



NAHVERKEHRSP LAHN-DILL-KREIS 2020FF BERICHT

Lahn | Dill | Kreis 



NAHVERKEHRSPLAN LAHN-DILL-KREIS 2020FF

BERICHT

Bearbeitung



IG Dreieich Bahn GmbH
63303 Dreieich

M.Sc. Geogr. Alexander Jorns
M.A. Geogr. Max Klöppinger
Dipl.-Geogr. Stephan Kyrieleis
M.A. Geogr. David Moritz
Dipl.-Geogr. Maximilian Wagner

im Auftrag der



Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH
Karl-Kellner-Ring 49
35576 Wetzlar

Vorwort

Am 22. Februar 2021 hat der Kreistag einstimmig den vorliegenden Nahverkehrsplan beschlossen. Damit wurde eine Grundsatzentscheidung für die Entwicklung des Öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) im Lahn-Dill-Kreis in den nächsten 5 Jahren und darüber hinaus getroffen. Alle Maßnahmen des lokalen ÖPNV müssen künftig dem Anforderungsprofil dieses Nahverkehrsplans entsprechen.

Dadurch sind zahlreiche Verbesserungen im ÖPNV-Angebot des Lahn-Dill-Kreises zu erwarten. Bereits zum 13. Dezember 2020 konnten zwei neue landkreisübergreifende Expressbuslinien in den benachbarten Landkreis Marburg-Biedenkopf in Betrieb genommen werden. Weitere Expressbuslinien sollen folgen und auch dort, wo es kein Angebot auf der Schiene gibt, attraktive Verbindungen schaffen.

Durch neue Standards für Bedienzeiten und Takte wird das Angebot auch auf den bestehenden lokalen Buslinien insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende ausgedehnt. In den Spätstunden von Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag ist zudem an wichtigen Bahnhöfen eine Verbesserung der nächtlichen Anschlüsse von Zügen aus Richtung Frankfurt und Gießen an den Busverkehr bis Mitternacht vorgesehen.

Als Ergänzung, dort wo aufgrund geringer Nachfrage oder der Straßensituation kein regulärer Linienverkehr angeboten werden kann, kommt das Angebot „MobilBus“ hinzu. Der „MobilBus“ bietet an bestimmten Wochentagen oder in bestimmten Zeitlagen auf die Bedürfnisse des Besorgungsverkehrs ausgerichtete Verbindungen. Er richtet sich damit insbesondere an Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Mit dem „MobilBus“ sollen aber bestehende Bürgerbusse nicht ersetzt werden. Vielmehr kommt das Konzept dort zum Tragen, wo sich kein Bürgerbus etablieren konnte.

Eine große Aufgabe, der sich die Städte und Gemeinden stellen müssen, ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen. Damit wird nicht nur Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator eine einfachere Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs möglich. Barrierefreiheit hilft auch Menschen mit Sehbehinderung oder sonstigen körperlichen Einschränkungen, mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck. Barrierefreiheit darf sich aber nicht nur auf die Haltestelle beschränken – auch die Wege zur Haltestelle müssen entsprechend gestaltet und ausreichend breit sein. In der ersten Ausbaustufe sollen bis 2022 rund 400 Haltestellen, in einer zweiten Stufe bis 2025 weitere 350 Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden.

Mit der Umsetzung des vorliegenden Nahverkehrsplans leistet der Lahn-Dill-Kreis seinen Beitrag für einen leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Nahverkehr. Einen Nahverkehr, der Mobilität für alle gewährleistet und zur Lebensqualität in unserem Landkreis beiträgt.

Ich freue mich daher sehr, diesen Nahverkehrsplan, der unter breiter Beteiligung von unterschiedlichen Akteuren erarbeitet wurde, als Basis für die nächsten Jahre vorliegen zu haben und vorlegen zu können. Mein herzlicher Dank geht an alle, die an diesem Nahverkehrsplan mitgearbeitet haben.

Wir brauchen gerade im ländlichen Raum einen ÖPNV, der attraktiv und komfortabel die Bedürfnisse der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer erfüllen kann – nicht zuletzt auch aus Gründen des Klimaschutzes.

Kreisbeigeordneter des Lahn-Dill-Kreises,

Heinz Schreiber

Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Dill-Kreis in den nächsten Jahren festgelegt. Er dient damit als Grundlage für ein abgestimmtes Handeln von Gemeinden und Aufgabenträgern mit dem Ziel, das ÖPNV-Angebot weiter zu verbessern.

Der Nahverkehrsplan gliedert sich in sieben Hauptkapitel. Das Kapitel **Einleitung und Rechtsrahmen** zeigt zunächst die Funktion, den Aufbau sowie die rechtlichen Grundlagen des Nahverkehrsplans auf. Die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen ist im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) in § 14 geregelt. Zu beachten ist aber auch die Gesetzgebung auf der Ebene des Bundes sowie der Europäischen Union. Im Rahmen eines förmlichen Anhörungsverfahrens wurden die betroffenen Gemeinden sowie Ämter, Verkehrsunternehmen und Interessengruppen an der Aufstellung des Nahverkehrsplans beteiligt. Zudem fand eine Einbindung der verschiedenen Akteure durch einen Lenkungsausschuss, Regionalkonferenzen sowie den Fahrgastbeirat statt.

Entsprechend der Arbeitsweise bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans folgt im Anschluss die **Bestandsaufnahme**. Die Erfassung der Veränderungen in der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur ist Voraussetzung für die Abschätzung der Verkehrsströme und die Erfassung von Erschließungsmängeln. Neben den Einwohnerzahlen werden auch Daten zu sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, Pendlern sowie Schülerinnen in tabellarischer Form dargestellt. Aufgeführt sind auch Neubaugebiete, wichtige Gewerbegebiete sowie Punkte mit hohem Publikumsaufkommen. Weiterhin wird in der Bestandsaufnahme der Ist-Zustand des Öffentlichen Nahverkehrs im Lahn-Dill-Kreis mit Angaben zum Angebot und zur Nutzung dargestellt. Eine Übersicht zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem vorhergehenden Nahverkehrsplan schließt das Kapitel ab.

Im **Anforderungsprofil** werden die Zielvorgaben des Lahn-Dill-Kreises sowie der VLDW mbH für die künftige Ausgestaltung des lokalen straßengebundenen ÖPNV definiert. Für die regionalen Angebote des ÖPNV gelten die vom Rhein-Main-Verkehrsverbund definierten Anforderungen. Weiterhin sind die gesetzlichen Vorgaben im Anforderungsprofil berücksichtigt. Das Anforderungsprofil ist die übergeordnete verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre im Lahn-Dill-Kreis. Es ist solange gültig bis der vorliegende Nahverkehrsplan entweder fortgeschrieben oder ein Nahverkehrsplan mit neuen Inhalten beschlossen wird. Ziel ist ein Nahverkehrssystem, das von allen Teilen der Bevölkerung genutzt werden kann und im gesamten Landkreis einheitliche Qualitätsstandards erfüllt. Der barrierefreie Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen hat hierbei - nicht nur zur Erfüllung gesetzlicher Vorgaben eine besondere Bedeutung. Durch Mindestanforderungen bezüglich Bedienzeiten und Taktfrequenzen wird ein Grundangebot zwischen jedem Ort und dem jeweils zugordneten Zentrum der nächsthöheren zentralörtlichen Ebene garantiert. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wurden die Bedienzeiträume in den Morgen- und Abendstunden sowie am Wochenende ausgedehnt. Im Bereich der Fahrzeuge sorgen Mindeststandards für die Sicherung eines bestimmten Qualitätsniveaus für die Fahrgäste und vergleichbare Bedingungen bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen.

Bei der **Mängelanalyse** wird der Ist-Zustand, der in der Bestandsaufnahme dargestellt ist, mit dem Anforderungsprofil abgeglichen. Maßnahmen zur Beseitigung dabei identifizierter Mängel werden dann im Rahmen des Angebotskonzeptes entwickelt.

Größter Handlungsbedarf besteht beim barrierefreien Umbau von Haltestellen, der in den Aufgabenbereich der jeweiligen Gemeinde fällt. Durch die Ausdehnung der Anforderungen an die Verbindungsqualität (Bedienungszeitraum und Takt) gibt es auch in diesem Bereich Handlungsbedarf. Darüber hinaus weist auch die Anbindung der Schulstandorte auf einigen Relationen Defizite auf. Bei den Fahrzeugen werden dagegen schon heute alle geforderten Mindestanforderungen erfüllt.

Im **Angebotskonzept** werden Maßnahmen zur zukünftigen Angebotsgestaltung dargestellt. Neben Maßnahmen des lokalen straßengebundenen ÖPNV im Aufgabenbereich der VLDW mbH sind auch Maßnahmen aufgeführt, deren Prüfung oder Umsetzung gemäß Verbundweitem Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main vorgesehen ist. Aufgrund der unterschiedlichen Laufzeiten der Verkehrsverträge und des Anpassungsbedarfs an die regionalen Verkehre sowie die Verkehre der benachbarten Aufgabenträger, kann das Angebotskonzept nicht ins Detail gehen. Die konkrete Umsetzung bzw. Prüfung von Maßnahmen aus dem Angebotskonzept erfolgt daher teilweise erst im Vorfeld zur Ausschreibung neuer Verkehrsleistungen. Das Angebotskonzept basiert auf dem heutigen Netz, das durch Angebotsausweitungen und neue Linien optimiert wird. Dabei werden auch Neubaugebiete und Gewerbegebiete mittels neuer Haltestellen besser angebunden. Zur Verbesserung der Nahmobilität in ländlichen Räumen wird ein neues Angebot namens „MobilBus“ eingerichtet, welches sich an den Bedürfnissen des Besorgungsverkehrs von Menschen mit eingeschränkter Mobilität ausrichtet.

Eine Abschätzung über die Auswirkungen auf Fahrgastnachfrage und Kosten bei Umsetzung des Angebotskonzepts gibt das folgende Kapitel **Maßnahmenwirkung und -bewertung**. Da die zukünftige Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelwahl von verschiedenen Faktoren abhängig ist, werden zunächst einige Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage dargestellt. Dazu gehört die Verschiebung der Altersstruktur, die zu einem Anstieg des Anteils der über 65 Jahre alten Menschen und einem Absinken der unter 20-jährigen in der Bevölkerung geführt hat. Wenn der ÖPNV seine Fahrgastzahlen halten oder erhöhen will, muss er also auch für Senioren eine Alternative zum Auto darstellen. Anschließend erfolgt die Abschätzung von Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage und Kosten der Maßnahmen aus dem Angebotskonzept. Da konkrete Kosten erst nach Abschluss der Feinplanung ermittelt werden können und diese zudem vom Zeitpunkt der Umsetzung abhängen, kann für viele Maßnahmen nur eine grobe Einschätzung gegeben werden. Die Kosten für zusätzliche Fahrtenpaare zur Erfüllung der Bedienungsstandards wurden dagegen anhand des durchschnittlichen Kilometerpreises abgeschätzt. Weiterhin erfolgte eine Prognose der Kosten für den barrierefreien Umbau der Haltestellen. Hierfür wird bis 2025 mit Kosten in Höhe von rund 40,2 Mio. Euro gerechnet, wobei aber Fördermittel nicht eingerechnet sind.

Abschließend wird die **Linienbündelung** im Lahn-Dill-Kreis dargestellt. Um bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen Bedingungen zu schaffen, die durch eine ausreichend hohe Zahl von Bietern zu einem wirtschaftlichen Angebot führt, wird das Liniennetz in einzelne Linienbündel aufgeteilt. Diese sind so zu gestalten, dass durch räumliche Nähe der Linien ein rationeller Fahrzeug- und Personaleinsatz möglich ist und der Leistungsumfang in einer Größenordnung liegt, die auch von mittelständischen Busunternehmen bedient werden kann. Eine Integration neuer Linien oder sonstiger Leistungserweiterungen, die über den vertraglich geregelten Umfang hinausgehen, ist erst im Rahmen einer neuen Auftragsvergabe möglich. Daher müssen bei der Angebotsplanung die Vertragslaufzeiten der Linienbündel, die ebenfalls in diesem Kapitel aufgeführt werden, beachtet werden.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	III
Zusammenfassung	IV
I Einleitung und Rechtsrahmen	1
1 Einleitung.....	1
1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans.....	1
1.2 Ausrichtung der Vorgaben.....	2
1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans.....	3
1.4 Beteiligungsverfahren	6
1.5 Stellungnahmen aus dem laufenden Abstimmungs- und dem Anhörungsverfahren	9
1.6 Beschlussfassung.....	9
2 Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV	10
2.1 Europarechtlicher Rahmen.....	10
2.2 Bundesrechtlicher Rahmen	11
2.3 Landesrechtlicher Rahmen	14
II Bestandsaufnahme	16
1 Räumliche und verwaltungsmäßige Struktur.....	16
1.1 Lage im Raum	16
1.2 Verwaltungstechnische Gliederung.....	17
2 Bevölkerungsstruktur im Lahn-Dill-Kreis	21
2.1 Bevölkerungsstand	21
2.2 Altersstruktur.....	23
2.3 Bevölkerungsentwicklung.....	24
3 Siedlungsstruktur und deren Entwicklung	27
3.1 Siedlungsstruktur.....	27
3.2 Neubaugebiete	27
4 Arbeitsmarkt.....	30
4.1 Arbeitsstandorte.....	30
4.2 Berufspendler	31
5 Versorgung, Bildung und Verwaltung.....	34
5.1 Einzelhandelsstandorte	34
5.2 Bildungseinrichtungen	34
5.3 Öffentliche Einrichtungen.....	39

6	Freizeiteinrichtungen und Ausflugsziele	40
6.1	Sportstätten und sonstige Freizeiteinrichtungen.....	40
6.2	Regional bedeutsame Museen.....	42
6.3	Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele.....	43
6.4	Tourismus.....	43
7	Verkehr und Verflechtungen	44
7.1	Motorisierungsgrad der Bevölkerung.....	44
7.2	Straßenverkehrsinfrastruktur und Verkehrswegebela- stung	45
7.3	Verkehrsmittelübergreifende Verknüpfung	48
8	ÖPNV im Lahn-Dill-Kreis.....	50
8.1	Schienengebundener Personenverkehr	50
8.2	Straßengebundener ÖPNV.....	53
8.3	ÖPNV-Zugangspunkte.....	64
8.4	Tarife.....	67
9	Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2009	70
III Anforderungsprofil.....		76
1	Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan	76
2	Grundziele und Leitbilder	77
2.1	Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit.....	77
2.2	Anforderungen durch demographische Entwicklungen.....	77
2.3	Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen.....	78
2.4	Reduzierung der Umweltbelastungen.....	78
3	Rechtsgrundlagen zur Ausgestaltung des ÖPNV.....	79
3.1	Ausreichende Bedienung	79
3.2	Allgemeine Anforderungen gemäß HÖPNVG.....	80
3.3	Regionale und lokale Linien und deren Aufgabenträger.....	81
3.4	Barrierefreiheit	82
4	Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV.....	84
5	Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht der Förderung zur Gleichstellung der Geschlechter.....	86
6	Anforderungen des Schulverkehrs an den ÖPNV	89
7	Mindeststandards für die Verkehrsbedienung	91
7.1	Grundsätze der Netz- und Fahrplangestaltung zur Gewährleistung der Mindestbedienungsstandards	91
7.2	Verbindungen zwischen Zentralen Orten	93

7.3	Verbindungsmodell zwischen Zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen	94
7.4	Mindestbedienstandards in Bezug auf die Raumstruktur	95
7.5	Weiterentwicklung flexibler Bedienformen.....	99
7.6	Kriterien der Anbindung von Einrichtungen und Gebieten mit hohem punktuellen Zielverkehrsaufkommen	100
8	Qualitatives Grundangebot.....	101
8.1	Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen	101
8.2	Mindeststandards für Haltestellen.....	104
8.3	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.....	110
8.4	Mindeststandards für die Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV	111
8.5	Mindestanforderungen an die Verkehrsbedienung	115
8.6	Mindestanforderungen an das Fahrpersonal im straßengebundenen ÖPNV	116
8.7	Marketing	118
8.8	Fahrgastinformation	119
9	Finanzierung.....	122
IV	Mängelanalyse	123
1	Barrierefreiheit	123
2	Erschließungsqualität	126
3	Verbindungsqualität.....	129
4	Anbindungen im Schulverkehr	134
5	Typische Schwachstellen und Mängel bei Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV.....	139
5.1	Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit	139
5.2	Eingeschränkte Aufenthaltsqualität.....	140
5.3	Fehlende Barrierefreiheit.....	141
5.4	Unzureichender Ausbaustand.....	145
5.5	Eingeschränkte verkehrliche Funktionalität.....	146
5.6	Unzureichende Informationsmöglichkeiten.....	146
6	Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln.....	150
6.1	Fahrradverkehr	150
6.2	Fußgängerverkehr	150
6.3	Autoverkehr.....	151
7	Fahrzeuge	151
7.1	Technische Anforderungen.....	151

7.2	Barrierefreiheit	151
7.3	Fahrgastinformation	152
7.4	Erscheinungsbild.....	153
V	Angebotskonzept.....	154
1	Verkehrsangebot.....	155
1.1	Schienenpersonennahverkehr.....	156
1.2	Regionale Buslinien	157
1.3	Lokale Linien.....	157
2	Haltestellen.....	171
2.1	Barrierefreier Ausbau.....	172
2.2	Neue Haltestellen	172
2.3	Verlegung von Haltestellen	174
2.4	Wiederinbetriebnahme von Haltestellen	175
2.5	Verbesserung der Haltestellensituation	175
2.6	Bahnhofsmodernisierung.....	176
2.7	Anschlusssicherung mittels DFI	178
2.8	Intermodale Verknüpfung	178
3	Fahrzeuge	178
4	Marketing	179
4.1	Mobilitätszentralen	179
4.2	Online-Medien.....	179
4.3	Print-Medien.....	179
4.4	Werbung an Fahrzeugen oder Haltestellen	180
4.5	Kundendialog	180
5	Monitoring.....	180
VI	Maßnahmenwirkung und -bewertung	182
1	Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage.....	182
1.1	Demographischer Wandel und Mobilität.....	182
1.2	Weiterentwicklung des Angebotes aus dem Bestand.....	184
2	Maßnahmenwirkung.....	186
2.1	Fahrgastnachfrage.....	186
2.2	Kostenprognose	186
2.3	Maßnahmenbewertung	188
3	Kostenschätzungen	191
3.1	Erfüllung Bedienungsstandards	191

4	Haltestellenausbauprogramm.....	193
4.1	Kostenprognose für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen	193
4.2	Finanzierung.....	194
VII	Linienbündelung	195
1	Verkehrliche und rechtliche Grundlagen.....	195
2	Zweck der Linienbündelung.....	196
3	Informationspflicht der zuständigen Behörde	196
4	Methoden der Linienbündelung.....	198
4.1	Ermessensspielräume.....	198
4.2	Rechtsfehlerhafte Kriterien.....	200
5	Linienbündel im Lahn-Dill-Kreis.....	201
5.1	Linienbündel LDK-Haiger	202
5.2	Linienbündel LDK-Dillenburg.....	202
5.3	Linienbündel LDK-Bischoffen/Mittenaar	203
5.4	Linienbündel LDK-Hohenahr	203
5.5	Linienbündel LDK-Herborn-Nord.....	204
5.6	Linienbündel LDK-Herborn-Süd	204
5.7	Linienbündel LDK-Ehringshausen	205
5.8	Linienbündel LDK-Braunfels	205
5.9	Linienbündel LDK-Hüttenberg.....	206
	Abbildungsverzeichnis.....	207
	Tabellenverzeichnis	209
	Literaturverzeichnis	211
	Abkürzungsverzeichnis	214
	Anlagenverzeichnis	217

Anlagen

I Einleitung und Rechtsrahmen

1 Einleitung

1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans

Der vorliegende Nahverkehrsplan (NVP) für den Lahn-Dill-Kreis erhält mit seiner Verabschiedung durch den Kreistag Gültigkeit für die Jahre 2020 bis zunächst 2025.

Die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen beruht auf § 8 Abs. 3 PBefG und § 14 HÖPNVG. Die Aufgabenträger – in Hessen die Landkreise, kreisfreien Städte und die Städte über 50.000 Einwohner – haben die Verantwortung zur Ausgestaltung und Finanzierung des lokalen ÖPNV gesetzlich übertragen bekommen.

Zu den Verpflichtungen der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV fällt auch die Festschreibung der Rahmenplanung für die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV, die im Nahverkehrsplan ihren Ausdruck findet. Spätestens alle fünf Jahre ist darüber zu entscheiden, ob der Nahverkehrsplan neu aufzustellen bzw. fortzuschreiben ist.

Zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV in Hessen werden durch die Verkehrsverbände (RMV, NVV, VRN für den Kreis Bergstraße) die regionalen Nahverkehrspläne und durch die Aufgabenträger (Landkreise, kreisfreie Städte und Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern) die lokalen Nahverkehrspläne aufgestellt. In einem Gegenstromprinzip sind die lokalen Nahverkehrspläne eines Verbundgebietes aus dem regionalen Nahverkehrsplan zu entwickeln, während dieser die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen hat (vgl. § 14 Abs. 6 HÖPNVG). Diese Vorgehensweise bietet den Vorteil, dass das gesamte künftige Verkehrsangebot – regionale und lokale Linien beinhalten – sowohl territorial als auch angebotsseitig integriert und widerspruchsfrei in den Nahverkehrsplänen entworfen werden kann.

§ 9 Abs. 2 i. V. m. § 8 PBefG ermöglicht eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen. Gleichzeitig trägt der Aufgabenträger die Verantwortung, dass von ihm finanzierte Linien zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit bestellt werden. Er hat ferner dafür Sorge zu tragen, dass eigenwirtschaftliche Betreiber nicht durch „Rosinenpickerei“ lukrative Linien betreiben und der öffentlichen Hand lediglich die Bestellung und Finanzierung subventionsbedürftiger Linien verbleibt. In Anpassung an die Erfordernisse eines liberalisierten, europäischen Verkehrsmarkts sowie zur Vermeidung der Übernahme ertragsreicher Linien durch eigenwirtschaftliche Konzessionäre werden daher Betriebsleistungen mehrerer Linien des straßengebundenen ÖPNV vom Aufgabenträger zu wirtschaftlichen Einheiten zusammengefasst, um als „Linienbündel“ definiert betrieben und um erforderlichenfalls in künftigen, ggf. europaweiten Ausschreibungen beauftragt zu werden.

Die Inhalte der Nahverkehrspläne werden bei der Erteilung von Liniengenehmigungen durch das Regierungspräsidium Gießen als zuständige Genehmigungsbehörde berücksichtigt. Die Inhalte sind zudem Abwägungsbelang bei der Bauleitplanung und Grundlage für Mittelvergaben bei Investitionen in ÖPNV-bezogene Infrastrukturen durch das Land Hessen. Mit dem Nahverkehrsplan verfolgt der Lahn-Dill-Kreis die Intention, Perspektiven für eine mit allen Akteuren abgestimmte Weiterentwicklung des ÖPNV innerhalb des gesetzlich verankerten Rahmens zu bieten. Bei allen Vorhaben besitzt die Absicherung ihrer Finanzierung eine zentrale Bedeutung.

1.2 Ausrichtung der Vorgaben

Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne sind die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen (vgl. § 14 Abs. 2 Satz 1 HÖPNVG).

Die Inhalte des Nahverkehrsplans müssen mit den allgemeinen Zielen für und den Anforderungen an das ÖPNV-System korrelieren, die in den §§ 3 und 4 HÖPNVG formuliert sind. Des Weiteren muss der Nahverkehrsplan die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung berücksichtigen; er muss den Anforderungen des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen (vgl. § 14 Abs. 3 HÖPNVG).

Die übergeordnete Ausrichtung der verkehrlich-normativen Vorgaben für die Ausgestaltung des künftigen ÖPNV-Angebotes im Lahn-Dill-Kreis fokussiert in hohem Maße auf

- Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit,
- Herausforderungen durch demographische Entwicklungen,
- Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen,
- Anforderungen an die Barrierefreiheit,
- Reduktion von verkehrsinduzierten Schadstoff- und Lärmemissionen.

Die Ausrichtung der planerischen Vorgaben im Nahverkehrsplan orientiert sich an den raumstrukturellen Gegebenheiten des Landkreises und den vorherrschenden Verkehrsspannungen und Nachfrageverhalten.

Der Nahverkehrsplan macht sich eine Systematisierung des Angebotes zur Aufgabe in Hinblick auf

- die Schaffung eines kreisweiten Integralen Taktfahrplans (ITF), insbesondere den SPNV und den regionalen Busverkehr betreffend,
- die herzustellenden Verbindungen zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen,
- die Zuordnung des ÖPNV-Angebotes in Netzebenen und zu Angebotstypen.

Die Strukturierung des Verkehrsangebotes findet ihren konkreten Ausdruck im zeitlichen und räumlichen Zusammenwirken der Verkehrsmittel bzw. Angebotsformen.

Neben dem SPNV übernehmen auch die regionalen Buslinien die Grundbedienung im Wesentlichen entlang der im Regionalplan ausgewiesenen Regionalachsen und überörtlichen Verkehrs- und Siedlungsachsen, die i. d. R. eine hohe Verkehrsnachfrage aufweisen. In den Achsenzwischenräumen und in nachfrageschwächeren Verkehrsgebieten wird die ÖPNV-Bedienung zwischen fest bedienten Busfahrten und nachfragegesteuerten RufBus-Fahrten aufgeteilt.

1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans

Nahverkehrspläne sollen laut § 14 Abs. 4 HÖPNVG für ihr jeweiliges Geltungsgebiet im Allgemeinen mindestens enthalten:

- Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
- eine Bewertung der vorstehenden Feststellungen,
- das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,
- Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern,
- Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV-Angebotes nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG,
- Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind,
- Anforderungen an Fahrzeuge und an die sonstige Verkehrsinfrastruktur,
- ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.

Die Abfolge der Kapitel und deren inhaltliches Zusammenwirken im Nahverkehrsplan orientieren sich vom Prinzip her an den Gliederungsvorgaben aus dem HÖPNVG, skalieren diese jedoch auf die Situation eines ländlich geprägten Verkehrsgebietes.

Ist im Lokalen Nahverkehrsplan von einer bestimmten Personengruppe die Rede (z. B. Fahrgäste, Mitarbeiter, Fahrer), werden Frauen und Männer gleichermaßen darunter verstanden.

Bestandsaufnahme (Kap. II)

In der Bestandsaufnahme werden die Raum- und Verkehrsstrukturen im Lahn-Dill-Kreis analysiert. Die Aufbereitung umfasst neben aktuellen soziodemographischen und -ökonomischen Daten auch die Schulstandorte sowie die Zahlen der Schüler und Studierenden. Neben dem Schüler- und Berufsverkehr gewinnen der Freizeit- sowie der Einkaufsverkehr immer mehr an Bedeutung. In der Bestandsaufnahme erfolgte daher auch eine Erfassung von bedeutenden Zielen dieser Verkehrsarten.

Die Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes und der dazugehörigen Infrastrukturen bildet eine wesentliche Daten- und Informationsbasis für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems.

Anforderungsprofil (Kap. III)

Im Anforderungsprofil sind normative Vorstellungen und Zielvorgaben für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV im Lahn-Dill-Kreis formuliert. Nach einer Definition der Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen werden daraus Anforderungen für die Gestaltung der Verkehrsbedienung, der Fahrzeuge, der Haltestellen sowie der Fahrgastinformation und des Kundenservice abgeleitet.

Wichtige Leitziele waren dabei die schrittweise Schaffung eines barrierefreien Verkehrssystems sowie eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Beides kann nur durch eine konsequente Einhaltung von Standards geschaffen werden.

Zur Bewertung und differenzierten Betrachtung dieser Standards erfolgt im Anforderungsprofil eine Kategorisierung von Qualitätsanforderung an die Bedienung, Fahrzeuge sowie an die Haltestellen.

Beachtung finden auch die Anforderungen, die für eine reibungslose Betriebsabwicklung an das Personal, die Fahrzeuge sowie die Infrastruktur gestellt werden.

Mängelanalyse (Kap. IV)

In der Mängelanalyse werden die im Anforderungsprofil aufgestellten Merkmale für den Soll-Zustand mit dem in der Bestandsaufnahme beschriebenen Ist-Zustand abgeglichen. Erfüllt der Ist-Zustand nicht die Kriterien des Anforderungsprofils, besteht Handlungsbedarf. Die Beseitigung festgestellter Mängel muss daher Ziel des Angebotskonzepts sein. Die Mängelanalyse konzentriert sich auf solche, die innerhalb des Wirkungsbereiches dieses Nahverkehrsplans, also im Verantwortungsbereich des Lahn-Dill-Kreises liegen.

Ein Abgleich des Ist-Zustandes mit dem Anforderungsprofil erfolgte in den Bereichen Verkehrsangebot (insbesondere Erschließung und Bedienzeiten), Fahrzeuge und Haltestellen.

Mängel bei der Haltestellenausstattung werden anhand von exemplarischen Bild-Beispielen dargestellt. Der gesetzlich vorgeschriebene barrierefreie Ausbau aller Haltestellen sollte als Chance zu deren alsbaldigen Behebung verstanden werden.

Angebotskonzept (Kap. V)

Im Angebotskonzept werden die im Anforderungsprofil aufgestellten Vorgaben an das ÖPNV-System in ein realisierungsfähiges Konzept umgesetzt. Vor dem Hintergrund der Mängelanalyse werden insbesondere für jene Bereiche des Verkehrssystems Maßnahmen entwickelt, in welchen Schwachstellen bestehen und die im Anforderungsprofil definierten Mindeststandards unterschritten sind.

Neben der textlichen Erläuterung wird jede Linie in Form eines Liniensteckbriefs mit den jeweiligen Rahmendaten dargestellt. Darüber hinaus enthält das Angebotskonzept einen Überblick über das Ineinandergreifen der Bestandteile des künftigen ÖPNV-Angebotes. Bestehende Verkehrsangebote, welche nicht der Aufgabenträgerschaft des Lahn-Dill-Kreises unterliegen, werden nachrichtlich in das zukünftige Konzept aufgenommen.

Eine wesentliche Zukunftsaufgabe ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen. Hierzu enthält das Angebotskonzept eine Übersicht notwendiger Maßnahmen, mit denen die Barrierefreiheit des ÖPNV-Systems erreicht werden kann.

Maßnahmenwirkung und -bewertung (Kap. VI)

Das künftige Nachfrageniveau im ÖPNV wird nicht nur aufgrund von Veränderungen beim Verkehrsangebot bzw. durch systeminterne Größen beeinflusst, sondern auch durch externe, gesellschaftliche Rahmenbedingungen wie den Auswirkungen des demographischen Wandels, dem Mobilitätsverhalten einzelner Bevölkerungsgruppen und den Entwicklungen im Ausbildungssystem.

Die im Angebotskonzept vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen sind in Teilen zu Maßnahmengruppen aggregiert, deren Wirkungen auf die Fahrgastnachfrage abgeschätzt wird. Da es sich beim projektierten Verkehrsangebot um eine moderate Weiterentwicklung aus dem Bestand heraus handelt, werden Nachfrageveränderungen im Jedermann-Verkehr nur sehr gering ausfallen.

Neben der Abschätzung nachfrageseitiger Effekte der vorgeschlagenen Maßnahmen werden auch deren monetäre Auswirkungen untersucht. Hierzu gehört einerseits eine Prognose über den zukünftigen Aufwand für die Erfüllung der im Anforderungsprofil genannten Bedienzeiten und Takte, andererseits eine Übersicht zu erwartender Kosten für den barrierefreien Aus- und Umbau der Haltestellen im Kreisgebiet. Die entsprechenden Kostenaufstellungen dienen als Grundlage für einen Finanzierungsplan.

Die Maßnahmen und Maßnahmengruppen sind auf Grundlage ihrer verkehrlichen und monetären Wirkungen bewertet und in Prioritätsstufen zur Realisierung empfohlen.

Linienbündelung (Kap. VII)

Die Linienbündelung ist ein Verfahren mit Bezug zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das auf die verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Verknüpfung von Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV abzielt und bei der die Konzessionierung eine entscheidende Rolle einnimmt. An diesem Punkt entfaltet der Nahverkehrsplan eine Wirkung auf Dritte, insbesondere auf eigenwirtschaftliche Antragsteller und auf die Genehmigungsbehörde. Daher ist die Linienbündelung – neben dem Anforderungsprofil und dem Angebotskonzept – ein unverzichtbarer Bestandteil eines Nahverkehrsplans.

1.4 Beteiligungsverfahren

Alle Bearbeitungsphasen der Erstellung werden durch Erörterungen zwischen

- Der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW) und
- dem Planungsbüro IGDB GmbH

vorbereitet und abgestimmt. Mehrere projektbegleitende Gremien unterstützen die fachliche Erarbeitung des Nahverkehrsplans. Vor der Beschlussfassung durch das Vertretungsorgan des Aufgabenträgers findet das förmliche Anhörungsverfahren gemäß PBefG und HÖPNVG statt.

1.4.1 Projektbegleitende Gremien

Lenkungsausschuss

Der Lenkungsausschuss wird zur Gesamtkoordination der NVP-Erstellung und zur Klärung grundsätzlicher Fragestellungen ins Leben gerufen. Dieses Gremium besteht aus

- dem Landrat des Lahn-Dill-Kreises
und aus Vertreterinnen und Vertretern
- der Kreisverwaltung
- der Fraktionen des Kreistages
- des Rhein-Main-Verkehrsverbundes
- von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
- des Regierungspräsidiums Gießen
- der Industrie- und Handelskammern.

Regionalkonferenzen

Es werden drei Regionalkonferenzen (Nord, Mitte, Süd) gebildet, in denen lokale Aspekte der Nahverkehrsplanung beraten werden. Zu den Regionalkonferenzen werden Vertreterinnen und Vertreter eingeladen:

- der Städte und Gemeinden im Kreisgebiet
 - Stadt Aßlar
 - Stadt Braunfels
 - Stadt Dillenburg
 - Stadt Haiger
 - Stadt Herborn
 - Stadt Leun
 - Stadt Solms
 - Gemeinde Bischoffen
 - Gemeinde Breitscheid

- Gemeinde Dietzhölztal
- Gemeinde Driedorf
- Gemeinde Ehringshausen
- Gemeinde Eschenburg
- Gemeinde Greifenstein
- Gemeinde Hohenahr
- Gemeinde Hüttenberg
- Gemeinde Lahнау
- Gemeinde Mittenaar
- Gemeinde Schöffengrund
- Gemeinde Siegbach
- Gemeinde Sinn
- Gemeinde Waldsolms
- der benachbarten Kreise und ihrer Aufgabenträgerorganisationen
 - Magistrat der Stadt Wetzlar - Lokale Nahverkehrsorganisation
 - Stadtwerke Gießen AG
 - Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf (RNV)
 - Verkehrsverband Hochtaunus (VHT)
 - Westerwaldkreis
 - Verkehrsgemeinschaft Westfalen Süd (VGWS)
 - Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV-Verkehr)
 - Zweckverband Personennahverkehr Westfalen Süd (ZWS)
- der im Kreis Verkehrsleistungen erbringenden Unternehmen und ihre Verbände
 - Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e.V. (LHO)
 - DB Regio AG
 - Hessische Landesbahn GmbH
 - Verkehrsbetriebe Weber GmbH
 - ALV Oberhessen
 - B.u.B. Busverkehr GbR
 - Medenbach Traffic GmbH
 - Kraftverkehr Keller & Co. KG
 - Verkehrsbetrieb Franke GmbH
 - B.u.S. Linienverkehr
 - Wetzlarer Verkehrsbetriebe GmbH
 - E.S.E. Verkehrsgesellschaft

Fahrgastbeirat

Der Fahrgastbeirat für den Lahn-Dill-Kreis und die Stadt Wetzlar wurde im Jahr 2013 ins Leben gerufen und soll die Interessen der Fahrgäste bei der Organisation des Nahverkehrs im Lahn-Dill-Kreis und der Stadt Wetzlar vertreten. Der Fahrgastbeirat soll Verbesserungen des ÖPNV anregen und zur Verbesserung der Qualität des ÖPNV im Kreis- und Stadtgebiet beitragen. Zu den Mitgliedern des Fahrgastbeirats gehören:

- die Gleichstellungsbeauftragte der Stadt Wetzlar,
- die Frauenbeauftragte des Lahn-Dill-Kreises,
- der Behindertenbeirat des Lahn-Dill-Kreises,
- die Seniorenbeiräte der Gemeinden im Lahn-Dill-Kreis,
- der Seniorenbeirat der Stadt Wetzlar,
- der Fahrgastverband Pro Bahn,
- der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus,
- der Verkehrsclub Deutschland,
- der Kreiselternbeirat,
- ein hauptamtliches Mitglied des Kreisausschusses des Lahn-Dill-Kreises,
- ein hauptamtliches Mitglied des Magistrats der Stadt Wetzlar,
- interessierte Fahrgäste,
- die lokale Nahverkehrsorganisation des Lahn-Dill-Kreises (VLDW mbH),
- die lokale Nahverkehrsorganisation der Stadt Wetzlar,
- die Schulabteilung des Lahn-Dill-Kreises.

Sowie Träger öffentlicher Belange

- ADAC e.V.
- ADFC Lahn-Dill e.V.
- BUND Lahn-Dill-Kreis
- Kreisschülerrat Lahn-Dill
- Staatliches Schulamt für den Lahn-Dill-Kreis und den Landkreis Limburg-Weilburg

Die Gesamtliste der zu den Gremien eingeladenen Institutionen ist aus → **Anlage I-1** ersichtlich.

1.4.2 Förmliches Anhörungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind gemäß § 14 Abs. 7 HÖPNVG die nach §§ 8 und 14 PBefG Beteiligten hinzuzuziehen und das für den ÖPNV zuständige Ministerium anzuhören.

Bei den hinzuzuziehenden Beteiligten handelt es sich um

- die vorhandenen (Verkehrs-)Unternehmer,
- Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte (soweit vorhanden),
- Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände,
- die Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben,
- Städte und Gemeinden,
- Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen,
- Träger der Straßenbaulast,
- nach Landesrecht zuständige Planungsbehörden,
- für Gewerbeaufsicht zuständige Behörden,
- die Industrie- und Handelskammern,
- die betroffenen Fachgewerkschaften,
- Fachverbände der Verkehrstreibenden.

Das formelle Beteiligungsverfahren wurde am 21.09.2020 eingeleitet. Die Anhörungsberechtigten hatten bis zum 16.10.2020 Gelegenheit, Stellungnahmen zum Entwurf des NVP abzugeben.

1.5 Stellungnahmen aus dem laufenden Abstimmungs- und dem Anhörungsverfahren

Die Stellungnahmen aus dem Abstimmungs- und dem Anhörungsverfahren sowie die Empfehlungen des Büros IGDB über deren Berücksichtigung im Nahverkehrsplan sind als → **Anlage I-2** beigefügt.

1.6 Beschlussfassung

Der Kreistag des Lahn-Dill-Kreises hat in seiner Sitzung am 22. Februar 2021 den vorliegenden Nahverkehrsplan für den Lahn-Dill-Kreis beschlossen, einschließlich der aus dem Anhörungsverfahren resultierenden Stellungnahmen mitsamt den dazugehörigen Empfehlungen.

Der Beschlusstext ist als → **Anlage I-3** beigefügt.

2 Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV

2.1 Europarechtlicher Rahmen

Den grundlegenden europarechtlichen Rahmen für die Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, bildet die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007. Diese ist am 03.12.2009 in Kraft getreten und geändert worden durch die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016.

In der Bundesrepublik Deutschland ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geändert und mit Wirkung zum 01.01.2013 und an die Verordnung angepasst worden.

Auf Basis der VO (EG) Nr. 1370/2007 bestehen mehrere Möglichkeiten zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Dabei ist jedoch zu beachten, dass zwischen diesen Varianten keine Wahlfreiheit besteht. Vielmehr ist eine abgestufte Vorgehensweise einzuhalten.

Falls es sich um „Dienstleistungsaufträge“ oder „öffentliche Dienstleistungsaufträge“ mit Bussen und Straßenbahnen gemäß den Definitionen in den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG (bzw. deren Nachfolgerichtlinien 2014/25/EU sowie 2014/24/EU) handeln sollte, sind diese gemäß vergaberechtlicher Vorschriften zu vergeben.

Falls es sich bei einem „Dienstleistungsauftrag“ oder „öffentlichen Dienstleistungsauftrag“ um eine Dienstleistungskonzession i.S.d. vorbezeichneten Richtlinien handelt, ist eine Vergabe nach Artikel 5 Abs. 2 ff. der VO (EG) Nr. 1370/2007 möglich.

Sollte eine zuständige örtliche Behörde beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die sie eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht, wäre dies unter den Voraussetzungen des § 108 GWB oder, bei Vorliegen der Voraussetzungen, gemäß Art. 5 Abs. 2 der VO möglich.

Ferner wäre es für den Fall, dass keine vergaberechtlichen Vorschriften anzuwenden sein sollten, in bestimmten, in Artikel 5 Abs. 4 der VO definierten Ausnahmefällen (Kleinunternehmerklausel) möglich, Aufträge direkt zu vergeben. Gemäß Artikel 5 Abs. 1 S. 2 der Verordnung wird dies regelmäßig in Form einer Dienstleistungskonzession erfolgen. Im Rahmen einer derartigen Dienstleistungskonzession trägt der Unternehmer das überwiegende wirtschaftliche Risiko.

In der Regel sind öffentliche Personennahverkehrsleistungen als (öffentlicher) Dienstleistungsauftrag einzuordnen. Deren wirtschaftliches Risiko ist - von Ausnahmen abgesehen - durch die öffentliche Hand zu tragen, da diese auf Grund eines Missverhältnisses der Kosten zu den durch Fahrgäste erzielbaren Erlösen zumeist nicht eigenwirtschaftlich i. S. d. § 8 Abs. 4 S. 2 PBefG erbracht werden können. Öffentliche Dienstleistungsaufträge sind nach vergaberechtlichen Verfahren zu vergeben. Die Beschaffungsnormen des Art. 5. Abs. 2 ff. der VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Beschaffung von Verkehrsleistungen werden somit nur in Ausnahmefällen eröffnet sein.

2.2 Bundesrechtlicher Rahmen

2.2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen (O-bussen) und mit Kraftfahrzeugen.

Sowohl die Definition des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), welcher für den Lahn-Dill-Kreis Gegenstand dieses Nahverkehrsplans ist, als auch die Forderung nach einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sind bundesrechtlich geregelt.

2.2.1.1 Definition ÖPNV

Als ÖPNV wird in § 8 Abs. 1 S. 1 PBefG die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, O-Bussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (auch Taxen oder Mietwagen) zur Befriedigung der Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr definiert. Gemäß § 8 Abs. 2 PBefG handelt es sich auch beim Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der vorstehend genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet, um ÖPNV. § 2 Abs. 1 HÖPNVG bezieht in die Definition auch Eisenbahnen sowie diejenigen alternativen Bedienungsformen mit ein, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen.

Diese Definition ist in Zusammenhang mit § 2 des Regionalisierungsgesetzes sowie mit § 2 Abs. 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zu sehen. In diesen Gesetzen ist eine entsprechende Regelung enthalten.

Allen genannten Normen ist gemein, dass diese keine Definition des Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrs enthalten. Als Auffangklausel ist lediglich normiert, dass im Zweifel vom Vorliegen eines dieser Verkehre auszugehen ist, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Ohne gesetzliche Definition ist davon auszugehen, dass es sich

- bei Stadtverkehren um Verkehre innerhalb eines Gemeindegebietes handelt;
- bei Vorortverkehren um Verkehre handelt, welche eine Gemeinde mit ihrem benachbarten Umland verbinden;
- bei Regionalverkehren um Verkehre handelt, die eine Gemeinde mit zwar noch in der Nähe liegenden, aber nicht mehr angrenzenden Gemeinden verbinden und die im regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen sind.

2.2.1.2 Ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen

Im PBefG wird in § 8 Abs. 3 der Begriff der „ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr“ verwendet. Die Aufgabenträger als von den Ländern hierzu benannte Behörden definieren dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.

Da der Begriff der „ausreichenden Bedienung“ sowohl in § 1 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes als auch im Personenbeförderungsgesetz genannt wird, gilt er nach die-

sen bundesgesetzlichen Normen einheitlich für den ÖPNV sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße.

Im hessischen Landesrecht sind in § 4 Abs. 1 und 2 sowie in § 5 Abs. 2 HÖPNVG Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung enthalten.

2.2.1.3 Rolle des Nahverkehrsplan für die Vergabe von Verkehrsleistungen

Vom gesetzgeberischen Leitbild her sind Verkehrsleistungen im ÖPNV gemäß § 8 Abs. 4 PBefG eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.

Selbst wenn für Verkehrsleistungen aus wirtschaftlichen Gründen, d.h. einem Missverhältnis zwischen Kosten und zu erwartenden Erlösen, nicht mit der Stellung eigenwirtschaftlicher Anträge zu rechnen ist, sollen diese Anträge nach den Vorstellungen des Gesetzgebers durch die transparente Veröffentlichung von Informationen über auslaufende Liniengenehmigungen ermöglicht werden. So haben die zuständigen Behörden gemäß Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007 eine Vorabbekanntmachung über die beabsichtigte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu veröffentlichen. Diese soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist des § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten, wonach ein eigenwirtschaftlicher Antrag spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen ist. Ergänzend ist ein eigenwirtschaftlicher Antrag spätestens 12 Monate vor dem Beginn des beantragten Geltungszeitraums, d. h. der Betriebsaufnahme, zu stellen.

Da gemäß Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 spätestens ein Jahr vor der Einleitung eines Vergabeverfahrens die dort aufgeführten Informationen zu veröffentlichen sind und dieses einschließlich der Vorbereitung der Betriebsaufnahme durch das Verkehrsunternehmen ca. 12 Monate in Anspruch nimmt, ergeben sich verschärfte Handlungspflichten für die zuständigen Behörden. Die interne Entscheidungsfindung muss so frühzeitig beginnen, dass im Zeitraum zwischen 27 und 24 Monaten vor Betriebsaufnahme eine Vorabbekanntmachung veröffentlicht werden kann.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass zu diesem Zeitpunkt noch nicht alle über die Anforderungen eines Nahverkehrsplanes hinausgehenden verkehrlichen Details, insbesondere die Fahrpläne, in ihrem Endstand vorzuliegen brauchen. Diese müssen erst zur Einleitung eines Vergabeverfahrens fertig gestellt sein. Für eine Vorabbekanntmachung benötigt werden gemäß § 8a Abs. 2 S. 3 PBefG die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards als Mindestanforderungen der zu erbringenden Leistung.

Ergänzend zur vorstehenden Vorabbekanntmachung hat die Genehmigungsbehörde gemäß § 18 Abs. 1 PBefG am Ende jedes Kalenderjahres ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im öffentlichen Personennahverkehr für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Hierbei sind deren Geltungsdauer anzugeben sowie ein Hinweis, dass die Verkehrsleistung im Anschluss eigenwirtschaftlich erbracht werden kann.

2.2.1.4 Parallelverkehre

Um einerseits eine ausreichende Verkehrsbedienung für die Bevölkerung zu gewährleisten und andererseits eine Überversorgung oder eine Kannibalisierung von Erlösen zu vermeiden, sind öffentliche Linienverkehre genehmigungspflichtig. Gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 PBefG ist die Genehmigung zu versagen, wenn

- der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,
- der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,
- die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3 PBefG selbst durchzuführen,
- der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Schon beim Vorliegen eines dieser Ausschlussgründe greift das Mehrfachgenehmigungsverbot. Ob der Verkehr auf einer Relation befriedigend bedient wird ergibt sich aus dem mit dem Nahverkehrsplan beschlossenen Anforderungsprofil. Steht ein Verkehr nicht im Einklang mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG, kann ebenfalls die Genehmigung versagt werden.

Nicht nur genehmigungsrechtlich, auch im Sinne eines für den Fahrgast übersichtlichen und die Aufgabenträger wirtschaftlichen Verkehrs sind parallele Nahverkehrsangebote zu vermeiden. Damit von einem Parallelverkehr gesprochen werden kann, muss es zu deutlichen Überschneidungen

- der räumlichen Komponente (wie Bedienung derselben Orte),
- der zeitlichen Komponente (Abfahrt innerhalb eines engen Zeitkorridors, ähnliche Reisezeit) und
- der funktionalen Komponente (auf die Bedürfnisse bestimmter Zielgruppen, wie Pendler, zugeschnittene Verkehre)

kommen. Ein Expressbus stellt daher keinen Parallelverkehr dar, wenn er aufgrund der Auslassung von Haltestellen bzw. Orten eine andere Erschließungsfunktion hat und aufgrund der schnelleren Reisezeit die zeitliche Komponente eine andere ist als bei Linien, die alle Haltestellen anfahren.

Andererseits ist eine zu einer Eisenbahnstrecke parallel verlaufende Busverbindung mit Haltestellen näher an der Ortslage nicht als „wesentliche Verbesserung“ zu sehen, wenn über Umsteigeverbindungen Zug/Bus weiterhin kürzere Reisezeiten zu erzielen sind. Im Sinne eines gestuften Angebotskonzeptes sollte sich daher das Busnetz am Eisenbahnnetz orientieren und dieses ergänzen. Lediglich zu Zeiten, wenn das Fahrgastaufkommen für den Zugverkehr zu gering ist, sind ergänzende schienenparallele Busverkehre denkbar.

2.2.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs – Regionalisierungsgesetz (RegG) benennt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 1 Abs. 1 RegG).

Gemäß des Sozialstaatsgebots (Art. 20 Abs. 1 GG) kommt dem Staat eine Pflicht zur Mobilitätsgewährleistung zu. Die Öffentliche Hand hat die Aufgabe, eine Grundversorgung sicherzustellen, die den gewöhnlichen Mobilitätsbedürfnissen der einzelnen Bevölkerungsgruppen entspricht.

2.2.3 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Ein weiterer Schwerpunkt bei der Definition moderner öffentlicher Verkehrssysteme liegt in der Barrierefreiheit, welcher bei der baulichen und betrieblichen Ausgestaltung sowie bei der Informationsdistribution des öffentlichen Verkehrssystems eine besondere Bedeutung zukommt. Grundlage dafür ist § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG), in dem Verkehrsmittel als barrierefrei definiert werden, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. § 8 BGG enthält darüber hinaus die Forderung, alle Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr barrierefrei zu gestalten. Diese Forderung befindet sich auch in § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG, wonach im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen sind, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit (gemäß des PBefG § 8 (3) Satz 3) zu erreichen.

2.3 Landesrechtlicher Rahmen

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) gibt die Rahmenbedingungen für Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vor.

Als Ziel definiert das HÖPNVG in § 3, dass der Öffentliche Personennahverkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems dazu beiträgt, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Der Öffentliche Personennahverkehr soll als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens gestärkt werden. Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs ist hierzu vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.

Die Aufgabenträger haben gemäß § 5 Abs. 2 S. 1 HÖPNVG eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des jeweiligen Nahverkehrsplans sicherzustellen. Sie sind ferner zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Hierbei definiert § 5 Abs. 1 HÖPNVG als Aufgabenträger die Landkreise, die kreisfreien Städte und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern. Diese nehmen die Aufgabe des Öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahr.

Ferner können gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 HÖPNVG kreisangehörige Gemeinden, die keine Aufgabenträger verkörpern, im Einverständnis mit dem Landkreis und nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes freiwillig Aufgaben des Öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung wahrnehmen.

Ergänzend nehmen Aufgabenträger gemäß § 6 Abs. 2 S. 1 HÖPNVG die Belange des regionalen Verkehrs, d. h. die Belange des Schienenpersonennahverkehrs, des Verbundbusverkehrs und des regionalen Busnahverkehrs, gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr. An Verkehrsverbänden existieren in Hessen laut § 6 Abs. 2 HÖPNVG der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV). Alle Aufgabenträger in Hessen gehören einem dieser beiden Verbände an. Einzig der südhessische Kreis Bergstraße kann aus Gründen der räumlichen und verkehrlichen Ausrichtung dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) angehören.

Die Aufgabenträger können ihrerseits gemäß § 2 Abs. 6 und § 6 Abs. 1 HÖPNVG für die Belange des lokalen Verkehrs eine Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) einrichten. Der Aufgabenträger kann dieser die Wahrnehmung seiner Aufgaben ganz oder teilweise übertragen. Benachbarte Aufgabenträger können eine gemeinsame Nahverkehrsorganisation (GNO) gründen.

Die Verbände und die Nahverkehrsorganisationen als Aufgabenträgerorganisationen sind zur Zusammenarbeit verpflichtet, insbesondere um über ihre jeweiligen Zuständigkeitsgrenzen hinaus ein durchgängiges Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten. Darüber hinaus haben die Verkehrsverbände gemäß § 7 Abs. 4 HÖPNVG die Nahverkehrsorganisationen bei wichtigen verkehrlichen und tariflichen Vorhaben zu beteiligen.

II Bestandsaufnahme

1 Räumliche und verwaltungsmäßige Struktur

1.1 Lage im Raum

Der Lahn-Dill-Kreis liegt im westlichen Teil Mittel Hessens. Die Besiedlung orientiert sich an den namensgebenden Flüssen Lahn und Dill. An der Lahn, die in ostwestlicher Richtung von Gießen kommend in Richtung Limburg fließt, liegen die Städte Wetzlar, Solms und Braunfels. Die Dill fließt in nordsüdlicher Richtung, vorbei an den Städten Haiger, Dillenburg und Herborn bis sie bei Wetzlar in die Lahn mündet. Landschaftlich wird der Lahn-Dill-Kreis vom Ausläufer des Rothaargebirges im Norden, vom westlichen Ausläufer des Westerwaldes, im Nordosten vom Gladenbacher Bergland und im Süden vom mittleren Lahntal sowie Teilen des östlichen Hintertaunus bestimmt.

Die größte Ost-West-Ausdehnung beträgt ca. 38 Kilometer. Die Strecke vom nördlichsten zum südlichsten Punkt ist ca. 55 Kilometer lang. Der Lahn-Dill-Kreis hat eine Fläche von 1066 Quadratkilometern. Höchster Punkt mit 671 Metern über Normalhöhennull ist Rittershausen in der Gemeinde Dietzhölztal. Der tiefste Punkt liegt mit 135 Metern über Normalhöhennull im Lahntal bei Leun.

Administrativ grenzt der Lahn-Dill-Kreis im Südwesten an den Landkreis Limburg-Weilburg, im Nordwesten an den Westerwaldkreis in Rheinland-Pfalz, im Norden an den Landkreis Siegen-Wittgenstein in Nordrhein-Westfalen, im Nordosten an den Landkreis Marburg-Biedenkopf, im Südosten an den Landkreis Gießen und den Wetteraukreis sowie im Süden an den Hochtaunuskreis.

1.2 Verwaltungstechnische Gliederung

1.2.1 Politische Gliederung

Der Lahn-Dill-Kreis gliedert sich in 23 Städte und Gemeinden auf.

Bezeichnung	Stadt / Gemeinde	Gemeinde-kennziffer	Zentralörtliche Funktion
Aßlar	Stadt	532001	Grundzentrum
Bischoffen	Gemeinde	532002	Grundzentrum
Braunfels	Stadt	532003	Grundzentrum
Breitscheid	Gemeinde	532004	Grundzentrum
Dietzhöhlztal	Gemeinde	532005	Grundzentrum
Dillenburg	Stadt	532006	Mittelzentrum
Driedorf	Gemeinde	532007	Grundzentrum
Ehringshausen	Gemeinde	532008	Grundzentrum
Eschenburg	Gemeinde	532009	Grundzentrum
Greifenstein	Gemeinde	532010	Grundzentrum
Haiger	Stadt	532011	Mittelzentrum
Herborn	Stadt	532012	Mittelzentrum
Hohenahr	Gemeinde	532013	Grundzentrum
Hüttenberg	Gemeinde	532014	Grundzentrum
Lahnau	Gemeinde	532015	Grundzentrum
Leun	Stadt	532016	Grundzentrum
Mittenaar	Gemeinde	532017	Grundzentrum
Schöffengrund	Gemeinde	532018	Grundzentrum
Siegbach	Gemeinde	532019	Grundzentrum
Sinn	Gemeinde	532020	Grundzentrum
Solms	Stadt	532021	Grundzentrum
Waldsolms	Gemeinde	532022	Grundzentrum
Wetzlar	Stadt	532023	Oberzentrum

Tabelle II-1: Gemeinden im Lahn-Dill-Kreis und ihre zentralörtliche Funktion

[Datenbasis: Hessisches Statistisches Landesamt; zentralörtliche Funktion: Regionalplan Mittelhessen 2010, S. 37]

1.2.2 Zentrale Orte

Gemäß des Landesentwicklungsplan Hessen 2000 (LEP 2000) ist die regionale Siedlungsentwicklung auf ein System von Zentralen Orten (Ober-, Mittel- und Grundzentren) ausgerichtet. Dieses bestimmt, welche wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Funktionen zur Erhaltung der Daseinsvorsorge eine Stadt oder Gemeinde vorhalten soll. Dabei haben zentrale Orte höherer Ordnung zugleich auch die Versorgungsaufgaben nachrangiger zentraler Orte zu erfüllen. In zentralen Orten niedriger Stufe können bei ausreichendem Nachfragepotenzial in einwohnerstarken Verflechtungsbereichen ergänzende Einrichtungen vorgesehen werden.

Oberzentren sind u. a. durch das Vorhandensein von Einrichtungen für Kultur und Bildung (Hochschulen, Zentralbibliothek, überregional bedeutsame Museen, Kongresshalle), Soziales und Sport (Krankenhaus der Maximalversorgung, Frauenhäuser, überregional bedeutsame Sportstätten), dem Sitz von Behörden der höheren oder mittleren Verwaltungsebene (Gerichte höherer mittlerer Instanz) sowie einer herausragenden verkehrlichen Bedeutung (ICE/IC-Haltepunkt, innerstädtisches öffentliches Verkehrsnetz) geprägt (LEP 2000, S.22f).

Im Lahn-Dill-Kreis erfüllt die Stadt Wetzlar Funktionen eines Oberzentrums. Dabei besteht eine Funktionsverbindung mit dem benachbarten Oberzentrum, der Stadt Gießen. Die Verkehrsverbindungen aus dem Lahn-Dill-Kreis nach Wetzlar sowie zwischen Wetzlar und Gießen haben daher eine besondere Bedeutung. Da zur Stärkung der Region eine Kooperation der Oberzentren Gießen, Marburg und Wetzlar besteht (Regionalplan Mittelhessen, S. 33), ist auch die Verbindung nach Marburg zu beachten.

Mittelzentren weisen Einrichtungen auf, die zur Deckung des periodischen Bedarfs benötigt werden. Sie sind gekennzeichnet durch das Vorhandensein von Bildungseinrichtungen zur Studien- und Berufsqualifikation, Facharztpraxen und Krankenhaus, sozialen Beratungsstellen, überregional bedeutsamen Sportstätten und Behörden der unteren Verwaltungsebene. Verkehrlich sollten sie zudem einen Haltepunkt des schienengebundenen Regionalverkehrs mit Verknüpfung zum straßengebundenen ÖPNV sowie ein Stadtbussystem aufweisen. Im Landesentwicklungsplan sind Dillenburg, Haiger und Herborn als Mittelzentren ausgewiesen.

In Grundzentren finden sich Einrichtungen zur Deckung des täglichen Bedarfs und der ärztlichen Grundversorgung. Schulisch sollten alle Bildungsgänge der Mittelstufe angeboten werden. Grundzentren mit zentralen Ortsteilen im Lahn-Dill-Kreis sind:

Aßlar (Aßlar), Bischoffen (Niederweidbach), Braunfels (Braunfels), Breitscheid (Breitscheid), Dietzhöhlztal (Ewersbach), Driedorf (Driedorf), Ehringshausen (Ehringshausen), Eschenburg (Eibelshausen), Greifenstein (Beilstein/Allendorf), Hohenahr (Erda), Hüttenberg (Rechtenbach), Lahnau (Waldgirmes), Leun (Leun), Mittenaar (Bicken), Schöffengrund (Schwalbach), Siegbach (Eisemroth), Sinn (Sinn), Solms (Burgsolms), Waldsolms (Brandoberndorf).

1.2.3 Strukturräume

Zur Definition von Planungszielen unterscheiden der Landesentwicklungsplan sowie der Regionalplan Mittelhessen unterschiedliche Strukturräume. Einstufungskriterien sind u. a. die Bevölkerungsdichte und die Siedlungsstruktur. Die hessischen Städte und Gemeinden werden in drei Strukturräume unterschieden.

Als **Verdichtungsraum** eingeordnet sind Gebiete mit einer hohen Dichte an Wohn- und Arbeitsstätten, die eine „herausgehobene[r] Bedeutung für die Region Mittelhessen“ als Wirtschaftsraum haben (Regionalplan Mittelhessen 2010, S. 27). Im Lahn-Dill-Kreis sind dies die Stadt Wetzlar sowie die benachbarten Städte Aßlar und Solms sowie die Gemeinde Lahнау. Der Regionalplan Mittelhessen 2010 formuliert für die Gebiete im Verdichtungsraum folgende Leitvorstellungen für die Verkehrsplanung:

Es soll „eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrssysteme erreicht“ werden. „Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) (soll) optimiert und der Linienausbau auf die siedlungsstrukturelle Gesamtentwicklung abgestimmt werden“ (Regionalplan Mittelhessen 2010, S. 27)

Der Landesentwicklungsplan (LEP 2000) enthält dazu folgende Aussage:

„Großflächige Siedlungstätigkeit (über 5 ha) ist an Trassen und Haltepunkten, insbesondere des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs, zu konzentrieren. Die Schnittstellen des IV und ÖV sowohl im Personen- wie im Güterverkehr, sind auszubauen“ (LEP 2000, S. 10)

Als **Ordnungsraum** werden Gebiete bezeichnet, deren Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte niedriger als im Verdichtungsraum, aber höher als im ländlichen Raum ist. Solche Gebiete haben eine Verbindungsfunktion zwischen Verdichtungsraum und ländlichem Raum. Folgende Städte und Gemeinden im Lahn-Dill-Kreis sind als Ordnungsraum typisiert: Braunfels, Dillenburg, Ehringhausen, Haiger, Herboren, Hüttenberg und Sinn.

Laut Regionalplan Mittelhessen 2010 (S. 27) soll im Ordnungsraum „die über die Eigenentwicklung hinausgehende weitere Siedlungstätigkeit in den Oberzentren sowie den zentralen Ortsteilen der Mittel- und Grundzentren an den Verbindungsachsen konzentriert werden“. Auf den Verbindungsachsen sollen „leistungsfähige Verkehrsverbindungen (...), insbesondere des schienengebundenen ÖPNV, gewährleistet werden“.

Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte, die überwiegend land- oder forstwirtschaftlich genutzt werden, gelten als **ländlicher Raum**. Im Lahn-Dill-Kreis sind dies Gemeinden, die nicht an den Verkehrsachsen entlang der Lahn und der Dill liegen. Auch im ländlichen Raum hat der ÖPNV eine Berechtigung. „Eine angemessene, flächendeckende ÖPNV-Bedienung sowie ein flächendeckendes Radwegenetz“ sollen hier „der weiter steigenden Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr“ entgegenwirken (Regionalplan Mittelhessen 2010, S. 28).

1.2.4 Regionalachsen

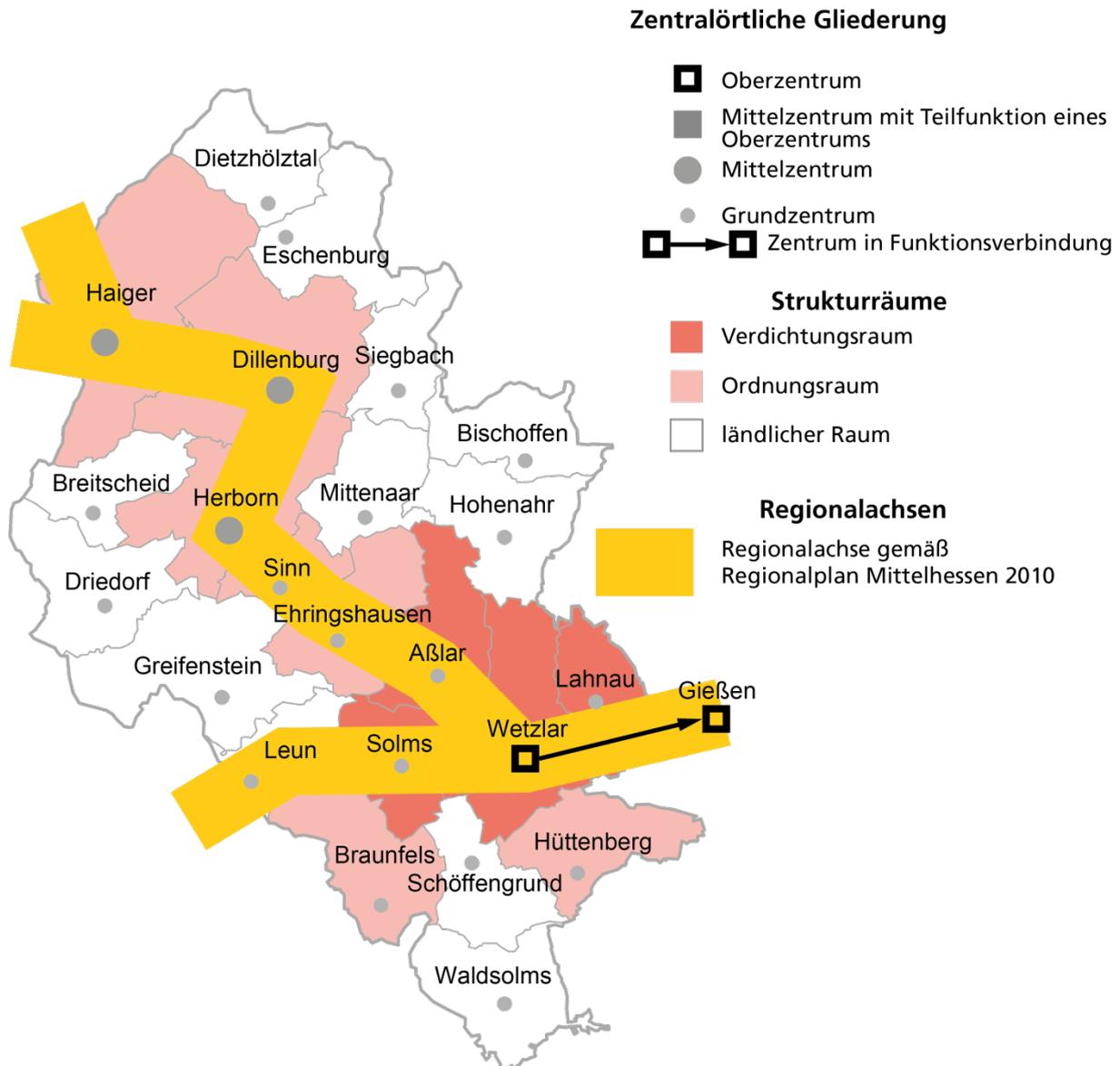


Abbildung II-1: Zentralörtliche Gliederung, Strukturräume und Regionalachsen im Lahn-Dill-Kreis

[Eigene Darstellung nach Regionalplan Mittelhessen 2010, Gießen 2011]

Im Regionalplan Mittelhessen sind Regionalachsen als Verbindungsachsen ausgewiesen, die sich am Verkehrsnetz (Straße und Schiene) orientieren. Damit wird dem wechselseitigen Zusammenhang von Raum- und Siedlungsstruktur sowie dem Verkehrsnetz Rechnung getragen. Die Regionalachsen im Lahn-Dill-Kreis verlaufen entlang der Dill (Dillstrecke der Eisenbahn) und der Lahn (Lahntalbahn).

Gemäß Regionalplan Mittelhessen 2010 haben die Regionalachsen folgenden Verlauf:

- (Frankfurt am Main/Verdichtungsraum Rhein-Main) – Gießen – Wetzlar – Herborn – Dillenburg – Haiger – (Siegen/Burbach) (auch Fernverkehrsachse)
- (Koblenz – Diez) – Limburg a. d. Lahn – Weilburg – Wetzlar – Gießen – Grünberg – Alsfeld – Lauterbach (Hessen) – (Fulda/Bad Hersfeld) (auch Fernverkehrsachse)

Gemäß den Aussagen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den Strukturräumen (vgl. Kapitel II-1.2.3) soll sich die Ansiedlung neuer Betriebe und die Ausweisung neuer Wohngebiete entlang der Regionalachsen orientieren, um vorhandene Infrastruktur zu nutzen und der Zersiedlung entgegenzuwirken.

2 Bevölkerungstruktur im Lahn-Dill-Kreis

2.1 Bevölkerungsstand

Im Lahn-Dill-Kreis lebten am Stichtag 31.12.2018 rund 254.000 Menschen. Aufgrund der unterschiedlichen naturräumlichen Gegebenheiten, wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung sowie der damit verbundenen unterschiedlich guten Verkehrsanbindung siedeln sich in einigen Gebieten mehr Menschen an als in anderen. Wie in anderen Landkreisen auch, gibt es im Lahn-Dill-Kreis daher deutliche Unterschiede in der Bevölkerungsdichte.

Bezeichnung	Fläche in km ²	Einwohner gesamt am 31.12.2018	davon männlich	davon weiblich	Zu- / Abnahme 31.12.1018 ggü. 31.12.2017 (in %)	Einwohner pro km ²
Aßlar	43,57	13 656	6 759	6 897	0,4	313
Bischoffen	35,37	3 305	1 654	1 651	- 2,0	93
Braunfels	47,28	10 976	5 286	5 690	0,0	232
Breitscheid	31,71	4 739	2 402	2 337	- 0,4	149
Dietzhöhlztal	37,47	5 580	2 781	2 799	- 1,2	149
Dillenburg	83,76	23 365	11 568	11 797	- 0,5	279
Driedorf	47,56	5 104	2 588	2 516	0,4	107
Ehringshausen	45,43	9 367	4 647	4 720	- 0,5	206
Eschenburg	45,78	9 984	5 076	4 908	- 1,4	218
Greifenstein	67,40	6 673	3 334	3 339	- 0,8	99
Haiger	106,73	19 378	9 573	9 805	0,3	182
Herborn	63,76	20 603	10 136	10 467	- 0,4	323
Hohenahr	45,71	4 788	2 436	2 352	0,4	105
Hüttenberg	40,74	10 850	5 305	5 545	- 0,0	266
Lahnau	23,94	8 223	4 014	4 209	- 0,0	343
Leun	28,66	5 728	2 849	2 879	- 1,1	200
Mittenaar	35,14	4 814	2 394	2 420	- 0,7	137
Schöffengrund	34,11	6 379	3 116	3 263	- 0,5	187
Siegbach	29,03	2 572	1 271	1 301	- 2,2	89
Sinn	18,73	6 396	3 149	3 247	0,4	342
Solms	34,02	13 611	6 820	6 791	0,9	400
Waldsolms	44,75	4 732	2 367	2 365	- 0,7	106
Wetzlar	75,65	52 954	25 565	27 389	0,2	700
Lahn-Dill-Kreis gesamt	1.066,30	253 777	125 090	128 687	-0,2	238

Tabelle II-2: Bevölkerung im Lahn-Dill-Kreis nach Kommunen (Stand 31.12.2018)

[Datenbasis: Hessisches Statistisches Landesamt]

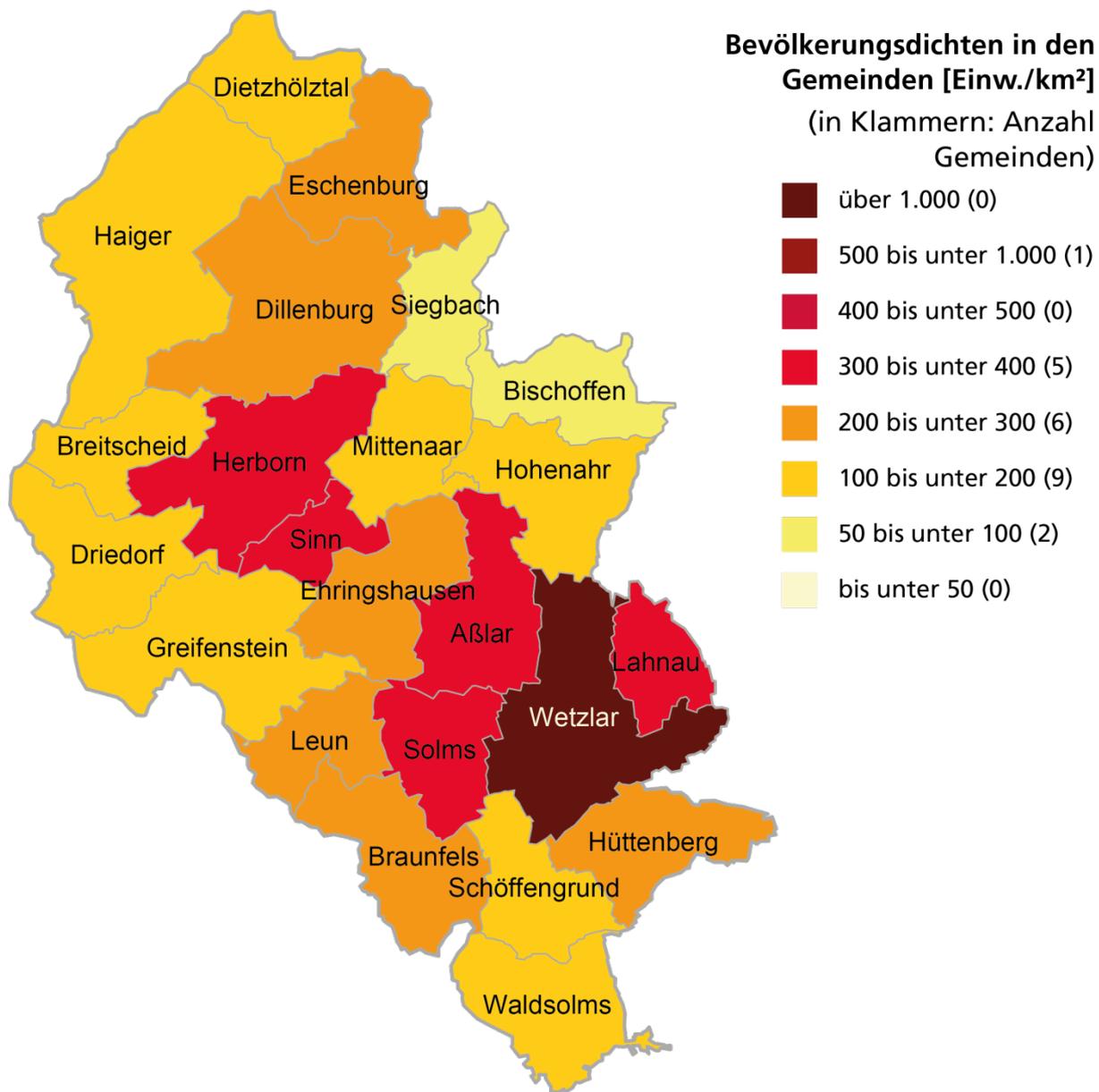


Abbildung II-2: Bevölkerungsdichte (Einwohner pro Quadratkilometer) nach Städten und Gemeinden zum 31.12.2018

[Eigene Darstellung, Datenbasis: Hessische Gemeindestatistik 2019, Wiesbaden 2019]

Die Lagegunst von Flusstälern spielte historisch gesehen eine große Rolle für die Besiedlung und wirtschaftliche Entwicklung (Verkehrsweg, Energiequelle, ebene Flächen etc.). Auch heute ist die höhere Bevölkerungsdichte entlang der Lahn und der Dill in Abbildung II-2 erkennbar.

2.2 Altersstruktur

Statistisch werden 4 Altersgruppen unterschieden: Kinder unter 6 Jahren, Kinder im schulpflichtigen Alter zwischen 6 und unter 15 Jahren, Jugendliche und Erwachsene im Alter zwischen 15 und unter 65 Jahren sowie Erwachsene ab 65 Jahren. Im Lahn-Dill-Kreis gehören durchschnittlich 13,7% den Altersgruppen unter 15 Jahre an, 64,3 % der Altersgruppe 15 bis unter 65 Jahre und 22,1% der Altersgruppe 65 Jahre und darüber. In einzelnen Gemeinden gibt es deutliche Abweichungen von diesem Durchschnitt.

So beträgt der Anteil der Altersgruppe ab 65 Jahre in Braunfels mehr als ein Viertel der Bevölkerung, während er in Eschenburg und Hüttenberg bei weniger als einem Fünftel der Bevölkerung liegt. Bei der Altersgruppe unter 6 Jahre weisen die Gemeinden Siegbach und Waldsolms Werte auf, die über 1 % unter dem Durchschnittswert des Landkreises liegen.

Bezeichnung	Unter 6 Jahren		6- unter 15		15 bis unter 65		65 und darüber	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Aßlar	865	6,3	1 178	8,6	8 730	63,9	2 883	21,1
Bischoffen	177	5,4	261	7,9	2 066	62,5	801	24,2
Braunfels	541	4,9	787	7,2	6 772	61,7	2 876	26,2
Breitscheid	218	4,6	437	9,2	3 044	64,2	1 040	21,9
Dietzhöhlztal	327	5,9	422	7,6	3 521	63,1	1 310	23,5
Dillenburg	1 281	5,5	2 077	8,9	15 020	64,3	4 987	21,3
Driedorf	284	5,6	422	8,3	3 255	63,8	1 143	22,4
Ehringshausen	466	5,0	817	8,7	5 991	64,0	2 093	22,3
Eschenburg	603	6,0	848	8,5	6 593	66,0	1 940	19,4
Greifenstein	330	4,9	558	8,4	4 206	63,0	1 579	23,7
Haiger	1 027	5,3	1 569	8,1	12 545	64,7	4 237	21,9
Herborn	1 112	5,4	1 542	7,5	13 290	64,5	4 659	22,6
Hohenahr	218	4,6	333	7,0	3 178	66,4	1 059	22,1
Hüttenberg	658	6,1	948	8,7	7 117	65,6	2 127	19,6
Lahnau	442	5,4	580	7,1	5 297	64,4	1 904	23,2
Leun	313	5,5	496	8,7	3 755	65,6	1 164	20,3
Mittenaar	232	4,8	398	8,3	3 129	65,0	1 055	21,9
Schöffengrund	328	5,1	510	8,0	4 110	64,4	1 431	22,4
Siegbach	93	3,6	213	8,3	1 676	65,2	590	22,9
Sinn	342	5,3	503	7,9	4 169	65,2	1 382	21,6
Solms	765	5,6	1 154	8,5	8 644	63,5	3 048	22,4
Waldsolms	171	3,6	345	7,3	3 160	66,8	1 056	22,3
Wetzlar	3 065	5,8	4 285	8,1	33 922	64,1	11 682	22,1
Lahn-Dill-Kreis gesamt	13 858	5,5	20 683	8,2	163 190	64,3	56 046	22,1

Tabelle II-3: Altersverteilung in den Kommunen des Lahn-Dill-Kreises (Stand 31.12.2018)

[Datenbasis: Hessisches Statistisches Landesamt]

Wie im folgenden Kapitel dargestellt, kam es im Lahn-Dill-Kreis zu einem leichten Rückgang der Bevölkerung. Aufgrund von demographischen Entwicklungen, aber auch von Wanderungsbewegungen, ist für die Zukunft mit einer Verschiebung der Altersstruktur mit einer Zunahme der Altersgruppe 65+ zulasten der anderen Altersgruppen zu rechnen.

2.3 Bevölkerungsentwicklung

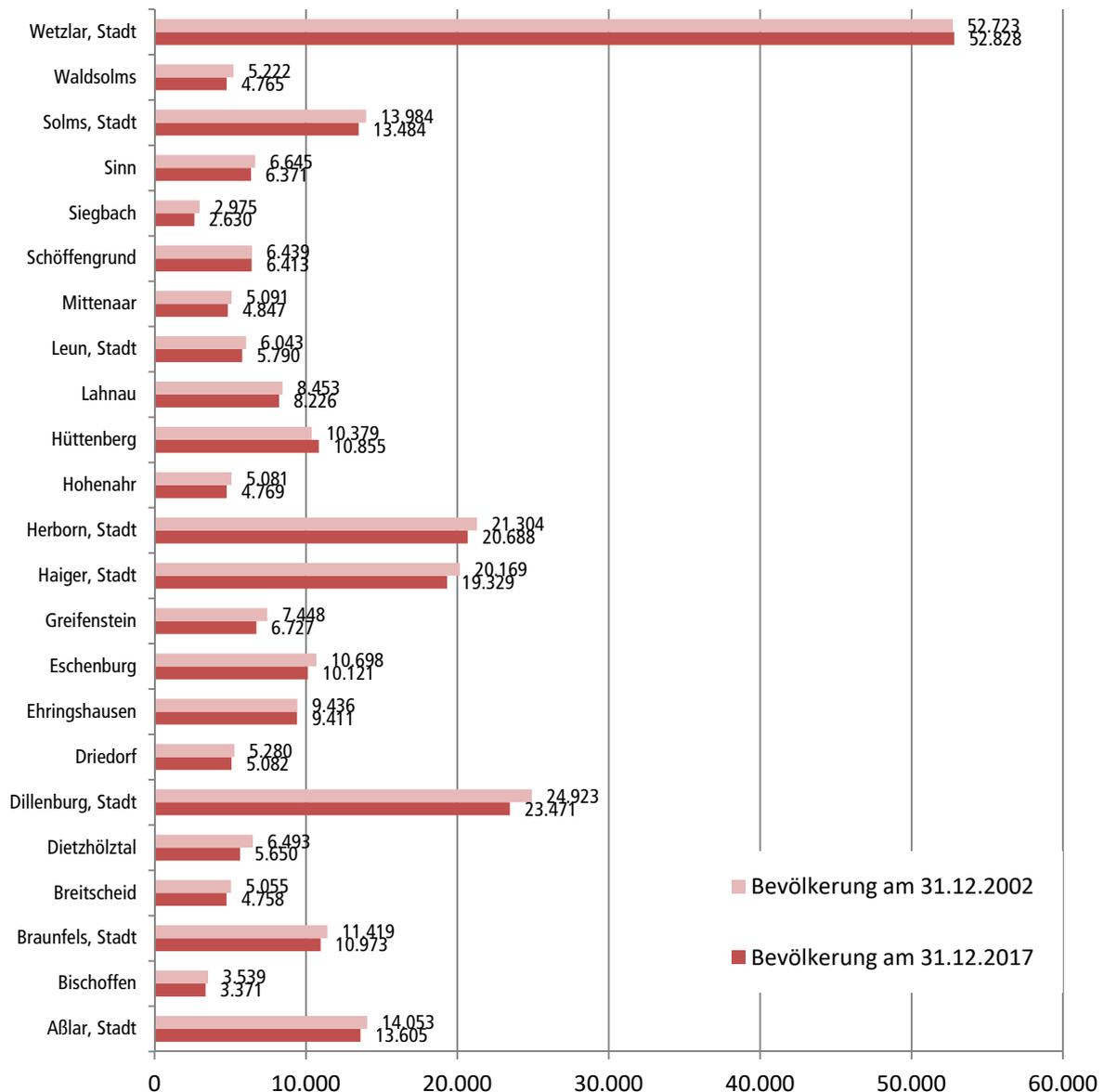


Abbildung II-3: Bevölkerungszahlen der Städte und Gemeinden im Lahn-Dill-Kreis 2002 und 2017

[Datenbasis: Hessisches Statistisches Landesamt]

Im Lahn-Dill-Kreis sank zwischen 2002 und 2016 die Bevölkerungszahl leicht um 3%. Lediglich in der Gemeinde Hüttenberg wuchs die Bevölkerung um 4%. In Ehringshausen, Schöffengrund und Wetzlar blieben die Einwohnerzahlen mit einem Rückgang bis 1% nahezu konstant. Rückgänge zwischen 8% und 12% verzeichneten Dietzhöhlztal, Greifenstein, Siegbach und Waldsolms. Die Bevölkerungsvorausschätzung des Landes Hessen für den Zeitraum 2013 bis 2030 sieht eine Fortsetzung dieses Trends. Lediglich für die Gemeinde Hüttenberg wird ein weiteres Bevölkerungswachstum prognostiziert. Die mäßige Bevölkerungsabnahme von 2,5 – unter 7,5% im Lahn-Dill-Kreis ist nicht so massiv wie in Nordhessen sowie im Vogelsbergkreis mit deutlichen Bevölkerungsabnahmen von 7,5 bis 15%.

Der Lahn-Dill-Kreis kann allerdings vom Wachstum in der Rhein-Main-Region nicht so profitieren wie der benachbarte Landkreis Gießen, der Wetteraukreis oder der Hochtaunuskreis – wo die Hessenagentur überwiegend mit Bevölkerungszuwächsen rechnet.

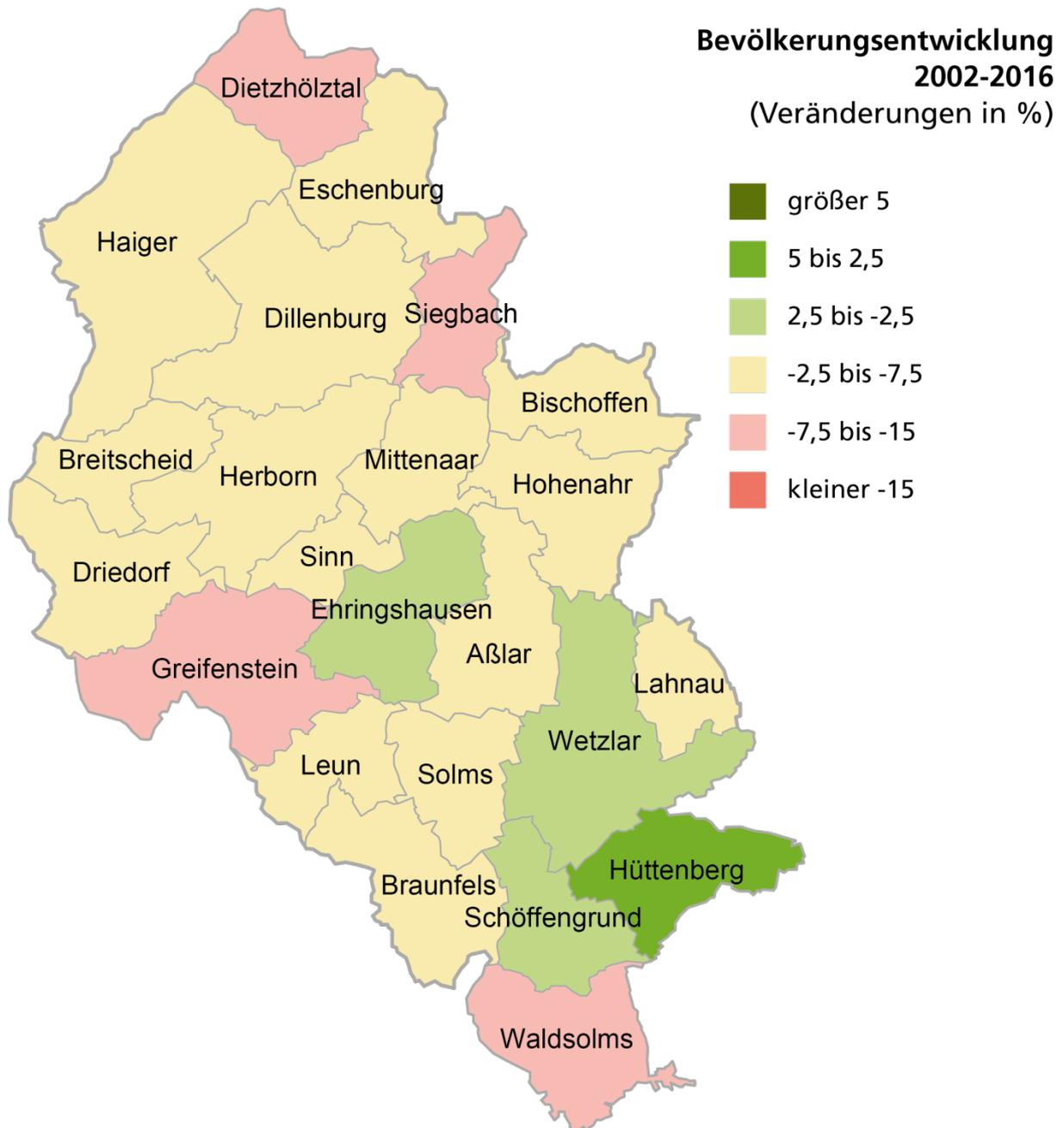


Abbildung II-4: Bevölkerungsentwicklung zwischen 31.12.2002 und 31.12.2016

[Datenbasis: Hessisches Statistisches Landesamt, Eigene Berechnung]

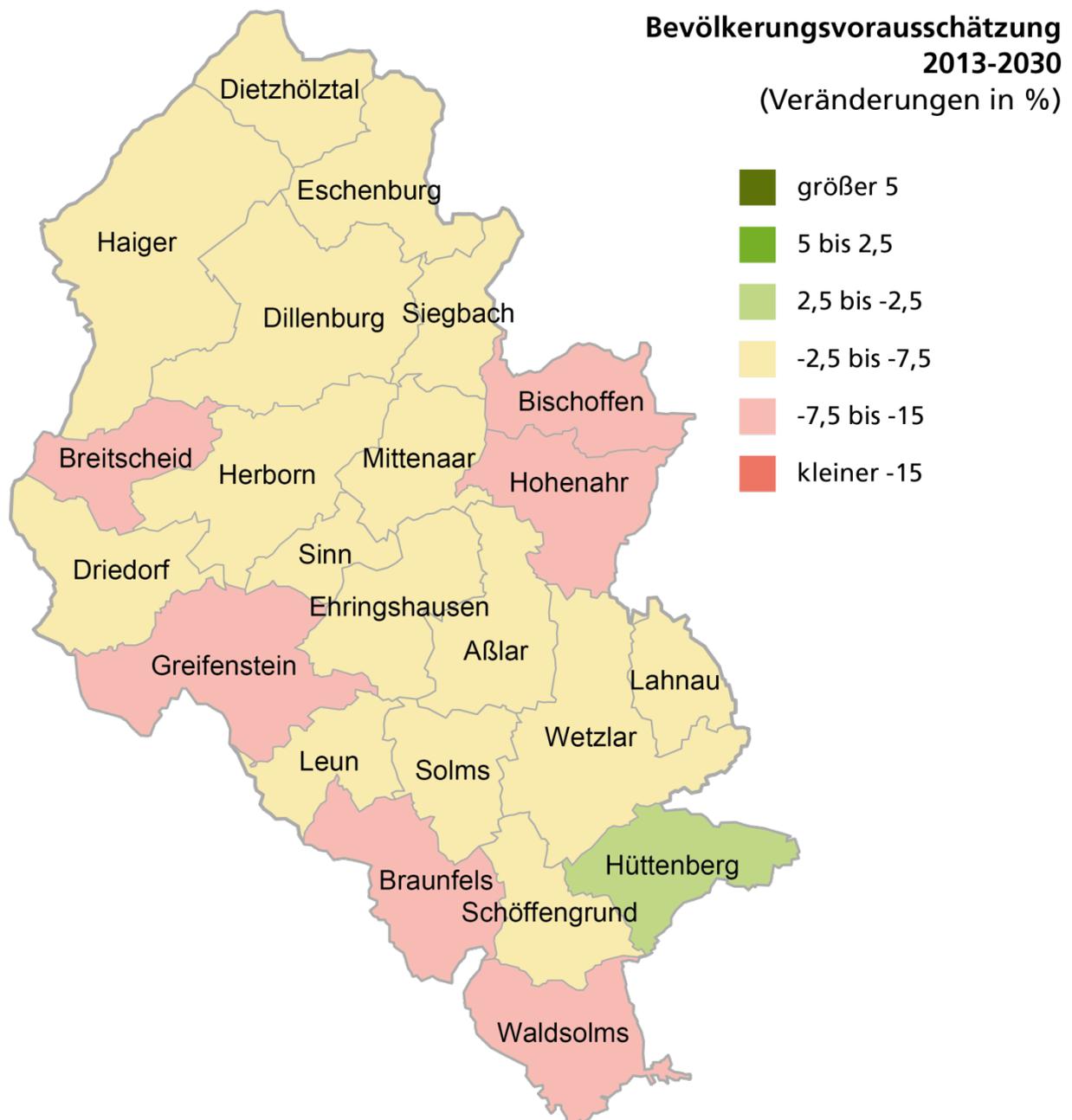


Abbildung II-5: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung zwischen 2013 und 2030

[Eigene Darstellung nach Bevölkerungsvorausschätzung für Hessen von 2013 bis 2030 auf Gemeindeebene, 2015]

3 Siedlungsstruktur und deren Entwicklung

3.1 Siedlungsstruktur

Siedlungsstruktur und Bevölkerungsdichte stehen in Wechselwirkung zueinander. Daher ist die Siedlungsstruktur ein wichtiger Faktor für eine wirtschaftliche ÖPNV-Bedienung. In dünn und dispers besiedelten Gebieten ist das Fahrgastpotenzial niedriger und gleichzeitig müssen längere Wege zur Erschließung zurückgelegt werden. Als Indikator für die Siedlungsstruktur wird in Abbildung II-6 der Anteil an Wohngebäuden mit mindestens 3 Wohnungen dargestellt. Dieser ist in städtischen verdichteten Gebieten höher als in ländlichen Gebieten.

3.2 Neubaugebiete

Im Regionalplan Mittelhessen wird der Wohnungsbedarf bis 2020 für den Mittelbereich Herborn (Gemeinden Breitscheid, Driedorf, Herborn, Mittenaar, Siegbach und Sinn) mit insgesamt 2.255 Wohnungen angegeben. Für den Mittelbereich Wetzlar (Gemeinden Aßlar, Bischoffen, Braunfels, Ehringshausen, Greifenstein, Hohenahr, Hüttenberg, Lahnau, Leun, Schöffengrund, Solms, Waldsolms und Wetzlar) liegt der prognostizierte Wohnungsbedarf bei 6.784 Wohnungen (Regionalplan Mittelhessen 2010, S. 45).

Laut Regionalplan soll die Ausweisung neuer Bauflächen flächensparend und unter Berücksichtigung der bestehenden Infrastruktur erfolgen. Der Anbindung an den ÖPNV ist zu berücksichtigen (Regionalplan Mittelhessen 2010, S. 40).

Derzeit in Bebauung befindliche Neubaugebiete sind in Tabelle II-4 aufgeführt. Die Stadt Wetzlar ist dabei als ÖPNV-Aufgabenträger für ihr Gebiet mit eigenem Nahverkehrsplan nicht berücksichtigt.

Gemeinde/Stadt	Ortsteil	Name des Neubaugebiets	Bauplätze (ca.)
Aßlar*	Berghausen	Berghausen Ost	17
Aßlar*	Werdorf	Werdorf Südost	35
Braunfels	Bonbaden	Wohn- und Mischgebiet „Auf dem Gartenstück“	45
Braunfels		Wohngebiet „Am Park“	10
Braunfels*	Braunfels	Wohngebiet „Sinnelbach“	37
Breitscheid*	Breitscheid	Wohngebiet an der Vogelstraße	k. A.
Dillenburg	Frohnhausen	„Goldbachshain“	48
Dillenburg*	Nanzenbach		k. A.
Ehringshausen*	Ehringshausen	Auf'm Borngraben / Zehnetfrei	103
Eschenburg		Wohngebiet „Am Eckeweg“	21
Herborn*	Herborn	Wohngebiet „Alsbach“	k. A.
Hohenahr*	Mudersbach		10
Hüttenberg*	Hüttenberg	Langgönsener Straße	k. A.
Hüttenberg*	Rechtenbach	Dollenstück IV	k. A.
Lahnau	Atzbach	„Am Giehren“	k. A.
Lahnau	Dorlar, Waldgirmes	Nördlich Landstraße L 3285	k. A.
Mittenaar	Offenbach	Wohngebiet „Offenbach Christgreubchen“	4
Schöffengrund	Schwalbach	Wohngebiet „Bohnengarten/Steinkaut“	99
Schöffengrund*	Niederwetz	Wohngebiet „Auf dem Schind“	14
Schöffengrund*	Schwalbach	Wohngebiet „Schöne Aussicht“	34
Sinn		Wohngebiet „Auf der Ebert“	93
Solms*	Oberbiel		70
Waldsolms	Brandoberndorf	Wohngebiet „Am Rothen- stein, BA2“	18
Waldsolms	Kraftsolms	Wohngebiet „Schlehenweg“	24

Tabelle II-4: In Bebauung befindliche Neubaugebiete

[Eigene Zusammenstellung, Quelle: Kommunales Immobilienportal Lahn-Dill-Kreis, <https://www.kip.net/hessen/lahn-dill-kreis/bauen/neubaugebiete> abgerufen am 17.04.2019.

*Stellungnahme der jeweiligen Gemeinde/Stadt]

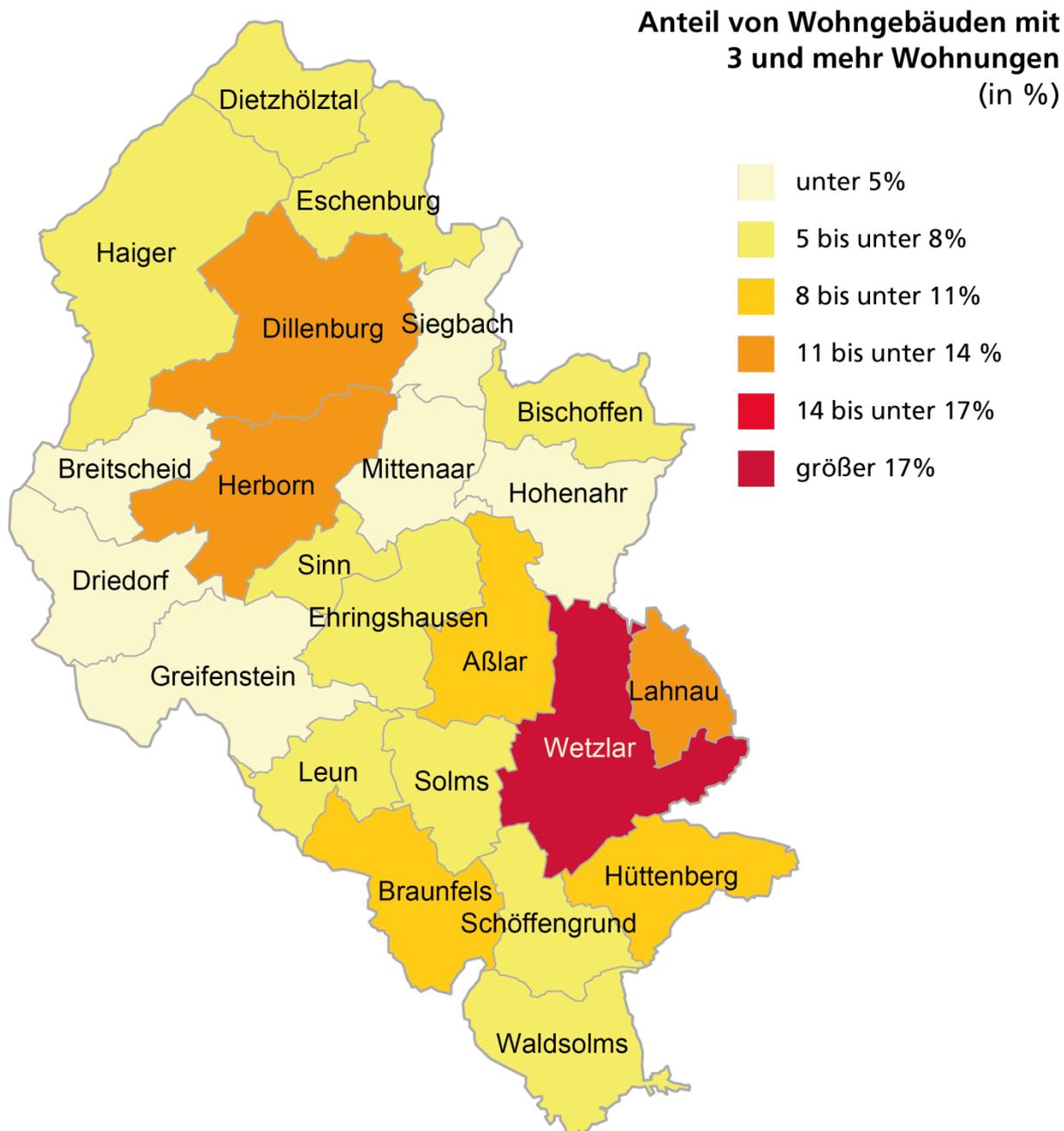


Abbildung II-6: Anteil von Häusern mit 3 und mehr Wohneinheiten am Gesamtbestand der Wohnhäuser am 31.12.2016

[Eigene Darstellung und Berechnung, Datenbasis: Hessische Gemeindestatistik 2017, Wiesbaden 2018]

4 Arbeitsmarkt

4.1 Arbeitsstandorte

Als Schwerpunkte der gewerblichen Entwicklung weist der Regionalplan Mittelhessen 2010 die Orte Wetzlar sowie in Kooperation die Orte Dillenburg/ Haiger/ Herborn aus. Aufgrund der historischen Entwicklung (verkehrsgünstige Lage am Fluss) sind diese Orte schon lange Gewerbestandorte für die Branchen Feinmechanik und Optik, Elektrotechnik, Maschinenbau sowie Metallbe- und -verarbeitung.

Neue große Gewerbegebiete sind entlang der Autobahn A45 entstanden. Zudem wurden brachliegende Industrieflächen für die Neuansiedlung von Gewerbe genutzt. Einen Überblick über in den letzten Jahren neu entstandene und aktuell in Entwicklung befindliche Gewerbegebiete gibt die folgende Tabelle.

Gemeinde	Ortsteil	Name des Gewerbegebiets
Aßlar	Berghausen	Gewerbegebiet Berghausen Ost
Aßlar	Werdorf	Gewerbegebiet Werdorf
Bischoffen	Offenbach	Interkom. Gewerbegebiet Bischoffen/Offenbach
Breitscheid	Gusternhain	Gewerbegebiet
Dietzhöhlztal	Ewersbach	„In der Heg I/II“
Dillenburg	Manderbach	„Vorm Hellrain“
Dillenburg	Frohnhausen	Gewerbegebiet
Driedorf		„Potsdamer Platz“
Driedorf		„Schneidertriesch“
Driedorf		„Heunwiese“
Ehringshausen	Katzenfurt	Gewerbegebiet Katzenfurt
Eschenburg	Eiershausen/Eibelshausen	„Heerfeld“
Greifenstein	Holzhausen	Gelinn
Greifenstein	Arborn	Industriestraße
Haiger	Haiger	„Auf der Hor“
Haiger		Industriegebiet Kalteiche
Herborn	Hörbach	„Herborner Straße“
Herborn	Merkenbach	„Dreispitz“
Hohenahr	Erda	Gewerbegebiet West
Hüttenberg	Rechtenbach	Obere Surbach
Lahnau		Gewerbepark Lahnau
Lahnau	Dorlar	Eberacker
Lahnau	Waldgirmes	„Vor dem Polstück IV“
Leun	Biskirchen	„Hollergewann“
Mittenaar	Ballersbach	Technik- und Dienstleistungspark Ballersbach-West
Schöffengrund	Schwalbach	„Kuhtränke“
Sinn	Fleisbach	Gewerbegebiet Ost
Solms	Oberbiel	Mittelbiel
Wetzlar		Spilburg
Wetzlar		Dillfeld
Wetzlar		„Hörnsheimer Eck“
Wetzlar	Blasbach	„Auf der Hell“

Tabelle II-5: Gewerbegebiete im Lahn-Dill-Kreis

[Eigene Zusammenstellung]

4.2 Berufspendler

Gemeinde	Arbeitnehmer am Wohnort	Arbeitnehmer am Arbeitsort	Einpendler	Auspendler	Pendler-saldo
Aßlar, Stadt	5 159	4 734	3 549	3 980	- 431
Bischoffen	1 300	670	548	1 178	- 630
Braunfels, Stadt	4 046	2 440	1 748	3 356	- 1 608
Breitscheid	1 935	979	570	1 527	- 957
Dietzhöhlztal	2 264	2 111	1 420	1 575	- 155
Dillenburg, Stadt	8 918	11 897	8 136	5 162	2 974
Driedorf	2 029	1 868	1 438	1 599	- 161
Ehringshausen	3 651	2 798	1 961	2 815	- 854
Eschenburg	4 239	2 711	1 699	3 227	- 1 528
Greifenstein	2 638	1 099	669	2 207	- 1 538
Haiger, Stadt	7 290	8 767	5 956	4 481	1 475
Herborn, Stadt	7 888	11 283	8 438	5 045	3 393
Hohenahr	1 906	698	400	1 609	- 1 209
Hüttenberg	4 330	1 959	1 376	3 748	- 2 372
Lahnau	3 357	2 712	2 222	2 869	- 647
Leun, Stadt	2 130	852	601	1 879	- 1 278
Mittenaar	1 988	940	636	1 684	- 1 048
Schöffengrund	2 634	760	467	2 341	- 1 874
Siegbach	1 092	142	81	1 032	- 951
Sinn	2 527	1 653	1 179	2 053	- 874
Solms, Stadt	5 159	2 433	1 671	4 397	- 2 726
Waldsolms	1 928	518	286	1 697	- 1 411
Wetzlar, Stadt	19 482	30 341	21 268	10 414	10 854
Lahn-Dill-Kreis	97 890	94 365	25 698	29 254	- 3 556

Tabelle II-6: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort und am Arbeitsort sowie Pendler über Gemeindegrenzen (Stichtag 30.06.2018)

[Eigene Darstellung, Datenbasis: Hessische Gemeindestatistik 2019, Wiesbaden 2019]

Bei den Berufspendlern werden nur diejenigen Personen erfasst, die einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung nachgehen. Dies waren zum 30. Juni 2018 97.890 im Lahn-Dill-Kreis lebende Menschen. Die Zahl der Arbeitsplätze im Kreis lag mit rund 94.365 etwas darunter. Die meisten Gemeinden im Lahn-Dill-Kreis haben ein negatives Pendlersaldo. Es pendeln also mehr Arbeitnehmer von ihrem Wohnort über eine Gemeindegrenze zum Arbeitsort, als von einer anderen Gemeinde einpendeln. Ein Grund dafür ist, dass die Zahl der Arbeitnehmer am Wohnort deutlich höher ist als die Zahl der Arbeitnehmer am Arbeitsort (= sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze). Weitere Gründe für ein verstärktes Auspendeln sind die örtliche Beschäftigungsstruktur, die nicht in allen Branchen Arbeitsplätze bietet sowie eine schlechte Verkehrsanbindung, die einen Ort als Einpendlerziel unattraktiv macht.

Ein positives Pendlersaldo weisen die Städte Dillenburg, Haiger, Herborn und Wetzlar auf. Aufgrund ihrer wirtschaftlichen Entwicklung (vgl. Kapitel II-4.1) übersteigt in diesen Orten die Zahl der Arbeitsplätze die Zahl der ortsansässigen Beschäftigten. Eine besondere Bedeutung hat hier die Stadt Wetzlar. Dort gibt es fast 11.000 Arbeitsplätze mehr als Arbeitnehmer am Wohnort. Da aber rund 21.000 Arbeitnehmer nach Wetzlar einpendeln, gibt es trotzdem über 10.000 Auspendler. Wichtige Zielorte der aus Wetzlar auspendelnden Arbeitnehmer sind die Stadt Gießen (rd. 1750), Aßlar (rd. 890), Frankfurt

(rd. 640) sowie Lahnau (rd. 560). Insgesamt pendeln rd. 3600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte von Wetzlar in Orte des Lahn-Dill-Kreises. Umgekehrt pendeln rund 11.400 Beschäftigte von Orten des Lahn-Dill-Kreises nach Wetzlar.

Etwa ein Drittel der im Lahn-Dill-Kreis wohnenden Beschäftigten haben ihren Arbeitsplatz in anderen Landkreisen. Zum Stichtag 30. Juni 2017 waren dies 28.670 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Mehr als ein Drittel davon pendelten in den Landkreis Gießen aus (siehe Abbildung II-7). Weiterhin gibt es Auspendlerströme in die benachbarten Landkreise Siegen-Wittgenstein, Marburg-Biedenkopf und Limburg-Weilburg. Mit einer Stärke von 2.000 – 2.600 Beschäftigten sind sie etwa genauso groß wie die Zahl der Auspendler nach Frankfurt (ca. 2.430 Pendler). Weitere Auspendlerströme in Höhe zwischen 1.000 und 1.500 Personen gehen in Richtung Wetteraukreis und Hochtaunuskreis.

Die Zahl der Einpendler, die im Lahn-Dill-Kreis arbeiten und in anderen Kreisen wohnen, betrug 24.673 (Stichtag 30. Juni 2017). Auch bei den Einpendlern besteht ein starker Austausch mit dem Landkreis Gießen (rund 6.600 Einpendler). Größere Einpendlerströme in der Größenordnung von 3.000 – 3.400 Personen kommen auch aus dem Kreis Marburg-Biedenkopf, Siegen-Wittgenstein sowie dem Landkreis Limburg-Weilburg. Weitere beachtenswerte Einpendlerquellen in Höhe von 1.000 – 1.500 sind der Westerwaldkreis und der Wetteraukreis.

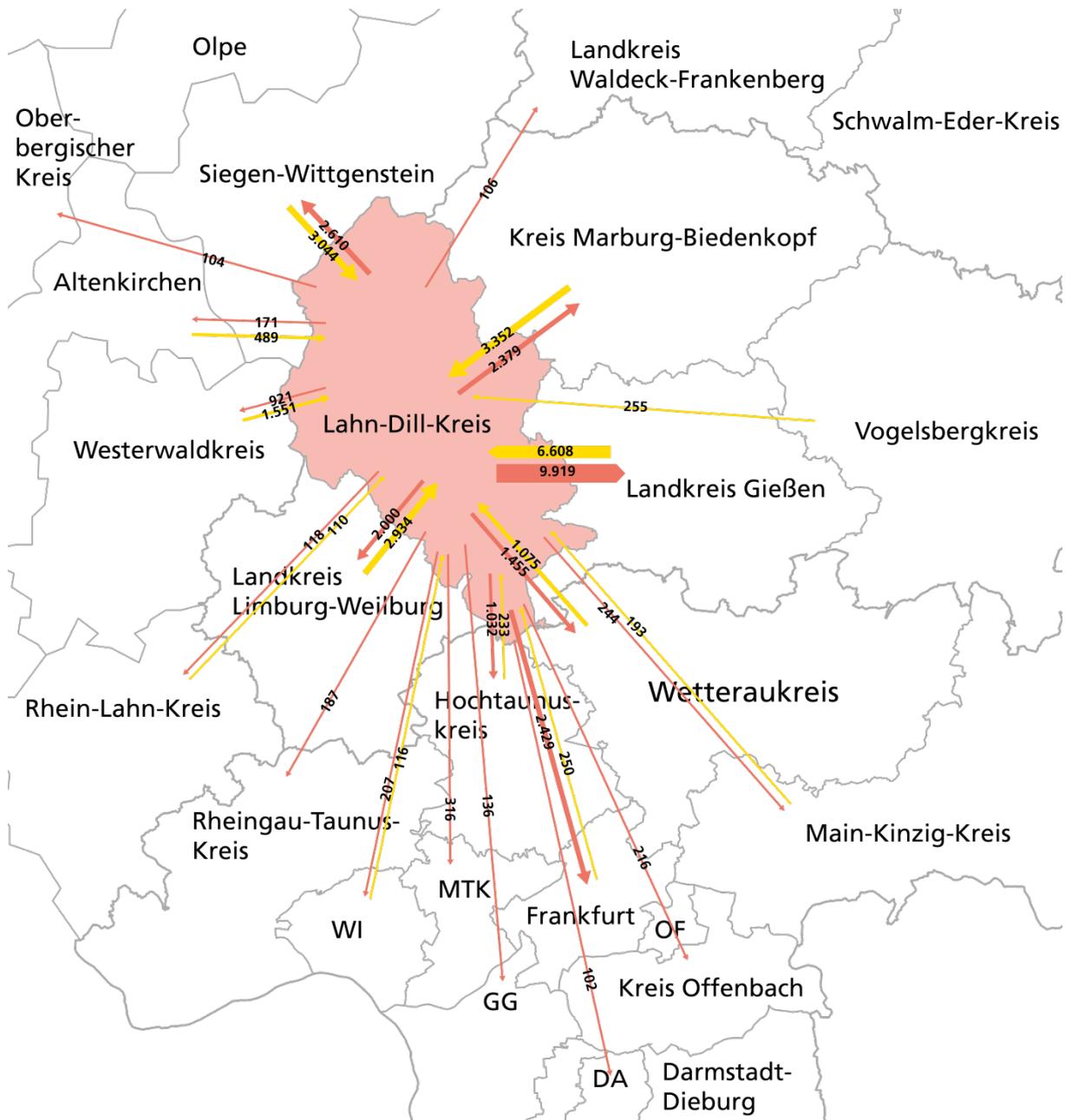


Abbildung II-7: Ein- und Auspendler (>100 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten) in bzw. aus dem Lahn-Dill-Kreis nach Kreisen und kreisfreien Städten

[Eigene Darstellung nach Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Tabellen, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Pendler nach Kreisen, Nürnberg, Stichtag 30. Juni 2017]

5 Versorgung, Bildung und Verwaltung

5.1 Einzelhandelsstandorte

Die Konzentration von Einzelhandelsstandorten richtet sich nach der zentralörtlichen Gliederung (vgl. Abbildung II-1). Einzelhandelsstandorte für den nichttäglichen Bedarf finden sich überwiegend in den Mittelzentren Dillenburg, Haiger und Herbborn sowie in den Oberzentren Wetzlar und Gießen. Zur Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs gibt es in jeder Gemeinde Grundzentren.

Laut Regionalplan Mittelhessen 2010 dürfen großflächige Einzelhandelsvorhaben nur in Mittel- und Oberzentren ausgewiesen werden. Mit mehreren Einkaufszentren sowie großflächigen Möbelhäusern hat Wetzlar hier eine besondere Bedeutung als Einkaufsort für den Lahn-Dill-Kreis sowie die benachbarten Landkreise.

5.2 Bildungseinrichtungen

5.2.1 Hochschulen

Die Technische Hochschule Mittelhessen hat einen Standort in Wetzlar, an dem duale Studiengänge in Zusammenarbeit mit Firmen angeboten werden.

Der nächstgelegene Universitätsstandort befindet sich mit der Justus-Liebig-Universität in Gießen, das in Funktionsverbindung mit Wetzlar auch für den Lahn-Dill-Kreis Funktionen eines Oberzentrums übernimmt. Als weitere Universität im Einzugsbereich des Lahn-Dill-Kreises ist die Philipps-Universität Marburg zu nennen.

Als weitere staatlich anerkannte Hochschule befindet sich in Dietzhölztal die Theologische Hochschule Ewersbach.

5.2.2 Schulen

Im Schuljahr 2019/20 besuchten 32.598 Schüler/innen die Schulen im Lahn-Dill-Kreis. Die Schulen sind in Tabelle II-7, nach Gemeinde bzw. Stadt sortiert, aufgelistet. Eine Übersicht über die Herkunftsorte der Schüler/innen gibt → **Anlage II-4**. Während Grundschüler eine wohnortnahe Schulversorgung vorfinden, konzentrieren sich die weiterführenden Schulen auf wenige Standorte mit entsprechend großen Einzugsbereichen und Schülerzahlen. Als Standorte mehrerer Berufsschulen weisen Dillenburg und Wetzlar besonders hohe Schülerzahlen auf.

Die Prognose der Schülerentwicklung erfolgt auf Basis der Geburtenzahlen und der Übergangsquoten auf die weiterführenden Schulen der vergangenen 5 Jahre. Für Förderschulen und Berufsschulen werden keine Prognosen erstellt, da weder der zukünftige Förderbedarf noch die Berufswahl zuverlässig vorhergesagt werden können.

In den Prognosezahlen nicht enthalten sind zudem die Schüler/innen aus Deutsch-Intensivklassen, da hier die Zahlen größeren Schwankungen unterworfen sind und es im Laufe des Prognosezeitraums zu Schließungen und Verlegungen von Klassen kommen kann.

Die Entwicklung der prognostizierten Schülerzahlen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans fällt schulspezifisch unterschiedlich aus. Bei einigen Schulen ist mit leichten Zuwächsen, bei anderen mit leichter Abnahme oder gleichbleibenden Zahlen zu rechnen. Von Ausreißern abgesehen, kann für die Planung weitgehend von den Schülerzahlen des Status-Quo ausgegangen werden.

Gemeinde/ Stadt	Schule	Schulform (GS= Gesamt- schule)	Schüler/innen						
			Prognose* (Schuljahr)						
			2019 /20	2020 /21	2021 /22	2022 /23	2023 /24	2024 /25	2025 /26
Aßlar	Grundschule Aßlar	Grundschule	397	416	411	422	462	476	472
	Grundschule Werdorf	Grundschule	107	97	98	96	105	114	111
	Alexander-von-Humboldt-Schule	Kooperative GS Mittelstufen- schule Gymnasium (Sek 1)	766	751	766	783	770	793	818
Bischoffen	Aartalschule Niederweidbach	Grundschule	126	115	126	119	113	124	117
Braunfels	Grundschule Bonbaden	Grundschule	64	64	69	65	61	66	56
	Grundschule Philippstein	Grundschule	55	57	55	46	54	55	63
	Grundschule Tiefenbach	Grundschule	35	32	32	37	36	38	32
	Schloss-Schule	Grundschule	220	192	180	198	224	234	250
	Carl-Kellner-Schule	Integrierte GS	895	875	874	873	859	861	842
Breitscheid	Grundschule Medenbach	Grundschule	32	28	24	27	28	31	34
	Fritz-Philippi-Schule	Grundschule Förderstufe Hauptschule Realschule	333	334	328	313	298	294	298
Dietzhöhlztal	Grundschule Mandeln	Grundschule	41	41	43	45	49	42	41
	Jung-Stilling-Schule	Grundschule	148	150	160	169	173	181	182
Dillenburg	Gewerbliche Schulen	Berufsschule	1730						
	Kaufmännische Schulen	Berufsschule	1251						
	Otfried-Preußler-Schule	Förderschule	85						
	Grundschule Manderbach	Grundschule	103	108	104	100	95	91	88
	Grundschule Nanzenbach	Grundschule	30	33	30	29	32	27	26
	Juliane-von-Stolberg-Schule	Grundschule	203	180	172	198	217	235	235
	Rotebergschule Dillenburg	Grundschule	181	166	146	155	168	180	194
	Schelderwaldschule Oberscheld	Grundschule	84	79	75	66	63	59	53
	Scheldetalschule Niederscheld	Grundschule	62	63	58	56	52	51	59
	Schule am Brunnen Frohnhausen	Grundschule	180	179	173	159	153	151	141
	Wiesentalschule Eibach	Grundschule	54	48	43	39	35	45	40
	Lilienstern-Schule Donsbach	Grundschule	55	54	48	46	49	47	42
	Wilhelm-von-Oranien-Schule	Gymnasium	1.292	1.387	1.413	1.452	1.451	1.442	1.461
	Goldbachschule Frohnhausen	Hauptschule Realschule	262	269	270	279	282	273	265
Johann-von-Nassau-Schule	Hauptschule Realschule	615	611	634	645	623	632	607	
Driedorf	Westerwaldschule	Grundschule Integrierte GS	571	554	554	539	542	549	569
Ehringshausen	Chattenbergschule Katzenfurt	Grundschule	136	138	140	151	156	140	139
	Dillwiesenschule	Grundschule	210	192	184	175	175	184	185
	Johannes-Gutenberg-Schule	Integrierte GS	977	970	956	948	958	956	948
Eschenburg	Eschenburgschule	Grundschule	207	199	201	201	202	206	215
	Grundschule Simmersbach	Grundschule	66	69	61	67	65	66	71
	Grundschule Wissenbach	Grundschule	71	77	76	92	88	83	85
	Herbert-Hoover-Schule Hirzen- hain	Grundschule	63	68	66	68	59	54	52
	Holderbergschule	Kooperative GS	777	748	739	736	762	760	776

Gemeinde/ Stadt	Schule	Schulform (GS= Gesamt- schule)	Schüler/innen Prognose* (Schuljahr)						
			2019 /20	2020 /21	2021 /22	2022 /23	2023 /24	2024 /25	2025 /26
Greifenstein	Grundschule Ulmtal Allendorf	Grundschule	87	88	86	84	91	97	89
	Nassau-Oranien-Schule Beilstein	Grundschule	143	139	144	136	134	135	117
Haiger	Schule am Budenberg	Förderschule	122						
	Grundschule Dillbrecht	Grundschule	88	87	75	81	83	83	91
	Grundschule Haiger	Grundschule	304	276	287	274	290	295	300
	Grundschule Langenaubach	Grundschule	63	70	75	84	85	86	90
	Grundschule Roßbachtal	Grundschule	94	78	87	86	87	104	99
	Grundschule Sechshelden	Grundschule	48	54	64	68	69	66	61
	Wachenbergsschule Allendorf	Grundschule	73	73	73	77	82	80	85
	Johann-Textor-Schule	Kooperative GS	705	669	662	663	637	640	651
Herborn	Kirchbergschule	Förderschule	81						
	Ambachtalschule Burg	Grundschule	102	95	96	107	118	130	123
	Dernbachschule Herborn-Seelbach	Grundschule	109	108	111	131	125	142	148
	Diesterwegschule	Grundschule	234	224	216	227	229	249	254
	Neue Friedenschule	Grundschule Hauptschule Realschule	Siehe Schulstandort Sinn						
	Pestalozzischule Schönbach	Grundschule	62	59	60	62	66	67	64
	Comenius-Schule	Grundschule Mittelstufen- schule	589	593	589	603	624	603	594
	Johanneum-Gymnasium	Gymnasium	1.761	1.832	1.874	1.890	1.894	1.887	1.898
Hohenahr	Dünsbergschule Erda	Grundschule	119	123	122	140	146	137	146
Hüttenberg	Grundschule Hocheilheim	Grundschule	124	117	129	129	144	151	148
	Grundschule Rechtenbach	Grundschule	226	224	252	266	306	319	289
	GS Schwingbach	Kooperative GS	521	517	497	513	509	499	523
Lahnau	Grundschule an der Lahnaue	Grundschule	265	259	278	299	289	307	325
	Lahntalschule Atzbach	Integrierte GS	756	778	783	801	813	826	844
Leun	Grundschule Leun	Grundschule	92	89	89	97	100	102	111
	Lahn-Ulm-Schule Biskirchen	Grundschule	131	129	135	121	115	118	111
Mittenaar	Johann-Heinrich-Alsted-Schule	Grundschule Förderstufe Hauptschule Realschule	527	483	465	460	480	478	470
Schöffengrund	Wetzachtalschule	Grundschule	Siehe Schulstandort Wetzlar						
Siegbach	Grundschule am Siegbach Eisemroth	Grundschule	85	68	66	60	62	61	70
Sinn	Neue Friedenschule	Grundschule Hauptschule Realschule	320	347	356	340	362	361	332
Solms	Astrid-Lindgren-Schule Oberndorf	Grundschule	91	83	80	89	90	93	87
	Grundschule Burgsolms	Grundschule	169	171	166	171	169	161	160
	Grundschule Niederbiel	Grundschule	99	91	77	68	68	76	80
	Grundschule Oberbiel	Grundschule	95	102	104	103	118	121	120
	GS Solms	Integrierte GS	728	729	752	772	780	798	837
Waldsolms	Lotte-Eckert-Schule Brandoberndorf	Grundschule	143	137	116	116	119	122	129

Gemeinde/ Stadt	Schule	Schulform (GS= Gesamt- schule)	Schüler/innen						
			2019 /20	Prognose* (Schuljahr)					
			2020 /21	2021 /22	2022 /23	2023 /24	2024 /25	2025 /26	
Wetzlar	Käthe-Kollwitz-Schule	Berufsschule	1316						
	Theodor-Heuss-Schule	Berufsschule	1468						
	Werner-von-Siemens-Schule	Berufsschule	2295						
	Friedrich-Fröbel-Schule	Förderschule	157						
	Schule an der Brühlsbacher Warte	Förderschule	204						
	Albert-Schweitzer-Schule	Grundschule	309	299	309	304	301	292	k. A.
	Dalheimschule	Grundschule	290	246	244	240	246	263	242
	Geschwister-Scholl-Schule	Grundschule	320	292	299	318	358	345	k. A.
	Grundschule Dutenhofen	Grundschule	110	107	109	113	123	113	112
	Grundschule Garbenheim	Grundschule	64	70	80	84	103	96	88
	Grundschule Naunheim	Grundschule	170	165	180	184	184	183	k. A.
	Grundschule Steindorf	Grundschule	172	180	194	193	201	204	193
	Lotteschule	Grundschule	278	277	288	306	331	340	347
	Philipp-Schubert-Schule Her- mannstein	Grundschule	205	203	227	226	243	236	217
	Sayn-Wittgenstein-Grundschule	Grundschule	80	74	84	79	76	73	66
	Goetheschule Wetzlar	Gymn.Oberstufe	928	870	916	871	850	831	818
	Freiherr-vom-Stein-Schule	Gymnasium (Sek 1)	755	752	738	709	730	746	769
	August-Bebel-GS	Integrierte GS	740	744	736	719	696	736	740
	Eichendorffschule	Kooperative GS	719	721	705	684	682	664	666
Wetzachtalschule	Grundschule	378	380	397	410	430	447	445	

Tabelle II-7: Schulen im Lahn-Dill-Kreis mit Schülerzahlen und Prognosen

[*=Prognosedaten exkl. der Schüler/innen aus Deutsch-Intensivklassen; k. A. = keine Angabe, da Schulen über eine Eingangsstufe für Kinder ab dem 5.Lebensjahr verfügen, zu denen noch keine Geburtenzahlen vorliegen. Daten: Stand April 2020: Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises, Schulabteilung]

Bei den Schulstandorten sind künftige Veränderungen zu beachten. In Wetzlar ist eine Neuordnung des Schulzentrums Wetzlar (Käthe-Kollwitz-Schule, Theodor-Heuss-Schule und Goetheschule) in Umsetzung. Zudem erhält die Theodor-Heuss-Schule durch einen Neubau im Gewerbepark Spilburg einen zusätzlichen Standort.

Die Einzugsbereiche der Grundschulen ergeben sich aus den Schulbezirken. Bei den weiterführenden Schulen bestehen aufgrund der Freiheit der Schulwahl im Rahmen der Grundschulempfehlung keine festen Einzugsbereiche. Die Wohnorte der Schüler/innen, die sich für einen bestimmten Schulstandort entscheiden, sind daher gewissen Schwankungen unterworfen. Eine den Vorgaben entsprechende Anbindung kann aber nur innerhalb eines begrenzten Gebietes gewährleistet werden. Für jede weiterführende Schule wurde daher ein primärer ÖPNV-Anbindungsbereich definiert. Innerhalb dieses Anbindungsbereichs sind die im Anforderungsprofil formulierten Reisezeiten und maximalen Umstiege einzuhalten. Die primären Anbindungsbereiche sowie der aktuelle Stand der ÖPNV-Anbindung der weiterführenden Schulen sind aus den Karten und Tabellen in **→ Anlage IV-3** ersichtlich. Defizite im Hinblick auf die Schulanbindung sind im Kapitel IV-4 aufgeführt.

5.2.3 Sonstige Bildungseinrichtungen

Gemeinde	Straße	Name der Einrichtung	Träger	Haltestelle
Herborn	Willy-Brandt-Straße 43	Bildungszentrum Pflege Lahn-Dill	Lahn-Dill-Kreis	Herborn Sonnenweg
Wetzlar	Forsthausstraße 1-3	Bildungszentrum der Lahn-Dill-Kliniken	Lahn-Dill-Kliniken	Wetzlar Krankenhaus
Wetzlar	Friedenstraße 26	Naturschutz-Akademie Hessen	Land Hessen	Wetzlar Polizeistation
Wetzlar	Dillufer 40	Berufsbildungs- und Technologiezentrum	Handwerkskammer Wiesbaden	Wetzlar Seibertstraße
Wetzlar	Brühlsbachstraße 15	Hessenkolleg	Land Hessen	Wetzlar Brühlsbachstraße
Aßlar	Loherstraße 16	Dilltalwerkstatt	Lebenshilfe Wetzlar-Weilburg e.V.	Aßlar Loherstraße
Braunfels	Im Wald/ Florentine	Werkstatt Florentine		Braunfels-Philippstein Florentine
Wetzlar	Sophienstraße 7	Bildungszentrum		Wetzlar Freibad
Wetzlar	Steinbühlstraße 13c	Peter-Härtling-Schule Grundschule		Wetzlar Spilburg
Wetzlar	Röntgenstraße 3	Kinder- und Familienzentrum		Wetzlar Krankenhaus
Dillenburg	Tiergartenstraße 14	Werkstatt Dillenburg	Lebenshilfe Dillenburg e.V.	Dillenburg Jahnstraße
Dillenburg	Am Handstein	Werkstatt Obersched		Dillenburg-Obersched Sportplatz
Eschenburg	Hainbuchenstraße 17	Werkstatt Eibelshausen		Eschenburg-Eibelshausen Hütte
Haiger	Siemensstraße 2	Werkstatt Flammersbach		Haiger-Allendorf Bahnhof
Haiger	Industriestraße 9	Reha-Werkstatt Haiger		Haiger-Allendorf Bahnhof

Tabelle II-8: Sonstige Bildungseinrichtungen im Lahn-Dill-Kreis (Eigene Zusammenstellung)

5.2.3.1 Volkshochschule

Die Hauptstelle der Volkshochschule befindet sich in Dillenburg (Bahnhofstraße 10). Das Kursangebot findet in zahlreichen Orten des Kreises statt. Dafür werden Räumlichkeiten in Schulen, Bürger- und Dorfgemeinschaftshäusern, Sportstätten sowie gastronomischen und kulturellen Einrichtungen genutzt. Diese befinden sich in der Regel in Ortslage und sind über die vorhandenen Haltestellen erschlossen.

5.3 Öffentliche Einrichtungen

5.3.1 Krankenhäuser

Im Lahn-Dill-Kreis befinden sich mehrere allgemeinmedizinische Krankenhäuser sowie Fachkliniken. Mit ca. 674 Betten in Wetzlar und Braunfels ist das Klinikum Wetzlar das größte Krankenhaus im Kreis. In folgender Tabelle sind die Krankenhäuser im Lahn-Dill-Kreis mit ihrer ÖPNV-Haltestelle aufgeführt.

Gemeinde	Ortsteil	Name der Einrichtung	Betten	Haltestelle
Braunfels		Orthopädische Klinik Braunfels	160	Braunfels Orthopädische Klinik
Braunfels		BDH Klinik	62	Braunfels Busbahnhof
Braunfels		Klinik „Falkeneck“	*	Braunfels, Ulmenweg
Dillenburg		Dill Kliniken	261	Dillenburg, Dill-Kliniken
Ehringshausen	Dillheim	Kaiserin-Auguste-Victoria-Krankenhaus	89	Ehringshausen Krankenhaus
Eschenburg	Wissenbach	Klinik Eschenburg	87	Wissenbach Klinik
Greifenstein	Elgershausen	AGAPLESION Pneumologische Klinik Waldhof	95	Elgershausen Waldhof
Herborn		Vitos Klinik Herborn	271	Herborn Austraße
Leun	Biskirchen	Parkinson-Zentrum Gertrudis-Klinik Biskirchen	121	Biskirchen Kirche
Waldsolms	Hasselborn	Vitos Klinik Hasselborn	37	Hasselborn Bf
Wetzlar		Klinikum Wetzlar	674	Wetzlar, Krankenhaus

*Bettenzahl zusammen mit Standort Wetzlar

Tabelle II-9: Krankenhäuser im Lahn-Dill-Kreis

[Datenbasis: www.kliniken.de, abgerufen am 16.05.2018]

5.3.2 Öffentliche Verwaltung

5.3.2.1 Kreisverwaltung

Die Kreisverwaltung hat Standorte in Wetzlar, Dillenburg und Herborn, die in folgender Tabelle aufgeführt sind.

Gemeinde	Straße	Name der Einrichtung	Haltestelle
Dillenburg	Wilhelmstraße 16 - 22	Abteilungen Kreishäuser I bis IV	Dillenburg, Johann-v-Nassau-Schule*, Gestüt, Jahnstraße
Dillenburg	Bahnhofstraße 10	Kreisbildstelle, Medienzentrum	Dillenburg Bahnhof
Dillenburg	Europaplatz 1	Kinder- und Jugendhilfe	Dillenburg, Johann-v-Nassau-Schule*
Dillenburg	Berliner Straße 42	Flüchtlingsbüro Nordkreis	Dillenburg, Hammerberg
Herborn	Schlossstraße 20	Friedrich-Zimmer-Gesundheitszentrum	Herborn, Gesundheitszentrum
Herborn	Junostraße 1F	Fahrerlaubnisbehörde Kfz-Zulassungsbehörde	Herborn Nord Bf
Wetzlar	Karl-Kellner-Ring 51	Kreishaus	Wetzlar, Freibad oder Buderusplatz

Gemeinde	Straße	Name der Einrichtung	Haltestelle
Wetzlar	Karl-Kellner-Ring 39	Erziehungs- und Familienberatungsstelle	Wetzlar, Buderusplatz
Wetzlar	Baumeisterweg 3	Kfz-Zulassung und Führerscheinstelle	Wetzlar, Haarplatz

*= Bedienung nur im Schulverkehr

Tabelle II-10: Standorte Kreisverwaltung im Lahn-Dill-Kreis

5.3.2.2 Arbeitsämter

Standorte des Kommunalen Jobcenters sowie der Agentur für Arbeit befinden sich in Dillenburg und Wetzlar.

Gemeinde	Straße	Name der Einrichtung	Haltestelle
Dillenburg	Wilhelmstraße 16 - 22	Kommunales Jobcenter Lahn-Dill,	Dillenburg, Johann-v-Nassau-Schule*, Gestüt, Jahnstraße
Dillenburg	Moritzstr. 17	Agentur für Arbeit Limburg-Wetzlar	Dillenburg, Konrad-Adenauer-Allee, Stadtwerke
Wetzlar	Eduard-Kaiser-Straße 38	Kommunales Jobcenter Lahn-Dill	Wetzlar, Buderusplatz oder Sophienstraße
Wetzlar	Sophienstr. 19	Agentur für Arbeit Limburg-Wetzlar	Wetzlar, Sophienstr.

*= Bedienung nur im Schulverkehr

Tabelle II-11: Standorte Jobcenter im Lahn-Dill-Kreis

6 Freizeiteinrichtungen und Ausflugsziele

Mit rund einem Drittel aller Wege in Deutschland hat der Freizeitverkehr den größten Anteil am Verkehrsaufkommen. Sein Anteil liegt damit höher als die Wegezwecke Arbeit, Ausbildung und Dienstwege zusammengenommen [Mobilität in Deutschland 2008]. Zu den Wegen des Freizeitverkehrs zählt beispielsweise der Besuch von Gastronomie, Sport- und Freizeiteinrichtungen oder Aktivitäten zur Hobbyausübung, Treffen mit Freunden, Wanderungen und Spaziergänge.

6.1 Sportstätten und sonstige Freizeiteinrichtungen

6.1.1 Stadien

Gemeinde	Ortsteil	Name der Einrichtung	Haltestelle
Aßlar		Dillstadion	Aßlar Bahnhof
Dillenburg		Sportstadion Dillenburg	Dillenburg Aquarena
Haiger		Stadion	Haiger Obertor Bahnhof
Solms		Stadion Burgsolms	Gesamtschule Solms
Wetzlar		Stadion	Wetzlar Leitzplatz

Tabelle II-12: Stadien im Lahn-Dill-Kreis

[Eigene Zusammenstellung]

6.1.2 Schwimmbäder und Badeseen

Schwimmbäder und Badeseen haben oft einen größeren Einzugsbereich. Dazu kommt ein je nach Wetter und Saison stark schwankendes Besucheraufkommen. Um einen Besuch auch ohne Auto zu ermöglichen, sollten Schwimmbäder und Badeseen (letztere nur in der Sommersaison) auch an Wochenenden und Feiertagen mit dem ÖPNV erschlossen sein. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über Schwimmbäder und Badeseen im Lahn-Dill-Kreis.

Gemeinde	Ortsteil	Name der Einrichtung	Haltestelle
Aßlar		Laguna Aßlar	Aßlar Freizeitbad
Bischoffen		Aartalsperre	Bischoffen Aartalsee
Braunfels		Freibad	Braunfels St. Georgen
Breitscheid		Freibad Medenbach	Medenbach DGH
Dietzhöhlztal		Stauweiher Ewersbach	Ewersbach Bahnhofsstraße
Dillenburg		Aquarena	Dillenburg Aquarena
Dillenburg	Niederscheld	Naturfreibad Niederscheld	Niederscheld Adolfshütte
Dillenburg	Oberscheld	Waldschwimmbad	(Oberscheld Sportplatz)
Driedorf	Heisterberg	Heisterberger Weiher	Heisterberg Heisterberger Weiher
Driedorf	Mademühlen	Krombachtalsperre	Krombachtalsperre
Ehringshausen	Katzenfurt	Haverhillbad	Ehringshausen Herborner Straße
Eschenburg	Eibelshausen	Freizeitbad Panoramablick	Eibelshausen Panoramabad
Greifenstein		Ulmbachtalsperre	Beilstein Ulmtalsperre
Haiger		Hallenbad	Haiger Obertor Bahnhof
Herborn	Schönbach	Freibad Schönbach	Schönbach Feuerwehr
Herborn	Herborn	Freibad Herborn	Herborn Freibad
Hohenahr	Groß-Altenstädten	Freibad	Groß-Altenstädten Ortsmitte bzw. Länderweg
Hüttenberg		Hallenbad	Hüttenberg Schwimmbad
Lahnau	Waldgirmes	Familien Sportbad Waldgirmes	Waldgirmes Berliner Straße
Siegbach	Eisemroth	Natur-Erlebnisbad	Siegbach Naturbad
Sinn		Waldschwimmbad Sinn	(Sinn Ortsmitte)
Solms	Burgsolms	Schwimmbad Solmser Land	Albshausen Gartenstraße
Waldsolms	Brandoberndorf	Freibad Taunusperle	(Brandoberndorf Sparkasse)
Wetzlar	Dutenhofen	Dutenhofener See	Dutenhofen Bf
Wetzlar		Domblickbad	Wetzlar Freibad
Wetzlar		Europabad	Wetzlar Europabad bzw. Lessingstraße

(in Klammern) = nur mit längerem Fußweg erreichbar

Tabelle II-13: Schwimmbäder und Badeseen im Lahn-Dill-Kreis

[Eigene Zusammenstellung]

Nachrichtlich ist noch die Lahn-Dill-Bergland Therme in Bad Endbach zu erwähnen. Diese liegt zwar im benachbarten Kreis Marburg-Biedenkopf, ist aber mit dem ÖPNV vom Bahnhof Herborn aus mit der Linie 403 in kürzerer Fahrzeit zu erreichen als von Marburg Hbf.

6.2 Regional bedeutsame Museen

Aufgeführt sind Museen, die an Werktagen regelmäßige Öffnungszeiten haben.

Gemeinde	Ortsteil	Name der Einrichtung	Haltestelle
Dillenburg		Wilhelmsturm – Oranien-Nassauisches Museum	Dillenburg Marbachstraße
Dillenburg		Wirtschaftsgeschichtliches Museum (Villa Grün)	Dillenburg Marbachstraße
Greifenstein		Glockenwelt Burg Greifenstein	Greifenstein (keine Wochenend-anbindung)
Haiger		Heimatmuseum Haiger	Haiger Paradeplatz / Haiger Obertor Bf
Herborn		Stadtmuseum Hohe Schule	Herborn Leonardsturm
Wetzlar		Lottehaus	Wetzlar Wöllbacher Tor
Wetzlar		Stadtmuseum	Wetzlar Wöllbacher Tor
Wetzlar		Sammlung Dr. Irmgard Freiin von Lemmers-Danforth im Palais' Papius	Wetzlar Leitzplatz
Wetzlar		Reichskammergerichtsmuseum	Wetzlar Leitzplatz
Wetzlar		Viseum	Wetzlar Wöllbacher Tor
Wetzlar		Jerusalemhaus	Wetzlar Leitzplatz
Wetzlar		Sammlung historischer Mikroskope von Ernst Leitz	Wetzlar Leitzplatz

Tabelle II-14: Regional bedeutsame Museen

[Eigene Zusammenstellung]

6.3 Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele

Gemeinde	Ortsteil	Name der Einrichtung	Haltestelle
Braunfels		Schloss	Braunfels Solmsler Straße
Breitscheid		Schauhöhle Herbstlabyrinth- Adventhöhle	Breitscheid Tropfsteinhöhle
Dillenburg	Donsbach	Wildpark Donsbach	(Donsbach Ort)
Dillenburg	Oberscheld	Besucherstollen Grube Ypsilanta	(Oberscheld Kirche)
Herborn	Uckersdorf	Vogelpark	Herborn Im Beilsbach
Herborn		Schloss	Herborn Nassaustraße
Siegbach	Wallenfels	Wilhelmsteine im Schelder Wald	Wallenfels
Solms		Grube Fortuna	<i>kein Anschluss*</i>
Wetzlar		Burgruine Kalsmunt	Wetzlar Leitzplatz

(in Klammern) = nur mit längerem Fußweg erreichbar

*= Anfahrt der Grube Fortuna ist aufgrund der derzeitigen Infrastruktur (Anbindung nur durch schmale Wirtschaftswege) im Rahmen des regulären ÖPNV mit Solobussen nicht möglich.

Tabelle II-13: Regional bedeutsame Sehenswürdigkeiten

[Eigene Zusammenstellung]

6.4 Tourismus

Für die Statistik sind nur Beherbergungsbetriebe mit mindestens 10 Betten auskunftspflichtig. Für viele Gemeinden im Lahn-Dill-Kreis verzeichnet die Hessische Gemeindestatistik daher keine Übernachtungszahlen. Das durchschnittliche Bettenangebot für den gesamten Kreis ist dort mit rund 5.000 Betten verzeichnet. Im Jahr 2018 gab es bei 253.830 Ankünften 536.794 Übernachtungen, was einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 2,1 Tagen entspricht. Die meisten Hotelbetten im Kreis gibt es in Wetzlar (rd. 1.700), auf die auch über die Hälfte der Ankünfte entfiel. Jeweils zwischen ca. 430 und 480 Hotelbetten haben Braunfels, Dillenburg und Herborn. Mit 270-370 Betten etwas geringere Übernachtungskapazitäten gibt es in Greifenstein und Solms. Die längste durchschnittliche Aufenthaltsdauer mit 4,6 Tagen verzeichnet Eschenburg, gefolgt von Braunfels mit 4,4 Tagen. Obwohl Braunfels nur rund 50 Betten mehr als Dillenburg hat, war hier die Zahl der Übernachtungen mit rund 73.890 fast 4-fach so hoch wie in Dillenburg.

7 Verkehr und Verflechtungen

7.1 Motorisierungsgrad der Bevölkerung

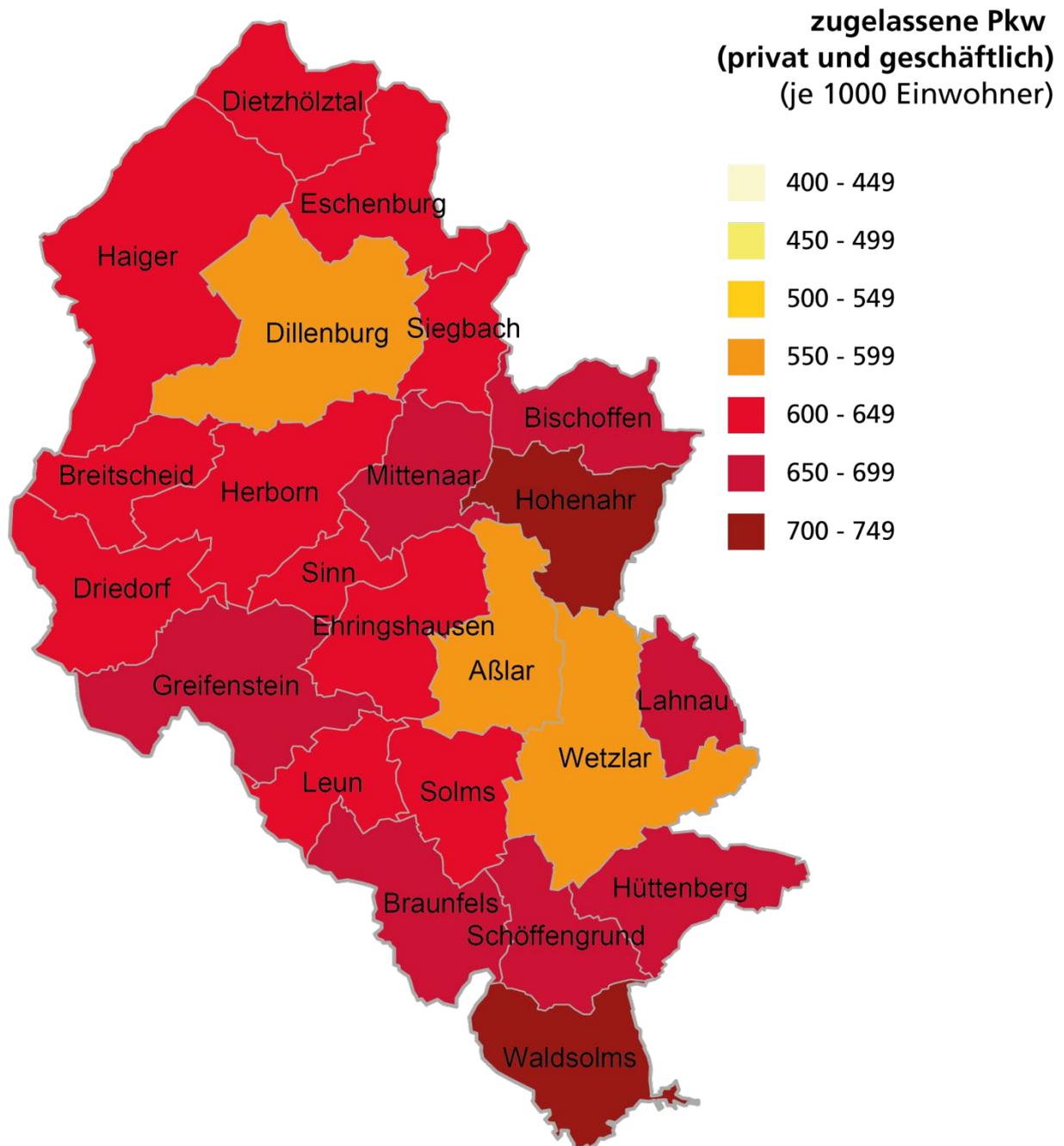


Abbildung II-8: zugelassene PKW (Privat und geschäftlich) je 1000 Einwohner im Lahn-Dill-Kreis zum 31.12.2016

[Eigene Darstellung. Datenbasis: Kraftfahrtbundesamt 2017; Hessisches Statistisches Landesamt 2018]

Die Motorisierungsrate wird beeinflusst durch die Altersstruktur, die Besiedlungsdichte und das ÖPNV-Angebot. Der Lahn-Dill-Kreis weist eine hohe Motorisierungsrate auf. Im Durchschnitt kommen auf 1000 Einwohner 618 Pkw. Die höchsten Werte erreichen Hohenahr und Waldsolms mit rund 700 Pkw/1000 Einwohner. Nur in Aßlar, Dillenburg und Wetzlar liegt die Motorisierung unter 600 Pkw/1000 Einwohner. Laut einer Auswertung der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ für Hessen haben in Mittelhessen 54% der Haushalte 1 Pkw, 29% haben 2 Pkw und 7 sogar 3 oder mehr Pkw. Lediglich 10 % aller Haushalte haben keinen Pkw. Im Rhein-Main-Gebiet und in Westhessen lag der Anteil der Haushalte ohne Pkw mit 20-24 % mehr als doppelt so hoch.

7.2 Straßenverkehrsinfrastruktur und Verkehrswegebela- tung

7.2.1 Straßenverkehrsinfrastruktur

Autobahnen

Das Kreisgebiet wird von der Autobahn A45 (Aschaffenburg – Dortmund) mit Anschlussstellen in Wetzlar, Ehringshausen, Herboren, Dillenburg und Haiger durchquert. Am Wetzlarer Kreuz ist die A480 als Zubringer von Aßlar mit der A45 verbunden.

Bundesstraßen

Im Kreisgebiet befinden sich folgende Bundesstraßen (Ortschaften im Kreisgebiet sind *kursiv* gesetzt):

- B 49 (B 254) – Alsfeld – Grünberg – Gießen – *Lahnau – Wetzlar – Solms – Leun* – Limburg – Koblenz – Trier – Grenzübergang Wasserbillig (LUX)
- B 54 Grenzübergang Gronau (NL) – Münster – Dortmund – Siegen – *Haiger* – Limburg – Wiesbaden
- B 253 Melsungen – Fritzlar – Bad Wildungen – Frankenberg (Eder) – Biedenkopf – *Dillenburg*
- B 255 Montabaur – *Driedorf – Mittenaar – Bischoffen* – Gladenbach – Weimar
- B 277 *Haiger – Dillenburg – Sinn – Edingen – Katzenfurt – Ehringshausen – Werdorf – Aßlar* – (A 480)

Landesstraßen

- L1328 (L 914 in Nordrhein-Westfalen) – Landesgrenze – B277 in Allendorf
- L1571 (L 722 in Nordrhein-Westfalen) – Landesgrenze – Rittershausen – L 3044 in Dietzhölztal
- L3020 (L 319 in Rheinland-Pfalz) – Landesgrenze – Blumenrod – Limburg an der Lahn – B8/B417 – Eschhofen – L 3448 – Ennerich – L 3022 – Runkel – L 3063 – Schadeck – Wirbelau – L 3452 – L 3322 – B456 – Weilburg – Löhnberg – L 3044 – B49 – Biskirchen – L 3324 – Stockhausen – Leun – L 3052 – Niederbiel – L 3283 – Oberbiel – B49 – B277 – Dalheim – Wetzlar – L 3053 – L 3451 – B49 – Garbenheim – L 3285 – Dorlar – Atzbach – L 3045 – Heuchelheim – L 3359 – B429 – Gießen
- L3042 L 3044 – Breitscheid – Medenbach – Uckersdorf – Burg – B277/B255 – Niederscheld – Oberscheld – L 3363 – Hirzenhain – L 3043 – Lixfeld –

- Frechenhausen – L 3288 – Gönnern – Niedereisenhausen – L 3331 –
 L 3049 – Hommertshausen – Mornshausen – B453 – Friedensdorf – B62
- L3043 B253 in Oberdieten – Achenbach – L 3044 – Mandeln – Steinbrücken –
 Eibelshausen – B253 – Eiershausen – L 3362 – L 3042 in Hirzenhain
 - L3044 (L 718 in Nordrhein-Westfalen) – Landesgrenze – L 3043 – Ewersbach –
 L 1571 – Weidelbach – L 3442 – Oberroßbach – Niederroßbach –
 Rodenbach – L 3442 – Haiger – B277 – Langenaubach – Rabenscheid –
 L 3391 – L 3042 – Gusternhain – B255 – Driedorf – L 3461 – Münchhausen –
 Odersberg – L 3046 – Obershausen – Niedershausen – B49/L 3020 in Löhn-
 berg
 - L3045 L 3020 in Atzbach – Kinzenbach – L 3286
 - L3046 B255 in Herborn – A45/B277 – Merkenbach – Beilstein – L 3282 –
 Odersberg – L 3044 – Arborn – Mengerskirchen – L 3281 – Waldernbach –
 L3278 – L 3109 – Fussingen – L 3280 – Ellar – L 3022 – Dorchheim – B54 –
 Frickhofen – L 3364 – L 3279 – Thalheim – Landesgrenze – (L 314 in Rhein-
 land-Pfalz)
 - L3047 B255 – Oberweidbach – L 3287 – Frankenbach – L 3376 – L 3061 – L 3286 –
 A480
 - L3050 B255 in Bicken – L 3363 – Eisemroth – Hartenrod – Bad Endbach – L 3049 –
 B255 in Weidenhausen
 - L3052 L 3287 in Mudersbach – L 3053 – Altenkirchen – L 3376 – Oberlemp –
 Niederlemp – Kölschhausen – A45 – Dillheim – B277 – Ehringshausen –
 Leun – L 3020 – B49 – L 3451 in Braunfels
 - L3053 B255 in Niederweidbach – L 3287 – L 3052 – Großaltenstädten – L 3376 –
 L 3287 – Hohensolms – Blasbach – A480 – Hermannstein – L 3376 – Wetzlar
 – L 3285 – B49 – L 3020 – L 3451 – Nauborn – L 3284 – Schwalbach –
 Niederquembach – L 3283 – L 3054 – Kraftsolms – L 3284 – Kröffelbach –
 Brandoberndorf – L 3055 – L 3270 – Weiperfelden – Espa – Hausen bei
 Butzbach – L 3056 – B3 in Butzbach
 - L3054 L 3475 in Kleinlinden – Lützellinden – A45 – Rechtenbach – L 3360 – L 3133
 – Weidenhausen – Volpertshausen – Oberwetz – L 3055 – Oberquembach
 – L 3284 – Kraftsolms – L 3053 – Möttau – B456 – Weilmünster – L 3025 –
 Laubuseschbach – L 3021/L 3063
 - L3055 L 3054 in Oberwetz – Griedelbach – Brandoberndorf – L 3053 – B456
 - L3282 L 3046 in Beilstein – Holzhausen – L 3324 – Greifenthal –
 B277 in Katzenfurt
 - L3283 L 3020 – B49 – Solms – L 3451 – Oberndorf – Bonbaden – Neukirchen –
 L 3053
 - L3284 L 3053 in Nauborn – Niederwetz – Oberquembach – L 3054 –
 L 3053 in Kröffelbach
 - L3285 L 3053 in Wetzlar – Naunheim – Waldgirmes – L 3286 – Atzbach – L 3020 –
 B49 – L 3451 in Dutenhofen
 - L3286 L 3285 in Waldgirmes – Rodheim-Bieber – L 3474 – L 3045 – L 3047

- L3287 L 3053/L 3376 – Mudersbach – L 3052 – Niederweidbach – Roßbach – Wilsbach – L 3047
- L3324 L 3282 in Holzhausen – Ulm – Allendorf – L 3020 in Biskirchen
- L3362 B277 in Dillenburg – Nanzenbach – L 3043
- L3363 L 3042 in Oberscheld – L 3050
- L3376 L 3053 in Hermannstein – B277 – Aßlar – Bechlingen – Oberlemp – L 3052 – Bermoll – Großaltenstädten – L 3053 – L 3287 – Erda – L 3047 in Frankensbach
- L3391 L 3044 in Rabenscheid – Waldaubach – B255/B414
- L3442 L 3044 in Rodenbach – Fellerdilln – Dillbrecht – Offdilln – L 3044 in Weidelbach
- L3451 L 3025 in Edelsberg – Braunfels – L 3052 – Oberndorf – L 3283 – Albshausen – Steindorf – Wetzlar – L 3053 – L 3360 – A45 – Dutenhofen – L 3285 – L 3475 in Kleinlinden

Das Netz der Kreisstraßen wird aus Platzgründen hier nicht aufgeführt. Es ist aus der Verkehrsmengenkarte im → **Anlage II-1** ersichtlich.

7.2.2 Verkehrswegebelastrung

Die Belastung des Straßennetzes ist in der von HessenMobil erstellten Verkehrsmengenkarte (Stand 2015) im → **Anlage II-1** dargestellt. Mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) von rund 53.000 bis 63.000 Fahrzeugen je nach Abschnitt ist die Autobahn A45 zwischen Haiger/Burbach und Wetzlar die am stärksten belastete Straße im Lahn-Dill-Kreis. Die Bundesstraße mit dem meisten Verkehr ist die B49. Zwischen der Autobahn-Anschlussstelle Wetzlar-Ost und Garbenheim beträgt hier die DTV rund 42.500 Fahrzeuge. Im Abschnitt zwischen Wetzlar und Biskirchen sind täglich rund 22.000 bis 28.500 Kraftfahrzeuge unterwegs. Eine ähnliche Belastung hat auch die B277 im Abschnitt Burg – Dillenburg – Autobahn-Anschlussstelle Dillenburg. Mit rund 28.800 Fahrzeugen sehr stark belastet ist auch die L3020 im Stadtgebiet Wetzlar.

Weitere Abschnitte mit einer großen Belastung (DTV über 10.000 Fahrzeuge) sind:

- B 253 zwischen Eibelshausen und Dillenburg,
- B 255 zwischen Roth und Ballersbach,
- B 277 zwischen AS Dillenburg und Haiger; zwischen Herborn und Sinn sowie zwischen Aßlar und Wetzlar,
- L3044 zwischen Haiger und B 277
- L3053 zwischen Nauborn und Wetzlar
- L3283 zwischen B49 bei Niederbiel und Oberndorf
- L3376 zwischen Aßlar und Wetzlar
- L3451 zwischen Albshausen und AS Wetzlar-Süd

7.3 Verkehrsmittelübergreifende Verknüpfung

7.3.1 Park + Ride

Park & Ride-Anlagen (abgekürzt P+R) dienen als Verknüpfungspunkte zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Nahverkehr. Sie befinden sich im Bereich von leistungsfähigen ÖPNV-Achsen und sollen Pkw-Fahrern den Umstieg in öffentliche Verkehrsmittel erleichtern. Im Lahn-Dill-Kreis gibt es P+R-Plätze an Bahnhöfen der Dillstrecke und der Lahntalbahn. Mit insgesamt 200 Stellplätzen besitzt der Bahnhof Wetzlar den größten P+R-Platz.

Park & Ride-Anlage	Stadt/ Gemeinde	Stell- plätze	Behin- derten- park- plätze	ÖPNV-Anschluss Linien
Albshausen Solms-Albshausen Bf P1	Solms- Albshausen	14	1	RB45
Aßlar Bahnhof P1	Aßlar	33	0	RB40
Aßlar Bahnhof P2	Aßlar	12	0	RB40
Brandoberndorf Bf	Waldsolms	40	k. A.	RB15
Burg Nord Bf P1	Herborn	5	3	RB40
Burg Nord Bf P2	Herborn	160	0	RB40
Burgsolms Solms (Lahn) Bf P1	Solms	40	0	RB45
Dillenburg Bf P1	Dillenburg	20	2	RB40, RB95, RB96, RE99
Dillenburg Bf P2	Dillenburg	27	0	RB40, RB95, RB96, RE99
Haiger Bf P1	Haiger	23	0	RB95, RB96, RE99
Haiger Bf P2	Haiger	100	0	RB95, RB96, RE99
Haiger Obertor Bf P1	Haiger	31	0	RB96
Herborn Bf	Herborn	225	0	RE99, RB40
Ehringshausen Bf P1	Ehringshausen	53	0	RB40
Ehringshausen Bf P2	Ehringshausen	34	0	RB40
Ehringshausen- Katzenfurt Bf P1	Ehringshausen- Katzenfurt	6	1	RB40
Ehringshausen- Katzenfurt Bf P2	Ehringshausen- Katzenfurt	5	1	RB40
Leun/Braunfels Bf P1	Leun	22	2	RB45
Leun-Stockhausen Bf P1	Leun	26	1	RB45
Sinn (Am Hohenrain – Nähe Sinn Bf.)	Sinn	30	0	RB40
Wetzlar Bf P1	Wetzlar	130	10	RE25, RB40, RB45, RE99
Wetzlar Bf P2	Wetzlar	70	0	RE25, RB40, RB45, RE99

Tabelle II-15: Park & Ride-Anlagen im Lahn-Dill-Kreis, Anzahl der Stellplätze und Barrierefreiheit

[Datenbasis: www.pundr.hessen.de, abgerufen am 24.04.2020; Pendler- und Park-&-Ride-Parkplätze im Lahn-Dill Kreis, Stand Dezember 2018]

Die in Tabelle II-15 genannten P+R-Anlagen sind kostenfrei nutzbar. Die meisten Parkplätze sind Flächen der Deutschen Bahn AG. Teilweise finden sich noch Schilder mit der Aufschrift "Nur für Kunden der Deutsche Bahn AG mit Erlaubniskarte der Fahrkartenausgabe". In der Praxis sind die meisten Fahrkartenausgaben aber seit längerer Zeit geschlossen und DB Service Stores geben keine Berechtigungen aus.

7.3.2 Bike + Ride

Mit einer kreisweiten Fahrradwegweisung wurden im Lahn-Dill-Kreis die Grundlagen für eine Stärkung des Radverkehrs geschaffen. Dies gilt nicht nur für die Alltagsradler, sondern auch für den Radtourismus, für den Radrouten entlang Lahn und Dill ausgewiesen wurden. Das Lahn-Dill-Bergland ist vom ADFC als Radreiseregion zertifiziert. Durch E-Bikes lassen sich auch Routen im Hügelland vom durchschnittlichen Radler bewältigen. Die Kombination von ÖPNV und Radverkehr hat daher eine besondere Bedeutung. Dazu gehören neben Möglichkeiten der Fahrradmitnahme auch sichere Abstellmöglichkeiten (auch für teure E-Bikes).

Am Herborner Bahnhof findet sich die erste Anlage mit „Bike & Ride Boxen“ im Lahn-Dill-Kreis. Die Fahrradboxen können tage-, wochen-, monats- oder jahresweise gemietet werden und weisen teilweise Stromanschlüsse zum Aufladen von E-Bikes auf.

Weitere Bike&Ride- Anlagen befinden sich an den Bahnhöfen Albshausen, Aßlar, Brandoberndorf, Dillenburg, Ehringshausen, Haiger, Herborn, Leun/Braunfels, Stockhausen, und Wetzlar.

7.3.3 CarSharing

CarSharing- Angebote setzen eine gewisse Bevölkerungsdichte und ein gutes ÖPNV-Angebot voraus. Nur dann gibt es genügend potentielle Nutzer, um eine wirtschaftliche Auslastung der CarSharing- Fahrzeuge zu gewährleisten. In dünner besiedelten Gebieten mit einem hohen Motorisierungsgrad (vgl. Kapitel II-7.1) gibt es daher meist keine CarSharing- Angebote. Dies gilt auch für den Lahn-Dill-Kreis. Dort gibt es derzeit lediglich in Wetzlar mehrere CarSharing- Standorte des Anbieters app2drive. Die Einführung eines CarSharing-Angebots in Dillenburg befindet sich in Prüfung.

7.3.4 BikeSharing

Es bestehen im Lahn-Dill-Kreis derzeit keine BikeSharing- Angebote.

8 ÖPNV im Lahn-Dill-Kreis

8.1 Schienengebundener Personenverkehr

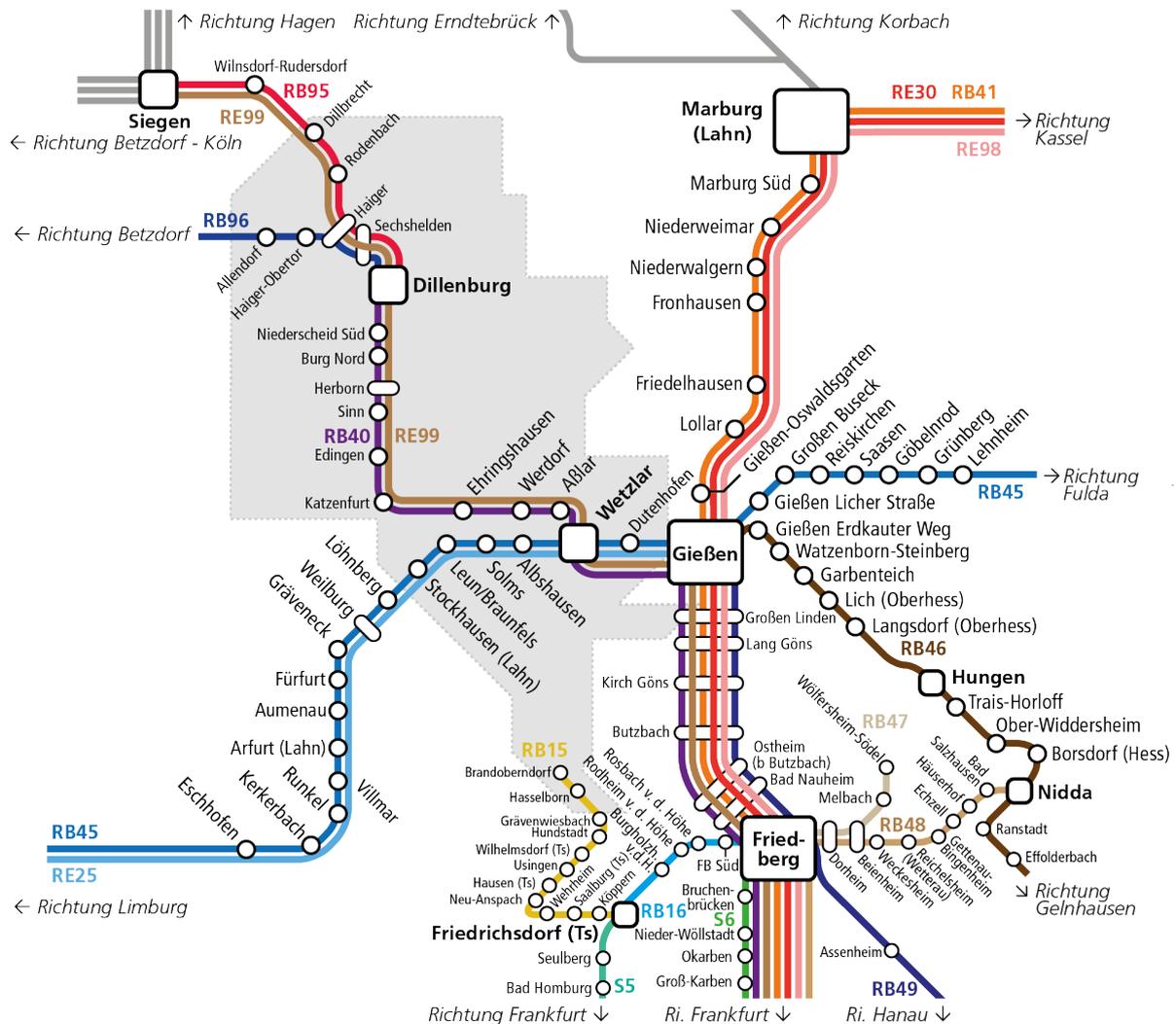


Abbildung II-9: Schienennetz des Regionalverkehrs im Lahn-Dill-Kreis und benachbarten Landkreisen (eigene Darstellung)

Der Lahn-Dill-Kreis wird durch folgende Schienenstrecken erschlossen:

Die **Lahntalbahn** von Gießen über Wetzlar, Leun/Braunfels nach Limburg und weiter nach Koblenz wird von der RegionalExpress- Linie **RB25** (mit Halten in Gießen, Wetzlar, Weilburg, Limburg, Diez, Nassau (Lahn), Bad Ems, Niederlahnstein und Koblenz) sowie zwischen Limburg und Gießen von der RegionalBahn- Linie **RB45** befahren. Ab Gießen ist die Linie **RB45** auf der Vogelbergbahn über Alsfeld nach Fulda durchgebunden.

Die **Dillstrecke** verläuft von Gießen über Wetzlar, Herborn, Dillenburg, Haiger nach Siegen. Sie wird vom RegionalExpress *RE99* (mit Halten in Siegen, Haiger, Dillenburg, Herborn (Dillkr), Wetzlar, Gießen, Friedberg und Frankfurt) bedient, die zwischen Gießen und Frankfurt auf die Main-Weser-Bahn übergeht und mit Zügen der *RE98* (Frankfurt – Gießen – Marburg – Kassel) vereinigt wird. Zwischen Dillenburg und Gießen sowie ebenfalls weiter nach Frankfurt verkehrt die RegionalBahn *RB40* (Mittelhessen-Express), die ab Gießen mit Zügen der Linie *RB41* aus Richtung Treysa gekuppelt sind. Den Abschnitt von Dillenburg nach Siegen bedient die RegionalBahn *RB95*.

Die **Hellertalbahn** verbindet Dillenburg mit Betzdorf (Sieg) über Haiger, Allendorf, Burbach und Neunkirchen. Sie wird von der Regionalbahn *RB96* befahren, die auch in Haiger Obertor hält.

Als Rest einer ursprünglich nach Wetzlar führenden Strecke erschließt die **Taunusbahn** den südlichen Rand des Lahn-Dill-Kreises. Von den Bahnhöfen Brandoberndorf und Hasselborn in der Gemeinde Waldsolms fährt sie in den Hochtaunuskreis über Grävenwiesbach, Usingen und Friedrichsdorf bis Bad Homburg vor der Höhe. Bedient wird sie von der Linie *RB15*, die in der Hauptverkehrszeit von Bad Homburg bis zum Frankfurter Hauptbahnhof durchfährt.

Im Lahn-Dill-Kreis gibt es derzeit keine Bahnhöfe mit Fernverkehrshalten. Nächste Fernverkehrshalte sind Gießen und Limburg (Süd). Eine Wiederaufnahme von Dillenburg und Wetzlar ins Intercity-Netz ist im Zuge der IC- Strecke 34 Münster/Dortmund – Siegen – Frankfurt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 geplant.

SPNV- Linie	Linienverlauf	Taktfolge in Minuten ¹					
		Mo - Fr TVZ	Mo - Fr HVZ	Samstag	Samstag	Sonntag	Abend- verkehr
		4-21 Uhr	6-9 Uhr 15-19 Uhr	6-16 Uhr	16-21 Uhr	8-21 Uhr	21-24 Uhr
RB15	Brandoberndorf – Grävenwiesbach – Friedrichsdorf – Bad Homburg (– Frankfurt Hbf)	60'+V	60'+V	60'	60'	60'	60'*
RE25	Gießen – Wetzlar – Weilburg – Limburg – Koblenz	120' (ab 7 Uhr)	120' (ab 7 Uhr)	120' (ab 7 Uhr)	120'	120' (ab 9 Uhr)	--
RB45	Limburg an der Lahn –Weilburg – Wetzlar –Gießen [– Grünberg – Alsfeld – Lauterbach Nord – Fulda]	60'+V	60'	60'	60'	60'	60'
RB40 [RB41]	Dillenburg – Wetzlar – Gießen [– Butzbach – Friedberg – Frank- furt]	60'	60'+V	60'	60'	60'	120'
RB95	Dillenburg – Haiger – Dillbrecht – Siegen	60'	60'	60'	120'	120'	--
RB96	Dillenburg – Haiger – Allendorf – Burbach – Neunkirchen – Betz- dorf (Sieg)	120'+V	120'	120'	120' (bis ca. 19 Uhr)	120' (bis ca. 19 Uhr)	--
RE99	Siegen – Haiger – Dillenburg – Herborn – Wetzlar – Gießen [–Friedberg (Hess) – Frankfurt Hbf]	60'	60'	60'	60'	60'	V

* von Brandoberndorf nur bis Grävenwiesbach und aus Richtung Frankfurt

Tabelle II-16: SPNV-Angebot im Lahn-Dill-Kreis nach Verkehrstagsgruppen (Stand: Fahrplan 2020)

¹ Die Taktfolge bezieht sich auf die Bedienung des gesamten Streckenabschnitts im Lahn-Dill-Kreis. Zusatzfahrten, die nur Teilabschnitte bedienen sind nicht berücksichtigt.

V = Verstärkerfahrten zum Taktangebot bzw. einzelne Fahrten ohne Taktangebot

8.2 Straßengebundener ÖPNV

Das Netz des straßengebundenen ÖPNV ist schematisch im Liniennetzplan (→ **Anlage II-2**) und in nachfolgenden Tabellen dargestellt.

8.2.1 Regionale Linien

Linie	Angebot	Linienweg (Betreiber)
LM-12	Bus	Limburg – Fussingen – Mengerskirchen – Greifenstein (Medenbach)
491	Bus	Biedenkopf – Niedereisenhausen – Dillenburg (ALV)

Tabelle II-17: Regionale Linien im Lahn-Dill-Kreis (Stand: Fahrplan 2018)

8.2.2 Lokale Linien

Linie	Angebot	Linienweg (Betreiber)
24/240	Bus	Wetzlar – Lahnau – Heuchelheim – Gießen (ESE/VLDW)
GI-35	Bus	Langgöns – Hüttenberg – Großen-Linden (VGO)
FB-54	Bus	Butzbach – Espa – Weipersfelden – Maibach (VGO)
FB-58	Bus	Butzbach – Espa – Bodenrod – Maibach – Hoch-Weisel – Butzbach (VGO)
GI-81	Bus	Wettenberg – Biebertal – Hohenahr
100	Bus	Stadtverkehr Dillenburg (VLDW)
101	Bus	Donsbach – Dillenburg – Hirzenhain (VLDW)
102	Bus	Haiger – Sechshelden – Manderbach – Dillenburg (VLDW)
103	Bus	Kalteiche – Haigerseelbach – Haiger (VLDW)
105	Bus	Haiger – Langenaubach – Flammersbach – Haiger (VLDW)
106	Bus	Haiger – Roßbachtal – Dilltal – Haiger (VLDW)
120/ 125	Bus	Beilstein – Leun – Niederbiel – Oberbiel – Wetzlar (VLDW)
160	Bus	Brandoberndorf – Schöffengrund (VLDW)
170	Bus	Schöffengrund – Wetzlar (VLDW)
171	Bus	Brandoberndorf – Kröffelbach – Kraftsolms – Neukirchen – Bonbaden – Braunfels (VLDW)
172	Bus	Weilburg – Braunfels – Oberndorf – Niederquembach – Altenkirchen (VLDW)
173	Bus	Ortsverkehr Schöffengrund (VLDW)
174	Bus	Schwalbach – Niederquembach – Neukirchen – Bonbaden – Braunfels (VLDW)
177	Bus	Waldsolms – Schwalbach – Braunfels (VLDW)
180	Bus	Braunfels – Lahnbahnhof – Leun – Tiefenbach und zurück (VLDW)
181	Bus	(Stadtverkehr Braunfels) Braunfels – Wintersburg und zurück (VLDW)
182	Bus	Altenkirchen – Philippstein – Braunfels (VLDW)

Linie	Angebot	Linienweg (Betreiber)
185	Bus	Braunfels – Oberndorf – Burgsolms – Niederbiel – Oberbiel/Albshausen – Steindorf – Wetzlar (VLDW)
200	Bus	Bermoll – Oberlemp – Bechlingen – Aßlar – Wetzlar (VLDW)
201	Bus	Berghausen – Kleinaltenstädten – Aßlar (VLDW)
202	Bus	Ehringshausen – Kölschhausen – Breitenbach – Dreisbach – Niederlemp (VLDW)
203	Bus	Cleeberg/Reiskirchen – Vollnkirchen – Volpertshausen – Weidenhausen – Rechtenbach (VLDW)
204	Bus	Allendorf – Ehringshausen (VLDW)
205	Bus	Greifenstein – Daubhausen – Katzenfurt – Sinn – Edingen – Ehringshausen (VLDW)
206	Bus	Rodenroth – Beilstein – Greifenstein – Daubhausen – Katzenfurt/Herborn (VLDW)
300	Bus	Roth – Simmersbach – Hirzenhain – Eiershausen – Eibelshausen (VLDW)
301	Bus	Roth – Simmersbach – Hirzenhain – Eiershausen – Eibelshausen (VLDW)
302	Bus	Rittershausen – Ewersbach – Mandeln – Steinbrücken – Eibelshausen (VLDW)
R32	Bus	Bad Laasphe – Mandeln (VWS)
310	Bus	Gießen – Kleinlinden – Großen-Linden – Hüttenberg – Rechtenbach (VLDW)
311	Bus	Langgöns – Hüttenberg – Rechtenbach (VLDW)
312	Bus	Rechtenbach – Wetzlar (VLDW)
313	Bus	Reiskirchen – Vollnkirchen – Volpertshausen – Weidenhausen – Rechtenbach – Wetzlar (VLDW)
400	Bus	Bischoffen/Wilsbach – Gladenbach (VLDW)
401	Bus	Bischoffen – Oberweidbach – Wilsbach – Niederweidbach (VLDW)
402	Bus	Oberweidbach/Wilsbach – Roßbach – Niederweidbach – Bischoffen – Ballersbach – (Herborn) (VLDW)
403	Bus	Günterod – Bad Endbach – Hartenrod – Siegbach – Mittenaar – Herborn/Seelbach – Herborn (VLDW)
404	Bus	Erda – Mudersbach – Altenkirchen – Bellersdorf – Ballersbach (VLDW)
405	Bus	Ortsverkehr Siegbach – Mittenaar (VLDW)
406	Bus	Hohenahr – Erda/Schule (VLDW)
407	Bus 	<i>Bergland-Express:</i> Hartenrod – Bischoffen – Offenbach – (Ballersbach – Herborn) (VLDW)
GI-41	Bus	Königsberg – Rodheim/Bieber – Gießen (VGO)
415	Bus 	<i>Aartalsee-Express:</i> Niederweidbach/Hohenahr – Königsberg – Blasbach – Wetzlar (VLDW)
GI-42	Bus	Hohenahr – Biebertal – Heuchelheim – Gießen (VGO)
471	Bus	Katzenfurt – Ehringshausen – Berghausen – Aßlar – Wetzlar (VLDW)
472	Bus	Katzenfurt – Herborn (VLDW)
500	Bus	Stadtverkehr Herborn (Reuterberg – ZOB – Freibad/Friedhof – ZOB – Reuterberg) (VLDW)

Linie	Angebot	Linienweg (Betreiber)
501/ 502	Bus	Stadtverkehr Herborn (Hörsbach/Merkenbach – Herborn ZOB – Alsbach und zurück) (VLDW)
503	Bus	Stadtverkehr Herborn (ZOB – Burg/Seelbach – ZOB) (VLDW)
505	Bus	Guntersdorf – Hirschberg/Hörsbach – Merkenbach – Fleisbach – Sinn – Herborn (VLDW)
510	Bus, Rufbus	<i>Höhlen-Express</i> : Rabenscheid – Gusterhain – Breitscheid – Medenbach – Uckersdorf – Burg – Herborn (VLDW)
515	Bus	Breitscheid – Schönbach – Amdorf – Erdbach – Uckersdorf (VLDW)
520	Bus, Rufbus	Rennerod/Waldaubach – Heisterberg – Mademühlen – Driedorf – Heiligenborn – Roth – Schönbach – Herborn (VLDW)
521	Bus 	<i>Westerwald-Express</i> : Rennerod – Mademühlen – Driedorf – Heiligenborn – Roth – Schönbach – Herborn (VLDW)
530	Bus, Rufbus	Mengerskirchen-Greifenstein – Driedorf – Beilstein – Fleisbach – Sinn – Herborn (VLDW)

 = verkehrt vom 1. Mai bis 30. September an Wochenenden und Feiertagen mit Fahrradanhänger

Betreiber: ALV= ALV Oberhessen GmbH & Co. KG
 ESE= E.S.E. Verkehrsgesellschaft
 Medenbach= Medenbach Traffic GmbH
 VGO= Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH
 VLDW= Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH

Tabelle II-18: Lokales Bus- und Rufbus-Angebot im Lahn-Dill-Kreis (Stand: Fahrplan 2018)

8.2.3 Freizeitlinien

Unter der Dachmarke „Blaue Linie“ werden 4 Linien als Freizeitlinien für Wanderer oder Radfahrer vermarktet. Die Linien 407 („Bergland-Express“ zwischen Bad Endbach und Herborn), 415 („Aartalsee-Express“ zwischen Wetzlar und Aartalsee) und 521 („Westerwald-Express“ zwischen Herborn, Krombachtalsperre und Rennerod) verkehren zwischen 1. Mai und 1. September mit Fahrradanhänger. An Wochenenden dieses Zeitraums bedient die Linie 510 ohne Fahrradanhänger als „Höhlen-Express“ die Haltestelle Breitscheid Tropfsteinhöhle und erschließt damit die Schauhöhle Herbstlabyrinth.

8.2.4 Bedarfsgesteuerte Angebote

Seit 2017 werden in den Gemeinden Breitscheid, Driedorf und Greifenstein auf den Linien 510, 520 und 530 Fahrten oder Fahrtabschnitte als RufBus angeboten, die den Busverkehr ergänzen. Die Anmeldung erfolgt telefonisch oder per Internet und muss mindestens 60 Minuten vor Fahrtbeginn abgegeben werden.

8.2.5 Bürgerbusse

In einigen Gemeinden des Lahn-Dill-Kreises werden die vorhandenen ÖPNV-Linien durch Bürgerbusse oder vergleichbare Angebote ergänzt. Sie sind insbesondere auf die Bedürfnisse von Senioren ausgerichtet und dienen vorrangig der Anbindung von Wohngebieten an Arztpraxen, Einzelhandelsansiedlungen und Standorten der öffentlichen Verwaltung. Die Planung und Umsetzung derartiger Angebote übernehmen in der Regel die betreffenden Kommunen in Zusammenarbeit mit entsprechenden Trägerver-

einen und ehrenamtlichen Helfern. Generell sind Bürgerbussysteme nicht in das Tarifsystem des RMV integriert und können unentgeltlich genutzt werden.

In zahlreichen Städten und Gemeinden des Lahn-Dill-Kreises bestehen gemäß Angaben der betreffenden Kommunen Planungen zur Umsetzung von Bürgerbussystemen. Diese werden in Tabelle II-19 dargestellt.

Kommune	Produkt	Umsetzungsstand
Aßlar	-	verleiht Bürgerstiftungsbus (seit ca. 2015)
Bischoffen	-	Bürgermobil der Gemeinde vorhanden
Braunfels	-	
Breitscheid	Bürgerbus	
Dietzhöhlztal	Bürgerbus	IB über Landesstiftung, Fahrzeug ausgeliefert Sept. '19
Driedorf	Bürgerbus	IB über Landesstiftung, Fahrzeug ausgeliefert Sept. '19
Ehringshausen	-	
Eschenburg	-	
Greifenstein	Bürgerbus	
Haiger	Bürgerbus	IB über Landesstiftung (Mai 2019)
Herborn	Bürgerbus	Prüfung und konzeptionelle Erarbeitung
Hohenahr	Bürgerbus	IB über Landesstiftung, Fahrzeug ausgeliefert Sept. '19
Hüttenberg	Bürgerbus	IB über Landesstiftung
Lahnau	-	Bürgermobil der Gemeinde vorhanden
Leun	Bürgerbus	IB über Landesstiftung
Mittenaar	Bürgerbus	Bürgermobil der Gemeinde vorhanden
Schöffengrund	Bürgermobil	Bürgermobil der Gemeinde vorhanden
Siegbach	Bürgerbus	IB geplant
Sinn	-	IB über Landesstiftung, Fahrzeug ausgeliefert Nov. '19
Solms	Bürgerbus	IB über Landesstiftung, Fahrzeug ausgeliefert Sept. '19
Waldsolms	-	Bürgermobil der Gemeinde vorhanden

IB= Interessensbekundung

Tabelle II-19: Bürgerbussysteme im Lahn-Dill-Kreis (Stand: Februar 2020)

8.2.6 Fahrgastzahlen

Fahrkartenverkäufe alleine geben keinen Rückschluss darüber, wie viele Fahrten mit Zeitkarten oder ähnlichen Angeboten unternommen und welche Linien dabei befahren werden. Daher ist die Erfassung von miteinander vergleichbaren Fahrgastzahlen für alle Buslinien im Kreisgebiet mit großem personellem und damit auch finanziellem Aufwand verbunden. Für die Auswertung der Fahrgastzahlen wurde daher auf die Ergebnisse der letzten verbundweiten Erhebung aus dem Jahr 2015 zurückgegriffen. Da das Liniennetz seitdem, insbesondere aufgrund der Aufteilung des Liniennbündels Herborn-Westerwald auf die neuen Liniennbündel Herborn-Nord und Herborn-Süd und der damit einhergehenden Lokalisierung regionaler Linien, Änderungen unterworfen war, wurden die 2015 erhobenen Daten auf die heutigen Liniennverläufe umgelegt.

8.2.6.1 Fahrgastzahlen nach Linien

In den folgenden Diagrammen zu den einzelnen Linienbündeln im Kreisgebiet sind für jede Linie die durchschnittlichen Fahrgastzahlen pro Tag (erhoben im Jahr 2015) der angegebenen Verkehrstagsgruppe dargestellt. Aus den darunterliegenden Tabellen ist die heutige Anzahl der Kurse auf der jeweiligen Linie (Summe über alle Fahrten der drei Verkehrstagsgruppen) ersichtlich. Hat sich diese seit 2015 stark geändert, konnte keine Angabe (k.A.) gemacht werden. Gab es am entsprechenden Verkehrstag kein Fahrtenangebot ist dies mit „kein Verkehr“ (k.V.) gekennzeichnet.

Auf allen Linien zusammen waren im Jahr 2015 an einem durchschnittlichen Werktag (Mo-Fr) rund 40.400 Fahrgäste unterwegs. Wie die Diagramme zeigen, wurde auf den meisten Linien am Wochenende kein Fahrtenangebot durchgeführt. Die geringeren Fahrgastzahlen auf Linien mit Wochenendangebot sind nicht nur auf den Wegfall des Schul- und Berufsverkehrs, sondern auch auf das geringere Fahrtenangebot und das Fehlen von Umsteigemöglichkeiten von Zu- bzw. auf Abbringerlinien zurückzuführen.

Legende:

- k.V.= kein Verkehr
- n.erh.= nicht erhoben
- k.A.= keine Angaben aufgrund unterschiedlicher Fahrplanperioden
- Mo-Fr= Montag bis Freitag
- Sa= Samstag
- So+Fe= Sonn- und Feiertag
- (S) = Linie dient vorwiegend dem Schulverkehr

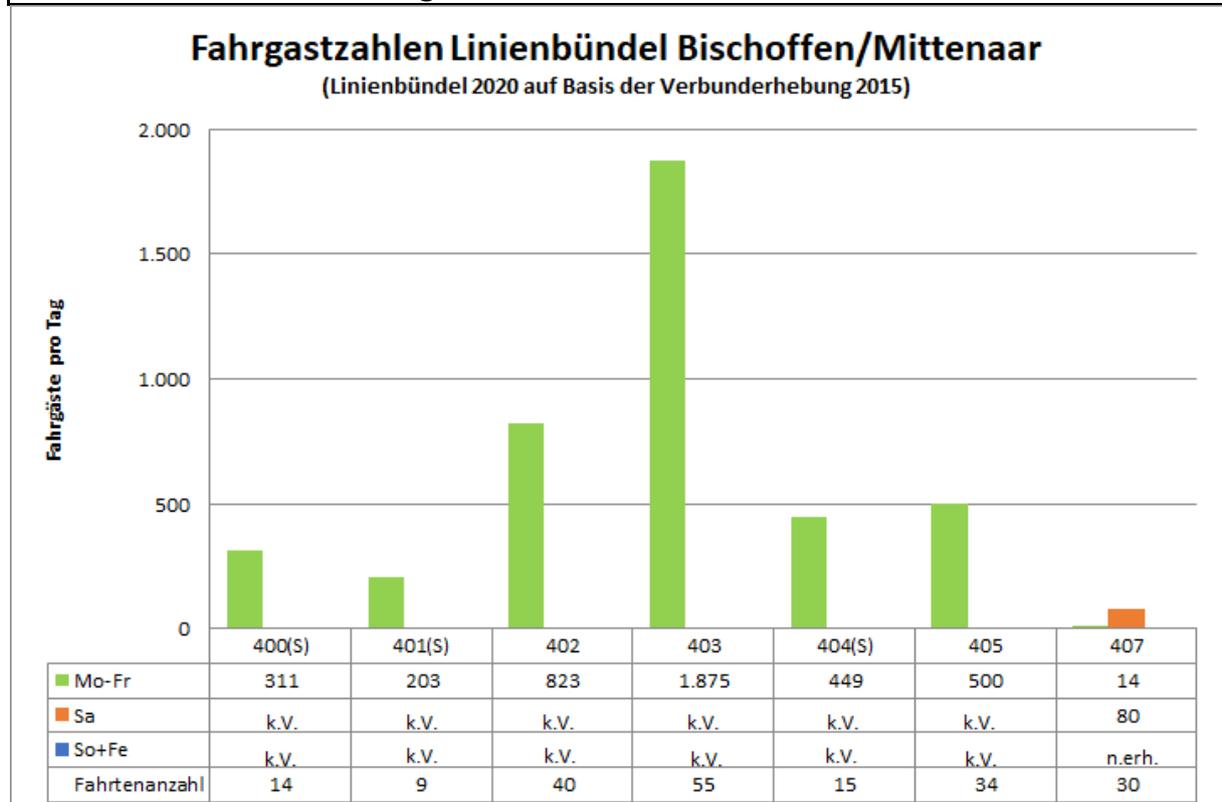


Abbildung II-10: Linienbündel Bischoffen/Mittenaar: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag

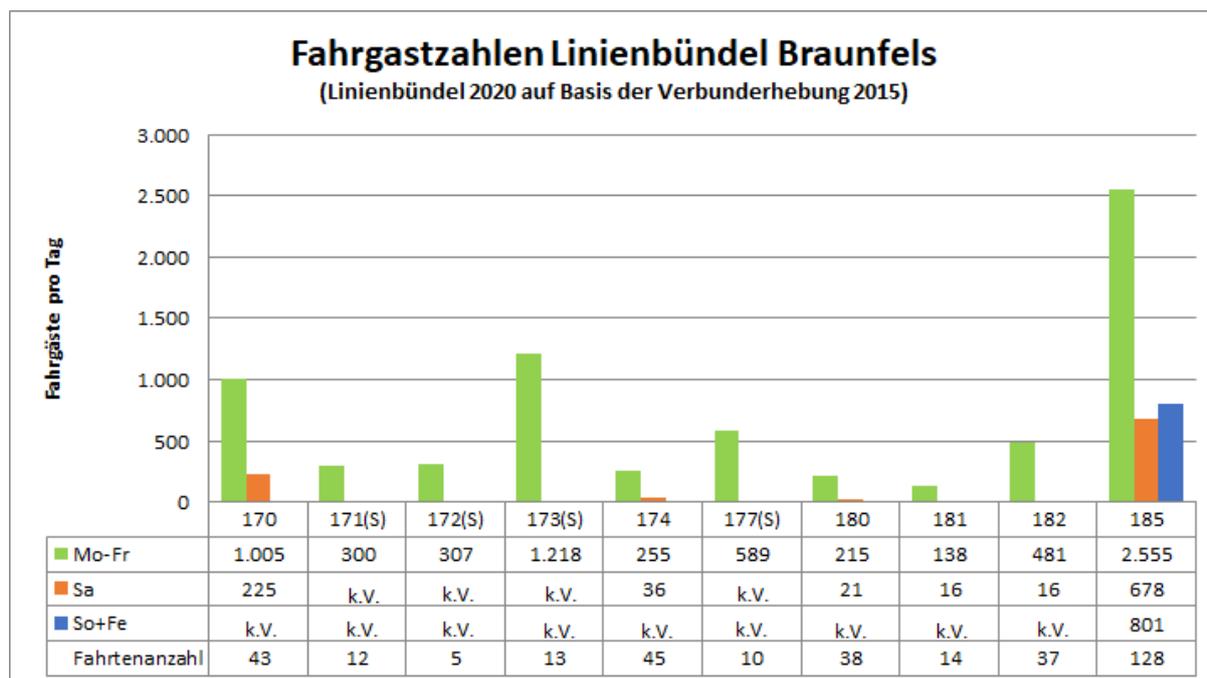


Abbildung II-11: Linienbündel Braunfels: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag

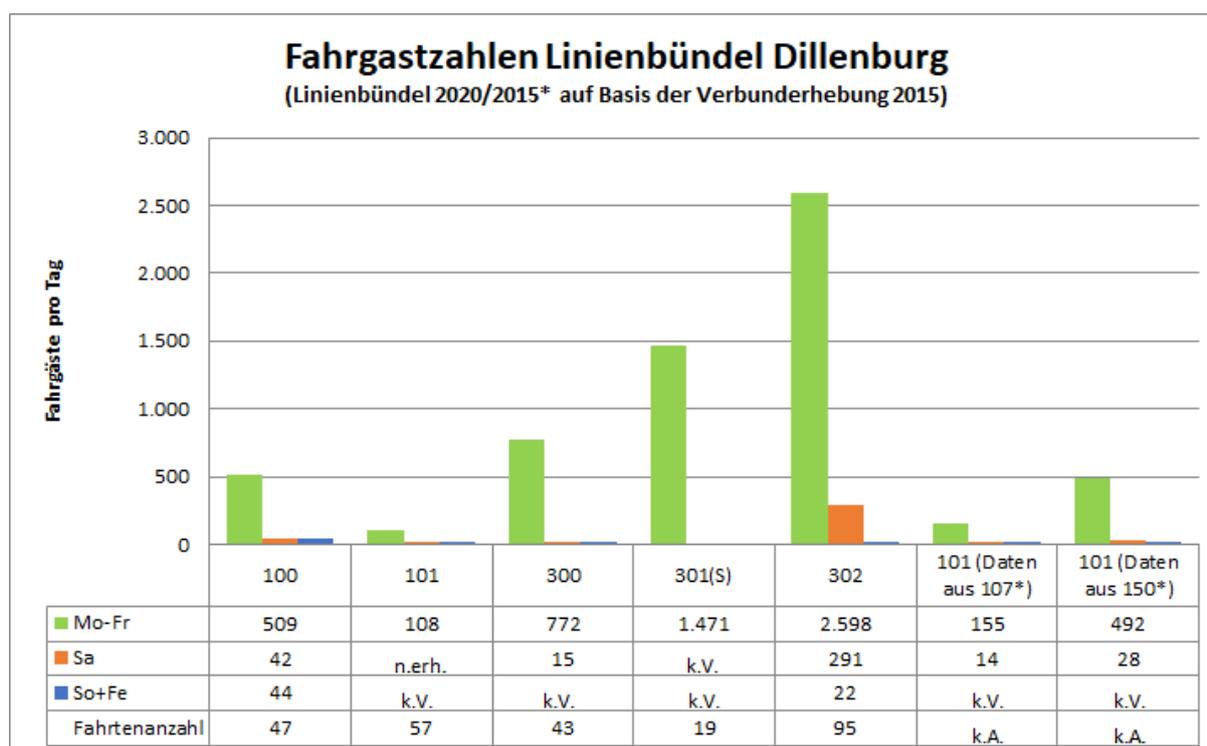


Abbildung II-12: Linienbündel Dillenburg: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag
(*Die Linien 107 und 150 wurden in die Linie 101 integriert. Aufgrund der unterschiedlichen Fahrtenanzahl kann diese jedoch nicht als Referenzlinie verwendet werden.)

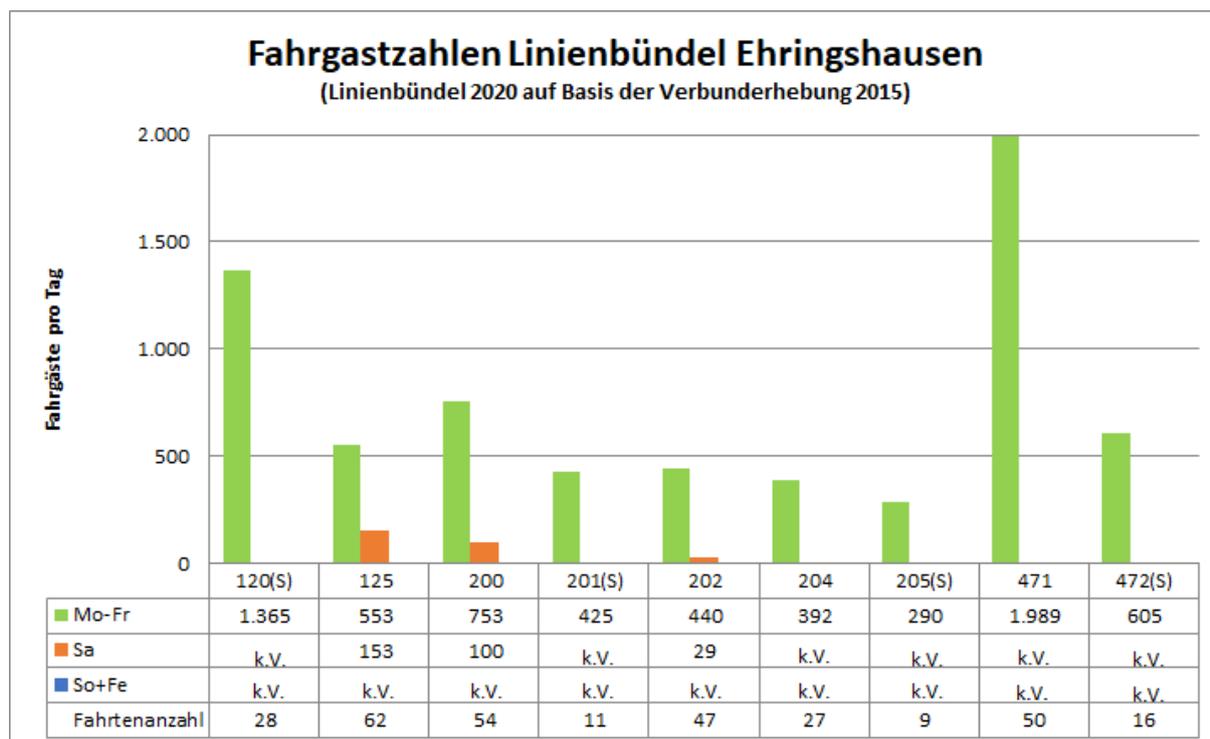


Abbildung II-13: Linienbündel Ehringshausen: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag
(Abweichende Fahrtenanzahl zum Zeitpunkt der Verbunderhebung 2015:
Linie 125 = 55 Fahrten, Linie 471 = 61 Fahrten)

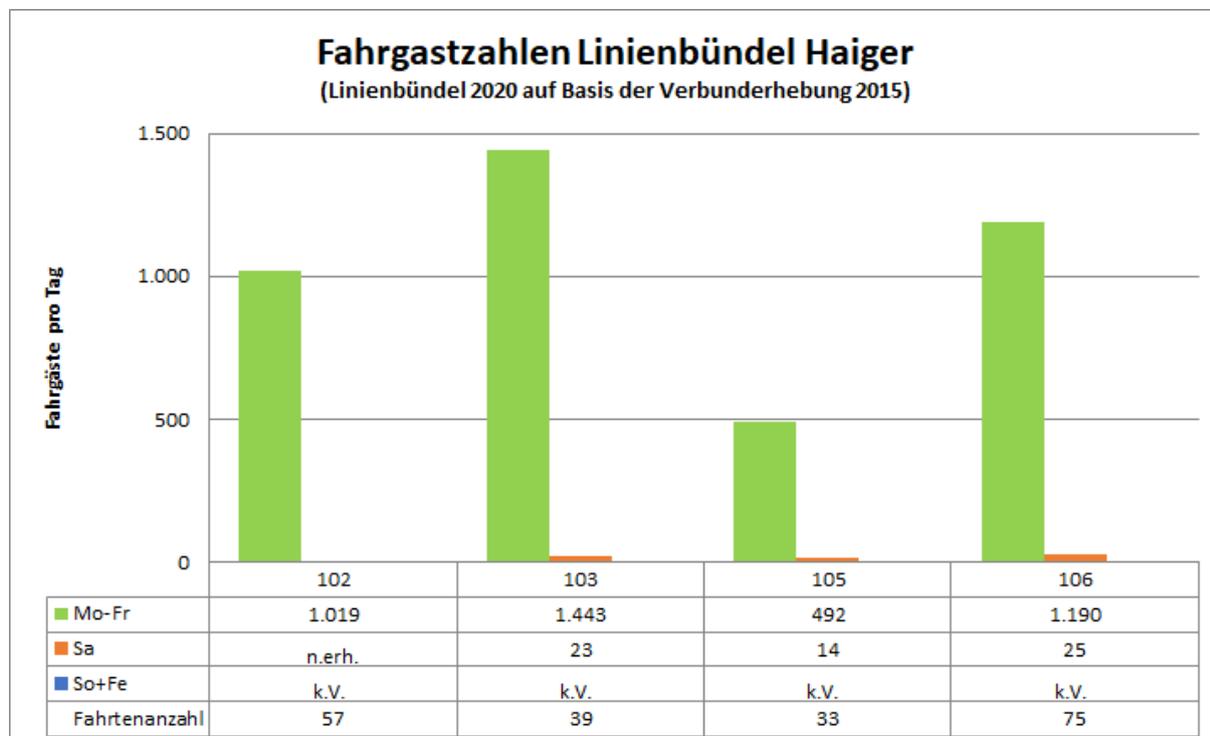


Abbildung II-14: Linienbündel Haiger: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag

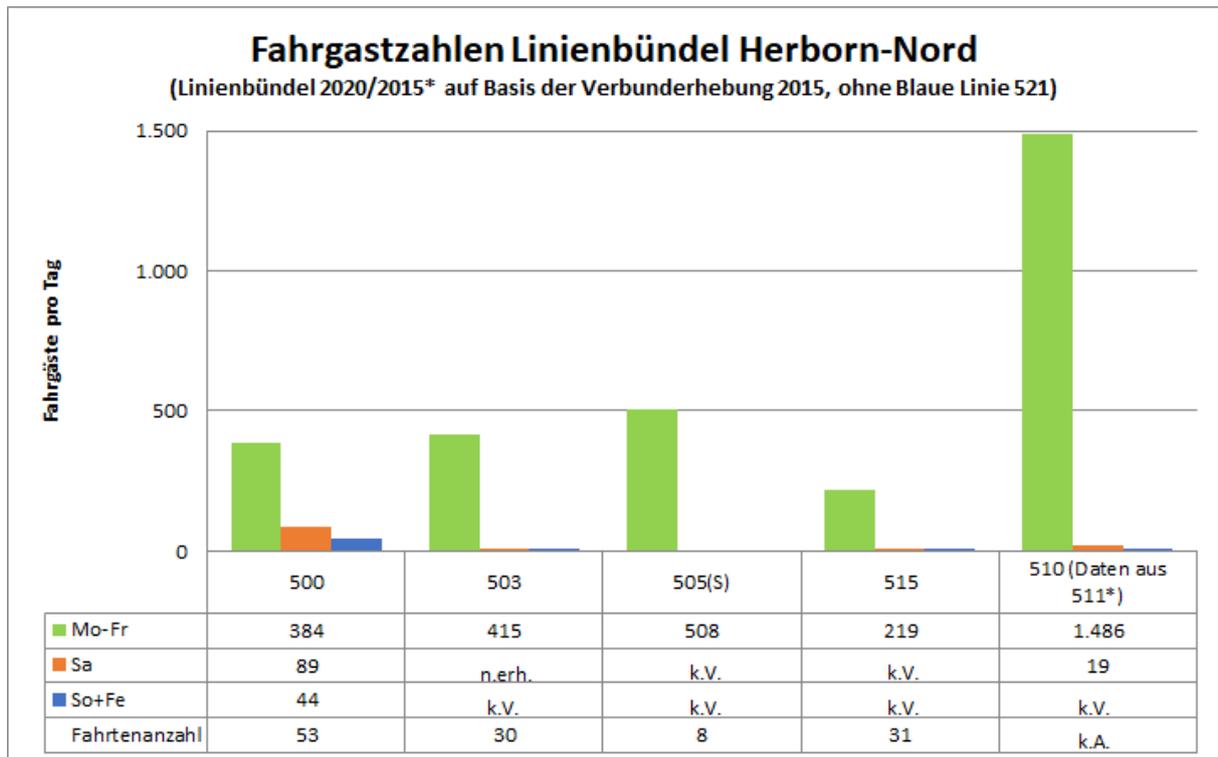


Abbildung II-15: Linienbündel Herborn-Nord: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag (*Die Linie 511 existiert nicht mehr. Das entsprechende Fahrtenangebot ist auf die Linie 510 übergegangen. Abweichende Fahrtenanzahl zum Zeitpunkt der Verbunderhebung 2015: Linie 500 = 66 Fahrten, Linie 515 = 25 Fahrten.)

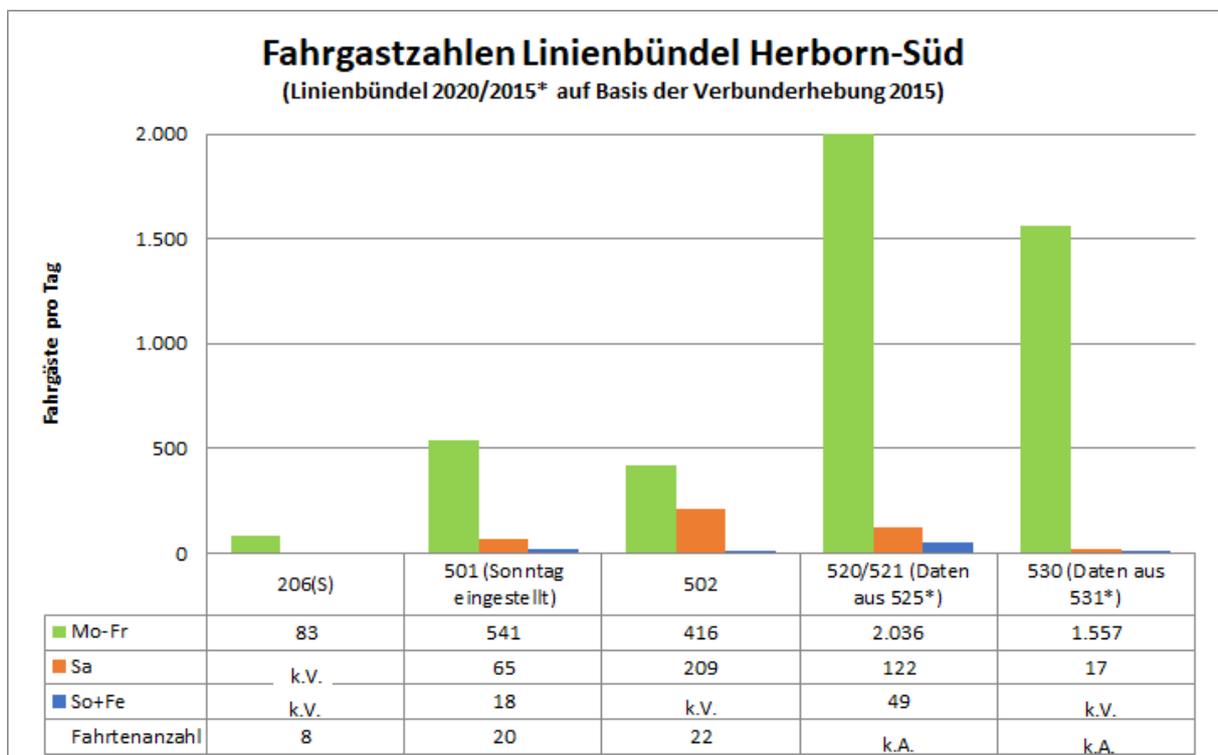


Abbildung II-16: Linienbündel Herborn-Süd: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag (*Die Linien 525 und 531 existieren nicht mehr. Das entsprechende Fahrtenangebot ist auf die Linien 520 bzw. 530 übergegangen. Aufgrund starker Differenzen können da-

her keine Angaben zur Fahrtenzahl gemacht werden. Abweichende Fahrtenanzahl zum Zeitpunkt der Verbunderhebung 2015: Linie 501 = 35 Fahrten.)

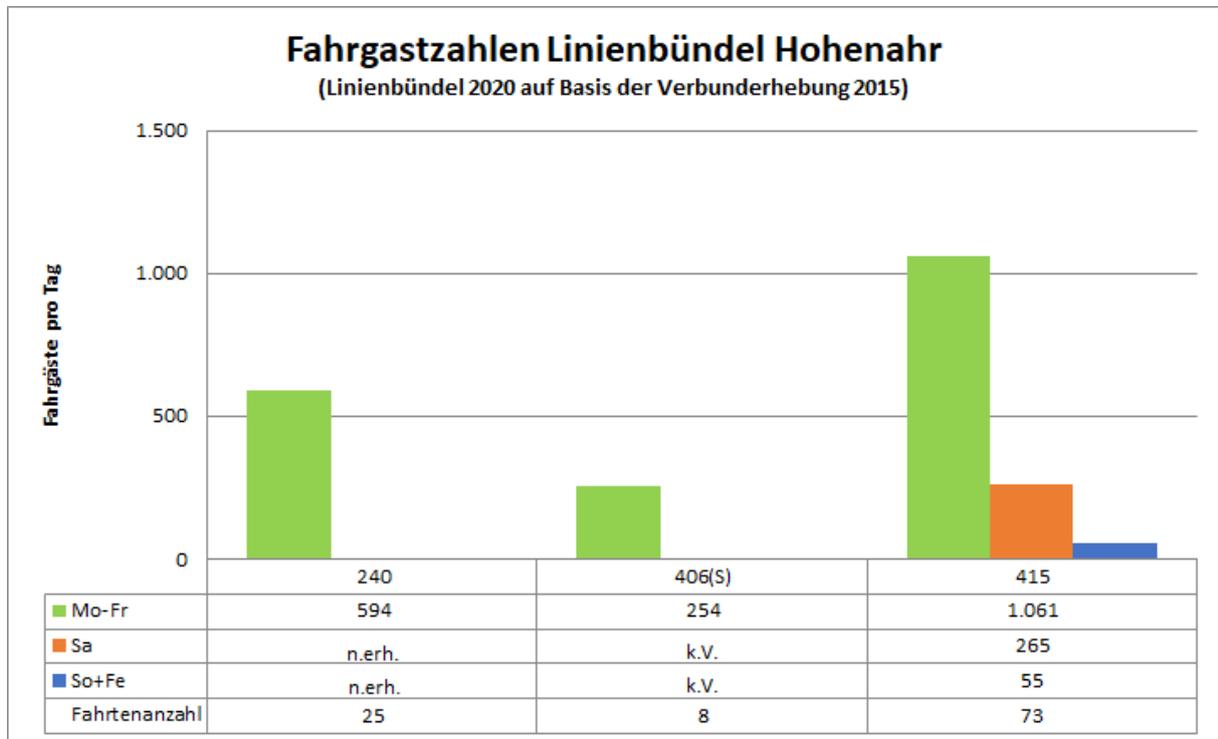


Abbildung II-17: Linienbündel Hohenahr: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag

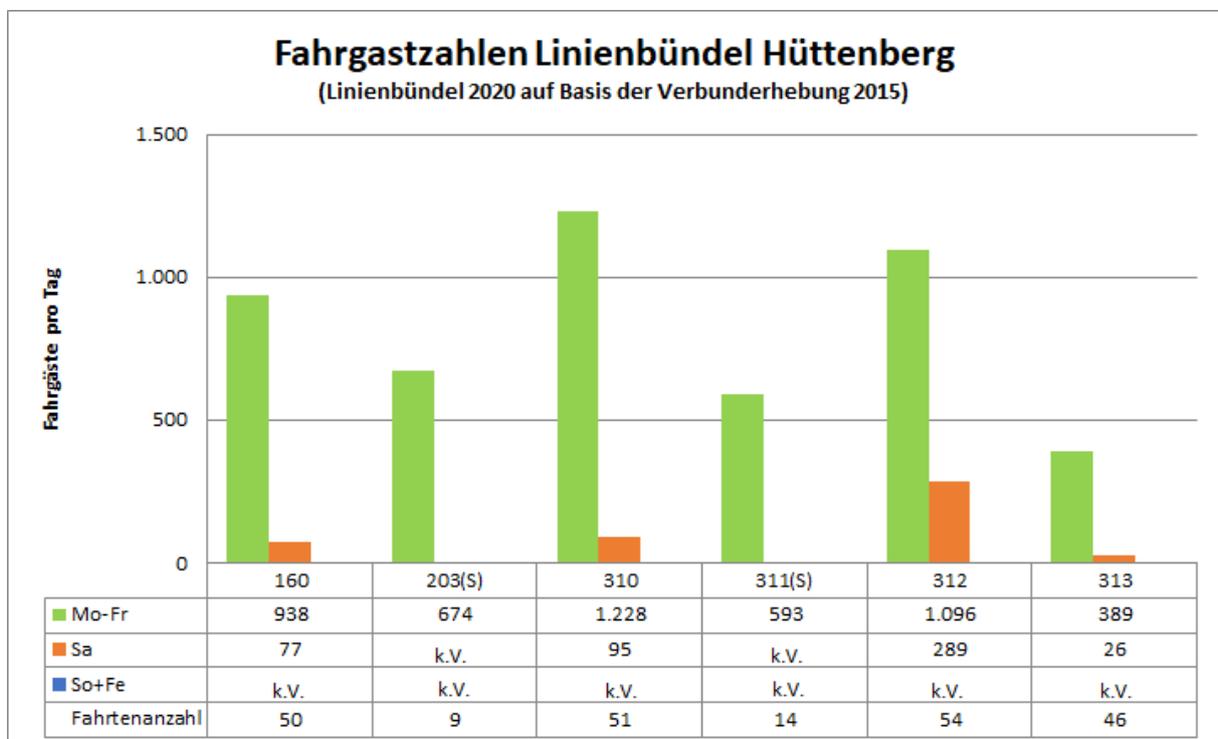


Abbildung II-18: Linienbündel Hüttenberg: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag

Die summierten Fahrgastzahlen je Linienbündel und Tag sind in Tabelle II-20 aufgelistet. Es handelt sich dabei um Durchschnittswerte aus der RMV-Verbunderhebung, die in mehreren Wellen zu verschiedenen Jahreszeiten erfolgte. Aufgrund unterschiedlicher Linienanzahl, Laufleistung und Bevölkerungsdichte ergeben sich erhebliche Differenzen im Hinblick auf die Fahrgastzahlen.

Bündel	Fahrgäste/Tag Mo-Fr	Fahrgäste/Tag Samstag	Fahrgäste/Tag Sonn+Feiertag
Bischoffen/Mittenaar	4.175	80	
Braunfels	7.064	992	801
Dillenburg	6.105	389	66
Ehringshausen	6.813	281	
Haiger	4.144	62	
Herborn-Nord	2.786	89	44
Herborn-Süd	2.470	274	18
Hohenahr	1.908	265	55
Hüttenberg	4.918	486	
Gesamtergebnis	40.385	2.919	984

Tabelle II-20: Durchschnittliche Fahrgastzahlen pro Tag (je Verkehrstagsgruppe)
(Quelle: RMV-Verbunderhebung 2015)

8.2.6.2 Fahrgastzahlen nach Fahrkartenart

Zwei Drittel der Fahrgäste nutzten im Jahr 2015 Zeitkarten für Auszubildende. Diese Fahrkartenart ist heute weitgehend durch das Schülerticket Hessen ersetzt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die meisten dieser Fahrten im Ausbildungsverkehr stattfanden - auch wenn das Ticket innerhalb seines Gültigkeitsbereichs für Fahrten im Freizeitverkehr nutzbar ist. Wie Abbildung II-19 zeigt, setzte sich 2015 das verbleibende Drittel aus Zeitkarten für Erwachsene (15%), Karten für den Gelegenheitsverkehr (Einzel-, Gruppen- und Tageskarten: 11%), Studierenden mit SemesterTicket (4%) sowie sonstigen Fahrtberechtigungen (Schwerbehindertenausweis, Polizisten in Uniform etc., Kinder unter 6 Jahren) zusammen.

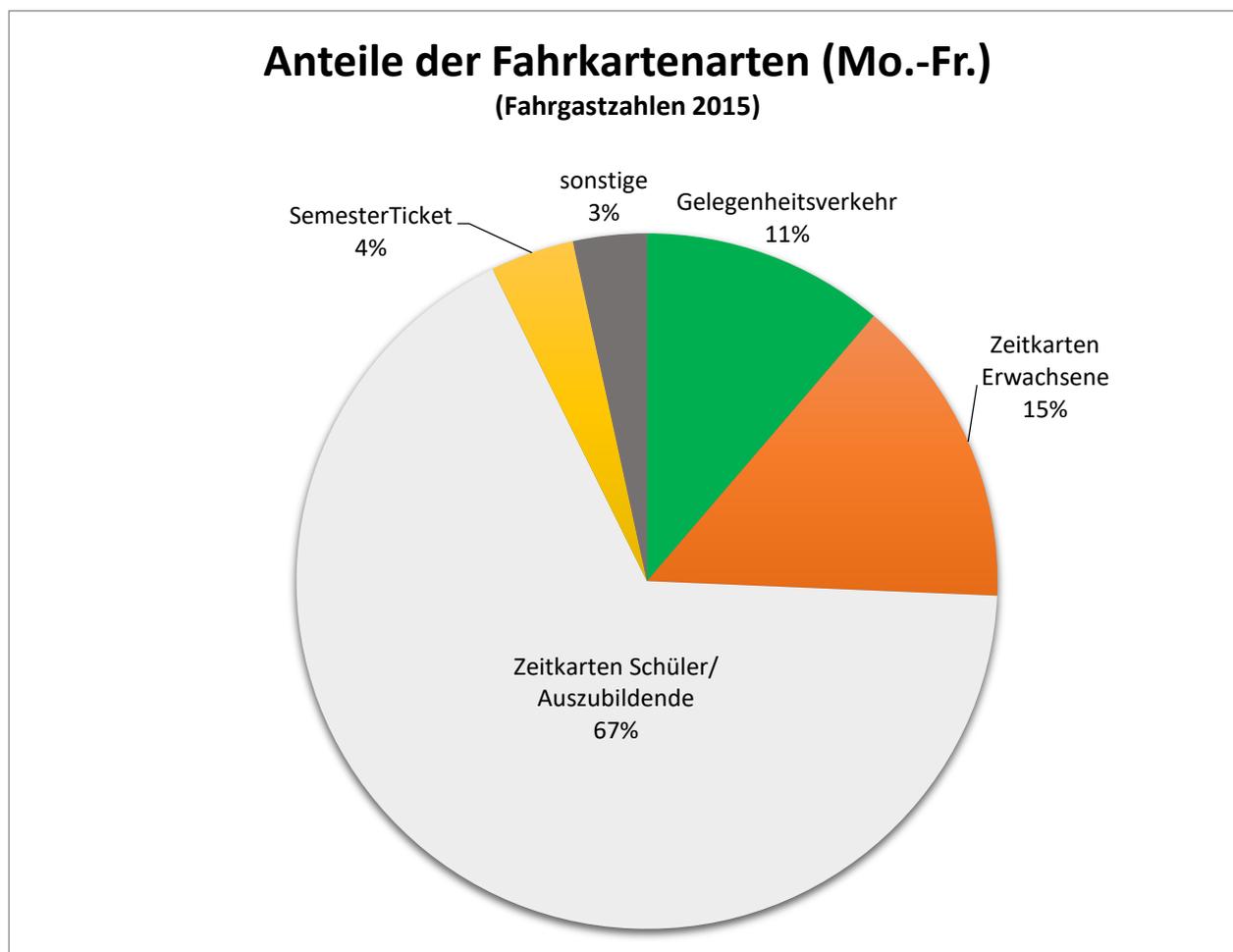


Abbildung II-19: Aufteilung der Fahrkartenarten auf die Fahrgäste an einem Normalwerktag
(Quelle: RMV-Verbunderhebung 2015)

8.3 ÖPNV-Zugangspunkte

8.3.1 Zugangspunkte des SPNV

Zugang zum Eisenbahnnetz besteht im Lahn-Dill-Kreis an 22 Bahnhöfen oder Haltepunkten. Diese werden von Regionalbahnen, die Bahnhöfe Wetzlar, Herbborn, Dillenburg und Haiger zusätzlich auch von Regional- Express- Zügen angefahren. Die nächsten Zugangsbahnhöfe zum Eisenbahn- Fernverkehr sind Gießen (IC- Strecke Hamburg – Karlsruhe) und Limburg Süd (ICE- Strecke Dortmund – München und Amsterdam – Frankfurt). Mit der Aufnahme der IC-Verbindung (Münster/Dortmund – Siegen – Wetzlar – Frankfurt) bekommen auch Dillenburg und Wetzlar die Funktion als Fernverkehrshalt zurück.

Die einzelnen Stationen und ihre Umsteigefunktion zum Öffentlichen Straßenpersonenverkehr sind in Tabelle II-21 aufgeführt.

Ein persönlicher Fahrkartenverkauf ist in „DB-ServiceStores“ im Umfeld der Bahnhöfe Dillenburg und Wetzlar möglich. Da die Zeiten des Fahrkartenverkauf aber von der gesamten Öffnungszeit des Service- Stores abweichen, sind die Möglichkeiten der persönlichen Beratung eingeschränkt. Die nächsten DB- Reisezentren befinden sich in Gießen, Siegen und Limburg (Stadt).

Bahnhof/ Haltepunkt	Stadt/ Gemeinde	SPNV- Li- nie(n)	Bahn- steig- höhe*	Zugang- Barriere- frei*	Bushaltestelle	Buslinie(n)
Albshausen Bf	Solms	RB45	<38 cm	nein	Albshausen Bahnhof	185
Allendorf	Haiger	RB96	<38 cm	nein		
Aßlar	Aßlar	RB40	<38 cm	nein	(Altes Rathaus)	471
Brandoberndorf Bf	Waldsolms	RB15	96 cm	ja	Brandobern- dorf Bahnhof	160, 171, 177
Burg Nord	Herborn	RB40	38 cm	mit Hilfe		
Dillbrecht	Haiger	RB95	<38 cm	ja	(Dillbrecht Abzweig Bahn- hof)	106
Dillenburg	Dillenburg	RB40, RB95, RB96, RE99	unter- schied- lich	nein	Dillenburg ZOB	100, 101,102, 302,491
Edingen	Sinn	RB40	<38 cm	nein	(Edingen Ort)	472
Ehringshausen	Ehringshau- sen	RB40	unter- schied- lich	mit Hilfe	Ehringshausen Bf	202, 204, 471, 472
Haiger	Haiger	RB95, RB96, RE99	<38 cm	nein	Haiger Abzw. Bahnhof	103, 105, 106
Haiger-Obertor	Haiger	RB96	<38 cm	ja		
Herborn	Herborn	RB40, RE99	<38 cm	nein	Herborn Bahn- hof/ZOB	403, 407, 472, 500, 501, 502, 503, 505, 510, 520, 521, 530
Katzenfurt	Ehringshau- sen	RB40	<38 cm	nein	Katzenfurt Bahnhof	204, 205, 206, 471, 472
Leun/Braunfels	Leun	RB45	unter- schied- lich	mit Hilfe	Leun Lahn- bahnhof	180, (120)
Niedersched Süd	Dillenburg	RB40	<38 cm	nein	-	-

Bahnhof/ Haltepunkt	Stadt/ Gemeinde	SPNV- Li- nie(n)	Bahn- steig- höhe*	Zugang- Barriere- frei*	Bushaltestelle	Buslinie(n)
Rodenbach	Haiger	RB95	<38 cm	ja	-	-
Sechshelden	Dillenburg	RB95, RB96	<38 cm	nein	Sechshelden Bahnhof	102
Sinn	Sinn	RB40	unter- schied- lich	nein	-	-
Solms Bf	Solms	RE25, RB45	<38 cm	mit Hilfe	Burgsolms Bahnhof	185
Stockhausen	Leun	RB45	<38 cm	mit Hilfe	Stockhausen Bahnhof	120/125
Werdorf	Aßlar	RB40	<38 cm	nein	-	-
Wetzlar	Wetzlar	RE25, RB40, RB45, RE99	55 cm	ja	Wetzlar Bahn- hof/ZOB	Stadtbusse 10-18 und 24; 120, 125, 170, 185, 200, 240, 312, 415, 471;
Wetzlar- Dutenhofen	Wetzlar	RB40, RB45	<38 cm	mit Hilfe	Dutenhofen Bahnhof	11

*=Angaben nach Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main
2020-2030 (Entwurf)

Tabelle II-21: Bahnhöfe und Haltepunkte des Schienenverkehrs im Lahn-Dill-Kreis sowie
Anschlüsse im ÖSPV (Stand: Fahrplan 2018)

8.3.2 Zugangspunkte des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs

Rund 1130 Haltestellenpositionen bieten im Lahn-Dill-Kreis Zugang zum Öffentlichen Straßenpersonenverkehr. Davon liegen rund 230 Haltestellenpositionen im Stadtgebiet von Wetzlar und werden daher im Rahmen dieses Nahverkehrsplans nicht näher betrachtet. Nach Wetzlar haben die Städte Herborn (127 Haltestellenmasten), Dillenburg (104) und Haiger (81) die meisten Haltestellen. Von den rund 900 Haltestellenpositionen im Lahn-Dill-Kreis ohne Wetzlar sind rund 360 Haltestellen mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet. Die Haltestellenpositionen sind in → **Anlage II-3** aufgelistet.

8.3.2.1 Verknüpfungspunkte im Netz

Stadt/ Gemeinde	Haltestelle	Buslinien	Verknüpfung mit SPNV
Braunfels	Braunfels Busbahnhof	171, 172, 174, 180, 181, 182, 185	nein
Dillenburg	Dillenburg ZOB	100,101,102,302,491	ja
Ehringshausen	Katzenfurt Wiesenstraße	204, 471, 472	nein
Eschenburg	Eibelshausen Markt	300,301, 302	nein
Haiger	Haiger Paradeplatz	102, 103, 105, 106	nein
Herborn	Herborn ZOB	403,407,472,500,501,502,503,505,510.520,521,530	ja
Herborn	Uckersdorf Mitte	510, 515	nein
Hohenahr	Erda Rathaus	406, 415, GI-42	nein
Hüttenberg	Rechtenbach Hochelheimer Str.	203, 310, 311, 312, 313	nein
Mittenaar	Ballersbach Alter Bahnhof	403,404, 415,	nein
Mittenaar	Offenbach Bahnhofstraße	402, 403, 407	nein
Schöffengrund	Schwalbach Steinstraße	160, 170, 174	nein
Siegbach	Eisemroth Schule/Bürgerhaus	403, 405	nein
Solms	Niederbiel Mehrzweckhalle	120/125, 185	nein
Wetzlar	Wetzlar ZOB	Stadtbusse 10-18 und 24; 120, 125, 170, 185, 200, 240, 312, 415, 471; Nachtbus 007	ja

Tabelle II-22: Verknüpfungspunkte im Busverkehr

8.4 Tarife

Im Nahverkehr des gesamten Kreisgebietes kommen die Tarife des Rhein-Main-Verkehrsverbundes zur Anwendung. Diese gelten auch für die angrenzenden Kreise Limburg-Weilburg, Marburg-Biedenkopf, Gießen, Hochtaunuskreis und Wetteraukreis. Der im Nordwesten angrenzende Westerwaldkreis in Rheinland-Pfalz gehört zum Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) und der im Norden angrenzende Landkreis Siegen-Wittgenstein in Nordrhein-Westfalen zur Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS).

Auf ausgewählten Linien in den Westerwaldkreis gilt der RMV-Übergangstarif.

Für Fahrten von Dillenburg, Dietzhölztal und Herborn in den Landkreis Siegen-Wittgenstein kommt der Übergangstarif des WestfalenTarif (VGWS) zur Anwendung.

8.4.1 Tarifgebiete

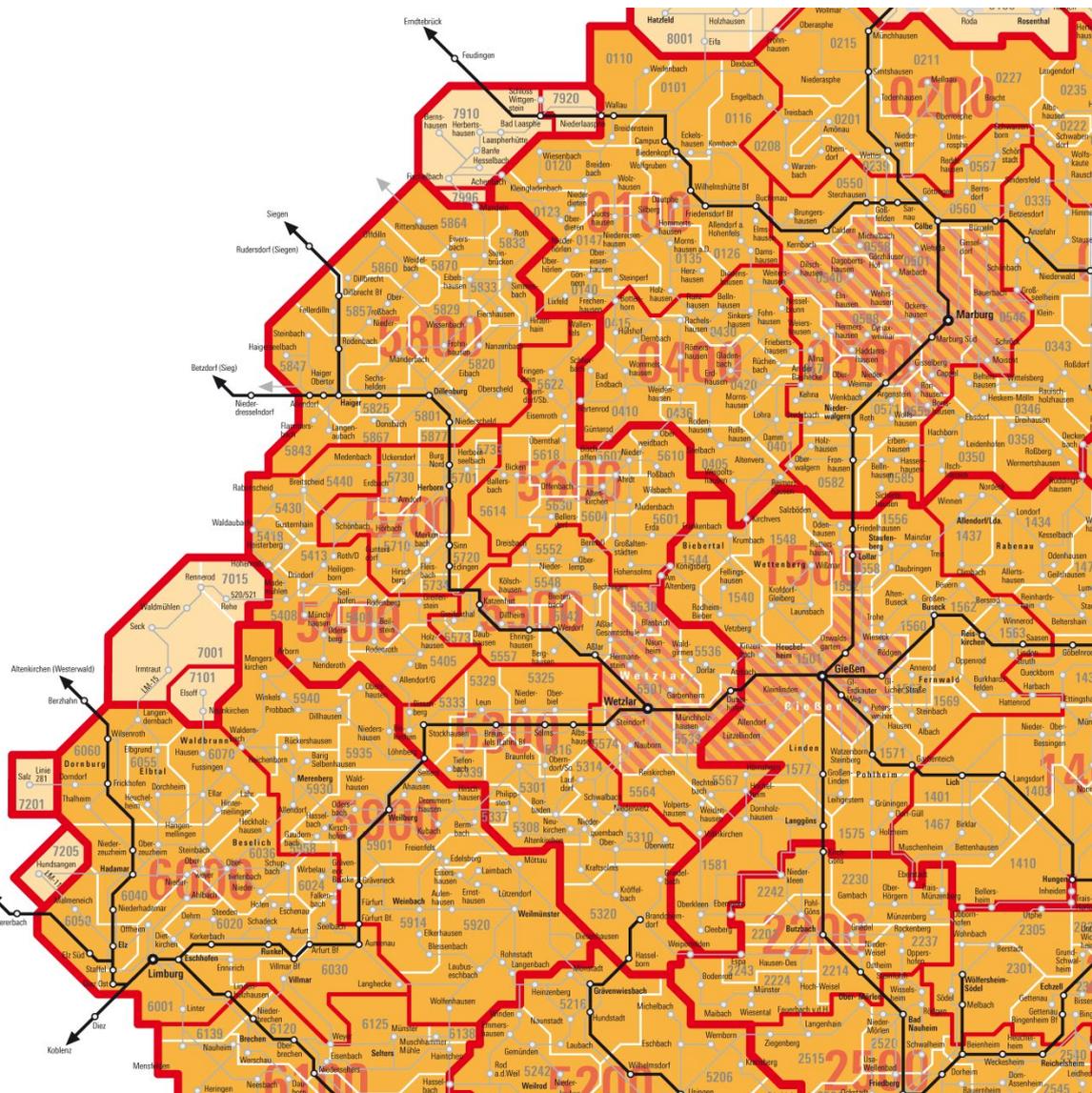


Abbildung II-20: Tarifgebiete im Land-Dill-Kreis (Ausschnitt RMV-Tarifkarte, Stand 1.1.2020)

Das Gebiet des Lahn-Dill-Kreises ist in 6 Tarifgebiete „A“ aufgeteilt, die wiederum in Tarifgebiete „A0“ unterteilt sind (siehe Abbildung II-20). Es kommen die der RMV-Tarifdatenbank zu entnehmenden Preise und Preisstufen zur Anwendung.

8.4.2 Fahrkartenangebot

Einzelfahrkarten		1	2	3	4	5	6	7 (17)
Einzelfahrt	Erwachsene	2,10	2,75	3,30	5,00	8,70	12,50	16,20
	Erwachsene, mit BahnCard ³					6,50	9,40	12,15
	Kinder ⁴	1,25	1,65	1,95	2,95	5,10	7,30	9,40
	Kinder ⁴ , mit BahnCard ³					3,80	5,45	7,05
Kurzstrecke	Erwachsene							
	Kinder ⁴							
Einzelzuschlag je Fahrt ⁸	Erwachsene und Kinder ⁴	1,50	1,50	1,50	2,00	3,50	5,00	6,50
	AST-Komfortzuschlag ⁹				1,00 / 1,50 / 2,00			
Zeitkarten								
Tageskarte	Erwachsene	4,10	5,35	6,45	9,75	16,95	24,40	31,60
	Kinder ⁴	2,45	3,20	3,80	5,75	9,95	14,25	18,35
Gruppentageskarte	Erw. und Kinder ⁴ , 5 Personen	7,10	9,20	11,00	16,70	29,10	35,00	45,50
Hessenticket ¹⁰	Erw. und Kinder ⁴ , 5 Personen							
Wochenkarte	Erwachsene	13,60	21,40	27,10	41,30	55,50	69,50	83,60
	Schüler und Auszubildende	10,60	16,70	21,10	32,20	43,30	54,20	65,20
Monatskarte	Erwachsene	46,30	72,60	92,20	140,50	188,70	236,20	284,10
	Schüler und Auszubildende	36,10	56,60	71,90	109,60	147,20	184,20	221,60
65-plus-Monatskarte	ab 65 Jahre	38,40	54,50	65,50	95,20	127,80	144,10	162,20 ₃
65-Monatskarte Frankfurt ¹⁰	ab 65 Jahre							
9-Uhr-Monatskarte ¹⁰	Erwachsene	39,40	58,10	73,80	112,40	141,50	177,20	213,10
Jahreskarte ¹¹	Erwachsene, Abbuchung 12 x	463,20	726,00	922,20	1.405,20	1.887,00	2.362,20	2.841,00
	Erwachsene, Einmalzahlung ¹²	453,90	711,50	903,80	1.377,10	1.849,30	2.315,00	2.784,20
Seniorenticket Hessen ¹⁰	ab 65 Jahre, Abbuchung 12 x				372,00			
	ab 65 Jahre, Einmalzahlung ¹²				365,00			
Sen.-ticket Hessen Komfort	ab 65 Jahre, Abbuchung 12 x				636,00			
	ab 65 Jahre, Einmalzahlung ¹²				625,00			
9-Uhr-Jahreskarte ^{10,11}	Erwachsene, Abbuchung 12 x	394,20	580,80	738,00	1.123,80	1.414,80	1.771,80	2.131,20
	Erwachsene, Einmalzahlung ¹²	386,30	569,20	723,20	1.101,30	1.386,50	1.736,40	2.088,60
Schülerticket Hessen	Schüler/Azubis, Abbuchung 12 x				372,00			
	Schüler/Azubis, Einmalzahlung ¹²				365,00			
CleverCard ¹⁴	Schüler/Azubis, Abbuchung 12 x	310,80	486,60	619,20	940,20	1.263,00	1.581,00	1.902,00
	Schüler/Azubis, Einmalzahlung ¹²	304,60	476,90	606,80	921,40	1.237,70	1.549,40	1.864,00
Zuschlagkarte-Woche ⁸	Erwachsene und Kinder ⁴	6,10	9,60	12,20	18,60	25,00	31,30	37,60
-Monat ⁸	Erwachsene und Kinder ⁴	20,80	32,70	41,50	63,20	84,90	106,30	127,80
-Jahr ^{8,11}	Erw. u. Kinder ⁴ , Abbuchung 12 x	208,20	327,00	415,20	631,80	849,00	1.063,20	1.278,00
	Erw. u. Kinder ⁴ , Einmalzahlung ¹²	204,00	320,50	406,90	619,20	832,00	1.041,90	1.252,40

Tabelle II-23: RMV-Preisliste (gültig von 01.01.2020 bis 30.06.2021)

Das Fahrkartenangebot teilt sich auf in Fahrkarten, die über Personal oder Automaten, und die als Handyticket per App vertrieben werden. Neben Fahrkarten, die nur für bestimmte Tarifgebiete gültig sind, gibt es für bestimmte Kundengruppen Fahrkarten, die für den gesamten Verbundraum oder sogar das ganze Bundesland gültig sind. Dazu gehören das Schülerticket Hessen und seit dem 1.1.2020 auch das Senienticket Hessen. Dazu kommen Angebote, die solidarisch kalkuliert und finanziert werden, wie die Semestertickets der Universitäten.

Das über Personal und Automaten vertriebene Fahrkartensortiment ist aus Tabelle II-23 ersichtlich.

9 Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2009

Thema	Maßnahme	Umsetzung
Allgemeine Maßnahmen (gemäß Kapitel 5.1. des NVP 2009)		
Fahrzeugs-einsatz	Ziel ist es, Fahrzeugalter auf maximal 7 Jahre zu begrenzen. Die vom RMV verfassten Mindeststandards für Busse sind einzuhalten. Der VLDW überwacht beim Abschluss von Neuverträgen und während der Vertragsdauer die Einhaltung der vertraglich festgelegten Leistungen.	Das in den Vorgaben des NVP 2009 vorge-sehene Fahrzeughöchstalter von 8 /12 Jah-ren für Regel-/Ersatzfahrzeuge wurde in den Ausschreibungen der letzten Jahre auf 10/14 Jahre erhöht.
Erschlie-schungs-, Verbin-dungs-, Bedie-nungs-qualität	Ziel ist eine weitgehende und integrierte Vertaktung der Linien mit definierten Übergängen und günstigen Reisezeiten. Die Verbindungen sind auch in Zukunft den sich ändernden Randbedingungen, wie zum Beispiel veränderten Schulanfangs- und Endzeiten anzupassen.	Wurde nach Bedarf regelmäßig geprüft und angepasst.
Tarif	Für den Lahn-Dill-Kreis wird weiterhin die Einführung eines leistungsabhängigen Tarifs angestrebt – zur Verbesserung der Tarifgerechtigkeit. „E-Ticketing“ ermöglicht eine automati-sierte entfernungsabhängige Fahrpreisfindung auf der Basis von An- und Abmeldevorgängen mittels einer Chip-karte. Die Einführung des Systems im Lahn-Dill-Kreis wird angestrebt.	Das Tarifsystm liegt im Aufgabenbereich des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Mit RMVsmart erprobt der RMV derzeit entfernungsabhängige Tarife. Diese sind derzeit aber nur über eine Handy-App und lediglich für 30.000 Testkunden verfügbar. Das E-Ticket wurde bisher nur für Zeitkarten und nicht für den Kauf von Einzelkarten eingeführt. Entfernungsabhängige Preise durch An- und Abmeldung sind noch nicht möglich.

Thema	Maßnahme	Umsetzung
Schülerbeförderung	<p>Zur bedarfsgerechten Entwicklung des Schulverkehrsangebotes sowie zur Entzerrung der Schulanfangs- und Schullendzeiten soll ein Runder Tisch Schulverkehr eingerichtet und beratend beigezogen werden. Die zumutbaren Wartezeiten vor und nach dem Unterricht und die zumutbaren täglichen Fahrtzeiten werden auf die nach geltendem Recht vorgegebenen Zeiten festgesetzt. Es wird angestrebt, die Wartezeiten so gering wie möglich zu halten.</p>	<p>Im Februar 2012 fanden zwei Termine: „Runder Tisch“ zum Thema „Schülerbeförderung innerhalb des ÖPNV“ statt: Südlicher Lahn-Dill-Kreis 08.02.2012 (Kreisgebäude) und nördlicher Lahn-Dill-Kreis 16.02.2012 (Aula des Johanneum-Gymnasiums). Eingeladen waren: alle Schulen LDK, Kreiseltererbeirat, staatliches Schulamt, Dezernenten des Lahn-Dill-Kreises, Schülervertretung, LNO Stadt Wetzlar. Die Beteiligung an beiden Terminen war mäßig. Der „Runde Tisch“ sollte als Vorstufe zur Erarbeitung von Rahmenbedingungen genutzt werden. Der „Runde Tisch“ sollte regelmäßig bei Notwendigkeit mit den Entscheidungsträgern (Schulwegkostenträger, staatliches Schulamt, VLDW, Vertretung der Schulleiter) im kleineren Rahmen fortgeführt werden, um zukünftige Vorgaben für die Beförderung von Schülern im Linienverkehr zu erarbeiten. Ein weiterer Termin fand nicht statt.</p> <p>Die Sachverhalte, die einzelne Schulen betrafen, wurden wie bisher zeitnah, bilateral mit dem Schulwegkostenträger und den betroffenen Schulen geklärt. Zudem ist die VLDW mbH die vergangenen Jahre regelmäßig Gast bei Sitzungen des Kreisschülerrates.</p> <p>Anpassung von Fahrtzeiten/ Wartezeiten wurden bei Bedarf in enger Abstimmung mit dem Schulwegkostenträger geprüft und gegebenenfalls optimiert.</p> <p>Grundsätzlich erfolgt vor jeder Ausschreibung von Linienbündeln eine Abfrage an die betroffenen Schulen zu Veränderungswünschen, die geprüft und im Rahmen der Möglichkeiten umgesetzt werden.</p>
	<p>Für mehr Sicherheit und Sozialkontrolle in den Bussen sollen sukzessive die Ausbildung und Einführung von Buslotsen, Bus- und Bahnbegleitern sowie Busfahrerschulungen vorangetrieben werden.</p>	<p>Für Die RMV- Busschule verfügt die VLDW mbH über einen eigenen ausgebildeten Trainer. Diese wird auf Anfrage von Grundschulen durchgeführt. Ein Buslotsen- Projekt, betreut von der Verkehrswacht, gibt es noch an der Gesamtschule Solms. Das Bus&Bahnbegleiter- Projekt an der Gesamtschule Ehringshausen musste eingestellt werden.</p> <p>Busfahrerschulungen sind in den Ausschreibungsvorgaben integriert.</p>

Thema	Maßnahme	Umsetzung
Freizeitverkehr	<p>Der Freizeitverkehr „Blaue Linie“ stößt auf der Strecke von Herborn in Richtung Krombachtalsperre an seine Kapazitätsgrenzen. Die Zusammenarbeit u. a. auch mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund im Bereich Tourismus und Freizeitverkehre soll weiter ausgebaut werden, daher wird die Einrichtung eines Arbeitskreises ÖPNV- Freizeit als Ziel im Nahverkehrsplan fortgeschrieben.</p> <p>Ein weiteres Ziel soll es sein, die Wanderstrecken "Rothaarsteig", „Westerwaldsteig“, den Weitwanderweg Hugenottenpfad, den Lahn-Dill-Berglandpfad und den Lahnwanderweg sowie die Informationszentren des Geoparks Westerwald-Lahn-Taunus in Breitscheid und Solms an das ÖPNV-Netz anzubinden.</p>	<p>Die Ausweitung und Anpassung des Freizeitverkehrs „Blaue Linie“ ist stetig erfolgt – verschiedene neue Äste (415, 510), Stundentakt 521 (Herborn – Driedorf Krombachtalsperre + Erweiterung nach Rennerod).</p> <p>Eine enge Zusammenarbeit erfolgt regelmäßig u. a. bei der Neuauflage der Informationsbroschüre mit der Abteilung ländlicher Raum des Lahn-Dill-Kreises, Naturpark Lahn-Dill-Bergland, GEOPARK Westerwald-Lahn-Taunus weiteren Tourismusinstitutionen in der Region sowie mit dem RMV.</p> <p>1.Mai bis 30. September an Wochenenden und Feiertagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 415 Aartalsee-Express • 407 Bergland-Express • 521 Westerwald-Express • 510 Höhlen-Express
Maßnahmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit	Beibehaltung und Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit u. a. durch Beiträge in RMVmobil und eigener Kundenzeitschrift.	Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit wurden beibehalten. Eine eigene Kundenzeitschrift wird nicht herausgegeben. Es erfolgt eine regelmäßige Beteiligung an den Produkten des RMV.
Besondere Maßnahmen (gemäß Kapitel 5.2. des NVP 2009)		
Linienbezogene Maßnahmen	Schnellbuslinie Rennerod – Herborn (Linie 5353): Verlängerung nach Rennerod	Mit Neuausschreibung des Linienbündels Herborn (Nord und Süd) 2017/18 wurde unter Finanzierungsbeteiligung des SPNV-Nord (Rheinland-Pfalz) die Anbindung von Rennerod an die Linie 520 (Herborn – Driedorf) Mo-Fr sowie im saisonalen Freizeitverkehr Linie 521 (Blaue Linie – Westerwald-Express) realisiert.
	Erschließungslinie Breitscheid – Haiger über Rabenscheid und Langenaubach	Breitscheid – Haiger – nicht umgesetzt, da kein Bedarf mehr nach 2011 vorlag
	Anbindung Haiger Neubaugebiet "Im Fahler" und Anbindung Gewerbegebiet "Kalteiche" (inklusive Erweiterung Kalteiche)	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Gewerbegebiet Kalteiche erfolgt seit 2014 mit der Linie 103 • Anbindung Neubaugebiet: kein Bedarf mehr nach 2011
	Änderung des Linienwegs der Linie 102 zur besseren Erschließung des Industriegebiets Haiger-Nord.	Änderung Linienweg 102 nicht mehr notwendig. Das Industriegebiet Haiger-Nord wird über die Haltestelle Schmidhütte mit den Linien 103 und 106 angebunden. Diese bedienen auch die Haltestelle Abzw. Bahnhof und stellen damit eine Verknüpfung zur Bahn sicher.

Thema	Maßnahme	Umsetzung
Einrichtung zusätzlicher Haltestellen	Zur besseren Erschließung der Gebiete Haiger Industriegebiet-Süd und dem Gelände nördlich der Hüttenstraße sollen zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden. Die Haltestellenlage soll sich an den Zugängen/ Zufahrten der jeweiligen Arbeitsplatzschwerpunkte orientieren.	Mit Fertigstellung der Umgehungsstraße konnte 2014 mit der Ausschreibung die regelmäßige Anbindung der Haltestelle Hohleichenrain (ehemals Hüttenweg) mit der Linie 103 erfolgen (Gelände nördlich der Hüttenstraße)
Optimierung technischer Abläufe	Die von den Unternehmen genannten - rein technisch bedingten - Störungen im Betriebsablauf sind, soweit möglich, in Zusammenarbeit des VLD mit den zuständigen Stellen (Gemeindeverwaltungen, Straßenbauverwaltung) zu beheben.	Probleme werden grundsätzlich mit den betreffenden Beteiligten (Kommune, Verkehrsunternehmen, VLDW mbH) kurzfristig geklärt.
Wendemöglichkeiten	Die Einrichtung einer Wendemöglichkeit für Busse soll für die Linien 108 und 205 in Greifenstein erfolgen, zusätzlich ist in der Sackgasse K64 Wallenfels ein Wendeplatz einzurichten.	Zur Wendemöglichkeit in Greifenstein bestehen nach Entfernung einer Mittelinsel keine Probleme mehr. In Wallenfels sind keine baulichen Möglichkeiten zur Schaffung eines Wendeplatzes vorhanden.
Ordnungsrechtliche Maßnahmen	<p>Einführung von Halteverbots und Überwachung, um Behinderungen in den folgenden Bereichen zu vermeiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aßlar – Zu-/Abfahrt zur Grundschule Aßlar • Aßlar – Kleinaltenstädten • Brandoberndorf – Zufahrt Schule • Herborn – Straßenzug Franzosenweg/ Fr.-Ebert-Straße/ Kaltenbachstraße • Ausweitung des Halteverbots an der Haltestelle Wellenbad • Niederwetz – Zufahrt Hst. Oberlandstraße • Oberwetz – Abfahrtsbehinderungen an der Hst. Backhaus 	<p>Ordnungsrechtliche Maßnahmen sind durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden anzuordnen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundschule Aßlar – Entzerrung durch zwei Haltepunkte (Bachstraße und Bornstraße) • Aßlar Kleinaltenstädten – Anfahrt nur noch einer neuen Haltestelle „Altenbergerstraße“. • Brandoberndorf Zufahrt Schule – Problematik besteht noch • Herborn – Straßenzug Franzosenweg – keine Probleme mehr durch Einsatz von Midibussen im Stadtverkehr • Haltestelle Wellenbad (umbenannt in Fachmarktzentrum) – Wellenbad existiert nicht mehr, dadurch keine Behinderungen mehr • Niederwetz – Anfahrt Haltestelle Oberlandstraße erfolgt nur noch im Rahmen der Grundschulbeförderung mit zwei Fahrten; nur Einsatz Solobusse, keine Gelenkbusse. Derzeit keine Probleme mehr. • Oberwetz Haltestelle Backhaus – aktuell keine Probleme mehr

Thema	Maßnahme	Umsetzung
	<ul style="list-style-type: none"> Hirzenhain – Faulchenstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Hirzenhain Faulchenstraße – aktuell keine Probleme mehr
Maßnahmen im Straßen Ben-raum	Verbesserungen bei diversen engen Ortsdurchfahrten und Straßen mit schlechtem Straßenbelag.	Hessen Mobil, LDK und Kommunen führen Straßensanierungsmaßnahmen durch – Vorausplanungen für die kommenden Jahre liegen vor.
Verlegung von Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> Verlegung der Haltestelle Kindergarten in Niederwetz, da die derzeitige Haltestelle von 12 m-Bussen schlecht anfahrbar ist Ausbau/Erweiterung des ZOB Herborn, inkl. Aufstellung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems (in Planung) Ausbau/Verlegung Europaplatz Braunfels – alternativer Standort (in Planung) Einrichtung von Warteflächen für den ÖPNV am Bahnhof Eh-ringshausen 	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Niederwetz Kindergarten – keine Veränderung möglich – Anfahrt erfolgt nur minimal für Kindergarten Herborn Bahnhof/ZOB ist barrierefrei umgebaut mit DFI seit Dezember 2012 Braunfels Busbahnhof/ Verlegung Europaplatz – erfolgt mit DFI seit August 2016 Warteflächen ÖPNV Bahnhof Eh-ringshausen – erfolgt neue Wartehalle 2016
Winterdienst	Entsprechend den Vorgaben aus dem Anforderungsprofil sollen gemeindliche Richtlinien zur Sicherstellung der Priorität der Räumung aller Straßen, auf denen öffentliche Verkehrsmittel verkehren, erstellt werden.	Hinweis zu Räum- und Streuprioritäten wurden mehrfach an Kommunen und Hessen Mobil weitergeleitet. Ein Winterdienst erfolgt nach den gesetzlichen Vorgaben und im Rahmen der Möglichkeiten. Diese decken die Bedürfnisse des ÖPNV leider nicht vollumfänglich ab.
Beschleuni-gungsmaßnahmen ÖPNV	In Zusammenarbeit mit den VU ist zu prüfen, an welchen Stellen die Einrichtung von Vorrangschaltungen und separaten Fahrspuren für den ÖPNV sinnvoll und machbar ist. Dort wo die Einrichtung von LSA-Bevorrechtigungsmaßnahmen möglich ist, sollen - in enger Kooperation mit den Verkehrsunternehmen - Prioritätenlisten erstellt werden.	Prioritätenliste liegt nicht vor, außer im Stadtgebiet Wetzlar ist keine technische Ausstattung vorhanden.

Thema	Maßnahme	Umsetzung
Kundenbetreuung	Benennung Ansprechpartner für Aufnahme von Fragen, Anregungen oder Beschwerden	Beschwerdemanagement der VLDW mbH wird seit Januar über das RMV-Service Paket (ELMA) abgewickelt. Die Verkehrsunternehmen der VLDW sind zur Angabe von Stellungnahmen in das System eingebunden.
	Einrichtung Fahrgastbeirat	Ein gemeinsamer Fahrgastbeirat für den Lahn-Dill-Kreis und die Stadt Wetzlar ist seit Dezember 2013 eingerichtet.

Tabelle II-24: Umsetzung der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2009

III Anforderungsprofil

1 Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan

Das Anforderungsprofil formuliert die konkreten Vorstellungen und Zielvorgaben des Lahn-Dill-Kreises und der VLDW mbH als Aufgabenträger für die künftige Ausgestaltung des lokalen straßengebundenen ÖPNV. Das Anforderungsprofil ist die übergeordnete verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre im Lahn-Dill-Kreis, bis der vorliegende Nahverkehrsplan entweder fortgeschrieben oder ein Nahverkehrsplan mit neuen Inhalten beschlossen wird. Im Angebotskonzept werden die allgemeinen Zielvorgaben des Anforderungsprofils mittels konkreter Maßnahmen messbar gemacht.

Im vorliegenden Anforderungsprofil werden ebenfalls Zielsetzungen mit aufgeführt, die in die Zuständigkeit des RMV als Aufgabenträger für den SPNV bzw. in die Zuständigkeit des RMV als Verbundgesellschaft fallen. Dies betrifft im Wesentlichen das Bedienkonzept im SPNV und den Tarif. Die Themen Marketing, Fahrgastinformation und Vertrieb fallen sowohl dem RMV als auch den lokalen Aufgabenträgern zu (Gemeinschafts- bzw. Querschnittsaufgaben). Die Leitbilder und grundsätzlichen Ziele sowie Planungen für die zukünftige Form der regionalen Verkehrsnetze sind im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV enthalten. Durch die nachrichtliche Übernahme in den vorliegenden Nahverkehrsplan soll ein Gesamtbild der Vorstellungen zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV auf dem Gebiet des Lahn-Dill-Kreises entstehen, um eine isolierte Betrachtung nur derjenigen Bestandteile des ÖPNV-Systems zu vermeiden, die unmittelbar in dessen Zuständigkeitsbereich fallen.

Im Anforderungsprofil erfolgt die Festlegung der Kriterien und Standards für die Ableitung eines ÖPNV- Angebotes, das den gewünschten Umfang und die geforderte Qualität für alle Angebotsbestandteile aus Sicht des Lahn-Dill-Kreises und der VLDW mbH im Sinne der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ verbindlich regelt (vgl. Kap. III- 3.1). Daraus leitet sich schließlich die vertragliche Leistungsbeziehung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ab, sofern die Erbringung der Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV durch Ausschreibungswettbewerb oder Direktvergabe ermittelt wird. Bei Genehmigungswettbewerben haben die um die Liniengenehmigungen konkurrierenden Verkehrsunternehmen die Mindestanforderungen bei der Ausgestaltung ihrer Anträge zu berücksichtigen, da mit dem Nahverkehrsplan das öffentliche Verkehrsinteresse aus Sicht des Lahn-Dill-Kreises festgelegt wird, das die Genehmigungsbehörde gemäß §§ 13 Abs. 2a; 8 Abs. 3 PBefG bei der Bewertung von Genehmigungsanträgen zu beachten hat.

2 Grundziele und Leitbilder

2.1 Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit

Das ÖPNV-System, bestehend aus Schienenpersonennahverkehr und straßengebundem ÖPNV, ist auf die Sicherstellung der Mobilität von Personen im Raum ausgerichtet und deshalb ebenso Bestandteil des Gesamtverkehrssystems wie der nicht-motorisierte und motorisierte Individualverkehr. Die verkehrlichen Aufgaben und Funktionen des öffentlichen Verkehrssystems lassen sich nicht auf einzelne Zielverkehrspunkte oder Wegezwecke reduzieren, sondern sind vielfältiger Natur.

Das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“ (HÖPNVG) ordnet in § 3 die Ziele für den ÖPNV wie folgt ein:

„Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.“

2.2 Anforderungen durch demographische Entwicklungen

Die verlässliche Erreichbarkeit von Wohn-, Arbeits-, Erholungs- und Versorgungsorten durch zeitgemäße öffentliche Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote ist eine unter mehreren Möglichkeiten zur Stabilisierung der Attraktivität einer Region als Wohn-, Ausbildungs- und Wirtschaftsstandort, die sich in jüngerer Vergangenheit und in Zukunft verstärkt mit demographischen Wandlungsprozessen konfrontiert sieht.

Die Aufgabenträger werden die einzelnen Komponenten des ÖPNV-Systems auf veränderte verkehrliche Rahmenbedingungen und auf ein sich wandelndes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten sukzessive abstimmen müssen.

Die Auswirkungen des demographischen Wandels im Nachfragesegment beruflich induzierter Wege auch im ÖPNV richten sich nach der Beschäftigungs- oder Erwerbstätigenquote. Diese kann bei stagnierender Bevölkerung konstant bleiben oder noch zunehmen, weil die Erwerbstätigkeit unter den Personen im erwerbsfähigen Alter zunimmt, z. B. durch einen Anstieg der Erwerbstätigenquote bei Frauen oder durch einen strukturell bedingten Rückgang der Erwerbslosigkeit. Dennoch kann mit einem Abflachen der nachfrageseitigen – und als Konsequenz daraus auch der angebotsseitigen – Verkehrsspitzen gerechnet werden, da auch im Berufsverkehr flexible Arbeitsverhältnisse und -zeiten Effekte zeigen.

Die im gleichen Zuge anwachsende Gruppe der Senioren wird das schwindende Fahrgastaufkommen im ÖPNV unter den Kindern und Jugendlichen nicht vollständig ersetzen, denn im Vergleich zu allen früheren Generationen sind die heutigen und künftigen Senioren zwar wesentlich „mobiler“, damit einhergehend aber auch MIV-affiner. Diese Entwicklung beruht insbesondere auf den Zunahmen von Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit bei Seniorinnen. Aber mit steigendem Alter nehmen Einschränkungen in der Mobilität zu, die das Führen eines Pkw erschweren oder gar unmöglich machen. Daher ist ein seniorengerechtes Angebot erforderlich, vor allem hinsichtlich der

Anforderungen an Bedienung, Barrierefreiheit, Fahrzeuge, Fahrgastinformationen und Marketing.

Besondere Bedeutung erhält auch ein differenziertes Fahrtenangebot zur ärztlichen Versorgung im ländlichen Raum für die Zielgruppe der Senioren und der bewegungs- eingeschränkten Fahrgäste.

Auch die absehbare Zunahme der Ein-Personen-Haushalte und die Diffusion der Einkaufs- und Besorgungswege durch Dezentralisierung der Einkaufsstrukturen bewirken eine Zunahme des Bedarfs an tangentialen Verkehrsverbindungen. Sowohl der Einkaufsverkehr zu peripheren Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorten als auch die Zunahme von Mobilitätsbedürfnissen abends und am Wochenende (Freizeitverkehr, soziale Kontakte) sind schwierig für den ÖPNV zu bündeln.

Angesichts dieser Herausforderungen ist es für die Aufgabenträger umso wichtiger, den Nutzern des öffentlichen Verkehrssystems ein verständliches und nachvollziehbares Gesamtangebot zu unterbreiten, denn wahlfreie Gelegenheitsnutzer bringen andere Voraussetzungen mit und stellen andere Anforderungen an die Dienstleistung „ÖPNV“ als Regelkunden im Berufsverkehr oder als „Zwangskunden“ im Ausbildungsverkehr.

Essentielle Voraussetzungen für das angesprochene Gesamtangebot sind zeitgemäße Verkehrsinfrastrukturen und Verbindungen. Dazu gehören ebenso ein transparentes Tarifsystem, ein nutzerfreundlicher Vertrieb sowie darauf abgestimmte Kunden- und Marktkommunikationen.

2.3 Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen

Künftige bauliche, betriebliche und nicht zuletzt kundenbezogene Anforderungen an das öffentliche Verkehrssystem unterliegen in besonderem Maße der Gleichstellung mobilitätseingeschränkter Personen (vgl. Kapitel III-4) und werden zudem auch unter dem Gesichtspunkt der „Förderung der Gleichstellung der Geschlechter“ (vgl. Kapitel III-5) betrachtet, wobei es sich in diesem Zusammenhang nicht um den biologischen, sondern vielmehr um den sozialen und ökonomischen Geschlechterbegriff handelt, der sich auch in einem unterscheidbaren Mobilitäts- und Verkehrsverhalten niederschlägt.

2.4 Reduzierung der Umweltbelastungen

Ein wichtiges Ziel des Nahverkehrsplans ist die Reduzierung der Umweltbelastungen im Lahn-Dill-Kreis. Einerseits soll ein ÖPNV- System durch ein attraktives und nutzergerechtes Angebot zur Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr beitragen, andererseits müssen auch die Umweltbelastungen durch das ÖPNV- Angebot selbst möglichst niedrig gehalten werden. Hierzu gehören insbesondere der Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge und die Vermeidung von Leer- und Umsetzfahrten.

3 Rechtsgrundlagen zur Ausgestaltung des ÖPNV

3.1 Ausreichende Bedienung

Im Vordergrund der Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrssystems steht die sog. „ausreichende Bedienung“ der Bevölkerung mit Leistungen im ÖPNV, auf die in einer Reihe von Bundes- und Landesgesetzen Bezug genommen wird (Regionalisierungsgesetz (RegG), Hessisches ÖPNV- Gesetz (HÖPNV), Personenbeförderungsgesetz (PBefG)). Da diese Begrifflichkeit in den Gesetzen weder näher erläutert noch konkretisiert wird, ist der Nahverkehrsplan somit ein geeignetes Instrument, die „ausreichende Bedienung“ für das Wirkungsgebiet eines Aufgabenträgers zu definieren.

In § 1 Abs. 1 RegG heißt es einleitend:

„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.“

Den entsprechenden Wortlaut des PBefG findet man in § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG, der verkürzt lautet, dass hinsichtlich „[...] einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr [...]“ Sorge zu tragen ist.

Das Hessische ÖPNV- Gesetz schreibt in § 4 Abs. 1 zur ausreichenden Bedienung:

„Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.“

Die Rolle der Aufgabenträger für den ÖPNV in diesem Zusammenhang stellt § 5 Abs. 2 HÖPNVG heraus:

„Die Aufgabenträger stellen eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des betreffenden Nahverkehrsplanes [...] sicher.“

Mit der Operationalisierung dieses unbestimmten Rechtsbegriffs der „ausreichenden Bedienung“ im Nahverkehrsplan werden durch den Aufgabenträger zwei Intentionen verfolgt:

- Durch den Aufgabenträger wird eine Festlegung dahingehend getroffen, was dieser in Bezug auf die von ihm zu verantwortenden Systemkomponenten Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot als „ausreichend“ bzw. „angemessen“ im Sinne der Weiterentwicklung des ÖPNV- Systems und der Schaffung diesbezüglicher quantitativer und qualitativer Mindestanforderungen und -standards ansieht. Bei dieser Konkretisierung der „ausreichenden Bedienung“ handelt es sich um ein Handlungskonzept unter Maßgabe des finanziellen Rahmens während der Laufzeit des Nahverkehrsplans.
- Bei der Genehmigung einer Linie des straßengebundenen ÖPNV durch die Genehmigungsbehörden muss die Verkehrsleistung, also das Verkehrsangebot dieser Linie eine „ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen“ (d. h. ausreichende Verkehrsbedienung) (§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG) aufweisen. Dabei kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit dem vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht (vgl. §§ 13 Abs. 2a S. 1; 8 Abs. 3 S. 2 PBefG).

Zur Gewährleistung einer „ausreichenden Bedienung“ gehört auch die Vermeidung von parallelen Angeboten. Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) §13, Absatz 2 muss daher die Genehmigung für Linienverkehre versagt werden, wenn

- der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,
- der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedien-
ung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder
Eisenbahnen bereits wahrnehmen,
- die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisen-
bahnen bereit sind, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer
von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und, soweit es sich um öf-
fentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Ab-
satz 3 selbst durchzuführen,
- der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem
vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8
Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

3.2 Allgemeine Anforderungen gemäß HÖPNVG

Das Hessische ÖPNV- Gesetz (HÖPNVG) nennt in mehreren Absätzen allgemeine Anfor-
derungen an die Ausgestaltung des ÖPNV. In § 4 Abs. 2 werden dazu Kriterien aufge-
zählt, die zu den wichtigsten Leistungsmerkmalen des öffentlichen Personennahver-
kehrs gehören:

*„Eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssi-
cherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein
leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebsystem sowie ausreichende
Kapazitäten sind als wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs
anzustreben.“*

Ebenso werden neben intramodalen Umsteigemöglichkeiten zwischen SPNV und stra-
ßengebundenem ÖPNV auch die Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln (Intermo-
dalität) sowie umwelt- und sozialpolitische Belange hervorgehoben (§ 4 Abs. 3
HÖPNVG):

*„Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinan-
der und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden. Die Umweltver-
träglichkeit ist als besondere Stärke weiterzuentwickeln, der sozialen Bedeutung des öf-
fentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen.“*

3.3 Regionale und lokale Linien und deren Aufgabenträger

Für das Gebiet des Lahn-Dill-Kreises nehmen drei Aufgabenträger die Belange des straßengebundenen ÖPNV wahr, deren Verkehrsangebote sich gegenseitig ergänzen. Zum einen ist dies der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) als Aufgabenträgerorganisation für die regionalen Linien (§ 6 Abs. 2 HÖPNVG):

„Die Aufgabenträger nehmen die Belange nach § 7 Abs. 1² gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr und sind auf einen Ausgleich der unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr in den unterschiedlichen Räumen bedacht. Verkehrsverbände sind [...] der Rhein-Main-Verkehrsverbund.“

Zum anderen fallen die lokalen Linien dem Lahn-Dill-Kreis und der Stadt Wetzlar als Aufgabenträger zu.

Eine Abgrenzung zwischen „regionalen“ und „lokalen“ Linien wird in § 2 Abs. 4 HÖPNVG gegeben:

„Regionaler Busnahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird und der deshalb als regionale Linie in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist. Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr.“

Gemäß diesen Definitionen des Hessischen ÖPNV- Gesetzes vom 01.12.2005 (zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. November 2012) ist der RMV zuständige Aufgabenträgerorganisation für den gesamten SPNV in Süd- und Mittelhessen und für diejenigen Linien des straßengebundenen ÖPNV, die als regionale Linien in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen sind.

Die Festlegung der regionalen Linien des straßengebundenen ÖPNV erfolgt im Einvernehmen zwischen regionalem Aufgabenträger und lokalen Aufgabenträgern. Alle übrigen Linien sind lokale Linien.

Der Lahn-Dill-Kreis ist mit seiner Aufgabenträgerorganisation VLDW mbH (Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH) Aufgabenträger für die lokalen Linien im Kreisgebiet, mit Ausnahme jener sich in Aufgabenträgerschaft der Stadt Wetzlar als eigener Aufgabenträger für ihr Gebiet befindlichen Linien. Letztgenannte Linien verkehren teilweise über die Grenzen der Stadt Wetzlar hinaus in umliegende Kommunen. Für diese Linien sowie Linienabschnitte innerhalb der Stadt Wetzlar, die sowohl vom Stadtbus als auch von Linien aus dem Kreis bedient werden, sind das Angebot und die Fahrplanlagen zwischen VLDW und der Stadt Wetzlar abzustimmen.

² Schienenpersonennahverkehr, Verbundbusverkehr und regionaler Busnahverkehr

3.4 Barrierefreiheit

Der Gesetzgeber schreibt in § 8 PBefG vor, dass bis zum 1. Januar 2022 die Nutzung des ÖPNV vollständig barrierefrei möglich zu sein hat.

Auf die Notwendigkeit, sämtliche Verkehrsmittel des ÖPNV barrierefrei zu gestalten, weist entsprechend auch das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) in § 8 Abs. 2 hin:

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

Die entsprechenden Paragraphen aus dem Hessischen Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen lauten sinngemäß (vgl. § 3 Abs. 1 HessBGG und § 10 Abs. 2 HessBGG).

Der Planungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans erstreckt sich zunächst bis 2022, dennoch sind bereits in diesem Zeithorizont die Weichen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV- Systems im Lahn-Dill-Kreis zu stellen, um die gesetzliche Frist halten zu können.

Besondere Bedeutung kommt der Barrierefreiheit bei der Gestaltung der stationären Infrastruktur, der Ausstattung der Fahrzeuge und der Fahrgastinformation zu. § 4 BGG, erläutert welche Bedingungen erfüllt sein müssen, um von Barrierefreiheit sprechen zu können:

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

Das Personenbeförderungsgesetz bezieht hinsichtlich der Barrierefreiheit neben Menschen mit Behinderungen alle Fahrgäste ein, die in irgendeiner Weise mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne sind. Dies kann somit auch auf Fahrgäste mit Kinderwagen oder viel Gepäck zutreffen. An den Aufgabenträger, der den Nahverkehrsplan aufstellt und beschließt, wird daher explizit der Auftrag formuliert, Aussagen zur zeitlichen Umsetzung erforderlicher Maßnahmen zur Herstellung barrierefreier Verkehrsmittel zu treffen.

Zur Barrierefreiheit bezieht das Hessische ÖPNV- Gesetz als landesrechtliche Vorschrift ebenfalls Stellung (§ 4 Abs. 6 HÖPNVG):

„Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen sollen so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen.“

Rechtliche Bestimmungen zur Barrierefreiheit bei Busfahrzeugen

Bezüglich der barrierefreien Nutzung von Kraftomnibussen im Linienverkehr für Personen mit Gehbehinderungen und für Rollstuhlfahrer sind die Ausführungen des § 30d Abs. 4 StVZO maßgebend:

„Kraftomnibusse mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen und mehr als 22 Fahrgastplätze haben, müssen zusätzlich den Vorschriften über technische Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität nach den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen. Dies gilt für andere Kraftomnibusse, die mit technischen Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgestattet sind, entsprechend.“

Der hier erwähnte Anhang zur StVZO verweist auf die Richtlinie 2001/85/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen (außer dem Fahrersitz), also mit Kraftomnibussen. Die technischen Bestimmungen gemäß Anhang VII der Richtlinie sind in diesem Zusammenhang anzuwenden.

4 Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV

Bei dem Begriff der „Barrierefreiheit“ wird im Verkehrsbereich in der Außendarstellung nicht selten ausschließlich auf die Nutzergruppe der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer fokussiert. In der konsequenten Umsetzung des § 4 BGG umfasst die Forderung nach „Barrierefreiheit im ÖPNV“ grundsätzlich alle Nutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität, darunter Hochbetagte, Gehörlose, Seh- und Greifbehinderte sowie Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen (vgl. BMVBS 2008, S. 5). Für diesen heterogenen Personenkreis ist in der Konsequenz die Möglichkeit einer eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Alterung der Gesellschaft, der damit einhergehenden steigenden Anzahl Hochbetagter und für Menschen mit funktionalen Einschränkungen ist die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Systems von zunehmender Bedeutung im Kontext eines gesellschaftlichen Konsenses.

Der Lahn-Dill-Kreis verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für Mobilitätseingeschränkte vollständig „barrierefrei“ nutzbaren ÖPNV.

Im Sinne der Mobilitätsgerechtigkeit ermöglicht der Abbau von Barrieren im ÖPNV gerechte und faire Chancen zur Teilhabe für alle Mitglieder der Gesellschaft.

Eine Barrierefreiheit für alle Benutzergruppen im konsequenten Verständnis des BGG und des HessBGG mit dem Anspruch einer flächendeckenden Gewährleistung im Kreisgebiet ist nur mit sehr hohem Investitionsaufwand zu erreichen, insbesondere im Hinblick auf die vom Gesetzgeber festgelegte Frist zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 (mit den in PBefG § 8 (3) Satz 3 genannten Ausnahmen). Vor dem Hintergrund bereits erfolgter oder eingeleiteter lokaler Schwerpunktsetzungen wird für den mittelfristigen Planungshorizont des vorliegenden Nahverkehrsplans das Ziel der Schaffung eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ im Kreisgebiet im Kontext mit der oben formulierten längerfristigen Zielsetzung definiert.

Unter „weitgehend“ wird hier verstanden, dass für den Großteil der mobilitätseingeschränkten Nutzer weitreichend im Stadtgebiet die Barrierefreiheit in der Nutzbarkeit des ÖPNV inklusive der Fahrgastinformationen gewährleistet wird. Dabei sind Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen einzubeziehen, vor allem in der Innenstadt, an großen Einzelhandelsgeschäften sowie an Einrichtungen für behinderte bzw. alte Menschen. Aufgrund ihres höheren Fahrgastaufkommens sind Umsteigehaltestellen und Haltestellen des Schienenverkehrs zuvorderst für eine barrierefreie Nutzbarkeit vorzusehen. Der Fokus liegt dabei auf Nutzer mit Rollstuhl, mit Geh- oder Sehbehinderung (Blinde) und/ oder mit Gehörlosigkeit bzw. Schwerhörigkeit. In Bereichen des straßengebundenen ÖPNV (Fahrzeuge und Haltestellen), in denen eine Barrierefreiheit (noch) nicht gewährleistet ist, sind Hilfestellungen durch das Fahrpersonal vorzusehen. Hilfestellungen können auch durch dritte Personen geleistet werden, um eine noch nicht umgesetzte Barrierefreiheit zu kompensieren, sofern es sich nicht um fahrzeuggebundene Einstiegshilfen handelt, die nur vom Fahrpersonal bedient werden dürfen.

Für die Erreichung der Zielsetzung ist vor dem Hintergrund der begrenzten Finanzmittel in Abstimmung mit den Behindertenvertretern ein tragfähiges Ausbau- und Moderni-

sierungsprogramm anzustreben, das drei Handlungsrichtungen beinhaltet, deren Maßnahmen entlang einer Zeitschiene zu verteilen sind:

- Bei Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neanschaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes bzw. entsprechend der einschlägigen Vorschriften zwingend vorzusehen.
- Bei Umbauten an Verkehrsanlagen und an Fahrzeugen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs und eines stufenfreien Zugangs zur Haltestellenkante sowie weitgehend eine durchgängige Orientierungsmöglichkeit für Blinde bzw. Sehbehinderte und Gehörlose umzusetzen.
- Bei bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. der Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur und an den Fahrzeugen anzustreben, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

Die sich aus den Ansprüchen an die Barrierefreiheit ergebenden Vorgaben der zu schaffenden Mindestausstattungsmerkmale der Haltestellen im Lahn-Dill-Kreis finden sich in Kapitel III-8.2, jene für die einzusetzenden Fahrzeuge in Kapitel III-8.4.

Wegekettensysteme werden von „Informationsketten“ begleitet. Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen sind möglichst sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Benutzer darzureichen (sog. „Zwei-Sinne-Prinzip“)³. Die Informationssysteme sind vorzugsweise einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und damit eine durchgängige, lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Im Allgemeinen sind zusätzliche „Barrieren“ durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme zu vermeiden bzw. abzubauen. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sind somit auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten“ weiterzuentwickeln (Anspruch der Standardisierung).

³ Wesentliche Informationen und Orientierungshilfen sind mindestens mit zwei der drei Sinne „Hören“, „Sehen“ und „Tasten“ darzureichen (vgl. BMVBS 2008, S. 21).

5 Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht der Förderung zur Gleichstellung der Geschlechter

Unter der Begrifflichkeit „Förderung der Gleichstellung der Geschlechter“ ist im Allgemeinen eine Vorgehensweise zu verstehen, bei der die Gleichstellung als Staatsaufgabe im Sinne des Art. 3 Abs. 2 GG⁴ besonders von allen öffentlichen Akteuren bei ihrem Handeln sicherzustellen und zu realisieren ist. Dadurch soll auf die systematische Beachtung der unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern bei Planung, Umsetzung und Bewertung des eigenen Handelns hingewirkt werden (vgl. BMFSFJ 2010). Dabei ist die geschlechterdifferenzierte Folgenabschätzung von Planungsschritten und den darauf basierenden Handlungen mit dem Ziel des Abbaus ungleicher Lebensbedingungen unerlässlich. Im Rahmen der Nahverkehrsplanung sind die alltägliche Mobilität und die Bewegungsfreiheit zu jeder Tages- und Nachtzeit von allen Nutzergruppen sicherzustellen.

Anforderungen an das ÖPNV- System aus geschlechterorientierter Sichtweise stehen in keinem Widerspruch zu jenen an die Barrierefreiheit des ÖPNV (vgl. Kapitel III-4). In einigen Bereichen überlagern sich beide Anforderungskataloge, z. B. bei Kriterien für bauliche Barrierefreiheit für ältere Nutzerinnen und Nutzer oder als Erleichterung beim Mitführen von Kinderwagen.

Aus verschiedenen, in der Fachliteratur dokumentierten Verkehrserhebungen geht hervor, dass Frauen aller Altersstufen oftmals als die dominierende Nutzergruppe im Jedermann-Verkehr im ÖPNV auftreten. Auf geschlechterbezogene Belange, insbesondere der Frauen als Hauptnutzer, ist daher in der Nahverkehrsplanung besonders Rücksicht zu nehmen. Deshalb wird aus Sicht der Nahverkehrsplanung empfohlen, das ÖPNV-System einer Planungsregion zusammen mit fachkundigen Vertreterinnen und Vertretern auf mögliche Schwachstellen unter dem Blickwinkel einer geschlechterorientierten Angebotsgestaltung systematisch zu überprüfen und zu kartieren. Unter Maßgabe des finanziellen Rahmens sind erkennbare Mängel zu beseitigen. Das subjektive Sicherheitsempfinden und -bedürfnis tatsächlicher und potenzieller Nutzerinnen und Nutzer aller Altersgruppen ist von den in die (Nah-) Verkehrsplanung involvierten Akteuren aufzunehmen und in ihrem Handeln zu berücksichtigen. Auch Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit für Nachfrager aller Geschlechter sind in diesem Zusammenhang von grundlegender Bedeutung.

Hinsichtlich der Ausgestaltung des ÖPNV- Systems – unabhängig ob Bahn- oder Busverkehr – bedeutet die ausdrückliche Berücksichtigung der Belange von Frauen angesichts unterschiedlichen Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens im Lebenszyklus eine Reihe konkreter operativer Anforderungen an Betrieb, Anlagen, Fahrzeuge und Kundenkommunikation (in Anlehnung an Niedersächsisches Frauenministerium 1997, S. 47). Folgende Anforderungen kommen dabei zugleich allen Nutzergruppen zugute:

⁴ „Männer und Frauen sind gleichberechtigt. Der Staat fördert die tatsächliche Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern und wirkt auf die Beseitigung bestehender Nachteile hin“ [Art. 3 Abs. 2 GG].

- Bereitstellung von Verkehrsangeboten für alle Nutzergruppen und für alle Fahrtzwecke der Grunddaseinsfunktionen im Nahbereich (innergemeindlich), auch in verkehrsschwachen Zeiten (ggf. durch Einführung unkonventioneller Betriebsformen);
- Gewährleistung der räumlichen und zeitlichen Erreichbarkeit von Dienstleistungs- und Einkaufszentren, medizinischen Einrichtungen, Kinderbetreuungseinrichtungen, relevanten Beratungszentren, kinder- und frauenaffiner Sport- und Freizeiteinrichtungen und von Arbeitsplatzschwerpunkten mit einem überproportional hohen Anteil weiblicher Beschäftigter;
- Schaffung möglichst vieler umsteigefreier Verbindungen;
- Einrichtung kurzer und sicherer Umsteigewege an belebten und einsehbaren Orten mit geringen Wartezeiten zu den Anschlussverkehrsmitteln (sofern sich Umsteigeverbindungen nicht vermeiden lassen).

Bei der baulichen Gestaltung der Zugangsstellen zum ÖPNV- System und aller Umsteigepunkte (dabei Schwerpunkt auf Bahnstationen) sowie deren Betrieb ist zu achten auf:

- Sichere und kurze Zu- und Abwege, das öffentliche Fuß- und Radwegenetz für Zu- und Abgangswege mit einbeziehend (im Einvernehmen mit den Baulastträgern);
- Helle und funktionierende Beleuchtung;
- Gewährleistung ungestörter Blickbeziehungen und Einsichten auf die Verkehrsanlagen (soziale Kontrolle);
- Vermeidung von Unterführungen, Untertunnelungen und Wartehäuschen aus undurchsichtigen Werkstoffen;
- Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit von Treppen und Rampen, falls Unter-/ Überführungen unvermeidlich sind;
- Eine Gestaltung, die nicht nur zweckmäßig ist, sondern auch eine positive Ausstrahlung hat und sich ins Umfeld einfügt. So kann die Hemmschwelle für Vandalismus erhöht werden.
- Zeitnahe Entfernung von Vandalismusschäden, um weitere Verwahrlosung zu verhindern;
- Keine sichtbehindernde Vegetation;
- Anbringen von Fahrplänen und anderer Fahrgastinformationen bereits an den Zuwegungen zu den Bahnsteigen, also noch vor Betreten eventueller Unterführungen.

Bei den Fahrzeugen, aber auch bei den Zugangsstellen des ÖPNV- Systems sind folgende Anforderungen schwerpunktmäßig zu beachten:

- Problemlose Mitnahme von Gepäck, Fahrrädern und Kinderwagen durch Schaffung entsprechender Ab- und Aufstellflächen;
- Vorhandensein und Nutzbarkeit von Toiletten und Wickelräumen (ortsfest und in den Fahrzeugen des SPNV);
- Übersichtlichkeit bei der Innenraumgestaltung der Fahrzeuge;
- Sichtbar angebrachte und funktionierende Notrufeinrichtungen in Fahrzeugen, auf Bahnstationen und an zentralen Bushaltestellen;
- Möglichkeit der Kontaktaufnahme zum Fahr- und Servicepersonal;
- Permanenter oder ggf. temporärer, dafür aber systematischer Einsatz von Service- oder Begleitpersonal, vor allem in den Abend- und Nachtstunden, denn vor dem Hintergrund des demografischen Wandels gewinnt die Personalpräsenz für die Sicherung einer hohen Kundenzufriedenheit und den Abbau von Nutzungshemmschwellen zunehmend an Bedeutung.

6 Anforderungen des Schulverkehrs an den ÖPNV

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

- Die grundsätzliche Verkehrssicherheit eines jeden Schülers auf dem gesamten Schulweg genießt oberste und uneingeschränkte Priorität.
- Gesetzliche Grundlage für die Schülerbeförderung ist § 161 des Hessischen Schulgesetzes (HSchG), dessen Bestimmungen zu beachten sind.
- Die Schülerbeförderung hat laut § 161 Abs. 4 Satz 2 HSchG vorrangig mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erfolgen. Bei fehlendem oder dafür unzureichendem Regelangebot sind Fahrten im öffentlichen Linienverkehr durchzuführen, die sich an den Besonderheiten der jeweiligen Schulstandorte und an deren maßgebenden Einzugsgebieten orientieren.
- Bei sehr geringem Bündelungspotenzial sind Möglichkeiten anderer Beförderungsarten zu prüfen und ggf. anzubieten. Absehbar instabile Schulstandortsituationen sind bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen, weshalb auf eine Flexibilität bei der Angebotserbringung zu achten ist.
- Den besonderen Erfordernissen der einzelnen Schulstufen ist in Planung und Abwicklung des schulbezogenen Verkehrs Rechnung zu tragen.
- Ein eigens für den Ausbildungsverkehr bereitgestelltes Fahrtenangebot des öffentlichen Linienverkehrs ist auf die Schulanfangs- und -schlusszeiten abzustimmen.
- Die Bedienungsgebiete der Buslinien und der Fahrten, die speziell für den Schulverkehr zu den Schulstandorten eingerichtet sind, haben die Herkunftsorte der Schüler auf der Grundlage der Einzugsgebiete des Schulentwicklungsplanes abzudecken.
- Durch die freie Schulwahl nach der Grundstufe können sich zwischen Wohnorten und weiterführenden Schulen Verkehrsbeziehungen ergeben, die ein geringes relationsbezogenes Aufkommen und damit auch nur ein entsprechend niedriges Bündelungspotenzial erreichen. Sollen eigens für dieses Nachfragepotenzial Linien des straßengebundenen ÖPNV neu eingerichtet werden, müssen diese ebenso wie andere Linien auch ein wirtschaftlich vertretbares Aufwand- Ertrags-Verhältnis aufweisen (vgl. § 161 Abs. 4 HSchG).

- Im Grundschulbereich sind
 - Umsteigeverbindungen zu vermeiden,
 - eine bis zwei morgendliche Anfahrten und mindestens drei Abfahrten nach Schulschluss vorzusehen,
 - geringe Wartezeiten zwischen Busankunft und Schulbeginn bzw. zwischen Schulschluss und Busabfahrt sicherzustellen.
- Im Bereich der weiterführenden Schulen der Sekundarstufen I und II sind
 - Umsteigeverbindungen bei entsprechenden verkehrlichen Gegebenheiten zulässig,
 - bis zu zwei morgendliche Anfahrten und mindestens drei Rückfahrten nach Schulschluss vorzusehen,
 - Reisezeiten von 85 Minuten morgens/ vormittags und von 120 Minuten mittags/ nachmittags nicht zu überschreiten.
 - Bei versetztem Unterrichtsbeginn (Verschiebung des Schulbeginns für einen Teil der Schüler auf die 3. Stunde (ggf. die 2. Stunde)) sind zusätzliche Anfahrten zu diesen Anfangszeiten und entsprechende Rückfahrten vorgesehen
- Umsteigebeziehungen zwischen Linien sind zeitlich und hinsichtlich der Verkehrssicherheit an den Umsteigepunkten zu optimieren.
- In Anbetracht einer volks- und betriebswirtschaftlich vertretbaren Fahrzeugauslastung werden ausreichende Beförderungskapazitäten durch Sitz- und Stehplätze bereitgestellt, die sich an der Länge der individuellen, fahrzeugbezogenen Beförderungszeit orientieren.
- Dem Ziel eines größeren Platzangebots sowie einer gleichmäßigeren Auslastung der Fahrzeuge und dadurch eines gleichmäßigeren Einsatzes des Fahrpersonals dient eine Staffelung der Schulbeginn- und schlusszeiten. Kritische Besetzungsspitzen können so abgebaut werden. Geeignete Maßnahmen sind im gegenseitigen Einvernehmen zwischen Schulen, Schulträger und ÖPNV- Aufgabenträger auszuarbeiten und umzusetzen. Hierbei sieht die VLDW die Möglichkeiten eine Optimierung des Fahrzeugeinsatzes durch Schulzeitstaffelung zur 1. Stunde als ausgeschöpft an. Für Anfahrten zur 3. Unterrichtsstunde (ggf. zur 2. Stunde) bzw. entsprechenden Rückfahrten sind die Möglichkeiten einer Optimierung zu prüfen, um eine gleichmäßigere Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen und deren zu starke Besetzung, insbesondere auch im Sinne des Gesundheitsschutzes, zu vermeiden.
- Bündelung der Schülerströme im Lahn-Dill-Kreis zum effektiven Einsatz der Fahrzeuge, Sicherstellung einer höheren Qualität in Bezug auf Reisezeiten und Platzkapazitäten. Stärkung der Schulstandorte im Lahn-Dill-Kreis zur Optimierung der Verkehre und zur ausreichenden Bereitstellung der Kapazitäten. Berücksichtigung der Einzugsgebiete der LDK Schulen aus dem Schulentwicklungsplan und Priorisierung der Anbindung.

7 Mindeststandards für die Verkehrsbedienung

7.1 Grundsätze der Netz- und Fahrplangestaltung zur Gewährleistung der Mindestbedienungsstandards

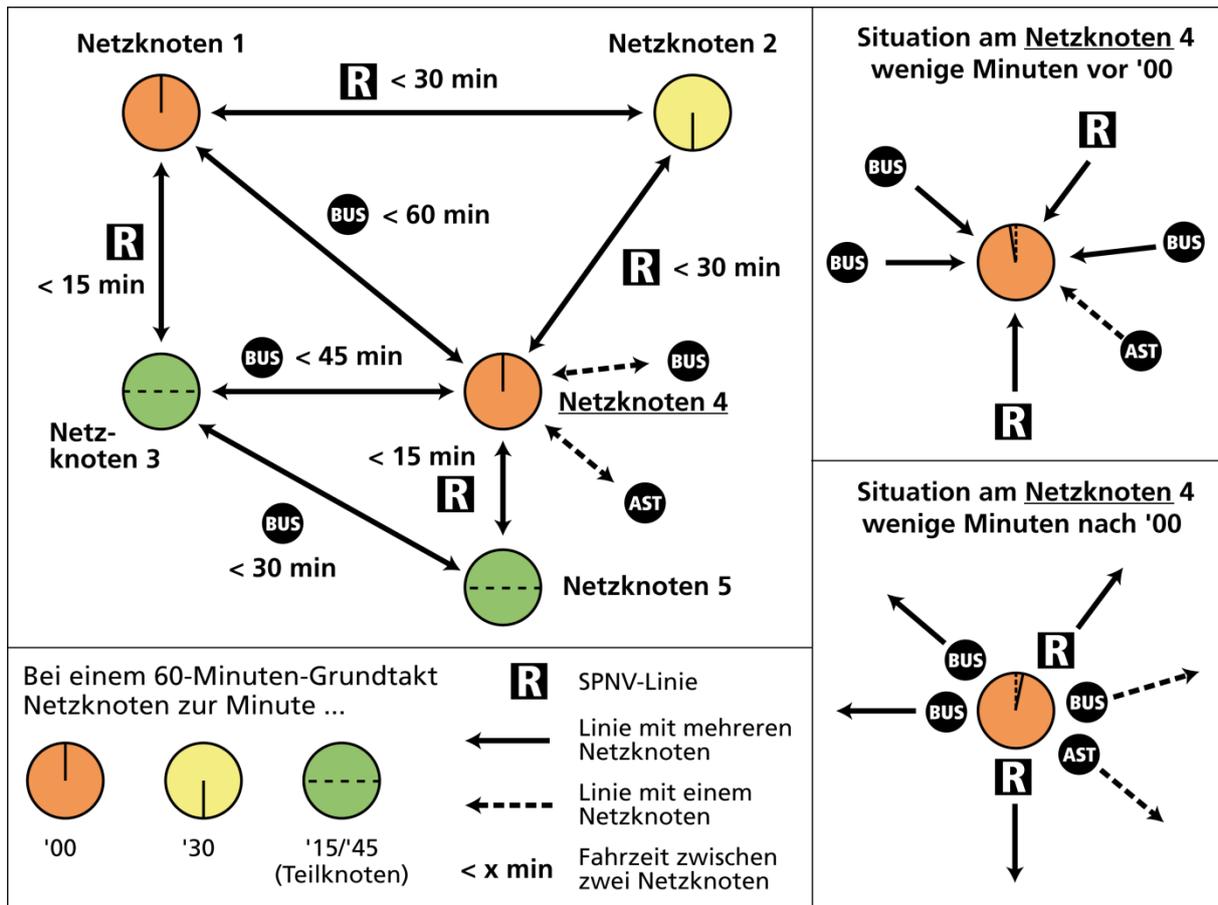


Abbildung III-1: Idealprinzip eines Integralen-Taktfahrplan-Systems

[eigener Entwurf]

Die planerisch- konzeptionellen Grundsätze für die künftige Netz- und Fahrplangestaltung orientieren sich an folgenden Vorgaben:

- Die Linienführungen und die Abfolge der dabei bedienten Haltestellen sollen für den Nutzer transparent gestaltet und im Prinzip über alle Fahrten einer Linie einheitlich sein. Dies trifft in besonderem Maße auf Hauptlinien des straßengebundenen ÖPNV mit regelmäßigem Fahrtenangebot zu, das sich primär an die Bedürfnisse des Jedermann- Verkehrs richtet. Ausnahmen können daher bei Schulverkehrs- bzw. Schnellkursen bestehen oder bei Haltestellen zur Anwendung kommen, die zu Schwachlastzeiten als Bedarfs- bzw. Rufbushaltestellen dienen.
- Der Angebotsumfang im Sinne von Fahrzeugtypen, Platzkapazitäten, gesonderter Linien usw. kann sich zwar am unterschiedlich hohen Fahrgastaufkommen an Schul- und Ferientagen ausrichten, jedoch soll das Grundgerüst des

Fahrtenangebot für den Jedermann-Verkehr weitgehend unabhängig davon gestaltet sein – ggf. durch Umwandlung fest bedienter Busfahrten auf Bedarfsbedienung durch AST oder Rufbus – und nicht merklichen Angebotseinschränkungen unterliegen.

Bei der Systematisierung des Angebotes zur mittel- bis langfristigen Schaffung eines kreisweiten Integralen Taktfahrplans (ITF) über die Linien des schienen- und straßengebundenen ÖPNV, sofern letztere für den Jedermann-Verkehr Relevanz haben, sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- Das Fahrtenangebot soll im Zeitfenster der Mindestbedienung vertaktet sein, d. h., dass alle Züge und Busse einer Linie und Richtung in regelmäßigen Zeitabständen verkehren (z. B. alle 30, 60 oder 120 Minuten).
- Bei einem Integralen Taktfahrplan (ITF) sind die im Takt fahrenden Linien verschiedener Richtungen an Netzknoten so miteinander verknüpft, dass diese dort zur selben Zeit eintreffen und abfahren und „Rundumanschlüsse“ mit kurzen Übergängen ermöglichen.
- Die Fahrtenfolgen der einzelnen Linien sollen einer einheitlichen Taktfamilie angehören, um Anschlüsse an Netzknoten zwischen Linien kompatibel herzustellen, die nicht dieselbe zeitliche Fahrtenfolge aufweisen.
- Grundtakt eines jeden ITF-Systems ist der 60- Minuten- Takt, weshalb sich als Taktfamilie eine Fahrtenfolge im Abstand von 30, 60 und 120 Minuten anbietet, damit eine gegenseitige und verbundweite Kompatibilität der Anschlüsse gewährleistet ist. 40- Minuten- Takte sollten dabei möglichst vermieden werden, denn diese sind nur alle 120 Minuten mit dem 60- Minuten- Takt kompatibel.
- Ankünfte und Abfahrten finden über den ganzen Tag (HVZ und NVZ) an jeder Haltestelle zur selben Taktminute statt. Dazu wird es notwendig sein, bei den konsequent vertakteten Linien eventuell bestehende unterschiedliche Fahrzeitprofile für HVZ, NVZ oder für Schul- und Ferienwerkstage zu harmonisieren. Differenzierte Fahrzeitprofile sind in der Schwachverkehrszeit (SVZ) im Stadt-Umland-Verkehr im Interesse kürzerer Reisezeiten für die Fahrgäste zulässig, außerdem beim Einsatz von AST oder Rufbus zu Zeiten und in Gebieten mit schwachem Fahrgastaufkommen.
- Die Linien werden an geeigneten Netzknoten miteinander verknüpft, wobei neben der Fahrtenfolge gemäß der Taktfamilie zwischen den Knoten eine Fahrzeit herzustellen ist, die so bemessen ist, dass sich dort sinnvolle, aber gesicherte Übergangszeiten zwischen den Linien ergeben.

Abbildung III-1 zeigt das Grundprinzip eines Integralen Taktfahrplans bei einem Grundtakt von 60- Minuten unter Einbeziehung sowohl des SPNV als auch des straßengebundenen ÖPNV. Bei Fahrtabständen zwischen den Knoten von 30 oder 60 Minuten ergeben sich systembedingt Knoten mit „Rundumanschlüssen“ aus allen bzw. in alle Richtungen. Liegen die Fahrzeiten zwischen den Knoten dagegen bei 15 oder 45 Minuten, bieten die davon betroffenen Knoten bei einem 60- Minuten- Grundtakt lediglich Teilanschlüsse, vorzugsweise in Lastrichtung oder für besonders nachfragestarke Relationen.

7.2 Verbindungen zwischen Zentralen Orten

Der Regionalplan für Mittelhessen setzt bei den Grundzügen eines Nahverkehrsnetzes hinsichtlich anzubietender Relationen auf dem hierarchischen System der Zentralen Orte auf [Regierungspräsidium Gießen 2011, S. 118]:

„In der Region Mittelhessen soll eine Mindestbedienung des ÖPNV in allen Räumen, insbesondere zu den Mittelzentren, vorgehalten werden. Die zentralen Ortsteile der Grundzentren⁵ sollen innerhalb ihrer Versorgungsbereiche in einer halben Stunde Fahrtzeit erreichbar sein. Um die Erreichbarkeit des jeweiligen Mittelzentrums zu gewährleisten, sind für jeden Ortsteil ab 200 Einwohnern mindestens 3 Fahrtenpaare pro Werktag (zum Mittelzentrum und zurück) mit maximaler Fahrtzeit von 45 Minuten mit dem ÖPNV zu gewährleisten. Um die Erreichbarkeit des jeweiligen Oberzentrums zu gewährleisten, sind von den zentralen Ortsteilen der Grund- und Mittelzentren mindestens 3 Fahrtenpaare pro Werktag mit dem ÖPNV zum Oberzentrum und zurück zu gewährleisten.“

Die Vorgaben aus dem Regionalplan für Mittelhessen werden für das Anforderungsprofil dahingehend aufgegriffen, dass Mindestbedienungsstandards zwischen den Zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen innerhalb deren Grund-, Mittel- und Oberbereiche als erforderliche Bedienung aus Sicht der zentralörtlichen Gliederung festgelegt werden. Dadurch soll – unabhängig von der Lage physischer Verkehrswege, von konkreten Verkehrsmitteln (Zug, Bus, Rufbus), deren Linienführungen und -bezeichnungen – den Nutzern eine Bewegung im Raum zu den verschiedenen Wegezwecken des Jedermann- Verkehrs ermöglicht werden, wobei der Fokus auf die Verbindung zu dem jeweils höherrangigen Zentralen Ort gelegt ist.

Auf eine gesonderte Vorgabe von Mindestanforderungen für Verbindungen zwischen Orten, bei denen eine Hierarchiestufe übersprungen wird – z. B. von einem nichtzentralen Stadt- bzw. Ortsteil zu einem Mittelzentrum oder von einem Grundzentrum zu einem Oberzentrum –, wird in diesem Verbindungsmodell verzichtet. Entweder bestehen an Netzknoten im Sinne der Systematik des Integralen Taktfahrplans (ITF) Anschlussverbindungen zu den nächst höheren Zentralen Orten (vgl. Kap. III-7.1), die die Mindestbedienungsstandards des Vorlaufes nicht unterschreiten, oder Bahn- und Buslinien sind de facto durchgebunden. Insofern sind alle Verbindungen zu den Zentralen Orten aller höheren Stufen implizit im Mindestbedienungsmodell enthalten.

Darüber hinausreichende Bedienungen, z. B. mit höherer Fahrtenfolge, oder anderweitig angebotene Verbindungen bleiben von den Mindestbedienungsstandards dieses hierarchisch aufgebauten Verbindungsmodells unberührt. Sofern eine hohe Fahrgastnachfrage auf bereits existierenden ÖPNV-Verbindungen zwischen Zentralen Orten unterschiedlicher Stufe besteht, ist dadurch ein Fahrtenangebot, das über die Mindestvorgaben hinausreicht, jederzeit gerechtfertigt. Dies ist oftmals dann der Fall, wenn sich Ausbildungs- und Jedermann- Verkehr entlang von Entwicklungsachsen mit leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen und öffentlichen Verkehrsangeboten überlagern. Dies gilt analog für Verbindungen zwischen Zentralen Orten derselben Hierarchiestufe, also zwischen benachbarten Grund-, Mittel- oder Oberzentren, für die Bus- und Bahnverbindungen bestehen, für die aber im Anforderungsprofil keine Mindestkriterien vorgesehen sind.

⁵ Unter dem Begriff „Grundzentren“ werden in diesem Zusammenhang Klein- und Unterzentren verstanden.

7.3 Verbindungsmodell zwischen Zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen

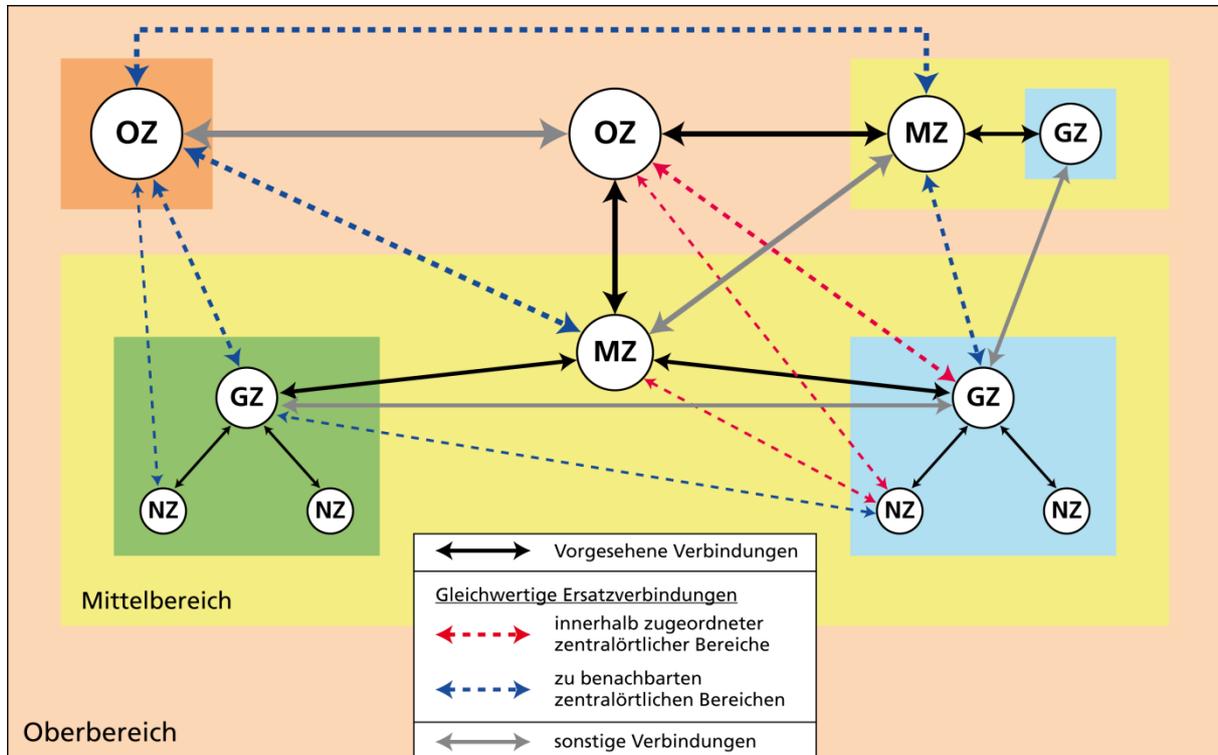


Abbildung III-2: Schematisches Verbindungsmodell zwischen Zentralen Orten
[eigener Entwurf]

Das in Abbildung III-2 gezeigte schematische Verbindungsmodell basiert auf der Zuordnung der Siedlungsbereiche als Zentrale Orte unterschiedlicher Hierarchiestufen, also als Stadt- bzw. Ortsteile ohne zentralörtliche Funktionen (NZ), als Grundzentren (GZ), Mittelzentren (MZ) oder Oberzentren (OZ). Jeder dieser Orte ist gemäß dem Regionalplan für Mittelhessen einem Grund-, Mittel- und Oberbereich zugeordnet. In Mittelhessen stellt jedes Stadt- bzw. Gemeindegebiet zugleich immer auch seinen eigenen Grundbereich dar.

Für eine Mindestbedienung – unabhängig ob mit Zug, Bus oder Rufbus – genießen im vorliegenden Anforderungsprofil Verbindungen innerhalb der jeweils zugeordneten zentralörtlichen Bereiche maßgebende Priorität (schwarz durchgezogene Pfeile) und zwar

- vom Stadt-/ Ortsteil ohne zentralörtliche Funktionen (NZ) zum zugehörigen Grund- bzw. Gemeindezentrum (Stadt-/ Ortsteil mit grundzentralen Funktionen; GZ) und zurück,
- vom Grundzentrum (GZ) zum zugehörigen Mittelzentrum (MZ) und zurück,
- vom Mittelzentrum (MZ) zum zugehörigen Oberzentrum (OZ) und zurück.

In diesem Anforderungsprofil sind innergemeindliche Verbindungen explizit mit aufgenommen. Ortschaften mit zusammenhängender Bebauung sind erst dann an das ÖPNV-System für den Jedermann-Verkehr anzubinden, wenn diese mehr als 200 Einwohner

haben [vgl. VDV 2001, S. 12; FGSV 2010, S. 15]. Liegen solch kleine Orte entlang des Verlaufes einer Linie des straßengebundenen ÖPNV (Bus, Rufbus), können diese an das ÖPNV- Netz angebunden werden.

Sofern es eine von diesem System abweichende ÖPNV- Verbindung bereits gibt oder anderweitig sinnvoll ist, z. B. aufgrund des Verlaufs von Verkehrsinfrastrukturen, der topographischen Lage einzelner Orte oder der verkehrsanziehenden Wirkung wie Arbeitsplatzschwerpunkte und Versorgungsmöglichkeiten in anderen Zentralen Orten, können Verbindungen auch dann den Mindestanforderungen genügen, wenn ersatzweise entweder

- zu einem höherrangigen Zentralen Ort der übernächsten Hierarchiestufe innerhalb des zugeordneten zentralörtlichen Bereichs (rot gestrichelte Pfeile in Abbildung III-2) oder
- zu einem höherrangigen Zentralen Ort nächster oder übernächster Stufe in einem benachbarten zentralörtlichen Bereich (blau gestrichelte Pfeile in Abbildung III-2)

ausgewichen wird und die Verbindungen dorthin die Mindestanforderungen besser erfüllen.

An die Verbindungen zwischen Zentralen Orten gleicher Hierarchiestufen (grau durchgezogene Pfeile in Abbildung III-2) werden im vorliegenden Verbindungsmodell ausdrücklich keine gesonderten Anforderungen gestellt, weil diese sich oftmals per se aufgrund des tatsächlich vorhandenen ÖPNV- Netzes ergeben (vgl. Kap. III- 7.2).

7.4 Mindestbedienstandards in Bezug auf die Raumstruktur

Bei den zu definierenden Mindestbedienstandards für die Verbindungen zwischen den Zentralen Orten sind die Verschiedenheiten der drei Strukturräume (Verdichtungsraum, Ordnungsraum, ländlicher Raum) zu berücksichtigen, in die das Gebiet des Lahn-Dill-Kreises laut Regionalplan untergliedert ist. Gründe hierfür sind Bevölkerungsdichten, Siedlungsstrukturen und Raumnutzungen und in Folge davon das unterschiedlich hohe Verkehrsaufkommen und die anders geartete Zusammensetzung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV, die zwischen dem Großraum Wetzlar und der Verkehrs- und Siedlungsachse des Dilltals einerseits und dem ländlichen Raum andererseits herrschen.

Die Verbindungsqualitäten im regionalen Nahverkehrsplan des RMV differenzieren hingegen auf die verkehrlichen Belange und auf die für den ÖPNV aktivierbare Nachfrage in den selbstgewählten Raumkategorien „Kernraum“ und „Region“, wobei der Lahn-Dill-Kreis gänzlich der Raumkategorie „Region“ zugeordnet wird.

Im lokalen Nahverkehrsplan für den Lahn-Dill-Kreis wird auf eine raumstrukturelle Differenzierung der Verbindungsqualitäten zugunsten einer gleichbleibenden Mindestbedienung für das gesamte Kreisgebiet verzichtet. Angesichts der lokalen Verkehrsfunktionen der ÖPNV- Linien in Aufgabenträgerschaft des Lahn-Dill-Kreises ist eine weitere Ausdifferenzierung der Bedienungsvorgaben nicht zweckmäßig. Bei den Erschließungsqualitäten ist jedoch eine Unterteilung nach Verkehrsmitteln (Bahn, Bus) sinnvoll (vgl. Kap. III-7.4.1).

7.4.1 Erschließungsqualität

Die punktbezogene Erschließung des Raumes mit Zugangsstellen ist Grundlage für die darüber abzuwickelnden Verbindungen (vgl. Kap. III-7.4.2). Die Erschließungsqualität im ÖPNV setzt sich zusammen aus

- Erschließungswirkung von Haltestellen (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche),
- Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraumes).

Ein Haltestelleneinzugsbereich (Erschließungswirkung) wird aus Gründen der Einheitlichkeit und Nachvollziehbarkeit als Luftlinienradius um eine Bahnstation oder eine Haltestelle gezogen. Je nach topographischen Voraussetzungen und in Abhängigkeit der Wege- und Straßenführungen kann sich die tatsächliche Entfernung gegenüber der Luftlinie um einen Umwegfaktor von 1,2 erhöhen [vgl. FGSV 2010, S. 8]. Dabei sind natürliche und künstliche Barrieren eingrenzend zu berücksichtigen (Bahnstrecken, Fernstraßen, Gewässer, fehlende Querungsmöglichkeiten, usw.), die in Einzelfällen einen deutlich längeren Umweg erzwingen.

Der definierte Mindeststandard „Erschließungsgrad“ gibt an, wie hoch der Anteil der gesamten Bevölkerung eines Ortes mindestens sein soll, die innerhalb eines angegebenen Luftlinienradius um eine Zugangsstelle zum ÖPNV- System wohnen muss, damit ein in sich baulich abgegrenztes Siedlungsgebiet als „räumlich erschlossen“ gilt. Dies trifft analog für die dort vorhandenen Arbeitsplätze und die Verkaufsflächen im Einzelhandel zu.

Gebietstyp	Radius um Zugangsstelle mit regelmäßiger Bedienung	
	SPNV (RE, RB)	straßengeb. ÖPNV
Stadt/ Gemeinde/ Ortschaft	1000 m	500 m

Tabelle III-1: Mindestanforderungen an die Erschließungsqualitäten im ÖPNV im Lahn-Dill-Kreis

[eigener Entwurf; in Anlehnung an VDV 2001, S. 10 ff.; FGSV 2010, S. 8]

Der Erschließungsradius um regelmäßig angefahrene Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV wird auf 500 m festgelegt. Der SPNV (RE, RB) erreicht mit seinen Zugangsstellen erfahrungsgemäß eine höhere Anziehungs- und Bündelungswirkung als der straßengebundene ÖPNV und wird zum Zurücklegen längerer Distanzen in Anspruch genommen, weshalb die Erschließungsradien um die Bahnstationen auf 1000 m erweitert wurden. In der Kernzone Zentraler Orte sind Haltestellenabstände von höchstens 400 Metern vorzusehen, in den Außenbereichen Zentraler Orte von höchstens 600 Metern. Im Sinne einer Produktdifferenzierung und -profilierung sind hier kürzere Haltestellenabstände systembedingt erforderlich, um die Marktausschöpfung mit angebotsseitigen Maßnahmen zielgerichtet zu erhöhen.

Die Erschließungsqualität im ÖPNV entfaltet Rückkopplungen zur Bauleitplanung, auf die der Regionalplan für Mittelhessen verweist [Regierungspräsidium Gießen 2009, S. 40]:

„Die Ausweisung neuer Bauflächen im Rahmen der Bauleitplanung soll [...] der Anbindung an den ÖPNV Rechnung tragen. [...] Durch die Orientierung der Siedlungstätigkeit an den Belangen des ÖPNV soll sowohl eine bessere Auslastung der Linien des ÖPNV als

auch – durch sachgerechte Zuordnung verschiedener Flächenfunktionen – eine Verkehrsminimierung angestrebt werden.“

7.4.2 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität setzt eine punktuelle Erschließung des Raumes voraus (vgl. Kap. III-7.4.1) und besteht aus den vier Komponenten

- Bedienungszeiträume,
- Anzahl Abfahrten pro Stunde bzw. Taktfolgen,
- maximale Umsteigehäufigkeiten und
- maximale Fahrzeiten.

Die hier betrachteten Verbindungsqualitäten zwischen Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufen sind mit Ausnahme des geplanten MobilBus- Angebots unabhängig von einzelnen Verkehrsmitteln des ÖPNV- Systems (Zug, Bus, Rufbus) oder von den konkreten Linien zu sehen, auf denen diese Verkehrsmittel verkehren. Die Vorgaben zu Verbindungsqualitäten wirken sich aber direkt auf das im Rahmen des Nahverkehrsplans zu entwerfende Verkehrsangebot der lokalen ÖPNV- Linien in Aufgabenträgerschaft des Lahn-Dill-Kreises aus.

Tabelle III-2 enthält Mindestbedienzeiträume und Mindesttaktfolgen für die Relationen zwischen den Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufen im Lahn-Dill-Kreis. Die Festlegung der Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten erfolgt kreisweit und damit unabhängig von den drei Strukturräumen (Verdichtungsraum, Ordnungsraum, ländlicher Raum), in die das Kreisgebiet gemäß Regionalplan gegliedert ist. Da es sich um eine Vorgabe für den Jedermann- Verkehr handelt, wird nicht zusätzlich zwischen Schul- und Ferienwerktagen differenziert.

Reisezeitverhältnis

Aus Fahrgastsicht sollten die Reisezeiten im ÖPNV die Fahrzeiten im motorisierten Individualverkehr nicht um das 2,5-fache übersteigen, denn oberhalb davon ist zumindest eine „Akzeptanzsituation“ des ÖPNV gegenüber dem MIV kaum mehr gegeben. Dies wird ab dem Zwischenortsverkehr aufwärts bedeutsam. Bei einem Faktor unterhalb von 1,5 ist dagegen von einer wahrnehmbaren Konkurrenzfähigkeit zum MIV auszugehen, bei der der Reisezeitaspekt einen positiven Einfluss zugunsten des ÖPNV ausübt. Dazwischen entscheiden weniger allein die Reisezeitverhältnisse als vielmehr andere objektive und subjektive Faktoren das Verkehrsmittelwahlverhalten (z. B. Kosten, zu erwartende Parkplatz- und Verkehrssituation, individuelle Präferenzen). Reisezeiten im ÖPNV und MIV werden von den Nutzern allerdings selten objektiv verglichen, als vielmehr subjektiv wahrgenommen und beurteilt. Außerdem fällt die Reisezeit je nach Verbindung höchst unterschiedlich aus, z. B. ob Start- und Zielpunkte mit längeren Vor- und Nachläufen zu bzw. von den Haltestellen verbunden sind oder ob eine Verbindung nur mit vielen Umsteigevorgänge zu bewältigen ist.

Relation		Zeitraum (von Min .00 bis Min .59)																								max. Umstieg	max. Fahrzeit	
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0						
Mo-Fr	NZ <-> GZ																										0	30
	GZ <-> MZ																										1	45
	MZ <-> OZ																										1	45
Sa	NZ <-> GZ																										0	30
	GZ <-> MZ																										1	45
	MZ <-> OZ																										1	45
So	NZ <-> GZ																										0	30
	GZ <-> MZ																										1	45
	MZ <-> OZ																										1	45

Legende	
Spalte Relation:	Abkürzungen: NZ Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion in einer Stadt/Gemeinde GZ Grundzentrum (Kernstadt/Kernort/Stadt-/Ortsteil mit grundzentraler Funktion) MZ Mittelzentrum (Kernstadtbereich mit mittelzentraler Funktion) OZ Oberzentrum (Innenstadtbereich mit oberzentraler Funktion)
Spalte Zeitraum:	Angabe Bedienungszeitraum sowie Anzahl Fahrten je Stunde: [bei einer anzustrebenden Vertaktung: Grundtakt in Minuten) Abweichungen von +/- 30 Minuten möglich
Spalte Umstieg:	Angabe der maximal zulässigen Umstiege innerhalb einer Relation Bei einer Reisekette über den zentralen Ort hinaus sind die maximal zulässigen Umsteige je Relation zu addieren
Spalte Fahrzeit:	Angabe der maximal zulässigen Fahrzeit innerhalb einer Relation (vereinzelte Abweichungen nach oben aus geographischen Gründen zulässig)

Tabelle III-2: Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten im Lahn-Dill-Kreis
[eigener Entwurf]

Bedienungszeiträume

Die Bedienungszeiträume sind nach Wochentagen unterteilt (Mo-Fr, Sa, So/F). Deren Längen sind so angegeben, dass sich der Betriebsbeginn auf die erste Ankunft am Zentralen Ort höherer Stufe und das Betriebsende auf die letzte Abfahrt vom Zentralen Ort höherer Stufe bezieht. Beispielsweise soll an Werktagen (Mo-Fr) die erste Ankunft an einem Mittelzentrum – von einem Grundzentrum aus kommend – um 6 Uhr morgens liegen, wobei ggf. eine Abweichung von +/- 30 Minuten je nach Lage im Raum zu beachten ist. Die letzte Abfahrt zurück in das Grundzentrum ist um 22 Uhr vorzusehen, wobei auch hier Abweichungen von +/- 30 Minuten vorkommen können. Auf eine Variation der Bedienungszeiten nach Strukturräumen wird verzichtet.

Anzahl Abfahrten pro Stunde bzw. Taktfolgen

Die farbigen Balken in Tabelle III-2 geben die Mindestanzahl Fahrten pro Stunde bzw. den Grundtakt an, der für die Verbindungen anzubieten ist. Für alle ÖPNV-Verbindungen innerhalb des Lahn-Dill-Kreises ist an Werktagen eine Mindestbedienung im 60- Minuten- Takt, an Samstagen im 120- Minuten- Takt und an Sonntagen im 240- Minuten- Takt anzustreben.

Umsteigevorgänge

Die maximalen Umsteigevorgänge zwischen Zentralen Orten benachbarter Stufe liegen bei jeweils einem Umstieg zwischen Grund- und Mittelzentren sowie zwischen Mittel- und Oberzentren. Zwischen nichtzentralen Ortsteilen und dem nächsten Zentrum sind keine Umstiege vorgesehen.

Fahrzeiten

Ebenso wird die Obergrenze für die Verbindung von einem nichtzentralen Stadt- oder Ortsteil zu einem Oberzentrum von insgesamt zwei Stunden nur selten erreicht bzw. überschritten, sofern die Umstiege an den Netzknoten der ITF- Systematik folgen, wobei kurze und gesicherte Umstiege zwischen den korrespondierenden Linien die Regel sind (vgl. Kap. III-7.1).

Abweichungen

Notwendigkeiten für längere Bedienzeiten und häufigere Abfahrten gegenüber den Mindestvorgaben in Tabelle III-2 können sich aus anderen Umständen heraus ergeben, hauptsächlich

- aus höherer potenzieller bzw. tatsächlicher Fahrgastnachfrage auf einer Verkehrsrelation oder
- im Zulauf auf einen Zentralen Ort höherer Stufe (Mittelzentrum).

Die Fahrzeiten zwischen den Zentralen Orten bestimmen sich maßgebend aus der räumlichen Entfernung zueinander und dem tatsächlichen Verlauf der Verkehrsinfrastrukturen aufgrund topographischer Gegebenheiten. Aus geographischen Gründen können gebietsweise die maximalen Fahrzeiten nach oben hin abweichen. Grundsätzlich müssen Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage in einem stetig ablaufenden Planungsprozess in Übereinstimmung gebracht werden.

7.5 Weiterentwicklung flexibler Bedienformen

Der Rufbus- Verkehr soll zu einem zentralen Bestandteil des ÖPNV- Netzes im Lahn-Dill-Kreis weiterentwickelt werden und vor allem in Schwachlastzeiten (insbesondere in den Abendstunden ab 21 Uhr) zur Erfüllung der Mindestanforderungen an die Erschließung und an die Verbindungsqualität dienen. Um die Effizienz und den Fahrgastkomfort dieses Angebots zu erhöhen, ist zu prüfen, inwieweit linienförmige Rufbus- Verkehre in der Lage sind, die in diesem Anforderungsprofil enthaltenen Vorgaben zu erfüllen. Denkbare Alternativen zum linienförmigen Betrieb wären einerseits die Flächenbedienung in Sektoren oder ein Richtungsbandbetrieb, bei dem vom Linienweg zu abseits gelegenen Zielen abgewichen werden kann (siehe hierzu auch *BBSR 2009*).

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit (vgl. Kapitel III-4) sind auch beim Rufbus zu berücksichtigen. Um auch Menschen mit Seh-, Hör- oder Sprachbehinderung die Bestellung des Rufbusses zu ermöglichen, sind alternative Kommunikationsmöglichkeiten per Sprache und per Text vorzusehen. Zudem sind die Bestellvorgänge so einfach und so intuitiv wie möglich zu gestalten. Darüber hinaus sollten für Menschen mit einer kognitiven Behinderung oder begrenzten Deutschkenntnissen Informationen über das

Rufbus- Angebot und die Bestellmöglichkeiten in „leichter Sprache“ herausgegeben werden.

Neben dem Rufbus- Verkehr stellen in mehreren Kommunen des Lahn-Dill-Kreises Bürgerbusse eine wichtige Ergänzung für die Nahmobilität der Bürgerinnen und Bürger dar. Die Weiterentwicklung und planerische Unterstützung bestehender oder neuer Bürgerbusangebote ist politischer Wille des Landkreises. Dementsprechend sollen auch Bürgerbusse bei der Bewertung und Strukturierung des Verkehrsangebots berücksichtigt werden.

7.6 Kriterien der Anbindung von Einrichtungen und Gebieten mit hohem punktuellen Zielverkehrsaufkommen

Im Lahn-Dill-Kreis befinden sich Einrichtungen und Nutzungsgebiete mit hohem Zielverkehrsaufkommen, für die aufgrund ihrer Bedeutung und Lage zu Innenstädten, Siedlungsgebieten und Verkehrswegen besondere Bedienungs- und Erschließungsstandards zu formulieren sind. Erforderlich werden diese, weil die Ziele entweder aufgrund ihrer Lage an Stadt- bzw. Ortsrändern oder abseits von Siedlungsgebieten von den Mindeststandards des Verbindungsmodells zwischen den zentralen Orten (vgl. Kap. III-7.4) nicht explizit erfasst werden oder die eine darüber hinaus gehende Bedienung aus Nachfrage- bzw. Kundensicht sinnvoll erscheinen lassen. Außerdem kann aus Gründen der Verkehrssicherheit eine zielnahe Erschließung notwendig sein.

Es dreht sich im Wesentlichen um

- Arbeitsplatzschwerpunkte (z. B. in größeren Gewerbe- und Industriegebieten mit ÖPNV- affiner Beschäftigten- und Besucherstruktur),
- publikumswirksame Gesundheits- und Dienstleistungsstandorte (z. B. Krankenhäuser und Rehabilitationseinrichtungen mit regionaler Bedeutung, Verwaltungen),
- Einkaufsstandorte (z. B. Gewerbegebiete mit großflächigem Einzelhandel wie Fachmarktzentren oder SB- Warenhäusern),
- Orte der alltäglichen Freizeitgestaltung (z. B. Bäder, Freizeit- oder Parkanlagen, größere Sportanlagen mit generellem Wettkampf- und/ oder Trainingsbetrieb),
- touristisch bedeutende Punkte oder Gebiete (Ausflugziele) oder
- saisonale Ziele (z. B. Volksfeste, Sportveranstaltungen).

Freizeitziele sollten über ein nachweisbar hohes Zielaufkommen im Jedermann- Verkehr verfügen, welches im Hinblick auf eine nennenswerte ÖPNV- Relevanz erfahrungsgemäß mindestens aus über 50.000 Personen im Jahr (Richtwert) bzw. aus saisonalen Aufkommensspitzen bestehen sollte.

Unter dem Gesichtspunkt der Mobilitätsgerechtigkeit soll nicht allein die Anzahl zu erwartender Fahrgäste als Kriterium zur Umsetzung einzelner Maßnahmen dienen. So sind Menschen, die den motorisierten Individualverkehr nicht nutzen können oder wollen, auf den ÖPNV zur Erreichung von Orten der Grunddaseinsvorsorge (Versorgung, Gesundheit, Freizeit, gesellschaftliche Teilhabe) angewiesen, weshalb es geboten sein kann, entsprechende Ziele selbst bei geringem Zielverkehrsaufkommen anzubinden.

Bei Planungen zur Anbindung von Gewerbe- und Industriegebieten sind die Zusammensetzung der dort ansässigen Unternehmen und die Beschäftigtenstruktur zu beachten,

weil unterschiedliche, sich widersprechende Ansprüche bestehen können. Beispielsweise ist im Vorfeld der Einrichtung einer ÖPNV- Anbindung fallweise zu klären, ob es sich um

- personalintensive Bürostandorte (flexible Arbeitszeiten),
- Betriebe der produzierenden Wirtschaft (Schichtbetrieb),
- Betriebe mit hohem Anteil außerhalb Beschäftigter (z. B. Baugewerbe, Außendienstmitarbeiter),
- Betriebe mit hohem Anteil an Saisonkräften und/ oder hoher Fluktuation oder
- personalextensive, aber großflächige Logistikstandorte

handelt. Ferner ist zu berücksichtigen, ob diese Gebiete Publikums- und Kundenverkehr erzeugen oder ob Einzelhandel vorhanden ist. Art und Umfang einer eventuellen Bedienung im straßengebundenen ÖPNV können daher von Fall zu Fall Variationen unterliegen, z. B. nachfragegesteuerte Erschließung mittels Rufbus, Erschließung durch fest bediente Stadtbuslinie, Einbindung in den Überlandverkehr oder sinnvolle Kombinationen daraus, die den Bedürfnissen der Kunden entgegenkommen.

8 Qualitatives Grundangebot

8.1 Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen

Die Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen stellen das Bindeglied zwischen den Mindeststandards für die Verkehrsbedienung in Kap. III-7 und der Angebotskonzeption in Kap. V dar, in der jeder Linie im Wirkungsbereich des Aufgabenträgers Funktionen und Angebotsstandards im Einzelnen zugeordnet werden. Die in Tabelle III-3 aufgegriffenen Aspekte zu Netzebenen, Verkehrsmitteln, Angebotstypen usw. haben übergeordneten Charakter und sind deswegen im Anforderungsprofil der Angebotskonzeption vorangestellt.

Grundsätzlich soll angestrebt werden, das Netz im Lahn-Dill-Kreis in drei Ebenen zu gliedern (vgl. Tabelle III-3).

Die **Ebene 1 „Grundnetz Schiene“** gewährleistet die Hauptverbindungen aus dem Kreis zu den benachbarten Oberzentren und Ballungsräumen, insbesondere ins Rhein-Main-Gebiet und nach Siegen.

Der Ebene 1 werden alle Schienenlinien mit SPNV- Bedienung im Kreisgebiet zugeordnet. Die Ebene 1 stellt somit das Rückgrat des ÖPNV im Lahn-Dill-Kreis dar.

Die **Ebene 2 „Hauptnetz Bus“** beinhaltet die wesentlichen, innerhalb des Kreises auf die Mittelzentren zulaufenden Buslinien mit größerem Verkehrspotenzial und den Stadtverkehr in Herborn und Dillenburg.

Die Hauptlinien stellen dort die Verbindung zwischen den Grundzentren und Mittelzentren her, wo keine SPNV- Verbindungen bestehen.

Innerortsverkehre erfüllen die lokalen Verkehrsbedürfnisse und ergänzen das regionale Netz durch die Gewährleistung einer Feinerschließung. Eine direkte Andienung der Innenstadt ist das wesentliche Merkmal der Innerortslinien.

Die **Ebene 3 „Erschließungs-/ Ergänzungsnetz“** umfasst Linien, die mit vorrangig Erschließungsfunktion – auf regionaler wie lokaler Ebene – in den dünner besiedelten

Kreisgebieten haben. Die Fahrplangestaltung erfolgt bedarfsorientiert hinsichtlich der Fahrtenfolge und des Umfangs der Betriebszeiten. Zeitliche Lücken im Bedienungsangebot sowie nachfrageorientierte Einzelfahrten sind zulässig.

Für den Freizeitverkehr am Wochenende ist ein die verschiedenen Netzebenen übergreifendes Angebot zu entwickeln. So können beispielsweise Busse der Netzebene 2 am Wochenende zu touristischen Zielen verlängert werden, die im Werktagsverkehr zur Netzebene 3 gehören. Auf Strecken mit hoher Nachfrage durch Radtouristen können dann bei Bedarf Fahrradanhänger oder Hecklastträger eingesetzt werden.

Netz-Ebene	Linienkategorie	Funktion
1	 SPNV	direkte und schnelle Verbindungen von Grund- und Mittelzentren untereinander sowie mit den nächstgelegenen Oberzentren; Verknüpfung am Bahnhof Gießen mit dem Schienenfernverkehr
2	 Hauptlinie	direkte und zügige Verbindung zwischen Grundzentren und Mittelzentren
	 Innerortlinie	innerörtliche Linie zur Feinerschließung der Siedlungsflächen, Bedienung des Ortskerns (Innenstadt/ Altstadt) und Anbindung an das übergeordnete lokale wie regionale ÖPNV- Netz
3	 Erschließungs-/Ergänzungslinie	Anbindung außerhalb gelegener Ortsteile an den Gemeindehauptort bzw. das nächste Versorgungszentrum; dort Herstellung der Anbindung an eine SPNV- Linie oder – falls nicht vorhanden – an eine Bus-Hauptlinie, die eine Weiterbeförderung zum nächstgelegenen Ort höherer Zentralität ermöglicht. Aufgrund geringerer Verkehrspotenziale vor allem mit Ausrichtung auf Schulverkehre. auch in Ausprägung als bedarfsgesteuertes System (AST)

Tabelle III-3: Netzebenen im Lahn-Dill-Kreis

[eigene Zusammenstellung]

Das verkehrliche Rückgrat bilden die SPNV- Linien. Dieses SPNV- Netz wird durch Bus-Hauptlinien komplettiert, die zu einer engmaschigeren Verknüpfung des Netzes führen, indem sie die Knoten des SPNV- Netzes auf zusätzlichen Routen miteinander verknüpfen und neue Knoten schaffen.

Für den Lahn-Dill-Kreis als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV entfalten die Anforderungen an die Netzebenen 2 und 3 unmittelbare Wirkung, die in der Angebotskonzeption in Kapitel V Berücksichtigung finden.

Zur Differenzierung der Produkte in den Netzebenen 2+3 sieht der Verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main⁶ folgende Produkte vor:

- Der **Expressbus (X-Bus)** stellt im ländlichen Raum dort eine Alternative dar, wo eine schnelle SPNV- Verbindung fehlt. In Ballungsräumen ergänzen sie auf Tangentialverbindungen das meist radial auf das Zentrum ausgerichtete Schienen-

⁶ Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2. Fortschreibung 2020–2030. Entwurf, S. 240

netz. Damit sind sie teilweise der Vorlaufbetrieb für geplante Schienentangenten. Expressbusse sind das Premiumprodukt innerhalb des regionalen Busnetzes. Dementsprechend sieht der RMV ein eigenes Branding (Styleguide Fahrzeuge), eine besondere Innenausstattung (Überlandbestuhlung, WLAN etc.) vor.

- Der **Regiobus** stellt eine Verbindung zu Zentralen Orten dar. Insbesondere Linien, die Grenzen von Aufgabenträgerorganisationen überschreiten, werden als Regiobus vom RMV organisiert. Von Expressbussen unterscheiden sie sich durch eine größere Erschließungswirkung. In Gebieten, wo es nicht genügend Nachfrage gibt, um ein duales Angebot aus schnellen Busachsen und zuführenden Flächenverkehren anzubieten, können Regiobusse abschnittsweise auch lokale Erschließungsfunktionen übernehmen. Dann bedient eine zentrale Linie die wesentlichen Aufkommensschwerpunkte, auch wenn dies zu Lasten kurzer Fahrzeiten geht.
- **Lokalbusse** ergänzen das Netz aus SPNV, Express- und Regionalbussen innerhalb des Gebietes der Aufgabenträgerorganisation. Nach ihren Funktionen lassen sie sich weiter differenzieren⁷.
 - Der **Stadtbus** verbindet Stadtteile untereinander und mit dem Stadtzentrum. Er hat dichtere Haltestellenabstände (Einzugsbereich 300 m) als der Regiobus und fährt nach einem nachfrageorientierten Fahrplan mit Früh- und Spätverkehren mindestens einen 30- Minutentakt. An Umsteigeknoten ist er mit dem Schienen- und Regionalbusverkehr verknüpft.
 - Der **Gemeindebus** übernimmt zwischen Gemeindeteilen und dem Kernort eine ähnliche Funktion wie der Stadtbus. Dabei ist er ebenfalls an Knotenpunkten mit dem Schienen- und Regionalbusverkehr verknüpft.
 - Der **Landbus** bietet im ländlichen Raum Linienverbindung zwischen Städten und Gemeinden. Dabei bietet er einen höheren Erschließungsgrad und kürzere Linienwege als der Regiobus. Mit diesem sowie mit den Lokalverkehren und soweit vorhanden dem Schienenverkehr besteht eine Verknüpfung.
 - Nicht räumlich, sondern auf eine bestimmte Nutzergruppe ausgerichtet ist der **Schulbus**. Seine Route ist auf die Schulstandorte ausgerichtet. Die Fahrzeiten richten sich nach den Zeiten des Schulbeginns und Schulschlusses. Daher verkehren diese Linien nicht im Takt. Trotzdem sind Verknüpfungen mit anderen lokalen Produkten erforderlich, soweit die Anforderungen für den Schulverkehr Umstiege erlauben.

Im Lahn-Dill-Kreis wird als ergänzendes Angebot der **MobilBus** eingeführt. Ähnlich wie ein Bürgerbus erfüllt der MobilBus Verkehrsaufgaben des Gemeindebusses, ist aber auf den Einkaufs- und Besorgungsverkehr von Menschen ausgerichtet, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Das Angebot konzentriert sich auf Gebiete, die aufgrund ihrer Lage oder enger Ortsdurchfahrten heute schlecht mit dem ÖPNV angebunden sind. Zum Einsatz kommen Klein- oder Midibusse. Der MobilBus verkehrt nach Fahrplan, aber nur an bestimmten Tagen und zu bestimmten Zeiten. Damit fällt der MobilBus nicht unter die in Kapitel III-7.4.2 genannten Kriterien für die Verbindungsqualität.

⁷ Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2. Fortschreibung 2020 – 2030. Entwurf, S.435

- **On-Demand-Verkehre** (im Gebiet VLDW z. B. Ruf-Bus/ AST-Verkehre) können räumliche oder zeitliche Erschließungslücken im Busverkehr schließen.

8.2 Mindeststandards für Haltestellen

8.2.1 Allgemeine Anforderungen

Stationen und Haltestellen verkörpern für die Fahrgäste das Entree zum Öffentlichen Nahverkehr. Ihrer attraktiven Ausgestaltung ist daher ein besonderes Augenmerk zu widmen. Zusätzlich zu den Anforderungen an die Barrierefreiheit (siehe Kapitel III-4) sind hierbei besonders zu beachten:

- Erreichbarkeit und Verknüpfung
- Funktionale und ansprechende Gestaltung
- Sicherheit und Sauberkeit
- Information und Kommunikation
- Service und Betreuung
- Stationsumfeld
- Dynamische Fahrgastinformationsanlagen (DFI)

Unter Erreichbarkeit und Verknüpfung steht die Forderung nach kurzen Fußwegen innerhalb des Stationsbereiches und zu den Schnittstellen mit den übrigen Verkehrsmitteln. Hier ist auf die Einrichtung von Fahrradstationen, Bike+Ride, Park+Ride und Kiss+Ride sowie ÖPNV- Umsteigeanlagen wie auch die Ausschilderung des Weges bspw. von bzw. zur Ortsmitte oder anderen relevanten Zielen zu achten (siehe Kapitel III- 5).

Die funktionale und ansprechende Gestaltung bezieht sich auf die Ausstattung von Haltestellen, Bahnsteigen und Bahnhofsgebäuden und ihres Umfelds, aber auch auf verkehrstechnische Aspekte. So ist die Anfahrt an Bushaltestellen baulich so sicherzustellen, dass sie sowohl den Ansprüchen an die Barrierefreiheit als auch an den reibungslosen Betriebsablauf genügt. Weiterhin sind die Flächen so zu dimensionieren, dass an den Haltestellen ausreichend Aufstellflächen für wartende Fahrgäste und Haltestellenmobiliar vorhanden sind. Diese Bedingungen sind in Gebieten mit gewachsener Bebauung teilweise nicht vollumfänglich zu erfüllen. Bei der Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete sollte die ÖPNV- Erschließung aber bereits in der Vorplanung berücksichtigt werden. Im Rahmen der Bauleitplanung haben die Kommunen dann die infrastrukturellen baulichen Vorleistungen (ausreichende Straßenbreite, Flächen für Haltestellen und ggf. Wendemöglichkeiten) für eine Andienung mit Bussen zu schaffen.

Besonderer Wert ist auf die Erfüllung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter und jener Fahrgäste zu legen, die Fahrräder, Kinderwagen, Gepäck mit sich führen. Es sollten keine schwer überwindbaren Hindernisse (Treppen, zu enge Drängelgitter, unbefestigte Wege) den Weg zum bzw. vom Verkehrsmittel versperren; dies gilt selbstverständlich auch für den Zu- und Ausstieg in das bzw. aus dem Fahrzeug selbst. Die Inhalte der Informationstafeln müssen verständlich, in lesbarer Schriftgröße und überhaupt zugänglich sein.

Die Sicherheit und Sauberkeit ist durch eine gute Ausleuchtung und eine transparente Gestaltung (Stärkung der sozialen Kontrolle) sowie die Einrichtung von Notrufmöglich-

keiten zu gewährleisten. Die baulichen Anlagen müssen leicht zu reinigen und resistent gegen Vandalismus sein. Auf eine regelmäßige Reinigung (auch kontinuierliche Entleerung der Müllbehälter) ist ebenso Wert zu legen wie auf die rasche Beseitigung von punktuell aufgetretenen Verschmutzungen bzw. Beschädigungen. Unterstellmöglichkeiten (Wartehallen) sollten gleichsam auch Schutz gegen Lärm und Schmutz des Individualverkehrs bieten können.

Im Bahnhofsbereich sowie bei Bushaltestellen müssen Informationen über Liniennetz, Fahrpläne und Tarif verfügbar sein. Eine (funktionierende) Uhr erscheint an zentralen Haltestellen als selbstverständliche Forderung. Für Ortsunkundige sollte ein Haltestellen-Umgebungsplan, zumindest dort wo wichtige Einrichtungen mit Besucherverkehr vorhanden sind, nicht fehlen.

Service und Betreuung für die Fahrgäste sollten von der Reiseplanung bis zum Abschluss der Fahrt gewährleistet sein. Neben der personellen Betreuung (Mobilitätszentralen, Fahrkartenverkaufsstellen, Bus- und AST- Fahrer, Zugbegleiter) haben die gedruckten Informationsmedien (Fahrplanbuch, Fahrplanauszüge, Fahrpläne an den Haltestellen) und die über elektronische Medien verfügbaren Quellen den Informationsbedarf bereitzustellen.

Eine ansprechende Gestaltung des Stationsumfeldes führt zu einer Erhöhung der Akzeptanz des ÖV- Systems und ist mithin Teil des Ziels zur Erhöhung der Nachfrage.

Die Dynamische Fahrgastinformation (DFI) zeigt die tatsächlichen („Ist“-) Abfahrtszeiten – auch die Verspätungen – der Verkehrsmittel an und hilft somit den Fahrgästen, aber auch den Zugführern und Busfahrern, u. a. Anschlüsse abzuwarten und sicher zu stellen. Im Rahmen des Zwei- Sinne- Prinzips sollen die DFI- Einrichtungen neben der visuellen auch über eine akustische Ausgabe verfügen.

8.2.2 Kategorisierung der Haltestellen

Aufgrund der unterschiedlichen Bedeutung und Frequentierung von Haltestellen sind die in Kapitel III-8.2 genannten Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen zu differenzieren. Der RMV teilt Bushaltestellen in sechs Kategorien ein, die in Tabelle III-4 dargestellt sind. Nicht alle dieser Haltestellenkategorien sind im Lahn-Dill-Kreis vorhanden.

Bezeichnung	Kennung	Merkmale
Zentrale Umsteige-Haltestelle	A	Zentrale Verknüpfung im Liniennetz: Bus- Bus und/ oder Bahn- Bus Lage am Fernbahnhof und Nahverkehrsbahnhof (RE, RB) Hohe Anzahl Umsteiger Sehr hohes Fahrgastaufkommen In städtischen Gebieten, zentrale Lage
Stations-Haltestelle	B	Viele Umsteigeverbindungen Bus- Bus und/ oder Bahn- Bus Lage an Nahverkehrsbahnhof (RE, RB) Hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen In städtischen und ländlichen Gebieten
Umsteige-Haltestelle	C	Mittlere Anzahl Umsteigeverbindungen Bus- Bus Hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen In städtischen und ländlichen Gebieten Stadtkern, Stadtteilzentrum, Gemeindezentrum
Haltestelle	D	Geringe Anzahl Umsteigeverbindungen Bus- Bus Geringe Anzahl Umsteiger Mittleres Fahrgastaufkommen Alle Lagen in städtischen und ländlichen Gebieten
Haltepunkt innerorts	E1	Bushaltestelle Keine Umsteigebeziehungen Geringes Fahrgastaufkommen In ländlichen Gebieten, Lage: Stadtrand, Ortsteil, innerhalb von Siedlungen
Haltepunkt außerorts	E2	Bushaltestelle Keine Umsteigebeziehungen Geringes Fahrgastaufkommen In ländlichen Gebieten, außerhalb von Siedlungen
Ausstiegsposition	SF	Nur dem Ausstieg von Fahrgästen dienende Haltestellenposition

Tabelle III-4: Haltestellenkategorisierung und qualitative Klassifizierungsmerkmale
[eigener Entwurf; in Anlehnung an RMV 1997]

8.2.3 Kategoriebezogene Mindestausstattungsmerkmale

Die Mindestausstattung der Haltestellen richtet sich nach der jeweiligen Haltestellenkategorie. Eine entsprechende Differenzierung ist in → **Anlage III-1** aufgeführt. Da sich die Aufgabenträgerschaft des Lahn-Dill-Kreises ausschließlich auf straßengebundene ÖPNV- Angebote erstreckt, werden im Nahverkehrsplan keine Mindestanforderungen an die Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV definiert.

Grundsätzlich gelten für die Zugangsstellen zum straßengebundenen ÖPNV im Lahn-Dill-Kreis folgende Anforderungen:

- Haltestellenschild (nach Gestaltungsrichtlinien des RMV) mit H- Zeichen, Haltestellenname (Ortsname, ggf. Ortsteilname, Haltestellenbezeichnung), Liniennummer mit Verkehrsmittelpiktogramm, Zielangabe/n und ggf. Bussteignummer (siehe auch → **Anlage III-2**),
- gut zugänglicher Fahrplan und Liniennetzplan, angebracht in einer auch für Kinder und Rollstuhlnutzer lesbaren Höhe,
- Darstellung der Fahrplaninformationen in ausreichender Größe, je nach örtlichen Gegebenheiten Fahrplanaushänge im Format DIN A1,
- gut erreichbare Haltestellenpositionierung, behinderungsfrei zugänglich, verkehrssicher, ausreichend beleuchtet,
- dreiseitiger Witterungsschutz (Schutz vor Regen, aber auch vor starker Sonneneinstrahlung) mit Sitz- und Lehnmöglichkeiten (möglichst aus nicht kälteleitenden Materialien) an Haltestellen, die stark frequentiert sind, als Umsteigehaltestellen dienen oder an denen mit längeren Wartezeiten zu rechnen ist,
- Abfallbehältnis mit separatem Ascher – in ausreichenden Abstand vom Fahrplankasten platziert,
- gepflegtes Erscheinungsbild der Haltestellenmöblierung,
- ggf. Fahrradabstellanlage, möglichst überdacht.

Im Rahmen verfügbarer Flächen (Fahrplankästen, Vitrinen) sind die Haltestellen mit aktuellen Tarifinformationen, in Innenstadtbereichen mit einem Liniennetzplan sowie Haltestellenumgebungsplänen auszustatten. Für die optimale Information bei beschränkten Platzverhältnissen für die Fahrgastinformation kann die Informationsdarstellung je nach Haltestellekategorie und Haltestellenlage differenziert werden.

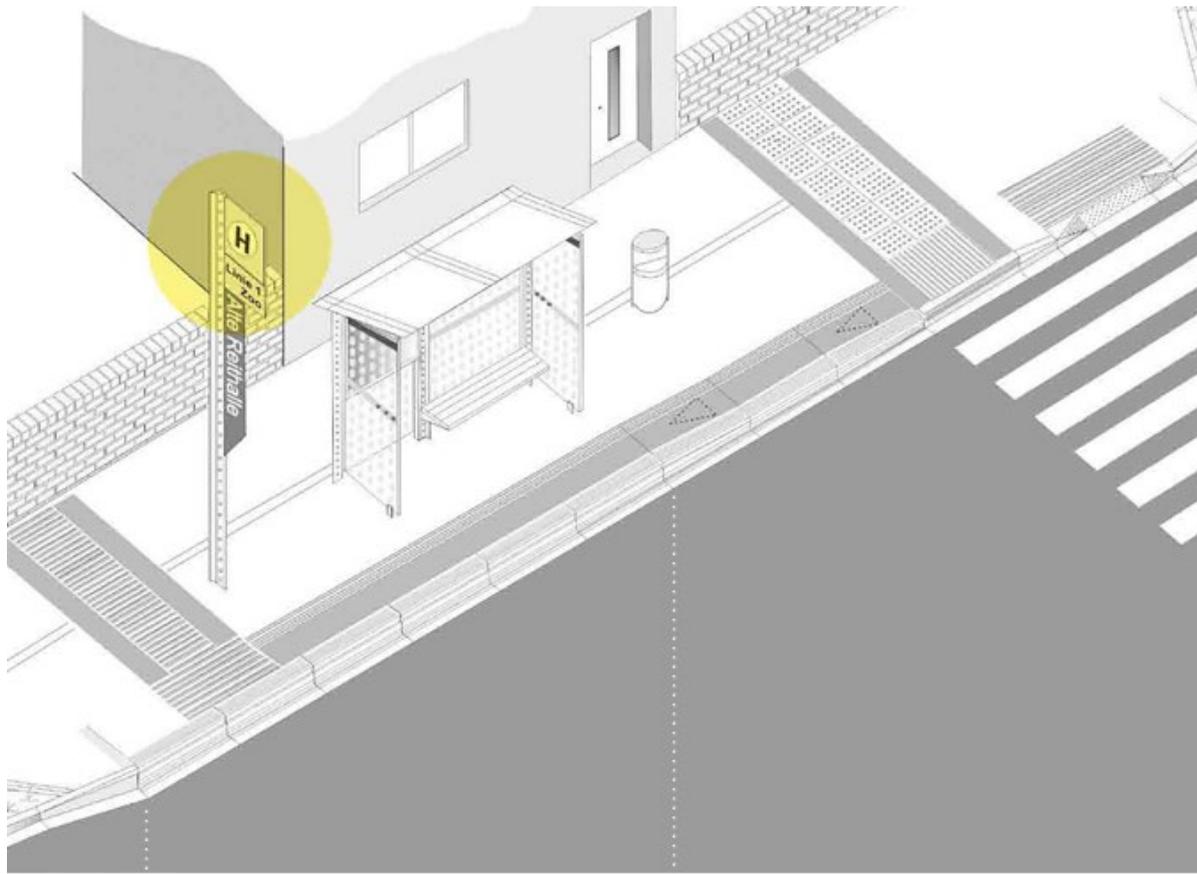
Bei sämtlichen Haltestellen ist auf eine optische Integration ins Ortsbild und ein freundliches Erscheinungsbild der Anlagen zu achten. Die Haltestellen sollen an zweckmäßigen Stellen eingerichtet werden, die eine optimale Einbindung ins Fußwegesystem und kurze Wege zu den Fahrtzielen (Einkaufsstätten, Behörden, Schulen, Einrichtungen des Gesundheitswesens) und in die Wohngebiete ermöglichen.

Gemäß Kapitel III-4 sind alle Haltestellen bis zum 1. Januar 2022 barrierefrei zu gestalten. Entsprechend ist bei Neu- und Umbauten die vollständige Barrierefreiheit (gemäß des PBefG § 8 (3) Satz 3)) der Haltestelle zu erreichen. In Kombination mit dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen sind Haltestellen, die mit niederflurgerechtem Hochbord (als Buskapstein oder als Formstein „Kasseler Bord“ o. ä.) und mit taktilen Bodenindikatoren versehen sind, für Ein- und Ausstiegsvorgänge in Hinblick auf den Systemzugang als „barrierefrei“ anzusehen (vgl. Abbildung III-4).

Kap-Haltestellen sind durch ein an die Fahrbahn vorgezogenen Haltestellenbereich leichter anzufahren als Busbuchten. So kann der Spalt zwischen Fahrzeug und Bordstein reduziert werden. Zudem entfallen Verzögerungen durch das Aus- und Einfädeln in den Verkehrsfluss. Daher ist bei Busbuchten jeweils zu prüfen, ob diese noch erforderlich sind oder ob sie zu Kap-Haltestellen umgebaut werden können. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Busbuchten zu kurz sind, um ein dichtes Heranfahren an den Bordstein zu ermöglichen. Grundsätzlich ist bei Neu- und Umbauten von Haltestellen der Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (2006) in Verbindung mit dem gleichnamigen Bericht (2010) sowie das Informationsblatt für Haltestellen von HessenMobil (2019) zu berücksichtigen.



Abbildung III-3: *Barrierefrei ausgebaute Haltestellen mit taktilen Leitstreifen am ZOB Herborn (Foto: IGDB)*



Haltestellen-Kap mit differenzierter Bordhöhe (Stand Juni 2019)

Länge ca. 9m bei einer Bordhöhe ≥ 20 cm

Länge je Fahrzeugtyp bei Bordhöhe ca. 16 cm im
Einfahrtsbereich

Abbildung III-4: Musterbeispiel zur Gestaltung der Bodenindikatoren an einer Haltestelle in barrierefreiem Ausbauzustand

[Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (2019), S. 3]

8.3 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln kann die Eintrittsbarrieren in das ÖPNV-System senken und seine Zugänglichkeit erhöhen. Besonders in Gebieten mit geringer Haltestellendichte kann die Nutzung anderer Verkehrsmittel bis zu einer Zugangsstelle zum ÖPNV deren Erschließungswirkung steigern. Im Sinne des Umweltverbundes ist eine Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrradverkehr besonders erstrebenswert, da so die Tür- zu- Tür- Fahrzeiten verkürzt werden können.

8.3.1 Verknüpfung mit dem Fahrradverkehr („Bike+Ride“)

Eine sinnvolle Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrradverkehr setzt vor allem infrastrukturelle Maßnahmen an den Haltestellen voraus. Bei Haltestellenneu- und -umbauten im Lahn-Dill-Kreis sollen mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit geprüft werden. Hierzu gehören die unmittelbare Fahrraderreichbarkeit der Haltestelle und ihre Einbindung in das Fahrradwegesystem, als auch die Bereitstellung sicherer Fahrradabstellplätze. An geeigneten Standorten kann darüber hinaus über die Aufstellung von vermietbaren Fahrradboxen nachgedacht werden.

Bei B+R-Anlagen an Bahnhöfen sollten folgende Anforderungen beachtet werden:

- Ein ausreichendes Stellplatzangebot für alle (potenziellen) Nutzer.
- Kurze und direkte Wege zum Bahnsteig (wenn möglich unter 150 m) oder im Optimalfall direkt am Bahnsteig.
- Bei unterschiedlichen Anfahrtswegen oder Herkunftsorten können mehrere Standorte für B+R sinnvoll sein, um Umwegfahrten bzw. den Transport des Rades durch Unter-/ Überführungen zu vermeiden.
- An hoch ausgelasteten Standorten mit großem Einzugsgebiet kann die Einrichtung einer selbst zu bedienenden „Fahrradreparaturstation“ in Erwägung gezogen werden.

Eine Fahrradmitnahmemöglichkeit soll beibehalten werden unter der Maßgabe, dass bei einem vollständig besetzten Fahrzeug Personen mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrer Vorrang genießen. Gerade in Schwachlastzeiten, mit einem reduzierten Bedienungsangebot, kann das mitgenommene Fahrrad eine gute Ergänzung sein, um von Haustür zu Haustür zu gelangen. Von einer Schaffung von Fahrradmitnahmemöglichkeiten im AST- Verkehr ist abzusehen.

8.3.2 Verknüpfung mit dem Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr führte in der deutschen Verkehrsplanung lange Zeit ein Schattendasein, erst in den letzten Jahren hat in diesem Bereich die Einsicht gewonnen, dass auch und besonders das Zufußgehen als Basisverkehr verstärkte Berücksichtigung in planerischen Überlegungen verdient hat. Bei Neu- und Umbauten von Haltestellen im Lahn-Dill-Kreis sollen die Belange des Fußgängerverkehrs Beachtung finden. Dies geschieht durch sinnvolle und barrierefreie Wegebeziehungen von den Haltestellen zu den Zielorten der Fahrgäste, wobei wichtige Ziele auszuschildern sind, und besonders durch die entsprechende Gestaltung der Haltestellenfläche. So sind nahe gelegene, sichere Querungsmöglichkeiten mit abgesenkten Bordsteinen über die Straße vorzusehen. Falls Ampelanlagen an den Querungsanlagen existieren, sind diese so zu schalten, dass Fußgänger die Straße möglichst in einem Zug und ohne lange Wartezeiten überqueren können.

8.3.3 Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr („Park+Ride“)

Grundsätzliches Ziel der ÖPNV- Planung ist es, eine attraktive Alternative zum Autoverkehr anzubieten und steht dementsprechend kontinuierlich mit ihm in Konkurrenz. Die Verknüpfung des ÖPNV mit dem motorisierten Individualverkehr kann in begrenztem Umfang Einfluss auf die Verkehrssituation nehmen, etwa durch die Möglichkeit, das Auto vor den Toren der Stadt zu parken und den restlichen Weg zu Zielen in der Innenstadt mit dem ÖPNV zurückzulegen.

8.4 Mindeststandards für die Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV

Die Fahrzeuge haben je nach Einsatzzweck verschiedene Mindestanforderungen an Fahrgastkomfort, Fahrgast- und Verkehrssicherheit, Technik und Umweltschutz zu erfüllen, die im Einzelnen aus der Matrix in → **Anlage III-3** hervorgehen. Bei den Abgasnormen der Dieselmotoren gelten die zum Zeitpunkt der Erstzulassung aktuellen EU-weiten Bestimmungen, wobei höherwertige, von der Fahrzeugindustrie angebotene Standards ebenso zur Anwendung kommen können. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, z. B. durch Stromspeicher, Gas oder Wasserstoff oder mit Hybridantrieben senken den Verbrauch an erdölbasierten Kraftstoffen und tragen zu einer Reduktion des CO₂- und NO_x-Ausstoßes im Verkehrssektor bei.

Der Einsatz von Bussen mit Gas-, Brennstoffzellen- oder Elektroantrieb benötigt aber eine spezielle Lade-/ Betankungsinfrastruktur, deren Kosten sich nur bei einem über eine Ausschreibungsperiode hinausgehenden Zeitraum rentieren. Elektrobusse stoßen zudem im Überlandverkehr mit langen Streckenverläufen auf ein Reichweitenproblem. Je nach Witterung und Topographie liegt die Reichweite beim Laden im Depot („overnight-charging“) bei 150- 200 Kilometer. Durch Nachladen an Ladepunkten an der Strecke („opportunity-charging“) oder unter streckenweise verlegtem Fahrdrabt („in motion-charging“) kann die Reichweite verlängert werden. Die Investitionen dafür lohnen sich aber erst ab einer bestimmten Fahrzeugdichte. Zudem ist zu berücksichtigen, dass ein Elektrobusbetrieb im Vergleich zu Dieselnbussen eine höhere Anzahl von Fahrzeugen benötigt, die derzeit noch doppelt so teuer wie Dieselnbusse sind. Aus diesen Gründen sieht die VLDW derzeit die Voraussetzungen für den Einsatz von Elektrobussen oder Brennstoffzellenbussen im Überlandverkehr als noch nicht gegeben an.

8.4.1 Fahrzeugalter

Die Fahrzeuge im Lahn-Dill-Kreis sind nicht in Kategorien aufgeteilt. Alle Busfahrzeuge sowie AST- Fahrzeuge für den Linienverkehr erfüllen die hohen und zeitgemäßen Qualitätsanforderungen und werden im Regelverkehr eingesetzt. Es handelt sich im Normalfall um Fahrzeuge, die zu Beginn einer Ausschreibungsperiode neu sind und im Laufe der Vertragslaufzeit das Alter von 10 Jahren nicht überschreiten.

Die geforderten Fahrzeugzusatzausstattungen wie Klimaanlage, Kneeling oder bei Bedarf LSA- Beeinflussung sind im laufenden Betrieb ihren jeweiligen Bestimmungen nach zu nutzen.

8.4.2 Erscheinungsbild

Das Erscheinungsbild der Fahrzeuge spielt für das Image des ÖPNV eine wichtige Rolle. Um im Busverkehr verkehrsunternehmensübergreifend ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewährleisten, gibt der Auftraggeber bei Ausschreibungen Farbgebung und Beklebung vor. Weiterhin gelten bei der Beschriftung die verpflichtende EU-Busrichtlinie⁸, die Aussagen zur Kennzeichnung bezüglich der Barrierefreiheit enthält. Eine Außenwerbung am Fahrzeug und Werbung im Innenraum von und für Dritte ist nur nach Zustimmung des Auftraggebers zulässig. Die Zustimmung wird insbesondere versagt, wenn die Werbung zum Verkleben der gesamten Fensterflächen und damit zu einer Sichtbehinderung führt oder die Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen beeinträchtigt. Eine Beklebung von kleineren Teilbereichen ist jedoch zulässig. Zudem dürfen die Werbemotive in keinem Widerspruch zu den Geschäftsinteressen des Auftraggebers stehen. Tabak- und Alkoholwerbung sind grundsätzlich ausgeschlossen. Fahrzeuge die auf den als „Blaue Linie“ bezeichneten Buslinien mit touristischer Bedeutung zum Einsatz kommen, erhalten eine besondere Außengestaltung. Ebenfalls kann für nur auf Stadtbuslinien eingesetzte Busse eine besondere Außengestaltung vorgeschrieben werden.

Auch bei der Innengestaltung ist auf eine harmonische Farbgestaltung mit dezenter Musterung zu achten. Die Belange der Barrierefreiheit und der kontrastierenden Farbgebung von Griffstangen, Stufen und Taster sind dabei zu berücksichtigen. Im Innenraum ist keine Fremdwerbung zulässig.

8.4.3 Technische Ausstattung

Die Motorleistung der Fahrzeuge sowie die Wahl des Getriebes haben sich nach den topographischen Gegebenheiten im Lahn-Dill-Kreis zu richten. In den Wintermonaten (November bis März) ist der Einsatz von winterauglichen Reifen auf allen Fahrzeugen vorgeschrieben. Alle Neufahrzeuge sind mit einer ausreichend dimensionierten Klimaanlage auszustatten. Für den Fall einer Störung sind ausreichende Belüftungsmöglichkeiten wie Klappfenster und Dachluken vorzusehen. Diese sollten abschließbar sein, um den ordnungsgemäßen Betrieb der Klimaanlage zu gewährleisten.

Die Fahrzeuge sind mit einem Bordrechner auszurüsten, der folgende Eigenschaften erfüllt:

- Automatische Ansteuerung des Fahrgastinformationssystems im Fahrzeug
- Datenübertragung für Anschlussicherung und Echtzeitauskünfte über RMV-Auskunftssystem und dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI)
- System zur automatischen Pünktlichkeitserfassung (LIAS)

Zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Fahrplanstabilität ist für Linien, die in die Stadtgebiete von Gießen oder Wetzlar fahren, vor künftigen Ausschreibungen die technische Einbindung in das System der Busbeschleunigung der jeweiligen Stadt zu prüfen und bei gegebenen Voraussetzungen umzusetzen.

⁸ RICHTLINIE 2001/85/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG geändert durch Richtlinie 2006/96/EG des Rates vom 20. November 2006 und berichtigt durch Berichtigung, ABl. L125 vom 21.5.2003

Unabhängig der im Anforderungsprofil des vorliegenden Nahverkehrsplans aufgestellten Mindestanforderungen sind die gesetzlichen Bestimmungen der StVO, der StVZO und der BOKraft einzuhalten. Dem Aufgabenträger steht es im Rahmen des Ausschreibungswettbewerbs frei, Fahrzeuge zu fordern, die höherwertige Ausstattungen aufweisen oder höhere Umweltstandards erfüllen. Diese Aussage gilt analog für die Verkehrsunternehmen, die Fahrzeuge mit höherwertiger Ausstattung oder mit höheren Umweltstandards einsetzen können.

Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen im Zuge der Neufassung der Richtlinie zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (sog. „Clean Vehicles Directive“, 2018/0291(COD)) kann es während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans zu Änderungen bei den Mindeststandards für die Motorisierung kommen. Ziel der Richtlinie ist eine Erhöhung des Anteils von emissionsfreien Bussen. Zum Redaktionsschluss des Nahverkehrsplans lagen noch keine nationalen Ausführungsbestimmungen zu dieser EU- Direktive vor. Da der Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben von strecken-spezifischen Kriterien und der weiteren technischen Entwicklung abhängig ist, können hier keine längerfristigen Festlegungen erfolgen. Die VLDW wird daher die Anforderungen an die Motoren ggf. jeweils spezifisch für die Ausschreibungen anpassen.

8.4.4 Barrierefreie Nutzung

Den Belangen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste ist beim Fahrzeugeinsatz besonders Rechnung zu tragen (vgl. Kap. III-4). Daher ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge barrierefrei ausgebaute Haltestellen mit 22 cm Hochbord mit minimalem Abstand anfahren können. Im Falle von Außenschwingtüren ist ebenfalls deren Funktionsfähigkeit an Hochborden zu gewährleisten. Im Innenbereich ist durch EU- Richtlinie 2001/85/EG bereits verpflichtend, mobilitätseingeschränkten Personen – in erster Linie Personen mit Gehbehinderungen und Rollstuhlfahrern – eine barrierefreie Nutzung inklusive des Zugangs zum Fahrzeug zu ermöglichen (vgl. Kapitel 0). Dafür ist gegenüber Tür 2 (zwischen der ersten und zweiten Achse) eine Sondernutzungsfläche mit Anlehnplatte (Prallplatte) und Sicherheitsgurt für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen vorzusehen, ebenso wie eine Klapprampe/ Lift zum Ein- und Aussteigen. Bei Gelenkbussen kann eine zweite Sondernutzungsfläche gegenüber Tür 3 vorgesehen werden. Angesichts der demographischen Entwicklung und zur Beschleunigung des Ein- und Ausstiegsvorgangs wird eine großzügige Dimensionierung dieser Mehrzweckflächen empfohlen. Die Sondernutzungsfläche ist mit entsprechenden Haltewunsch-tastern (berührungsempfindlich) und Taster für die Rampenanforderung in Reichweite der Rollstuhlfahrer einzurichten.

Die Sitze im Bereich zwischen Tür 1 und Tür 2 sollen ohne Podeste (stufenloser Mittelgang) erreichbar sein. Damit ist es möglich, die Fläche des Mehrzweckbereichs an Tür 2 bei Bedarf (Anstieg der Anzahl an Fahrgästen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator) ohne Fahrzeugneubeschaffung auszuweiten.

Für Sehbehinderte sind zudem die Einstiegsbereiche, Stufen im Fahrzeug sowie die Griffstangen in einem optischen Kontrast zur übrigen Farbgestaltung auszuführen. Griffstangen in unmittelbarer Nähe der Türen sind durch eine spezielle Riffelung zu kennzeichnen.

Auch bei Bedarfsverkehren, wie Anruf- Sammeltaxi, MobilBus und künftigen neuen Angeboten, ist die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu gewährleisten. Dafür müssen die eingesetzten Fahrzeuge Stauraum für die Mitnahme von Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen haben. Zur Erleichterung des Einstiegs sollten Kleinbusse eine elektrisch ausklappbare Trittstufe aufweisen. Für die Beförderung von Perso-

nen, die nicht aus dem Rollstuhl umgesetzt werden können, sind Fahrzeuge mit elektrischer Rollstuhllrampe oder Lift vorzuhalten. Diese müssen über die notwendigen, für den Transport von im Rollstuhl sitzenden Personen Sicherungseinrichtungen verfügen und von entsprechend geschultem Personal gefahren werden.

8.4.5 Fahrgastinformation

Für die Fahrgastinformation sind außen an der Front- und Türseite der Busse Anzeigetafeln mit Liniennummer und Fahrtziel sowie ggf. Zwischenziele, am Heck und an der türlosen Seite ist mindestens ein LED- Display mit der Liniennummer anzubringen.

In Hinblick auf blinde Fahrgäste wird empfohlen, dass von den außerhalb des Fahrzeugs wartenden Fahrgästen bei Bedarf akustische Informationen zu Fahrtziel, Liniennummer und bei Doppelhaltestellen auch Informationen zur Halteposition von einfahrenden bzw. sich in der Haltestelle befindlichen Fahrzeugen abgefragt werden können (z. B. mittels Fernbedienung, die mit den Fahrzeugen in der Umgebung kommuniziert).

Im Innenraum erfolgt die Information über die nächste Haltestelle über eine optische Anzeige (in Form eines TFT- Bildschirms oder einer LED- Anzeige) und über eine akustische Ansage, die vom Bordrechner gesteuert wird. Neben der Anzeige der nächsten Haltestelle ist es ein Muss, auch die drei Folgehaltestellen (bei der LED- Anzeige in Form einer Laufschrift) darzustellen.

Als statische Fahrgastinformation ist der schematische Liniennetzplan an gut sichtbarer Stelle in den Bussen anzubringen.

8.4.6 Wartung und Reinigung

Technische Mängel an Fahrzeugen, die nicht die Verkehrssicherheit des Fahrzeuges beeinflussen, sind zeitnah, spätestens jedoch nach sieben Werktagen zu beheben. Als technischer Mangel wird beispielsweise der Ausfall der Klimaanlage, der Fahrtzielansagen/ -anzeigen und Weiteres gewertet. Alle Fahrzeuge sind täglich grob und einmal pro Woche gründlich zu reinigen, je nach Zustand und Wetterverhältnissen sind kürzere Reinigungsintervalle zu wählen. Jedes Fahrzeug sollte nach Betriebsschluss besenrein abgestellt werden.

8.4.7 Bestimmte Anforderung an Fahrzeuge für den MobilBus

Mit künftigen Vergabeverfahren wird pro Linienbündel die Verkehrsleistung für 1- 2 zusätzliche Fahrzeuge ausgeschrieben, die dann auf die MobilBus- Linien aufgeteilt werden. Dies sind Klein- oder Midibusse mit 10- 15 Sitzplätzen, Stellfläche für Rollstühle, Rollator und Kinderwagen und entsprechendem barrierefreiem Zugang. Soweit übertragbar gelten die oben genannten Anforderungen grundsätzlich auch für die Fahrzeuge des MobilBusses. Bei der Ausschreibung können Anforderungen (z. B. bezüglich der Fahrgastinformation) entsprechend der kleineren Fahrzeuggröße angepasst werden.

8.5 Mindestanforderungen an die Verkehrsbedienung

Der Betrieb ist zuverlässig und mit einer hohen Pünktlichkeit abzuwickeln. Die Grundvoraussetzung für einen zuverlässigen und pünktlichen Betrieb sind Fahrpläne mit in jeder Verkehrslage (HVZ sowie SVZ) ausreichend bemessenen Fahrzeiten. Bei Betriebsstörungen sind eine umfassende Information der Fahrgäste und eine rasche Bereitstellung von Ersatzverkehren bzw. -verbindungen mittels effektiver, unternehmensübergreifender Disposition zu leisten. Die Betriebszentralen der Verkehrsunternehmen sollen auch für Kundenwünsche und Kundenkritik jederzeit erreichbar sein. Voraussetzung dafür ist, dass dort ausreichendes Personal vorgehalten wird, welches uneingeschränkt für diese Aufgaben zur Verfügung steht und den zeitnahen reibungslosen Weiterbetrieb bei Störungen sicherstellt.

8.5.1 Maßnahmen zur Wahrung der Pünktlichkeit

Zur Unterstützung hierfür sind geeignete Maßnahmen zur Anschlusssicherung sowohl zwischen den Fahrzeugen untereinander, als auch zwischen Bus und Bahn zu ergreifen. Vorhandene und weiterentwickelte technische Lösungen sind zu nutzen. Der weitere, in der Perspektive kreisweite, Ausbau von Verkehrsleitsystemen der Telematik ist fortzusetzen.

8.5.2 Anschlusssicherung

Unabdingbare Grundlage der Sicherstellung von Anschlüssen ist eine ausreichende Bemessung der Fahrzeiten. Eine den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen stets angepasste Fahrzeit führt zu einem heterogenen Fahrplangefüge mit kurzen Fahrzeiten in Schwachverkehrszeiten und entsprechend langen in der Verkehrsspitze. Um den Fahrplan dennoch les- und leicht merkbar zu halten, sind für die Verkehrstage- und Verkehrszeitgruppen angepasste Fahrzeitbänder vorzugeben, möglichst mit ausreichender Reserve für Betriebsablaufstörungen, ggf. mit dem Nachteil, dass die Busse in verkehrsschwachen Zeiten etwas Zeit an den Haltestellen bis zu ihrer Planabfahrt warten müssen oder durch eine entsprechend angepasste Fahrweise diesen Zeitpuffer auf der Strecke ausgleichen.

Für die betriebsdurchführenden Verkehrsunternehmen gilt es, eine bedarfsnahe Kommunikation zwischen ihren Zentralen und ihren Fahrern zu gewährleisten, selbstverständlich auch des Fahrpersonals untereinander.

Wartezeitvorschriften legen fest, wie lange auf einen Anschluss gewartet werden darf, ohne dass wichtige Anschlüsse im weiteren Kursverlauf verloren gehen oder gar nachfolgende Fahrten mit Verspätung beginnen müssen. Diese Vorschriften sind bei Bedarf vom Aufgabenträger den Verkehrsunternehmen bereitzustellen.

Grundsätzlich nicht tolerabel sind Abfahrten vor der fahrplanmäßigen Soll- Abfahrtszeit.

Das Fahrpersonal von Anschlusslinien hat nach Wartezeitvorschriften auf Anschlusslinien zu warten. Die Wartezeiten werden nach der Bedeutung des Anschlusses, weiteren Anschlussbindungen entlang der Reisekette, Umlaufbindungen und nach der Tageszeit bemessen. Insbesondere die letzte Verbindung vor Betriebsschluss ist zumeist mit einer längeren Wartezeit, u. U. einem verbindlichen Anschluss versehen. In einer Abwägsituation muss dem gesicherten Anschluss Vorrang vor der Pünktlichkeit des Kurses gegeben werden. Die Prioritätenfolge der Anschlusssicherungen hängt von der Anzahl der Umsteiger und vom zeitlichen Abstand nachfolgender (Ersatz-) Angebote ab.

8.6 Mindestanforderungen an das Fahrpersonal im straßen- gebundenen ÖPNV

Auf dem Gebiet des Lahn-Dill-Kreises darf im Linienbusverkehr nur entsprechend ausgebildetes und qualifiziertes Fahrpersonal zum Einsatz gelangen, das der ordnungsgemäßen Erfüllung seiner anspruchsvollen Aufgabenfelder in einem zeitgemäßen und kundenorientierten ÖPNV gewachsen ist. Die Verkehrsunternehmen haben diese grundlegende Vorgabe bei Auswahl und Einsatz sicherzustellen und innerbetrieblich zu überwachen. Die aufgestellten Anforderungen gelten ebenfalls für Fahrpersonale von Unternehmen des Taxen- und Mietwagengewerbes, die bei Bedarfsverkehren zum Einsatz gelangen (AST).

8.6.1 Entlohnung

Die Untergrenze der Entlohnung des Personals darf nicht unterhalb des tarifvertraglich vereinbarten Niveaus für das private Omnibusgewerbe des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer e. V. (LHO) oder dessen Nachfolgeorganisation(en) in der jeweils gültigen Fassung liegen. Diese Forderungen gelten analog für den abgestimmten Einsatz von Subunternehmern, sofern diese regelmäßig einen Teil der Fahrleistung des Konzessionärs erbringen.

Bei Erbringung von Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene sind die Bestimmungen des Hessischen Vergabe- und Tariftreuegesetzes (HVTG)⁹ in der jeweils geltenden Form durch die ausführenden Beförderungsunternehmen und ihre Nachunternehmen einzuhalten.

8.6.2 Qualifikation

Neben der allgemeinen Qualifikation zum Busfahrer muss das Fahrpersonal für die besonderen Anforderungen des Linienbusbetriebs ausgebildet sein. Diese umfassen neben einer sicheren und angepassten Fahrweise auch ein fahrgastorientiertes Handeln. Dafür muss das Fahrpersonal über ausreichende deutsche Sprachkenntnisse und hinreichende Ortskenntnisse verfügen. Zudem muss sich das Fahrpersonal im RMV- Tarif, im Fahrplangefüge der Linien, beim Liniennetz und bei Anschlussbeziehungen innerhalb des Kreisgebietes auskennen. Das Fahrpersonal muss außerdem in der Lage sein, dem Fahrgast einen richtigen Fahrschein auszustellen und sachlich korrekte, kundenorientierte Auskünfte zum Tarif und zur nachgefragten Verbindung zu erteilen.

8.6.3 Erscheinungsbild und Servicebereitschaft

Das eingesetzte Fahrpersonal muss ein gepflegtes Erscheinungsbild abgeben und die Bestimmungen zum Nichtraucherchutz im Fahrzeug auch während der Pausen einhalten. Das Personal hat Unternehmensbekleidung mit einheitlichem und gepflegtem Erscheinungsbild zu tragen. Diese wird vom mit der Verkehrsleistung beauftragten Unternehmen gestellt.

Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen kundenfreundlich und hilfsbereit zu zeigen und soll Namensschilder tragen. Fahrgästen mit offensichtlichen Mobilitätseinschränkungen ist bei Ein- und Ausstieg Hilfe durch das Fahrpersonal anzubieten. Das Fahrpersonal hat Rollstuhlfahrern bei Ein- und Ausstieg in bzw. aus dem Bus durch Aus-

⁹ Hessisches Vergabe- und Tariftreuegesetz (HVTG), in der Fassung vom 1. März 2015 (GVBl. S. 354), zuletzt geändert durch Artikel 10a des Gesetzes vom 5. Oktober 2017 (GVBl. S. 294)

klappen oder Ausfahren der Rampe aktiv zu unterstützen, sofern kein Fahrgast unterstützt. Die Kneeling- Technik ist einzusetzen, sofern Ein- oder Aussteigevorgänge von erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu erwarten sind.

Über kurzfristig eingetretene Änderungen im Betriebsablauf – z. B. bei Anschlüssen, Haltestellen, Linienweg, Verspätungen – hat das Fahrpersonal die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich zu informieren sowie einen aktuellen Lagestand bei der Betriebsleitung einzuholen.

Das Fahrpersonal hat offensichtlichen Belästigungen von Fahrgästen durch andere Fahrgäste entgegenzuwirken, sobald diese wahrgenommen werden, z. B. durch Aufforderung zum Aussteigen aus dem Fahrzeug, durch Benachrichtigung der Betriebsleitung oder durch Verständigung der Polizei.

Bei kapazitiv nahezu ausgelasteten Bussen kann es zu Missverständnissen unter den Fahrgästen kommen, wenn Zusteigende ein Fahrrad mitführen. Hier ist der Fahrer gefordert, hinsichtlich der Fahrradmitnahme eine fahrgastfreundliche Abwägung zu treffen, wobei Kinderwagen und Rollstühle in jedem Fall Vorrang haben.

8.6.4 Schulungen

Die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen inklusive des Fahrpersonals sind durch regelmäßige Schulungen und Fortbildungen entsprechend ihren Einsatzfeldern und den Vorgaben des RMV auf einem aktuellen fachlichen Kenntnisstand zu halten. Dies betrifft betriebliche, kundenbezogene, sicherheitsrelevante, tarifliche sowie technische Themenfelder. Zusammen mit dem Fahrpersonal sind in regelmäßigen Abständen Trainings im Umgang mit Konflikt- und Stresssituationen abzuhalten. Dies betrifft ebenso den angebrachten Umgang mit Kindern und Jugendlichen im schulbezogenen Linienverkehr oder mit (minderjährigen) Fahrgästen im abendlichen Freizeitverkehr sowie die besondere Aufmerksamkeit gegenüber mobilitätsbehinderten Fahrgästen.

8.7 Marketing

8.7.1 Marketingziele im ÖPNV und Zuständigkeiten

„Marketing ist die Kunst, Kunden auf gewinnbringende Weise zu finden und zufrieden zu stellen.“¹⁰

Die VLDW als LNO der Landkreise Lahn-Dill und Limburg-Weilburg organisiert zusammen mit dem RMV Mobilitätsdienstleistungen innerhalb des Kreisgebiets. Der ÖPNV steht in starker Konkurrenz vor allem zum motorisierten Individualverkehr. Nur wenige Kunden – hauptsächlich jene, die aus verschiedenen Gründen keine Verkehrsmittelfreiheit haben – sind ersatzlos auf Bus und Bahn angewiesen. Im Wettbewerb um wahlfreie Kunden kommt den Vertriebs- und Marketinginstrumenten besondere Bedeutung zu.

Das Verbundmarketing ist zwar generell eine zentrale Aufgabe des RMV, die jedoch in Übereinstimmung mit den Lokalen Nahverkehrsorganisationen erfolgt. Insbesondere die Lokalen Nahverkehrsorganisationen werden sowohl in die strategischen Überlegungen, als auch in die Entscheidungen eingebunden, darüber hinaus in den Informationsfluss über die Maßnahmen selbst.

In Ergänzung des zentralen Verbundmarketings können lokale Ebenen beispielsweise Printmedien im abgestimmten Design (Co-Branding RMV/ LNO) herausgeben oder Eigenwerbung in und an den Fahrzeugen anbringen lassen. Dabei ist die Einhaltung der in Kapitel III-8.4 genannten Mindestanforderungen für Fahrzeuge zu beachten.

Die VLDW und der RMV verfolgen mit einer Aufgabenträger- und anbieterübergreifenden Konzeption die Ziele

- ständige Information des Verkehrsangebots,
- Verbesserung der Image- und Sympathiewerte,
- Abbau der subjektiven und objektiven Zugangshemmnisse zum ÖPNV,
- Stärkung des Vertrauens in die Leistungsfähigkeit, Preiswürdigkeit und Kundentreue des Systems,

um die Verkehrsnachfrage mindestens zu halten und mehr noch, um neue Fahrgäste zu gewinnen. Grundlagen für erfolgreiche Marketingaktivitäten sind Analysen des Verkehrsmarktes, laufende Marktbeobachtungen und Kundenzufriedenheitsanalysen. Damit werden Schwachstellen in der Nachfrage sichtbar und es kann durch entsprechende Maßnahmen gegengesteuert werden.

8.7.2 Verfolgung eines gesamtheitlichen Marketingansatzes

Das Leitziel für künftige Marketingaktivitäten ist der gesamtheitliche Ansatz durch Hervorhebung der systemimmanenten Vorteile des ÖPNV gegenüber dem MIV und der Vorteile eines Verkehrsverbundes für den Kunden. Dazu zählen

- ein Fahrplan,
- eine Fahrkarte und
- ein abgestimmtes Angebot mit Sicherstellung der nachgefragten Reisekette.

¹⁰ Allgemeingültiger und viel zitierter Lehrsatz zum Marketing.

Die Vermittlung des Gesamtangebots steht im Vordergrund der Vermarktungsstrategien. Der potenzielle Kunde soll einen leichten Zugriff auf die für ihn notwendigen und zweckmäßigen Informationen erhalten können, im Vorfeld beginnend mit seiner Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl, weiter über die Betreuung während seiner Reise bis hin zum Abschluss seiner Fahrt.

Ein ganzheitliches Marketing verfolgt das Ziel, Informationsdefizite und Vorurteile abzubauen, ist also insofern auch ein Mittel zum Abbau von mentalen oder kognitiven Barrieren, welche die ÖPNV- Nutzung bisher behindern.

8.7.3 Zielgruppengerichtetes Marketing

Hilfreich für eine gezielte Ansprache potentieller Fahrgäste ist eine Segmentierung des Informationsangebots nach bestimmten Zielgruppen. Je nach Marketingziel kann diese Segmentierung nach Regionen/ Wohnorten oder Lebenssituationen (z. B. Jugendliche, Arbeitnehmer, Senioren) erfolgen. Kooperationen mit Gemeinden, Verbänden, Unternehmen oder sonstigen Multiplikatoren sind eine gute Möglichkeit, um Zielgruppen mit vertretbarem Aufwand direkt zu erreichen und helfen, den ÖPNV ins Bewusstsein der Gesellschaft zu bringen.

8.8 Fahrgastinformation

Fahrgäste erwarten Informationen, die nicht nur den Soll- sondern auch den Ist-Zustand mit aktuellen Fahrplanabweichungen darstellen. Voraussetzungen dafür ist ein reibungsloser Austausch von Echtzeitdaten und Zusatzinformationen zwischen Fahrzeugen bzw. Verkehrsunternehmen und der beim RMV angesiedelten Datendrehscheibe, von der wiederum die verschiedenen Auskunftssysteme mit Daten beliefert werden. Neben Daten zu tatsächlichen Fahrzeiten sind Informationen zu (Teil-) Ausfällen, Umleitungen und Fahrtalternativen in Auskunftssysteme zu integrieren.

Um allen potentiellen Fahrgästen ausreichende Informationen über das ÖPNV- Angebot und die entsprechenden Zugangsmöglichkeiten (Haltestellen, Tarif, etc.) zu geben, sind verschiedene Informationskanäle notwendig.

- Von zu Hause aus: Der Zugang erfolgt über elektronische Informationswege (Handy, Internet). Trotz wachsender Bedeutung elektronischer Auskunftssysteme spielen Printmedien zum Zeitpunkt der Fortschreibung des Nahverkehrsplans immer noch eine Rolle, so dass diese künftig vorerst beibehalten werden.
- Beratungsstellen: Dazu gehören neben dem RMV- Callcenter auch die mit Personal besetzten Verkaufs- und Informationsstellen. Die Öffnungszeiten dieser Beratungsstellen sind kundenorientiert auszugestalten und an den üblichen Ladenöffnungszeiten auszurichten.
- Betreuung vor Fahrtantritt: An den Zugangsstellen zum ÖPNV- System sind wichtige Informationen zu wiederholen: Beschilderungen der Zuwege, Wiedererkennung als RMV- Haltestelle, Fahrplan, Liniennetz und Servicenummern, die einfache und nutzerfreundliche Bedienung von Fahrkartensystemen und die korrekte Beschilderung der Fahrzeuge. An wichtigen und aufkommensstärkeren (Umsteige-) Haltestellen im Kreisgebiet sollte der statische Soll-Fahrplan durch eine dynamische Ist-Fahrplan-Anzeige ergänzt werden.

- Betreuung während der Fahrt: Akustische und optische Haltestellenansagen in den Fahrzeugen, Ausweisung von Sitzplätzen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Ausweisung von Nutzflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder.
- Zu jedem Zeitpunkt während der Reise einschließlich der Zu- und Abwege: Betreuung über Telefon bzw. Handy (SMS) und ggf. über Personal¹¹. Das zur Fahrgastbetreuung eingesetzte Personal muss entsprechend und kontinuierlich geschult sein, schließlich verkörpert es das unmittelbare Bindeglied des Verbundes zu seinen Fahrgästen. Die Schulungen sollten nicht alleine fachliche Themen umfassen, sondern auch den freundlichen und kompetenten Auftritt beinhalten.

Um die Nutzung der Informationskanäle zu vereinfachen, sind verbundweit standardisierte Fahrgastinformationsmedien mit gleichen Piktogrammen und Symbolen für einen einheitlichen Auftritt im Verbundgebiet und somit auch im Tarifgebiet zentrales Element der Kommunikation mit den Kunden.

8.8.1 Printmedien

Durch elektronische Informationsmedien verlieren Printmedien an Bedeutung. Trotzdem sind Printmedien noch nicht völlig zu ersetzen. Sie dienen sowohl als Ergänzung elektronischer Informationsmedien (bspw. in Form eines Liniennetzplans) als auch zur Information von Personengruppen, die noch nicht das Internet nutzen bzw. unterwegs nicht ständig online sind. Um den gewandelten Nutzungsanforderungen gerecht zu werden, muss sich die Gestaltung der Printmedien wandeln: Die Vorteile elektronischer Medien, wie individualisierte Informationen und übersichtliche Darstellung, auch unter Einsatz von Farbe, sollte soweit möglich auf Printmedien übertragen werden. Dies bedeutet, dass Printmedien stärker auf bestimmte Zielgruppen ausgerichtet werden müssen, als bloß allgemeine Information zu sein.

Zielgruppen sind z. B.:

- Menschen einer bestimmten Altersgruppe bzw. Lebenssituation (z. B. Studenten, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung, etc.)
- Menschen, die in einem bestimmten Start- bzw. Zielgebiet wohnen oder arbeiten (z. B. Informationen für eine bestimmte Kommune oder große Einrichtungen)

Um eine individuelle Zusammenstellung von Informationen zu ermöglichen, ist eine Abkehr von einem Gesamtwerk, wie dem Fahrplanbuch (das allenfalls als Ergänzung seine Berechtigung hat), hin zu spezielleren Informationsmedien sinnvoll.

Dies können beispielsweise

- Fahrplankarten mit einer oder, wenn sinnvoll kombinierbar, mehreren Linien,
- Fahrplanhefte, in den Linien für einen bestimmten Bereich zusammengefasst sind,
- Informationen zu bestimmten Fragestellungen (wie Barrierefreiheit, Tarif oder Fahrradmitnahme) sein.

Durch einen modularen Aufbau der Informationsmedien, z. B. Trennung von Informationen zu Fahrplan-, Tarif- und Liniennetz – bei gleichzeitiger Verfügbarkeit – kann der Aufwand zur Aktualisierung der Informationsmedien reduziert werden.

¹¹ Die Betreuung während der Fahrt darf nicht zu betrieblichen Behinderungen führen. Eventuell bestehende oder geforderte Nutzungseinschränkungen für Handys sind zu berücksichtigen.

Kommt es z. B. innerhalb eines Fahrplanjahres zu dauerhaften Fahrplanänderungen auf wenigen Linien, müssen nur für diese Linien Fahrplankarten neu gedruckt werden.

Für Layout und Gestaltung der Printmedien sollten deren Ersteller die mit den LNO abgestimmten Gestaltungsvorgaben des RMV beachten, um ein einheitliches Erscheinungsbild und damit eine Wiedererkennbarkeit zu gewährleisten. Weiterhin ist auf möglichst gut lesbare Schriftgrößen zu achten, die 8 Punkt nicht unterschreiten sollte. Ist dies nicht möglich, sollten alternative Medien in vergrößerter Form zur Verfügung gestellt werden.

8.8.2 Haltestelleninformationen

An den Zugangsstellen zum ÖPNV- Netz helfen Vitrinen als zu vereinheitlichende Infrastruktur, die Informationsträger gleichsam genormt und umfassend zu präsentieren:

- Haltestellenbezogene oder linienbezogene Fahrpläne;
- Produktbezogene Linienausgänge;
- Liniennetzpläne schematisch und/ oder topografisch;
- Tarifaushänge;
- Ortsbezogene Informationen (Umgebungspläne, Haltestellenbelegungspläne);
- Sonderinformationen (z. B. Baustellenfahrplan, Linienwegsänderungen, Nichtbedienung von Haltestellen, Verbundwerbung).

Ergänzt werden die statischen Informationen an wichtigen Haltestellen durch Echtzeitinformationen der DFI- Anzeigen.

8.8.3 Fahrplanauskunft im Internet

In der verbund- bzw. hessenweiten Fahrplanauskunft sollen alle öffentlichen Verkehrsmittel abrufbar sein. Diese werden zentral im Verbunddatenpool gesammelt, gepflegt und in die Auskunft eingestellt.

Eine Auskunft über den barrierefreien Zugang von Haltestellen und Fahrzeugen sollte über die gesamte Reisekette möglich sein. Die dafür erforderliche kontinuierliche Pflege des Datenbestandes zu Haltestellen im Kreisgebiet ist zu gewährleisten.

9 Finanzierung

Betriebsleistungen des straßengebundenen ÖPNV, deren Kosten nicht durch Fahrgelderlöse gedeckt sind, verlangen eine Kofinanzierung durch die öffentliche Hand, um eine hochwertige, zeitgemäße und verlässliche ÖPNV- Bedienung in einem Verkehrsgebiet sicherzustellen. Allgemeine Finanzierungsgrundsätze sind § 11 Abs. 1 Satz 1 HÖPNVG zu entnehmen:

„Die Aufgabenträger sichern die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes.“

Wichtige Finanzierungsquellen für alle lokalen Aufgabenträger sind:

- Zuwendungen des Landes Hessen für den lokalen Verkehr (ehem. Infrastrukturkostenhilfe), die u. a. über die Regionalisierungsmittel des Bundes gespeist werden (vgl. § 12 Abs. 1 HÖPNVG),
- Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG,
- Erstattungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX.

Die Höhe der Mittel aus den einzelnen Quellen variiert je nach Aufgabenträgergebiet. Weitere Quellen zum Ausgleich des Defizits stellen originäre Mittel aus dem Kreishaushalt dar. Unter bestimmten Rahmenbedingungen können dem ÖPNV über einen steuerlichen Querverbund Finanzierungsmittel zufließen. Einige Städte und Gemeinden treten direkt als Besteller und Auftraggeber von lokalen Verkehrsdienstleistungen auf, die ihr innergemeindliches Angebot zumeist über ihre Versorgungsunternehmen (Querverbundgedanke), aber auch direkt über den kommunalen Haushalt finanzieren.

Beschlüsse über Kürzungen der Regionalisierungsmittel oder der Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr sowie über die zulässigen Verwendungszwecke dieser Mittel werden auf Bundes- bzw. Landesebene gefällt und liegen somit außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der lokalen Aufgabenträger, gehen aber in der Konsequenz zu deren Lasten.

Ein hochwertiges und für die Fahrgäste attraktives öffentliches Nahverkehrsnetz, das zur langfristigen Kundenbindung auch kontinuierlich Bestand haben soll, ist daher finanziellen Unwägbarkeiten ausgesetzt, die auch kurzfristig eintreten können und jenseits der Entscheidungs- und Einflusskompetenzen der Kostenträger liegen. Dieser Unsicherheitsaspekt wiegt bei langfristigen vertraglichen Bindungen an Verkehrsunternehmen im Besteller- Ersteller- Verhältnis, wie es im Ausschreibungswettbewerb der Regelfall ist, besonders schwer.

Aus Gründen der genannten finanziellen Unwägbarkeiten sind die im Nahverkehrsplan aufgestellten und regelmäßig zu erfüllenden Anforderungen stillschweigend an einen grundsätzlichen Finanzierungsvorbehalt geknüpft. Nur in seltenen und eng auszulegenden Ausnahmefällen kann eine vertragliche Verpflichtung aufgrund fehlender bzw. nicht mehr verfügbarer Finanzierungsmittel aufgelöst werden.

IV Mängelanalyse

Die Mängelanalyse wird hauptsächlich unter Maßgabe des Anforderungsprofils vorgenommen (vgl. Kap. III). Es handelt sich um einen Soll- Ist- Vergleich, bei dem der Ist-Zustand des bestehenden ÖPNV- Systems mit dem Soll- Zustand gemäß den Vorgaben aus dem Anforderungsprofil in Relation gesetzt wird. Liegt der Ist- Zustand unterhalb des Soll- Zustandes, ist eine Schwachstelle identifiziert, für deren Behebung im Angebotskonzept planerische Maßnahmen erarbeitet wurden (vgl. Kap. V).

Eine in diesem Sinne vollständige Erfassung aller Schwachstellen und Defizite des ÖPNV im Lahn-Dill-Kreis würde eine detaillierte Analyse aller Komponenten und Teilsysteme voraussetzen. Aufgrund der Vielzahl an Vorgaben, der Größe des Untersuchungsgebietes und des Angebotsumfangs ist dies faktisch nicht durchführbar, weshalb bei der vorliegenden Mängelanalyse ein integriertes Vorgehen gewählt wurde. Neben Schwerpunktsetzungen werden dabei verschiedene Vorgaben aus dem Anforderungsprofil zusammengefasst behandelt.

1 Barrierefreiheit

Die Herstellung eines barrierefreien ÖPNV- Systems ist als ein langfristig angelegter Prozess anzusehen, der viele Teilkomponenten umschließt, angefangen bei der baulichen Infrastruktur (Bahnhöfe und Bushaltestellen inklusive deren Zuwegungen) über die Fahrzeuge bis hin zur Fahrgastinformation (dynamische Fahrgastinformation, gedruckte und digitale Medien). Daher ist auch die Identifizierung mit anschließender Beseitigung entsprechender Schwachstellen ein prozesshafter Vorgang, der in diesem Nahverkehrsplan mit angestoßen werden soll.

Das PBefG sieht gemäß § 8 Abs. 3 vor, dass bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu erreichen ist. Ausnahmen müssen detailliert begründet werden. Nach Einschätzung des Lahn-Dill-Kreises kann diese Forderung angesichts der umfassenden Anforderungen und der hohen Investitionen in die ortsfesten Infrastrukturen (Haltestellen, Zuwegungen) der Städte und Gemeinden in einem weit überwiegend ländlich geprägten Verkehrsgebiet nur langfristig erreicht werden.

Die Komplexität bei der Schaffung eines barrierefreien ÖPNV wird dadurch erhöht, dass die Gruppe aller Mobilitätsbehinderten sehr heterogen zusammengesetzt ist (vgl. *Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung 2006, S. 21*). Zu den mobilitätsbehinderten Personen im engeren Sinne werden jene gerechnet, die

- bewegungsbehindert (geh-, steh-, greifbehindert),
- wahrnehmungsbehindert (blind, gehörlos, seh-, hör-, orientierungsbehindert),
- sprachbehindert,
- geistig und/ oder psychisch behindert sind.
- Darüber hinaus setzt sich die Gruppe der mobilitätsbehinderten bzw. -eingeschränkten Personen im weiteren Sinne zusammen aus
- Älteren,
- klein- und großwüchsigen Personen,

- Analphabeten,
- werdenden Müttern,
- Menschen mit temporären Erkrankungen, mit unfall- oder rehabilitationsbedingten Einschränkungen,
- Personen mit Kleinkindern, Kinderwagen oder schwerem Gepäck.

Die aufgeführten Personengruppen haben aufgrund ihrer spezifischen Mobilitätsbehinderungen teils unterschiedliche Anforderungen an „ihre“ jeweilige Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV. Dennoch bleibt festzuhalten, dass ein barrierefreier ÖPNV – in einem ersten Schritt für einen Teil der mobilitätseingeschränkten Personen – normalerweise auch anderen Nutzergruppen zugutekommt, unabhängig davon, ob sie eine anders gelagerte Mobilitätseinschränkung aufweisen oder keinen mobilitätsbezogenen Einschränkungen unterliegen.

Im Zuge der Fortschreibung eines Nahverkehrsplans kann nicht die Aufgabe geleistet werden, für alle Komponenten des ÖPNV- Systems in einem Landkreis und für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen eine dezidierte Schwachstellenliste zu erstellen. In Bezug auf die Barrierefreiheit im ÖPNV- System wird stattdessen auf allgemeine und übergeordnete Mängel verwiesen, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung einer barrierefreien Reisekette führen (vgl. Tabelle IV-1).

Teilbereich	exemplarische Schwachstelle	betroffene Gruppe
Informationskette	fehlende barrierefreie Internetauftritte und Fahrplanauskunftssysteme	Blinde, Sehbehinderte, Analphabeten
	keine optische <u>und</u> akustische FGI am Bahnsteig oder im Fahrzeug	Blinde, Sehbehinderte, Analphabeten, Gehörlose, Hörbehinderte, Orientierungslose
	nur optische FGI am Bahnsteig oder im Fahrzeug	Blinde, Sehbehinderte, Analphabeten
	nur akustische FGI am Bahnsteig oder im Fahrzeug	Gehörlose, Hörbehinderte
	ungeschultes, nicht- sensibilisiertes Fahr- und Servicepersonal bei mündlichen Auskünften	Sprach-, Hörbehinderte, geistig und/ oder psychisch Behinderte, Orientierungslose, Analphabeten
	hoch montierte Fahrgastinformationen an den Zugangsstellen zum ÖPNV	Rollstuhlfahrer, kleinwüchsige Personen, Kinder
	Printmedien: wenig kontrastreich, kleine Schrift	Sehbehinderte, ggf. Ältere

Teilbereich	exemplarische Schwachstelle	betroffene Gruppe
Zuwegungen im öffentlichen Straßenraum zu den Zugangsstellen des ÖPNV- Systems	bauliche Barrieren wie Trep- penstufen (z. B. bei Unterföh- rungen, topografischen Ni- veauunterschieden)	Gehbehinderte, Rollstuhlfah- rer, Personen mit Kinderwa- gen oder schwerem Gepäck, ggf. Ältere
	Steigungen bzw. Neigungen über 6 %	Rollstuhlfahrer, Personen mit schwerem Gepäck
	fehlende oder unzureichende Straßenbeleuchtung	Seh-, Orientierungsbehinderte (Subjektives Sicherheitsemp- finden ist nicht gegeben.)
Bahnhöfen	Bahnsteige sind nicht barriere- frei erreichbar (fehlende Ram- pen oder Aufzüge)	Gehbehinderte, Rollstuhlfah- rer, Personen mit Kinderwa- gen oder schwerem Gepäck, ggf. Ältere
	Bahnsteighöhen korrespondie- ren nicht mit den Einstiegshö- hen der Züge	Blinde, Sehbehinderte
	fehlende taktile Leitsysteme	Blinde, Sehbehinderte
Haltestellen des straßenge- bundenen ÖPNV	fehlende niederflurgerechte Hochborde ¹	Gehbehinderte, Rollstuhlfah- rer, Personen mit Kinderwa- gen, ggf. Ältere
	fehlende taktile Leiteinrich- tungen ¹	Blinde, Sehbehinderte
	fehlende oder unzureichende Ausleuchtung des Haltestellen- bereiches (innerhalb geschlos- sener Ortschaften)	Seh-, Orientierungsbehinderte (Subjektives Sicherheitsemp- finden ist nicht gegeben.)
Fahrzeuge im SPNV	Hochflurfahrzeuge	Gehbehinderte, Rollstuhlfah- rer, Personen mit Kinderwa- gen, ggf. Ältere
	Einstiegshöhe korrespondiert trotz Niederflerausführung nicht mit den Bahnsteighöhen	Blinde, Sehbehinderte
Busfahrzeuge ²	Hochflurfahrzeuge	Gehbehinderte, Rollstuhlfah- rer, Personen mit Kinderwa- gen und Gepäck, ggf. Ältere
Fahrzeuge im AST- Einsatz	Einsatz von Pkw	Gehbehinderte, Rollstuhlfah- rer, Großwüchsige, Personen mit Kinderwagen oder mit viel Gepäck

¹ Dies betrifft Busbahnhöfe und Bushaltestellen mit nachweisbarer oder anzunehmender Be-
deutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen.

² Aufgrund des Umfangs der rechtlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit bei Busfahrzeugen wird
an dieser Stelle auf die Richtlinie 2001/85/EG, Anhang VII verwiesen.

Tabelle IV-1: Allgemeine und exemplarische Mängel in Bezug auf Barrierefreiheit im ÖPNV.
[Eigene Zusammenstellung]

2 Erschließungsqualität

Die in Kapitel III-7.4.1 genannten Anforderungen an die Erschließungsqualität werden in großen Teilen des Kreisgebiets erfüllt. Defizite gibt es aber in Randgebieten des Siedlungsgebietes und dort, wo in den letzten Jahren neue Siedlungs- oder Gewerbegebiete erschlossen wurden. Einen Überblick über Gebiete mit ungenügender oder keiner Erschließung gibt die nachfolgende Tabelle IV-2. Eine genauere Darstellung ist aus den in → **Anlage IV-1** enthaltenden Karten ersichtlich.

Gemeinde	Gebiete mit Erschließungsmängeln bzw. keiner Erschließung
Aßlar	<u>Aßlar</u> : westlicher Ortsrand (Herborner Straße), Teile der Industriestraße <u>Klein-Altenstädten</u> : südwestlicher Ortsrand (Spitzlingsgraben, Bachgartenstraße) <u>Werdorf</u> : gesamte nördliche Ortslage, Gewerbegebiet Willeckstraße
Bischoffen	<u>Bischoffen</u> : nördlicher Ortsrand (Neue Siedlung), Teile der Königsberger Straße <u>Niederweidbach</u> : nördlicher Ortsrand (Am Gesundbrunnen) <u>Oberweidbach</u> : nördliche Ortslage (Forsthausstraße)
Braunfels	<u>Braunfels</u> : nördlicher Ortsrand (Wachtelweg, Zeisigweg) <u>Bonbaden</u> : nordöstliche Ortslage (Gartenstück, Im Valter, Am Weinberg), südliche Ortslage (Dreieichenweg, Frauenreuther Straße)
Breitscheid	<u>Breitscheid</u> : westliche Ortslage (Kirchstraße, Buchlindenweg), südöstlicher Siedlungsbereich (Meisenstraße, Schwalbenstraße, Lerchenstraße), Sportplätze und Gewerbe entlang der Schönbacher Straße <u>Erdbach</u> : nordöstlicher Ortsrand (Auf der Heide)
Dietzhöhlztal	<u>Ewersbach</u> : nordwestliche Ortslage (TH Ewersbach, Jahnstraße, Auf der Weide, Am Kromberg), südliche Ortslage entlang Oranienstraße <u>Mandeln</u> : östliche Ortslage (Milanweg, Sperberweg, Ebachstraße)
Dillenburg	<u>Dillenburg</u> : Outokumpu Nirosta GmbH, Gewerbegebiet „Hirschwiese“ <u>Donsbach</u> : südlicher Ortsrand (Holzernpfad) <u>Frohnhausen</u> : westlicher Ortsrand (Teile der Hunsbachstraße), nördlicher Siedlungsbereich (Erlenheck/Industriestraße) <u>Manderbach</u> : Gewerbegebiet „Dillener Straße“ <u>Niederscheld</u> : Gewerbegebiet „Schelderhütte“ <u>Oberscheld</u> : südlicher Ortsrand (Friedhofsweg, Brunnenstraße, Falkensteinweg, Danziger Straße)
Driedorf	<u>Driedorf</u> : Gewerbegebiet „Schneiderstriesch“, östliche Ortslage (Bergstraße, Zum Rosengarten), südöstlicher Ortsrand (Danziger Straße) <u>Heisterberg</u> : westliche Ortslage (Unter der Heeg) <u>Roth</u> : Gewerbeansiedlung südöstlich der Ortslage
Ehringshausen	<u>Breitenbach</u> : südwestlicher Ortsrand (Am Lohberg) <u>Dillheim</u> : westlicher Ortsrand (Waldstraße, Hauptstraße) <u>Kölschhausen</u> : nordwestliche Ortslage (Sinner Weg, Auf der Höhe, Am Theisenacker, Am Liebern, Am Steinberg, , Weingartenstraße)
Eschenburg	<u>Eibelshausen</u> : westlicher Ortsrand (Am Hauberg, Johannesbergstraße, Waldweg), nördliche Ortslage (Königsberger Straße, Bingenacker, Bremenacker, Im Dombach, Taubenfeld), Bosch Thermotechnik GmbH <u>Eiershausen</u> : nordöstlicher Ortsrand (Pfaffenacker) <u>Hirzenhain</u> : westlicher Ortsrand (Johannesheeg) <u>Simmersbach</u> : Gewerbegebiet „Am Forsthaus“ <u>Wissenbach</u> : südwestliche Ortslage (Scheidstraße, Kastanienweg, Gewerbegebiet)

Gemeinde	Gebiete mit Erschließungsmängeln bzw. keiner Erschließung
Greifenstein	<p><u>Greifenstein</u>: westlicher Ortsrand (Obergasse), Ferienhaussiedlung „Vorm Jungenwald“</p> <p><u>Allendorf</u>: westliche Ortslage (Waldstraße, Im Vogelsang, Lenzwies, Fliederstraße, Schöne Aussicht, Schönhäuser Straße)</p> <p><u>Arborn</u>: Ferienhaussiedlung am Eichenweg</p> <p><u>Beilstein</u>: nördliche Ortslage (Zum Eichenholz, Reitzenstruth), westlicher Ortsrand (Westendstraße), West Chemie GmbH</p> <p><u>Holzhausen</u>: nordöstliche Ortslage (Hessenberg, Grüner Weg, Am Loh), westlicher Ortsrand (Hellsdorfstraße)</p> <p><u>Rodenroth</u>: südöstlicher Siedlungsbereich (Kleine Hub), nördlicher Ortsrand (Am Scheuernhof)</p> <p><u>Ulm</u>: nordöstlicher Ortsrand (Ulmbachstraße, Hainbuschweg)</p>
Haiger	<p><u>Haiger</u>: südwestlicher Ortsrand (Akeleiweg, Lilienweg), Gewerbegebiet „Auf der Hor“</p> <p><u>Allendorf</u>: nordwestlicher Ortsrand (Eichenweg, Im Seifenborn)</p> <p><u>Flammersbach</u>: nördlicher Ortsrand (Petersbachstraße)</p> <p><u>Langenaubach</u>: südlicher Ortsrand (Köhlerstraße), östlicher Siedlungsbereich (Selmbach, Auf dem Ketzenberg), Helmut Kreuz Mahlwerke GmbH</p> <p><u>Seelbach</u>: nördlicher Bereich des Gewerbegebiets Kalteiche</p> <p><u>Weidelbach</u>: östlicher Ortsrand (Vorm Eschenbach, Zum Erdchen), Gewerbegebiet nordwestlich der Ortslage</p>
Herborn	<p><u>Hörbach</u>: Gewerbegebiet „Herborner Straße“</p> <p><u>Merkenbach</u>: westlicher Ortsrand (Bussardweg, Lerchenweg)</p> <p><u>Schönbach</u>: westlicher Ortsteil (An der Seite, Gusternhainer Straße)</p>
Hohenahr	<p><u>Altenkirchen</u>: südliche Ortslage (Kollenbergstraße), Siedlung „Auf dem Ziemberg“</p> <p><u>Erda</u>: südöstliche Ortsrandlage (Eichenhardt, Forsthausstraße)</p> <p><u>Großaltenstädten</u>: östlicher Ortsteil (Altenbergstraße, Bergstraße, Rainbach, Solmser Weg)</p> <p><u>Hohensolms</u>: östlicher Ortsrand (Höhenweg, Waldstraße)</p>
Hüttenberg	<p><u>Hochelheim</u>: südöstlicher Siedlungsbereich (Elbestraße, Dillstraße, Lahnstraße, Moselstraße, Neckarstraße, Talstraße)</p> <p><u>Rechtenbach</u>: nördliche Ortslage (Tulpenweg, Bollergeist, Jakobsweg, Pfingstweide, Am Hochbehälter), Gewerbegebiet „Schmalheck“, nördlicher Bereich Gewerbegebiet „Obere Surbach“</p> <p><u>Reiskirchen</u>: westliche Ortslage (Schwalbacher Straße, Forstbachstraße, Sonnenstraße)</p>
Lahnau	<p><u>Dorlar</u>: westlicher Ortsrand (Am Salzpfad, Friedhofstraße)</p> <p><u>Waldgirmes</u>: nördlicher Ortsrand (Goethestraße, Umlandstraße)</p>
Leun	<p><u>Leun</u>: nördlicher Ortsrand (Ahornstraße), östlicher Ortsrand (Heinrich-Heine-Ring)</p> <p><u>Biskirchen</u>: Gewerbegebiet „Hollergewann“, Biskirchener Heil- und Mineralbrunnen</p> <p><u>Stockhausen</u>: nördliche Ortslage (Feytiaring)</p>
Mittenaar	<p><u>Ballersbach</u>: gesamte südliche Ortslage, Gewerbegebiet West</p> <p><u>Bicken</u>: nördliche Ortslage (Richelsberg, Gernsbach, In den Lärchen), Furnier und Holzwerk Mittenaar GmbH</p> <p><u>Offenbach</u>: östliche Ortslage (Christgreubchen, Dernbacher Straße, Lu-bergstraße)</p>
Schöffengrund	<p><u>Laufdorf</u>: westliche Ortslage (Höhgärtenstraße, Braunfelser Straße, Kellerweg, Am Scheidt, Eibenweg, Kiefernweg, Buchenweg, Ahornweg)</p> <p><u>Oberquembach</u>: westlicher Ortsrand (Am Steinbruch, Zum Steinbruch)</p> <p><u>Schwalbach</u>: nordwestliche Ortslage (Vogelsang, Schöne Aussicht)</p>
Siegbach	<p><u>Eisemroth</u>: nordwestliches Gewerbegebiet (Deuterbachstraße)</p>

Gemeinde	Gebiete mit Erschließungsmängeln bzw. keiner Erschließung
Sinn	<p><u>Sinn</u>: östliche Ortslage (Eichenweg, Im Lennelbach, Waldstraße, Felsstraße, Hangweg, Im Dietrichstal, Heideweg, Königsberger Straße, Danziger Straße, Karlsbader Straße)</p> <p><u>Fleisbach</u>: nordwestlicher Ortsrand (Merkenbacher Weg, Buchenweg, Vor der Hardt), westliche Ortslage (Lerchenweg, Bienenweg, Drosselweg, Meisenweg, Dohlenweg)</p>
Solms	<p><u>Burgsolms</u>: westlicher Ortsrand (Kalkgraben, Oskar-Barnack-Straße, Haydnstraße, Mozartstraße)</p> <p><u>Niederbiel</u>: Siedlung nördlich der Ortslage (Karpfenweg), westlicher Ortsrand (Tannenweg, Weingartenstraße, Erlenweg)</p> <p><u>Oberbiel</u>: nördliche Ortsrandlage (Am Küppel, Am Oberfeld, Schlossblick),</p> <p><u>Oberndorf</u>: östlicher Siedlungsbereich (Eichendorffring, Im Borngrund, Wetzlarer Ring, Am Galgenwald), südliche Ortslage (Egerlandstraße), Gewerbegebiet „Oberndorfer Hütte“</p>
Waldsolms	<p><u>Brandoberndorf</u>: östliche Ortslage (Finkenweg, Lerchenweg, Drosselweg)</p> <p><u>Kraftsolms</u>: nordwestlicher Ortsrand (Leingraben), nördlicher Ortsrand (Ringstraße, Schlehenweg)</p>

Tabelle IV-2: Gebiete mit Erschließungsmängeln im Lahn-Dill-Kreis

[Eigene Zusammenstellung]

3 Verbindungsqualität

Die Erfüllung der in Kapitel III-7.4.2 definierten Anforderungen an die Verbindungsqualität wurde auf Basis des Jahresfahrplans 2020 für Verbindungen vom

- Nebenzentrum zum nächstgelegenen Grundzentrum
- Grundzentrum zum nächstgelegenen Mittel- bzw. Oberzentrum
- Mittelzentrum zum nächstgelegenen Oberzentrum

untersucht.

Dabei erfolgte eine Auswertung nach folgenden Kriterien:

- Bedienzeiträume (erste und letzte Abfahrt am Tag)
- Bedienungsintensität (zeitliche Intervalle bzw. Takt)
- Umsteigehäufigkeit
- Reisezeit

Die Bewertung der Kriterien erfolgte getrennt nach den Verkehrstagsgruppen Montag-Freitag (dabei wurden nur ganztätig, also auch an schulfreien Tagen durchgeführte Fahrten berücksichtigt), Samstag sowie Sonn- und Feiertage. Aufgrund der Vielzahl der geprüften Relationen können hier nur allgemeine Aussagen getroffen werden. Ergebnisse für jede Relation sind der Tabelle im → **Anlage IV-2** zu entnehmen.

Die Anforderungen an die **Bedienzeiträume** werden montags- freitags und samstags auf den meisten Relationen weitgehend erfüllt. Zur vollständigen Erfüllung der Vorgaben fehlen auf vielen Relationen Fahrten am Abend zwischen 19 bzw. 20 Uhr und 22 Uhr.

Eine Erfüllung der Vorgaben ist an Sonn- und Feiertagen bei einem Großteil der Relationen nicht gegeben. Der Grund dafür ist in den meisten Fällen, dass sonntags das Angebot auf vielen Buslinien ruht.

Bei der **Bedienungsintensität** werden die Anforderungen montags- freitags bei den meisten Relation vollständig oder weitgehend erfüllt. Da die Fahrpläne auf den Schul- und Berufsverkehr ausgerichtet sind, fehlen bei manchen Relationen zu bestimmten Zeitlagen (z. B. am späten Vormittag und mittags) Verbindungen oder Linien verkehren nur im 2- Stunden- Takt. Samstags sind die Anforderungen auf den meisten Relationen vollständig erfüllt. An Sonn- und Feiertagen gibt es die bereits oben unter „Bedienzeiträume“ genannten Mängel aufgrund fehlender Bedienung.

Die **Umsteigehäufigkeit** und **Reisezeit** entspricht montags- freitags und samstags auf der überwiegenden Zahl der untersuchten Relationen dem Anforderungsprofil. Große Defizite bestehen auch bei diesem Kriterium aufgrund fehlender Angebote an Sonn- und Feiertagen.

Gemeinde	Mängel in der Verbindungsqualität Montag bis Samstag	Mängel in der Verbindungsqualität Sonn- und Feiertage
Aßlar	Zwischen Klein-Altenstädten und Aßlar nur vereinzelte Schulfahrten (1,5 km Fußweg)	Kein Verkehr zwischen Grundzentrum Aßlar und den Ortsteilen <ul style="list-style-type: none"> • Bechlingen • Bermoll • Oberlemp
Bischoffen	Mo-Fr nur 2- Stunden- Takt und Samstag kein Angebot zwischen Grundzentrum Niederweidbach und den Ortsteilen <ul style="list-style-type: none"> • Oberweidbach • Roßbach • Wilsbach 	Kein Verkehr zwischen Grundzentrum Niederweidbach und den Ortsteilen <ul style="list-style-type: none"> • Bischoffen (außerhalb des Bedienzeitraums der Blauen Linie) • Oberweidbach • Roßbach • Wilsbach
Braunfels	Bedienungslücken bei Verbindungen zwischen dem Grundzentrum Braunfels und den Ortsteilen	Kein Verkehr zwischen Grundzentrum Braunfels und den Ortsteilen
Breitscheid	Bedienungslücken bei Verbindungen zwischen dem Grundzentrum Breitscheid und den Ortsteilen	Kein Verkehr zwischen Grundzentrum Breitscheid und den Ortsteilen
Dietzhöhlztal	Anforderungen sind weitgehend erfüllt, lediglich kleine Mängel bei Bedienzeitraum und Bedienungsintensität	Anforderungen sind weitgehend erfüllt, lediglich kleine Mängel bei Bedienzeitraum
Dillenburg	Samstags eingeschränkte Bedienungsintensität zwischen Mittelzentrum Dillenburg und den Stadtteilen <ul style="list-style-type: none"> • Donsbach • Eibach • Nanzenbach 	Kein Verkehr zwischen Mittelzentrum Dillenburg und den Stadtteilen <ul style="list-style-type: none"> • Donsbach • Eibach • Manderbach • Nanzenbach
Driedorf	In den Ferien und samstags kein direktes Fahrtenangebot zwischen Münchhausen und Driedorf; Mo-Fr nur eine gute Verbindung zwischen Seilhofen und Driedorf; Samstags von Oktober bis April kein Angebot zwischen Mademühlen – An der Krombachtalsperre und Driedorf	Kein Verkehr zwischen Grundzentrum Driedorf und den Ortsteilen <ul style="list-style-type: none"> • Heisterberg • Hohenroth • Seilhofen • Waldaubach
Ehringshausen	Kein Samstagsverkehr zwischen dem Grundzentrum Ehringshausen und den Ortsteilen <ul style="list-style-type: none"> • Daubhausen • Dillheim (aber fußläufig erreichbar) • Greifenthal 	Kein Verkehr zwischen dem Grundzentrum Ehringshausen und den Ortsteilen <ul style="list-style-type: none"> • Breitenbach • Daubhausen • Dillheim (aber fußläufig erreichbar) • Dreisbach • Greifenthal • Kölschhausen • Niederlemp

Gemeinde	Mängel in der Verbindungsqualität Montag bis Samstag	Mängel in der Verbindungsqualität Sonn- und Feiertage
Eschenburg	<p>Mo-Fr: Lange Fahrzeit zwischen Grundzentrum Eibelshausen und den Ortsteil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hirzenhain (Bf und Ort) <p>Samstag: Geringes Fahrtenangebot zwischen dem Grundzentrum Eibelshausen und den Ortsteilen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eiershauen • Hirzenhain (Bf und Ort) • Roth • Simmersbach 	<p>Kein Fahrtenangebot zwischen dem Grundzentrum Eibelshausen und den Ortsteilen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eiershauen • Hirzenhain • Roth • Simmersbach
Greifenstein	<p>Samstags kein Angebot zwischen Grundzentrum Beilstein und Ortsteil Greifenstein</p> <p>Samstags nur geringes Fahrtenangebot zwischen Oberzentrum Wetzlar und Grundzentrum Allendorf sowie zwischen Grundzentrum Beilstein und den Ortsteilen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arborn • Nenderoth • Odersberg • Rodenberg 	<p>Kein Fahrtenangebot zum nächsthöheren Zentrum</p>
Haiger	<p>Fahrtenangebot endet teilweise zu früh: z. B. Mo-Fr bereits um 19 Uhr und samstags bereits um 15 Uhr</p>	<p>Kein Fahrtenangebot zwischen dem Mittelzentrum Haiger und den Stadtteilen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dillbrecht • Fellerdilln • Flammersbach • Haigerseelbach • Langenaubach • Niederroßbach • Oberroßbach • Offdilln • Steinbach • Weidelbach
Herborn	<p>Fahrtenangebot endet teilweise zu früh: z. B. Mo-Fr bereits um 19 Uhr und samstags bereits um 16 Uhr</p> <p>Geringe Bedienungsintensität zwischen Mittelzentrum Herborn und den Stadtteilen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Guntersdorf • Hirschberg 	<p>Kein Fahrtenangebot zwischen dem Mittelzentrum Herborn und den Stadtteilen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Guntersdorf • Hirschberg • Hörbach • Merkenbach • Seelbach zwischen Oktober und April

Gemeinde	Mängel in der Verbindungsqualität Montag bis Samstag	Mängel in der Verbindungsqualität Sonn- und Feiertage
Hohenahr	Samstags geringe Bedienungsintensität zwischen Grundzentrum Erda und Ortsteil Ahrdt	Kein Fahrtenangebot zwischen Grundzentrum Erda und den Ortsteilen <ul style="list-style-type: none"> • Ahrdt • Altenkirchen • Großaltenstädten
Hüttenberg	Geringe Bedienungsintensität zwischen Grundzentrum Rechtenbach und Ortsteil Vollnkirchen	Kein Fahrtenangebot zum nächsthöheren Zentrum
Lahnau	<i>keine</i>	<i>keine</i>
Leun	Samstags geringe Bedienungsintensität zwischen Grundzentrum Leun und den Ortsteilen <ul style="list-style-type: none"> • Biskirchen • Bissenberg • Lahnbahnhof • Stockhausen 	Anbindung Grundzentrum Leun nach Wetzlar nur per Zug, kein Bus zum Lahnbahnhof; Anbindung Biskichen nach Leun nur per Zug ab Bf. Stockhausen Kein Fahrtenangebot zwischen Grundzentrum Leun und den Ortsteilen <ul style="list-style-type: none"> • Bissenberg • Stockhausen (bei Zugnutzung längere Fußwege)
Mittenaar	Mo-Fr geringes Fahrtenangebot und samstags kein Angebot zwischen Grundzentrum Bicken und Ortsteil Bellersdorf	Kein Fahrtenangebot zum nächsthöheren Zentrum
Schöffengrund	Busse aus Niederwetz, Oberquembach und Oberwetz verkehren in der Regel nur bis Schwalbach Steinstraße: Ziele sind daher teilweise nur mit Fußweg oder Umstieg erreichbar; Verbindung von Oberquembach ins Grundzentrum Schwalbach Mo-Fr nur alle 2 Stunden	Kein Fahrtenangebot zum nächsthöheren Zentrum
Siegbach	Mo-Fr: Zeitweise nur 2- Stunden- Takt zwischen Grundzentrum Eisemroth und den Ortsteilen <ul style="list-style-type: none"> • Oberndorf • Tringenstein <p>Samstags kein Fahrtenangebot zum nächsthöheren Zentrum</p>	Kein Fahrtenangebot zum nächsthöheren Zentrum
Sinn	Sa. geringes Angebot zwischen Grundzentrum Sinn und Ortsteil Fleisbach	Kein Angebot zwischen Grundzentrum Sinn und Ortsteil Fleisbach
Solms	Zwischen Grundzentrum Burgsolms und Ortsteil Niederbiel Mo-Fr nur alle 2 Stunden umsteigefreie Verbindung, Sa nur 3- Stunden- Takt ¹²	Kein Fahrtenangebot zwischen Grundzentrum Burgsolms und den Ortsteilen <ul style="list-style-type: none"> • Niederbiel • Oberbiel

¹² Taktung bedingt durch den Baustellenfahrplan der Linie 120/125 und 185 seit 2014 – (Baumaßnahme B49 Anschlussstelle Solms – Fertigstellung „Brücke ins Nichts“) – nach Beendigung der Baumaßnahme/ Fertigstellung der Anschlussstelle wird der Linienverkehr wieder auf das ursprüngliche Niveau zurückgeführt.

Gemeinde	Mängel in der Verbindungsqualität Montag bis Samstag	Mängel in der Verbindungsqualität Sonn- und Feiertage
Waldsolms	Verbindung zwischen Hasselborn und Brandoberndorf mit Taunusbahn entspricht den Anforderungen; bei den anderen Relationen lange Fahrzeiten von bis zu über einer Stunde; zwischen Weiperfelden und Brandoberndorf nur einzelne Fahrten an Schultagen und kein Samstagsverkehr	Kein Fahrtenangebot zwischen Grundzentrum Brandoberndorf und Oberzentrum Wetzlar sowie zwischen Brandoberndorf und den Ortsteilen <ul style="list-style-type: none"> • Griedelbach • Kraftsolms • Weiperfelden

Tabelle IV-3: Mängel in der Verbindungsqualität

[Eigene Zusammenstellung]

4 Anbindungen im Schulverkehr

Die Einhaltung der in Kapitel III-6 aufgeführten Anforderungen an die Reisezeiten im Schulverkehr wurde mit der Erstellung von Isochronen- Karten (siehe → **Anlage IV-3**) überprüft. Grün markiert ist der Schuleinzugsbereich, der mit dem ÖPNV zur angegebenen Schulbeginn- bzw. -schlussstunde innerhalb einer Reisezeit von bis zu 60 Minuten erreichbar ist. Gelb sind Bereiche markiert, deren Reisezeit bis 85 Minuten dauert und rot alle Bereiche, die längere Reisezeiten (über 85 Minuten) erfordern. Als Mängel gelten Reisezeitüberschreitungen innerhalb des auf den Karten blau eingezeichneten primären ÖPNV- Anbindungsbereiches der jeweiligen Schule. Für Schüler/innen, die außerhalb dieses Anbindungsbereiches wohnen, stehen näher gelegene Schulen zur Verfügung, sodass sie bei anderer Schulwahl längere Reisezeiten bewusst in Kauf nehmen. Dies gilt auch für weiterführende Schulen, die aufgrund ihrer speziellen Ausrichtungen einen größeren Einzugsbereich haben. Ein weiteres Kriterium der Mängelanalyse im Hinblick auf die Verbindungen im Schulverkehr sind die Umstiege. Ein Umstieg wird dabei als normal, zwei Umstiege als tolerabel (leichter Mangel) und drei Umstiege als deutlicher Mangel bewertet.

In der nachfolgenden Tabelle sind die weiterführenden Schulen und Ortsteile im Anbindungsbereich rot unterlegt aufgeführt, bei deren Verbindung heute die Reisezeit stark überschritten wird (rote Bereiche in Isochronen -Karten) oder mehr als zwei Umstiege erforderlich sind (siehe aufgeführte Linienfolge). Gelb unterlegt sind Verbindungen zu Ortsteilen im Anbindungsbereich, bei denen die Reisezeit mit über 90 Minuten deutlich überschritten wird. Kleinere Mängel sind in der Tabelle nicht enthalten, aber in → **Anlage IV-3** zu jeder Schule tabellarisch aufgeführt. Wie aus der angegebenen Zahl von Schüler/innen mit einem Schülerticket Hessen vom Kreis in der Spalte Ortsteile ersichtlich, sind meist nur wenige Personen von den Mängeln betroffen. Vor Umsetzung von Maßnahmen (siehe Kapitel V-1.3.9) muss also der konkrete Handlungsbedarf geprüft werden.

Legende:	*	Anzahl Schüler/innen mit vom Kreis ausgegebenen Schülerticket Hessen
nf		nicht feststellbar, da Schüler/innen ggf. Selbstzahler sind
nv		keine relevanten Abfahrten vorhanden
110'		Fahrzeit in Minuten
(13/RB40/202)		Linienfolge zur Erreichung des Fahrtziels ("/"=Umstieg)
		Mittlerer Handlungsbedarf
		Hoher Handlungsbedarf

Schule	Wohnort Schüler/ -innen		1. Stunde	2. Stunde	5. Stunde	6. Stunde	8. Stunde	9. Stunde	
	Ge-meinde	Ortsteil (Anzahl*)							
Driedorf Westerwald- schule	Herborn	Guntersdorf (5)				117' (520/502)		139' (530/502)	
		Hirschberg (2)				114' (520/502)		136' (530/502)	
		Merkenbach (5)				109' (520/502)			
Herborn Comenius- schule	Sieg- bach	Oberndorf (7)			106' (403/405)				
		Wallenfells (1)			113' (403/405)		204' (403/502)		
		Tringenstein (4)			117' (403/405)				
	Bischof- fen	Wilsbach (3)			133' (403/402/400)			94' (403/402/400/502)	
		Roßbach (3)			128' (403/402/400)			89' (403/402/400/502)	
		Niederweid- bach (4)			121' (403/402/400)				
		Oberweid- bach (-)			142' (403/402/400)				
	Hohen- ahr	Erda (-)			135' (403/402/415)				
		Ahrdt (1)			108' (403/402)			81' (403/402/400/502)	
		Alten- kirchen (-)			112' (403/402)				
		Mudersbach (-)			117' (403/402)				
	Mitten- aar	Bellersdorf (-)			128' (403/404)				
	Greifen- stein	Arborn (7)			113' (530)				
		Nenderoth (7)			109' (530)				
		Odersberg (3)			105' (530)				
		Greifenstein (2)			124' (403/530)				
	Driedorf	Heisterberg (1)			122' (520)				
		Made- mühlen (1)			102' (520)				
		Hohenroth (-)			112' (520)				
		Waldaubach (-)			118' (520)				

Schule	Wohnort Schüler/-innen		1. Stunde	2. Stunde	5. Stunde	6. Stunde	8. Stunde	9. Stunde	
	Ge- meinde	Ortsteil (Anzahl*)							
Herborn Jo- hanneum- Gymnasi- um	Hohen- ahr	Ahrdt (2)						66' (510/403/402/ 400)	
	Bischof- fen	Oberweid- bach (1)			88' (500/403/402/ 401)				
		Roßbach (5)							74' (510/403/402/ 400)
		Wilsbach (5)							79' (510/403/402/ 400)
	Greifen- stein	Arborn (15)				114' (530)			
		Nenderoth (13)				110' (530)			
		Odersberg (7)				106' (530)			
	Driedorf	Heisterberg (3)				122' (520)			
		Mademüh- len (12)				102' (520)			
		Hohenroth (3)				112' (520)			
		Waldaubach (4)				118' (520)			
	Sieg- bach	Wallenfells (1)							189' (502/403)
	Braunfels Carl- Kellner- Schule	Wald- solms	Weiperfel- den (3)						156' (174/185/ RB40/ FB-54)
Ehrings- hausen Johannes Guten- bergschule	Hohen- ahr	Altenkirchen (14)			87' (202)				
		Erda (26)			100' (406)				
		Mudersbach (4)			102' (202/GI-81)				
		Hohensolms (13)			95' (205/415/ RB40)				
		Großalten- städten (13)			96' (406)				
	Aßlar	Bechlingen (18)						78' (471/415/ 415/200)	

Schule	Wohnort Schüler/ -innen		1. Stunde	2. Stunde	5. Stunde	6. Stunde	8. Stunde	9. Stunde
	Ge- meinde	Ortsteil (Anzahl*)						
Wetzlar Goethe- schule	Braun- fels	Philipstein (3)	85' (182/185)				118' (11/185/ 182)	
		Alten- kirchen (4)	92' (182/185)					
	Ehrings- hausen	Daub- hausen (3)	88' (204/471)				145' (12/471)	
		Greifenthal (-)					150' (12/471)	
	Hohen- ahr	Ahrdt (-)	98' (404/415)				172' (12/RE99/403/ 402/400)	
		Alten- kirchen (nf)	101' (404/415)				124' 11/415)	
		Großalten- städten (nf)	97' (404/415)					
		Mudersbach (nf)	95' (404/415)				116' (11/415)	
	Solms	Niederbiel (nf)	87' (185/12)					
	Aßlar	Kleinalten- städten (nf)	nv			152' (12/201)	nv	
	Wald- solms	Hasselborn (nf)					121' (170/160)	
		Weiper- felden (nf)					128' (170/160)	

Schule	Wohnort Schüler/-innen		1. Stunde	2. Stunde	5. Stunde	6. Stunde	8. Stunde	9. Stunde
	Ge-meinde	Ortsteil (Anzahl*)						
Freiherr-vom-Stein-Schule Wetzlar	Aßlar	Kleinaltenstädten (nf)	nv			nv		
		Oberlemp (nf)						105' (13/200)
		Bermoll (nf)						108' (13/200)
		Bechlingen (nf)						98' (13/200)
	Braunfels	Altenkirchen (1)	87' (182/185)					136' (13/185/182)
		Philipstein (-)						130' (13/185/182)
	Ehringshausen	Greifenthal (-)	88' (204/471)					105' (13/471)
		Daubhausen (-)						nv
		Niederlemp (-)						107' (13/RB40/202)
		Dreisbach (-)						104' (13/RB40/202)
		Breitenbach (-)						96' (13/RB40/202)
		Kölschhausen (-)						99' (13/RB40/202)
	Hohenahr	Altenkirchen (-)	96' (404/415)					129' (13/415)
		Ahrdt (-)	93' (404/415)					127' (13/RE99/403)
		Erda (-)						117' (13/415)
		Großaltenstädten (1)						149' (13/415)
		Mudersbach (-)						126' (13/415)
		Hohensolms (-)						110' (13/415)
		Reiskirchen (-)						105' (13/312/313)
	Hüttenberg	Vollnkirchen (nf)						106' (13/312/313)
		Volpertshausen (nf)						100' (13/312/313)
		Weidenhausen (nf)						98' (13/312/313)
	Solms	Niederbiel (8)						98' (13/125)
	Waldsolms	Kraftsolms (3)						123' (13/185/187)

Tabelle IV-4: Deutliche Defizite bei der Anbindung von Schulstandorten

[Eigene Erhebung; Schülerzahlen (Stand: September 2020): Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises - Schulservice]

5 Typische Schwachstellen und Mängel bei Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Die Ausstattung der Haltestellen im Lahn-Dill-Kreis ist sehr heterogen. Die Haltestellen unterscheiden sich daher stark im Ausbauzustand. Das Spektrum reicht dabei von außerorts gelegenen Haltestellen, die nur aus einem Haltestellenschild am Straßenrand bestehen, bis zur barrierefrei ausgebauten Haltestelle mit transparentem Fahrgastunterstand. Aufgrund der hohen Anzahl der Haltestellen im Landkreis können Schwachstellen und Mängel bei den Haltestellen nur exemplarisch aufgeführt werden.

5.1 Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit

Gewisse Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit treten häufig bei Haltestellenpositionen auf, die sich an anbaufreien Außerortsstraßen befinden. Diese Haltestellenpositionen bestehen baulich zumeist nur aus einem Mast mit dem vorgeschriebenen Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO) am Fahrbahnrand (vgl. Abbildung IV-1)

In der Regel fehlen gegenüber Haltestellen in bebauten Gebieten

- befestigte Warteflächen,
- Gehwege,
- Querungsanlagen,
- Beleuchtungen und
- Schutzmöglichkeiten vor schlechter Witterung.

Durch die bauliche Situation und den fließenden Verkehr ergeben sich für die Fahrgäste einige Komforteinbußen in der Reisekette und zwar

- beim Zu- und Abgang zu/ von der Haltestelle,
- beim Warten sowie
- beim Ein- und Ausstieg in das/ aus dem Fahrzeug.

Zum einen nehmen diese Haltestellen eine wichtige Funktion der räumlichen Erschließung wahr. Außerorts gelegene Einrichtungen und kleinere Siedlungsplätze (Aussiedlerhöfe o. ä.) werden durch diese „einfachen“ Haltestellen angebunden, vor allem im schulbezogenen Linienverkehr, so dass deren Andienung unverzichtbar ist.

Zum anderen ist die Fahrgastfrequentierung oft sehr gering (unter fünf Fahrgästen pro Tag und Fahrtrichtung), weshalb ein vollwertiger Ausbau von den Straßenbaulastträgern und Kommunen aus finanziellen Gründen nur selten in Erwägung gezogen wird.



Abbildung IV-1: Beispiel für einfache Haltestellen an anbaufreier Außerortsstraße
[Foto: HMS 2016]

5.2 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität

Eine eingeschränkte Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste liegt dann vor, wenn die Haltestellenbereiche

- abseitig gelegen,
- schlecht einsehbar,
- nicht ausreichend beleuchtet sind und daher
- kein ausreichendes (subjektives) Sicherheitsgefühl aufkommen lassen,
- zu schmale Aufenthaltsflächen aufweisen und Fahrgäste daher dicht am fließenden Verkehr warten müssen,
- Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz (vor Regen, aber auch vor starker Sonneneinstrahlung) fehlen oder sich nicht in einem gepflegten und zeitgemäßen Zustand befinden.

5.3 Fehlende Barrierefreiheit

Zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV im Kreisgebiet ist es erforderlich, dass für den Großteil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste die Nutzbarkeit des ÖPNV ermöglicht wird (vgl. Kap. III-4). Auf der infrastrukturellen Seite gehören dazu Bushaltestellen mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (im Rollstuhl sitzend, mit Geh- und Sehbehinderungen). Demzufolge stellen Haltestellen ohne niederflurgerechte Hochborde¹³ und ohne taktile Leiteinrichtungen (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) eine Systemschwachstelle dar.¹⁴

Ein wichtiger Aspekt ist auch die Zugänglichkeit der Haltestelle. Nur wenn die Gehwege zur Haltestelle eine ausreichende Breite¹⁵ haben und sichere/ barrierefreie Querungsmöglichkeiten bestehen, ist eine Haltestelle gefahrlos erreichbar. Hier bestehen bei vielen Haltestellen zusätzliche Defizite.

Anhaltspunkte für die Bewertung des Ausbauszustandes der Haltestellen im Lahn-Dill-Kreis gibt die Erfassung der Attribute für das Projekt „BAIM – Barrierefreie ÖV-Information für mobilitätseingeschränkte Menschen“, die im Rahmen der Haltestellen-erhebung im Jahr 2015/16 erhoben wurden. Demnach waren von 907 Haltestellenbereichen nur 76 barrierefrei ausgebaut. Ein Großteil der Haltestellen weist Defizite bezüglich der Barrierefreiheit auf. So erfolgt bei 141 Haltestellen der Einstieg direkt vom Straßenniveau aus, bei 618 Haltestellen liegt die Bordsteinhöhe mit unter 15 cm Höhe deutlich unter der für den Einsatz von Rollstuhlrampen erforderlichen Mindestbordhöhe von 16 cm. Auch die Aufstellfläche, als Raum für das Manövrieren von Rollstuhl und Kinderwagen gebraucht, erreicht bei fast der Hälfte (49%) der Haltestellen nicht die erforderliche Mindestbreite von 2,50 m. Eine Übersicht über die Anzahl der betroffenen Haltestellen je Gemeinde gibt Tabelle IV-5.

¹³ Hochborde sollen i. d. R. eine Höhe von 22 cm aufweisen. Bei nicht richtliniengerecht angelegten Busbuchten müssen zur Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche und zur Vermeidung von Schäden an den Fahrzeugen die Hochborde mit Höhen unter 21 cm eingebaut werden. Dann können die Hochborde aber ihre zuge dachte Funktion unter Umständen nicht voll erfüllen. HessenMobil empfiehlt daher den Bau einer „differenzierten Haltestelle. Bei dieser Anordnung ist im Anfahrtsbereich eine niedrigere Bordhöhe angeordnet, die ein „Überstreichen“ des Fahrzeuges ohne Schäden ermöglicht. Auf diese Weise kann der barrierefreie Ein- und Ausstieg für die erste und zweite Tür gewährleistet werden.“

¹⁴ Ausnahmen sind Haltestellen, die nur durch das AST oder vereinzelt im schulbezogenen Linienverkehr angefahren werden.

¹⁵ Gemäß RASt liegt die absolute Mindestbreite für Seitenraum- Gehwege bei 2,50 Metern. Bei beengten dörflichen Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen ist als Ausnahme eine Mindestbreite von 1,50 m zulässig. Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen wird in Hessen nur gefördert, wenn die Gehwege zur Haltestelle mindestens 1,50 m breit sind (siehe Zentrales Handbuch HessenMobil, Kap. 4.9.5.12).



Abbildung IV-2: *Beispiel für eine Haltestelle mit zu geringer Bordhöhe und zu schmaler Aufstellfläche. Für einen bequemen Einstieg hält der Bus zudem zu weit vom Bordstein entfernt [Foto: IGDB, August 2019]*

GEMEINDE	Allgemein			Bordsteinhöhe				Breite Aufstellfläche bzw. Gehweg				
	Gesamt	Wartehallen	Barrierefrei	Kein Bordstein	unter 15 cm	15 cm und darüber	keine Angabe	keine Aufstellfläche	unter 1,50	unter 2,50 m	2,50 m und darüber	keine Angabe
Aßlar	46	28	16	2	26	18	0	0	1	16	28	1
Bischoffen	16	12	1	6	7	3	0	0	1	5	10	0
Braunfels	46	12	4	9	29	5	3	0	3	15	24	4
Breitscheid	29	7	1	13	12	1	3	0	9	6	11	3
Dietzhöhlztal	30	17	2	5	20	4	1	0	1	11	17	1
Dillenburg	104	28	2	20	63	20	1	13	14	35	41	1
Driedorf	39	22	2	3	27	7	2	0	4	22	11	2
Ehringshausen	46	18	1	8	36	2	0	4	0	15	27	0
Eschenburg	42	20	1	10	30	2	0	0	10	16	16	0
Greifenstein	35	12	1	6	23	1	5	1	3	10	16	5
Haiger	81	29	2	3	64	10	4	0	12	20	45	4
Herborn	127	36	24	12	81	31	3	3	22	50	47	5
Hohenahr	27	9	3	11	11	3	3	4	2	2	16	3
Hüttenberg	37	11	7	1	27	8	1	0	0	15	21	1
Lahnau	22	17	20	0	1	21	1	0	0	4	17	1
Leun	30	12	0	5	24	1	0	2	2	10	16	0
Mittenaar	19	10	5	1	13	5	0	0	5	2	12	0
Schöffengrund	31	16	6	3	22	6	0	0	11	14	6	0
Siegbach	22	8	0	12	8	2	0	6	1	3	12	0
Sinn	18	13	0	1	14	0	3	0	0	2	13	3
Solms	34	16	3	0	27	7	0	0	6	11	16	0
Waldsolms	25	8	1	7	13	3	2	3	3	10	7	2
Gesamt	906	361	102	138	578	160	32	36	110	294	429	36

Tabelle IV-5: Anzahl der Haltestellen nach Gemeinden nach Barrierefreiheit, Bordsteinhöhe und Breite Aufstellfläche im Bereich der Haltestellen
 [Datenbasis: Datenabfrage vom 29.06.2018 aus Haltestellenmanagement-System (HMS) des RMV, ergänzt um Angaben VLDW und Abfrage Kommunen]



Abbildung IV-3: Beispiele für Haltestellen ohne Bordstein und ohne definierte Aufstellfläche
[Fotos: HMS 2015/2016]



Abbildung IV-4: Beispiele für Haltestellen mit zu schmaler Aufstellfläche bzw. Gehweg
[Fotos: HMS 2015/2016]

5.4 Unzureichender Ausbaustand



Abbildung IV-5: *Beispiel für eine Haltestelle, bei der ein Hochbord eingebaut wurde. Aufgrund der zu schmalen Aufstell- und Manövrierfläche ist die Haltestelle trotzdem nicht für Menschen im Rollstuhl nutzbar [Foto: VLDW]*

Der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen ist nur dann förderfähig, wenn sie für mobilitätseingeschränkte Personen ohne fremde Hilfe erreichbar und nutzbar sind. Dafür müssen die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) der *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen* niedergelegten Abmessungen für Anlagen des ÖPNV eingehalten werden (vgl. *FGSV 2006*, S. 94 ff.).

Daher ist beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowohl auf die praxisgerechte Anfahrbarkeit der Haltestelle, als auch auf ausreichenden Manövrierraum für Nutzer mit Kinderwagen oder im Rollstuhl zu achten. Bei Flächenkonflikten muss ggf. zur Aufweitung des Haltestellenbereichs eine Umverteilung der Verkehrsflächen vorgenommen werden.

Nachfolgend werden Beispiele für einen unzureichenden Ausbaustand von Hal-

testellen aufgeführt, die die Barrierefreiheit einschränken und daher zu vermeiden sind:

- Die Haltestellen sind so angelegt, dass die Hochborde fahrgeometrisch nicht optimal angefahren werden können, z. B. in Knotenpunktbereichen oder bei zu kurz angelegten Busbuchten, die den Anforderungen der RAST 06 an ausgebaute Haltestellenpositionen nicht entsprechen.
- Die erforderliche Mindestbreite des ausgebauten Bussteigs von 2,5 m wird durchgängig oder punktuell (z. B. durch Einbauten) deutlich unterschritten. Auf solchen Bussteigen ist auf der Höhe der zweiten Bustür eine Wendemöglichkeit für Rollstuhlfahrer oder für Kinderwagen daher nicht mehr gegeben.
- Die Länge des Hochbordes ist für die dort verkehrenden Fahrzeuge (z. B. für Gelenkbusse), für eine dichte Fahrzeugfolge oder für das Abwarten von Anschlüssen an einer Haltestellenposition nicht ausreichend ausgelegt.
- Bei Haltestelle mit Hochborden in Kurvenlagen lässt sich bei zu kleinen Krümmungsradien kein barrierefreier Übergang zwischen allen Türen des Fahrzeugs und dem Bussteig herstellen, da die Spaltbreiten zu groß sind.
- Bei Haltestellen mit Hochborden geht beim Kneeling, dem seitlichen Absenken des Fahrzeugs, unter gewissen Umständen eine Verletzungsgefahr für wartende Fahrgäste aus, falls die Hochborde nicht aus Randsteinen bestehen, die nach unten abgerundet sind. Außerdem sind Beschädigungen der Reifenflanken möglich.
- Haltepositionen mit zu kleinen Warteflächen sind einem hohen Fahrgastaufkommen nicht gewachsen oder für einen intensiven Fahrgastwechsel nicht geeignet.

- Haltestellen wurden zwar richtlinienkonform neu angelegt oder ausgebaut, dennoch fehlen taktile Elemente für sehbehinderte Fahrgäste.
- Haltestellen wurden mit taktilen Elementen versehen, die jedoch nicht durchgehend als eine geschlossene Kette ausgebildet sind.

5.5 Eingeschränkte verkehrliche Funktionalität

Die Nutzung von Haltestellen kann durch mehrere Faktoren eingeschränkt sein. Folgende Kombinationen treten dabei auf:

- Eine Haltestelle kann durch einen Bus – dauerhaft oder temporär – nicht ordnungsgemäß angefahren werden, weil die baulichen Zustände der Straßeninfrastruktur oder Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer (motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr) dies nicht erlauben.
- Durch fehlende Fahrbahnmarkierungen wird ein innerörtlicher Haltestellenbereich optisch nicht herausgehoben, so dass keine klare Abgrenzung zum ruhenden Verkehr entsteht.
- Die Zuwegungen im öffentlichen Straßenraum zu einer Haltestelle sind bezüglich der Sicherheit und Barrierefreiheit mangelhaft, weil Gehwege fehlen, Gehwegbreiten zu schmal sind, Fußwege keine Beleuchtung haben, Treppenstufen Hürden darstellen, Unterführungen (Fußgängertunnel) zu subjektiven oder tatsächlichen Hindernisse werden.
- Eine Haltestelle kann die ihr zugewiesene verkehrliche Funktion nicht erfüllen, da diese beispielsweise fußläufig nur durch Umwege erreichbar ist, sich nicht in räumlicher Nähe ihres Bestimmungsortes befindet oder nur einseitig vorhanden ist.
- Haltestellen sind – zum Teil jahreszeitlich bedingt – durch Vegetation verdeckt und vom öffentlichen Straßenraum kaum mehr als solche zu erkennen.

5.6 Unzureichende Informationsmöglichkeiten

Wegekettens gehen stets eng mit Informationsketten einher, weshalb nutzungsrelevante Fahrgastinformationen an den Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im ländlichen Raum zumindest durchweg in visueller Form vorzuhalten sind (vgl. auch § 40 Abs. 4 PBefG). Die Informationssysteme sollen vorzugsweise einem einheitlichen Gestaltungsschema folgen, um sowohl eine hohe Wiedererkennbarkeit als auch eine leichte Nutzbarkeit gewährleisten zu können.

Die Informationsmöglichkeiten an Haltestellen sind dann als unzureichend oder gar als mangelhaft einzustufen, wenn

- haltestellen- oder linienbezogene Fahrpläne fehlen;
- Fahrgastinformationen bei Dunkelheit nicht lesbar sind;
- diese permanent oder temporär für alle Nutzergruppen nicht oder nur schwer erreichbar oder erkennbar sind;
- diese von kleinwüchsigen Nutzern, Personen im Rollstuhl, Gehbehinderten und Kindern nicht erkennbar sind, weil sie zu hoch angebracht oder nicht stufenfrei erreichbar sind;

- Sondersituationen nicht bekannt gegeben werden (z. B. Baustellen, Linienwegsänderungen, Nichtbedienung);
- Vitrinen und Fahrplankästen zerstört oder anderweitig unbrauchbar sind;
- Wegeleitungen (Beschilderungen) fehlen oder unbrauchbar sind.



Abbildung IV-6: Beispiele für zu kleine Beschriftung der Linieneinsätze und Aushangpläne im falschen Format [Fotos: IGDB April und August 2019]

5.6.1 Haltestellenschilder

Die Haltestellen sind mit zeitgemäßen Haltestellenschildern ausgestattet. Die Beschriftung entspricht dem vom RMV vorgegebenen Schema. Im Rahmen von Umbeschriftungen wurden allerdings an den meisten Haltestellen die Linieneinsätze in zu kleiner Schriftgröße beschriftet. Die Lesbarkeit der Liniennummern und Ziele ist dadurch selbst aus der Nähe erheblich erschwert. Zudem fehlen bei den Zielangaben der Linien Angaben zu wichtigen Zwischenzielen, die Fahrgästen die Orientierung über den Linienweg erleichtern.

5.6.2 Aushangfahrpläne

Im Lahn-Dill-Kreis werden haltestellenbezogene Aushangfahrpläne (Typ ZOB ländlicher Raum) nach RMV- Gestaltungsrichtlinien, auf denen die Abfahrten mehrerer Linien von der Haltestelle aufgeführt sind, verwendet. Die Erstellung und Anbringung der Aushangpläne im Rahmen der Haltestellenbewirtschaftung gehört zu vertraglich geregelten Aufgaben der Verkehrsunternehmen. Die Qualität der Aushangpläne und der Hängung ist daher nicht einheitlich.

Im Rahmen von Ortsbesichtigungen wurden teilweise Qualitätsunterschiede bei der Ausführung und Hängung der Aushangpläne festgestellt, die nachfolgend exemplarisch aufgeführt sind:

- Die Angabe der Zwischenhaltestellen entspricht nicht immer den Vorgaben: Es sind zu wenige Zwischenhaltestellen aufgeführt. Ohne Vorkenntnisse über den Linienweg können Ortsfremde, die kleinere Ortschaften erreichen wollen, dann nicht erkennen, welche Buslinie die richtige ist.
- Aushangpläne mehrerer Unternehmen an einer Haltestelle: An einigen Haltestellen hängen Aushangpläne verschiedener Unternehmen und in unterschiedlichen Formaten. Für den Fahrgast ist dies sehr unübersichtlich, da er die nächsten Abfahrten auf verschiedenen Plänen zusammensuchen muss.
- Fahrplanformat passt in Einzelfällen nicht zum Fahrplankasten: Überwiegend gibt es Fahrplankästen im DIN A3- Querformat. Teilweise aber auch im DIN A3-Hochformat. Obwohl ein Abgleich der Fahrplanformate vertraglich geregelt ist, kommt es in Einzelfällen vor, dass Aushangpläne von Verkehrsunternehmen im falschen Format produziert werden. Dann hängen Pläne im Hochformat gedreht in querformatigen Fahrplankästen. Durch Rückmeldungen des Personals, das die Haltestellenbewirtschaftung durchführt, sollten diese Fehler künftig vermieden werden.
- Aushangfahrpläne mit unvorteilhafter Platzaufteilung: Inhalte verteilen sich hier auf mehrere, oft nur halbgefüllte Blätter. Bei im Haltestellenpaddel integrierten Fahrplankästen kann es dann vorkommen, dass sich weitere Fahrten auf dem rückwärtigen Fahrplankasten befinden, die vom Fahrgast nicht wahrgenommen werden.

Weitere Informationen, wie Liniennetzpläne oder Tarifinformationen, sind an den Bushaltestellen im Lahn-Dill-Kreis derzeit nicht vorhanden. Zusätzliche Informationsvitriolen an Buswartehäuschen werden teilweise nicht oder für Fremdinformationen genutzt oder sind defekt bzw. ohne Glas. Im Falle von Baustellen erfolgt die Information mangels verfügbarer Fahrplankästen mittels per Kabelbinder befestigter Texte in Klarsicht-hüllen. Diese Informationsform kann bezüglich der Wetterbeständigkeit und Lesbarkeit als nicht optimal bezeichnet werden.

Da Aushangpläne an der Haltestelle das Verkehrsangebot repräsentieren, können die dargestellten Mängel potentielle Fahrgäste abschrecken. Seitens der Verkehrsunternehmen müssen daher die vertraglich geregelten Qualitätsvorgaben zur Erstellung und Hängung der Aushangpläne eingehalten werden. Dies ist von der VLDW zumindest stichprobenartig zu überprüfen.



Abbildung IV-7: Beispiele für ungeordnete, fehlformatige und fehlende Aushangpläne sowie für provisorisch angebrachte Baustelleninformation (Abb. Mitte rechts) [Fotos: IGDB April und August 2019]

5.6.3 Dynamische Fahrgastinformation



Abbildung IV-8: DFI-Anzeige am ZOB Herborn (Foto: VLDW)

Tafeln zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI), die die nächsten Bus-Abfahrten in Echtzeit anzeigen, gibt es derzeit nur an den Busbahnhöfen in Herborn und Braunfels. Im Laufe des Jahres 2020 werden weitere DFI-Anzeigetafeln im Rahmen des Förderprojektes an den Haltestellen Eibelshausen „Markt“, Schwalbach „Steinstraße“ und Dillenburg „Deutsche Bank“ (Fahrtrichtung Frohnhausen stadtauswärts) installiert.

Verbesserungsbedarf gibt es bei der Lieferung und Weiterverarbeitung der im VLDW erfassten Echtzeitdaten an den RMV, damit sich Fahrgäste über die Online-Auskunft und RMV App über die aktuelle Situation (insbesondere im Fall von Fahrtausfällen) informieren können.

6 Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln

6.1 Fahrradverkehr

Bisher weisen nur wenige Bahnhöfe Bike-and-Ride-Anlagen auf (vgl. Kapitel II-7.3.2). Wie im Anforderungsprofil (vgl. Kapitel III-8.3.1) dargelegt, kann das Fahrrad insbesondere dort eine gute Ergänzung zum ÖPNV sein, wo Wohnsiedlungen abseits von Haltestellen liegen oder die Bedienung nur durch wenige Fahrten erfolgt. Mit der Verbreitung von Fahrrädern mit elektrischem Hilfsantrieb (Pedelecs) erhöht sich die Reichweite und sinkt die Empfindlichkeit für Steigungen auch für Personen ohne sportliche Ambitionen. Gleichzeitig wächst durch die höheren Anschaffungspreise der Pedelecs die Nachfrage nach sicheren Abstellmöglichkeiten (z. B. anmietbaren Fahrradboxen). Hier fehlt es momentan noch an entsprechenden Angeboten.

6.2 Fußgängerverkehr

Die Anbindung der Haltestelle an das Fußwegenetz ist ein wichtiger Aspekt (vgl. Kapitel III-8.3.2). Verbesserungsbedarf besteht insbesondere bei den Gehwegbreiten zur Haltestelle, den Querungsmöglichkeiten und der Ausschilderung (Wegeleitung zu Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen).

6.3 Autoverkehr

An vielen Bahnhöfen existieren bereits Park-and-Ride-Plätze (vgl. Kapitel II-7.3.1). Da P+R- Plätze aufgrund ihres Platzverbrauchs und der Erstellungs- und Betriebskosten pro Stellplatz große Investitionen bedeuten, ist ein Ausbau nur bedingt anzustreben (vgl. Kapitel III-8.3.3). Im Nahverkehrsplan können daher keine konkreten Aussagen zu Mängeln bei der Verknüpfung mit dem Autoverkehr getroffen werden.

7 Fahrzeuge

Aufgrund der in den vergangenen Ausschreibungen geforderten Mindestanforderungen an die Fahrzeuge entspricht der Standard der Regelfahrzeuge schon heute dem Anforderungsprofil. Das maximale Alter der Busse liegt bei 10 Jahren für Regelfahrzeuge bzw. 14 Jahren für Ersatzfahrzeuge.

7.1 Technische Anforderungen

Gemäß den in den Ausschreibungsunterlagen festgelegten Mindestanforderungen müssen die derzeit eingesetzten Fahrzeuge eine ausreichende Motor- und Getriebeleistung aufweisen sowie bezüglich der Umweltstandards die Euro 6- Norm (Ersatzfahrzeuge mindestens Euro 5- Norm) erfüllen. Zudem müssen die Regelfahrzeuge eine Klimaanlage haben sowie Einrichtungen zur Videoüberwachung aufweisen. Damit entsprechen sowohl die Regelfahrzeuge als auch die Ersatzfahrzeuge den im Anforderungsprofil geforderten Kriterien.

7.2 Barrierefreiheit

Die derzeit im Linienverkehr eingesetzten Regelfahrzeuge sind barrierefrei zugänglich und verfügen über Rampen und eine Sondernutzungsfläche für Rollstühle und Kinderwagen. Gemäß Mindestanforderungen ist zwischen Tür 1 und 2 der Mittelgang stufenlos ausgeführt.



Abbildung IV-9: Beispiele Innenräume von Niederflerbussen (links mit Überlandbestuhlung, rechts mit Stadtbusbestuhlung) (Fotos: IGDB, VLDW)

7.3 Fahrgastinformation

Mit Vollmatrixanzeigen zur Anzeige von Liniennummer und Fahrziel an der Front und Einstiegsseite sowie der Liniennummer am Heck, sowie optischer und akustischer Haltestellenanzeige innen entsprechen die Fahrzeuge dem Anforderungsprofil.

Wichtige Voraussetzung für eine funktionierende Fahrgastinformation in den Fahrzeugen ist die aktuelle Datenversorgung. Seitens der VLDW wird daher die Datengrundlage zeitnah aktualisiert und über Datenschnittstellen an das ITCS- System LIAS sowie die RMV- Fahrplanauskunft weitergegeben. Für die Datenversorgung im Fahrzeug müssen diese Daten vom jeweiligen Verkehrsunternehmen eingepflegt werden, um über die Bordrechner (Fahrscheindrucker) die Anzeigen und Ansagen zu steuern.

Die Fahrgastinformation funktioniert in der Regel zuverlässig. In Einzelfällen kann es aber aufgrund von nicht eingepflegten Änderungen im Datenbestand oder technischen Ausfällen zu Fehlfunktionen kommen. Im Rahmen des Qualitätsmanagement werden solche Mängel von der VLDW mittels Erhebungen erfasst und innerhalb der vertraglichen Regelungen sanktioniert.

7.4 Erscheinungsbild



Abbildung IV-10: Mit Ausnahme des RMV-Balkens bestimmt das Verkehrsunternehmen über das äußere Erscheinungsbild der Busse. Lediglich für Ausflugsbusse der „Blauen Linie“ ist einseitig eine Beschriftung vorgegeben (Fotos: VLDW, IGDB)

Derzeit wird in den Ausschreibungen keine einheitliche Farbgebung der Busse gefordert. Die farbliche Gestaltung der Fahrzeugaußenflächen und des Innenraums sollte lediglich so gestaltet sein, dass sich sehbehinderte Fahrgäste gut orientieren können. Die Busse fahren daher in von den Verkehrsunternehmen gewählten Außenfarben. Sie sind nach RMV-Vorgaben mit RMV-Logo und farbigen Balken beklebt. Zusätzlich haben Busse auf von der VLDW ausgeschriebenen Linien auf dem Heck eine VLDW-Eigenwerbung für die Mobilitätszentrale. Busse, die auf den Freizeitlinien eingesetzt werden, sind auf der türlosen Seite mit einem Schriftzug „Blaue Linie“ versehen.

Mit Stand Januar 2020 wird die Fläche von 19 Bussen - überwiegend in den Linienbündeln Hüttenberg und Braunfels - als Werbefläche vermietet. Für die Vermarktung der Werbeflächen bedient sich die VLDW eines Kooperationspartners. Bei der werblichen Nutzung werden die Vorgaben, dass nur einzelne Teilstücke der Fensterflächen beklebt werden dürfen, erfüllt.

Durch ihre große Flächen und die Präsenz im Straßenverkehr bieten Busse eine gute Möglichkeit, direkt oder durch eine positive und wertige Ausstrahlung auch indirekt für die Nutzung des ÖPNV zu werben. Diese Möglichkeit wird derzeit kaum genutzt. Trotzdem kann das Erscheinungsbild der Busse im Lahn-Dill-Kreis als positiv bewertet werden, da diese in der Regel gepflegt und überwiegend werbefrei sind. Die vom Verkehrsunternehmen gewählte Farbgebung stärkt deren Identität mit dem Verkehrsangebot und trägt damit zur Qualität bei der Leistungserbringung bei.

V Angebotskonzept

Der Nahverkehrsplan behandelt die Linien des straßengebundenen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Lahn-Dill-Kreises. Der SPNV auf dem Gebiet des Landkreises sowie lokale bzw. regionale Linien, welche sich in Aufgabenträgerschaft der Stadt Wetzlar oder benachbarter Landkreise befinden, jedoch das Gebiet des Lahn-Dill-Kreises durchfahren, sind nicht Bestandteil des vorliegenden Nahverkehrsplans. Informationen zum aktuellen Angebot und zu geplanten Maßnahmen im Bereich des SPNV sowie zu ein- und ausbrechenden Verkehren des straßengebundenen ÖPNV werden nachrichtlich in den Nahverkehrsplan übernommen. Dies gilt auch für die Planungen bezüglich der Einrichtung neuer regionaler Expressbuslinien auf dem Gebiet des Landkreises, die wie der Schienenverkehr in den Aufgabenbereich des RMV fallen.

Ziel des Angebotskonzeptes ist es, die bestehenden ÖPNV- Strukturen im Lahn-Dill-Kreis so weiterzuentwickeln, dass sie auch in Zukunft den gesellschaftlichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Anforderungen an einen modernen, nachhaltigen und auf die lokalen Gegebenheiten abgestimmten öffentlichen Nahverkehr gerecht werden. Eine besondere Herausforderung stellt hierbei dar, dass die zur Erreichung dieses Ziels geplanten Maßnahmen stets in Einklang mit den finanziellen Rahmenbedingungen zu bringen sind.

Vor diesem Hintergrund bildet die Umsetzung der im Anforderungsprofil festgesetzten Ausweitung der Mindeststandards zur Verbindungs- und Bedienungsqualität durch die Schaffung eines zusätzlichen Fahrtenangebotes auf den lokalen Buslinien einen Schwerpunkt des Angebotskonzeptes. Insbesondere am Wochenende wird durch die neuen Vorgaben auf zahlreichen Linien erstmals über den gesamten Tagesverlauf ein regelmäßiges, vertaktetes und auf die übergeordneten Linien abgestimmtes Angebot realisiert. Auf diese Weise wird, genauso wie durch die Schaffung von Anschlussfahrten zu den Spätzügen aus Richtung Frankfurt und Gießen, der wachsenden Bedeutung des Freizeitverkehrs Rechnung getragen. Das Produkt „RufBus“ stellt hierbei zu Zeiten und auf Linien schwacher Nachfrage eine wirtschaftlich tragfähige Alternative zum Linienverkehr, die dennoch ein grundhaftes Fahrtenangebot sicherstellt, dar. Auch von montags bis freitags werden die generell schon weitestgehend den Vorgaben entsprechenden Fahrpläne mit dem Ziel der Schließung von Angebotslücken punktuell ergänzt. Ziel ist es – verbunden mit dem Angebot auf der Schiene und den neuen Expressbuslinien sowie ergänzt durch die Linien benachbarter Aufgabenträger – ein flächenhaftes Grundangebot an allen Verkehrstagen sicherzustellen.

Zudem wird durch die Einführung des neuen MobilBus- Konzeptes zu einer Stärkung der Nahmobilität in den ländlichen Teilen des Landkreises beigetragen und der dortigen demographischen Entwicklung sowie den bestehenden Versorgungsstrukturen Rechnung getragen. Vor allem Senioren/ -innen und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen werden durch das neue Angebot der Weg zum Ärztehaus, zum Einkauf in der Kerngemeinde oder auch der notwendige Behördengang erleichtert. So entfallen durch die vorgesehene Erschließung der dicht bebauten Ortskerne sowie der durch enge Erschließungsstraßen geprägten Wohngebiete durch barrierefreie Minibusse die langen Wege zu den oftmals an den Ortsdurchfahrten gelegenen Haltestellen. Durch die Abstimmung des MobilBus- Konzeptes auf das bestehende ÖPNV- Angebot kommt dem neuen Angebot auch eine Zubringerfunktion zu den übergeordneten Hauptlinien sowie zum SPNV zu, sodass für die genannte Zielgruppe perspektivisch ein verbesserter Zugang zum ÖPNV erreicht wird.

Weiterhin stellen die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV während des Geltungszeitraums des Nahverkehrsplans ein zentrales Thema im Hinblick auf die Fahrzeugbeschaffung und die Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur dar. Einen zentralen Bestandteil des Angebotskonzeptes bildet deshalb ein Priorisierungskonzept zum barrierefreien Haltestellenausbau in den Städten und Gemeinden des Lahn-Dill-Kreises, das eine schrittweise Herstellung der gesetzlich geforderten vollständigen Barrierefreiheit (gemäß PBefG § 8 (3) Satz 3) zum Ziel hat. So soll bis Anfang des Jahres 2022 eine Haltestelle in jedem Ortsteil barrierefrei ausgebaut sein. Alle weiteren für den Ausbau vorgesehenen Haltestellen sollen bis 2025 folgen.

1 Verkehrsangebot

Das Planungsnetz (→ **Anlage V-1**) bietet einen Überblick über die im Angebotskonzept vorgesehenen Maßnahmen mit Bezug zum Liniennetz. Es zeigt neben dem aktuellen Bestandsnetz, das in grauer Farbe dargestellt wird, die im Bereich des Verkehrsangebotes geplanten Anpassungen, wobei die Art der jeweiligen Maßnahme sowie die Priorität ihrer Umsetzung anhand der farblichen Darstellung sowie der Strichstärke abgelesen werden kann. Folgende Maßnahmen sind in der Karte zum Planungsnetz zu finden:

- geplante und in Abstimmung befindliche regionale Expressbuslinien;
- zu prüfende lokale Expressbuslinien bzw. Schnellbuskurse auf lokalen Linien;
- im Rahmen der Ausweitung der Mindeststandards zur Verbindungsqualität vorgesehene Maßnahmen;
- neue Linien, Linienenerweiterungen und Angebotsausweitungen zur Prüfung im Rahmen der nächsten Ausschreibungen (ggf. Umsetzung nur bei Mitfinanzierung durch die betreffenden Kommunen).

Darüber hinaus enthalten die in → **Anlage V-2** zu findenden Liniensteckbriefe zu allen Linien in der Aufgabenträgerschaft des Lahn-Dill-Kreises sowie zu den wichtigsten ein- und ausbrechenden Verkehren linienbezogene Aussagen zu folgenden Aspekten:

- Liniennummer und Linienverlauf;
- Linienbündel und Laufzeit;
- Angebotsform (Bus, RufBus etc.);
- Linientyp (Linie in lokaler bzw. regionaler Aufgabenträgerschaft);
- Verkehrstage, Betriebszeiten und Fahrtenfolge (Fahrplanstand 2020 sowie angestrebtes Angebot nach Umsetzung der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen);
- Verknüpfungspunkte mit Anschlüssen auf lokale und regionale Buslinien sowie Linien des schienengebundenen Nahverkehrs;
- Verkehrliche Funktionen bzgl. der Anbindung von Zentren unterschiedlicher Hierarchiestufen sowie Aufgaben im Bereich der Schülerbeförderung;
- Einrichtungen im Erschließungsbereich: Schulen und sonstige Bildungseinrichtungen, Verwaltungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen und Ausflugsziele, etc.;

- Geplante Maßnahmen zur Erfüllung der im Anforderungsprofil festgesetzten Mindeststandards zur Verbindungsqualität;
- Unverbindliche, im Rahmen der nächsten Ausschreibung des jeweiligen Linienbündels zu prüfende Maßnahmen;
- Besonderheiten zur Angebotsform, zum Linienverlauf, zu den eingesetzten Fahrzeugen etc. sowie saisonale Abweichungen;
- Darstellung des Linienverlaufs im Rahmen eines schematischen Liniennetzplans.

1.1 Schienenpersonennahverkehr

1.1.1 Hessen-Express

Im Bereich der Regional-Express- Linien ist eine Aufwertung durch ein schnelleres Produkt namens „Hessen-Express“ (HE) geplant. Die HE- Züge halten nur in den Hauptbahnhöfen der Oberzentren sowie an wichtigen Knotenbahnhöfen und weiteren aufkommensstarken Stationen. Im Endzustand sind für den Einsatz auf HE- Linien Fahrzeuge in eigenem Design und mit hochwertiger Ausstattung vorgesehen. Die Umsetzung des „Hessen-Express“- Konzeptes hängt vom Ausbau der Streckeninfrastruktur ab.

Für den Lahn-Dill-Kreis ist hierbei die Verbindung

- HE 4 Siegen – Dillenburg – Herborn – Wetzlar – Friedberg – Frankfurt

geplant.

1.1.2 Main-Weser-Bahn

Für die Verbindung von und nach Frankfurt hat die Main-Weser-Bahn auf dem Abschnitt zwischen Gießen und Frankfurt auch für den Lahn-Dill-Kreis eine hohe Bedeutung, auch wenn die Strecke nicht auf dem Gebiet des Landkreises verläuft.

Die Main-Weser-Bahn ist eine der am stärksten nachgefragten Bahnstrecken im RMV. Sie wird nicht nur vom Regional- sondern auch vom Fern- und Güterverkehr genutzt. Mit Verlegung des S-Bahnverkehrs zwischen Frankfurt und Friedberg auf eigene Gleise bietet sich die Möglichkeit, dadurch freiwerdende Kapazitäten für die Verbesserung des Regionalverkehrsangebots zu nutzen.

1.1.3 Anpassungen im Zuge der Einrichtung einer IC- Verbindung Münster/ Dortmund – Siegen – Wetzlar – Frankfurt (Linien RE44, RB96, RE99)

Die DB Fernverkehr AG beabsichtigt ab Dezember 2021 eine IC- Verbindung aus Nordrhein-Westfalen kommend über Siegen und Wetzlar nach Frankfurt einzurichten. Aus Fahrzeitgründen ist die Bedienung von Gießen nicht vorgesehen. Die zweistündlich verkehrende IC- Linie ist in den Knoten Siegen eingebunden, was zur Folge hat, dass der bislang in gleicher Zeitlage verkehrende RE99 vorverlegt wird und zwischen Siegen und Dillenburg die Bedienung aller Halte von der Linie RB95 übernimmt. Dillenburg und Wetzlar werden IC- Halt, von den bislang nur mit RB bedienten Stationen werden zweistündlich Direktverbindungen nach Wetzlar und Gießen geschaffen. Für Gießen wird ein Zu- und Abbringerverkehr nach Wetzlar als Regional-Express- Linie RE44 ergänzt, die weiter lahnabwärts nach Limburg mit Zwischenhalt in Weilburg und Limburg-Eschhofen geführt wird.

1.2 Regionale Buslinien

1.2.1 Regionale Expressbusse

Regionale Expressbuslinien bilden einen wesentlichen Baustein des im Verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main¹⁶ enthaltenen Linienkonzeptes für den straßengebundenen ÖPNV. Im ländlichen Raum bieten sie dort, wo keine Schienenverbindungen existieren, die Möglichkeit, durch direkte Linienwege und einer geringen Anzahl an Unterwegshalten dennoch attraktive Reisezeiten zu schaffen. Sie stellen somit bedeutende Verbindungsachsen dar, auf welche sich die lokalen Erschließungsverkehre ausrichten lassen. Ihre Stellung als Premiumprodukt des Busnetzes spiegelt sich darüber hinaus auch in der Ausstattung und Gestaltung der Fahrzeuge wider.

Folgende landkreisübergreifende Expressbuslinien gehen ab 13. Dezember 2020 in Betrieb:

- X37: Gladenbach – Offenbach (Mittenaar) – Herborn
→ eine Verknüpfung mit Linie X38 (Gladenbach – Niederweimar – Marburg) wurde beim RMV beantragt.
- X41: Dillenburg – Eibelshausen – Biedenkopf

Folgende landkreisübergreifende Expressbuslinien wurden im Rahmen der Stellungnahme des Verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main zur Prüfung übermittelt:

- Weilburg – Braunfels – Schwalbach – Brandoberndorf – Butzbach
- Herborn – Driedorf – Mengerskirchen – Limburg
- Wetzlar – Hüttenberg – Butzbach
- Gladenbach – Bischoffen – Hohenahr/ Biebertal – Gießen

1.3 Lokale Linien

1.3.1 Lokale Expressbusse/ Schnellfahrten

Die Reisezeit spielt eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Maßnahmen zur Verkürzung von Reisezeiten sind daher auch im lokalen Liniennetz sinnvoll. Dazu gehören lokale Expressbuslinien oder Linienkurse zu nachfragestarken Zeiten, die als Schnellbusfahrten durchgeführt werden.

Lokale Expressbusse verkehren ganztägig im Takt auf einem festen Linienweg. Sie bieten dort, wo keine Eisenbahnverbindung besteht, eine schnelle Verbindung ohne Umweg- oder Stichfahrten zum nächsten Mittel- oder Oberzentrum. Im Unterschied zu regionalen Expressbussen fahren sie aber nur innerhalb des Landkreises.

Dort wo das Fahrgastaufkommen keine ganztägige Expressbuslinie rechtfertigt, ist die Führung bestimmter Kurse einer bestehenden Linie als Schnellfahrten möglich. Diese Kurse lassen schwach frequentierte Haltestellen aus und befahren einen direkteren Linienweg unter Nutzung von Bundesstraßen oder Autobahnen. Wegen der abweichen-

¹⁶ Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2. Fortschreibung 2020 – 2030. Entwurf, S. 240

den Linienführung sind als Schnellfahrt geführte Kurse im Fahrplan und auf der Zielbeschilderung der Busse besonders zu kennzeichnen.

Lokale Expressbusse und Schnellkurse können auf entsprechend ausgebauten Straßen und soweit zugelassen Geschwindigkeiten bis 80 km/h erreichen. Voraussetzung dafür ist aber, dass alle Fahrgäste einen Sitzplatz eingenommen haben.

Für folgende Relationen wurde die Einrichtung einer Bedienung per lokalem Expressbus oder einzelner Kurse als Schnellfahrt geprüft:

- **Braunfels – Wetzlar (Linie 185)** von Braunfels über Oberndorf, ab Burgsolms nach Wetzlar über die B49 mit den Varianten A (mit Solms-Oberbiel) und B (ohne Solms-Oberbiel)

Die Linienführung eines möglichen Expressbusangebotes zum Verkehr der Linie 185 wurde zwischen Braunfels und Wetzlar mit Halt in den Solmsen Ortsteilen Oberndorf, Burgsolms und Oberbiel analysiert. Eine mögliche Linienführung für Expressbusse (X185) wird aktuell in Fahrtrichtung Wetzlar von den Baumaßnahmen auf der Bundesstraße B49 beeinflusst, wovon jedoch nur die Streckenführung über Solms-Oberbiel (Variante A) betroffen ist. Bis zum erwarteten Ausbau der Anschlussstellen nach Oberbiel Anfang 2022 würde sich die Strecke für Expressfahrten in Fahrtrichtung Wetzlar via Oberbiel dadurch spürbar verlängern. Nach Ausbau der B49 wird aufgrund der angepassten Streckenführung und einer verminderten Anzahl an Unterwegshalten mit einer Zeitersparnis von 25% bis 40% gerechnet. Auch unabhängig vom Ausbau der B49 ist auf dieser Relation, auf der kein paralleles Schienenangebot existiert, mit einer deutlichen Zeitersparnis durch eine Expressbuslinie zu rechnen.

- **Katzenfurt – Wetzlar (Linie 471)** mit den Varianten A (Führung über Aßlar) und B (ohne Aßlar)

Eine mögliche Expressbuslinie X471 besitzt gegenüber der regulären Linie einen hohen Wirkungsgrad, da durch die angepasste Streckenführung die Fahrzeit deutlich verkürzt werden kann. Sowohl durch die Reduzierung der rund 30 Haltestellenstopps auf die zentralen Haltepunkte in Katzenfurt, Ehringshausen, Aßlar und Wetzlar, als auch durch die angepasste Streckenführung Katzenfurt – Ehringshausen – Aßlar – Wetzlar ohne Umweg über Berghausen kann die Fahrzeit deutlich verkürzt werden. Aßlar lässt sich ohne nennenswerte Zeitverluste bedienen. Jedoch besteht bereits durch den parallelen Schienenverkehr ein sehr attraktives Angebot mit einer Zeitersparnis von knapp 75% gegenüber der regulären Linie 471. Von der Zeitersparnis im Schienenverkehr profitieren allerdings nur die südlichen Randlagen von Katzenfurt, Ehringshausen und Werdorf sowie die Kernstadt Aßlar.

- **Rittershausen – Eibelshausen – Dillenburg (Linie 302)** mit den Varianten A (Führung über Dillenburg Konrad-Adenauer-Allee) und B (ohne Dillenburg Konrad-Adenauer-Allee)

Die Linienführung einer möglichen Expressbuslinie X302 ähnelt stark dem Verlauf der regulären Linie 302. Das Einsparpotenzial im Hinblick auf die Fahrzeit ist daher als relativ gering einzuschätzen. Allein die kleinere Anzahl an Unterwegshalten (innerhalb von Dietzhöhlental werden die Ortsteile Rittershausen, Ewersbach und Steinbrücken, innerhalb von Eschenburg die Ortsteile Eibelshausen und Wissenbach sowie in Dillenburg der Ortsteil Frohnhausen jeweils über die Bedienung einer zentralen Haltestelle erschlossen) hat einen positiven Effekt auf die

Fahrzeit. Dieser Effekt wird jedoch weiter gemindert, wenn die Schnellbuslinie durch die Innenstadt von Dillenburg (Haltestelle „Konrad-Adenauer-Allee“) geführt wird. Die Reisezeit auf der Linie 302 und einer damit verbundenen Expressbuslinie wird stark vom Verkehrsaufkommen auf der B253 beeinflusst, da es keine Alternativroute gibt. Selbst ein direkter Fahrweg mit Auslassung von Haltestellen hätte ohne die angedachte Umgehungsstraße keine signifikante Fahrzeitverkürzung zur Folge. Zu beachten ist weiterhin, dass zum Dezember 2020 auf dem Abschnitt Eibelshausen - Dillenburg eine regionale Expressbuslinie umgesetzt wird. Ein schienengebundener Parallelverkehr besteht nicht.

Vergleich zwischen lokaler Linie und Expressbuslinie	Linie X185		Linie X471	Linie X302	
	Braunfels-Wetzlar	Wetzlar-Braunfels	Katzenfurt-Wetzlar	Rittershausen-Dillenburg	Dillenburg-Rittershausen
Fahrdauer lokal	35		44	36	
Takt lokal	30		60	60	
Fahrdauer Express Variante A	21 (*26)	22	28	34	32
Fahrdauer Express Variante B	20	20	28	32	31
Zeitersparnis Express Variante A	14 (*9)	13	16	2	4
Wirkungsgrad Express Variante A	40% (*25%)	37%	36%	6%	11%
Zeitersparnis Express Variante B	15	15	16	4	5
Wirkungsgrad Express Variante B	43%	43%	36%	11%	14%
Parallelverkehr Schiene	nein		ja	nein	

Tabelle V-1: Variantenprüfung für mögliche neue lokale Expressbuslinien

1.3.2 Maßnahmen zur Erfüllung der Bedienstandards

Zur Erfüllung der Mindeststandards bezüglich Bedienungszeitraum und -häufigkeit (vgl. Kapitel III-7.4.2) sind Maßnahmen gemäß Tabelle V-2 erforderlich. Eine Abschätzung der dafür entstehenden Kosten findet sich in Kapitel VI-3.1.

Linie	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
100	3 zusätzliche Fahrtenpaare ab 19:00 Uhr (davon 2 Fahrtenpaare RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaare (RufBus) später Nachmittag bzw. Abend	2 neue Fahrtenpaare am Nachmittag bzw. Abend (RufBus)
101	2 zusätzliche Fahrtenpaare ab 19:00 Uhr (davon 1 Fahrtenpaar RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaare (RufBus) später Nachmittag bzw. Abend	neues RufBus- Angebot (4 Fahrtenpaare)
102	2 zusätzliche Fahrtenpaare ab 19:00 Uhr (davon 1 Fahrtenpaar RufBus)	1 zusätzliches Fahrtenpaar zwischen Dillenburg und Manderbach	4 zusätzliche Fahrtenpaare zwischen Dillenburg und Manderbach (Rufbus)
103	3 zusätzliche Fahrtenpaare ab 19:00 Uhr (davon 2 Fahrtenpaare RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaare (RufBus) später Nachmittag bzw. Abend	neues RufBus-Angebot (4 Fahrten)
105	3 zusätzliche Fahrtenpaare ab 19:00 Uhr (davon 2 Fahrtenpaare RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaare (RufBus) später Nachmittag bzw. Abend	neues RufBus-Angebot (4 Fahrten)
106	2 zusätzliche Fahrtenpaare ab 19:00 Uhr (davon 1 Fahrtenpaar RufBus)	4 zusätzliche Fahrtenpaare (RufBus) später Nachmittag bzw. Abend	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
120/ 125	zusätzliche Abendfahrt Richtung Wetzlar, an Freitagen Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	zusätzliche RufBus- Fahrt zu einem 120- Min.- Takt sowie Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
160	2 zusätzliche Fahrtenpaare am Abend ab 19:00 Uhr (RufBus), an Freitagen Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaare (RufBus) später Nachmittag bzw. Abend, Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
170	1 zusätzliches Fahrtenpaar ab 21:00 Uhr, an Freitagen Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaare 16 bis 22 Uhr, Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
174	2 Fahrten vor 8 Uhr in Richtung Braunfels und 1 Fahrtenpaar nach 21 Uhr (jeweils RufBus), an Freitagen Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaare 16 bis 22 Uhr, Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)

Linie	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
180	1 Fahrt nach 20 Uhr Richtung Braunfels, 2 Fahrten vor 8 Uhr und 1 Fahrt nach 20 Uhr in Richtung Tiefenbach, an Freitagen Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaare 13 bis 18 Uhr, Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
181	2 zusätzliche Fahrtenpaare ab 18:00 Uhr (RufBus)	4 zusätzliche Fahrtenpaare (RufBus) 12 bis 20 Uhr	neues RufBus-Angebot (4 Fahrten)
182	2 zusätzliche Fahrtenpaare ab 19:00 Uhr (RufBus), an Freitagen Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaare 12 bis 17 Uhr, Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
185	1 Fahrtenpaar am späten Abend (Linienverkehr), an Freitagen Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	1 Fahrtenpaar am späten Abend (Linienverkehr), an Freitagen Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	jeweils 1 Fahrtenpaar am Morgen und am späten Abend (Linienverkehr)
200	2 Fahrtenpaare am späten Abend (Linienverkehr), an Freitagen 1 Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaare 17 bis 21 Uhr, Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
202	2 zusätzliche Fahrtenpaare ab 20:00 Uhr (RufBus), an Freitagen 1 Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen ca. 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaare 17 bis 21 Uhr, Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
204	Schließung der Taktlücken im Tagesverlauf, Ergänzung des Fahrtenangebotes am Abend, an Freitagen Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	5 zusätzliche Fahrtenpaare 9 bis 22 Uhr, Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen gegen 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
300	1 Fahrt Richtung Roth (mittags); 3 Fahrten Richtung Eibelshausen bzw. 2 Fahrten Richtung Roth nach 19 Uhr (davon 2 Fahrtenpaare RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaare (RufBus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
302	1 zusätzliches Fahrtenpaar nach 21 Uhr	1 zusätzliches Fahrtenpaar am Abend	2 zusätzliche Fahrtenpaare (morgens/abends)

Linie	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
310	2 zusätzliche Fahrtenpaare ab 21:00 Uhr, an Freitagen ca. 24 Uhr 1 Abbringerfahrt von den Zügen aus Frankfurt vom Bf Gießen (RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaare nach 19 Uhr, ca. 24 Uhr 1 Abbringerfahrt von den Zügen aus Frankfurt vom Bf Gießen (RufBus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
312	1 zusätzliches Fahrtenpaar ab 22:00 Uhr, an Freitagen 1 Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen ca. 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaare nach 19 Uhr, ca. 24 Uhr 1 Abbringerfahrt von den Zügen aus Frankfurt/ Gießen vom Bf Wetzlar (Ruf-Bus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
313	1 zusätzliches Fahrtenpaar ab 22:00 Uhr, an Freitagen 1 Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen ca. 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaare nach 17 Uhr, ca. 24 Uhr 1 Abbringerfahrt von den Zügen aus Frankfurt/ Gießen vom Bf Wetzlar (Ruf-Bus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
402	2 zusätzliche Fahrtenpaare ab 20:00 Uhr	neues RufBus-Angebot (5 Fahrtenpaare)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
403	2 zusätzliche Fahrtenpaare nach 20 Uhr zwischen Herborn und Eisemroth	neues RufBus-Angebot (5 Fahrtenpaare) zwischen Herborn und Eisemroth	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare) zwischen Herborn und Eisemroth
405	2 zusätzliche Fahrtenpaare im Tagesverlauf, 3 zusätzliche Fahrtenpaare nach 18 Uhr (RufBus)	neues RufBus-Angebot (5 Fahrtenpaare)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
415	Ergänzung des Fahrtenangebotes 20 bis 22 Uhr, an Freitagen 1 Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen ca. 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	Ergänzung des Fahrtenangebotes 19 bis 22 Uhr, 1 Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen ca. 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	5 Fahrtenpaare zur Anbindung von Ahrdt, Altenkirchen und Großaltenstädten an Erda (RufBus)
471	1 zusätzliches Fahrtenpaar abends, an Freitagen 1 Abbringerfahrt vom Zug aus Frankfurt/ Gießen ca. 24 Uhr vom Bf Wetzlar (RufBus)	neues RufBus-Angebot (5 Fahrtenpaare)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
500	2 zusätzliche Fahrtenpaare abends (RufBus)	1 zusätzliches Fahrtenpaar nach 19 Uhr (RufBus)	1 zusätzliches Fahrtenpaar nach 17 Uhr (Ruf-Bus)
501	Jeweils 1 zusätzliche Fahrt morgens und abends (RufBus)	2 zusätzliche Fahrten nach 20 Uhr (RufBus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrten)
502	Jeweils 1 zusätzliche Fahrt morgens und abends (RufBus)	2 zusätzliche Fahrten nach 21 Uhr (RufBus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrten)
503	2 zusätzliche Fahrten nach 19 Uhr von/nach Seelbach (Ruf-Bus)	1 zusätzliche Fahrt nach 18 Uhr von/ nach Seelbach (RufBus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrten von/ nach Seelbach)

Linie	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
510	Jeweils 1 zusätzliches Fahrtenpaar mittags und abends (Regelverkehr und RufBus)	Verschiebung aktuelles Angebot auf Linie 515 und Einrichtung neuer Regelverkehr (5 Fahrtenpaare)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
515	Jeweils 1 zusätzliches Fahrtenpaar mittags und abends (Regelverkehr und RufBus)	Übernahme der Linie 510, jeweils 1 zusätzliches Fahrtenpaar morgens und abends (RufBus)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
520	2 zusätzliche Fahrtenpaare nach 21 Uhr (1 Fahrtenpaar RufBus)	neues RufBus-Angebot (5 Fahrtenpaare)	neues RufBus-Angebot (4 Fahrtenpaare)
530	2 zusätzliche Fahrtenpaare abends (1 Fahrtenpaar RufBus)	2 zusätzliche Fahrtenpaaren spätnachmittags/ abends (RufBus)	neues RufBus- Angebot (4 Fahrtenpaare)

Tabelle V-2: Maßnahmen zur Erfüllung der Bedienstandards

1.3.3 Maßnahmen zur Prüfung bei Ausschreibung

1.3.3.1 Angebotsausweitung auf bestehenden Linien

Die Kriterien für die Verbindungsqualität sind im Anforderungsprofil (Kapitel III-7.4) definiert. Unter Berücksichtigung der weiteren dort festgelegten Kriterien ergibt sich das von der VLDW finanzierte Verkehrsangebot. Eine Ausweitung dieses Angebotes (Bedienzeiten oder Taktfrequenz) über die Mindeststandards des Anforderungsprofils hinaus ist möglich, setzt aber eine Finanzierung der Mehrkosten durch die vom erweiterten Angebot profitierenden Kommunen voraus. Im Vorfeld von Ausschreibungen ist daher zu prüfen, ob Angebotsausweitungen von den Gemeinden gewünscht sind und dort eine Bereitschaft zu Mitfinanzierung besteht.

Auf folgenden Linien soll eine Angebotsausweitung geprüft werden:

- Linie 24: Prüfung von Taktausweitungen und zusätzlichen Schnellverbindungen
- Linie 102: Prüfung Angebotsausweitung im Abschnitt Manderbach – Frohnhausen inkl. einer regelmäßigen Bedienung der Haltestelle Manderbach „Mittelstraße“ und in Verbindung des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle Frohnhausen „Goldbachschule“ die Bedienung der neuen Wohnbaugebiete in Frohnhausen
- Linie 172: Angebotsausweitung zur Schaffung einer regelmäßigen Direktverbindung zwischen Weilburg und Braunfels
- Linie 302: Neustrukturierung der verkehrlichen Anpassungen der Linienführung und Anschlussicherung in Dillenburg im neuen Angebotskonzept des RMV für den Regionalexpress im Zuge der Betriebsaufnahme des IC 34.
- Linie 310: Einrichtung eines 30-Minuten-Taktes zur Hauptverkehrszeit auf dem Linienabschnitt Rechtenbach – Hüttenberg – Gießen
- Linie 312: Einrichtung eines 30- Minuten- Taktes zur Hauptverkehrszeit auf dem Linienabschnitt Rechtenbach – Wetzlar

1.3.3.2 Einrichtung neuer Linien und Linienenerweiterungen

Neben den beschriebenen Angebotsausweitungen ist im Rahmen der kommenden Ausschreibungen auch die unverbindliche Prüfung der Neueinrichtung von Linien sowie die Verlängerung bzw. Erweiterung von Linienwegen bestehender Linien vorgesehen. Eine wesentliche Voraussetzung für die Realisierung der im Folgenden aufgelisteten Maßnahmen stellt wiederum die Bereitschaft zur finanziellen Beteiligung der betreffenden Kommunen dar:

- Einrichtung einer neuen Linie Lahnau – Dutenhofen – Hüttenberg bei Ausschreibung der Linienbündel Hohenahr oder Hüttenberg unter Abstimmung mit der LNO Stadt Wetzlar
- Einrichtung einer neuen Linie Hohenahr – Lahnau bei Neuausschreibung des Linienbündels Hohenahr
- Linie 171: Prüfung einer Durchbindung über die Linien FB-54/ FB-55 nach Butzbach
- Linie 185: Durchfahrung von Braunfels in einer Schleifenfahrt zur besseren Erschließung der Kernstadt sowie zur Optimierung der Fahrplanabstimmung mit der Stadtbuslinie WZ-10 auf dem Abschnitt Steindorf – Wetzlar
- Linie 201: Ausbau zu einer Stadtverkehrslinie zur besseren Erschließung des Ablarer Stadtgebietes
- Linie 313: Anbindung von Reiskirchen über Niederwetz nach Schwalbach mit Verknüpfung an Linie 170 nach Wetzlar. Eine Taktverkürzung kann auch über folgende Direktverbindungen geprüft werden:
 - Wetzlar – Rechtenbach – Reiskirchen – Schwalbach (Linie 170)
 - Wetzlar – Rechtenbach – Hüttenberg – Linden – Gießen (Linie 310) mit Verknüpfungen in Schwalbach „Steinstraße“ und Kleinlinden „Waldweide“
- Linie 405: Verlängerung von Siegbach-Wallenfels bis Eschenburg-Hirzenhain Bahnhof zwecks Schaffung einer Anbindung der Gemeinden Siegbach und Mittenaar an die Linien 101, 300, 301 und 491 mit dem Ziel einer Reduzierung der Fahrtzeit nach Dillenburg, Eschenburg und Biedenkopf.
- Linie 415 und Linie 24: Verlängerung bis in die Wetzlarer Innenstadt zur Schaffung von Direktverbindungen und Reduzierung der am Bahnhof Wetzlar notwendigen Umsteigevorgänge
- Linie 471/ 472: Weiterführung der an der Haltestelle „Wiesenstraße“ endenden Regelfahrten bis Katzenfurt Bahnhof
- Entzerrung der Umsteigeknoten Rechtenbach und Schwalbach durch Schaffung umsteigefreier Verbindungen
- Verknüpfungen zwischen den Ortsteilen von Hohenahr, Ablar und Ehringshausen im Raum „Lemp“ mit dem Ziel der Schaffung eines Gemeindegrenzen übergreifenden Angebotes

1.3.4 MobilBus

Unter der Bezeichnung „MobilBus“ wird ein neues Angebot eingerichtet, dessen Ziel die Verbesserung der Nahmobilität im ländlichen Raum ist. Das Angebot des MobilBusses richtet sich in erster Linie an die Bedürfnisse des Besorgungsverkehrs (Einkäufe, Arztbesuche) von Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Die Linienführung und der Fahrplan sind daher auf Einkaufsmärkte und Arzthäuser ausgerichtet. Wo möglich, kann der MobilBus dabei auch direktere Verbindungen zwischen Ortsteilen und eine bessere Anbindung an die übergeordneten Hauptlinien bieten.

Um die Nachfrage zu bündeln und damit möglichst viele Gebiete von dem Angebot profitieren können, verkehren die Linien des MobilBusses jeweils nur an bestimmten Wochentagen bzw. in bestimmten Zeitlagen. Das Angebot ähnelt damit einem Bürgerbus, ist aber wie normaler Linienverkehr organisiert. Es ist somit in allen gängigen Fahrplanmedien zu finden und in die Tarifstruktur des RMV integriert. Zudem ist eine gemeinsame Ausschreibung und Vergabe der Leistungen mit den anderen Linien des jeweiligen Bündels vorgesehen.

Der MobilBus dient nicht als Ersatz für Bürgerbusse. Bereits existierende Bürgerbus-Angebote sind eine willkommene Ergänzung des ÖPNV-Angebots. Der MobilBus kommt vielmehr dort zum Einsatz, wo sich kein Bürgerbus etablieren konnte oder wo die Kapazität des Bürgerbusses nicht ausreicht, um Gebiete anzuschließen.

Mit künftigen Vergabeverfahren wird pro Linienbündel die Verkehrsleistung für 1-2 zusätzliche Fahrzeuge ausgeschrieben, die dann auf die MobilBus-Linien aufgeteilt wird. Zum Einsatz kommen Klein- oder Midibusse mit 10- 15 Sitzplätzen und Stellfläche für Rollstühle, Rollator und Kinderwagen inklusive barrierefreiem Zugang.

Dort, wo ein Angebot im Rahmen des MobilBus-Konzeptes umgesetzt wird, ist die Einrichtung neuer Haltestellen zur direkteren Erschließung von Einkaufsmärkten und Arzthäusern sowie Seniorenwohnheimen zu prüfen. Die Kosten für neue Haltestelleninfrastruktur sind von den Kommunen zu tragen, die ggf. die angebotenen Einrichtungen an den Kosten beteiligen können.

Im Vorfeld der Ausschreibung des jeweiligen Linienbündels ist insbesondere die Umsetzung folgender Maßnahmen im Rahmen des MobilBus-Konzeptes zu prüfen:

- **Verbesserung der Erschließung der Kernstadt Aßlar sowie deren Stadtteile:** Die Kernstadt Aßlar wird insgesamt bereits durch ein verhältnismäßig dichtes Haltestellenetz geprägt. Dennoch eignet sich das vorhandene Angebot auf den Hauptlinien 202 und 471 nur in begrenztem Maße, um Wege innerhalb Aßlars zurückzulegen. So durchfährt die Linie 202 eher den nördlichen Teil der Kernstadt, während die Linie 471 den stadtseitigen Bereich entlang der Dillstrecke erschließt. Weitestgehend unerschlossen ist bisher das Gebiet jenseits der Bahnlinie, wo die Erschließung durch die neuen Haltestellen „Neues Rathaus“ und „Pfeiffer Vacuum“ jedoch zukünftig verbessert werden soll. Der zu Aßlar zählende Ort Klein-Altenstädten wird zudem nur im Rahmen einzelner Schulfahrten angefahren und ist somit ebenfalls unzureichend erschlossen. Das neue MobilBus-Angebot könnte die einzelnen Bereiche der Kernstadt sowohl besser miteinander als auch mit dem Bahnhof Aßlar als Umsteigepunkt zu den Zügen Richtung Wetzlar bzw. Herborn/Dillenburg sowie darüber hinaus auch mit den anderen Stadtteilen vernetzen und so einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung der innerstädtischen Erschließung durch den ÖPNV leisten.

- **Ergänzung des innerstädtischen Fahrtenangebotes in der Stadt Braunfels:** Mit der Linie 181 existiert in Braunfels bereits eine Buslinie, die ausschließlich der Erschließung der Kernstadt dient. Die Linien 174, 180 und 182, welche die fünf Stadtteile hauptsächlich mit der Kernstadt verbinden, verkehren allerdings in der Regel ohne große Umwege zum Busbahnhof Braunfels. Von dort aus muss der Weg bis zum Ziel in der Kernstadt für den Fall, dass keine Umsteigemöglichkeit auf die Linie 181 besteht, dann oftmals zu Fuß zurückgelegt werden. Gerade für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen stellt dies ein Hemmnis im Hinblick auf die ÖPNV-Nutzung dar. Ein neues Fahrtenangebot im Rahmen des MobilBus-Konzeptes könnte Direktverbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen und den wichtigsten Zielen in der Kernstadt, die größtenteils bereits durch ein dichtes Haltestellennetz erschlossen wird, schaffen. Auch die räumliche Feinerschließung der Stadtteile, wobei hier insbesondere Bonbaden zu nennen ist, könnte durch das neue Angebot verbessert werden.
- **Schaffung einer Verbindung zwischen Breitscheid und Driedorf:** In Breitscheid bestehen Planungen zum Bau eines Ärztezentrum, während in Driedorf die Expansion zweier bereits bestehender Lebensmittelmärkte geplant ist. Durch die Einrichtung einer regelmäßigen Verbindung zwischen den beiden Grundzentren im Rahmen des MobilBus-Konzeptes könnte die sich gegenseitig ergänzende Funktion von Driedorf als Einzelhandelsstandort und Breitscheid als Standort der medizinischen Versorgung gestärkt werden.
- **Verbesserung der Erschließung der Stadtteile Dillenburgs in Ergänzung zum Stadtverkehr:** Die Stadt Dillenburg weist mit der Buslinie 100 bereits einen Stadtverkehr auf, welcher die Kernstadt weitestgehend flächendeckend erschließt, sodass diesbezüglich kaum noch Optimierungsbedarf besteht. Etwas anders ist allerdings die Situation in den einzelnen Stadtteilen zu bewerten. So befinden sich hier die durch die Hauptlinien bedienten Haltestellen, wie es zum Beispiel in Niederscheld, Oberscheld und Frohnhausen der Fall ist, oftmals entlang der Durchgangsstraßen, was zur Folge hat, dass weite Fußwege aus den Wohngebieten in Randlage zu den Zugangspunkten des ÖPNV zurückzulegen sind. Die neuen MobilBusse könnten durch die Bedienung eines dichteren Haltestellennetzes die räumliche Erschließung der betreffenden Stadtteile verbessern und so auch für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen attraktive Direktverbindungen von den Stadtteilen in die Kernstadt bieten.
- **Optimierung der Erschließung des Gemeindegebietes von Ehringshausen:** Das Gebiet der Gemeinde Ehringshausen wird zum einen im Südwesten durch das eher dicht besiedelte Dilltal geprägt. Die sich dort erstreckenden Ortsteile Ehringshausen, Dillheim und Katzenfurt werden neben der Dillstrecke (RB40) auch durch die Linie 471 erschlossen. Das nordöstliche Gemeindegebiet besitzt einen eher ländlichen Charakter. Die dort im Bereich des Flusses Lemp gelegenen Dörfer Breitenbach, Dreisbach, Kölschhausen und Niederlemp werden durch die Linie 202 erschlossen. Mit der Einführung des neuen MobilBus-Konzeptes könnten diese beiden Teile des Gemeindegebietes stärker miteinander verknüpft werden. Dem neuen Angebot würde somit die Funktion eines Gemeindebusses zukommen, der sowohl die Verbindung der Ortsteile untereinander als auch deren Anbindung an den Kernort Ehringshausen und somit an die sich dort befindlichen Versorgungseinrichtungen stärkt.

- **Verbesserung der Erreichbarkeit von Einzelhandelsansiedlungen, Einrichtungen der medizinischen Versorgung und Freizeiteinrichtungen auf dem Gebiet der Gemeinde Eschenburg:** In der Gemeinde Eschenburg konzentrieren sich die Versorgungseinrichtungen insbesondere auf den Kernort Eibelshausen und den Ortsteil Wissenbach, sodass die Bewohner der kleineren Ortsteile wie Eiershausen oder Roth oftmals weitere Wege zurücklegen müssen, um ihre täglichen Besorgungen zu erledigen bzw. ihren Hausarzt aufzusuchen. Durch das neue MobilBus-Angebot könnten von den einzelnen Ortsteilen regelmäßige Direktverbindungen zu wichtigen Versorgungsstandorten auf dem Gebiet der Gemeinde wie den Ansiedlungen des Lebensmitteleinzelhandels in Eibelshausen und Wissenbach, den sich größtenteils auf den Kernort Eibelshausen konzentrierenden Arztpraxen und dem Freizeitbad Panoramablick in Eibelshausen geschaffen werden, sodass insbesondere auch für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen die Erreichbarkeit dieser Einrichtungen erleichtert würde.
- **Optimierung der Erschließung des Haigerer Stadtgebietes und der Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt:** Die Stadt Haiger, die über das größte Gebiet des Lahn-Dill-Kreises verfügt, umfasst insgesamt 14 Stadtteile, die sich entlang der Dill und deren Nebenflüsse erstrecken und sich so über das gesamte Stadtgebiet verteilen. Die der Erschließung der Stadtteile dienenden Bushaltestellen liegen in der Regel an den Ortsdurchfahrten, weshalb aus den Wohngebieten oftmals längere Fußwege zurückzulegen sind. Dies gilt auch für die Bahnhöfe entlang der Dillstrecke, die teilweise, wie zum Beispiel in Dillbrecht, abseits der Siedlungen gelegen sind. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, die beispielsweise, um einen Arzttermin wahrzunehmen, die Kernstadt Haiger oder Dillenburg erreichen müssen, stellen die langen Fußwege eine große Herausforderung dar. Zudem sind nicht alle Stadtteile stündlich an die Kernstadt angebunden. Die Schaffung eines Angebotes im Rahmen des MobilBus-Konzeptes könnte die vorhandenen Angebotslücken schließen, durch die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen die räumliche Erschließung der Stadtteile verbessern und durch zusätzliche Direktfahrten die Erreichbarkeit von Einrichtungen der medizinischen Versorgung und Einzelhandelsansiedlungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen erleichtern.
- **Verbesserung der Erschließung der Ortskerne in der Gemeinde Greifenstein:** Die teilweise sehr engen Straßen in den alten, dicht bebauten Ortskernen, in denen zudem häufig Wendemöglichkeiten fehlen, eignen sich in der Regel nicht für eine Bedienung durch den regulären Linienverkehr. Jedoch sind in diesen Bereichen häufig Arztpraxen angesiedelt, die durch die vorhandenen, an den Ortsdurchfahrten gelegenen Haltestellen nicht ausreichend erschlossen werden. Durch die Anbindung im Rahmen des MobilBus-Konzeptes könnte die Feinerschließung der Ortskerne in der Gemeinde Greifenstein und somit vor allem deren Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen verbessert werden.
- **Verbesserung der räumlichen Erschließung der Ortsteile der Gemeinde Hohenahr:** Auch wenn die Erschließungsbereiche der bestehenden Haltestellen in der Gemeinde Hohenahr einen Großteil der Siedlungsfläche abdecken, ist deren Lage in einigen Ortsteilen als nicht optimal zu bezeichnen. Insbesondere in Ahrdt, Altenkirchen und Großaltenstädten befinden sich die jeweils einzigen Zugangspunkte zum ÖPNV in einer Randlage, aber auch im Kernort Erda wird das südöstliche Siedlungsgebiet nicht vollumfänglich erschlossen. ÖPNV-Nutzer müssen deshalb oftmals lange Wege zu den Haltestellen zurücklegen, die vor dem Hintergrund der hügeligen Topographie des Gladenbacher Berglandes gerade

für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen ein Nutzungshemmnis darstellen. Durch die Neueinrichtung eines MobilBus-Angebotes könnte in Ergänzung zu den Angeboten der Hauptlinien 415 und GI-42 die Feinerschließung der Ortsteile verbessert und die Wege zu den Haltestellen verkürzt werden.

- **Ergänzung des innergemeindlichen Fahrtenangebotes in der Gemeinde Hüttenberg:** In der Gemeinde Hüttenberg konzentrieren sich die Standorte des Einzelhandels sowie der medizinischen Versorgung insbesondere auf die im Osten des Gemeindegebietes gelegenen Ortsteile Rechtenbach und Hüttenberg. In den kleineren Ortsteilen Reiskirchen, Vollnkirchen, Volpertshausen und Weidenhausen im Westen Hüttenbergs besteht hingegen eine ausgedünnte Versorgungsstruktur, sodass für Arztbesuche und Einkäufe oftmals weitere Wege zurückgelegt werden müssen, was insbesondere für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen ein Problem darstellt. Durch die Schaffung eines neuen innergemeindlichen Fahrtenangebotes könnte die Anbindung der östlichen Ortsteile an Rechtenbach und insbesondere Hüttenberg, das derzeit nur über Umsteigeverbindungen erreichbar ist, gestärkt werden. Gleichzeitig könnte die räumliche Erschließung der Ortsteile wie Reiskirchen oder Volpertshausen, in denen bisher nur wenige zentralgelegene Haltestellen existieren, aber auch des Kernortes Rechtenbach, der ebenfalls größere Erschließungsdefizite aufweist, verbessert werden.
- **Optimierung der Erschließung des Ortsteils Ballersbach (Gemeinde Mittenaar):** In der Gemeinde Mittenaar weist vor allem der Ortsteil Ballesbach größere räumliche Erschließungsdefizite auf. So befindet sich die regelmäßig durch den Linienverkehr bediente Haltestelle „Alter Bahnhof“ am nördlichen Ortsrand, was dazu führt, dass insbesondere die Wohngebiete im Süden Ballersbachs nur unzureichend erschlossen werden. Auch der in der Entstehung befindliche „Technik- und Dienstleistungspark Ballersbach-West“ ist genauso wie das bereits seit längerem existierende Industriegebiet bisher nicht an das ÖPNV-Netz angebunden. Ein neues MobilBus-Angebot könnte somit als Zu- und Abbringerverkehr zur Hauptlinie 403 die Verbindung zwischen der Haltestelle „Alter Bahnhof“ und verschiedenen im Ortskern sowie im Bereich der genannten Gewerbeansiedlungen einzurichtenden Haltestellen übernehmen. Darüber hinaus könnte ein solches Angebot auch in den Ortsteilen Bellersdorf, Bicken und Offenbach die Feinerschließung verbessern.
- **Verbesserung der Anbindung der Ortsteile von Schöffengrund an den Kernort Schwalbach:** Die Ortsteile der Gemeinde Schöffengrund sind teilweise nicht optimal an den Kernort Schwalbach angebunden. So endet die Linie 160, die Niederwetz, Oberquembach und Oberwetz erschließt in der Regel in Schwalbach an der Haltestelle Steinstraße. Um das Ortszentrum und die dort gelegenen Versorgungseinrichtungen zu erreichen, muss deshalb entweder ein Umstieg oder ein längerer Fußweg in Kauf genommen werden, was insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ein Problem darstellt. Zudem ist der Ortsteil Oberquembach montags bis freitags lediglich zweistündlich an Schwalbach angebunden. Die als „Ortsverkehr Schöffengrund“ bezeichnete Linie 173 ist ausschließlich auf die Schülerbeförderung ausgerichtet. Ergänzende Fahrten im Rahmen des MobilBus-Konzeptes könnten somit erheblich zu einer Optimierung des ÖPNV-Angebotes auf den innergemeindlichen Relationen beitragen.

- **Verbesserung der Anbindung der Ortsteile von Siegbach an den Kernort Eisemroth:** Aufgrund der durch die Mittelgebirgslandschaft des Gladenbacher Berglandes geprägte Topographie eignen sich die Ortsteile der Gemeinde Siegbach nur begrenzt für eine Bedienung durch den regulären Linienverkehr. Zwar erfüllen die vorhandenen, in der Regel im Bereich der Ortsdurchfahrten gelegenen Haltestellen die Vorgaben zur räumlichen Erschließung, gerade aber für mobilitätseingeschränkte Personen sind diese und somit auch die Versorgungseinrichtungen im Kernort Eisemroth jedoch oftmals nur schwer zu erreichen. Durch den geplanten Einsatz kleinerer Fahrzeuge im Rahmen des MobilBus-Konzeptes und die hiermit verbundene Möglichkeit einer feineren Erschließung der Ortsteile könnte das innergemeindliche ÖPNV-Angebot somit erheblich verbessert werden.
- **Schaffung einer besseren Verbindung von Niederbiel und Oberbiel an Burgsolms und Oberndorf:** In der Stadt Solms besteht über die Hauptlinie 185 eine direkte Anbindung aller Stadtteile an die Kernstadt Burgsolms, wobei jedoch die Stadtteile Niederbiel und Oberbiel lediglich zweistündlich bedient werden. Zudem erschließen die vorhandenen Haltestellen die vor allem durch Einfamilienhäuser dominierte Siedlungsfläche beider Orte nicht optimal, sodass aus den Wohngebieten in Randlage für die Nutzung des Busangebotes oftmals weitere Fußwege zurückzulegen sind, was insbesondere für in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen ein Nutzungshemmnis darstellt. Ein regelmäßig verkehrender MobilBus könnte durch ein dichteres Haltestellennetz die räumliche Erschließung der Wohngebiete in den Stadtteilen Oberbiel und Niederbiel verbessern und von dort aus attraktive Direktverbindungen zu den Einzelhandelsansiedlungen, Verwaltungseinrichtungen und Arztpraxen in der Kernstadt Burgsolms und Oberndorf bieten.
- **Optimierung des innergemeindlichen Fahrtenangebotes in der Gemeinde Waldsolms:** Das innergemeindliche ÖPNV-Angebot in der ländlichen, durch die Landschaft des Hintertaunus geprägten Gemeinde Waldsolms wird vorwiegend durch das Fahrtenangebot der Linie 160, welche die Ortsteile Brandoberndorf, Griedelbach, Kraftsolms und Kröffelbach bedient, abgedeckt. Darüber hinaus ist Hasselborn über die Taunusbahn an den Kernort Brandoberndorf angebunden, während Weiperfelden vom Kernort lediglich im Rahmen einzelner Schülerfahrten angefahren wird und ansonsten mit den Buslinien FB-54 und FB-58 eher nach Butzbach orientiert ist. Das ÖPNV-Angebot auf dem Gebiet der Gemeinde Waldsolms ist somit als sehr heterogen zu bezeichnen. Durch die Schaffung eines neuen MobilBus-Angebotes, welches die Funktion eines Gemeindebusses übernehmen würde, könnte die derzeit nicht optimale Verknüpfung der Ortsteile untereinander und insbesondere deren Anbindung an den Kernort Brandoberndorf, auf den sich ein Großteil der Einzelhandelsstandorte sowie der Einrichtungen der medizinischen Versorgung konzentrieren und der darüber hinaus durch die Taunusbahn über eine Direktanbindung an das Rhein-Main-Gebiet verfügt, verbessert werden.

In einigen Städten und Gemeinden des Lahn-Dill-Kreises haben sich bereits Bürgerbusangebote etabliert oder es bestehen Planungen zur Realisierung eines derartigen Angebotes (vgl. Kap. II-8.2.5). In diesen Kommunen ist zu prüfen, inwieweit das MobilBus-Konzept das innergemeindliche Fahrtenangebot sinnvoll ergänzen kann, ohne in Konkurrenz zu bewährten Strukturen zu treten.

Des Weiteren ist zu prüfen, inwieweit das MobilBus-Konzept auch auf Gemeindegrenzen übergreifenden Relationen eine sinnvolle Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot darstellen kann. Infrage kommt in diesem Zusammenhang beispielsweise die Schaffung von Verbindungen zwischen Orten dünn besiedelter Regionen, wie zum Beispiel den Ortschaften am Rande der Hörre (Bellersdorf, Bermoll, Dreisbach und Oberlemp) oder am Rand des Rothaargebirges (z.B. zwischen Dietzhöhlztal und den südöstlichen Stadtteilen von Netphen), deren regelmäßige Bedienung durch den Linienverkehr sich aufgrund eines zu geringen Fahrgastpotentials nicht lohnen würde.

1.3.5 Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern

1.3.5.1 Integration der Linie 24 in ein Linienbündel

Die Linie 24 (Gießen – Heuchelheim – Lahnau – Wetzlar) verkehrt landkreisgrenzüberschreitend etwa zu gleichen Teilen im Bereich des Landkreis Gießen sowie im Lahn-Dill-Kreis. Da sie bisher bei keinem der beteiligten Aufgabenträger in ein Linienbündel integriert war, erfolgte die Ausschreibung als Einzellinie und wird nach einem entsprechenden Antrag von einem Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich betrieben. Aufgrund der Bedeutung dieser Linie im durchgängig besiedelten Gebiet zwischen Gießen und Wetzlar ist eine Integration dieser Linie in ein Linienbündel mit dem Ziel der Angebotsverbesserung und Kapazitätsausweitung anzustreben. Im Zusammenhang mit einer Ausschreibung wird eine Einbindung in das Linienbündel „LDK-Hohenahr“ empfohlen (siehe Kapitel VII-5.4). Alternativ besteht die Möglichkeit der Neubildung eines separaten, ausschließlich die Linie 24 umfassenden Linienbündels.

1.3.6 Spätverkehre

Die Einrichtung von Abbringerfahrten von den Zügen aus Richtung Frankfurt und Gießen vom Bahnhof Wetzlar an Freitagen und Samstagen gegen 24 Uhr wird im Anforderungsprofil als verbindliche Vorgabe festgesetzt. Die Realisierung eines entsprechenden Fahrtenangebotes wird auf allen das Stadtgebiet Wetzlar berührenden lokalen Linien in Aufgabenträgerschaft des Lahn-Dill-Kreises mit Verbindungsfunktion im Zuge zukünftiger Ausschreibungen umgesetzt. Als Alternative zur Bedienung im regulären Linienverkehr ist die Schaffung eines RufBus- Angebotes zu prüfen.

Zudem ist auch der Bedarf an Abbringerfahrten von den Zügen aus Richtung Frankfurt und Gießen von den Bahnhöfen der Mittelzentren Dillenburg, Haiger und Herbborn gegen 24 Uhr festzustellen. Auf Relationen, auf denen eine entsprechende Nachfrage besteht, ist die Realisierung einer Spätfahrt an Freitagen und Samstagen, ggf. in Form eines RufBus- Angebotes, zu prüfen.

Die Einrichtung zusätzlicher Spätfahrten, insbesondere im Einzugsbereich der Städte Gießen und Wetzlar, kann bei Kostenbeteiligung der betreffenden Kommunen im Rahmen kommender Ausschreibungen geprüft werden.

1.3.7 Weiterentwicklung der flexiblen Bedienformen

Derzeit ist für die Online- Anmeldung zur Nutzung des RufBus- Systems der VLDW eine einmalige Registrierung notwendig, damit das Risiko sogenannter Luftbuchungen möglichst gering gehalten werden kann. Um die Zugangsbarrieren weiter abzubauen, ist im Zuge des geplanten Ausbaus des RufBus- Angebotes zu prüfen, inwieweit eine Fortführung dieser Systematik erforderlich ist.

Generell gilt es im Hinblick auf die Weiterentwicklung flexibler Angebotsformen technische Neuerungen und Innovationen zu verfolgen und stets zu prüfen, inwieweit sich das im Lahn-Dill-Kreis bestehende RufBus- System durch diese weiter optimieren lässt.

1.3.8 Anbindung von Einkaufs- und Gewerbestandorten

Eine verbesserte Anbindung von Einkaufsmärkten und somit eine Stärkung der Nahversorgung soll, insbesondere im Hinblick auf die Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen, durch das Angebot „MobilBus- Konzept“ erzielt werden (vgl. Kapitel V-1.3.4).

Um die Erreichbarkeit von Gewerbestandorten zu optimieren, wird die Einrichtung bzw. Verlegung von Haltestellen vorgeschlagen, die in Tabelle V-5 aufgelistet sind.

1.3.9 Anbindung von Schulen

Handlungsbedarf besteht auf Relationen, die in der Mängelanalyse sowohl deutliche Überschreitungen der Reisezeiten bzw. Umsteigevorgänge als auch eine gewisse Anzahl von Fahr Schüler/innen aufweisen. Da diese Zahl von Schuljahr zu Schuljahr wechselt, sind Verbesserungen in erster Linie im Rahmen der laufenden Planungen zu erreichen. Dort wo dies die Rahmenbedingungen nicht zulassen, erfolgt im Rahmen der Vorbereitung von Ausschreibungen eine Prüfung, inwieweit durch eine Anpassung des Angebots eine Verbesserung herbeigeführt werden kann.

Zur Entlastung der Anfahrten zur 1. Stunde und im Rahmen der Gesundheitsvorsorge in einer Pandemie-Situation kann es zu einem versetzten Unterrichtsbeginn innerhalb von weiterführenden Schulen kommen. In diesem Fall sind zusätzliche Anfahrten zur 3. Stunde (ggf. zur 2. Stunde) und entsprechende Rückfahrten vorgesehen.

Im Stadtgebiet Wetzlar sind im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans Maßnahmen bezüglich der Neuordnung der Schulstandorte zu erwarten. Bereits entschieden ist ein Neubau der kaufmännischen Berufsschule „Theodor-Heuss-Schule“ im Gewerbepark Spilburg. Aufgrund dieser Maßnahme notwendige Anpassungen im Bereich des Schulverkehrs werden im Vorfeld der Ausschreibung der betreffenden Linien in enger Abstimmung mit der Stadt Wetzlar geprüft.

1.3.10 Freizeitverkehr

Im Rahmen der nächsten Ausschreibung des Linienbündels „Herborn-Süd“ ist eine Ausweitung des Freizeitverkehrs „Blaue Linie“ um einen weiteren Linienast entlang des Ulmtalradweges von Wetzlar über Beilstein bis zur Krombachtalsperre zu prüfen.

Das derzeitige Angebot der Blauen Linie „Höhlen-Express“ (Linie 510) ist zukünftig auf der Linie 515 darzustellen, wobei in diesem Zusammenhang eine Ausweitung des Freizeitverkehrs auf Sonn- und Feiertage in den Monaten Mai bis Oktober zu prüfen ist.

2 Haltestellen

Für die Einrichtung neuer Haltestellen sowie den Ausbau oder die Verlegung bestehender Haltestellen ist der jeweilige Straßenbaulastträger zuständig. Innerorts sind dies in der Regel die Kommunen. Die Umsetzung aller nachfolgend genannten Maßnahmen zum Thema Haltestellen setzt daher die Finanzierung und Planung durch die Kommunen voraus. Auch sind infrastrukturelle Vorleistungen, z. B. für die Anfahrbar-

keit neuer Haltestellen (ausreichende Straßenbreite, Flächen für Haltestellen und ggf. Wendemöglichkeiten), sowie Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung der Haltestellen und deren Umfeld durch die Kommunen zu leisten. Die VLDW als Aufgabenträger unterstützt die Kommunen beim Haltestellenausbau koordinierend.

2.1 Barrierefreier Ausbau

Vordringliche Aufgabe beim Thema Haltestellen ist der barrierefreie Ausbau. Wie aus Kapitel IV-5.3 ersichtlich gibt es hierbei einen großen Handlungsbedarf. Dem stehen begrenzte Möglichkeiten bei der Finanzierung und den Planungskapazitäten gegenüber. Daher wurde eine Priorisierung der Haltestellen vorgenommen (siehe → **Anlage VI-1**). In der ersten Ausbaustufe sollen bis 2022 aufkommenstärkere und zentrale Haltestellen (überwiegend der Haltestellenkategorie D) in den Ortslagen ausgebaut werden. Die erste Ausbaustufe umfasst rund 350 Haltestellen, die am derzeitigen Standort umgebaut werden sollen, sowie rund 50 Haltestellen, für die Verlegungen mit Ausbau an einem neuen Standort geplant sind. In einer weiteren Ausbaustufe bis 2025 ist der Ausbau weiterer rund 350 Haltestellen (der Kategorien E1 und E2) geplant.

Ein Teil der Haltestellen (rund 125) ist keiner der beiden Ausbaustufen zugeordnet. Dies sind Haltestellen, bei denen ein Ausbau aus infrastrukturellen Gründen (z. B. fehlende Zuwegung oder kein ausreichender Platz im Straßenraum) nicht möglich ist oder die nur selten, beispielsweise durch einzelne Fahrten im Schulverkehr, angefahren werden.

2.2 Neue Haltestellen

Für die Einrichtung neuer Haltestellen sind die Kommunen zuständig. Zur Anpassung des Fahrtenangebots stimmen sich diese mit der VLDW als Aufgabenträger ab. Tabelle V-3 listet neue Haltestellen auf, deren Einrichtung von den Kommunen zur Erschließung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten geplant sind.

Gemeinde	Ortsteil	Haltestellenlage
Aßlar	Aßlar	Europastraße
Aßlar	Werdorf	östl. Ortsrand
Dietzhöhlztal	Ewersbach	In der Heg II
Driedorf	Driedorf	Potsdamer Platz
Haiger	Haiger	Auf der Horr
Haiger	Haigerseelbach	Kalteiche-Ring II
Herborn	Merkenbach	Neubaugebiet/ Schule
Herborn	Uckersdorf	Mittelfeldstraße
Mittenaar	Ballersbach	Gewerbegebiet West

Tabelle V-3: Geplante Einrichtung neuer Haltestellen

Zur Beseitigung von in Kapitel IV-2 lokalisierten Erschließungslücken (→ **Anlage IV-1**) wird die Prüfung neuer Haltestellen für Wohngebiete gemäß Tabelle V-4 und für Gewerbegebiete gemäß Tabelle V-5 vorgeschlagen.

Stadt, Gemeinde	Stadtteil, Ortsteil	Anwohner je Erschließungslücke (status quo)	Anwohner je Erschließungslücke (nach Ausbau)	Erschließungseffekt in Prozent	Lage neuer Haltestelle (OR = Ortsrand)	Anmerkung	Linien	Verlegung / Neubau (p= bereits geplant)
Ablar	Werdorf	700	350	50	Wileckstraße, östl. OR		471*	V / N (p)
Braunfels	Bonbaden	158	0	100	Dreieichenweg	4 Mehrfamilienhäuser in Bonaden Süd	174*	N
Breitscheid	Breitscheid	245	88	64	Friedrichstraße, östl. OR		510*	N
Dietzhöhlztal	Ewersbach	333	0	100	Jahnstraße, nordwestl. OR und Oranienstraße / Mittelbergstraße	Pflegeheim / Hochschule an der Jahnstraße	302*	N
Ehringshausen	Kölschhausen	140	0	100	Brunnenstraße	Ortsdurchfahrt prüfen	202	n. a.
	Ehringshausen	0	n. a.	n. a.		Neubaubereich	202 / 471	n. a.
Eschenburg	Eschenburg	490	175	64	Falkenstraße, nördl. OR		101 / 300	N
	Wissenbach	105	0	100	B253 Höhe Frohnhäuser Straße		300*	N
Greifenstein	Allendorf	105	0	100	Bahnhofstraße, östl. OR	2 Mehrfamilienhäuser Allendorf West, Gewerbegebiet	120* / 125*	N
Hohenahr	Altenkirchen	193	0	100	Ziemberg		415*	N
	Großaltenstädte	175	0	100	Bergstraße		415*	N
Hüttenberg	Hüttenberg	280	0	100	Werrastraße / Donaustraße		311	N
Lahnau	Rechtenbach	245	0	100	Bergstraße, nördl. OR		310*	N
	Waldgirmes	175	0	100	Rodheimer Straße, nördl. OR		24	N
Mittenaar	Ballersbach	1050	0	100	Gewerbeparkring	Ortsdurchfahrt prüfen , Fußwegverbindung Gewerbepark-Wohngebiet vorausgesetzt	403* / 404* / 407*	N (p)
Schöffengrund	Schwalbach Nord	315	63	80	Hauptstraße / Am Weißen Stein	Neubaubereich	170	N
Sinn	Sinn	613	221	64	Ballersbacher Weg, nördl. OR		530*	N
	Niederbiel	175	0	100	Tannenweg / Birkenweg	Ortsdurchfahrt prüfen	185* / 120 / 125	N
Solms	Oberbiel	438	193	56	Heinrich-Baumann-Straße, östl. OR	Oberbiel Nord Neubaubereich, Nahversorgung	185* / 120 / 125	N
	Oberndorf	455	21	95	Heinrich-Heine-Straße und Peter-Weil-Straße / Heinrich-Hollmann-Straße	Neubaubiete "Am Weidfeldsweg"	185* / 120 / 125	N (p)
Waldsolms	Brandoberndorf	350	0	100	L3053 Höhe Drosselweg	Fußwegverbindung L3053-Wohngebiet vorausgesetzt	177	N
	Summe	6738	1110	84				* Linienverlauf ändern

Tabelle V-4: Haltestellenvorschläge zur Beseitigung von Erschließungslücken in Wohngebieten

Stadt, Gemeinde	Stadtteil, Ortsteil	Lage neuer Haltestelle (OR = Ortsrand)	Linien	Verlegung/ Neubau (p = bereits geplant)
Ablar	Werdorf	Wileckstraße, östl. OR	471*	V/N (p)
Dillenburg	Manderbach	Manderbacher Straße	100/102	N
	B253	B253	302	N
Driedorf	Driedorf	Solarpark Potsdamer Platz	510	N
Eschenburg	Wissenbach	B253 Höhe Frohnhäuser Straße	300*	N
Haiger	Kalteiche	Verlegung innerhalb des Gewerbegebietes	103	N
Herborn	Hörbach	Schmalbachtal	502	
Hüttenberg	Rechtenbach	Bergstraße, nördl. OR	310*	N
Mittenaar	Ballersbach	Gewerbeparkring	403*/404*/407*	N (p)
	Offenbach	B255	407	N
Sinn	Fleisbach	Ballersbacher Weg, nördl. OR	530*	N
Solms	Oberndorf	Heinrich-Heine-Straße und Peter-Weil-Straße/ Heinrich- Hollmann-Straße	185*/120/125	N (p)
	Oberbiel	Heinrich-Baumann-Straße, östl. OR	185*/120/125	N

*Linienverlauf ändern

Tabelle V-5: Vorgeschlagene Haltestellen zur Beseitigung von Erschließungslücken in Gewerbegebieten.

2.3 Verlegung von Haltestellen

Die Verlegung folgender Haltestellen ist zur Erzielung einer besseren Erschließungswirkung, zur Behebung von Engpässen hinsichtlich der Kapazität sowie zur Optimierung des Verkehrsflusses vorgesehen:

- **Breitscheid „Bahnhofsstraße“:** Prüfung einer Verlegung der Haltestelle in den Bereich des neuen Gesundheitszentrums in der Medenbacher Straße.
- **Frohnhausen „Goldbachschule“:** Zur besseren Erschließung der Siedlung „Goldbachshain“ ist die Anlage einer neuen barrierefreien Haltestelle im Bereich der Goldbachschule geplant.
- **Haiger „Abzw. Bahnhof“:** Durch die wachsende Bedeutung der Verknüpfung der Verkehrsträger Bus und Bahn reicht die Kapazität der derzeitigen Haltestelle nicht mehr aus, um das anfallende Verkehrsaufkommen ordnungsgemäß abzuwickeln. Die Anlage eines neuen ZOB im Bereich des Bahnhofs ist deshalb vorgesehen.
- **Reiskirchen „Wetzlarer Weg“:** Um eine Befahrung des Dorfplatzes durch Linienverkehr und die damit verbundene starke Beanspruchung der

Fahrbahndecke in diesem Bereich zu vermeiden, ist die Verlegung der zentralen Haltestelle in Reiskirchen an den Festplatz geplant.

Weitere Haltestellen sind im Hinblick auf die Eignung ihres Standortes für einen barrierefreien Ausbau zu prüfen (→ **Anlage V-3**).

2.4 Wiederinbetriebnahme von Haltestellen

Für die aufgrund der Baumaßnahme „Wohnpark Europastraße“ entfallene Haltestelle „**Schulstraße**“ (3. Halteposition in der Europastraße) in der Kernstadt **Ablar** ist eine Wiederinbetriebnahme im Bereich des dortigen Skateparks bei gleichzeitiger Verlegung der Haltestelle „Freizeitbad“ in die Friedensstraße geplant.

Im Falle der Wiedereinrichtung einer Buslinie zwischen Lahnau-Waldgirmes und Bieberthal ist die Wiederinbetriebnahme der Haltestelle „**Uhlandstraße**“ (Uhlandstraße/ Ecke Rodheimer Str.) in **Waldgirmes** zu prüfen.

2.5 Verbesserung der Haltestellensituation

Aufgrund der derzeitigen Ausbausituation des Straßennetzes ist die Lage und Andienung der Haltestellen im Solmser Stadtteil **Oberbiel** als unattraktiv zu bezeichnen. Aufgrund des Ausbaus der Bundesstraße B49 in Fahrtrichtung Wetzlar (Schließung Anschlussstelle Oberbiel) wird seit 2014 die Ersatzhaltestelle „**Am Müllerstück**“ ganztäglich angefahren, deren Position abgelegen ist. Nach Öffnung der Anschlussstelle in Richtung Wetzlar kann der Linienverkehr dort wieder auffahren und somit fast alle Haltestellen in Oberbiel wieder bedient werden. Lediglich die Haltestelle „**Abzw. Altenberg**“, die mit der neuen Auffahrt nicht mehr angefahren werden kann, muss durch eine neue Haltestellenposition ersetzt werden.

Im Solmser Stadtteil **Burgsolms** ist die Verbesserung der Anfahrmöglichkeit an der Haltestelle „**Hüttenplatz**“ im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau weiter zu verfolgen. Im Jahr 2019 wurde die Lichtsignalanlage am Georghüttenplatz modifiziert und in diesem Zusammenhang die Abbiegerspuren getrennt von den Hauptrichtungen geschaltet und mit Pfeilsignalen ausgestattet. Die Bushaltestelle bekam eine Induktionsschleife, damit der Bus „grün“ für beide Fahrspuren anfordern kann, um einen Rückstau zu vermeiden. Ursache dieses Rückstaus war der Abbiegevorgang des Busses über 2 Fahrbahnen hinweg in die Brückenstraße. Die Schaltung der Anlage erfolgt seit der Modifikation so, dass Linksabbieger keinen Gegenverkehr haben, um die Überstauung auf den Abbiegespuren zu unterbinden. Anhand von erhaltenen Rückmeldungen hat sich die Verkehrssituation verbessert, wobei die Stadt Solms weiterhin der Auffassung ist, dass sich die Verkehrssituation durch die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes nochmals deutlich verbessern würde.

2.6 Bahnhofsmmodernisierung

Die Bahnhofsmmodernisierung erfolgt im Rahmen von Vereinbarungen zwischen dem Land Hessen, der DB Station&Service AG und den drei hessischen Verkehrsverbänden VRN, NVV und RMV. Im Entwurf des Verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2. Fortschreibung 2020 – 2030 sind folgende Maßnahmen aufgeführt, die in einen neuen Ausbauplan aufgenommen werden sollen.

Bahnhof/ Haltepunkt	Kommune	SPNV- Linie(n)	Prioritätsstufe Barrierefreiheit	erforderliche Maßnahmen	Ausbauplan Stationen 2030
Albshausen Bf	Solms	RB45	hoch	Bau von Außenbahnsteigen, barrierefreie Zugänge (im Rahmen ESTW Ober Lahn keine Maßnahmen an der Verkehrsstation geplant)	Empfehlung
Allendorf	Haiger	RB96	hoch	Bahnsteigerhöhung, barrierefreie Zugänge, taktiles Leitsystem	Empfehlung
Aßlar	Aßlar	RB40	hoch	Bahnsteigerhöhung, barrierefreie Zugänge, taktiles Leitsystem	Empfehlung
Burg Nord	Herborn	RB40	mittel	Bahnsteigerhöhung, barrierefreie Zugänge, taktiles Leitsystem	Empfehlung
Dillbrecht	Haiger	RB95	gering	Bahnsteige anheben, barrierefreie Zugänge schaffen	Empfehlung
Dillenburg	Dillenburg	RB40, RB95, RB96, RE99	hoch	Neubau Hausbahnsteig auf 76 cm (Ist- Höhe 30 cm) mit einer Länge von 210 m (Ist- Länge 283,5 m), Neubau 2 Mittelbahnsteige auf 76 cm (Ist- Höhe: Bstg 2/3= 55 cm, Bstg 4/5= 38 cm) mit den Längen von 280 m (Ist- Länge: Bstg 2/3= 278 m, Bstg 4/5 249 m); 3 Aufzüge	Projekt im Programm
Edingen	Sinn	RB40	hoch	Bahnsteigerhöhung und barrierefreie Zugänge	Empfehlung mit Dringlichkeit
Ehringshausen	Ehringshausen	RB40	mittel	Bahnsteigerhöhung Gl. 1	Empfehlung mit Dringlichkeit
Haiger	Haiger	RB95, RB96, RE99	mittel	Bahnsteigerhöhung, barrierefreie Zugänge	Projekt in Vorbereitung
Haiger-Obertor	Haiger	RB96	gering	Bahnsteigerhöhung, barrierefreie Zugänge	Empfehlung

Bahnhof/ Haltepunkt	Kommune	SPNV- Linie(n)	Prioritätsstufe Barrierefreiheit	erforderliche Maßnahmen	Ausbauplan Stationen 2030
Herborn	Herborn	RB40, RE99	hoch	1 Aufzug, Bahnsteigerhö- hung	Projekt in Vorbereitung
Katzenfurt	Ehrings- rings- hausen	RB40	mittel	Bahnsteigerhöhung, barrierefreie Zugänge	Empfehlung
Leun/Braunfels	Leun	RB45	mittel	Bahnsteigerhöhung, barrierefreie Zugänge, taktiles Leitsystem	Empfehlung
Niedersched Süd	Dillen- burg	RB40	hoch	Bahnsteigerhöhung, barrierefreie Zugänge	Empfehlung
Rodenbach	Haiger	RB95	gering	Bahnsteigerhöhung, barrierefreie Zugänge anpas- sen	Empfehlung
Sechshelden	Haiger	RB95, RB96	hoch	Bahnsteigerhöhung (Separierung RB95 = 76 cm, RB96 = 55 cm), barrierefreie Zugänge	Empfehlung
Sinn	Sinn	RB40	hoch	Bahnsteige auf 76 cm anhe- ben, Bahnsteige verlängern, barrierefreie Zugänge	Empfehlung mit Dringlichkeit
Solms Bf	Solms	RE25, RB45	mittel	Rückbau Mittelbahnsteig, Neubau Außenbahnsteig, Hausbahnsteig bleibt in Lage und Höhe	Projekt mit Vertrag
Stockhausen	Leun	RB45	mittel	Rückbau Mittelbahnsteig, Neubau Außenbahnsteig, Hausbahnsteig bleibt in Lage und Höhe	Projekt mit Vertrag
Werdorf	Aßlar	RB40	mittel	Bahnsteigerhöhung, barrierefreie Zugänge	Empfehlung mit Dringlichkeit
Wetzlar	Wetzlar	RE25, RB40, RB45, RE99	An- forde- run- gen erfüllt	kein direkter Handlungsbe- darf	Anforderungen erfüllt
Wetzlar- Dutenhofen	Wetzlar	RB40, RB45	An- forde- run- gen erfüllt	Bahnsteiganhebung, barrierefreie Zugänge (langfristig: Separierung)	Projekt in Planung/ im Bau

Tabelle V-6: Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten des Schienenverkehrs im Lahn-Dill-Kreis

Quelle: Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2. Fortschreibung 2020 – 2030. Entwurf, Anlage 5B

2.7 Anschlusssicherung mittels DFI

Haltestellen der Kategorien A und B (Umsteigeknoten) sowie situationsbedingt auch der Kategorien C und D (Erklärung der Kategorien siehe Kapitel III-8.2) sollen mit Anzeigetafeln zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet werden. Darauf werden in Echtzeit IST- Abfahrten angezeigt, die neben der Fahrgastinformation auch zur Anschlusssicherung genutzt werden sollen. So kann das Fahrpersonal am Display an der Haltestelle oder einem Display am im Fahrscheindrucker integrierten Bordrechner (ITCS) sehen, wann mit dem Eintreffen von Zubringerlinien zu rechnen ist und ob diese noch abgewartet werden können. Voraussetzung dafür ist allerdings eine zuverlässige Datenlieferung aller Verkehrsunternehmen und eine reibungslose Datenverteilung über die verbundweite RMV- Datendrehscheibe (vDDS). Angestrebt wird zunächst ein Testbetrieb an ausgewählten Haltestellen der genannten Kategorien. Bewährt sich die Aufstellung von DFI- Anzeigen im Hinblick auf eine größere Anschlusssicherheit an den betreffenden Haltestellen, ist schrittweise eine entsprechende Ausstattung weiterer Haltestellen vorgesehen.

2.8 Intermodale Verknüpfung

Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus, von Umbauten und Umfeldverbesserungen an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen wird eine Verbesserung der intermodalen Verknüpfung geprüft. Wenn es die bauliche Situation zulässt, sollen an Bushaltestellen der Kategorien A und B Fahrradabstellanlagen (Bike&Ride) errichtet werden. Verbesserungen an den P+R- Plätzen der Bahnhöfe dienen primär dem Regionalverkehr und erfolgen in Abstimmung mit dem RMV und der Deutschen Bahn.

3 Fahrzeuge

Die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge wird durch Berücksichtigung der in Kapitel III-8.4 genannten Mindeststandards bei Ausschreibungen von Verkehrsleistungen auch zukünftig sichergestellt.

Im Hinblick auf das Thema alternative Antriebstechnologien wird die technische Entwicklung weiter verfolgt. Generell steht der Lahn-Dill-Kreis offen gegenüber dem Einsatz entsprechender Fahrzeuge, wenn sich dieser mit einem reibungslosen Betriebsablauf und ohne großen Fahrzeugmehrbedarf vereinbaren lässt.

Zukünftige Ausschreibungen berücksichtigen den jeweils gültigen Stand der gesetzlichen Vorgaben zu Abgasnormen. Nach Umsetzung in nationales Recht schließt dies auch die rechtlichen Vorgaben im Rahmen der „Clean Vehicles Directive“ der Europäischen Union ein.

4 Marketing

Der bisher verfolgte Weg, Kunden über die Informationskanäle

- Persönliche Beratung in Mobilitätszentralen
- Online- Medien
- Print- Medien
- Werbung in oder auf Fahrzeugen bzw. an Haltestellen
- Kundendialog

anzusprechen, wird fortgesetzt. Dabei beschränkt sich das Marketing nicht nur auf das ÖPNV- Angebot im Gebiet des VLDW. Letzteres soll vielmehr als Bestandteil des Gesamtangebots im RMV- Verbundraum dargestellt werden. Daher erfolgen viele Marketingmaßnahmen in Kooperation mit dem RMV.

4.1 Mobilitätszentralen

Fragen lassen sich oft leichter in einem persönlichen Gespräch klären. Anlaufstellen für Beratungen „face-to-face“ oder telefonisch sind personalbesetzte Servicestellen, wie RMV- Mobilitätszentralen und die RMV- MobilitätsInfo. Diese befinden sich im Lahn-Dill-Kreis in Wetzlar (Mobilitätszentrale in Kooperation mit der Stadt Wetzlar) und in Herborn (privat betriebene RMV- MobilitätsInfo Herborn). Die Mobilitätszentralen im VLDW- Gebiet werden auf den Heckseiten der Busse beworben. Persönliche Präsenz zeigt die VLDW auch anlässlich von Großveranstaltungen, wie Festen oder Sportveranstaltungen.

4.2 Online- Medien

Das Internetangebot der VLDW wird in das Portal des RMV integriert. Damit sind die Informationen auf der Webseite in das Informationsangebot des RMV eingebunden und das Online- Angebot ist auf demselben technischen Stand wie das RMV- Portal.

4.3 Print- Medien

Um auch Personen, die heute den ÖPNV noch nicht nutzen, über Angebote zu informieren, schaltet die VLDW 2-3 mal im Jahr gemeinsam mit dem RMV Anzeigen in lokalen kostenlosen Zeitungen. Weiterhin beteiligt sich die VLDW regelmäßig mit einer lokalen Beilage an der Kundenzeitschrift „RMVmobil“.

Ergänzend zum Broschüren- Angebot des RMV legt die VLDW Broschüren mit auf die Region zugeschnittenen Informationen auf (z. B. die Freizeitinfobroschüre „Blaue Linie“).

Über ihre Tätigkeit informiert die VLDW mit der jährlichen Veröffentlichung eines Geschäftsberichtes.

Angeregt wird eine stärkere Einbindung von Informationen zum ÖPNV- Anschluss von Einrichtungen mit hohem Publikumsaufkommen (öffentliche Einrichtungen, Ärzten-

tren und Kliniken, Sportstätten, Einkaufsstätten) in deren Werbemedien bzw. auch in deren Briefköpfen/ E-Mailsignaturen.

4.4 Werbung an Fahrzeugen oder Haltestellen

Mit Fahrzeugen und Haltestellen wird der ÖPNV im öffentlichen Raum wahrgenommen. Diese Präsenz soll stärker als bisher auch für das Marketing genutzt werden. So kann im Rahmen von Ausschreibungen eine Ausdehnung der Nutzung von Fahrzeugflächen zu Eigenwerbung vertraglich festgelegt werden. Im Innenbereich der Fahrzeuge vorhandene TFT- Monitore werden zur Anzeige von Werbemotiven (z. B. „Schülerticket Hessen“, „Blaue Linie“, etc.) genutzt. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Fahrgastinformation als Hauptzweck der Anzeigen nicht beeinträchtigt wird. Zudem sind die Motive regelmäßig auszutauschen, damit kein Gewöhnungseffekt eintritt. An Haltestellen kann freier Platz in Informationsvitrinen mit A4- Plakaten belegt werden.

4.5 Kundendialog

Ein wichtiger Punkt ist schließlich der Kundendialog. Mit seiner Hilfe können nicht nur Informationen vermittelt werden, sondern durch ein Feedback auch Problempunkte lokalisiert und Verbesserungen eingeleitet werden.

Seit Dezember 2013 gibt es im Lahn-Dill-Kreis einen Fahrgastbeirat, der mehrmals im Jahr tagt.

An Verkehrsanfänger richtet sich die Busschule, die gemeinsam mit den lokalen Partnern der VLDW für Grundschulkinder und Lehrkräfte durchgeführt wird. Dabei wird den Kindern das richtige Verhalten an der Haltestelle und im Bus vermittelt.

Während des Trainings können sich die Kinder mit dem Busfahrer/ der Busfahrerin unterhalten und diesen verantwortungsvollen Arbeitsplatz näher kennenlernen. Der Dialog trägt dazu bei, richtiges Verhalten im öffentlichen Verkehr zu erlernen, Gefahren zu erkennen und zu vermeiden, Ängste abzubauen und mehr Sicherheit für sich selbst und andere Fahrgäste zu schaffen.

5 Monitoring

Die im Angebotskonzept enthaltenen Maßnahmen erfordern bei ihrer Realisierung von allen Beteiligten des ÖPNV im Lahn-Dill-Kreis großes Engagement. Insofern sollte der Umsetzungsgrad ständig überprüft werden, um Erreichtes zu sichern und ggf. nachsteuern zu können.

Ziel eines Monitorings ist die Erfassung, Beobachtung und Überwachung des Umsetzungsstandes der im Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Maßnahmen (Bsp. Erneuerung der Haltestellen und Weiterentwicklung des Liniennetzes) und der kontinuierliche Abgleich mit den Zielvorgaben. Auch ist in diesem Rahmen zu eruieren, ob die in der Bestandsaufnahme zugrunde gelegten Prognosen zur Kreisentwicklung eingetreten sind oder aufgrund von Abweichungen eine Korrektur der Planungsziele notwendig wird.

Das Monitoring sollte über die LNO (VLDW mbH) erfolgen, dabei wären drei Arten des Monitorings anzuwenden, ein kontinuierliches, ein etappenweises und ein anlassbezogenes Monitoring.

Das **kontinuierliche Monitoring** erfolgt regelmäßig während der gesamten Laufzeit des Nahverkehrsplanes und umfasst die Prüfung und Einhaltung von festgelegten Leistungs- und Qualitätsstandards. Dies betrifft hauptsächlich die im Verkehrsvertrag festgelegten Anforderungen zur Bedienung (werden Fahrten wie im Fahrplan veröffentlicht durchgeführt?) und die Wartung und Pflege von Fahrzeugen und Haltestellen.

Das **etappenweise Monitoring** erfolgt zu vorher festgesetzten Zeitpunkten und dient der Überprüfung der Umsetzung langfristiger Ziele wie beispielsweise der Ausbau der Haltestellen, der Überprüfung von Flottenalter und -zusammensetzung oder die Anpassung von Verkehren auf der Schiene bei Fahrplanwechseln.

Das **anlassbezogene Monitoring** dient der Überprüfung und Sicherstellung einer angemessenen Verkehrsleistung zu bestimmten nicht oder bedingt vorhersehbaren Anlässen. Darunter fallen z. B. die Überprüfung der Linienkonzeption bei Baustellenfahrplänen oder Fahrplanwechsel oder veränderte Verkehrsströme im Ausbildungsverkehr. Auf die Ergebnisse eines anlassbezogenen Monitorings sollte sowohl kleinräumig (Bsp. Verstärkerbus) als auch großräumig (Bsp. Überplanung eines gesamten Linienbündels bei Sperrung von zentralen Straßen) in der Verkehrsplanung kurzfristig reagiert werden können. Das Beschwerdemanagement zählt zum anlassbezogenen Monitoring.

Zur Erfüllung der Monitoring- Aufgabe sind der LNO durch das/ die ausführende(n) Verkehrsunternehmen entsprechende Leistungsdaten zur Verfügung zu stellen. Einzelheiten hierzu sind in den Verkehrsverträgen festzulegen.

VI Maßnahmenwirkung und -bewertung

1 Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage

1.1 Demographischer Wandel und Mobilität

Die Veränderung der Bevölkerung hinsichtlich Altersgruppen, Geschlechterverhältnis, Staatsangehörigkeit, Geburten- und Sterbeentwicklung sowie Wanderungsbewegungen durch Umzüge wird als demographischer Wandel bezeichnet. Diese Veränderungen können sich auf die Verkehrsnachfrage – und somit auch auf den ÖPNV – auswirken. Beispielsweise führt ein Rückgang der Bevölkerung zu geringeren Geburtenzahlen und damit zu einer nachlassenden Nachfrage im Schulverkehr.

Wie aus der Bestandsaufnahme ersichtlich, ist im Lahn-Dill-Kreis nach bisherigen Prognosen in den nächsten Jahren nur mit leichten Bevölkerungsrückgängen zu rechnen. Lediglich in den Kommunen des ländlichen Raumes abseits der Regionalachsen entlang Lahn und Dill sind etwas deutlichere Bevölkerungsrückgänge zu erwarten. Ausgelöst durch die im Jahr 2020 ausgebrochene Pandemie mit dem COVID-19- Virus haben sich in Wirtschaft und Gesellschaft Trends verstärkt, beispielsweise das Arbeiten im Home-office. In bestimmten Wirtschaftszweigen könnte dadurch die Präsenz des Personals am Arbeitsstandort abnehmen, wodurch eine Reduzierung des Berufsverkehrs stattfinden würde. Bisherige Prognosen konnten diese Entwicklungen nicht berücksichtigen. Zum Redaktionsschluss des Nahverkehrsplans ist deshalb nicht absehbar, welche langfristigen Folgen die Pandemie für die demographische Entwicklung und den Verkehr haben wird.

Das Hauptkundenpotenzial, speziell des straßengebundenen ÖPNV außerhalb großstädtischer Ballungsräume, stellen Kinder und Jugendliche dar, die öffentliche Verkehrsmittel auf dem Weg zu ihren Schul- und Ausbildungsstätten sowie in ihrer Freizeit nutzen. Ihr Anteil im Lahn-Dill-Kreis wird durch die statistischen Bevölkerungsdaten nur ungenügend erfasst, da Jugendliche ab 15 Jahre statistisch zur Altersgruppe „15 bis 65 Jahre“ gehören. Aufgrund der Veränderungen im Altersaufbau westlicher Industrieländer ist der Anteil der unter 20-jährigen in der Bundesrepublik Deutschland in den letzten Jahrzehnten von rund 30% (1970) auf 18,4% (2018) gesunken.¹⁷ Gleichzeitig stieg der Anteil der Altersgruppen 50 Jahre und darüber. Damit hat die Bevölkerung im Alter 65 und darüber heute einen größeren Anteil als der von Kindern und Jugendlichen bis 19 Jahren. Im Lahn-Dill-Kreis liegt er je nach Kommune zwischen 20 und 26% (siehe Kapitel II-2.2).

1.1.1 Mobilität von Senioren

Auch wenn ein hoher Prozentsatz der heutigen Seniorengeneration, besonders im ländlichen Raum, über einen Führerschein und einen Pkw verfügt, muss der ÖPNV auch dieser Bevölkerungsgruppe ein gutes Angebot bieten. Angesichts des zu erwartenden Anstiegs der Altersarmut ist es fraglich, ob sich auch in Zukunft so viele Senioren wie

¹⁷ <https://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/soziale-situation-in-deutschland/61538/altersgruppen>

heute, insbesondere auch alleinstehende Menschen, ein Auto leisten können. Zudem nehmen mit hohem Alter gesundheitliche Einschränkungen zu, die das sichere Führen eines Pkw unmöglich machen können. Wer sich aber im Alter selbst versorgen will und muss, ist heute oft auf Mobilitätsangebote angewiesen, da die fußläufige Mobilität nicht ausreicht. In den letzten Jahren sind viele wohnortnahe Versorgungseinrichtungen weggefallen. Stattdessen konzentrieren sich der Handel und Dienstleistungen auf wenige, aber großflächige Standorte, die in erster Linie auf eine Erreichbarkeit mit dem Pkw ausgerichtet sind. Daher besteht der Bedarf einer verbesserten Anbindung an die Versorgungseinrichtungen, wie es mit der Einführung des Konzeptes „MobilBus“ vorgesehen ist.

1.1.2 Auswirkungen von Änderungen im Schulsystem auf den ÖPNV

Das ÖPNV- Angebot im Lahn-Dill-Kreis ist heute stark auf den Schulverkehr ausgerichtet. Dies zeigt auch der sehr hohe Anteil von Zeitkarten für Auszubildende an den verkauften Fahrkarten. Externe und interne Entwicklungen des Schulsystems und der Schulstandorte wirken sich daher auf die Verkehrsnachfrage aus. Sie beeinflussen Fahrgastaufkommen, Wegelängen oder Bedienzeiten und ziehen Angebotsanpassungen besonders im straßengebundenen ÖPNV nach sich. Eine Auswahl wichtiger Einflussfaktoren und deren Auswirkungen werden in Tabelle VI-1 stichwortartig besprochen, wobei diese Liste allgemein und nicht konkret in Bezug auf den Lahn-Dill-Kreis zu verstehen ist.

Externe und interne Entwicklungen in Bezug auf das Schulsystem	Auswirkungen auf den ÖPNV
sinkende Schülerzahlen	geringeres Verkehrsaufkommen weniger Kapazitätsbereitstellung und langfristig voraussichtlich geringerer Fahrzeugbedarf zur Spitzenstunde Ergänzung von Linienverkehren durch flexible Bedienung
Schließung von Schulstandorten	höhere Verkehrsleistung (Pkm) zusätzliche Beförderungsleistungen zu anderen Schulstandorten hohe Betriebskosten pro Fahrgast bei Fahrten mit geringer Besetzung, wenn niedriges Fahrgastaufkommen räumlich dispers verteilt ist
Neugründung von Schulen in privater bzw. in freier Trägerschaft	ausgeprägte Differenzierung der Schulverkehrsverflechtungen erhöhter Betriebsaufwand
Ausdifferenzierung der schulischen Angebote an verschiedenen Standorten	höhere individuelle Verkehrsleistung pro Ausbildungspendler geringeres Bündelungspotenzial ggf. gleichmäßigere Auslastung der Fahrzeugkapazitäten, Abnahme der Lastrichtungsspitzen

Externe und interne Entwicklungen in Bezug auf das Schulsystem	Auswirkungen auf den ÖPNV
Inanspruchnahme der freien Schulwahl (in Hessen derzeit nicht bei Grundschulen und beruflichen Schulen in öffentlicher Trägerschaft, nur bei allgemeinbildenden weiterführenden Schulen)	höherer Aufwand, Nachfrage und Angebot im Ausbildungsverkehr aufeinander abzustimmen geringeres Bündelungspotenzial aufgrund diffuser Quelle- Ziel- Ströme Wünsche aus Eltern- und Schülerschaft zur Schaffung neuer Verbindungen, obwohl Bündelungspotenzial insgesamt gering bleibt
Zunahme des Nachmittagsunterrichts und nachmittäglicher Betreuungsangebote	zeitliche Verlagerung der Nachfrage von den Mittags- auf die Nachmittagsstunden Streuung des nachmittäglichen Verkehrsaufkommens, gleichmäßigere Flottenauslastung zusätzliche Fahrten an Nachmittagen, entsprechend höhere Fahrleistung
Inklusive Bildungseinrichtungen	Beförderung von Schülern mit Behinderungen vorzugsweise im allgemeinen Linienverkehr nach § 42 PBefG und im SPNV anstatt im freigestellten Schulverkehr Einsatz von barrierefreien bzw. -armen Fahrzeugen im Busverkehr und beim AST mit ausreichenden Kapazitäten auch für Rollstühle barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entlang von Linien für den Ausbildungsverkehr
sofern ein Gymnasium acht Jahrgangsstufen anbietet („G8“)	um eine Jahrgangsstufe reduziertes Fahrgastaufkommen im schulbezogenen Verkehr ggf. Rückverlagerung von MIV- Mitfahrten auf den ÖPNV, da weniger Schüler das Führerscheinalter erreicht haben werden

Tabelle VI-1: Entwicklungen im Schulsystem und ihre Auswirkungen auf den ÖPNV

[eigene Zusammenstellung]

1.2 Weiterentwicklung des Angebotes aus dem Bestand

Die oben skizzierten Entwicklungen wirken sich besonders auf die Nutzungszahlen im straßengebundenen ÖPNV aus. Die Verkehrsnachfrage zu den ausbildungsbezogenen Einrichtungen verhält sich etwa im gleichen Maße wie zur Bevölkerungsentwicklung. Die Verkehrsnachfrage im Jedermann- Verkehr wird durch das Verhalten der in ihrer Verkehrsmittelwahl freien Entscheider bestimmt.

Bei der Verkehrsmittelwahl spielen dabei sowohl rationale Aspekte (wie Reisezeit, Kosten und Sicherheit), als auch irrationale Aspekte (z. B. Gewohnheiten, Prestige) eine Rolle. Letztere können auch dazu führen, dass die subjektive Sicht auf die rationalen

Aspekte verfälscht wird. Beispielsweise werden die Kosten für den privaten Pkw häufig unterschätzt.¹⁸

Veränderungen bei der Kostensituation (z. B. durch Änderungen der Besteuerung oder Subventionen) sowie der Verkehrssituation (z. B. durch längere baustellenbedingte Verkehrsbeschränkungen) können – auch kurzfristig – zu einer Neubewertung der genannten Aspekte führen. So bestehen enge Wechselwirkungen zwischen der Attraktivität der unterschiedlichen Verkehrsmittel: Sinkt sie bei einem Verkehrsmittel, kann sie dafür zugunsten eines anderen Verkehrsmittels steigen.

Die Maßnahmen des Nahverkehrsplans wirken sich primär auf den ÖPNV und nur indirekt auf andere Verkehrsmittel aus. Daher ist der Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl im Jedermann-Verkehr beschränkt.

Wichtigstes Ziel ist eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Lahn-Dill-Kreis durch eine schrittweise Verbesserung des Angebots. Folgende Maßnahmen sieht der Nahverkehrsplan zur Erreichung dieses Ziels vor:

- Ausdehnung des Bedienzeitraumes und des Fahrtenangebots
- Einführung von Expressbuslinien und Prüfung von Schnellkursen
- Prüfung neuer Busverbindungen und weiterer Mobilitätsangebote
- Abbau von Nutzungsschwellen durch eine durchgehende Informationskette (von Zuhause bis zur Fahrgastinformation im Fahrzeug)
- Barrierefreier Ausbau und sonstige Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur

Begleitet werden diese Maßnahmen durch das Marketing sowie die Gestaltung des Tarifangebots in Abstimmung mit dem RMV, der die Tarifhoheit innehat.

Schüler und Auszubildende als größte Kundengruppe im Busverkehr sollen während und nach ihrer Ausbildung weiter als Kunden gebunden werden. Um später kein schlechtes Bild vom ÖPNV zu haben, muss auch die Fahrt im Schulverkehr als angenehm empfunden werden. Diesem Ziel dienen Verbesserungen bei Reisezeit und Umsteigehäufigkeiten auf in der Mängelanalyse definierten Relationen.

Potenziale für die Gewinnung von Fahrgästen bestehen auch in der Verbesserung des ÖPNV-Angebots an den Wochenenden. Der Freizeitverkehr hat den größten Anteil an der Verkehrsleistung im Personenverkehr¹⁹ und bietet somit auch Wachstumspotenziale für den ÖPNV. Mit den Bussen der „Blauen Linie“ wird der Vorteil gegenüber dem Pkw, bei Aktivitäten zu Fuß oder mit dem Fahrrad nicht wieder an den Ausgangsort zurückkehren zu müssen, bereits genutzt.

Die Intention des Nahverkehrsplans ist es, durch gezielte Verbesserungen des Angebots neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen und damit eventuelle Fahrgastverluste aus den Bevölkerungsentwicklungen auszugleichen.

¹⁸ <https://www.spiegel.de/auto/autokauf-deutsche-unterschaetzen-tatsaechliche-kosten-ihres-autos-stark-a-e9230430-6794-4690-96cd-a988f53b93c4> (abgerufen am 08.09.2020)

¹⁹ <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split>

2 Maßnahmenwirkung

In Tabelle VI-2 sind die im Angebotskonzept des Nahverkehrsplans enthaltenen Maßnahmen in aggregierter Form aufgeführt. Eine Einstufung der Maßnahmen erfolgte nach den Kriterien Fahrgastnachfrage und Kostenprognose. In einer anschließenden Maßnahmenbewertung erfolgte eine Priorisierung.

2.1 Fahrgastnachfrage

Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich im Wesentlichen um eine moderate Fortentwicklung des Bestandsnetzes, die entweder positive oder nur geringe Auswirkungen auf das gesamte Nachfragevolumen im ÖPNV haben wird. Die nachfrageseitigen Effekte werden nicht schlagartig eintreten, da ein Großteil der Maßnahmen – vor allem im Busverkehr – erst nach dem sukzessiven Auslaufen der jeweiligen Bestandskonzessionen bzw. -verträge umgesetzt werden kann und stets ein Gewöhnungseffekt von ein bis zwei Jahren zu beachten ist.

Die Bewertung bezüglich der Fahrgastnachfrage beschreibt die Auswirkungen von Maßnahmen auf das Nutzerverhalten auf den betroffenen Buslinien. Dabei wird davon ausgegangen, dass Maßnahmen, die die Reisezeit verkürzen und Umsteigevorgänge reduzieren, zu einer Steigerung der Fahrgastnachfrage führen. Wird dagegen die Reisezeit erhöht oder die Taktung ausgedünnt, sinkt die Nachfrage. Nicht berücksichtigt wurden dabei Push- und Pullfaktoren, die unabhängig von einer Maßnahme wirken, z. B. Änderungen im Preisgefüge.

Auf Grund von bereits bestehenden hohen Fahrzeugvorgaben haben Verbesserungen bei der Fahrzeugqualität keine signifikanten Auswirkungen auf die Nachfrage, ebenso wenig wie der barrierefreie Ausbau der Haltestellen.

2.2 Kostenprognose

Die Prognose der Kosten gibt an, ob eine Maßnahme im Rahmen der laufenden Kosten realisiert werden kann oder ob dafür zusätzliche Mittel erforderlich sind. Je nach Maßnahme handelt es sich dabei um laufende Kosten (z. B. für das Fahrtenangebot) oder um einmalige Kosten (wie beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen). Die Verbesserung der Einnahmesituation durch eine erhöhte Fahrgastnachfrage wurde bei der Kostenprognose nicht berücksichtigt, da sie schwer abzuschätzen ist und oft erst mit Verzögerung eintritt. Dieser Aspekt floss aber in die Bewertung ein.

Nicht differenziert wurde zwischen den verschiedenen Aufgabenträgern, bei denen die Kosten anfallen. So fallen Kosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen bei den Kommunen an. Kosten für regionale Verkehre werden vom RMV und den betroffenen Landkreisen mitfinanziert.

Bei Maßnahmen mit geringer Kostenentwicklung handelt es sich um Maßnahmen, die unter Einbeziehung von Fördermitteln unter 500.000 Euro liegen. Maßnahmen mit einer mittleren Kostenentwicklung liegen zwischen 500.000 Euro und 1,5 Mio. Euro. Alle Maßnahmen, bei denen mit Kosten über 1,5 Mio. Euro gerechnet wird, fallen in die Kategorie „hoch“.

Maßnahmen, die mit Einsatz vorhandenen Personals (z. B. Monitoring) oder die im Rahmen erforderlicher Ersatzbeschaffungen (z. B. Fahrzeugstandards) zu realisieren

sind, erfordern keine oder nur moderate zusätzlichen Finanzmittel. Daher wurden die Kosten in diesen Fällen als „gering“ eingestuft.

Bei Angebotsverbesserungen hängen die Kosten vom Mehraufwand an benötigtem Fahrpersonal, Fahrzeugen und der Kilometerleistung ab. Da es zu Synergieeffekten, z. B. durch eine Optimierung von Umläufen in einem Linienbündel kommen kann, lassen sich diese Kosten erst nach Abschluss der Planung genauer beziffern. Da sich zusätzlich bestellte Verkehrsleistungen auf andere Linien innerhalb des Linienbündels verlagern lassen, ist das Kostenrisiko begrenzt. Daher erfolgt eine Einschätzung in das mittlere Kostensegment.

Bei den als hoch prognostizierten Kosten handelt es sich in erster Linie um Investitionen in den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen und Bahnhöfen sowie um Maßnahmen, die aufgrund gesetzlicher Vorgaben unabhängig von Fahrgastnachfrage und Wirtschaftlichkeit eine hohe Priorität haben.

2.3 Maßnahmenbewertung

Bei der Maßnahmenbewertung handelt es sich um eine fachliche Prioritätenreihung, in der die aggregierten Maßnahmen zum Leistungsangebot anhand folgender Kriterien beurteilt werden:

- Nachfragewirkung,
- Kostenwirkung und Wirtschaftlichkeit,
- Gesetzliche Vorgaben.

Als Maßnahmen der Kategorie „Maßnahme mit vordringlicher Priorität“ wurde Vorhaben eingestuft,

- die eine starke Auswirkung auf die Fahrgastnachfrage haben,
- deren Wirtschaftlichkeit positiv eingeschätzt wird,
- die im Zusammenhang mit bereits begonnen Projekten stehen,
- die im Zusammenhang mit der Einhaltung gesetzlicher Vorgaben stehen.

Viele der genannten Maßnahmen entfalten ihre Wirkung erst im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen oder sind Voraussetzung zu ihrer Umsetzung. Dies gilt beispielsweise für das Marketing, das Maßnahmen im Angebot begleitet.

Die Einordnung in die Kategorie „Maßnahmen mit hoher Priorität“ erfolgt bei Vorhaben,

- die zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Qualitätsstandards erforderlich sind,
- die leichte Steigerungen der Fahrgastnachfrage erwarten lassen,
- deren Wirtschaftlichkeit als positiv oder neutral eingeschätzt wird,
- die auf einen mittelfristigen Termin ausgerichtet sind oder als kontinuierliche Maßnahme dauerhaft durchgeführt werden.

Wenn aktuell kein oder kaum neuer Handlungsbedarf besteht, z. B. weil Maßnahmen schon in der Umsetzung sind oder sich als Standard etabliert haben, erfolgte eine Einordnung in die Kategorie „Maßnahme zur Umsetzung empfohlen“.

Die Einordnung von Maßnahmen in die Kategorie „Maßnahme zur Umsetzung empfohlen“ bedeutet nicht, dass die Maßnahme als weniger wichtig betrachtet wird. Vielmehr besteht in diesen Bereichen entweder aktuell kaum Handlungsbedarf, da die Anforderungen im Ist-Betrieb bereits erfüllt werden (z. B. bezüglich der Barrierefreiheit der Busse) oder die Maßnahmen sind für den ÖPNV bzw. die Nachfragewirkung nicht direkt relevant (z. B. organisatorische Maßnahmen wie Monitoring oder der Zuschnitt von Linienbündeln).

Legende

Fahrgastnachfrage	→ gleichbleibend	↗ Leicht steigend	↑ steigend
Kostenprognose	€ gering	€€ mittel	€€€ hoch
Bewertung	+ Umsetzung empfohlen	++ Hohe Priorität	+++ Vordringliche Priorität

Maßnahme	Fahrgast- nachfrage	Kosten- prognose	Bewertung	Begründung
Fahrtenangebot				
Verbesserungen im Schienenpersonenverkehr	↑	€€€	+++	Als schnelle Verbindung in die Mittel- und Oberzentren und oberste Netzebene haben Verbesserungen im SPNV-Angebot positive Auswirkungen – bei entsprechender Anpassung auch auf die Zu- und Abbringerlinien des Busverkehrs.
Regionale Expressbuslinien	↑	€€	+++	Reisezeitgewinne durch direktere Routen erhöhen die Attraktivität auf nachgefragten Relationen.
Lokale Expressbuslinien, Schnellbuskurse	↗	€€	++	Reisezeitgewinne durch direktere Routen. Da die lokale Erschließung weiterhin gewährleistet werden muss bzw. nur einzelne Kurse beschleunigt werden, ist die Wirkung auf die Fahrgastnachfrage geringer.
Angebotsausweitungen zur Erfüllung der Mindeststandards	↑	€€	+++	Ein verlässliches ganztägiges Angebot - möglichst im Takt - ist Voraussetzung zum Umstieg auf den ÖPNV.
Zusätzliche Anfahrten von Schulen zur 3. Stunde (ggf. zur 2. Stunde) aufgrund versetzten Unterrichtsbeginn und entsprechende weitere Rückfahrten	→	€€	+++	Der versetzte Unterrichtsbeginn dient der Entzerrung des gesamten Schulverkehrs sowie der Pandemie-Vorsorge.
Linienenerweiterungen	↗	€€	++	Verbesserung Erschließung, Reisezeitgewinne durch Verringerung von Umsteigevorgängen.
Einführung Mobilbus-Angebote	↗	€€	+++	Erschließung neuer Fahrgastpotenziale durch zielgruppenspezifische Angebote für den Besorgungsverkehr.
Änderungen beim Zuschnitt Linienbündel	→	€	+	Keine Auswirkungen auf die Fahrgäste, kann aber zu Synergieeffekten bei Ausschreibungen führen.
Spätverkehre	↗	€€	++	Abbau des Nutzungshemmnis „fehlende Rückfahrmöglichkeiten“.

Maßnahme	Fahrgastnachfrage	Kostenprognose	Bewertung	Begründung
Haltestellen				
Barrierefreier Ausbau	↗	€€€	+++	Gesetzliche Vorgabe: PBefG § 8 Abs. 3 Satz 3; Erleichtert ÖV-Nutzung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.
Neue Haltestellen zur Verbesserung der Erschließung	↗	€€	+++	Verkürzung Reisezeiten durch näher gelegene Haltestellen, Erschließung Neubau- und Gewerbegebiete.
Verlegung von Haltestellen	↗	€ (falls noch kein barrierefreier Ausbau der alten Position erfolgt ist)	++	Verbesserung des fußläufigen Haltestelleneinzugsbereichs; Schaffung der Voraussetzungen für den barrierefreien Ausbau.
Bahnhofsmodernisierung	↗	€€ - €€€	+++	Steigerung der Aufenthaltsqualität.
Bahnhöfe: barrierefreier Ausbau	↗	€€€	+++	Erleichtert ÖV-Nutzung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.
Anschlussicherung	↗	€€	+++	Verlässlichere Verbindungen, Reisezeitverkürzung.
Intermodale Verknüpfung	↗	€€ - €€€	++	Gewinnung Fahrgäste durch Ausdehnung der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche.
Fahrzeuge				
Beibehaltung der heutigen Fahrzeugstandards	→	€	+	Die Fahrzeuge weisen schon einen guten Standard auf, so dass hier keine Fahrgaststeigerungen zu erwarten sind. Eine Absenkung der Standards würde sich dagegen aber negativ auswirken.
Weitere Maßnahmen				
Marketing	↗	€ - €€	++	Neukundengewinnung und Bindung von Bestandskunden.
Monitoring	→	€	+	Keine direkte Auswirkung auf die Fahrgastnachfrage, aber Erhöhung Kundenzufriedenheit und Verbesserung Zuverlässigkeit.

Tabelle VI-2: Auswirkungen auf Fahrgastnachfrage und Kosten sowie Bewertung der Maßnahmen

3 Kostenschätzungen

3.1 Erfüllung Bedienungsstandards

Für die Erfüllung der im Anforderungsprofil vorgegebenen Bedienungsstandards bezüglich Bedienungszeiten und Taktfolgen sind zusätzliche Fahrten zu finanzieren. Diese Fahrten können durch normale Busse oder zu Tageszeiten mit weniger Verkehrsaufkommen durch Rufbusse mit kleineren Fahrzeugen erfolgen. Die dadurch entstehenden Mehrkosten für die Leistung gegenüber dem Fahrplanjahr 2020 berechnen sich aus der Anzahl fehlender Fahrtenpaare, der Länge des Linienwegs sowie dem durchschnittlichen Kilometerpreis. Je nach Bedienform ist dabei mit unterschiedlichen Kosten zu rechnen. Die Kosten werden daher für den Busverkehr (Tabelle VI-3) und den Rufbus (Tabelle VI-4) getrennt dargestellt. Linien, die noch nicht die Bedienstandards erfüllen sind somit in beiden Tabellen aufgeführt. Linien, die schon heute das Anforderungsprofil erfüllen, gehen nicht in die Berechnung ein. Für zusätzliche Fahrten mit Bussen fallen rund 628.000 Euro (netto) pro Jahr an und für Leistungen im Bereich Rufbus rund 502.000 Euro (netto) pro Jahr. Insgesamt ist also mit rund 1,13 Mio. Euro Mehrkosten (netto) pro Jahr zu rechnen. Da die Angebotsausweitung nicht nur Kosten verursacht, sondern auch zusätzliche Einnahmen erzielt, ist in der Praxis mit geringeren Mehrkosten zu rechnen.

Bus	Mo.- Fr.	Samstag	Sonn- und	Kosten
Linie	Fahrtenpaare	Fahrtenpaare	Feiertag	(netto)
			Fahrtenpaare	Euro/ Jahr
100	1			9.413
101	1			23.218
102	2	6		22.550
103	1			11.295
105	1			10.040
106	1			17.570
170	2	2		39.520
185	1	1	2	31.950
200	2	2		45.600
300	1			13.805
302	1	1	2	41.535
310	2	2		39.520
312	1	2		21.420
402	2			40.160
403	2			45.180
405	2			27.610
415	2	2		92.720
491	1			4.393
510	1			23.845
520	1			32.630
530	1			33.885
			Summe	627.858

Tabelle VI-3: Kostenberechnung zur Erfüllung Bedienstandards: Mehrleistungen Bus

Rufbus	Mo.- Fr. Fahrten- paare	Samstag Fahrten- paare	Sonn- und Feiertag Fahrten- paare	Spätver- kehr Frei- tag Fahrten- paare	Spätver- kehr Sams- tag Fahrten- paare	Kosten Euro/ Jahr
100	2	2	2	1	1	9.428
101	1	2	4	1	1	19.675
102	1		4	1	1	4.975
103	2	2	4	1	1	12.960
105	2	2	4	1	1	11.520
106	1	4	4	1	1	17.115
125	1	1	4	1	1	27.552
160	2	2	4	1	1	19.440
170			4	1	1	6.864
174	2	2	4	1	1	16.560
180	2	2	4	1	1	13.680
181	4	4	4	1	1	8.232
182	2	2	4	1	1	13.680
185				1	1	2.430
200			4	1	1	7.920
202	2	2	4	1	1	18.000
204	2	5	4	1	1	17.624
300	2	2	4	1	1	15.840
302				1	1	3.159
310			4	1	1	6.864
312			4	1	1	6.336
313	1	2	4	1	1	8.508
402		5	4	1	1	14.808
403		2	4	1	1	12.366
405	3	5	4	1	1	22.605
415			2	1	1	10.523
471	1	5	4	1	1	25.389
491	1					1.318
500	2	1	1	1	1	10.317
501	2	2	4	1	1	24.480
502	2	2	4	1	1	19.440
503	2	1	4	1	1	9.524
510	1	2	4	1	1	20.207
520	1	5	4	1	1	33.852
530	1	2	4	1	1	28.715
Summe						501.903

Tabelle VI-4: Kostenberechnung zur Erfüllung Bedienstandards: Mehrleistungen Rufbus

4 Haltestellenausbauprogramm

4.1 Kostenprognose für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen

Für die Prognose der Kosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen wurden zunächst die Haltestellen je Kommune hinsichtlich ihres Ausbauzustandes dokumentiert. Anschließend wurden die Haltestellen nach ihrer Bedeutung und dem Ausbaubedarf priorisiert. Zur Abschätzung der Kosten erfolgte eine Einteilung der auszubauenden Haltestellen in Preiskategorien. Die Einteilung jeder Haltestelle ist aus **→ Anlage VI-1** ersichtlich. Eine Zusammenfassung über die geschätzten Kosten je Kommune gibt nachfolgende Tabelle. Insgesamt wird mit Kosten von rund 40,2 Millionen Euro (netto) für den barrierefreien Haltestellenausbau bis zum Jahr 2025 gerechnet.

Kommune	Kostenschätzung 2022 (Euro netto)	Kostenschätzung 2025 (Euro netto)
Aßlar	950.000	600.000
Bischoffen	450.000	850.000
Braunfels	650.000	1.350.000
Breitscheid	550.000	300.000
Dietzhöltal	500.000	1.000.000
Dillenburg	2.250.000	2.300.000
Driedorf	1.450.000	1.150.000
Ehringshausen	1.700.000	700.000
Eschenburg	900.000	1.050.000
Greifenstein	850.000	600.000
Haiger	2.100.000	2.050.000
Herborn	1.800.000	3.550.000
Hohenahr	650.000	400.000
Hüttenberg	600.000	1.000.000
Lahnau	0	0
Leun	600.000	800.000
Mittenaar	500.000	450.000
Schöffengrund	500.000	650.000
Siegbach	550.000	150.000
Sinn	600.000	550.000
Solms	550.000	950.000
Waldsolms	650.000	400.000
Summe	19.350.000	20.850.000

Tabelle VI-5: Kostenschätzung barrierefreier Ausbau Haltestelle je Kommune

4.2 Finanzierung

Der Haltestellenausbau ist Aufgabe des Straßenbulasträgers, innerhalb geschlossener Ortschaften also der jeweiligen Kommune, da es sich um Baumaßnahmen an Bürgersteigen und Gehwegen handelt.

Haltestellen sind durch Bundes- und Landesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)²⁰ des Bundes (nur schienengebundener ÖPNV) und dem hessischen Mobilitätsförderungsgesetz förderfähig. Nähere Informationen sind dem "Informationsblatt für Bushaltestellen – Regelungen für Förderanträge"²¹ zu entnehmen.

Nach dem derzeitigen Stand kann mit einer Förderquote von 70-80 % des förderfähigen Aufwandes gerechnet werden. Da bestimmte Leistungen nicht förderfähig sind (z. B. bestimmte Planungskosten), wird mit einer tatsächlichen Förderquote im Falle einer Bewilligung von etwa 60 % des Gesamtaufwandes gerechnet. Daraus ergäbe sich ein tatsächlicher Mittelbedarf von 16,08 Millionen Euro seitens der 22 Kommunen. Bei einer Gesamtverfahrensdauer von vier Jahren würde sich daraus ein jährlicher Finanzbedarf von durchschnittlich 4,02 Mio. Euro jährlich für alle Kommunen gemeinsam ergeben.

²⁰ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Art. 1 G vom 6. März 2020; (BGBl. I S. 442)

²¹ <https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturfoerderung-vif>

VII Linienbündelung

1 Verkehrliche und rechtliche Grundlagen

Bei der Linienbündelung handelt es sich um ein Instrument aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zur verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verknüpfung von Verkehrsleistungen. So wird in § 8 Abs. 3 S. 1 PBefG den von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) die Zuständigkeit für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen zugewiesen. Diese definieren hierzu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG wäre die Genehmigung eines Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen von der zuständigen Genehmigungsbehörde u. a. zu versagen, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Durch ein integriertes Nahverkehrsangebot soll eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sichergestellt werden, sodass die Belastung der öffentlichen Haushalte möglichst gering ausfällt. Dies soll insbesondere erreicht werden durch

- Verkehrskooperationen,
- gegenseitige Abstimmungen,
- einen Verbund der Beförderungsentgelte (Tarifkooperation bzw. Verkehrs- und Tarifverbund) und
- Koordination der Fahrpläne.

Durch die in § 9 Abs. 2 PBefG enthaltene Möglichkeit der Konzessionserteilung für mehrere, gebündelte Linien, mit der verkehrlich miteinander verflochtene Leistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können, entsteht innerhalb eines Linienbündels regelmäßig auch eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Zuordnung.

Ein Nahverkehrsplan hat gewichtigen Einfluss auf die Genehmigung einer Verkehrsleistung. Durch § 9 Abs. 2 i. V. m. § 8 PBefG wird der zuständigen Genehmigungsbehörde eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen ermöglicht. Hierbei ist gemäß § 8 Abs. 3a S. 2 PBefG ein vom Aufgabenträger beschlossener, unter Beteiligung der in § 8 Abs. 3 S. 6 PBefG bezeichneten Stellen zustande gekommener Nahverkehrsplan bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen (vgl. dazu auch § 14 HÖPNVG). Die Genehmigung kann gemäß § 13 Abs. 2a S. 1 PBefG versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG nicht in Einklang steht. Dieser bildet gemäß § 8 Abs. 3 S. 8 PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV.

Das Zusammenspiel der vorstehenden Normen ermöglicht es, durch eine auf sachlicher Grundlage bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans erfolgte Linienbündelung diese bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen und somit ein Bindeglied zwischen der Planung des Aufgabenträgers und der Konzessionierung durch die Genehmigungsbehörde herzustellen.

2 Zweck der Linienbündelung

Die Bildung von Linienbündeln verfolgt insbesondere den Zweck der Sicherung einer dauerhaften, gleichmäßigen, für den Fahrgast durchgängigen und kostengünstigen Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragschwachen Linien. Sowohl im Hinblick auf die mögliche Stellung eigenwirtschaftlicher Anträge gemäß §§ 8 Abs. 4 S. 2, 13 PBefG als auch im Hinblick auf Ausschreibungen von Verkehrsleistungen definieren Linienbündel zugleich die Anforderungen einer im öffentlichen Verkehrsinteresse liegenden, ausreichenden Verkehrsbedienung. Im Vorfeld von eigenwirtschaftlichen Antragstellungen oder Ausschreibungen bieten Linienbündel Schutz vor sog. „Rosinenpickerei“, bei der sich Verkehrsunternehmen auf eigenwirtschaftlicher Basis ausschließlich die Konzessionen rentabler Linien sichern und die Finanzierung der verbliebenen, unrentablen Linien allein der öffentlichen Hand überlassen.

Werden in einem Bündel rentable mit weniger rentablen Linien zusammengefasst, so wird für den Fall einer eigenwirtschaftlichen Antragstellung das konzessionierte Verkehrsunternehmen seine Gewinne aus dem rentablen Linienbereich in die Finanzierung der ertragsärmeren Bereiche einbringen müssen.

Für den Fall einer gemeinwirtschaftlichen Antragstellung wird der Auftraggeber die höheren Zahlungen für ertragsarme Linienbereiche durch geringere Zahlungen für rentablere Linienbereiche abmildern und so den Gesamtzuschuss der öffentlichen Hand reduzieren. Die Linienbündelung im Nahverkehrsplan ermöglicht bei der Konzessionerteilung eine Abwehr von Genehmigungsanträgen auf ertragsstarke Einzellinien des Bündels und verhindert deren Herauslösen aus dem wirtschaftlichen Verbund der Linien.

3 Informationspflicht der zuständigen Behörde

Die Vornahme einer Linienbündelung obliegt der für die Aufstellung des Nahverkehrsplans „zuständigen Behörde“. Ausweislich § 5 Abs. 4 S. 1 HÖPNVG handelt es sich bei der „zuständigen Behörde“ im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 um den Aufgabenträger i. S. d. HÖPNVG. Dieser ist in § 5 Abs. 1 HÖPNVG definiert als Landkreise, kreisfreie Städte sowie die Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern. Gemäß § 14 Abs. 2 HÖPNVG stellen die Aufgabenträger die lokalen Nahverkehrspläne auf.

Von der zuständigen Behörde ist gemäß Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) Nr. 1370/2007 einmal jährlich ein Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen öffentlich zugänglich zu machen. Dieser beinhaltet u. a. den Beginn und die Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Hierdurch wird transparent über bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge informiert.

Ergänzend werden von der Genehmigungsbehörde Informationen über auslaufende und neu zu erteilende Linienverkehrskonzessionen eines Linienbündels für jeden Interessenten auf deren Homepage zur Verfügung gestellt.

Der gemäß Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) Nr. 1370/2007 von der zuständigen Behörde einmal jährlich öffentlich zugänglich zu machende Gesamtbericht umfasst die

- in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,
- ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die
- diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte.

Ferner hat gemäß Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007 jede zuständige Behörde die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass spätestens ein Jahr vor Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor einer Direktvergabe mindestens die folgenden Informationen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden:

- Der Name und die Anschrift der zuständigen Behörde,
- die Art des geplanten Vergabeverfahrens,
- die von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste und Gebiete,
- der geplante Beginn und die geplante Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags.

Die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Frist des § 12 Abs. 6 PBefG zum Stellen eigenwirtschaftlicher Anträge zu enthalten. Diese Frist gibt vor, dass eigenwirtschaftliche Anträge für Linienverkehre mit Kraftfahrzeugen spätestens drei Monate nach Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung zu stellen sind.

Ferner sollen gemäß § 8a Abs. 2 S. 3 PBefG in der Vorabbekanntmachung die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für

- Fahrplan,
- Beförderungsentgelt und
- Standards

angegeben werden. Es kann darüber hinaus angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie).

Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans oder durch einen Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.

4 Methoden der Linienbündelung

4.1 Ermessensspielräume

Bei der Planung von Linienbündeln bzw. bei der Zusammenstellung einzelner Linien zu Linienbündeln handelt es sich stets um nach pflichtgemäßem Ermessen zu treffende Entscheidungen. Die Linienbündelung darf daher keinesfalls beliebig erfolgen. Insbesondere in Übergangsbereichen zu benachbarten Aufgabenträgern ist eine enge Abstimmung mit allen betroffenen Aufgabenträgerorganisationen erforderlich.

Die Kriterien zur Linienbündelung, die bei der Ermessensentscheidung zu berücksichtigen sind, gehen aus den nachfolgenden Passagen hervor.

Integration der Bedienung

Eine integrierte Verkehrsbedienung in fahrplanmäßiger und tariflicher Hinsicht und ein einheitlicher Marktauftritt im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG lässt sich bei Bedienung der Linien durch ein und dasselbe Unternehmen am einfachsten sicherstellen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es insbesondere im Rahmen von Verkehrsverbänden auch andere wirksame Instrumente zur Sicherung der Verkehrsintegration gibt.

Die Bedienung aus einer Hand in einem abgegrenzten Verkehrsraum kann jedoch ein entscheidendes Element bei einer Ausschreibung auf Netto- Basis (d. h. das Verkehrsunternehmen trägt das Erlösrisiko) oder bei einer Brutto- Basis (d. h. der Auftraggeber trägt das Erlösrisiko) mit Malus- und ggf. auch Bonusregelungen darstellen.

Enge verkehrliche Verflechtung von Linien

Wenn die betroffenen Linien in größerem Umfang Umsteigebeziehungen aufweisen oder eine flächenhafte Erschließung erforderlich ist (z. B. bei Stadtverkehren), kommt diesem Kriterium hohe Bedeutung zu, da für die Herstellung der integrierten Bedienung kein anderes, ähnlich wirksames Mittel als die Linienbündelung verfügbar ist.

Betriebliche Optimierung

Die betriebliche Optimierung durch verbundene Produktion (Umlaufoptimierung) trägt entscheidend zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung bei. Im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG bildet dieser Umstand ein entscheidendes Kriterium für die Linienbündelung. Es ist allerdings darzulegen, inwieweit die Linien- und Fahrplangestaltung im Einzelfall tatsächlich eine betriebliche Optimierung erlaubt. Maßgeblich ist hier in der Regel, inwieweit durch die verbundene Produktion Spitzenfahrzeuge in der Hauptverkehrszeit eingespart werden können und ob Aufwandsreduktionen durch linienübergreifende Fahrzeugumläufe und Personaleinsätze möglich sind.

Eher zufällige Durchbindungen in der Schwachverkehrszeit können nicht als Beleg herangezogen werden, wohl aber die kostengünstige Bedienung mehrerer Linien im Rahmen eines Fahrzeugumlafes zu dieser nachfrageschwachen Verkehrszeit.

Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien

Unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung ist die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwacher Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen den Linien eine zulässige Herangehensweise. Der Querfinanzierung von Linien sind allerdings enge Grenzen gesetzt. Ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen Linien ist nur dann zu rechtfertigen, wenn ein nennenswerter Anteil der Fahrgäste auch in den Genuss dieses Solidarausgleichs kommt, d. h. wenn in nennenswertem Umfang Umsteigebeziehungen zwischen den Linien bestehen. Die zur Querfinanzierung herangezogenen Übergewinne auf der ertragsstarken Linie können nur dann zustande kommen, wenn Umfang und Qualität des Bedienungsangebotes auf dieser Linie (künstlich) begrenzt werden.

Zubringer- und Hauptlinien

Werden wirtschaftlich schwache Zubringerlinien und deren ertragsstarke Hauptlinie nicht gebündelt, so führt dies dazu, dass der Aufgabenträger die unrentablen Zubringerlinien als gemeinwirtschaftlichen Verkehr zu finanzieren und auszuschreiben hat. Durch den hohen Zubringerwert profitiert allerdings der Betreiber der (eigenwirtschaftlichen) Hauptlinie von diesem gemeinwirtschaftlichen Verkehr. Es kommt zu einer indirekten Verschiebung von Beihilfen in den eigenwirtschaftlichen Bereich. Im Falle der Ausschreibung der Zubringerlinien hätte der Inhaber der Hauptlinie einen Wettbewerbsvorteil, weil er sein Angebot unter Einbeziehung der zubringerbedingten Gewinne auf der Hauptlinie günstiger kalkulieren kann als andere Bieter. Aus diesem Grund sind derart wirtschaftlich miteinander verflochtene Linien zu bündeln.

Mittelstandsförderung und Monopolvermeidung

Die Grundrechte auf freie Berufsausübung und Chancengleichheit (Art. 12 GG, Art. 3 Abs. 1 GG bzw. Art. 2 Abs. 1 GG) sind bei der Linienbündelung unbedingt zu berücksichtigen. Der Aufgabenträger hat in diesem Sinne dafür Sorge zu tragen, die Gewerbefreiheit nachhaltig zu sichern. Bei der Linienbündelung sind daher auch deren Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt in die Abwägung einzubeziehen. Der Erhalt und die Förderung einer vielfältigen Marktstruktur und mittelständischer Unternehmen zur Vermeidung von Konzentrationsprozessen und Monopolbildungen ist daher tragfähiger Erwägungsgrund bei der Bündelung von Linien. Auch wenn großflächige verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen in einem einheitlichen Bedienungsgebiet gegeben sind, wie z. B. im großstädtischen Verkehr, sind dennoch regelmäßig mehrere Linienbündel innerhalb des Liniennetzes zu bilden.

Berufszugang und Wettbewerbsförderung

Auch zu kleine Linienbündel führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da sie den Unternehmer mit bereits vorhandenem Standort und Linienverkehr vor Ort begünstigen. Unverfälschter Wettbewerb ist nur durch einen im Einzelfall zu bestimmenden Mindestumfang gebündelter Linien zu gewährleisten, denn bei der Gestaltung des ÖPNV ist dem Gedanken der Wettbewerbsförderung Rechnung zu tragen. Ein natürlicher Standortvorteil der bereits ortsansässigen Unternehmer stellt allerdings noch keine Wettbewerbsverfälschung dar. Wenn aber der Zuschnitt des Linienbündels einen derart geringen Leistungsumfang aufweist, dass sich selbst unter den vorhandenen Unternehmen in

der Region kein echter Wettbewerb entwickeln kann, ist die Bündelung rechtlich nicht mehr vertretbar.

4.2 Rechtsfehlerhafte Kriterien

Rechtsfehler bei der Bündelung liegen vor, wenn sich der Aufgabenträger an nicht sachgerechten Kriterien orientiert, die den Zielsetzungen des § 8 PBefG zuwiderlaufen. Außerdem darf keine unzulässige Einschränkung der Chancengleichheit von Wettbewerbern bzw. des Grundrechts auf freie Berufsausübung vorgenommen werden.

So dürfen Linienbündel nicht unter dem Aspekt der Erhaltung bisheriger Genehmigungsstrukturen den Bestandsunternehmen „zugeführt“ werden. Ebenso wenig ist die Schaffung von Gebietsmonopolen oder flächenhaftem Konkurrentenschutz durch § 9 Abs. 2 PBefG gedeckt, da diese Norm keine Gebietskonzession einführt.

Eine Bündelung von Linien, für die kein hinreichender verkehrlicher, betrieblicher oder wirtschaftlicher Zusammenhang nachgewiesen werden kann, rechtfertigt nicht den damit verbundenen Eingriff in das Grundrecht der Berufsfreiheit und ist als rechtsfehlerhaft einzustufen. So ist beispielsweise die willkürliche Zusammenfassung der in einem Verkehrsgebiet nicht zuzuordnenden, „übriggebliebenen“ Linien zu einem „Restbündel“ oder zu mehreren „Restbündeln“ oder – hilfsweise – die unbegründete Zuordnung zu einem ordnungsgemäß gebildeten Bündel nicht sachgerecht. In diesem Falle kann davon ausgegangen werden, dass mit der Unterlassung einer Bündelung keine wirtschaftlichen oder verkehrlichen Nachteile verbunden sind.

Rechtsfehlerhaft ist es zudem, bei der Bildung von Linienbündeln und deren Genehmigung davon auszugehen, dass nur nicht kostendeckende Linien, die vor einer Neukonzessionierung als gemeinwirtschaftliche Verkehre betrieben wurden, in Linienbündel einbezogen werden dürfen und kostendeckende Linien, die vor einer Neukonzessionierung als eigenwirtschaftliche Einzellinien betrieben wurden, von Anfang an außer Betracht zu bleiben hätten. Zu achten ist jedoch auf eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten, falls mehrere Linien mit unterschiedlicher Laufzeit in einem Bündel zusammengefasst werden sollen. Aus diesem Grund kann eine Linienbündelung mitunter erst nach mehreren Jahren im Rahmen einer Neukonzessionierung vorgenommen werden, wenn für alle zur Bündelung vorgesehenen Linien die auslaufenden Genehmigungen am gleichen Tag enden.

5 Linienbündel im Lahn-Dill-Kreis

Der Busverkehr im Lahn-Dill-Kreis ist in 9 Linienbündel aufgeteilt. Das kleinste Bündel mit jährlich ca. 380,4 Tsd. Nutzwagenkilometern und in der Verkehrsspitze 6 Solobussen ist das Bündel „LDK-Hohenahr“. Nach Nutzwagenkilometern größtes Bündel ist „LDK-Ehringshausen“. Mit Ablauf des Fahrplanjahres 2023 endet die Vertragslaufzeit für die Vergabe des Linienbündels „LDK-Dillenburg“. Die restlichen Linienbündel sind bis einschließlich der Fahrplanjahre 2024 bzw. 2025 vergeben.

Linienbündel	Vertrags- laufzeit (Fahrplan- jahre)	Nutzwagen Km- Leistung 2019 (in 1000 km pro Jahr)	Fahrzeuganzahl 2019		
			Solobus	Gelenkbus/ 15m-Bus	Midibus
LDK-Haiger	2015-2024	383,3	5	3	
LDK-Dillenburg	2016-2023	729,2	7	4	1
LDK-Bischoffen-Mittenaar	2017-2024	504,8	8	3	
LDK-Hohenahr	2017-2024	379,3	6		
LDK-Herborn Süd	2018-2025	740,2	9	2	1
LDK-Herborn Nord	2018-2025	406,1	6		3
LDK-Ehringshausen	2015-2024	916,8	11	7	
LDK-Hüttenberg	2015-2024	511,4	7	4	
LDK-Braunfels	2015-2024	774,9	13	4	
Jahresgesamtleistung		5346,0	72	27	5
Gesamtanzahl der Fahrzeuge			104		

Tabelle VII-1: Übersicht Linienbündel im Lahn-Dill-Kreis

5.1 Linienbündel LDK-Haiger

Die 4 lokalen Linien des Linienbündels „LDK-Haiger“ verlaufen in den Stadtbereichen Haiger und Dillenburg. Haiger „Paradeplatz“, „Abzweig Bahnhof“ sowie Dillenburg „ZOB“ sind Verknüpfungspunkte der Linien.

Linienbündel Haiger

Vertragslaufzeit: 14.12.2014 bis 14.12.2024
Nutzwagenkilometer p. a.: ca. 383.300 km
Fahrzeugbedarf: 8 (5 Solobusse, 3 Gelenkbusse)

Linie	Linienführung
102	Manderbach – Dillenburg
103	Haiger – Allendorf – Haigerseelbach – Steinbach – Haiger
105	Haiger – Flammersbach – Langenaubach – Haiger
106	Haiger – Roßbachtal / Dilltal – Haiger

Tabelle VII-2: Linienbündel LDK-Haiger - Linien und Leistungsdaten

5.2 Linienbündel LDK-Dillenburg

Das Linienbündel „LDK-Dillenburg“ beinhaltet die Verkehre im Raum Dillenburg, Dietzhölztal und Eschenburg. Der zentrale Verknüpfungspunkt ist der „ZOB“ in Dillenburg. Die Linien 300 und 301 fahren den ZOB in Dillenburg nicht an (isolierte Linien). Ein weiterer Verknüpfungspunkt ist Eibelshausen „Markt“.

Linienbündel LDK-Dillenburg

Vertragslaufzeit: 13.12.2015 bis 09.12.2023
Nutzwagenkilometer p. a.: ca. 729.200 km
Fahrzeugbedarf: 12 (7 Solobusse, 1 Midibus, 3 Gelenkbusse, 1 15m-Bus)

Linie	Linienführung
100	Stadtverkehr Dillenburg
101	Hirzenhain – Nanzenbach – Eibach – Dillenburg – Donsbach
300	Hirzenhain – Roth – Simmersbach – Eiershausen – Eibelshausen
301	Eschenburg / Dietzhölztal – Hoderbergschule
302	Dillenburg – Eschenburg – Dietzhölztal

Tabelle VII-3: Linienbündel LDK-Dillenburg - Linien und Leistungsdaten

5.3 Linienbündel LDK-Bischoffen/Mittenaar

Das Linienbündel „LDK-Bischoffen/Mittenaar“ umfasst die zum Teil von Herborn in östlicher Richtung ausgehenden Verkehre bis nach Wallenfels, Altenkirchen und Gladenbach. Der zentrale Verknüpfungspunkt ist der „Bahnhof/ ZOB“ in Herborn. Drei Linien fahren isoliert.

Linienbündel LDK-Bischoffen/Mittenaar

Vertragslaufzeit: 11.12.2016 bis 14.12.2024
Nutzwagenkilometer p. a.: ca. 504.800 km
Fahrzeugbedarf: 11 (8 Solobusse, 3 Gelenkbusse)

Linie	Linienführung
400	Bischoffen / Wilsbach – Gladenbach
401	Bischoffen / Wilsbach – Niederweidbach
402	Wilsbach / Oberweidbach – Bischoffen – Offenbach
403	Bad Endbach – Siegbach – Mittenaar – Herborn
404	Ballersbach – Bicken – Bellersdorf – Hohenahr
405	Ortsverkehr Siegbach – Mittenaar
407	Bad Endbach – Bischoffen – Mittenaar – Herborn (Blaue Linie)

Tabelle VII-4: Linienbündel LDK-Bischoffen/Mittenaar - Linien und Leistungsdaten

5.4 Linienbündel LDK-Hohenahr

Das Linienbündel „LDK-Hohenahr“ besteht aus drei Buslinien. Die Linie 406 verkehrt in den Bereichen Hohensolms, Erda und Altenkirchen. Die Linie 415 verbindet die Stadt Wetzlar in nördlicher Richtung mit Erda. Die Linie 240 verkehrt zwischen Wetzlar und Lahnau. Zu prüfen ist, ob die Linie 24 (Gießen – Heuchelheim – Lahnau – Wetzlar) ab 2025 in das Linienbündel integriert werden soll. Sollte dies aufgrund der Höhe der Kilometerleistung, der Harmonisierung der Ausschreibungszeitpunkte oder aufgrund mangelnder Eigenwirtschaftlichkeit für den derzeitigen Betreiber aufgrund der aktuellen Entwicklungen nicht möglich sein, ist eine Ausschreibung als separates Linienbündel möglich.

Linienbündel LDK-Hohenahr

Vertragslaufzeit: 11.12.2016 bis 14.12.2024
Nutzwagenkilometer p. a.: ca. 379.300 km
Fahrzeugbedarf: 6 (6 Solobusse)

Linie	Linienführung
240	Wetzlar – Waldgirmes – Atzbach
406	Altenkirchen / Hohensolms – Erda
415	Ballersbach / Niederweidbach – Hohenahr – Wetzlar (Blaue Linie)

Tabelle VII-5: Linienbündel LDK-Hohenahr - Linien und Leistungsdaten

5.5 Linienbündel LDK-Herborn-Nord

Die Linienbündel „LDK-Herborn-Nord“ und „LDK Herborn-Süd“ sind aus der Teilung des Linienbündels Herborn hervorgegangen. Daher weisen sie Überschneidungen beim bedienten Gebiet auf. Das Linienbündel „LDK-Herborn-Nord“ besteht aus 6 Linien. Es umfasst den Stadtverkehr Herborn sowie die östlichen Bereiche des Westerwaldes mit den Kommunen Breitscheid und Driedorf. Im Freizeitverkehr der „Blauen Linie“ (Linie 521) wird auch die Krombachtalsperre und Rennerod bedient. Die Linie 510 bedient an Samstagen ebenfalls einen saisonal unterschiedlichen Verkehr. Der zentrale Verknüpfungspunkt ist der „Bahnhof/ ZOB“ in Herborn.

Linienbündel LDK-Herborn-Nord

Vertragslaufzeit: 10.12.2017 bis 13.12.2025
Nutzwagenkilometer p. a.: ca. 406.100 km
Fahrzeugbedarf: 9 (6 Solobusse, 3 Midibusse)

Linie	Linienführung
500	Stadtverkehr Herborn
503	Herborn – Burg / Seelbach
505	Herborn / Sinn – Merkenbach / Guntersdorf / Hirschberg / Hörbach
510	Herborn – Breitscheid
515	Uckersdorf – Amdorf – Erdbach
521	Herborn – Driedorf – Krombachtalsperre – Rennerod (Blaue Linie)

Tabelle VII-6: Linienbündel LDK-Herborn-Nord - Linien und Leistungsdaten

5.6 Linienbündel LDK-Herborn-Süd

Das Linienbündel „LDK-Herborn-Süd“ umfasst 5 Linien und reicht von Herborn bis in die östlichen Bereiche des Westerwaldes mit den Kommunen Greifenstein und Driedorf sowie bis nach Rennerod. Die Linie 520 ist in Rennerod mit der Linie LM-15 und der Linie 116/ 480 aus Rheinland-Pfalz verknüpft. Die Linie 530 ist in Mengerskirchen, Arborn und Beilstein mit der Linie LM-12 verknüpft. Der zentrale Verknüpfungspunkt ist ebenfalls der „Bahnhof/ ZOB“ in Herborn.

Linienbündel LDK-Herborn-Süd

Vertragslaufzeit: 10.12.2017 bis 13.12.2025
Nutzwagenkilometer p. a.: ca. 740.200 km
Fahrzeugbedarf: 12 (9 Solobusse, 1 Midibus, 2 15m-Busse)

Linie	Linienführung
206	Greifenstein – Katzenfurt
501/502	Herborn – Hörbach / Merkenbach – Hirschberg – Guntersdorf
520	Herborn – Driedorf – Rennerod
530	Herborn – Greifenstein

Tabelle VII-7: Linienbündel LDK-Herborn-Süd - Linien und Leistungsdaten

5.7 Linienbündel LDK-Ehringshausen

Das Linienbündel „LDK-Ehringshausen“ umfasst insgesamt 9 Buslinien. Für die Linien 120/ 125 ist der zentrale Verknüpfungspunkt der „Bahnhof/ ZOB“ in Wetzlar. Diese verkehren im Raum Wetzlar– Solms – Greifenstein – Ehringshausen. Die übrigen Linien verkehren im Raum nördlich von Ehringshausen und in Aßlar.

Linienbündel LDK-Ehringshausen

Vertragslaufzeit: 14.12.2014 bis 14.12.2024
Nutzwagenkilometer p. a. : ca. 916.800 km
Fahrzeugbedarf: 16 (11 Solobusse, 7 Gelenkbusse)

Linie	Linienführung
120	Wetzlar – Stockhausen – Bissenberg – Beilstein
125	Wetzlar – Stockhausen – Bissenberg – Beilstein
200	Wetzlar – Bermoll
201	Berghausen – Aßlar Grundschule/ Gesamtschule
202	Ehringshausen – Niederlemp
204	Katzenfurt / Ehringshausen – Greifenthal – Holzhausen – Ulm – Allendorf
205	Greifenstein – Ehringshausen Gesamtschule
471	Wetzlar – Katzenfurt
472	Katzenfurt – Herborn

Tabelle VII-8: Linienbündel LDK-Ehringshausen - Linien und Leistungsdaten

5.8 Linienbündel LDK-Braunfels

Das Linienbündel „LDK-Braunfels“ umfasst hauptsächlich die Linienverkehre südlich von Braunfels, im Raum Braunfels – Schöffengrund – Waldsolms. Das Bündel setzt sich aus insgesamt 10 Buslinien zusammen. Der zentrale Verknüpfungspunkt ist der Busbahnhof in Braunfels. Die Linie 171 ist am Bahnhof in Brandoberndorf mit der Taunusbahn und der Linie 160 (Linienbündel „LDK-Hüttenberg“) verknüpft. In Schwalbach an der Haltestelle „Steinstraße“ sind die Linien 160, 170 und 174 verknüpft. Die Linien 170 und 185 fahren zusätzlich den Verknüpfungspunkt Wetzlar „Bahnhof/ ZOB“ an.

Linienbündel LDK-Braunfels

Vertragslaufzeit: 14.12.2014 bis 14.12.2024
Nutzwagenkilometer p. a. : 774.900 km
Fahrzeugbedarf: 16 (13 Solobusse, 4 Gelenkbusse)

Linie	Linienführung
170	Schöffengrund – Wetzlar
171	Brandoberndorf – Braunfels
172	Weilburg – Altenkirchen – Braunfels
173	Schöffengrund – Braunfels – Schöffengrund
174	Braunfels – Schwalbach
177	Waldsolms – Braunfels
180	Braunfels – Leun – Tiefenbach
181	Stadtverkehr Braunfels
182	Altenkirchen – Philippstein – Braunfels
185	Wetzlar – Braunfels

Tabelle VII-9: Linienbündel LDK-Braunfels - Linien und Leistungsdaten

5.9 Linienbündel LDK-Hüttenberg

Das Linienbündel „LDK-Hüttenberg“ schließt östlich an das Linienbündel „LDK-Braunfels“ an. Es beinhaltet vor allem Linienverkehre südlich und südöstlich von Wetzlar, im Raum Hüttenberg – Linden – Gießen. Im Linienbündel sind sechs Buslinien zusammengefasst, von denen eine Linie am „Bahnhof/ ZOB“ Wetzlar verknüpft ist. Die Linie 310 verbindet Rechtenbach mit Gießen. In Rechtenbach sind die Linien 310, 312, 313 und 203 mit einander verknüpft. Die übrigen Linien fahren isoliert. Die Linie 311 dient zur Beförderung der Schüler in den Gemeinden Hüttenberg und Langgöns.

Linienbündel LDK-Hüttenberg

Vertragslaufzeit: 14.12.2014 bis 14.12.2024
Nutzwagenkilometer p. a. : ca. 511.400 km
Fahrzeugbedarf: 11 (7 Solobusse, 4 Gelenkbusse)

Linie	Linienführung
160	Brandoberndorf – Schöffengrund
203	Rechtenbach – Weidenhausen – Volpertshausen – Vollnkirchen – Reiskirchen / Cleeberg
310	Rechtenbach – Hüttenberg – Linden – Gießen
311	Münchholzhausen – Dornholzhausen – Niederkleen – Hüttenberg – Rechtenbach
312	Wetzlar – Rechtenbach
313	Rechtenbach – Weidenhausen – Volpertshausen – Vollnkirchen – Reiskirchen

Tabelle VII-10: Linienbündel LDK-Hüttenberg - Linien und Leistungsdaten

Abbildungsverzeichnis

Abbildung II-1: Zentralörtliche Gliederung, Strukturräume und Regionalachsen im Lahn-Dill-Kreis.....	20
Abbildung II-2: Bevölkerungsdichte (Einwohner pro Quadratkilometer) nach Städten und Gemeinden zum 31.12.2018.....	22
Abbildung II-3: Bevölkerungszahlen der Städte und Gemeinden im Lahn-Dill-Kreis 2002 und 2017	24
Abbildung II-4: Bevölkerungsentwicklung zwischen 31.12.2002 und 31.12.2016	25
Abbildung II-5: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung zwischen 2013 und 2030.....	26
Abbildung II-6: Anteil von Häusern mit 3 und mehr Wohneinheiten am Gesamtbestand der Wohnhäuser am 31.12.2016.....	29
Abbildung II-7: Ein- und Auspendler (>100 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten) in bzw. aus dem Lahn-Dill-Kreis nach Kreisen und kreisfreien Städten	33
Abbildung II-8: zugelassene PKW (Privat und geschäftlich) je 1000 Einwohner im Lahn-Dill-Kreis zum 31.12.2016.....	44
Abbildung II-9: Schienennetz des Regionalverkehrs im Lahn-Dill-Kreis und benachbarten Landkreisen (eigene Darstellung)	50
Abbildung II-10: Linienbündel Bischoffen/Mittenaar: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag	57
Abbildung II-11: Linienbündel Braunfels: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag	58
Abbildung II-12: Linienbündel Dillenburg: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag	58
Abbildung II-13: Linienbündel Ehringshausen: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag.....	59
Abbildung II-14: Linienbündel Haiger: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag.....	59
Abbildung II-15: Linienbündel Herborn-Nord: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag	60
Abbildung II-16: Linienbündel Herborn-Süd: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag.....	60
Abbildung II-17: Linienbündel Hohenahr: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag.....	61
Abbildung II-18: Linienbündel Hüttenberg: Fahrgastzahlen pro Linie und Tag.....	61
Abbildung II-19: Aufteilung der Fahrkartenarten auf die Fahrgäste an einem Normalwerktag (Quelle: RMV-Verbunderhebung 2015)	63
Abbildung II-20: Tarifgebiete im Land-Dill-Kreis (Ausschnitt RMV-Tarifkarte, Stand 1.1.2020).....	67
Abbildung III-1: Idealprinzip eines Integralen-Taktfahrplan-Systems.....	91
Abbildung III-2: Schematisches Verbindungsmodell zwischen Zentralen Orten.....	94
Abbildung III-3: Barrierefrei ausgebaute Haltestellen mit taktilen Leitstreifen am ZOB Herborn (Foto: IGDB).....	108
Abbildung III-4: Musterbeispiel zur Gestaltung der Bodenindikatoren an einer Haltestelle in barrierefreiem Ausbauzustand.....	109
Abbildung IV-1: Beispiel für einfache Haltestellen an anbaufreier Außerortsstraße [Foto: HMS 2016]	140
Abbildung IV-2: Beispiel für eine Haltestelle mit zu geringer Bordhöhe und zu schmaler Aufstellfläche. Für einen bequemen Einstieg hält der Bus zudem zu weit vom Bordstein entfernt [Foto: IGDB, August 2019]	142

Abbildung IV-3: Beispiele für Haltestellen ohne Bordstein und ohne definierte Aufstellfläche [Fotos: HMS 2015/2016]	144
Abbildung IV-4: Beispiele für Haltestellen mit zu schmaler Aufstellfläche bzw. Gehweg [Fotos: HMS 2015/2016]	144
Abbildung IV-5: Beispiel für eine Haltestelle, bei der ein Hochbord eingebaut wurde. Aufgrund der zu schmalen Aufstell- und Manövrierfläche ist die Haltestelle trotzdem nicht für Menschen im Rollstuhl nutzbar [Foto: VLDW].....	145
Abbildung IV-6: Beispiele für zu kleine Beschriftung der Linieneinsätze und Aushangpläne im falschen Format [Fotos: IGDB April und August 2019].....	147
Abbildung IV-7: Beispiele für ungeordnete, fehlformatige und fehlende Aushangpläne sowie für provisorisch angebrachte Baustelleninformation (Abb. Mitte rechts) [Fotos: IGDB April und August 2019].....	149
Abbildung IV-8: DFI-Anzeige am ZOB Herborn (Foto: VLDW)	150
Abbildung IV-9: Beispiele Innenräume von Niederflurbussen (links mit Überlandbestuhlung, rechts mit Stadtbusbestuhlung) (Fotos: IGDB, VLDW)	151
Abbildung IV-10: Mit Ausnahme des RMV- Balkens bestimmt das Verkehrsunternehmen über das äußere Erscheinungsbild der Busse. Lediglich für Ausflugsbusse der „Blauen Linie“ ist einseitig eine Beschriftung vorgegeben (Fotos: VLDW, IGDB)	153

Tabellenverzeichnis

Tabelle II-1:	Gemeinden im Lahn-Dill-Kreis und ihre zentralörtliche Funktion.....	17
Tabelle II-2:	Bevölkerung im Lahn-Dill-Kreis nach Kommunen (Stand 31.12.2018).....	21
Tabelle II-3:	Altersverteilung in den Kommunen des Lahn-Dill-Kreises (Stand 31.12.2018).....	23
Tabelle II-4:	In Bebauung befindliche Neubaugebiete (Stand: Juni 2018).....	28
Tabelle II-5:	Gewerbegebiete im Lahn-Dill-Kreis	30
Tabelle II-6:	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort und am Arbeitsort sowie Pendler über Gemeindegrenzen (Stichtag 30.06.2018).....	31
Tabelle II-7:	Schulen im Lahn-Dill-Kreis mit Schülerzahlen und Prognosen.....	37
Tabelle II-8:	Sonstige Bildungseinrichtungen im Lahn-Dill-Kreis (Eigene Zusammenstellung)	38
Tabelle II-9:	Krankenhäuser im Lahn-Dill-Kreis.....	39
Tabelle II-10:	Standorte Kreisverwaltung im Lahn-Dill-Kreis	40
Tabelle II-11:	Standorte Jobcenter im Lahn-Dill-Kreis	40
Tabelle II-12:	Stadien im Lahn-Dill-Kreis	40
Tabelle II-13:	Schwimmbäder und Badeseen im Lahn-Dill-Kreis	41
Tabelle II-14:	Regional bedeutsame Museen	42
Tabelle II-15:	Park & Ride-Anlagen im Lahn-Dill-Kreis, Anzahl der Stellplätze und Barrierefreiheit.....	48
Tabelle II-16:	SPNV-Angebot im Lahn-Dill-Kreis nach Verkehrstagsgruppen (Stand: Fahrplan 2020)	52
Tabelle II-17:	Regionale Linien im Lahn-Dill-Kreis (Stand: Fahrplan 2018)	53
Tabelle II-18:	Lokales Bus- und Rufbus-Angebot im Lahn-Dill-Kreis (Stand: Fahrplan 2018)	55
Tabelle II-19:	Bürgerbussysteme im Lahn-Dill-Kreis (Stand: Februar 2020).....	56
Tabelle II-20:	Durchschnittliche Fahrgastzahlen pro Tag (je Verkehrstagsgruppe) (Quelle: RMV-Verbunderhebung 2015)	62
Tabelle II-21:	Bahnhöfe und Haltepunkte des Schienenverkehrs im Lahn-Dill-Kreis sowie Anschlüsse im ÖSPV (Stand: Fahrplan 2018).....	65
Tabelle II-22:	Verknüpfungspunkte im Busverkehr	66
Tabelle II-23:	RMV-Preisliste (gültig von 01.01.2020 bis 31.12.2020)	68
Tabelle II-24:	Umsetzung der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2009	75
Tabelle III-1:	Mindestanforderungen an die Erschließungsqualitäten im ÖPNV im Lahn-Dill-Kreis.....	96
Tabelle III-2:	Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten im Lahn-Dill-Kreis.....	98
Tabelle III-3:	Netzebenen im Lahn-Dill-Kreis.....	102
Tabelle III-4:	Haltestellenkategorisierung und qualitative Klassifizierungsmerkmale.....	106

Tabelle IV-1:	Allgemeine und exemplarische Mängel in Bezug auf Barrierefreiheit im ÖPNV.....	125
Tabelle IV-2:	Gebiete mit Erschließungsmängeln im Lahn-Dill-Kreis	128
Tabelle IV-3:	Mängel in der Verbindungsqualität.....	133
Tabelle IV-4:	Deutliche Defizite bei der Anbindung von Schulstandorten	138
Tabelle IV-5:	Anzahl der Haltestellen nach Gemeinden nach Barrierefreiheit, Bordsteinhöhe und Breite Aufstellfläche im Bereich der Haltestellen [Datenbasis: Datenabfrage vom 29.06.2018 aus Haltestellenmanagement-System (HMS) des RMV, ergänzt um Angaben VLDW und Abfrage Kommunen]	143
Tabelle V-1:	Variantenprüfung für mögliche neue lokale Expressbuslinien.....	159
Tabelle V-2:	Maßnahmen zur Erfüllung der Bedienstandards	163
Tabelle V-3:	Geplante Einrichtung neuer Haltestellen	172
Tabelle V-4:	Haltestellenvorschläge zur Beseitigung von Erschließungslücken in Wohngebieten.....	173
Tabelle V-5:	Vorgeschlagene Haltestellen zur Beseitigung von Erschließungslücken in Gewerbegebieten.....	174
Tabelle V-6:	Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten des Schienenverkehrs im Lahn-Dill-Kreis.....	177
Tabelle VI-1:	Entwicklungen im Schulsystem und ihre Auswirkungen auf den ÖPNV	184
Tabelle VI-2:	Auswirkungen auf Fahrgastnachfrage und Kosten sowie Bewertung der Maßnahmen.....	190
Tabelle VI-3:	Kostenberechnung zur Erfüllung Bedienstandards: Mehrleistungen Bus.....	191
Tabelle VI-4:	Kostenberechnung zur Erfüllung Bedienstandards: Mehrleistungen Rufbus	192
Tabelle VI-5:	Kostenschätzung barrierefreier Ausbau Haltestelle je Kommune.....	193
Tabelle VII-1:	Übersicht Linienbündel im Lahn-Dill-Kreis.....	201
Tabelle VII-2:	Linienbündel LDK-Haiger - Linien und Leistungsdaten.....	202
Tabelle VII-3:	Linienbündel LDK-Dillenburg - Linien und Leistungsdaten	202
Tabelle VII-4:	Linienbündel LDK-Bischoffen/Mittenaar - Linien und Leistungsdaten.....	203
Tabelle VII-5:	Linienbündel LDK-Hohenahr - Linien und Leistungsdaten	203
Tabelle VII-6:	Linienbündel LDK-Herborn-Nord - Linien und Leistungsdaten.....	204
Tabelle VII-7:	Linienbündel LDK-Herborn-Süd - Linien und Leistungsdaten.....	204
Tabelle VII-8:	Linienbündel LDK-Ehringshausen - Linien und Leistungsdaten.....	205
Tabelle VII-9:	Linienbündel LDK-Braunfels - Linien und Leistungsdaten	206
Tabelle VII-10:	Linienbündel LDK-Hüttenberg - Linien und Leistungsdaten.....	206

Literaturverzeichnis

BBSR (= Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung) (2009): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Bonn.

BMFSFJ (= Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend) (2010): Gender Mainstreaming. Berlin.

BMVBS (= Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Hrsg.) (2008): Hinweise: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen. Bremerhaven (Reihe: „direkt“ – Verbesserung der Verkehrsverhältnissen in den Gemeinden, Heft 64).

Bundesagentur für Arbeit – Statistik (2018): Regionalreport über Beschäftigte – Lahn-Dill-Kreis. Frankfurt a.M.

Bundesagentur für Arbeit – Statistik (2019): Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen. Frankfurt a.M.

FGSV (= Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS 06. Köln

FGSV (= Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) FA-Nr. 70.837/2009 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Köln

HA Hessen Agentur GmbH (2015): Bevölkerungsvorausschätzung für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte 2013-2030. URL: <https://vitale-orte.hessen-nachhaltig.de/de/Gemeinden.html> [17.09.2020]

HMWVL (= Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung) (Hrsg.) (2013): Mobilität in Hessen. Entwicklungen und Perspektiven. Wiesbaden

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (2015): Verkehrsmengenkarte für Hessen. Ausgabe 2015. Wiesbaden

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (2019): Barrierefreie Haltestellen - Informationsblatt für Nahverkehrspläne, Hinweise zur Aufstellung von Investitionsprogrammen. Ausgabe Juli 2019. Wiesbaden. URL: https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/NVPIInfo_Juli_2019_0.pdf [17.09.2020]

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (2019): Informationsblatt für Haltestellen. Wiesbaden. URL: https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/Haltestelleninfo_Juli_2019_0.pdf [17.09.2020]

Hessisches Statistisches Landesamt (2019): Hessische Gemeindestatistik 2019. Wiesbaden

Landes Arbeitsgemeinschaft (LAG) ÖPNV des Landes Hessen (2017): Leitfaden zum barrierefreien Neu-, Um- und Ausbau von Bushaltestellen. Frankfurt a.M.

Niedersächsisches Frauenministerium (Hrsg.) (1997): Weichenstellungen – Frauen verändern den ÖPNV. Planung des öffentlichen Personennahverkehrs aus Frauensicht. Hannover

Regierungspräsidium Gießen, Geschäftsstelle der Regionalversammlung Mittelhessen (2011): Regionalplan Mittelhessen 2010. Gießen.

RMV (= Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH) (2014): Fortschreibung Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Hofheim am Taunus

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (2019): Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main - 2. Fortschreibung 2020-2030 – Entwurf

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH: Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse

VDV (= Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) (2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. Köln (VDV-Schriften, Heft 4)

sowie diverse Daten der VLDW, der Städte und Gemeinden und Internet-recherchen.

Verzeichnis der Rechtsquellen

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG), vom 1. Dezember 2005, Zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 4. September 2020 (GVBl. S. 573)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 04. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 10. Juli 2018 (BGBl. I S. 1117)

Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Art. 1 G vom 6. März 2020; (BGBl. I S. 442)

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 4 G vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 433, 434)

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 ,2395), zuletzt geändert durch Art. 19 Abs. 23 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234)

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 06. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 4a VO vom 6. Juni 2019; (BGBl. I S. 756, 769)

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), zuletzt geändert durch Art. 1 VO vom 26. November 2019; (BGBl. I S. 2015)

Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), zuletzt geändert durch Artikel 483 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. November 2019 (BGBl. I S. 1546) geändert worden ist

Hessisches Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (HessBGG) vom 20. Dezember 2004, zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Juni 2019 (GVBl. S. 161)

Hessisches Schulgesetz (Schulgesetz – HSchG), in der Fassung vom 14. Juni 2005 (GVBl. I S. 442), zuletzt geändert durch zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. Dezember 2017 (GVBl. S. 482)

Hessisches Vergabe- und Tariftreuegesetz (HVTG), in der Fassung vom 1. März 2015 (GVBl. S. 354), zuletzt geändert durch Artikel 10a des Gesetzes vom 5. Oktober 2017 (GVBl. S. 294)

Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG geändert durch Richtlinie 2006/96/EG des Rates vom 20. November 2006 und berichtigt durch Berichtigung, ABl. L125 vom 21.5.2003

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates

Abkürzungsverzeichnis

ALV	ALV Oberhessen GmbH & Co. KG (Verkehrsunternehmen)
AST	Anruf-Sammeltaxi
AT	Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisation
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
B+R	„Bike and Ride“ („Fahrrad und Reisen“)
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EG	Europäische Gemeinschaft
ESE	ESE.Bus GmbH (Verkehrsunternehmen)
EU	Europäische Union
F	schulfreier Tag (Verkehrstagsmerkmal)
FD	Fachdienst
FAG	Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern (Finanzausgleichsgesetz)
G	ganztätig
G8	achtjährige Gymnasialzeit
G9	neunjährige Gymnasialzeit
GG	Grundgesetz
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
HessBGG	Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz
HÖPNVG	Hessisches ÖPNV-Gesetz
HSchG	Hessisches Schulgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
HW	Hauptwohnsitz
IBIS	Integriertes Bordinformationssystem
IC	InterCity
ICE	InterCity-Express

ITF	Integraler Taktfahrplan
k.A.	Keine Angabe
KBS	Kursbuchstrecke
K+R	„Kiss and Ride“ („Bringen/Abholen und Reisen“)
k.V.	kein Verkehr
LB	Linienbündel
LE	Low-Entry („Tiefeinstieg“)
LED	Light-Emitting Diode („Leuchtdiode“)
LEP	Landesentwicklungsplan
LHO	Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e. V.
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag (an Werktagen) (Verkehrstagsmerkmal)
n.erh.	nicht erhoben
NF	Niederflurfahrzeug
NMIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NOx	chemische Gruppe der Stickstoffoxide
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit (Zeiten außerhalb der HVZ und SVZ)
NW	Nebenwohnsitz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OT	Ortsteil (Stadtteil)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	„Park and Ride“ („Parken und Reisen“)
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn (hält in der Regel an allen Haltestellen)
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regional-Express (Regionalzug der nur an bestimmten Haltestellen hält)
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RIS	ReisendenInformationsSystem der DB AG

RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
RNV	Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf
S	Schulwerktag (Verkehrstagsmerkmal)
Sa	Samstag (Verkehrstagsmerkmal)
SEV	Schienenersatzverkehr
So	Sonntag (Verkehrstagsmerkmal)
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SZ	Schulzentrum
T	je nach Zusammenhang täglich (Verkehrstagsmerkmal) bzw. tagsüber
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VGO	Verkehrsgesellschaft Oberhessen (lokale Nahverkehrsorganisation)
VGWS	Verkehrsgemeinschaft Westfalen Süd
VLDW	Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (lokale Nahverkehrsorganisation)
VWS	Verkehrsbetriebe Westfalen Süd
VO	Verordnung der Europäischen Gemeinschaft
VU	Verkehrsunternehmen
WE	Wochenende
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Anlagenverzeichnis

I Einleitung

- Anlage I-1 Beteiligte Institutionen im Anhörungsverfahren
- Anlage I-2 Stellungnahmen im Anhörungsverfahren und ihre Bewertung
- Anlage I-3 Beschlussfassung

II Bestandsaufnahme

- Anlage II-1 Verkehrsmengenkarte
- Anlage II-2 Liniennetzplan
- Anlage II-3 Haltestellen
- Anlage II-4 Schulen und Schülerzahlen

III Anforderungsprofil

- Anlage III-1 Mindestanforderungen an die Haltestellen
- Anlage III-2 Beschriftungsbeispiel Haltestellenschild nach RMV-Vorgaben
- Anlage III-3 Anforderungen an die Fahrzeuge

IV Mängelanalyse

- Anlage IV-1 Erschließungsqualität
- Anlage IV-2 Verbindungsqualität
- Anlage IV-3 Schulverkehr

V Angebotskonzeption

- Anlage V-1 Karte des Planungsnetzes
- Anlage V-2 Liniensteckbriefe
- Anlage V-3 Haltestellenverlegungen im Zuge barrierefreier Ausbau

VI Maßnahmenwirkung

- Anlage VI-1 Kalkulation zum Haltestellenausbau

VII Linienbündelung

- Keine Anlagen