. 	
Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung	Die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger sind aktuell noch in Auswertung durch plan:mobil. Es werden erste Ergebnisse vorgestellt.	
Schwerpunktthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	plan:mobil leitet anhand des Leitbildes und der raumplanerischen Gliederung ein erstes hierarchisches Rahmenkonzept mit differenzierten Angebotsqualitäten für den MKK her. AMINA	
	 Nach welchen Kriterien werden Maßnahmen im NVP bewertet? Erfolgt eine potenzialabhängige Bewertung anhand der aktuellen und künftigen Fahrgastzahlen? Grundsätzlich wird auf Grundlage des Leitbildes und den dort formulierten 	



TO-Punkt		
	Angebotsqualitäten für die einzelnen Siedlungsstrukturen eine hierarchisches ÖPNV-Zielnetz entwickelt. Aus dem Abgleich mit dem bestehende ÖPNV-Angebot werden Handlungsbedarfe identifiziert, die die Maßnahmen entwickelt werden. • Eine Bewertung rein nach Kosten ist nicht mehr zeitgemäß. Eine Betrachtung kann nicht nur betriebswirtschaftlich, sondern auch volkswirtschaftlich erfolgen. Dann sind auch Bewertungsfaktoren, wie z. B. CO ² -Einsparung oder Flächeninanspruchnahme einzubeziehen.	
	Freizeitverkehr	
	 Der Freizeitverkehr ist ein gewichtiges Thema für den ÖPNV im MKK. Auch für Veranstaltung sollten Alternativen zum Individualverkehr mitgedacht werden. Die Veranstaltungen sind in der Regel abends, Alkohol wird ausgeschenkt, aber es fehlen Möglichkeiten ohne das eigene Auto nach Hause zu kommen. Der ÖPNV hätte zu diesen Zeiten ungenutzte Ressourcen (Fahrzeuge und Personal). Kommunen haben die Möglichkeit bei der Genehmigung von Veranstaltungen den Gästen einen Shuttle anzubieten oder mit Busunternehmen Shuttle aufzubauen. Diese sollte stärker beworben werden und im NVP verankert werden. Die Anregung wird gerne aufgenommen. Es wird darauf verwiesen, dass der Besetzungsgrad des Pkw bei derartigen Veranstaltungen durch die Bildung von Mitfahrgemeinschaften vergleichsweise gut ist. Für den ÖPNV besteht zudem die Herausforderungen, dass die Wohnorte der Besuchenden breit gestreut und die Einzugsradien mitunter sehr groß sind. 	
Ausblick	Herr Krenkel beendet die Veranstaltung. Die Hinweise und Anregungen der Kommunen und Nachbarn werden im weiteren Prozess geprüft.	

plan:mobil, 17. Juni 2022





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



Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz I

Zeit und Ort

09.06.2022, 09-12 Uhr, digital

<u>Teilnehmende</u>

Herr Soer Flörsbachtal

Herr Brasch Bad Soden-Salmünster

Herr Weisbecker Bad Orb

Herr Schmitt Biebergemünd Frau Pranghofer-Weide Wächtersbach

Frau Mützel Landkreis Main-Spessart

Herr Metzler Ordnungsamt
Herr Kappen KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel KVG Main-Kinzig
Frau Preuß KVG Main-Kinzig
Frau Stutz KVG Main-Kinzig
Herr Kühnel plan:mobil
Frau Engelmann plan:mobil

Präsentation und Unterlagen

■ Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

Ergebnisvermerk

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt

- 1. Begrüßung & Vorstellungsrunde
- 2. Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP
- 3. Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG
- 4. Diskussion und Kommentierung

Pause

- 5. Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung
- 6. Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung
- 7. Diskussion und Kommentierung
- 8. Schwerpunktthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs
- 9. Ausblick



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Begrüßung & Vorstellungsrunde	Die KVG MKK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz I zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main- Kinzig-Kreises. Die Teilnehmenden stellen sich vor.
Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP	plan:mobil stellt die Hintergründe des Nahverkehrsplans und den Prozess zur Neuaufstellung vor.
Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG	Die KVG MKK erläutert die zentralen Inhalte des Leitbildes Mobilität und stellt aktuelle Themen und Projekte zum ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis vor.
	Bad Soden-Salmünster
	 Im Fokus dürfen nicht nur bestehende Verbindungen stehen, sondern auch die Einführung neuer Verbindungen, z. B. Bad Soden-Salmünster – Bad Orb als Verbindung zwischen beiden Kurstädten Das Zukunftsthema autonomes Fahren ist wichtig und richtig, um künftig Personalkosten reduzieren zu können. Mit der Neuaufstellung des NVP sollte die historischen Grenzen der Altkreise Hanau, Gelnhausen und Schlüchtern endgültig überwunden werden. Die Überlegungen zur Bahnverbindung zwischen Wächtersbach und Bad Orb wird begrüßt.
	Landkreis Main-Spessart
	 Lob für die gute alltägliche Arbeit in Hessen Zur Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen zwischen Bayern und Hessen wird ein weiterer Austausch auf Arbeitsebene angeregt. Die Themen und Probleme sind identisch: Pünktlichkeit der Bahn, Wunsch von Verbindungen nach Gelnhausen, Bad Orb, Bad Soden-Salmünster und Schlüchtern. Übergangstarife
Rücklauf aus den	Bad Soden-Salmünster
Fragebögen der Auftaktbefragung	 Die Kurstädte haben eine große Bedeutung für den Fremdenverkehr, von steigenden Besucher- und Übernachtungszahlen wird



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	ausgegangen. Eine Direktverbindung zwischen den Kurstädten ist wichtig, das wird auch aus den Hotels und von den Patienten rückgemeldet.
	 Flörsbachtal Für das künftige ÖPNV-Angebot bedarf es regionaler Lösungen. Das entspricht der Lebenswirklichkeit der Bürgerinnen und Bürger, die grenzüberschreitende oder sogar länderübergreifende Mobilitätsbedürfnisse haben. Der Bahnhof Partenstein liegt nah an Flörsbachtal, bietet gute Fahrtmöglichkeiten mit der Schiene, ist aber mit dem Bus schlecht angebunden.
Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung	Die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger sind aktuell noch in Auswertung durch plan:mobil. Es werden erste Ergebnisse vorgestellt.
Schwerpunktthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	plan:mobil leitet anhand des Leitbildes und der raumplanerischen Gliederung ein erstes hierarchisches Rahmenkonzept mit differenzierten Angebotsqualitäten für den MKK her.
Ausblick	Herr Krenkel bedankt sich für die Hinweise und Anregungen der Kommunen und Nachbarn, die im weiteren Prozess berücksichtigt werden.

plan:mobil, 17. Juni 2022





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



Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz I

Zeit und Ort

09.06.2022, 13:30-16:00 Uhr, digital

<u>Teilnehmende</u>

Herr Zarnack Schlüchtern
Herr Sperzel Sinntal
Herr Ullrich Sinntal

Frau Rohatsch Steinau an der Straße
Herr Ziegler Bad Soden-Salmünster
Frau Schwetje Landratsamt Bad Kissingen

Herr Vollmann LNG Fulda

Herr Kappen KVG Main-Kinzig Frau Preuß KVG Main-Kinzig Frau Stutz KVG Main-Kinzig

Herr Büsch plan:mobil Herr Kühnel plan:mobil Frau Engelmann plan:mobil

Präsentation und Unterlagen

■ Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

Ergebnisvermerk

Herr Büsch stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt

- 1. Begrüßung & Vorstellungsrunde
- 2. Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP
- 3. Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG
- 4. Diskussion und Kommentierung

Pause

- 5. Rücklauf aus den Fragebögen der Auftaktbefragung
- 6. Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung
- 7. Diskussion und Kommentierung
- 8. Schwerpunktthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs
- 9. Ausblick



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Begrüßung & Vorstellungsrunde	Die KVG MKK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz I zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main- Kinzig-Kreises.
	Die Teilnehmenden stellen sich vor.
Einführung in den Prozess der Neuaufstellung des NVP	plan:mobil stellt die Hintergründe des Nahverkehrsplans und den Prozess zur Neuaufstellung vor.
Überblick über aktuelle Themen und Projekte der KVG	Die KVG MKK erläutert die zentralen Inhalte des Leitbildes Mobilität und stellt aktuelle Themen und Projekte zum ÖPNV im Main-Kinzig-Kreis vor.
Rücklauf aus den Fragebögen der	plan:mobil stellt die eingegangenen Informationen und Anregungen vor.
Auftaktbefragung	Landkreis Bad Kissingen
	 Befindet sich mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans momentan im Anhörungsverfahren. Zum 01.01. tritt der Landkreis einem Verkehrsverbund Mainfranken bei. Die Verbesserung der Linie 8056 sowie die Einführung eines Bedarfsverkehrs von Züntersbach nach Bad Brückenau werden voraussichtlich 2025 umgesetzt.
	Landkreis Fulda
	 Neben der Schienenverbindung bestehen keine weiteren Verknüpfungen mit dem Main-Kinzig-Kreis (abgesehen einer Schulbuslinie). Ab 2026 erfährt der SPNV eine Taktverschiebung um 10 Minuten und weitere Verstärkerfahrten. Der 30-Minuten-Takt wäre wünschenswert, jedoch gestaltet sich die Finanzierung als schwierig.
Übersicht der Ergebnisse der Online-Befragung	Die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger sind aktuell noch in Auswertung durch plan:mobil. Es werden erste Ergebnisse vorgestellt.
Schwerpunktthemen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	plan:mobil leitet anhand des Leitbildes und der raumplanerischen Gliederung einen ersten Entwurf eines hierarchischen Rahmenkonzept mit differenzierten Angebotsstufen für den MKK her.



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	In der weiteren Diskussion werden folgende Punkte angesprochen:
	Freizeitverkehre
	 Angeregt wird zu prüfen, welche Verflechtungen im MKK unabhängig der Pendelnden bestehen. Fahrten für touristische Zwecke sollten dabei stärker in der ÖPNV-Planung berücksichtigt werden. Im Spessart gibt es viele Regionen, die am Wochenende und in den Ferien keine Nahverkehrsverbindung haben, obwohl es dort touristische Attraktionen wie den Spessartbogen gibt. Gewünscht wird eine Verbindung zwischen Bad Soden-Salmünster und Bad Orb. In den Kurstädten gäbe es viele Gäste, die für ihren Kuralltag und ihre Freizeit eine verbesserte Verbindung zwischen den beiden Städten wünschten. Touristische Highlights (beispielsweise Ardeas Seenwelt, Freizeitpark in Steinau) sollten eine attraktive Anbindung im Nahverkehr haben.
	Ländliche Bereiche des MKK
	 Der ländliche Raum darf bei der Planung nicht vergessen bzw. vernachlässigt werden.
Ausblick	Frau Preuß bedankt sich für die Veranstaltung. Die Hinweise und Anregungen der Kommunen und Nachbarn sind wichtig bei der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans und werden im nächsten Schritt geprüft. Die KVG MKK und die Kommunen bleiben hierzu in Kontakt.

plan:mobil, 17. Juni 2022





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



Ergebnisvermerk der zweiten Sitzung des Fachbeirats am 18.07.2022

Zeit und Ort

18.07.2022, 16.00 – 19.00 Uhr online

<u>Teilnehmende</u>

Herr Prof. Follmann Hochschule Darmstadt Herr Maatz KVG Kreis Offenbach

Herr Möginger RMS Herr Schoop Metron

Herr KappenKVG Main-KinzigHerr KrenkelKVG Main-KinzigFrau PreußKVG Main-KinzigFrau StutzKVG Main-Kinzig

Herr Bock plan:mobil Herr Kühnel plan:mobil

Präsentation und Unterlagen

■ Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

Ergebnisvermerk

Herr Krenkel begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur zweiten Sitzung des Fachbeirates zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt	Inhalt
1	Begrüßung
2	Aktuelle Themen und Entwicklung
3	Ergebnisse Regionalkonferenzen und Öffentlichkeitsbeteiligung
4	Struktur und Themen des NVP
Pause	
5	Vorstellung ausgewählter Themenfelder des Anforderungsprofils
6	Weitere Hinweise und Anregungen
7	Ausblick und Verabschiedung



Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben intensiv zu verschiedenen Themenfeldern diskutiert. Nachfolgend sind die wichtigen Aussagen und Diskussionspunkte zusammengestellt:

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Aktuelle Themen der	Hr. Prof. Follmann:
Teilnehmenden	 Befragung zum 9-Euro-Ticket mit Fokus auf DA und Aschaffenburg Workshop zu urbaner Seilbahn am Beispiel Hanau
	Hr. Möginger:
	 Die Umsetzung von On-Demand Verkehr (ODV) im MKK nimmt Fahrt auf Umsetzung aus On-Demand-Mitteln des Landes und RMV Erste Gespräche zur Umsetzung finden statt Autonomes Fahren: Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung (AFGBV) beschlossen und seit 1.7.22 in Kraft getreten. Dadurch dürfen autonome Fahrzeuge auf den Straßen fahren
	Hr. Maatz:
	 Finanzierung der Mobilitätswende Fortsetzung des Status quo-Angebots kostet in Zukunft viel Geld. Angebote, die darüber hinaus gehen, werden noch teurer Es braucht ein Bewusstsein in der Politik zur Finanzierung des ÖPNV
	Anmerkung Hr. Krenkel:
	 Auch wenn die zusätzliche Finanzierung fehlt, sollten wir nicht stillstehen, sondern kleine Umsetzungsschritte gehen
	Hr. Schoop:
	 Was wird das 9-Euro-Ticket für die Verkehrswende bringen? Wie wird sich die Mobilität in Deutschland dadurch verändern? Welche Schlüsse werden aus diesem Übergangszustand gezogen?
Beteiligung	
Online-Beteiligung	Gab es Hinweise zu verspätungsanfälligen Abschnitten?



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	 Es wurden hauptsächlich Verspätungen erwähnt, weniger die Ursachen Wie wird mit den Ideen aus der Beteiligung umgegangen? In dem weiteren Prozess soll überlegt werden, wie auf die Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger eingegangen werden kann (Feedback auf der Website, Feedback im NVP,) Die Maßnahmenkonzeption soll nicht alleinig auf der Beteiligung beruhen. Die fachlichen Analyse- und Bewertungsergebnisse sind ausschlaggebend Die hohe Beteiligung der Heraeus- Mitarbeitenden sollte genutzt werden, um auch andere Unternehmen für den ÖPNV zu motivieren
Handlungsfeld Netz ur	nd Organisation
Angebotsstufen und Produkte	Schnellbusse als Kapitel im NVP behandeln. Nicht nur RMV-Linien, sondern auch eigene Linien einbringen
	Karte Angebotsstufen:
	 Ziele außerhalb des Kreises sollen benannt werden Schienentrassen sollen auf den Korridoren hervorgehoben werden Bedarfsverkehr soll auf der Karte dargestellt werden (T60 ist im Flächenverkehr Mindestangebot, ODV ist möglich) Wie reagiert die Stadt Hanau, die auf dem Weg in die Kreisfreiheit ist, auf die Konzeption? Gespräche stehen an
Anforderungen an die Erschließungsqualität	 Erweiterten Radius durch Mobilitätsstationen mit aufnehmen (4 km sind akzeptabel), dabei sollen die Zuwegungen zu den Mobilitätsstationen barrierefrei und nutzbar sein (Nahmobilitätszugang) ODV als Zubringer wird als Zubringer zum SPNV häufig im Bereich von 4-5 km genutzt



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	 Ein Vorschlag zur Aufteilung der Erreichbarkeiten wird erarbeitet Nachfrage der Fahrradboxen im Kreis Offenbach ist überschaubar. Der Zugang muss einfach sein (z.B. über multifunktionale Mobilitätskarte)
Fahrrad und Erreichbarkeit durch Fahrrad	 Wie sinnvoll ist die Fahrradmitnahme im ÖPNV im Berufsverkehr in Anbetracht der Zeitverluste Es braucht eine einheitliche Positionierung zum Thema Verknüpfung ÖPNV+Fahrrad Es braucht neben dem Angebot von Abstellanlagen auch eine entsprechend attraktive Zuwegung (Möglichkeit zu einem begleitenden Kreistagsbeschluss zur Verbesserung der RV-Infrastruktur) Verweis auf die Alltagsrouten des Landes Hessen und die Zählstellenübersicht
Anforderungen an den Schulverkehr	 V-Linien im Kreis Offenbach als Verstärkerfahrten Schulendzeiten variieren zum Nachmittag hin sehr stark ODV als Option für einzelne Schüler:innen Schulzeitstaffelung: Möglichkeit zum Kostensparen. Das Thema wurde im Zusammenhang mit Corona bereits überlegt, ist aber von Seiten der Schulen schwer umzusetzen Vorsicht bei den Maximal- und Minimalwerten zur Beförderung der Schüler:innen: es gibt einen geringen Spielraum bei der Anzahl der Fahrzeuge, die in der Hauptverkehrszeit eingesetzt werden können
Anforderungen an die Haltestellen	 Definition von Anforderungen an virtuelle Haltestellen? Sichtbarkeit der Halteposition muss sichtbar sein Einsatz eines QR-Codes am Schild
Anforderungen an P+R	 Bewirtschaftung von P+R ist sinnvoll und den anderen Verkehrsmitteln gegenüber fair Werden die Kosten des P+R zugunsten des B+R eingesetzt? Es ist notwendig, die Bewirtschaftung bei einer Zuständigkeit zu zentralisieren



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	Hohe Nachfrage der Anlagen aufgrund der schwierigen Planbarkeit des SPNV und der damit zusammenhängenden Bus-Bahn- Verknüpfung
Barrierefreiheit	 Wie reagieren die Behindertenvertretenden? Mit einbeziehen im NVP-Prozess (Anhörung) Aktuell laufen Bewertungen durch Vereine
Organisation und Finanzierung	 Welche Aufgabenfelder, welche Schnittstellenthemen sind noch offen? Welche Strukturen sind gesetzt? Der Kreis hat den ÖPNV zu organisieren. Es bedarf einer weitestgehend zentralen Organisations- und Koordinationsstelle CVD-Anforderungen werden nicht von den Kommunen mit Stadtverkehr berücksichtigt werden können Es braucht eine Idee, was man machen will und machen kann (und finanzieren)
On-Demand- Verkehr	 Kostennutzenberechnung ODV im Vergleich zum Linienverkehr wäre interessant ODV nur dort einsetzen, wo eine Buslinie gespart werden kann, ist unrealistisch Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist abhängig von vielen Rahmenbedingungen (Einsatzgebiet, Einsatzzeitraum) Berücksichtigung der deutlich höheren Qualität des ODV Welche Maßnahmen bringen welche Kosten und welches Nutzen in welchem Zeitraum mit sich?

Protokoll: plan:mobil, 25. Juli 2022





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



Ergebnisvermerk der zweiten Sitzung des Lenkungskreises am 18.07.2022

Zeit und Ort

22.07.22 10 Uhr – 13 Uhr Jossgrund Lettgenbrunn

Teilnehmende

Herr Dziallas RMV

Frau Jennert Spessart Regional Herr Zscherneck Spessart Regional

Herr Kontos Regionalverband FrankfurtRheinMain

Frau Mühlhans ivm

Herr Dr. Quidde IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern

Frau Schneider Stadt Hanau Herr Wrase Stadt Hanau

Herr Ullrich MKK

Herr Kappen KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel KVG Main-Kinzig
Frau Preuß KVG Main-Kinzig
Frau Stutz KVG Main-Kinzig
Frau Avdic KVG Main-Kinzig
Herr Bock plan:mobil

Herr Kühnel plan:mobil

Präsentation und Unterlagen

■ Präsentation "220722_kvgMKK_Lenkungskreis 2" (Versand mit dem Vermerk)

Ergebnisvermerk

Herr Krenkel begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur zweiten Sitzung des Lenkungskreises zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt	Inhalt
1	Begrüßung
2	Aktuelle Themen und Entwicklung
3	Ergebnisse Regionalkonferenzen und Öffentlichkeitsbeteiligung



4	Struktur und Themen des NVP
Pause	
5	Vorstellung ausgewählter Themenfelder des Anforderungsprofils
6	Weitere Hinweise und Anregungen
7	Ausblick und Verabschiedung

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben intensiv zu verschiedenen Themenfeldern diskutiert. Nachfolgend sind die wichtigen Aussagen und Diskussionspunkte zusammengestellt:

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Ergänzungen zum letzten Lenkungskreis- Termin	 Es wird die Frage gestellt, inwieweit es eine weitere Beteiligung zu Fahrplanänderungen geben wird. Das Thema Beteiligung – auch die Auswertung der Beteiligung zum NVP – wird seitens der KVG weiterverfolgt CarSharing: es wird der Wunsch nach einer Strategie und einer kreisweiten Kooperation inklusive entsprechender Standards geäußert
Regionalkonferenzen	 Es wird um Information zur Aufteilung der Regionalkonferenzen gebeten: welche Kommune in welcher Konferenz? Eine Auflistung der Kommunen nach Regionalkonferenzen wurde von Frau Stutz am 22.07.22 an die Runde des Lenkungskreises verschickt
Beteiligung	 Es wird um eine Aufschlüsselung der Antworten aus dem Fragebogen nach Kommunen gebeten Die Dokumentation der online- Beteiligung ist derzeit in Abstimmung. Eine Auflistung der Antworten und Anregungen aus den Fragebögen wird erstellt.
Handlungsfeld Netz und Angebot	
Produkte	 In welche Kategorie fallen die touristischen Verkehre? Die touristischen Verkehre werden im NVP aufgenommen. Verkehre wie touristische Linien und CargoSurfer



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	unterscheiden sich jedoch von den anderen Produkten und sollten daher gesondert betrachtet werden.
Angebotsstufen	 Warum wird die Verbindung Birstein – Vogelsberg als Freizeitverkehr kategorisiert und andere nicht? In anderen Bereichen ist der Freizeitverkehr bereits im Grundangebot eingeplant Birstein: Maschinenfabrik Wüstwillenroth als größeres Unternehmen mit 15 Auszubildenden u.a. aus dem Vogelsbergkreis. Diese Nachfrage soll auf dem Korridor berücksichtigt werden Es wird der Wunsch nach einer anderen Sicht auf den Freizeitverkehr geäußert: Nachhaltige Tourismusregionen sollen durch ÖPNV-Anbindung weiter attraktiviert werden Die Kartendarstellung auf Folie 38 befindet sich im Entwurfsmodus zu Beginn des Prozesses. Die Hinweise aus dem Lenkungskreis werden aufgenommen – insb. in Hinblick auf die zweite Runde der Regionalkonferenzen Woran orientieren sich die Flächenverkehre der Angebotsstufen?



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Anforderungen an die Bedienungszeiten	Es sollte überlegt werden, ob es am Samstag auch eine Hauptverkehrszeit bzw. eine Verdichtung des Angebotes geben soll
Anforderungen an die Erschließungsqualität	 Der Regionalverband verfügt über Daten zur realen Erreichbarkeit der Haltestellen in den Kommunen und kann diese bereitstellen Wie kann bei neuen Gewerbe- und Siedlungsgebieten die Sicherung der Anbindung durch den ÖPNV gewährleistet werden? (Schwierigkeiten bei Schichtbetrieben) Dem Flächenverbrauch durch Stellplätze in Gewerbegebieten soll entgegengewirkt werden Hier kann Gewerbliches Mobilitätsmanagement unterstützend eingesetzt werden, welches auch im NVP behandelt wird Das Gewerbegebiet Eichenzell wird als positives Beispiel genannt Bei Neubau von Siedlungsflächen soll die KVG als ÖPNV-Akteur rechtzeitig mit einbezogen werden Die unterschiedlichen ÖPNV-Produkte sollen unterschiedlichen Einzugsradien erhalten (abhängig von der Produktqualität)
Handlungsfeld Infrastruk	ctur
Haltestellenkategorien	 Die Bahnhofsgebäude (meist im Besitz der DB) sollen zu einer Steigerung der Attraktivität der gesamten Bahnhofsanlagen beitragen Barrierefreiheit: Auch wenn die Bahnsteige barrierefrei sind, ist ein stufenloser Einstieg in die Fahrzeuge nicht sichergestellt Dies soll u. a. bei der Neuausschreibung der Fahrzeuge der Kinzigtalbahn berücksichtigt werden
Anforderungen an Mobilitätsstationen, B+R und P+R	 Es soll nicht nur überlegt werden, wie die hochfrequentierten Haltestellen ausgebaut werden können, sondern auch, wie der



Thema	Aussagen der Teilnehmenden		
	 ländliche Raum in der Fläche von Mobilitätsstationen profitieren kann Mobilstationen (im ländlichen Raum) sollen mit Infrastruktur zur Daseinsvorsorge (Paketstation, Regiomat) ergänzt werden Umbau Hanau Hbf.: Während der Bauphasen wird das P+R-Angebot reduziert. Es wird die Frage nach der Finanzierung des Hanauer P+R-Parkplatzes gestellt, da dieser auch von Menschen aus dem Main-Kinzig-Kreis genutzt wird Es braucht einen integralen Netzgedanken im Kreis: wo und an welchen Zustiegspunkten ergibt P+R Sinn? P+R-Angebote sollen zu multifunktionalen Verknüpfungspunkten umfunktioniert werden 		
Querschnittsthema Barri	Querschnittsthema Barrierefreiheit		
Anforderungen an barrierefreie Haltestellen	 Für die grobe Orientierung werden Baukosten von rund 70.000 – 80.000 Euro pro Haltestelle genannt Sondersituation der Busse mit Anhänger im MKK: diese passen knapp an die 18 m langen Haltestellen Die Kombination von Kleinbussen und Hochbord-Haltestellen ist aufgrund der Türhöhe in Bezug zur Bordsteinhöhe schwierig Es soll ein Umgang mit virtuellen Haltestellen gefunden werden Das Erreichen von 100 % Barrierefreiheit ist nahezu nicht möglich 		
Handlungsfeld Service	Handlungsfeld Service		
Anforderungen an die Außenkommunikation	 Die (jetzt schon) guten Produkte müssen entsprechend vermarktet werden, hierfür braucht es Kapazitäten und Geld Das 9-Euro-Ticket soll als Potential für den Imagewandel des ÖPNV genutzt werden Die ÖPNV-Branche ist noch gar nicht darin routiniert, diese Potentiale (z.B. im Vergleich zum Tankrabatt) zu nutzen 		
Prozessthemen Organis	ation und Finanzierung		



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Organisation und Finanzierung	 Was ist der Pflicht-Teil des NVP und was ist die Kür? Dabei sollte berücksichtigt werden, dass der Pflicht-Teil ohne die Kür nicht gut funktionieren kann Mit dem geförderten Ausbau der Radinfrastruktur soll auch eine Verbesserung des ÖPNV einhergehen Es braucht Personal, das die Kommunen bei der Förderantragsstellung unterstützt. Die Kommunen haben meist weder die Ressourcen noch die Kompetenzen, um Förderanträge zu stellen Der NVP soll im weiteren Sinne als Mobilitätsplan für den MKK angesehen werden Es wird die Idee einer zweckgebundenen Querfinanzierung des ÖPNV durch Parkraumbewirtschaftung ins Gespräch gebracht. Es fehlt der Erlass auf Landesebene, was von den Kommunen forciert werden muss Parkraumbewirtschaftung im ländlichen Raum ist schwieriger zu verkaufen als im städtischen Kontext. Im ländlichen Bereich wird eher versucht, die Autos in die Innenstädte zu bekommen

Protokoll: plan:mobil, 25. Juli 2022





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



Ergebnisvermerk der dritten Sitzung des Fachbeirats

Zeit und Ort

25.11.22 13 Uhr – 16 Uhr Bad Soden-Salmünster, Hotel Birkenhof

<u>Teilnehmende</u>

Herr Prof. Follmann Hochschule Darmstadt Herr Maatz KVG Kreis Offenbach

Herr Möginger RMS
Herr Schoop Metron
Herr Schultheis HOLM

Herr Kappen KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel KVG Main-Kinzig
Frau Preuß KVG Main-Kinzig
Frau Stutz KVG Main-Kinzig
Herr Büsch plan:mobil
Herr Kühnel plan:mobil

<u>Präsentation und Unterlagen</u>

■ Präsentation (Versand mit dem Vermerk)



Ergebnisvermerk

Herr Krenkel begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur dritten Sitzung des Fachbeirats zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig-Kreises.

Herr Büsch stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO- Punkt	Inhalt
1	Begrüßung
2	Aktuelle Themen und Arbeitsstand NVP
3	Zielsetzungen und Anforderungen im Handlungsfeld Netz und Angebot (Entwurf Zielkonzept)
Pause	
4	Zielsetzungen und Anforderungen in weiteren Handlungsfeldern (Betrieb, Infrastruktur, Service, Barrierefreiheit, Organisation, Finanzierung)
5	Statement des Fachbeirates: Diskussionsvorschlag
6	Ausblick und Verabschiedung

Anhand der Präsentation, die den Teilnehmenden mit dem Vermerk zur Verfügung gestellt wird, stellt plan:mobil die einzelnen Themenfelder vor. Nachfolgend sind die wichtigen Aussagen und Diskussionspunkte zusammengefasst:

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Aktuelle Themen und Er	twicklung
Befragung der TU Darmstadt zum 9 Euro- Ticket	 Die Auswertung der Befragungsrückläufe erfolgt sukzessive. Bisher zeichnet sich ab, dass ein häufiger Grund für den Kauf des 9 Euro-Tickets die vereinfachte verbundgrenzenüberschreitende ÖPNV-Nutzung war Die Einführung des Deutschlandtickets mit differenzierten Tarifstufen (gestufter Flatratetarif) könnte daher den Erfolg und die Akzeptanz erhöhen
Easy Shuttle	Herr Möginger erläutert die Rahmenbedingungen im aktuellen Testgebiet in Frankfurt-Riederwald. Die ioki-Software wird im ersten Praxistest ausgerollt, als nächster Schritt ist Level 4 als Vorstufe zum autonomen Fahren zu erreichen. Erste Tests verlaufen vielversprechend, Fahrpersonal in den Fahrzeugen ist aktuell noch erforderlich



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Autonomer Rufbus	 Herr Schultheis teilt mit, dass IBM die Einführung eines autonomen Rufbusses im 24-Stunden-Betrieb anstrebt mit direkter Anbindung an eine Mobilitätsstation als multimodale Schnittstelle mit Übergängen zwischen Fuß, Rad, ÖPNV, SPNV und Pkw. Testfeld soll Wächterbach sein.
Verändertes Mobili- tätsverhalten infolge der Pandemie und vermehrtem Home- office	Eine Befragung der Mitarbeitenden an der TU Darmstadt zeigt, dass die morgendlichen und nachmittäglichen Verkehrsspitzen abflachen, stattdessen ein ganztägig konstantes Verkehrsverhalten zu erkennen sind. Für den ÖPNV bedeutet das, dass das Angebot nicht mehr zwischen Verkehrszeiten unterschieden werden kann, sondern ganztägig ausreichend Beförderungskapazitäten vorgehalten werden müssen
Zielsetzungen und Anforwurf Zielkonzept)	derungen im Handlungsfeld Netz und Angebot (Ent-
Mindestanforderungen Grundangebot	 Diskutiert wird, ob ein T120 angesichts der Anforderungen des Klimaschutzes und aus Fahrgastsicht im Grundangebot noch angeboten werden kann. Vor dem Hintergrund der Laufzeit des NVP bis 2028 und der Finanzierbarkeit der entwickelten Maßnahmen soll aus Sicht der KVG MK ein realistischer Entwicklungspfad für den ÖPNV im MKK skizziert werden. Somit zeigt der NVP einen ersten Ausbauschritt auf, der mit dem Leitbild Mobilität politisch beschlossen wurde. Vorgeschlagen wird, die Mindestanforderung eines Stundentaktes im Grundangebot als Ziel zu formulieren. Der T120 soll dann als Zwischenschritt für die Laufzeit des NVP dargestellt werden.
Produktprofilierung	Diskutiert wird, ob ein Produkt "Regionalbus" benötigt wird. Aufgrund der sehr unter- schiedlichen Anforderungen und Aufgaben der Hauptlinien und Ergänzungsverkehre im MKK wird kein einheitlicher Einsatz eines sol- chen Produkts im MKK gesehen.
Potenzialanalyse	 Angeregt wird die Aufnahme eines Pr üfauftrags zur Ermittlung der Mobilitätsmuster der



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	Bewohnerinnen und Bewohner im MKK durch eine repräsentative Mobilitätserhe- bung oder die Auswertung von Mobilfunk- daten, um die Fahrgastpotenziale für Linien- angebote ermitteln zu können
Zielszenario	Es wird die Aufnahme eine Zielszenarios 2030 im NVP diskutiert, um die Zielsetzungen und Entwicklungsrichtung über 2028 hinaus aufzuzeigen. Hierzu soll als Prolog einleitend in den NVP ein Statement des Fachbeirats aufgenommen werden, welches die Erfordernisse dieses Szenarios (u.a. mit einem weiteren ÖPNV-Ausbau) beschreibt. Im Ausblick (Epilog) werden die weiteren Schritte eines solchen Zielszenarios 2030 für eine übergeordnete Zielerreichung des Klimaschutzes und der Verkehrswende über 2028 hinaus benannt.
Schulzeitstaffelung	 Ein Prüfauftrag zur Initiative Schulzeitstaffe- lung wird im NVP aufgenommen. Die KVG MK hat 2021 eine Initiative gestartet, die Schulen zeigen bisher jedoch wenig Verhandlungsbereitschaft.
	derungen in weiteren Handlungsfeldern (Betrieb, Inferefreiheit, Organisation, Finanzierung)
Attraktiver ÖPNV	 Haltestelleninfrastruktur ist das erste Aushängeschild (Visitenkarte) des ÖPNV und sollte als solche attraktiv gestaltet werden. Dies gilt auch für Haltestellen, die vorrangig im Freizeitverkehr bedient werden, die zumindest mit Wartehäuschen und Sitzmöglichkeiten ausgestattet werden sollten. Auf Linien mit einer hohen Bedeutung im Freizeitverkehr soll die Fahrradmitnahme ermöglicht werden. Diese Anforderung wird im NVP aufgenommen.
Erschließungsqualität	 Das Ziel, 80 % der Bevölkerung mit dem ÖPNV zu erschließen, wird begrüßt. Eine 100 %-Erschließung wird im Liniensystem nicht möglich sein. Von der Ergänzung von Schlei- fenfahrten mit nur geringer Erschließungswir- kung im Falle von Erschließungsdefiziten wird abgeraten. Die Schnittstellen zum Rad- und



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	 Fußverkehr als Zubringer zur Haltestelle sind in diesen Bereichen zu stärken. Mit einer kreisweiten Einführung von On-Demand-Verkehren sollte eine Neufassung der Erschließungsqualitäten erfolgen, die in den Ausblick des NVP aufgeführt werden könnten. Als Erschließungsradien für virtuelle Haltestellen werden 150 bis 200 m angeregt.
Mobilitätsstationen	 Diskutiert wird die Integration von Bedarfsverkehren als ein wesentliches Modul einer Mobilitätsstation, um dort Haltepositionen vorzusehen, die neben der verkehrlichen Verknüpfung auch eine attraktive Anfahrbarkeit sowie Ein- und Ausstieg ermöglichen. Ferner sollten mögliche weitere Mobilitätsangebote wie E-Scooter und Lastenräder benannt werden.
Finanzierung	Für die politische und öffentliche Diskussion wäre eine Darstellung der Kosten für Nutzung und Erhalt des Pkw als Vergleichsgröße interessant. Hierzu liegen keine spezifischen Daten für den MKK vor. Im Nahverkehrsplan für das Nürnberger Land ist eine solche Darstellung enthalten, die KVG MK übermittelt die entsprechenden Hinweise.
	 Für die Kommunikation der Kosten werden unterschiedliche Wege skizziert: Schrittweise Darstellung der Umsetzungsschritte (entsprechend Vergabelaufzeiten der Linienbündel) und erwarteten Finanzwirksamkeit Darstellung der Gesamtkosten für die Beschlussfassung, Benennung konkreter Kosten einzelner Maßnahmen im Nachgang (aktuelle Vorgehensweise bei der Beschlussfassung zum NVP Kreis Offenbach) Für das Szenario 2030 soll dargestellt werden, welches ÖPNV-Angebot (inklusive Umsetzung On-Demand-Verkehre) umgesetzt werden müsste, um die Zielsetzungen der Verkehrswende und der Verdopplung der Fahrgastzahlen im MKK erreichen zu können.



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	Hierfür sollten auch Kosten überschlägig aufgeführt werden.
Umsetzung	Wichtig ist, quick-wins vorzusehen, um der Politik und der Öffentlichkeit kurzfristig um- setzbare Lösungen und Verbesserungen an- bieten zu können (z. B. kleinere Zubestellun- gen bei Verkehren in laufenden Verträgen), und diese im Umsetzungszeitplan des NVP explizit zu benennen. Im NVP des Kreises Of- fenbach wurde die Umsetzung der neuen Expressbuslinien mit einer hohen Priorität ver- sehen (Umsetzung soll in einem eigenen Li- nienbündel erfolgen).
Ausblick	
	 Herr Krenkel dankt den Mitgliedern des Fachbeirats für die intensiven Diskussionen und den fachlichen Input für die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans des Main-Kinzig- Kreises. Das fachliche Statement des Fachbeirats wird im Umlauf abgestimmt.

Vermerk: plan:mobil, 8. Dezember 2022





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



Ergebnisvermerk der zweiten Sitzung des Lenkungskreises

Zeit und Ort

11.11.22 10 Uhr – 13 Uhr Langenselbold, Schloss Langenselbold

<u>Teilnehmende</u>

Herr Dziallas RMV

Frau Heck Main-Kinzig-Kreis
Herr Ullrich Main-Kinzig-Kreis
Frau Jennert Spessart Regional
Herr Zscherneck Spessart Regional

Herr Kontos Regionalverband FrankfurtRheinMain

Frau Mühlhans ivm

Herr Dr. Quidde IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern

Herr Schulte LNO Hanau / HSB Frau Schneider Stadt Hanau Herr Wrase Stadt Hanau Frau Avdic KVG Main-Kinzig Frau Lackey KVG Main-Kinzig Frau Böhm KVG Main-Kinzig Herr Kappen KVG Main-Kinzig Herr Krenkel KVG Main-Kinzig Frau Preuß KVG Main-Kinzig Frau Stutz KVG Main-Kinzig Herr Büsch plan:mobil Herr Kühnel plan:mobil

Präsentation und Unterlagen

■ Präsentation (Versand mit dem Vermerk)



Ergebnisvermerk

Herr Krenkel begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur dritten Sitzung des Lenkungskreises zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.

Herr Büsch stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO- Punkt	Inhalt
1	Begrüßung
2	Aktuelle Themen und Entwicklung
	Rückfragen und Diskussion
3	Überblick über den aktuellen Arbeitsstand
4	Zielsetzungen und Anforderungen im Handlungsfeld Netz und Angebot sowie Entwurf Zielkonzept
	Rückfragen und Diskussion
Pause	
5	Zielsetzungen und Anforderungen in weiteren Handlungsfeldern (Betrieb, Infrastruktur, Service, Barrierefreiheit, Organisation, Finanzierung) Rückfragen und Diskussion
6	Ausblick und Verabschiedung

Anhand der Präsentation, die den Teilnehmenden mit dem Vermerk zur Verfügung gestellt wird, stellen plan:mobil und die KVG Main-Kinzig die einzelnen Themenfelder vor.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben intensiv zu verschiedenen Themenfeldern diskutiert. Nachfolgend sind die wichtigen Aussagen und Diskussionspunkte zusammengefasst:

Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Aktuelle Themen und Er	ntwicklung
Umsetzung Pilotprojekte On- Demand-Verkehre	 Der Main-Kinzig-Kreis hat die Möglichkeit, Teil des Förderprojektes OnDeMo FRM zu werden; Laufzeit zunächst bis 2024 Angestrebt sind aktuell zwei Bediengebiete in Rodenbach / Freigericht und Wächtersbach / Bad Orb Eine Rückfrage bezieht sich auf den kommunalen Kostenanteil. Für das Jahr 2023 wird ein kommunaler Eigenanteil von 40.000



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	Euro / Kommune kalkuliert, für das Jahr 2024 von 70.000 Euro / Kommune.
Neues	Zentrale Diskussionsstränge waren:
Deutschlandticket im Jahr 2023	 Umgang mit Abo-Bestandskunden (z. B. JobTicket): Unklar ist, wie eine Integration und der finanzielle Ausgleich gestaltet werden sollen. Auch die zeitliche Umsetzung zu den diskutierten Einführungszeiträumen Januar-März 2023 ist bisher unklar. Finanzieller Ausgleich Einnahmeverluste: Zwar ist durch den Bund eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel zugesagt, sowohl der Ausgleich von Einnahmeverlusten als auch finanzielle Unterstützung für erwartbar erforderliche Mehrleistungen sind offen. Vertrieb des Online-Tickets: Aktuell verfügt die Deutsche Bahn über die einzige bundesweite Vertriebsplattform. Die technische Integration der verbundeigenen Vertriebskanäle und auch in diesem Fall der Modus zur Einnahmeverteilung sind unklar. Attraktivierung des ÖPNV: Trotz der Herausforderungen gilt es die Chance für den ÖPNV zu sehen. Kurz- und mittelfristig sind jedoch Angebotsausweitungen erforderlich, um ausreichende Kapazitäten vorhalten und ein attraktives Gesamtpaket ÖPNV anbieten zu können – wie sie der Main-Kinzig-Kreis mit seinem neuen NVP beabsichtigt. Für den Angebotsausbau sind jedoch weitere finanzielle Mittel erforderlich.
Auswertung der Kontinuierlichen	 Die ÖPNV-Nutzung unterliegt jahreszeitlichen Schwankungen. Im Herbst
Markt- und	und Winter erhöht sich die Zahl der
Mobilitätserhebung (KoMM) des RMV	Nutzenden, während in den warmen Monaten vermehrt Wege mit dem Fahrrad
	und zu Fuß zurückgelegt werden.
Aktueller Arbeitsstand N	lahverkehrsplan en lahverkehrsplan
Lesbarkeit von Darstellungen	 Grafiken (Farbwahl) und Karten sind im Sinne der Barrierefreiheit auf die Lesbarkeit hin zu überprüfen.
Handlungsfeld Netz und Angebot	



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Umsetzung Angebotsstufen	Mit der Umsetzung der Angebotsstufen aus dem Leitbild Mobilität ist die Zielsetzung eines Angebotsausbaus im Main-Kinzig-Kreis verbunden. Dieser wird in Form der linienbezogenen Maßnahmen im Zielkonzept Netz und Angebot konkretisiert.
Zielkonzept Netz und Angebot	 Von den Teilnehmenden wird auf die Bedeutung eines zukunftsfähigen Netzes und Angebotes für die kommenden Jahre hingewiesen, um die Zielsetzungen zur Verkehrswende und zu deutlichen Steigerungen der Fahrgastzahlen im ÖPNV erreichen zu können. Hierfür muss die Basis im NVP gelegt werden. Hinzu kommen in den kommenden Jahren zahlreiche Bauarbeiten auf verschiedenen Schienenstrecken im Main-Kinzig-Kreis. Aus diesem Grund ist die Einführung neuer direkter Linien z. B. mit Ausrichtung auf die Oberzentren, die teilweise auch parallel zu den Schienenstrecken verkehren, verkehrlich sinnvoll und umzusetzen.
Handlungsfeld Betrieb	
Umsetzung CVD	 Diskutiert wird, ob eine Vollerfüllung der Quoten erforderlich oder eine Auslegung der Quoten wie beim Thema Erschließungsqualität ("Mindestens 80 % der Einwohner sollen durch den Einzugsbereich der Haltestellen erschlossen werden") möglich sein wird. Die Konkretisierung der Vorgaben der EU und des Bundes auf Landesebene stehen weiterhin aus, sodass hierzu keine abschließende Aussage getroffen werden kann. Unklar ist somit auch noch, ob die Quotenvorgaben für alternative Antriebe für den RMV, den MKK, oder jedes Linienbündel gelten werden. Es ist bereits heute schwierig, Fahrzeuge (und Fahrpersonal) zu beschaffen. Zusätzliche Bedarfe durch Angebotsausweitungen und auch Fahrzeugmehrbedarfe infolge einer Umstellung auf alternative Antriebe und damit begrenzter Reichweiten erschweren die Situation.



Thema	Aussagen der Teilnehmenden		
	 Neben den Fahrzeugen ist die Infrastruktur die häufig unterschätzte Engstelle. Die erforderlichen Ladeleistungen sind mit dem Stromnetz vielerorts nicht sicherzustellen. Der Main-Kinzig-Kreis ist für den Ausbau der Infrastruktur in einer vergleichsweise günstigen Situation, da er über einen kreiseigenen Energieversorger verfügt. 		
Handlungsfeld Infrastruktur			
Mobilitätsstationen	 Der Nahverkehrsplan wird zur Einrichtung von Mobilitätsstation im MKK die relevanten Zielsetzungen und Anforderungen darstellen. Die KVG MK formuliert das Ziel, dass sie die Koordination, Konzeption und Umsetzung der Mobilitätsstationen organisatorisch übernimmt (der Bau bleibt bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern). Darüber hinaus wird ein Prüfauftrag formuliert für die Erstellung einer vertiefenden Untersuchung (u.a. Konkretisierung der räumlichen Verortung, der Festlegung der Ausstattungsmerkmale und eines hohen Wiedererkennungswertes, der Steuerung und Organisation und des Betriebs sowie durchgehender Buchungsund Tarifmöglichkeiten). Wichtig ist hier auch, das Bewusstsein bei den Kommunen zu wecken, dass Ladestationen in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen sinnvoll sind. Spessart Regional verweist auf das Start- und Leuchtturmprojekt Mobilitätsstationen in der lokalen Entwicklungsstrategie 2023 – 2027 in der Leader-Region. 		
P+R	Es braucht eine Vereinheitlichung der Bewirtschaftungsformen, der Buchungsmöglichkeiten, Parkdauer und Gebühren. Die Formulierung der entsprechenden Anforderungen erfolgt im Nahverkehrsplan, die Konkretisierung sollte über eine weitergehenden Prüfauftrag (ggf. im Zusammenhang mit den Mobilitätsstationen) erfolgen.		
Handlungsfeld Service	Handlungsfeld Service		



Thema	Aussagen der Teilnehmenden	
	Im Zusammenhang mit der Diskussion zum Deutschlandticket verweist die ivm auch auf die Bedeutung von Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements, die auch in den NVP aufgenommen werden sollten.	
Querschnittsthema Barrierefreiheit		
	Die Anforderung einer guten Lesbarkeit der Fahrgastinformationen an Haltestellen soll als generelle Anforderung formuliert werden.	
Prozessthema Organisation		
	 Weitere Projekte, die derzeit bereits diskutiert oder untersucht werden (z. B. CargoSurfer), werden als weiterzuverfolgende Prüfaufträge im NVP verankert. 	

Vermerk: plan:mobil, 17. November 2022





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



Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz II

Zeit und Ort

28.11.2022, 09-12 Uhr, digital

<u>Teilnehmende</u>

Herr Vogel Nidderau Herr Rollmann Bruchköbel Frau Rück Schöneck

Herr Büttner Niederdorfelden

Frau Böttcher Maintal
Herr Proske traffiQ
Herr Heitmann Hanau LNO
Frau Schneider Stadt Hanau
Herr Biederbick KVG OF

Herr Kappen KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel KVG Main-Kinzig
Frau Stutz KVG Main-Kinzig
Herr Büsch plan:mobil

Herr Kühnel plan:mobil

Präsentation und Unterlagen

■ Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

Ergebnisvermerk

Herr Büsch stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt

- 1. Begrüßung
- 2. Aktuelle Themen und Entwicklungen
- 3. Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan
- 4. Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern

(dazwischen Pause)



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Begrüßung	
	Die KVG MK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz II zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.
Aktuelle Themen und Er	ntwicklungen
	/
Gliederung und Handlu	ngsfelder Nahverkehrsplan
Verknüpfung ÖPNV - Rad	Die Stadt Nidderau führt aus, dass eine verbesserte Verknüpfung zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV ein wichtiges Thema mit hoher Bedeutung für die Mobilität im MKK ist. Attraktive Schnittstellen z. B. an Bahnhöfen umzusetzen ist dann problematisch, wenn verschiedene Stellen (v.a. der DB AG) zuständig sind. Für den NVP wird eine hohe Priorisierung empfohlen, um die Umsetzung voranzutreiben.
Anforderungen und Ma	Bnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern
Toilettenanlagen	 Die Stadt Bruchköbel fragt, ob bereits konkrete Standortideen vorliegen, und wer sich um die Wartung kümmern soll. Eine konkrete Standortliste liegt noch nicht vor. Standorte sollten Endhaltepunkte und zentrale Verknüpfungspunkte sein, vorrangig aber (für das Fahrpersonal) Linienstart- und endpunkte, wo Standzeiten anfallen. Die Standortoptionen werden vor dem Hintergrund der Infrastrukturanforderungen noch weiter vertieft. Anzustreben sind Lösungen, von denen auch Fahrgäste profitieren.
Barrierefreiheit	Die im NVP aufgeführten Hinweise zur Priorisierung beziehen sich auf Bushaltestellen. Die Stadt Bruchköbel berichtet von ihren Bemühungen, die Bahnsteige am Bahnhof Bruchköbel barrierefrei ausbauen zu lassen. Die Forcierung der barrierefreien Umsetzung der Schienenhaltepunkte wird als Forderung in den NVP aufgenommen; hier ist ein gemeinsames Vorgehen der jeweiligen Kommunen mit der KVG MK vorgesehen.



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	Der NVP beinhaltet einen Priorisierungsvorschlag für den barrierefreien Umbau der Haltestellen, der mit den Planungen der Kommunen abgestimmt wird.
Berücksichtigung kommunaler Angebote	 Besonderheiten der Kommunen und spezifische Anforderungen wurden in den Kommunengesprächen detailliert besprochen.
Alternative Antriebe	Die aktuellen Förderprogramme bevorzugen tendenziell große Fahrzeugflotten. Die Stadt Maintal berichtet, dass sie daher mit ihrem Förderantrag für den Stadtverkehr nicht erfolgreich war. Daher ist es wichtig, den Fokus auch auf kleinere Beschaffungsmengen und ggf. gemeinsame Fahrzeugbeschaffungen zu legen, und im NVP bzw. bei der Untersuchung zur Umstellung der Fahrzeuge auf alternative Antriebe entsprechende Forderungen aufzunehmen.
Ausblick	
	 Die Anmerkungen aus den Kommunengesprächen zum Zielkonzept Netz und Angebot sowie den Regionalkonferenzen werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Herr Krenkel dankt für den Austausch und fasst die umfangreichen Aufgaben zusammen, die in den kommenden Jahren für eine kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im MKK anstehen zusammen. Mit dem NVP wird das dafür erforderliche Rüstzeug erarbeitet. Die Beschlussfassung ist für Frühjahr / Sommer 2023 vorgesehen. Weitere Rückmeldungen/Anmerkungen durch die Teilnehmenden sind im Nachgang der Regionalkonferenzen bis zum Jahresende noch an die Gutachter und/oder KVG MK möglich.





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



Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz II

Zeit und Ort

28.11.2022, 13:30-15:30 Uhr, digital

Teilnehmende

Frau Fey ZOV-Verkehr
Herr Göllner Hammersbach
Herr Hofmann Ronneburg
Herr Nieme VGO

Herr Schaaf Langenselbold

Herr Schachtner Neuberg Herr Schilling Erlensee

Herr Kappen KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel KVG Main-Kinzig
Frau Stutz KVG Main-Kinzig

Herr Büsch plan:mobil Herr Jahn plan:mobil

<u>Präsentation und Unterlagen</u>

■ Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

Ergebnisvermerk

Herr Büsch stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt

- 1. Begrüßung
- 2. Aktuelle Themen und Entwicklungen
- 3. Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan
- 4. Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern

(dazwischen Pause)



Thema	Aussagen der Teilnehmenden	
Begrüßung		
	Die KVG MK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz II zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.	
Aktuelle Themen und Er	ntwicklungen	
	Die Reaktivierung von Schienenstrecken wird als Prüfauftrag im NVP aufgenommen. Derzeit laufen an verschiedenen Stellen Prüfungen und weitergehende Überlegungen, mögliche Umsetzungszeitpunkte sind projekt- bzw. streckenabhängig noch nicht absehbar.	
Gliederung und Handlu	ngsfelder Nahverkehrsplan	
	/	
Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern		
Multimodale Schnittstellen	Aus Sicht der KVG MK wäre es sinnvoll, die Zuständigkeit für die Koordination eines einheitlichen Haltestellenmanagements künftig bei der KVG MK anzusiedeln (Ausnahme bauliche Maßnahmen), um eine hohe Qualität und Einheitlichkeit der Informationen etc. sicherzustellen.	
Barrierefreiheit	 Die im NVP aufgeführten Hinweise zur Priorisierung beziehen sich auf Bushaltestellen. Der NVP beinhaltet einen Priorisierungsvorschlag für den barrierefreien Umbau der Haltestellen, der mit den Planungen der Kommunen abgestimmt wird. 	
Ausblick	Ausblick	
	Herr Krenkel dankt für den Austausch und fasst die umfangreichen Aufgaben zusammen, die in den kommenden Jahren für eine kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im MKK anstehen zusammen. Mit dem NVP wird das dafür erforderliche Rüstzeug erarbeitet. Die Beschlussfassung ist für Frühjahr / Sommer 2023 vorgesehen. Darüber hinaus wird eine	



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	 Weiterentwicklung und Neuorganisation der KVG MK langfristig angestrebt. Weitere Rückmeldungen/Anmerkungen durch die Teilnehmenden sind im Nachgang der Regionalkonferenzen bis zum Jahresende noch an die Gutachter und/oder KVG MK möglich.





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



Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz II

Zeit und Ort

29.11.2022, 09:00-12:00 Uhr, digital

Teilnehmende

Herr Betz Freigericht
Herr Eitz Freigericht
Herr Glöckner Gelnhausen
Herr Helfrich Gründau
Herr Henkel Rodenbach

Herr Hogenmüller Landkreis Aschaffenburg

Herr Lötschert Rodenbach Herr Pfeifer Hasselroth

Herr Kappen KVG Main-Kinzig
Herr Krenkel KVG Main-Kinzig
Frau Stutz KVG Main-Kinzig

Herr Kühnel plan:mobil Herr Jahn plan:mobil

Präsentation und Unterlagen

■ Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

Ergebnisvermerk

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt

- 1. Begrüßung
- 2. Aktuelle Themen und Entwicklungen
- 3. Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan
- 4. Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern

(dazwischen Pause)



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Begrüßung	
Aktuelle Themen und Er	Die KVG MK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz II zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises. Meinstellungen
Akidelie illelileli dila Li	,
	/
Gliederung und Handlu	ngsfelder Nahverkehrsplan
	/
Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern	
Finanzierung	 Die Frage nach der Höhe der anteiligen Finanzierung neuer Angebote durch die Kommunen lässt sich erst im Rahmen einer konkretisierten Planung einzelner Linien beantworten. Bei der Einrichtung neuer Angebote bzw. Linien soll ein "Erprobungszeitraum" von 2-3 Jahren vorgesehen werden, um die Wirkungen zu evaluieren. Ggf. werden die Angebote anschließend abhängig von der Nachfrage angepasst. Die geplante Nutzung von Fahrgastzählsysteme ermöglicht die genauere Evaluierung der Nachfrage. Die Teilnehmenden sind sich einig, dass eine Ausweitung der Finanzierung bzw. eine stärkere (finanzielle) Beteiligung an der Mobilitätswende durch das Land Hessen erforderlich ist. Die kommunalen politischen Gremien sollten dies geschlossen einfordern. Die Finanzierung neuer Mobilitätsangebote soll dabei nicht nur in den Städten, sondern auch im ländlichen Raum erfolgen.
Netz und Angebote	 Eine Vermeidung von Parallelverkehren zwischen fahrplangebundenen Linien und On-Demand-Angeboten wird durch die verwendete Software sichergestellt. Es wird angeregt einen neuen Expressbus aus Freigericht über den Bf. Langenselbold zu führen.
Multimodale Schnittstellen	Die Ausweitung der Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen (Mobilitätsschnittstellen) soll im NVP deutlich



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
	gemacht werden. Damit sollen auch Nutzende im Alltagsverkehr angesprochen werden. Zu diesem Zweck ist eine Gesamtbetrachtung der Mobilitätsschnittstellen mit einem einheitlichen Konzept, das auch das in der Umsetzung befindliche Radverkehrskonzept mitbetrachtet, sinnvoll. Als Hürden bei der Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV werden insbesondere die technischen Herausforderungen bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV gesehen.
Ausblick	,
	 Die Anmerkungen aus den Kommunengesprächen sowie den Regionalkonferenzen werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Herr Krenkel dankt für den Austausch und fasst die umfangreichen Aufgaben zusammen, die in den kommenden Jahren für eine kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im MKK anstehen zusammen. Mit dem NVP wird das dafür erforderliche Rüstzeug erarbeitet. Die Beschlussfassung ist für Frühjahr / Sommer 2023 vorgesehen. Weitere Rückmeldungen/Anmerkungen durch die Teilnehmenden sind im Nachgang der Regionalkonferenzen bis zum Jahresende noch an die Gutachter und/oder KVG MK möglich.





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



Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz II

Zeit und Ort

29.11.2022, 13:30-16:00 Uhr, digital

Teilnehmende

Herr Dziallas RMV Herr Fehl Birstein

Frau Mützel Landkreis Main-Spessart

Herr Soer Flörsbachtal
Herr Schmitt Biebergemünd
Herr Weiher Wächtersbach

Herr Zimmer Brachttal

Herr Kappen KVG Main-Kinzig Frau Stutz KVG Main-Kinzig

Herr Kühnel plan:mobil Herr Jahn plan:mobil

Präsentation und Unterlagen

■ Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

Ergebnisvermerk

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt

- 1. Begrüßung
- 2. Aktuelle Themen und Entwicklungen
- 3. Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan
- 4. Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern

(dazwischen Pause)



Thema	Aussagen der Teilnehmenden	
Begrüßung	Begrüßung	
	Die KVG MK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz II zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.	
Aktuelle Themen und Ei	ntwicklungen	
	/	
Gliederung und Handlu	ngsfelder Nahverkehrsplan	
Netz und Angebot	Aufgrund der höheren Sicherheit wären grundsätzlich Sitzplätze für alle Fahrgäste im Schulverkehr bzw. bei der Schülerbeförderung wünschenswert. Eine Umsetzung erscheint allerdings aus Kosten- und Kapazitätsgründen nicht realistisch.	
Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern		
	/	
Ausblick		
	 Herr Kappen dankt für den Austausch und fasst die umfangreichen Aufgaben zusammen, die in den kommenden Jahren für eine kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im MKK anstehen zusammen. Mit dem NVP wird das dafür erforderliche Rüstzeug erarbeitet. Die Beschlussfassung ist für Frühjahr / Sommer 2023 vorgesehen. Weitere Rückmeldungen/Anmerkungen durch die Teilnehmenden sind im Nachgang der Regionalkonferenzen bis zum Jahresende noch an die Gutachter und/oder KVG MK möglich. 	





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



Ergebnisvermerk der Regionalkonferenz II

Zeit und Ort

30.11.2022, 09:00-11:00 Uhr, digital

<u>Teilnehmende</u>

Herr Henfling Sinntal
Herr Möller Schlüchtern
Herr Schreiber Jossgrund
Herr Sperzel Sinntal

Herr Ullrich Main-Kinzig-Kreis

Herr Vollmann LNG Fulda

Herr Ziegler Bad Soden-Salmünster
Herr Zimmermann Steinau a. d. Straße
Herr Kappen KVG Main-Kinzig
Frau Stutz KVG Main-Kinzig

Herr Kühnel plan:mobil Herr Jahn plan:mobil

Präsentation und Unterlagen

■ Präsentation KVG Main-Kinzig und plan:mobil (Versand mit dem Vermerk)

Ergebnisvermerk

Herr Kühnel stellt die Agenda der Sitzung vor:

TO-Punkt

- 1. Begrüßung
- 2. Aktuelle Themen und Entwicklungen
- 3. Gliederung und Handlungsfelder Nahverkehrsplan
- 4. Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern

(dazwischen Pause)



Thema	Aussagen der Teilnehmenden
Begrüßung	
	 Die KVG MK begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Regionalkonferenz II zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Main-Kinzig-Kreises.
Aktuelle Themen und E	ntwicklungen
	/
Gliederung und Handlu	ingsfelder Nahverkehrsplan
	/
Anforderungen und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern	
	/
Ausblick	
	 Die Anmerkungen aus den Kommunengesprächen sowie den Regionalkonferenzen werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Herr Kappen dankt für den Austausch und fasst die umfangreichen Aufgaben zusammen, die in den kommenden Jahren für eine kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im MKK anstehen zusammen. Mit dem NVP wird das dafür erforderliche Rüstzeug erarbeitet. Die Beschlussfassung ist für Frühjahr / Sommer 2023 vorgesehen. Weitere Rückmeldungen/Anmerkungen durch die Teilnehmenden sind im Nachgang der Regionalkonferenzen bis zum Jahresende noch an die Gutachter und/oder KVG MK möglich.





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



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