



Neuaufstellung Nahverkehrsplan Hochtaunuskreis ab 2025



Gut vernetzt im
Hochtaunuskreis.

Nahverkehrsplan

für den Verkehrsverband Hochtaunus

Bad Homburg v. d. Höhe, 1. September 2025

Nahverkehrsplan für den Verkehrsverband Hochtaunus ab 2025

Auftraggeber:

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

Auftragnehmer:

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

Autorinnen und Autoren:

Elias Olshausen
Linus Kaufmann
Jonas Thiel
Anna-Maria Kaeding

Inhalt

1.	Rahmenbedingungen und politische Zielsetzungen	16
1.1	Rechtliche Grundlage und Inhalte des Nahverkehrsplans	16
1.2	Verkehrspolitische Zielsetzungen und allgemeine Anforderungen	17
1.3	Rechtliche und planerische Rahmenbedingungen und Vorgaben	18
1.3.1	Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	18
1.3.2	Rahmenvorgaben des ÖPNV	22
1.3.3	Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	24
1.3.4	Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten	29
2.	Analyse	33
2.1	Strukturdaten	33
2.1.1	Raum- und Verwaltungsstruktur	33
2.1.2	Bevölkerungs- und Altersstruktur	36
2.1.3	Wirtschaft	40
2.1.4	Motorisierter Individualverkehr	43
2.1.5	Ausbildungsverkehre	46
2.1.6	Pendelverkehre	49
2.1.7	Freizeitverkehre	56
2.2	Aktuelles Verkehrsangebot	59
2.2.1	Schienengebundener Verkehr	61
2.2.2	Straßengebundener Verkehr	66
2.2.3	Haltestellen	71
2.2.4	Fahrzeuge	75
2.2.5	Linienbedarfsverkehr	76
2.2.6	Fahrzeiten	77
2.2.7	Verkehrsmittelverknüpfung	83
2.3	Beteiligung	90
2.3.1	Online-Beteiligung	91
2.3.2	Bürgerworkshop	92
2.3.3	Arbeitskreis	95
2.3.4	Stellungnahme zur Berücksichtigung der Hinweise aus der Beteiligung	96
3.	Anforderungen für den zukünftigen ÖPNV	98
3.1	Angebotsstandards	98
3.1.1	Erschließung	98
3.1.2	Bedienung	100
3.1.3	Verbindung	105
3.1.4	Verknüpfung	105
3.1.5	Wünschenswerte Angebotsstandards	106

3.2.1	Barrierefreiheit	108
3.2.4	Fahrgastinformation	122
3.2.5	Linienbedarfsverkehr	123
3.2.6	Weitere Qualitätsstandards	124
3.3	Schulverkehr	125
3.3.1	Schulverkehr an Grundschulen	126
3.3.2	Schulverkehr an weiterführenden Schulen	126
3.3.3	Sonderfälle im Schulverkehr	127
3.4	Anforderungen an den schienengebundenen Verkehr und regionalen Busverkehr	127
4.	Mängelanalyse	129
4.1	Handlungsbedarfe aus Sicht der Städte und Gemeinden des Hochtaunuskreises	129
4.2	Soll-Ist-Abgleich	131
4.2.1	Angebot	131
4.2.2	Infrastruktur	131
4.3	Stärken und Schwächen	131
5.	Maßnahmenkonzept	134
5.1	Optimierungspotenziale des ÖPNV-Netz	134
5.1.1	Anpassung des ÖPNV-Angebots im Stadtverkehr Oberursel (Taunus)	134
5.1.2	Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit	136
5.1.3	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit	137
5.1.4	Verbesserung der ÖPNV-Erschließung	140
5.1.5	Anschlusssicherung	145
5.1.6	On-Demand-Angebote	145
5.1.7	Kreisübergreifende Verbindungen	146
5.1.8	Angebotsverbesserungen im SPNV/Regionalverkehr	147
5.2	Maßnahmen zur Entwicklung der ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur	147
5.2.1	Barrierefreiheit	147
5.2.2	Verkehrsmittelverknüpfung	147
5.3	Maßnahmen zur Förderung integrierter ÖPNV-Planung	148
5.4	Zusammenfassender Maßnahmenplan	148
6.	Linienbündelung	158
6.1	Kriterien zur Bündelung	158
6.2	Flexibilität innerhalb der Bündelung	158
6.3	Bestehende Linienbündel	159
7.	Finanzierungskonzept	160
7.1	Ausgangslage	160
7.2	Finanzierungssystematik gem. ÖPNVG Hessen	161
7.3	Finanzielle Auswirkungen	161

7.3.1	Finanzierungsmehrbedarf für die Umsetzung der Mindestbedienvorgaben	162
7.3.2	Haltestelleninfrastruktur	163
7.4	Mögliche Förderquellen	163
8.	Literaturverzeichnis	164
Anlagen		169
Anlage 1	Liste aller Haltestellen nach Kategorie	170
Anlage 2	Liste nicht auszubauender Haltestellen	191
Anlage 3	Liste auszubauender Haltestellen	213
Anlage 4	Bestehende Erschließungslücken	225
Anlage 5	Erreichbarkeitsanalysen je Kommune im VHT-Gebiet	228
Anlage 6	Stellungnahme zu den Hinweisen aus der Frühbeteiligung	240
Anlage 7	Anhörungsprotokoll und Abwägung	266
 Abbildungen		 6
Tabellen		9
Abkürzungsverzeichnis		12

Abbildungen

Abbildung 1:	Raum- und Verwaltungsstruktur im Hochtaunuskreis und Umgebung	35
Abbildung 2:	Verteilung „Unter 16-Jährige“ und „Über 65-Jährige“ in den Städten und Gemeinden 2022 und 2017	37
Abbildung 3:	Bevölkerungsdichte in den Gemeinden im Hochtaunuskreis	39
Abbildung 4:	Arbeitsmarktentwicklung im Hochtaunuskreis seit 2017	40
Abbildung 5:	Verortung Gewerbe- und Industrieflächen nach Größe und Bauzustand	42
Abbildung 6:	Motorisierungsgrad im Hochtaunuskreis, im Land Hessen sowie deutschlandweit zwischen 2017 und 2022	43
Abbildung 7:	Motorisierungsgrad 2023	44
Abbildung 8:	Prozentuale Veränderung des Motorisierungsgrads 2023 zum Motorisierungsgrad 2018	45
Abbildung 9:	Standorte staatlicher Schulen im Hochtaunuskreis im Schuljahr 2023/2024	47
Abbildung 10:	Schülerströme der staatlichen Schulen im Hochtaunuskreis im Schuljahr 2023/2024	48
Abbildung 11:	Auspendelnde Hochtaunuskreis nach Frankfurt (Main)	51
Abbildung 12:	Einpendelnde aus Frankfurt (Main) in den Hochtaunuskreis	52
Abbildung 13:	Binnenpendelnde im Hochtaunuskreis	55
Abbildung 14:	Entwicklung der Gästeankünfte und Übernachtungen seit 2017 im Hochtaunuskreis	56
Abbildung 15:	Touristische Ziele und Bewegungsmuster im touristischen Verkehr (2022)	58
Abbildung 16:	Linienangebot vom November 2024 (ÖPNV/SPNV) ohne Stadtbus Bad Homburg v. d. Höhe	60
Abbildung 17:	Schienengebundenes Verkehrsangebot im Hochtaunuskreis	61
Abbildung 18:	Elektrifizierung der Taunusbahn	65
Abbildung 19:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen	73
Abbildung 20:	Reisezeitvergleiche aus den Ortsteilen in das entsprechende Gemeindezentrum	80
Abbildung 21:	Reisezeitvergleiche aus allen Ortsteilen in das jeweilige nächstgelegene Mittelzentrum	81

Abbildung 22:	Reisezeitvergleiche aus allen Gemeinden in das jeweilige nächstgelegene Oberzentrum (in allen Fällen Frankfurt (Main))	82
Abbildung 23:	Übersicht über die Verkehrsmittelverknüpfung an Zugangsstellen zum schienenengebundenen Verkehr	84
Abbildung 24:	Beteiligungskarte zum Nahverkehrsplan	92
Abbildung 25:	Bürger-Workshop im September 2024	93
Abbildung 26:	Abstimmung des ersten Arbeitskreises über Themenschwerpunkte im NVP	96
Abbildung 27:	Angebotskategorien und die entsprechenden Bedienzeiten und Taktabstände nach Tagesart	104
Abbildung 28:	Eine Aufgabe, viele Akteure	116
Abbildung 29:	Stadtverkehr Oberursel (Taunus) Planungsstand April 2025	135
Abbildung 30:	Vergangene und zu erwartende Kostenentwicklung in den Linienbündel HTK-Mitte und HTK-Nord	161
Abbildung 31:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Friedrichsdorf	228
Abbildung 32:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Glashütten	229
Abbildung 33:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Grävenwiesbach	230
Abbildung 34:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Königstein im Taunus	231
Abbildung 35:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Kronberg im Taunus	232
Abbildung 36:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Neu- Anspach	233
Abbildung 37:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Oberursel (Taunus)	234
Abbildung 38:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Schmitten im Taunus	235
Abbildung 39:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Steinbach (Taunus)	236
Abbildung 40:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Usingen	237
Abbildung 41:	Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Wehrheim	238

Abbildung 42: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in
Weilrod 239

Tabellen

Tabelle 1:	Übersicht Schulmobilitätspläne und Maßnahmen	20
Tabelle 2:	Übersicht flankierender Planungen und Konzepte	29
Tabelle 3:	Strukturräume im Hochtaunuskreis gemäß Landesplanung Hessen	34
Tabelle 4:	Bevölkerung nach Städten und Gemeinden 2022 und Veränderungen gegenüber 2017 im Hochtaunuskreis sowie Anteil der unter 16-Jährigen bzw. über 65-Jährigen	38
Tabelle 5:	Pendelrelationen zwischen relevanten umliegenden kreisfreien Städten und Gebietskörperschaften und dem Hochtaunuskreis (ohne Bad Homburg v. d. Höhe).	49
Tabelle 6:	Pendelrelationen zwischen dem Hochtaunuskreis und Frankfurt (Main)	50
Tabelle 7:	Auspendelrelationen in umliegende Gebietskörperschaften	53
Tabelle 8:	Einpendelrelationen aus umliegenden Gebietskörperschaften	54
Tabelle 9:	Bedeutende touristische Freizeiteinrichtungen	57
Tabelle 10:	Übersicht Linienbündel "HTK-Mitte"	66
Tabelle 11:	Übersicht Linienbündel "HTK-Nord"	67
Tabelle 12:	Linienangebot Stadtverkehr Oberursel (Taunus)	68
Tabelle 13:	Linienangebot Stadtverkehr Kronberg im Taunus	69
Tabelle 14:	Linienangebot Stadtverkehr Friedrichsdorf	69
Tabelle 15:	Linien nicht in Aufgabenträgerschaft des VHT	70
Tabelle 16:	Haltestellenpositionen mit Hochborden nach Kommunen	75
Tabelle 17:	Eingesetzte Fahrzeuge in Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes VHT	76
Tabelle 18:	Betrachtete Relationen der Reisezeitvergleiche	78
Tabelle 19:	Bewertung der Reisezeitfaktoren	79
Tabelle 20:	Kapazitäten P+R-Anlagen im Hochtaunuskreis ohne Bad Homburg v. d. Höhe	86
Tabelle 21:	Kapazitäten B+R-Anlagen im Hochtaunuskreis ohne Bad Homburg v. d. Höhe	87
Tabelle 22:	Übersicht der Ausstattungsmerkmale von Mobilitätsstationen im Hochtaunuskreis	89
Tabelle 23:	Durchgeführte Arbeitskreise im Rahmen der NVP-Erstellung	95

Tabelle 24:	Vorgaben zu Haltestelleneinzugsbereichen des ÖPNV	100
Tabelle 25:	Charakteristik Angebotskategorien Hochtaunuskreis	101
Tabelle 26:	Vorgaben zu maximalen Umstiegen und maximaler Fahrzeit	105
Tabelle 27:	Haltestellenfunktion	119
Tabelle 28:	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenfunktion	120
Tabelle 29:	Übersicht thematischer Rückmeldungen je Stadt/Gemeinde	129
Tabelle 30:	Größte Stärken und Schwächen im Angebot des öffentlichen Nahverkehrs im Hochtaunuskreis	132
Tabelle 31:	Größte Stärken und Schwächen in der Qualität des ÖPNV	133
Tabelle 32:	Maßnahmen zur Reduzierung der ÖPNV-Reisezeiten	138
Tabelle 33:	Nicht weiterverfolgte Maßnahmen zur Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit	139
Tabelle 34:	Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung	140
Tabelle 35:	Nicht weiterverfolgte Erschließungsmaßnahmen	141
Tabelle 36:	Weitere Maßnahmen zur Angebotsverbesserung	144
Tabelle 37:	Maßnahmenübersicht für kreisübergreifende Verbindungen	146
Tabelle 38:	Zusammenfassender Maßnahmenplan	150
Tabelle 39:	Haltestellenübersicht Friedrichsdorf	170
Tabelle 40:	Haltestellenübersicht Glashütten	172
Tabelle 41:	Haltestellenübersicht Grävenwiesbach	173
Tabelle 42:	Haltestellenübersicht Königstein im Taunus	174
Tabelle 43:	Haltestellenübersicht Kronberg im Taunus	176
Tabelle 44:	Haltestellenübersicht Neu-Anspach	179
Tabelle 45:	Haltestellenübersicht Oberursel (Taunus)	180
Tabelle 46:	Haltestellenübersicht Schmitten im Taunus	183
Tabelle 47:	Haltestellenübersicht Steinbach (Taunus)	185
Tabelle 48:	Haltestellenübersicht Usingen	186
Tabelle 49:	Haltestellenübersicht Wehrheim	188
Tabelle 50:	Haltestellenübersicht Weilrod	189
Tabelle 51:	Liste nicht auszubauender Haltestellen	191
Tabelle 52:	Übersicht auszubauender Haltestellen	213

Tabelle 53:	Bestehende Erschließungslücken	225
Tabelle 54:	Hinweise zum Thema „Erschließung“	240
Tabelle 55:	Hinweise zum Thema „Bedienung“	246
Tabelle 56:	Hinweise zum Thema „Verbindung“	251
Tabelle 57:	Hinweise zum Thema „Verknüpfung“	255
Tabelle 58:	Hinweise zum Thema „Infrastruktur“	258
Tabelle 59:	Hinweise zum Thema „Sonstiges“	261
Tabelle 60:	Anhörungsprotokoll und Abwägung	267
Tabelle 61:	Liste beteiligter Akteure im TöB-Verfahren	349

Abkürzungsverzeichnis

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

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

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

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

1. Rahmenbedingungen und politische Zielsetzungen

1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des Nahverkehrsplans

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

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

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

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

aktuell die Kommunen Friedrichsdorf, Kronberg im Taunus und Oberursel (Taunus)¹.

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

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

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

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

1.2 Verkehrspolitische Zielsetzungen und allgemeine Anforderungen

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

Die wesentlichen Anforderungen werden nachfolgend zusammengefasst:

- ◆ Die Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist zu gewährleisten.
- ◆ Regelmäßige Bedienung, kurze Fahrzeiten, Anschluss- und Umsteigesicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformation sind wesentliche anzustrebende Charakteristika des ÖPNV.
- ◆ Die Verknüpfung der unterschiedlichen Angebote des ÖPNV untereinander und mit Angeboten anderer Verkehrssysteme soll unter Berücksichtigung umweltverträglicher und sozialer Aspekte garantiert werden.

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

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

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

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

- ♦ Für den Zugang und die Nutzung des Verkehrsangebotes sollten mindestens verbundweit einheitliche Standards festgelegt werden, um den Fahrgästen ein niedrigschwelliges Angebot über den lokalen Verkehr hinaus zu gewährleisten.
- ♦ Das Fahrpreissystem sollte so gestaltet sein, dass innerhalb der Verkehrsverbünde alle öffentlichen Nahverkehrsmittel mit einem einheitlichen Fahrschein, auch elektronisch, genutzt werden können (Verbundtarif). Die Verkehrsunternehmen müssen diesen Tarif anwenden, der übersichtlich und verständlich sein soll. An den Verbundgrenzen sind gemeinsame Tarifangebote zu schaffen, und landesweite Tarife (Hessentarif) sind anzustreben. Für bestimmte Gruppen, wie Auszubildende, sollten ermäßigte Zeitfahrausweise angeboten werden.
- ♦ Fahrzeuge, Anlagen und Fahrgastinformationen sollen barrierefrei und für Menschen mit Mobilitätseinschränkung geeignet sein.

1.3 Rechtliche und planerische Rahmenbedingungen und Vorgaben

Nachfolgend werden sowohl rechtliche als auch planerische Rahmenbedingungen und Vorgaben, die den öffentlichen Verkehr im Hochtaunuskreis betreffen dargestellt. Es wird betont, dass es sich insbesondere in Abschnitt 1.3.4 aber auch darüber hinaus nur um Nennung von Plänen ohne Umsetzungsstand handelt. Nach Möglichkeit werden diese in den Standards und Maßnahmen des vorliegenden NVP berücksichtigt.

1.3.1 Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

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

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

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

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

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

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

Schulentwicklungsplanung

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

Der aktuelle Schulentwicklungsplan 2025 - 2030 wurde am 01. Juli 2025 durch den Kreistag beschlossen. Nach § 145 SchulG HE gibt die Schulentwicklungsplanung die Rahmenbedingungen für die Schulinfrastrukturplanung vor. Dabei werden Maßnahmen erarbeitet und analysiert, welche Schulformen, für welche Gruppen an Schülerinnen und Schülern, an welchem Standort eingerichtet werden müssen. Zum Zeitpunkt der Offenlegung des NVP-Entwurfs wurde der aktuelle Schulentwicklungsplan beschlossen. Abgesehen von steigenden Schülerzahlen beinhaltet dieser keine tiefgreifenden Entwicklungen in der Schulentwicklungsplanung. Einzige Ausnahme bildet der bereits vollzogene Entfall der Friedrich-Stoltze-Schule in Königstein im Taunus.⁶

Kreisweites Schulmobilitätskonzept

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

⁵ Vgl. Schulgesetz (SchulG) (2017)

⁶ Vgl. Kreisausschuss des Hochtaunuskreises (2025).

Schule und Mobilität zu systematisieren und auszubauen sowie Maßnahmen aus bereits entwickelten schul-(standort-)bezogenen Mobilitätskonzepten und anderen strukturellen Maßnahmen zu bündeln.⁷

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

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

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

Schulmobilitätspläne

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

Tabelle 1: Übersicht Schulmobilitätspläne und Maßnahmen

Schulmobilitätsplan	Maßnahmen
Schulmobilitätsplan Plus für das Kaiserin-Friedrich-Gymnasium in Bad Homburg v. d. Höhe ⁸	◆ Verstärkerbusse Linie 6 prüfen und ggf. einsetzen ◆ Linienführung der Buslinie 54/55 prüfen und ggf. anpassen

⁷ Vgl. ivm GmbH (2024).

⁸ Vgl. ivm GmbH (2020)².

Schulmobilitätsplan Plus für die Christian-Wirth-Schule Usingen ⁹	♦ Verstärkerbusse und Busse zu Beginn der 3. Stunde einsetzen ♦ Fahrplanangebot/Fahrplanwechsel transparenter kommunizieren
Schulmobilitätsplan Plus für das Gymnasium Oberursel (Taunus) ¹⁰	♦ Informationen zum ÖPNV auf der Schulwebseite bereitstellen und kommunizieren ♦ Bedarfsabhängige Ampelsignalisierung bei einfahrender U-Bahn
Schulmobilitätsplan Grundschule im Weiltal Rod an der Weil ¹¹	♦ Instandsetzung und Instandhaltung von Bushaltestellen ♦ Einrichtung eines Wendehammers für Busse in Cratzenbach
Schulmobilitätsplan Plus Phorms Schule Campus Taunus Stadt Steinbach (Taunus) ¹²	♦ Anpassung des Fahrplans an die Schulanfangs- und Schlusszeiten im Zuge der NVP-Erstellung ♦ Änderung der Linienführung der Buslinie 251 im Zuge der NVP-Erstellung
Schulmobilitätsplan Plus für das Taunusgymnasium in Königstein im Taunus ¹³	♦ Busangebot prüfen und ggf. optimieren ♦ Bushaltestelle an Falkensteiner Straße am Parkplatz der Schule prüfen und ggf. ausbauen
Schulmobilitätsplan Plus für die Maria-Ward-Schule in Bad Homburg v. d. Höhe ¹⁴	♦ Verlegung der Bushaltestelle „Maria-Ward-Schule“ ♦ Austauschmöglichkeiten zwischen ÖPNV und Schule ausbauen und kommunizieren
Schulmobilitätsplan Plus für die Humboldtschule in Bad Homburg v. d. Höhe ¹⁵	♦ Umgestaltung Bushaltestelle "Feldbergstraße" ♦ Bessere Aufenthaltsmöglichkeiten an der Bushaltestelle "Schleußnerstraße" schaffen

⁹ Vgl. ivm GmbH (2020)³.

¹⁰ Vgl. ivm GmbH (2020)¹.

¹¹ Vgl. ivm GmbH (2020)⁴.

¹² Vgl. ivm GmbH (2020)⁸.

¹³ Vgl. ivm GmbH (2020)⁹.

¹⁴ Vgl. ivm GmbH (2020)⁷.

¹⁵ Vgl. ivm GmbH (2020)⁶.

Schulmobilitätsplan Plus für die
Grundschule Reifenberg¹⁶

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

Quelle: IGES 2025.

Obwohl die Schulmobilitätspläne für die Friedrich-Ebert-Schule, Grundschule Dornholzhausen, Grundschule Köppern, Gymnasium Oberursel (Taunus), Hardtwaldschule und Maria-Ward-Schule zum Zeitpunkt der Analyse noch nicht verfügbar waren, sind sie inzwischen abgeschlossen. Die Schulmobilitätspläne für weitere Schulen befinden sich aktuell in der Ausarbeitung. Die Ergebnisse dieser Pläne sollen nach Möglichkeit bei der Angebotsplanung berücksichtigt werden.

1.3.2 Rahmenvorgaben des ÖPNV

Gemäß § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind die Aufgabenträger des ÖPNV verpflichtet, Nahverkehrspläne aufzustellen. Diese Pläne bilden die Grundlage für eine ausreichende und nachhaltige Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsleistungen. Sie enthalten insbesondere Vorgaben zu Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, zu Bedienungsstandards, zur Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen sowie zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern.

Seit dem 01. Januar 2022 gilt dabei die gesetzliche Vorgabe, die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, soweit keine Ausnahmeregelungen in den Nahverkehrsplänen begründet sind.

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

- ♦ Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste¹⁷
- ♦ Verordnung (EU) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates¹⁸

¹⁶ Vgl. ivm GmbH (2020)⁵.

¹⁷ Vgl. Verordnung (EU) 2016/2338, 2016.00

¹⁸ Vgl. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, 2007.

- ◆ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 Nr. 119)¹⁹
- ◆ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Hessen (ÖPNVG) vom 01. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04. September 2020 (GVBl. S. 573)²⁰
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S.1467, 1468), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760, 766)²¹
- ◆ Hessisches Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz - HessBGG) vom 20. Dezember 2004 (GVBl. I 2004, S. 482), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Juni 2019 (GVBl. S. 161)²²
- ◆ Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG)²³
- ◆ Hessisches Nahmobilitätsgesetz (NahMobG) vom 11. Juli 2023 (GVBl. 2023, 426)²⁴
- ◆ Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) vom 12. Dezember 2012 (GVBl. 2012, 590), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 19. Juni 2023 (GVBl. S. 584, 586)²⁵
- ◆ Gesetz über die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main (MetropolG) vom 08. März 2011 (GVBl. I S. 153), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 24. August 2018 (GVBl. S. 387)²⁶
- ◆ Raumordnungsgesetz (ROG) vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88)²⁷

¹⁹ Vgl. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (1961).

²⁰ Vgl. Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) (2005).

²¹ Vgl. Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) (2002).

²² Vgl. Hessisches Behinderten Gleichstellungsgesetz (HessBGG) (2004).

²³ Vgl. Saubere Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG) (2021).

²⁴ Vgl. Hessisches Nahmobilitätsgesetz (NahMobG) (2023).

²⁵ Vgl. Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) (2012).

²⁶ Vgl. Gesetz über die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main (MetropolG) (2011).

²⁷ Vgl. Raumordnungsgesetz (ROG) (2008).

- ♦ Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409)²⁸
- ♦ Hessisches Eisenbahngesetz (HEisenbG) vom 25. September 2006 (GVBl. I 2006, 491, 498), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06. September 2019 (GVBl. S. 224)²⁹

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

- ♦ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107)³⁰
- ♦ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 01. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755)³¹
- ♦ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)³²
- ♦ Mobilitätsförderungsgesetz (MobFöG) vom 24. Mai 2018, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 426, 430)³³
- ♦ Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz vom 13. April 2021³⁴

1.3.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung

Landesentwicklungsplan Hessen 2020

Der Landesentwicklungsplan des Landes Hessens (LEP Hessen) konkretisiert die Grundsätze der Raumordnung und setzt einen Rahmen für die zukünftige räumliche Entwicklung des Landes Hessen. Im LEP Hessen sind die Grundsätze der über-

²⁸ Vgl. Allgemeines Eisenbahngesetz (1993).

²⁹ Vgl. Hessisches Eisenbahngesetz (HEisenbG) (2006).

³⁰ Vgl. Regionalisierungsgesetz (RegG) (1993).

³¹ Vgl. Entflechtungsgesetz (EntflechtG) (2006).

³² Vgl. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) (1988).

³³ Vgl. Mobilitätsförderungsgesetz (MobFöG) (2018).

³⁴ Vgl. Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz (2021).

geordneten, überörtlichen und fachübergreifenden Planung für die räumliche Entwicklung des Landes Hessen definiert. Er schreibt ein System zentraler Orte sowie Vorgaben zur Sicherung der großräumigen und überregionalen Erreichbarkeiten und Verkehrsverbindungen fest und stellt für die Aufstellung des Nahverkehrsplans weitere Zielstellungen und Rahmbedingungen auf.

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

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

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

- ◆ Barrierefreiheit ist einer der Grundsätze im LEP Hessen. Verkehrsdienstleistungen sollen für alle Bevölkerungsgruppen ausreichend zugänglich sein. Der Schwerpunkt liegt auf der Gewährleistung der Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- ◆ Das Land Hessen unterstützt verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Auslastung der vorhandenen Kapazitäten und zur Minimierung der Umweltauswirkungen. Der LEP Hessen zielt darauf ab, die Funktionalität der räumlichen und infrastrukturellen Struktur durch eine effektive Vernetzung zu verbessern.
- ◆ Der LEP Hessen zielt darauf ab, den Flächenbedarf für Siedlungs- und Verkehrsflächen bis 2020 landesweit auf 2,5 Hektar pro Tag zu reduzieren, entsprechend der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes.
- ◆ Der LEP Hessen hält fest, dass der Rad- und der Fußverkehr gefördert werden soll. Der LEP Hessen gibt an, dem sich ändernden Mobilitätsverhalten durch eine deutliche Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu begegnen und die Zugänglichkeit, Verkehrssicherheit und Qua-

lität des öffentlichen Raums zu verbessern. Außerdem soll das hohe Niveau der hessischen Radfernwege erhalten und weiterentwickelt werden.³⁵

Regionalplan Südhessen

Zum aktuellen Bearbeitungsstand befindet sich der Regionalplan Südhessen im Beteiligungsverfahren und kann demnach in der Aufstellung des NVP nicht berücksichtigt werden, da er frühestens im Jahre 2026 fertiggestellt sein wird.³⁶

Regionales Entwicklungskonzept Südhessen

Im regionalen Entwicklungskonzept Südhessen³⁷ des Regierungspräsidiums Darmstadt werden verschiedene Aussagen zum (öffentlichen) Verkehr und zur Mobilität der Planungsregion Südhessen getroffen. Im Rahmen des Konzepts werden sogenannte „Impulszentren“ definiert, die bereits heute einen Verkehrsknotenpunkt bilden und somit eine besondere Raumeignung für Gewerbe- und Siedlungsentwicklung darstellen. Zu den Impulszentren des Kernraums der Planungsregion gehören Bad Homburg v. d. Höhe, Oberursel (Taunus) und Friedrichsdorf. Des Weiteren sind Wehrheim, Usingen und Neu-Anspach als Impulszentren für den peripheren Raum definiert.

Das regionale Entwicklungskonzept zielt darauf ab, zur Bewältigung des demografischen Wandels Maßnahmen zu ergreifen, um sich an die veränderten Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung anzupassen. Hierzu zählen u.a. entzernte Pendelzeiten, Zunahme des Fahrradverkehrs und Nutzung neuer Mobilitätsformen wie Carsharing. Dazu sollen insbesondere die Barrierefreiheit ausgebaut und intermodale Wegeketten gefördert werden, indem Rad- und Fußverkehr besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln verknüpft werden. Darüber hinaus soll die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs essenzieller Bestandteil des Klimaschutzes in der Region Südhessen sein.

Regionaler Nahverkehrsplan Rhein-Main-Verkehrsverbund

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

³⁵ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2022).

³⁶ Vgl. Regierungspräsidium Darmstadt (2025).

³⁷ Vgl. Regierungspräsidium Darmstadt (2019).

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

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

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

- ◆ Bahnprojekt „Regionaltangente West“ (RTW) als Direktverbindung zwischen dem Hochtaunuskreis und dem Flughafen Frankfurt (Main) bis zum Kreis Offenbach
- ◆ Bahnhöfe als intermodale Schnittstelle durch den Ausbau von B+R-, P+R-Anlagen sowie Mobilitätsstationen
- ◆ Elektrifizierung und Ausbau der Taunusbahn sowie Verlängerung der S5 bis Usingen bzw. in einer zweiten Planungsstufe bis Grävenwiesbach
- ◆ Im Zuge der Verlängerung der S5 wird die Regionalbahn RB 15 (Taunusbahn) auf ein ganztägiges Angebot zwischen Usingen und Brandoberndorf mit einzelnen Fahrten von/nach Frankfurt (Main) Hauptbahnhof begrenzt
- ◆ Im Zuge der Verlängerung der S5 wird die Regionalbahn RB 16 über Friedrichsdorf bis Bad Homburg v. d. Höhe verlängert als Ergänzung des S-Bahn-Angebots auf diesem Abschnitt (anstelle der RB 15 bzw. Taunusbahn)
- ◆ Hoher Untersuchungsbedarf zu alternativen Bedienformen im Nordwesten sowie nachgeordneter Untersuchungsbedarf vorwiegend im Nordosten des Hochtaunuskreises

- ◆ Auf den folgenden Korridoren sollen vertiefende Planungen für Expressbuslinien erstellt werden, die die Grundlage für eine mögliche Umsetzung bilden:
 - Usingen – Bad Nauheim – Friedberg
 - Kelkheim/Bad Soden – Bad Homburg v. d. Höhe
 - Frankfurt Nordwestzentrum – Kronberg im Taunus
 - Kronberg im Taunus – Bad Camberg
 - Bad Homburg v. d. Höhe – Bad Vilbel
- ◆ Prüfen Reaktivierung Solmsbachtalbahn³⁸

Hessenstrategie Mobilität 2035

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

Folgende Leitlinien beinhaltet die Hessenstrategie Mobilität 2035:

- ◆ **Vernetzte Mobilität, die allen nützt:** Es soll ein verlässlicher Rahmen und die einfache Teilhabe an nachhaltigen multimodalen Mobilitätsangeboten für alle geschaffen werden.
- ◆ **Leistungsstarke Infrastruktur ist die Basis:** Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen und Verbesserung derer Leistungsfähigkeit für die effiziente, vernetzte und umweltschonende Mobilität mit Nutzung digitaler Infrastrukturen.
- ◆ **Nahmobilität steht im Zentrum:** Die Nahmobilität soll ins Zentrum des Engagements gestellt, gemeinsam mit den Kommunen. Fuß- und Radverkehr sollen die Grundlage der Mobilität in Städten und Gemeinden bilden.
- ◆ **Unternehmen gewinnen mit neuer Mobilität:** Unternehmen wird ermöglicht, mithilfe einer zuverlässigen und innovativen neuen Mobilität Kosten-, Effizienz- und Umweltvorteile zu erzielen.
- ◆ **Güter besser multimodal transportieren:** Der multimodale europäische Güterverkehr soll den regionalen Verkehr sowie Mensch und Umwelt nur geringfügig belasten.

³⁸ Vgl. Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) (2021).

- ♦ **Daseinsvorsorge für Morgen sichern:** Mit der Mobilitätsstrategie soll die Daseinsvorsorge gesichert werden und mit sinnvollen privatwirtschaftlichen Angeboten ergänzt werden.
- ♦ **Mobilitätsdaten in Hessen für Hessen managen:** Das Land Hessen sorgt mit kommunalen Partnern für sichere Mobilität und sichere Mobilitätsdatenflüsse als wesentliche Grundlage des kommunalen und regionalen Mobilitäts- und Verkehrsmanagement.

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

- ♦ Effiziente Infrastruktur weiter stärken
- ♦ Digitalisierung und intelligenten Verkehr vorantreiben
- ♦ Güterverkehr multimodal weiterentwickeln
- ♦ Nahmobilität und Vernetzung unterstützen
- ♦ Verlässlichen Rahmen schaffen: Planung und Gesetze³⁹

1.3.4 Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten

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

Tabelle 2: Übersicht flankierender Planungen und Konzepte

Planungen und Konzepte		Inhalte und Besonderheiten
Mobilitätsbericht Hessen 2016 ⁴⁰		♦ Unterstützung und Bevorzugung des Nahverkehrs und des städtischen Verkehrs
Radverkehrskonzept taunuskreis ⁴¹	Hoch-	♦ Ausbau von B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen ♦ Verbesserung der Überdachung an B+R-Anlagen ♦ Überprüfung der Lage von B+R-Anlagen ♦ Vollständige Barrierefreiheit an B+R-Anlagen ♦ Modernisierung der B+R-Anlagen

³⁹ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2018).

⁴⁰ Vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2016).

⁴¹ Vgl. Hochtaunuskreis (2022).

Nachhaltigkeitsstrategie Hochtaunuskreis ⁴²	◆ Entwicklungen im Bereich autonomes Fahren beobachten in Hinblick auf Beteiligungen an Pilotprojekten ◆ Unterstützung des VHT bei der Umstellung auf umweltfreundliche Fahrzeuge ◆ Errichtung von Mobilitätsstationen und Ausbau von Pkw-/Fahrradabstellanlagen sowie Lademöglichkeiten ◆ Verbesserung von Bus- und Bahnverbindungen durch Taktverdichtungen, Verlängerung der S-Bahn und Elektrifizierung der Taunusbahn ◆ Verbesserung der Fahrgastinformationen mittels neuer DFI
Kreisentwicklungskonzept für den Hochtaunuskreis – Chancen urbanen Lebens ⁴³	◆ Erprobung innovativer und barrierefreier Mobilitätslösungen ◆ Nachhaltige Schülermobilität und Reduzierung von "Elterntaxis" ◆ Verbesserung der Intermodalität ◆ Ausbau einer nachhaltigen Radinfrastruktur ◆ Zukunftsorientierte Mobilität und Erreichbarkeiten sind die Basis zur Teilhabe aller ◆ Optimierung des schienengebundenen ÖPNV und gezielte Zuführungen
Mobilitätsstrategie der Region FrankfurtRheinMain ⁴⁴	◆ Umsetzungsstrategie und Etablierung eines regionalen Netzwerks für Mobilitätsstationen ◆ Ausbau von P+R- sowie B+R-Anlagen ◆ Barrierefreier Ausbau der Schienenhaltepunkte ◆ Max. Entfernung neuer Baugebiete zu Schienenhaltepunkten soll 2 km betragen ◆ Aufbau von On-Demand-Verkehrssystemen in der Region und Ausbau von Schnellbuslinien ◆ Entwicklung urbaner Seilbahnen für den Alltagsverkehr

⁴² Vgl. Hochtaunuskreis (2024).

⁴³ Vgl. Hochtaunuskreis (o. J.).

⁴⁴ Vgl. Regionalverband FrankfurtRheinMain (2020).

NVP (Frankfurt, Wetteraukreis/ZOV, Landkreis Limburg-Weilburg und Lahn-Dill-Kreis) ⁴⁵	♦ Ausbau überregionaler (Schnell-)Buslinien ♦ Verlängerung der S5 nach Usingen ♦ Weiterentwicklung der Verkehrsachse Weilburg – Weilmünster – Grävenwiesbach mit einem hochwertigen ÖPNV-Angebot ♦ Weiterentwicklung eines hochwertigen überregionalen ÖPNV-Systems in enger Abstimmung mit dem RMV (z.B. bei der Tarifgestaltung) ♦ Prüfung der Expressbuslinie Usingen – Bad Nauheim – Friedberg ♦ Schnellbuslinie Bad Homburg v. d. Höhe –Karben – Nidderau
NVP (Main-Taunus-Kreis und Rheingau-Taunus-Kreis) ⁴⁶	♦ Wird aktuell fortgeschrieben, daher bedingte Berücksichtigung
Evaluierung und Fortschreibung Stadtentwicklungskonzept – Stadt 25+ Friedrichsdorf ⁴⁷	♦ Ausbau eines nachhaltigen ÖPNV ♦ Entwicklung alternativer Mobilitätskonzepte
Klimaschutzkonzept Hochtaunuskreis ⁴⁸	♦ Attraktivität des ÖPNV stärken ♦ Ausbau des Angebots bzgl. Taktung und Verbindungen ♦ Eine Erschließung aller Kommunen und deren Ortsteile ♦ Verbesserung der Zuverlässigkeit ♦ Angebote für Fahrgäste des (tages-)touristischen Verkehrs ♦ Fahrleistungssteigerung im ÖPNV von +18 % bis 2045
Klimaschutzkonzept Neu-Anspach ⁴⁹	♦ Schaffung klimafreundlicher Verkehre ♦ Schaffung einer Online-Plattform für Mitfahrgelegenheiten für Berufspendelnde ♦ Ausbau intermodaler Schnittstellen (P&R, B&R)

⁴⁵ Vgl. Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (2014) und Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (2021)

⁴⁶ Vgl. Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) (2020)

⁴⁷ Vgl. Stadt Friedrichsdorf (2010).

⁴⁸ Vgl. Hochtaunuskreis (2024)

⁴⁹ Vgl. Stadt Neu-Anspach (o. J.).

		♦ Verbesserung des Zugangs zum ÖPNV durch attraktive Tarife ♦ Erhöhter Einsatz klimafreundlicher Kraftstoffe
Klimaschutzkonzept im Taunus	Königstein	♦ Ambitionierte Zielsetzungen zur nachhaltigen Mobilität ♦ eine Verdopplung der ÖPNV-Fahrleistung bis 2045 ♦ eine Attraktivierung und Weiterentwicklung des Anrufsammeltaxi-Modells ♦ die Elektrifizierung der Busflotten ♦ sowie eine innovative, technologieoffene Verkehrsplanung mit Fokus auf Effizienz und Klimaschutz

Quelle: IGES 2025.

2. Analyse

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

2.1 Strukturdaten

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

2.1.1 Raum- und Verwaltungsstruktur

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

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

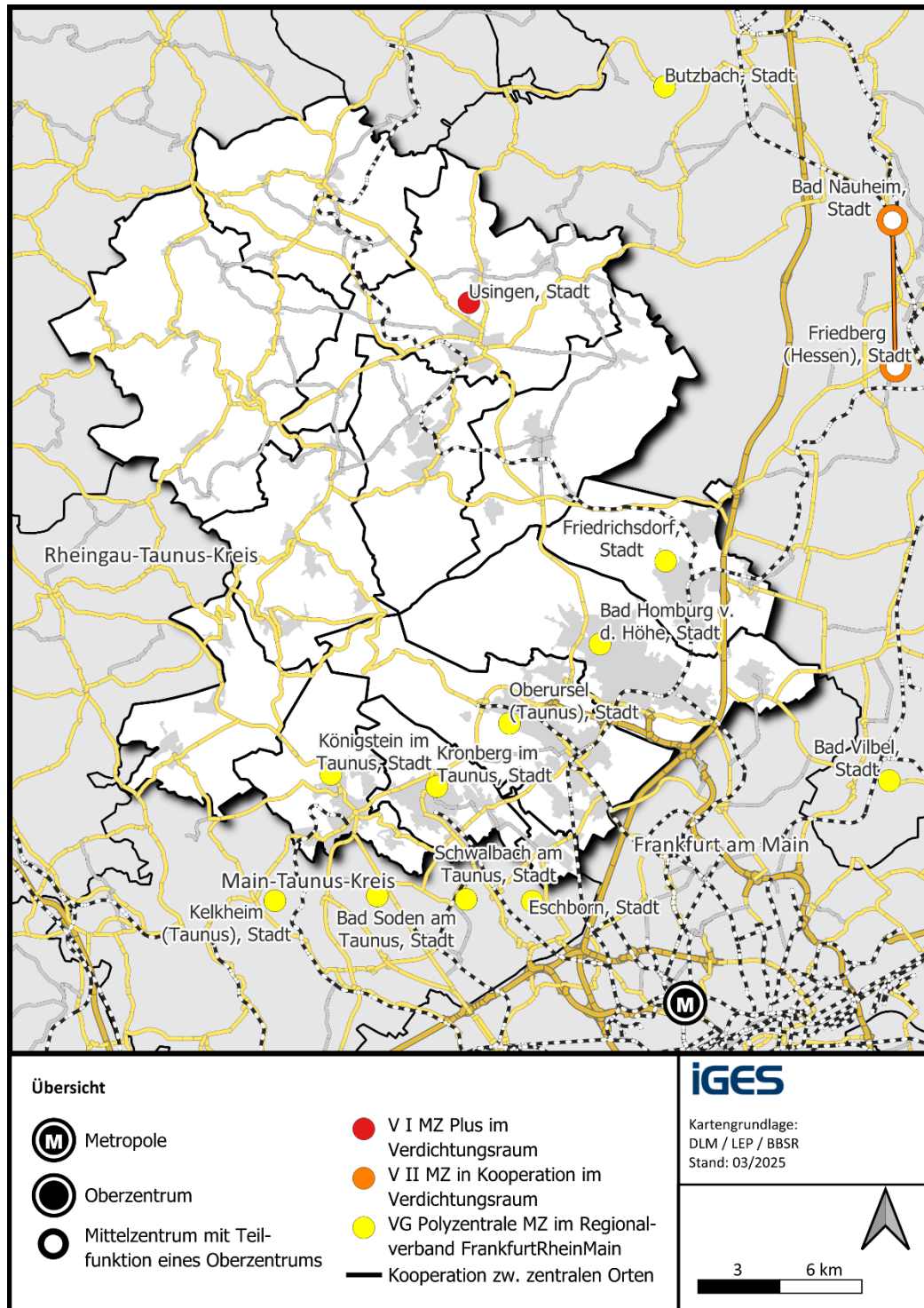
Tabelle 3: Strukturräume im Hochtaunuskreis gemäß Landesplanung Hessen

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

Quelle: LEP Hessen 2020.

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

Abbildung 1: Raum- und Verwaltungsstruktur im Hochtaunuskreis und Umgebung



Daten: LEP Hessen 2020 und BBSR 2021

2.1.2 Bevölkerungs- und Altersstruktur

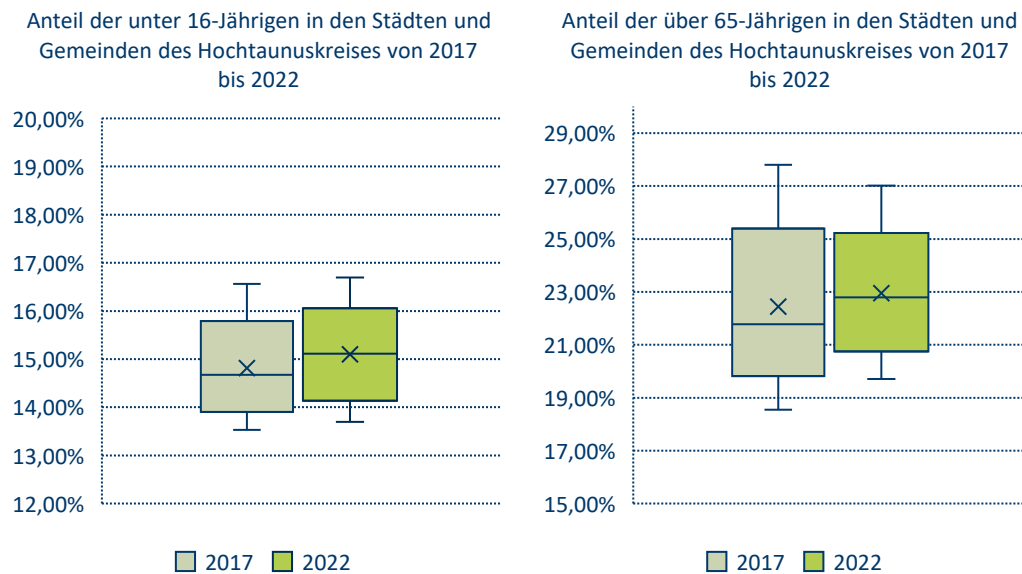
Zum Stichtag 31.12.2022 leben im Hochtaunuskreis insgesamt 239.488 Menschen. Im Vergleich zur Bevölkerungsgrundlage aus der hessischen Gemeindestatistik ist das eine prozentuale Zunahme von rund 1,48 % zum Jahr 2017. Die höchsten Bevölkerungszahlen weisen die Städte in Nähe zur Metropole Frankfurt (Main)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

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

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

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

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



Daten: Hessische Gemeindestatistik 2023, Eigene Darstellung.
 Erläuterung: Die **Box** zeigt die mittleren 50 % der Werte (Interquartilsabstand, IQR).
 Der **Strich in der Box** markiert den Median (den mittleren Wert).
 Das **X in der Box** zeigt den arithmetischen Mittelwert (Durchschnitt).
 Die „**Antennen**“ (**Whisker**) geben den kleinsten bzw. größten Wert ohne Ausreißer an.

Abbildung 2 verdeutlicht, dass in etwa der Hälfte der Gemeinden der Anteil unter 15-Jährigen dem kreisweiten Wert entspricht und die Streuung hier im Vergleich zum Jahr 2017 etwa gleichgeblieben ist. Im Gegensatz dazu hat die Streuung der räumlichen Verteilung der über 65-Jährigen im Vergleich zu 2017 deutlich abgenommen.⁵⁰

⁵⁰ Vgl. Hessisches Statistisches Landesamt (2023)

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

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

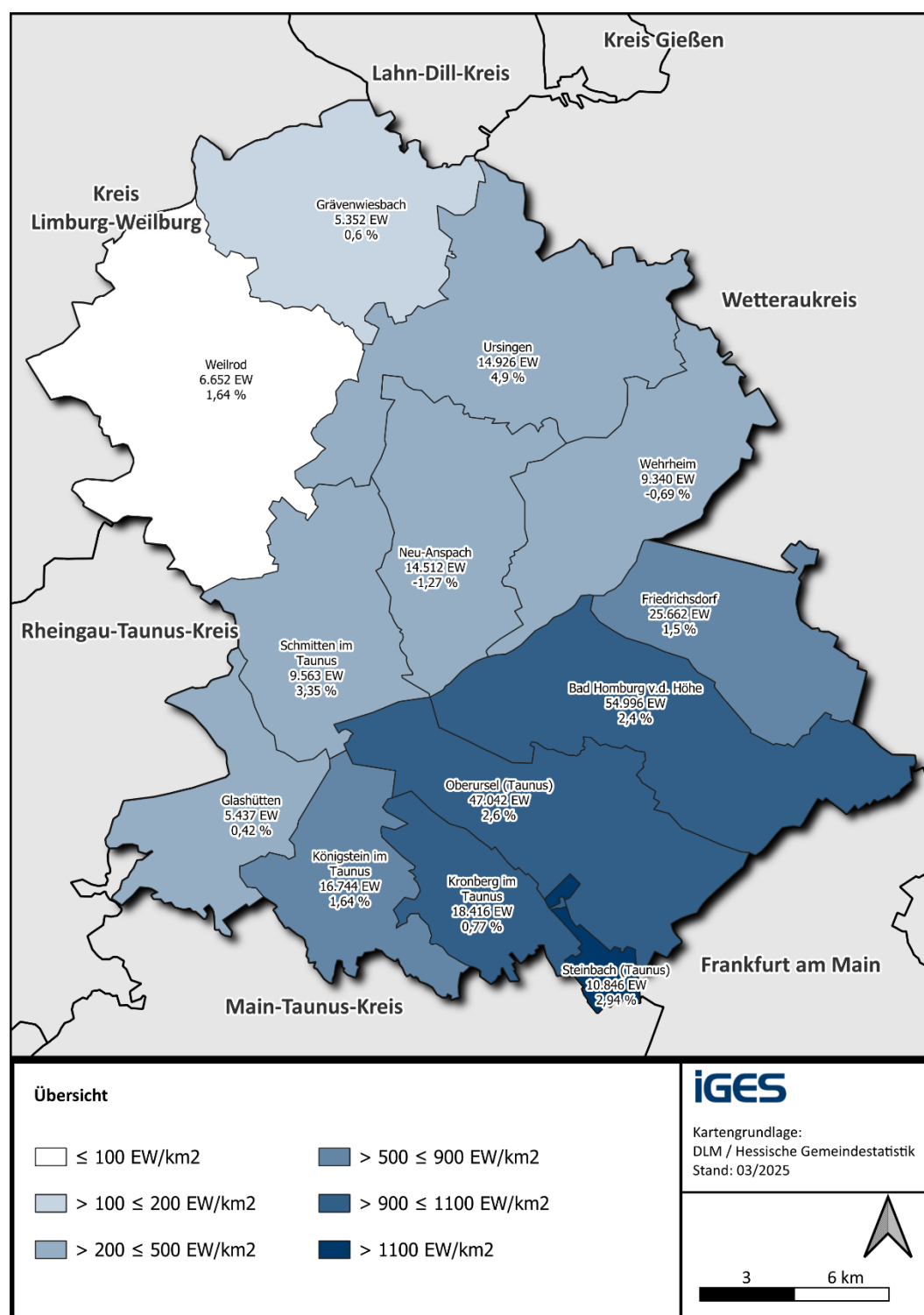
Daten: Hessische Gemeindestatistik 2023.

Anmerkung: Stichtag 31.12.2023.

Die Unterschiede in der Raumstruktur zwischen Vordertaunus (polyzentrisch, viele Mittelzentren) und des Usinger Lands mit Glashütten (ein Mittelzentrum) wird in Abbildung 3 durch die Unterschiede in der Bevölkerungsdichte deutlich. Bad Homburg v. d. Höhe, Königstein im Taunus, Kronberg im Taunus, Oberursel (Taunus) und Steinbach (Taunus) weisen mit über 900 Einwohnenden pro km² die höchste, Weilrod mit unter 100 Einwohnenden pro km² die geringste Bevölkerungsdichte auf.⁵¹

⁵¹ Vgl. ebd.

Abbildung 3: Bevölkerungsdichte in den Gemeinden im Hochtaunuskreis



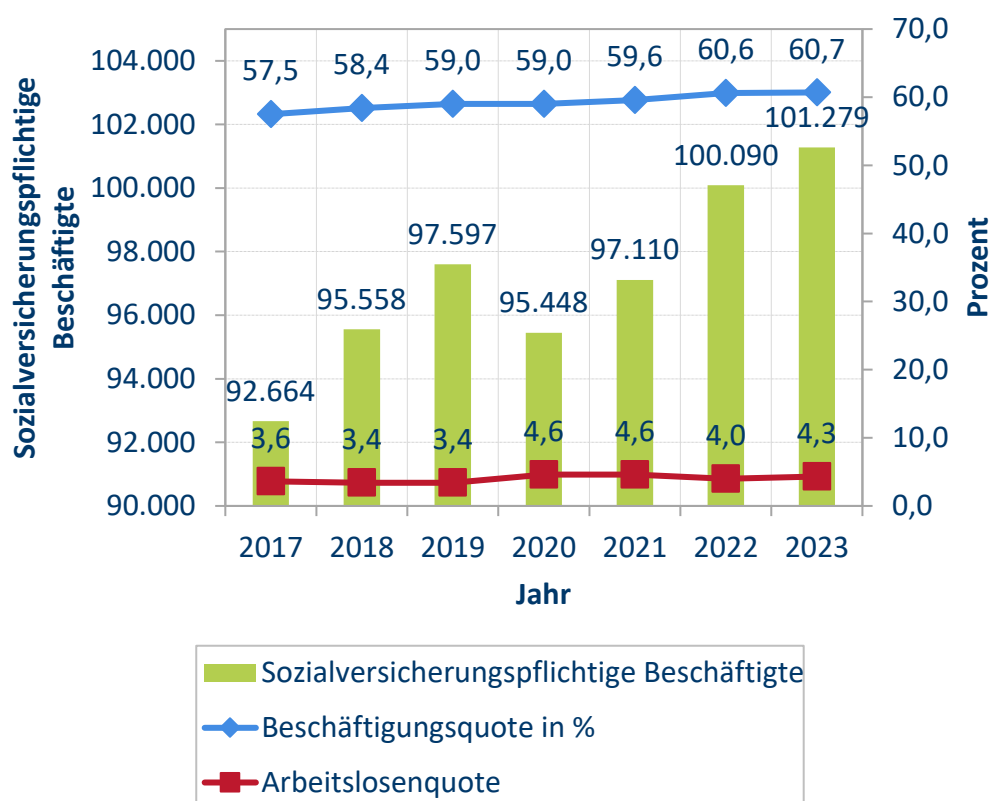
Quelle: IGES 2025, Eigene Darstellung.

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

2.1.3 Wirtschaft

Die Entwicklung des Arbeitsmarkts im Hochtaunuskreis seit 2017 wird in Abbildung 4 dargestellt. Daraus geht hervor, dass die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Zeitraum von 2017 bis 2023 gestiegen ist. Von 92.664 Beschäftigten im Jahr 2017 auf 101.279 im Jahr 2023, entspricht einem Zuwachs von 9,3 Prozent und fast 10.000 Personen. Dieser Anstieg deutet auf eine positive wirtschaftliche Entwicklung in der Region hin, was möglicherweise auf eine gesunde Arbeitsmarktdynamik, die Ansiedlung von bzw. positive Entwicklung ansässiger Unternehmen und die damit verbundene Schaffung neuer Arbeitsplätze zurückzuführen ist.⁵²

Abbildung 4: Arbeitsmarktentwicklung im Hochtaunuskreis seit 2017



Daten: Bundesagentur für Arbeit 2024, Eigene Darstellung.

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

⁵² Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2024).

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

Die Arbeitslosenquote ist vergleichsweise niedrig und schwankt im Zeitraum. Im Jahr 2017 lag sie bei 3,6 %, fiel 2018 und 2019 auf 3,4 %, stieg 2020 und 2021 auf 4,6 % an und ging dann wieder auf 4,0 % (2022) und 4,3 % (2023) zurück. Diese Entwicklung ist typisch für die wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021, die weltweit und auch in Deutschland zu einem Anstieg der Arbeitslosigkeit führte. Dennoch hat sich die Situation bis 2022 wieder leicht verbessert, wenn auch die Arbeitslosenquote 2023 bei 4,3 % etwas höher bleibt als vor der Pandemie. Insgesamt bleibt die Arbeitslosenquote im Hochtaunuskreis im Vergleich zu nationalen Durchschnittswerten relativ niedrig, was auf einen stabilen Arbeitsmarkt und eine Resilienz der lokalen Wirtschaft hinweist.⁵³

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

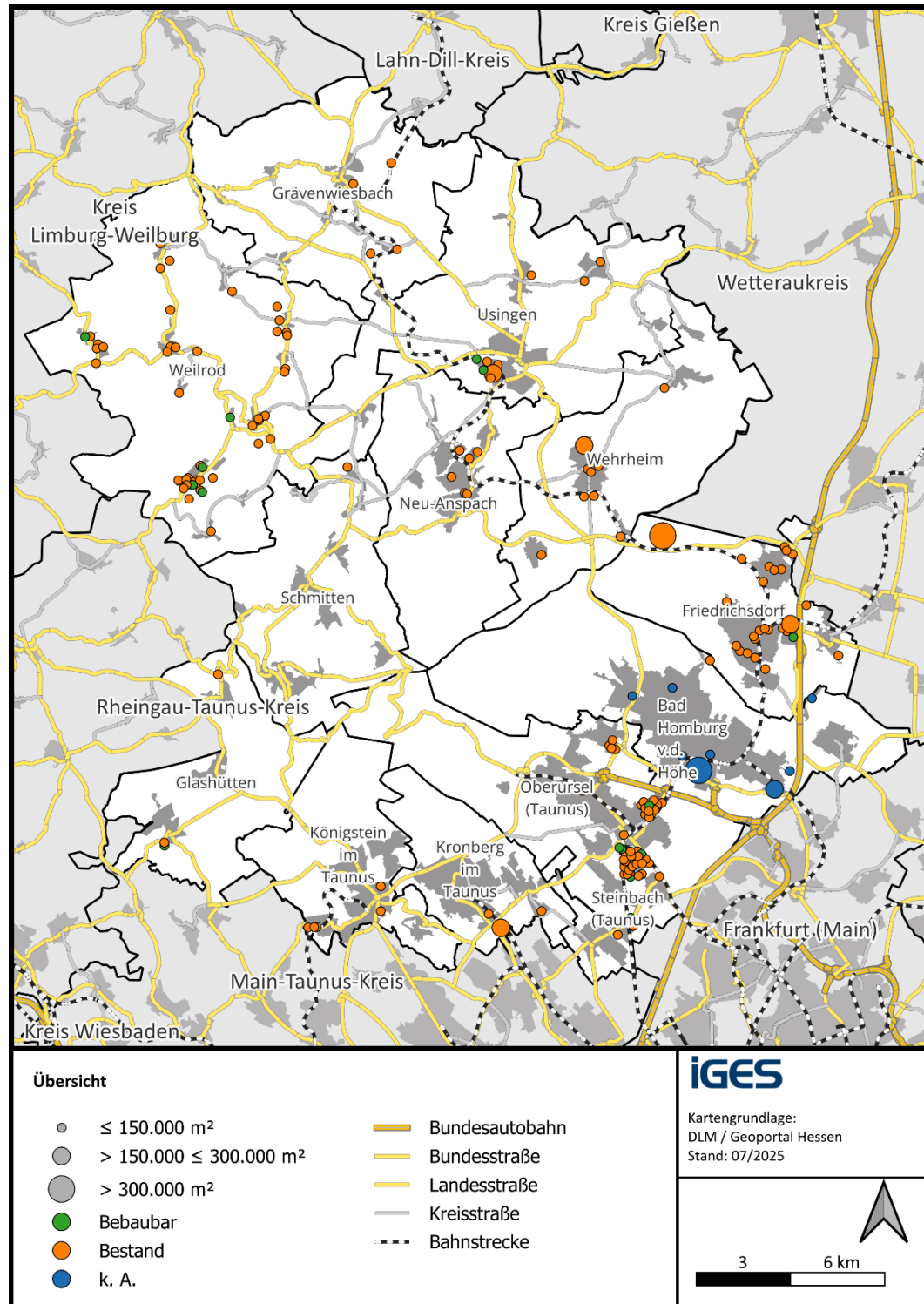
Die in Abbildung 5 mit grünen Punkten markierten bebaubaren Potenzialflächen sind durch ein ausreichendes ÖPNV-Angebot zu erschließen. Darauf sollte jedoch gemäß den Vorgaben der Regionalplanung bereits bei der Ausweisung von Bauflächen im Rahmen der Bauleitplanung geachtet werden.

Abbildung 5 verdeutlicht die Verteilung der wirtschaftlichen Schwerpunkte im Hochtaunuskreis. Der nahe zur Wachstumsregion Frankfurt-Rhein-Main gelegene Vordertaunus ist wirtschaftlich deutlich stärker entwickelt und stellt das wirtschaftliche Zentrum des Hochtaunuskreises dar. Dies zeigt sich neben der Verortung größerer Gewerbe- und Industrieflächen insbesondere auch in der ungleichen Verteilung der Arbeitsplätze: lediglich 12 % der Arbeitsplätze befinden sich im Usinger Land und Glashütten.⁵⁴ Deswegen gilt es besonders ein attraktives ÖPNV-Angebot zum Erreichen von Arbeitsschwerpunkten sicherzustellen.

⁵³ Vgl. ebd.

⁵⁴ Vgl. Kreiskonzept Hochtaunuskreis (2020)

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

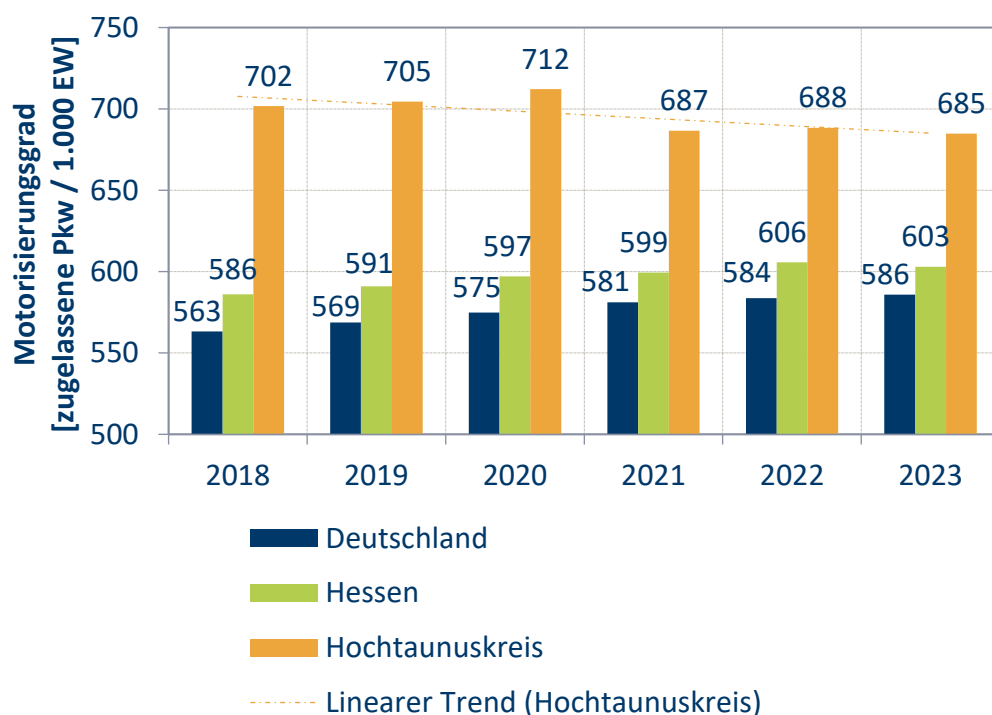


Daten: Geoportal Hessen 2024, Stadt Steinbach (Taunus) 2025.

2.1.4 Motorisierter Individualverkehr

Der Motorisierungsgrad im Hochtaunuskreis liegt zu Beginn des Jahres 2023 mit 685 zugelassenen Pkw je 1.000 Einwohnenden sowohl oberhalb des landesweiten Motorisierungsgrad von 603 als auch dem bundesweiten Motorisierungsgrad von 586 zugelassenen Pkw je 1.000 Einwohnenden. Aus der Abbildung 6 geht hervor, dass die Anzahl der Pkw pro 1.000 Einwohnenden im Hochtaunuskreis nach einer Wachstumsphase zwischen 2018 und 2020 insgesamt um ungefähr 3,9 % zurückgegangen ist, während der Motorisierungsgrad in Deutschland seit 2018 um ca. 4,1 % und in Hessen um etwa 2,9 % angestiegen ist. Dienstwagen wirken sich grundsätzlich stark auf den Motorisierungsgrad aus, wodurch starke Schwankungen durch Unternehmensinsolvenzen zu erklären sind, die vermehrt aufgrund der Corona-Pandemie vorgekommen sind. Bspw. meldete im Jahr 2019 Thomas Cook mit Sitz in Oberursel (Taunus) Insolvenz an, die in den Folgejahren 2020 und 2021 abgewickelt wurde und zu dem Einbruch des Motorisierungsgrads geführt haben könnte.⁵⁵

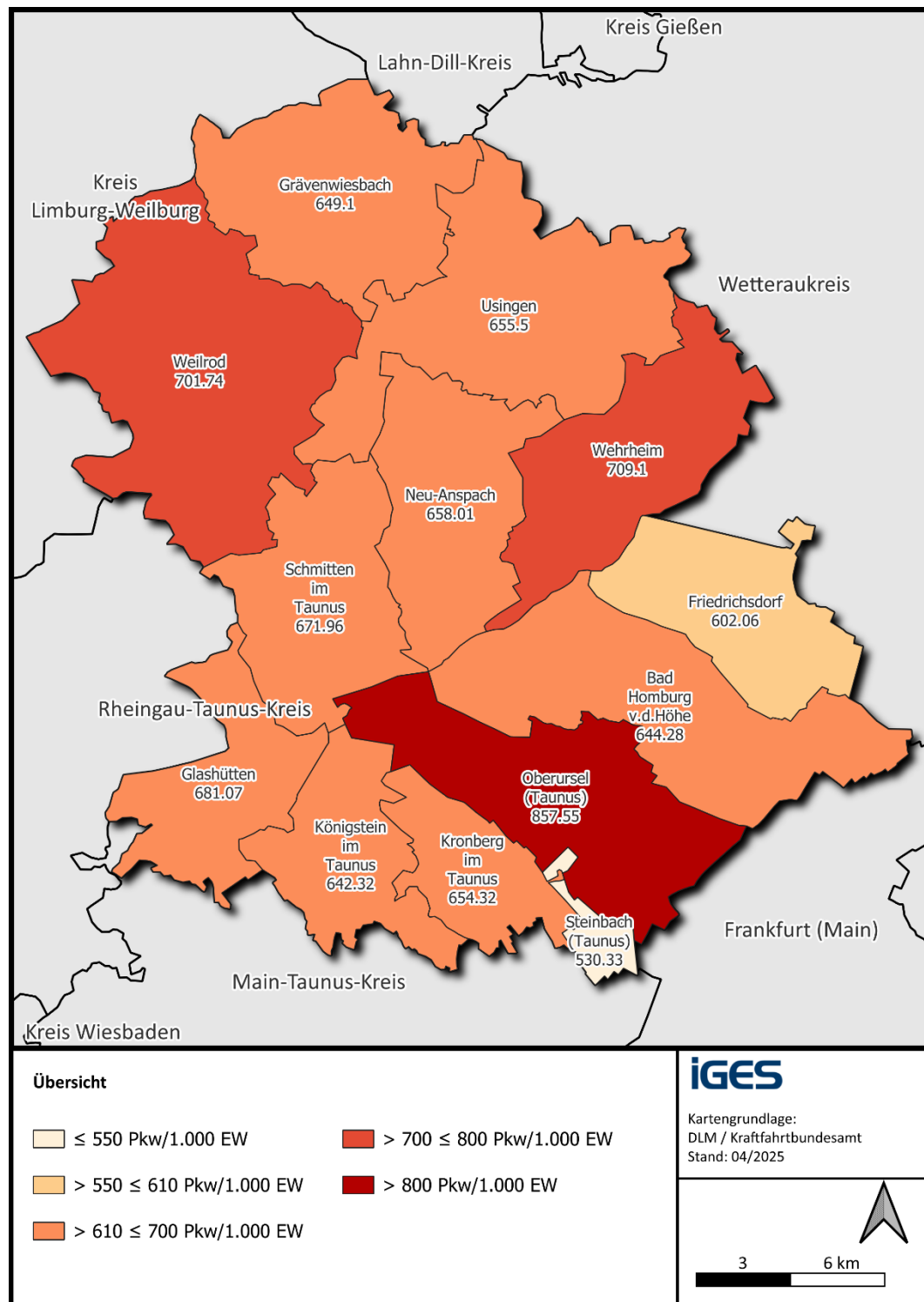
Abbildung 6: Motorisierungsgrad im Hochtaunuskreis, im Land Hessen sowie deutschlandweit zwischen 2017 und 2022



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

⁵⁵ Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt (2023).

Abbildung 7: Motorisierungsgrad 2023



Quelle: IGES 2025, Eigene Darstellung.

Anmerkung: Angaben in der Karte in Pkw/1.000 EW

Abbildung 8: Prozentuale Veränderung des Motorisierungsgrads 2023 zum Motorisierungsgrad 2018



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

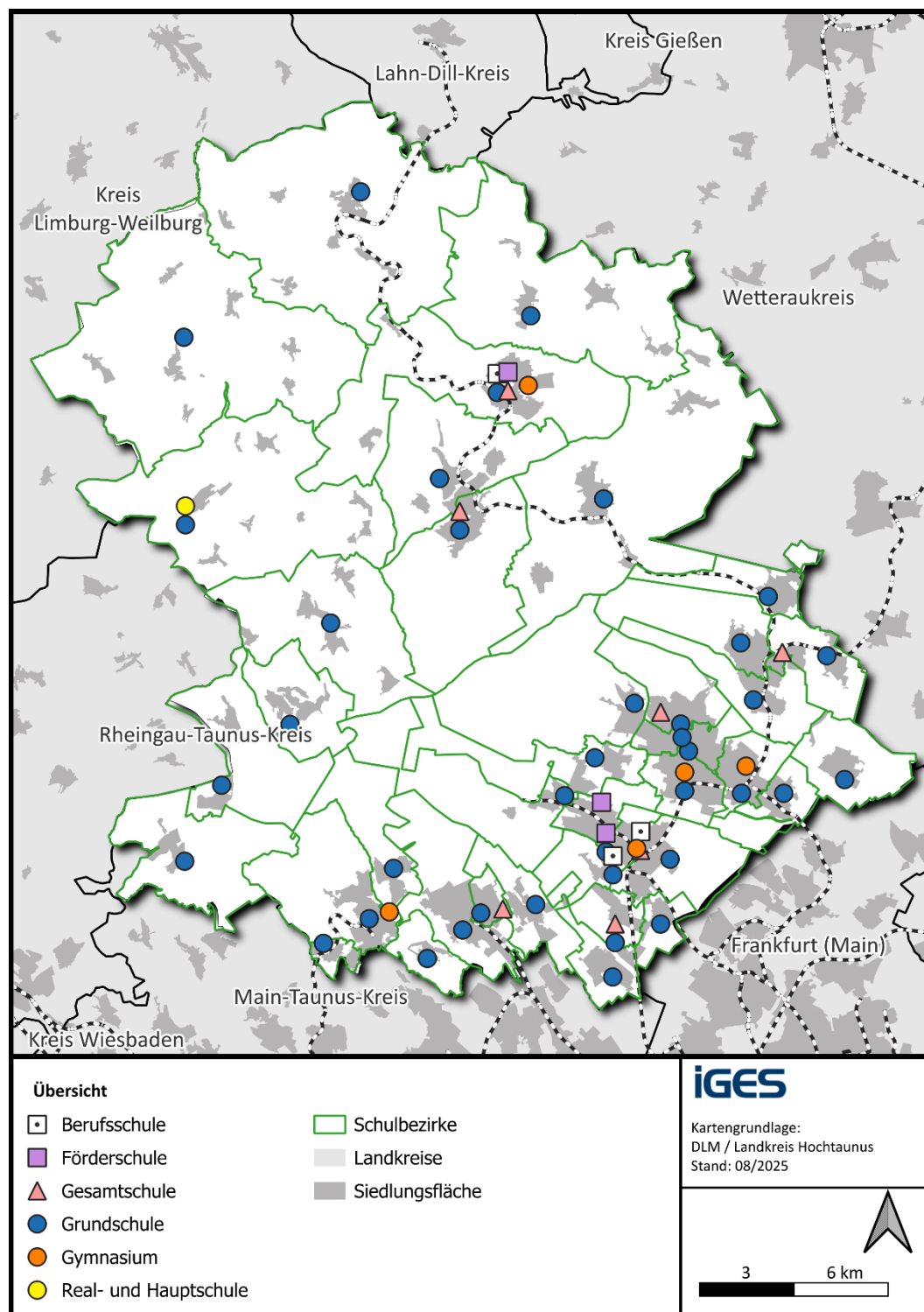
Der in Abbildung 7 dargestellte Motorisierungsgrad aus dem Jahr 2023 zeigt, dass sich die Pkw-Dichte im Hochtaunuskreis räumlich unterscheidet, insbesondere kann dies im Südosten des Hochtaunuskreises festgestellt werden. Während in den meisten Kommunen, der Motorisierungsgrad höher als der Bundesdurchschnitt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

2.1.5 Ausbildungsverkehre

Es ist von allgemein steigenden Schülerzahlen auszugehen. Daher ist von einer steigenden Nachfrage im Schulverkehr auszugehen.

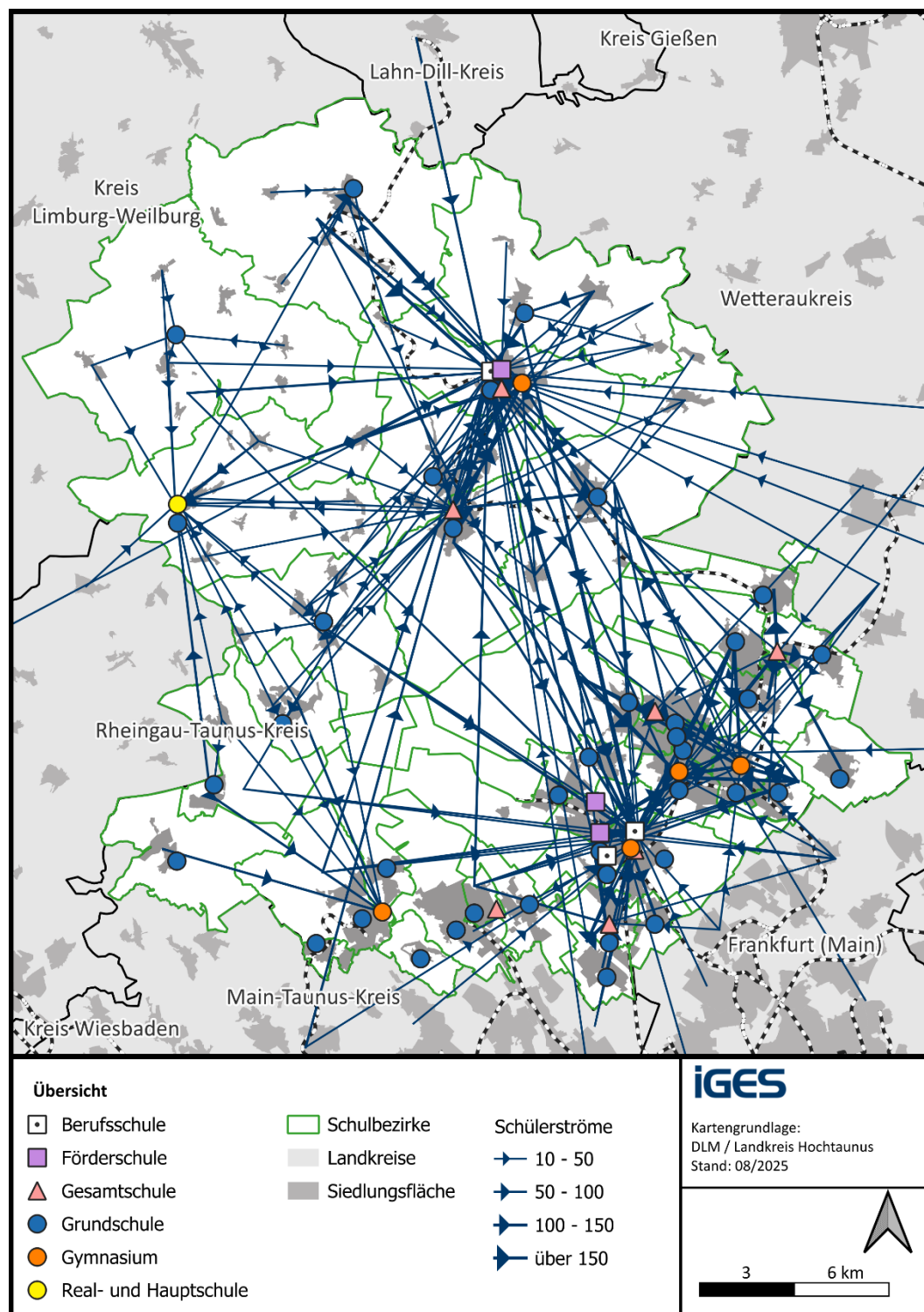
Der aktuelle Status quo der Schülerzahlen und die damit verbundenen Ausbildungsverkehre (Schülerströme) im Hochtaunuskreis werden nachfolgend dargestellt.

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



Quelle: IGES 2025, Eigene Darstellung.

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



Quelle: IGES 2025, Eigene Darstellung.

Anmerkung: Es sind nur staatliche Schulen dargestellt sowie Schülerströme ab 10 Schülern.

2.1.6 Pendelverkehre

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

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

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

Quelle: IGES 2024.
 Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit
 Anmerkung: Stichtag: 30. Juni 2023

Umgekehrt haben 68.235 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus anderen Gebieten ihre Arbeitsstätte im Hochtaunuskreis (Einpendelquote: ca. 70 %). Die meisten von ihnen wohnen in Frankfurt (Main) (12.582 Beschäftigte), gefolgt vom Wetteraukreis (7.038 Beschäftigte) und dem Main-Taunus-Kreis (4.874 Beschäftigte). Die Ein- und Auspendelquote des Hochtaunuskreises ist damit vergleichs-

weise hoch, was auf eine starke Verflechtung mit den umliegenden Regionen hinweist. Tabelle 5 zeigt die absolute Anzahl an Aus- und Einpendelnden nach verschiedenen Gebietskörperschaften.⁵⁶

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

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

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

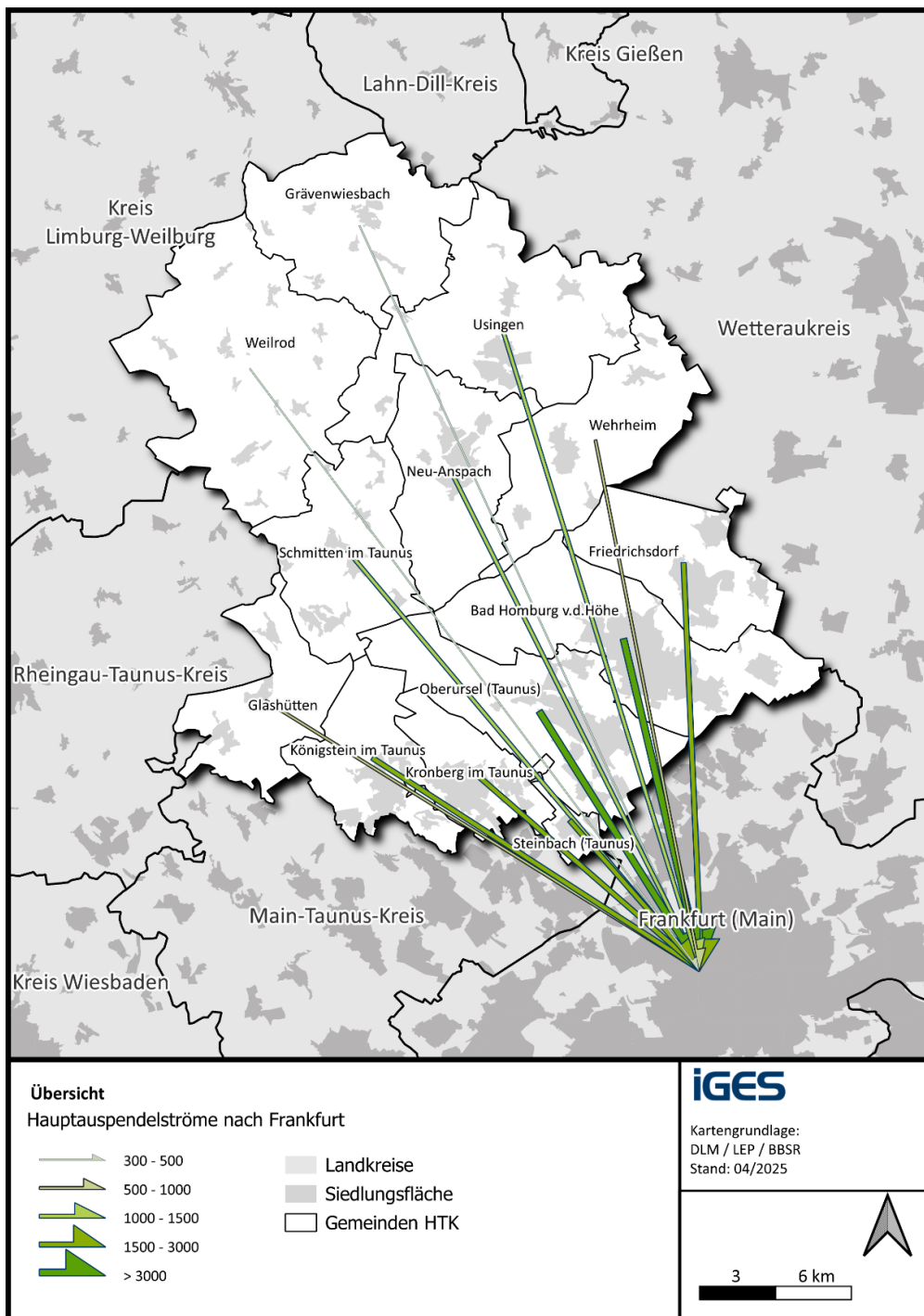
Tabelle 6: Pendelrelationen zwischen dem Hochtaunuskreis und Frankfurt (Main)

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

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2023.

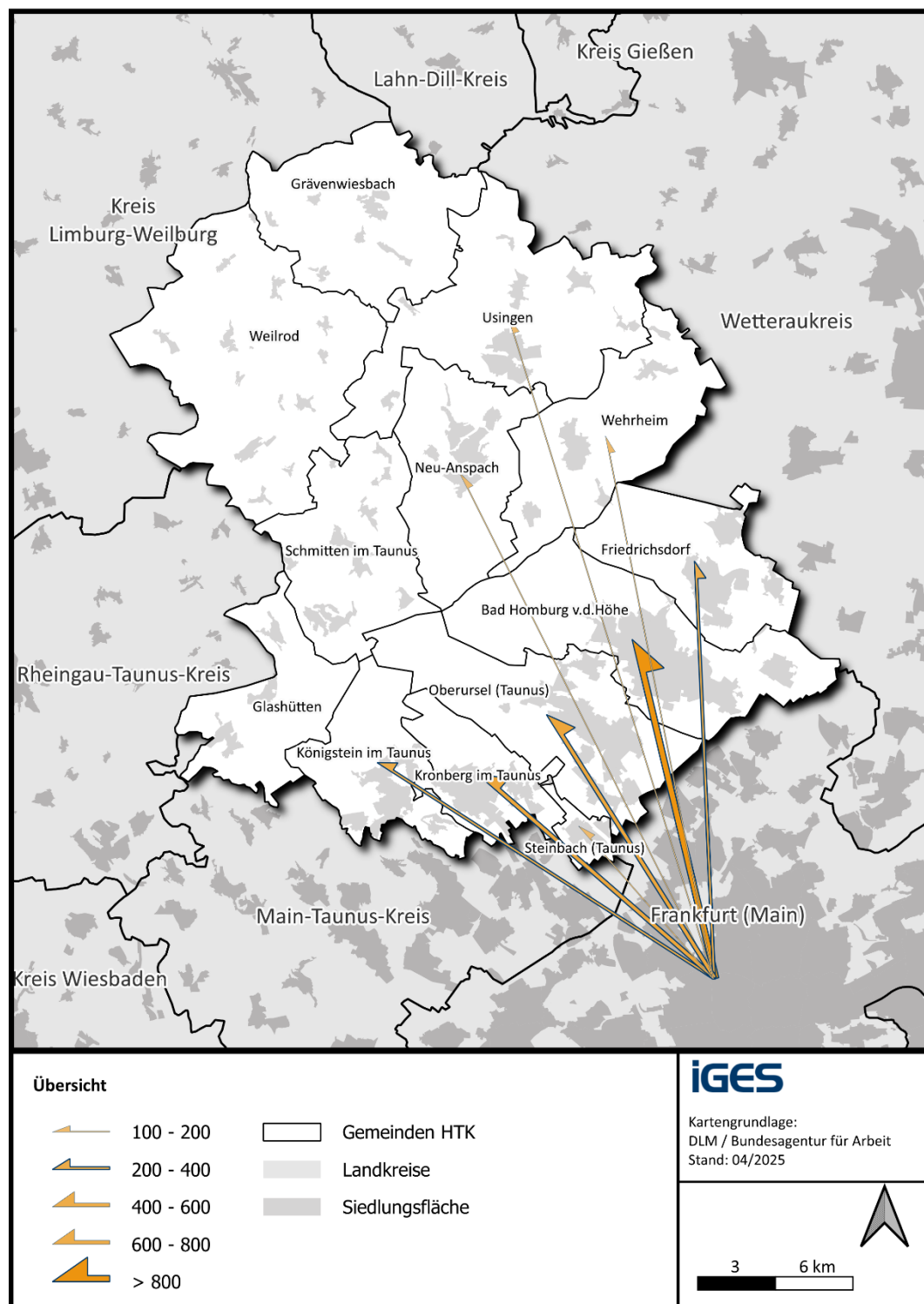
⁵⁶ Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2023).

Abbildung 11: Auspendelnde Hochtaunuskreis nach Frankfurt (Main)



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

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



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

Tabelle 7: Auspendelrelationen in umliegende Gebietskörperschaften

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

Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

Anmerkung: Stichtag, 30 Juni 2023

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

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

Tabelle 8: Einpendelrelationen aus umliegenden Gebietskörperschaften

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

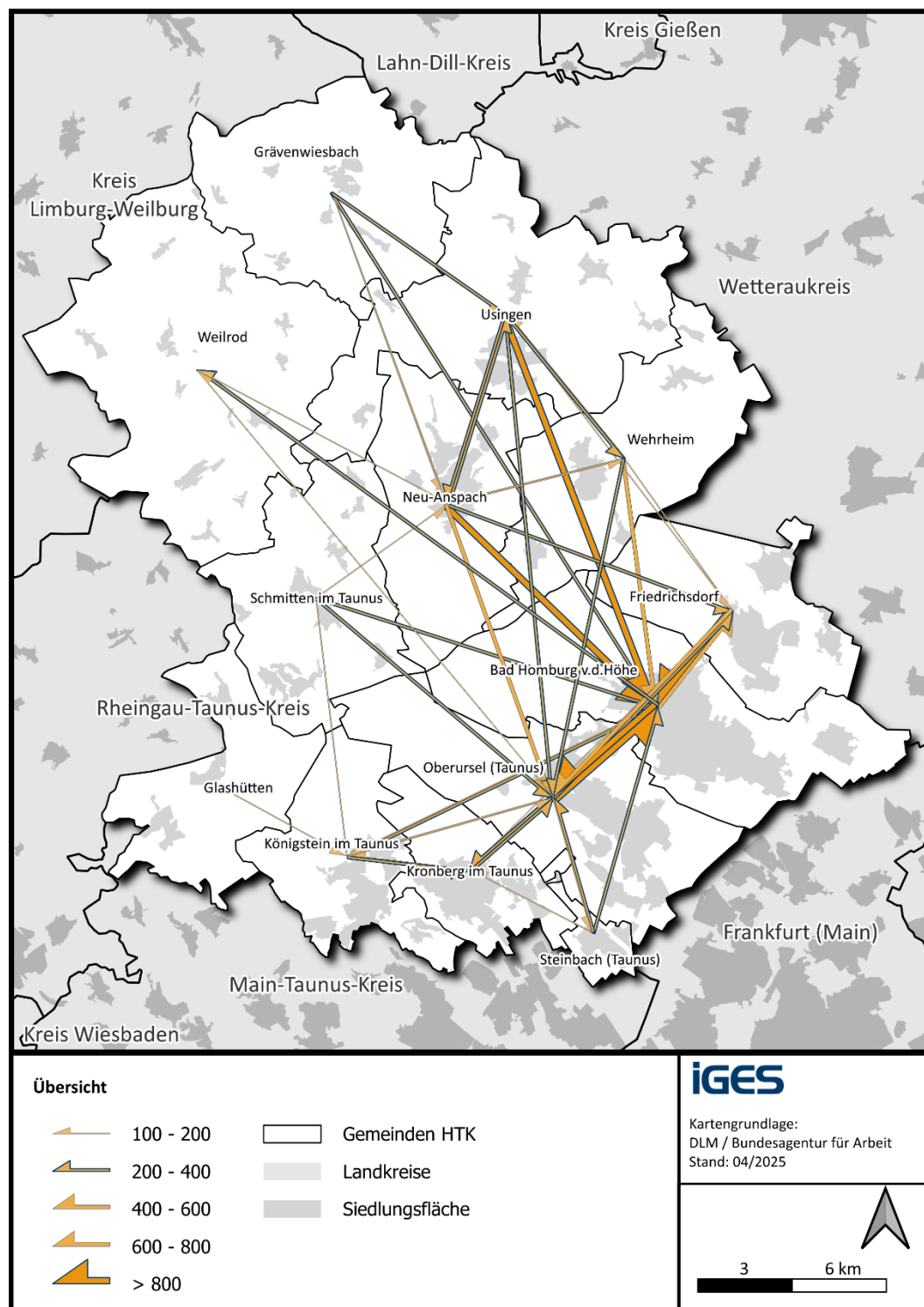
Quelle: IGES 2025, Eigene Darstellung

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

Anmerkung: Stichtag, 30 Juni 2023

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

Abbildung 13: Binnenpendelnde im Hochtaunuskreis



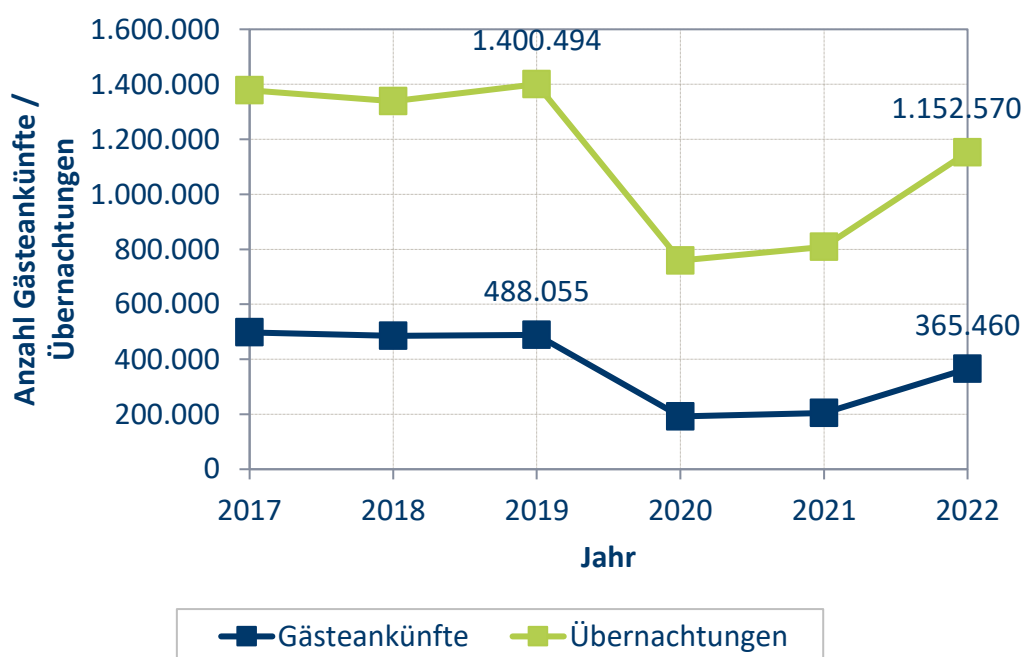
Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit

Anmerkungen: Stichtag: 30. Juni 2023

2.1.7 Freizeitverkehre

Die Entwicklung der Gästeankünfte und Übernachtungen im Hochtaunuskreis kann Abbildung 14 entnommen werden. Während 2017 bis 2019 die Gästeankünfte und Übernachtungen im Hochtaunuskreis jeweils im Vergleich zum Vorjahr etwa gleichblieben, kam es im Jahr 2020 zu einem starken Rückgang um 60,6 % der Ankünfte bzw. 45,8 % der Übernachtungen. Diese lassen sich mutmaßlich auf die Corona-Pandemie zurückführen. Über das Jahr 2021 erholten sich die Tourismuszahlen im Hochtaunuskreis wieder leicht. Im Jahr 2022 stiegen die Zahlen der Gästeankünfte und Übernachtungen wieder stark an. Weiterhin weicht die Anzahl der Gästeankünfte zum Stichtag 31.12.2022 noch um 25,1 % vom Vorpandemieniveau im Jahr 2019 ab. Bezogen auf die Übernachtungen beträgt die Abweichung zum Vorpandemieniveau 17,7 %.⁵⁷

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



Daten: Hessische Gemeindestatistik 2023.

Anmerkung: Stichtag 31.12.

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

⁵⁷ Vgl. Hessisches Statistisches Bundesamt (2023)

Tabelle 9: Bedeutende touristische Freizeiteinrichtungen

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

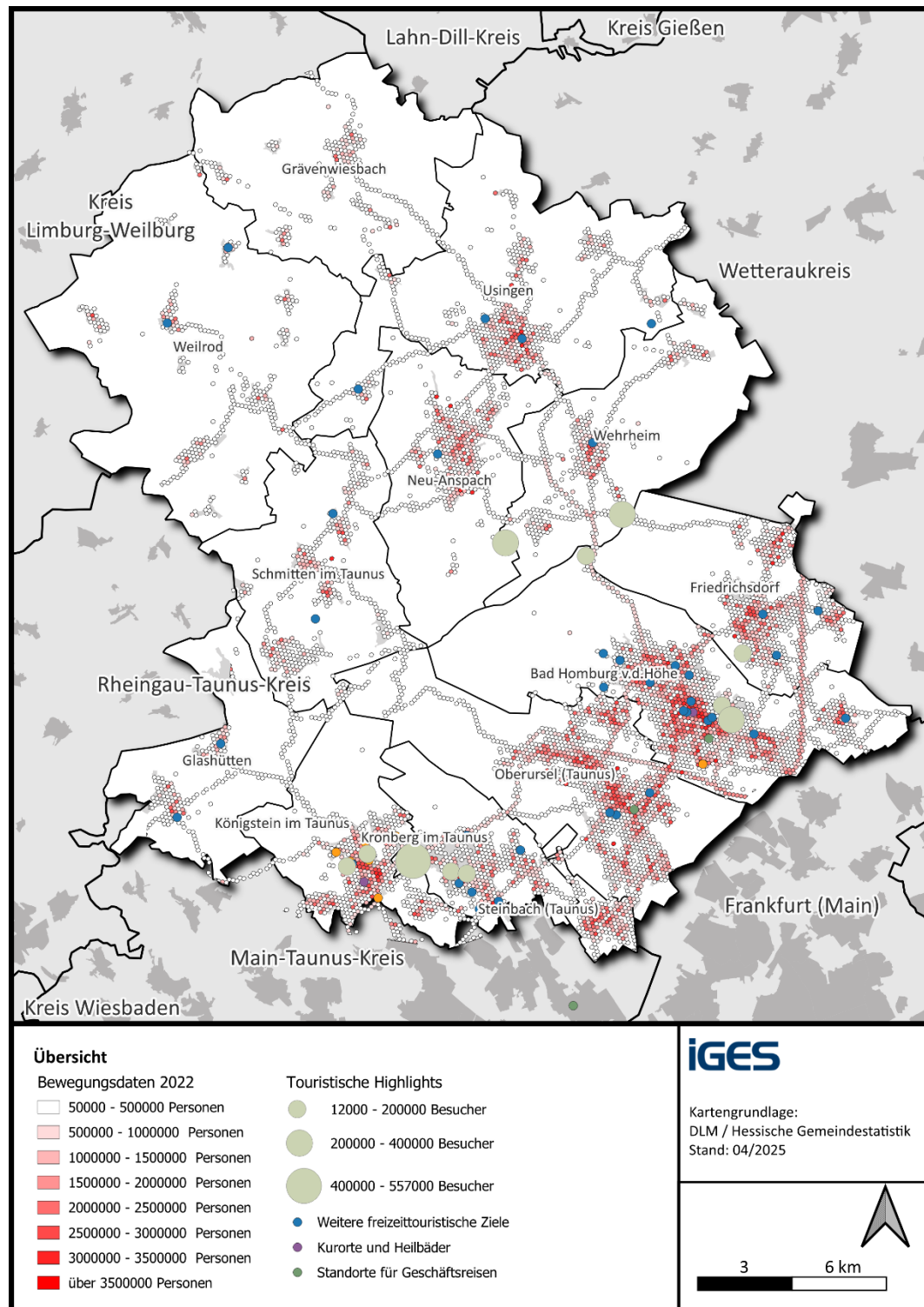
Daten: RMV 2024.

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

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

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

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



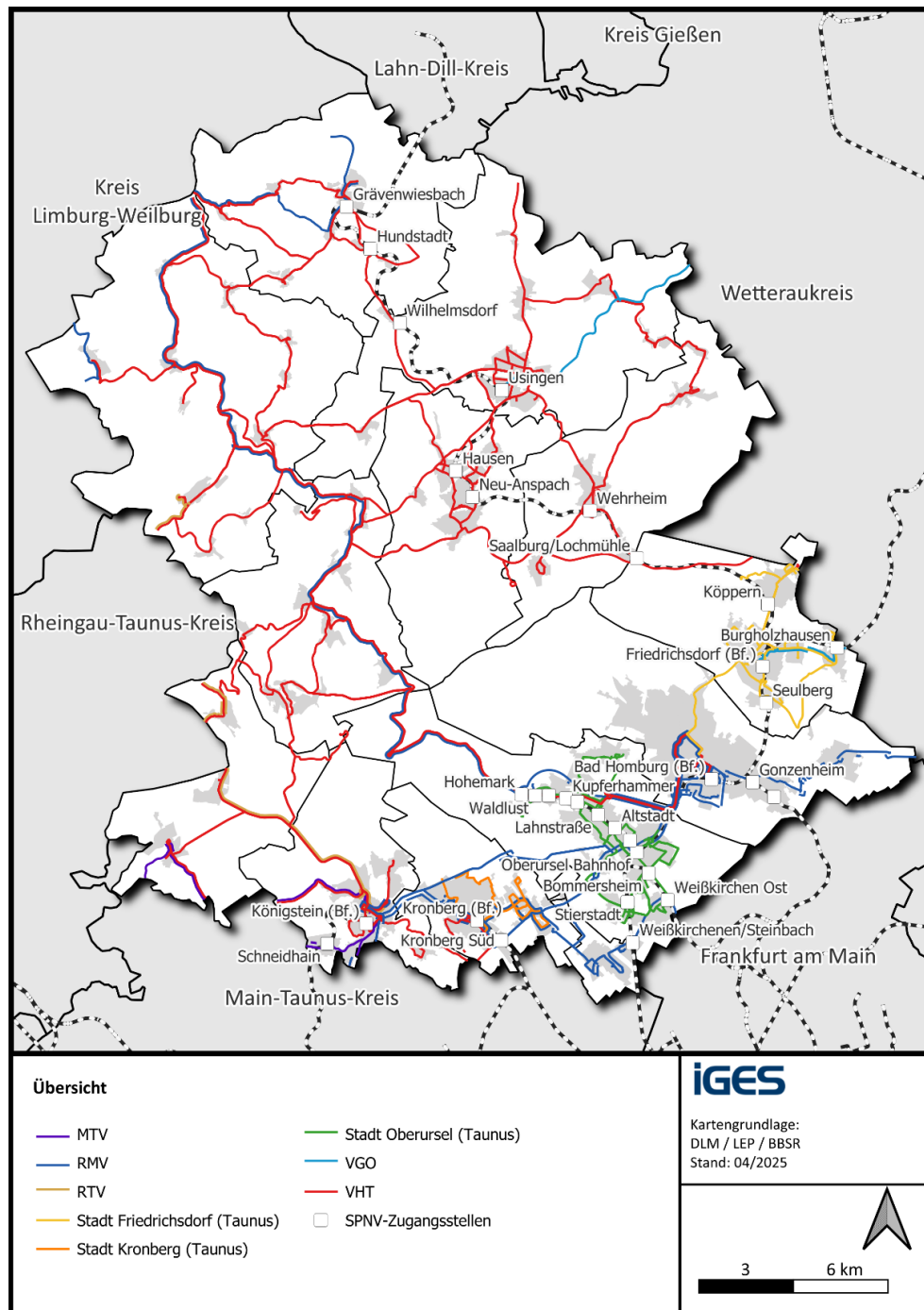
Daten: PlaceSense 2024.

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

2.2 Aktuelles Verkehrsangebot

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

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



Daten:

RMV/VHT 2024.

Anmerkung:

Aufgrund von Fahrplanänderungen können bestimmte Linien nicht angezeigt werden. Dies betrifft unter anderem den Abschnitt Königstein Stadtmitte - Kronberg Bahnhof über Falkenstein (RTV) sowie Linienführung zwischen Bad Homburg Bahnhof und Oberursel Hohemark über Bad Homburg Frölingstraße/Schule bzw. Bad Homburg Schaberweg anstelle Bad Homburg Kurhaus (alle VHT)

2.2.1 Schienengebundener Verkehr

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

2.2.1.1 Linienangebot im schienengebundenen Verkehr

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

Abbildung 17: Schienengebundenes Verkehrsangebot im Hochtaunuskreis

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

Daten: RMV/VHT 2024.

Weitere schienengebundene Linien außerhalb des Gültigkeitsraums des NVP haben ebenso eine hohe Bedeutung für das Angebot im Kreis. Besonders hervorzuheben sind hierbei die S-Bahnlinien S2, S3 und S6 sowie die U-Bahnlinie U2.

RB 12 – „Königsteiner Bahn“

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

23:30 Uhr (ca. 01:00 Uhr in den Nächten vor Sams-, Sonn- und Feiertagen). Die letzte Fahrt ab Frankfurt Hauptbahnhof endet unter der Woche um ca. 1.30 Uhr in Königstein im Taunus, vor Sams-, Sonn- und Feiertagen wird ein zusätzliches Fahrtenpaar angeboten. Die letzte Ankunft in Königstein im Taunus ist dann etwa um 2.30 Uhr. Die erste Fahrt sowohl unter der Woche als auch am Wochenende startet um 04:30 Uhr in Königstein im Taunus.“

RB 15 – „Taunusbahn“

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

RB 16 – „Friedberger Bahn“

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

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

S-Bahnlinie S4

Die S4 verbindet Kronberg im Taunus mit Frankfurt (Main). Die Bedienzeiten der S4 sind von Montag bis Samstag zwischen ca. 04:00 Uhr bis 01:00 Uhr, sonn- und feiertags von ca. 04:30 Uhr bis 01:00 Uhr, überwiegend in einem Grundtakt von 30 Minuten. In den Nächten vor Sams-, Sonn- und Feiertagen besteht ein durchgehendes, stündliches Nachtzugangebot.

S-Bahnlinie S5

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

Montag bis Freitag verkehrt die S5 im 30-Minutentakt von 03:30 Uhr bis 00:30 Uhr, samstags und an Wochenenden ebenfalls im 30-Minutentakt fast durchgängig von 04:00 Uhr bis 03:00 Uhr. Montag bis Samstag verkehrt die S5 zwischen Bad Homburg v. d. Höhe und Frankfurt (Main) zwischen 05:30 Uhr bis 20:00 Uhr im 15-Minutentakt. An Sonn- und Feiertagen verkehrt die S5 von ca. 04:00 Uhr bis 00:30 Uhr (vor Feiertagen bis 03:00 Uhr). Die Fahrtzeit von Friedrichsdorf bis Frankfurt (Main) Hauptbahnhof beträgt etwa 30 Minuten. Von Bad Homburg v. d. Höhe bis Frankfurt (Main) Hauptbahnhof 22 Minuten.

U-Bahn

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

In Oberursel (Taunus) verkehrt die U3 (in Fahrtrichtung Frankfurt (Main)) an den Stationen Hohemark, Waldlust, Rosengärtchen, Kupferhammer, Glöcknerwiese, Lahnstraße, Altstadt, Stadtmitte, Bahnhof, Bommersheim und Weißkirchen Ost.⁵⁸

Aufgrund ihrer Linienlänge, der Verbindung mehrerer zentraler Orte sowie der Verknüpfung mit weiteren U-Bahn- und S-Bahn-Linien besitzt die U3 einen klar erkennbaren regionalen Charakter. Dieser zeigt sich insbesondere durch den kreisüberschreitenden Verlauf und die Funktion als wichtige Achse zwischen dem Hochtaunuskreis und dem Oberzentrum Frankfurt. Vor diesem Hintergrund erscheint eine regionale Verantwortlichkeit für Planung, Finanzierung und Weiterentwicklung des U-Bahn-Angebots im Hochtaunuskreis als sinnvoll.

2.2.1.2 Entwicklungen im schienenengebundenen Verkehr

Elektrifizierung der Taunusbahn

Der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) ist als Eigentümer der Taunusbahn (Strecke Friedrichsdorf – Brandoberndorf [9374]) für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Weiterentwicklung verantwortlich. Im Rahmen der Elektrifizierung der Strecke zwischen Friedrichsdorf und Usingen wird die S-Bahn-Linie S5 bis Usingen verlängert, um die Anbindung des Usinger Lands zu verbessern. Gleichzeitig erfolgt ein zweigleisiger Streckenausbau zwischen Saalburg/Lochmühle und Wehrheim. Auf diesem Abschnitt werden sich die Züge im Zielkonzept fahrplanmäßig begegnen.

⁵⁸ Vgl. VGF (2024)

Am Bahnhof Usingen wird ein zusätzlicher Bahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten errichtet, sodass bis zu vier Züge gleichzeitig halten können. Durch eine barrierefreie Fußgängerbrücke, die bislang noch nicht besteht und somit neue Erschließungsmöglichkeiten bieten wird, die Erreichbarkeit der Bahnsteige als auch eine Verbindung zum Gewerbegebiet hergestellt. Auch in Hundstadt entsteht ein zweiter Bahnsteig, um Kreuzungen zu ermöglichen.

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

Die direkte S-Bahn-Verbindung aus dem Usinger Land in die Frankfurter Innenstadt erhöht die Verbindungsqualität, da der Umstieg in Bad Homburg v. d. Höhe entfällt (vgl. VHT 2024). Zusätzlich kann hierdurch die Regionalbahnlinie 16 bis Bad Homburg v. d. Höhe verlängert werden, wodurch auch diese Linie eine merkliche Attraktivitätssteigerung erfährt.⁵⁹

⁵⁹ Vgl. VHT (2024)

Abbildung 18: Elektrifizierung der Taunusbahn

Bild: VHT 2024⁶⁰

⁶⁰ <https://taunusbahn.de/> (abgerufen am 26.08.2024)

Regionaltangente West

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

2.2.2 Straßengebundener Verkehr

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

2.2.2.1 Linienbündel des VHT

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

- ◆ HTK-Mitte
- ◆ HTK-Nord

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

Tabelle 10: Übersicht Linienbündel "HTK-Mitte"

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

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

Tabelle 11: Übersicht Linienbündel "HTK-Nord"

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

2.2.2.2 Stadtverkehre

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

Stadtverkehr Oberursel (Taunus)

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

Tabelle 12: Linienangebot Stadtverkehr Oberursel (Taunus)

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

Daten: RMV 2024.

Stadtverkehr Kronberg im Taunus

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

Tabelle 13: Linienangebot Stadtverkehr Kronberg im Taunus

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

Daten: RMV 2024.

Stadtverkehr Friedrichsdorf

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

Tabelle 14: Linienangebot Stadtverkehr Friedrichsdorf

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

Daten: RMV 2024.

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

2.2.2.3 Weitere straßengebundene (Regional-) Verkehre

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

Tabelle 15: Linien nicht in Aufgabenträgerschaft des VHT

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

252	MTV	(Oberursel (Taunus) – Stierstadt –) Weißkirchen – Steinbach (Taunus) – Eschborn
263	MTV	Hofheim – Kelkheim – Königstein im Taunus / Eppstein
803	MTV	Königstein Stadtmitte – Bad Soden – Sulzbach MTZ
804	MTV	Schlossborn – Eppenhain – Fischbach – Kelkheim – Sulzbach MTZ – Frankfurt Industriepark Höchst Tor Ost
805	MTV	Königstein Stadtmitte – Schlossborn – Eppstein Bahnhof – Fischbach
811	MTV	Königstein im Taunus – Bad Soden – Sulzbach – Schwalbach
815	MTV	Eppstein – Kelkheim-Fischbach/-Ruppertshain/-Eppenhain – Königstein im Taunus
FB-33	ZOV-Verkehr	Friedberg – Rosbach (– Friedrichsdorf)
FB-35	ZOV-Verkehr	Bad Nauheim – Ober-Mörlen (– Usingen)

Quelle: IGES 2025.

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

Eine regionale Verantwortlichkeit für Planung, Finanzierung und Weiterentwicklung der Linie 223 im Hochtaunuskreis ist angebracht, da diese Route durch ihre spezifischen Eigenschaften einen deutlichen regionalen Charakter aufweist. Diese regionale Bedeutung ergibt sich durch die beträchtliche Streckenlänge, die Anbindung wichtiger zentraler Orte wie Idstein, Glashütten, Königstein im Taunus und Kronberg im Taunus sowie die Verknüpfungsfunktion mit dem schienengebundenen Verkehr in Form von S-Bahn und Regionalzügen. Besonders deutlich wird dieser regionale Charakter durch den Verlauf über die Kreisgrenzen hinweg in den Rheingau-Taunus-Kreis sowie durch die Rolle als bedeutsame Verkehrsachse, die den Hochtaunuskreis mit dem Mittelzentrum Idstein verbindet.

2.2.3 Haltestellen

Nachfolgend wird die Erschließungssituation von Haltestellen im Hochtaunuskreis beschrieben.

2.2.3.1 Erschließung von Haltestellen

Im vorangegangenen NVP wurde die Erschließung der Siedlungsflächen durch Haltestellen über Erschließungsradien in festgelegten Größen durchgeführt und nach

Bus, U-Bahn und SPNV differenziert. Daraus entstehen kreisrunde Erschließungsradien, die sich aus Luftlinien ausgehend von den Haltestellen ergeben. Demnach sollen die Siedlungsgebiete durch die Luftlinienradien der Haltestelle abgedeckt sein. Dabei wird jedoch das Straßennetz, über welches die Haltestellen und die Stationen erreicht werden, nicht berücksichtigt. Im vorangegangenen NVP wurde bei Bushaltestellen in der Kernzone einer Kommune 300 Meter, für Bushaltestellen in den Außenzonen 500 Meter, für U-Bahn-Stationen ebenfalls 500 Meter und für SPNV-Bahnhöfe 1.000 Meter als Erschließungsradien durch Luftlinien bestimmt.⁶¹

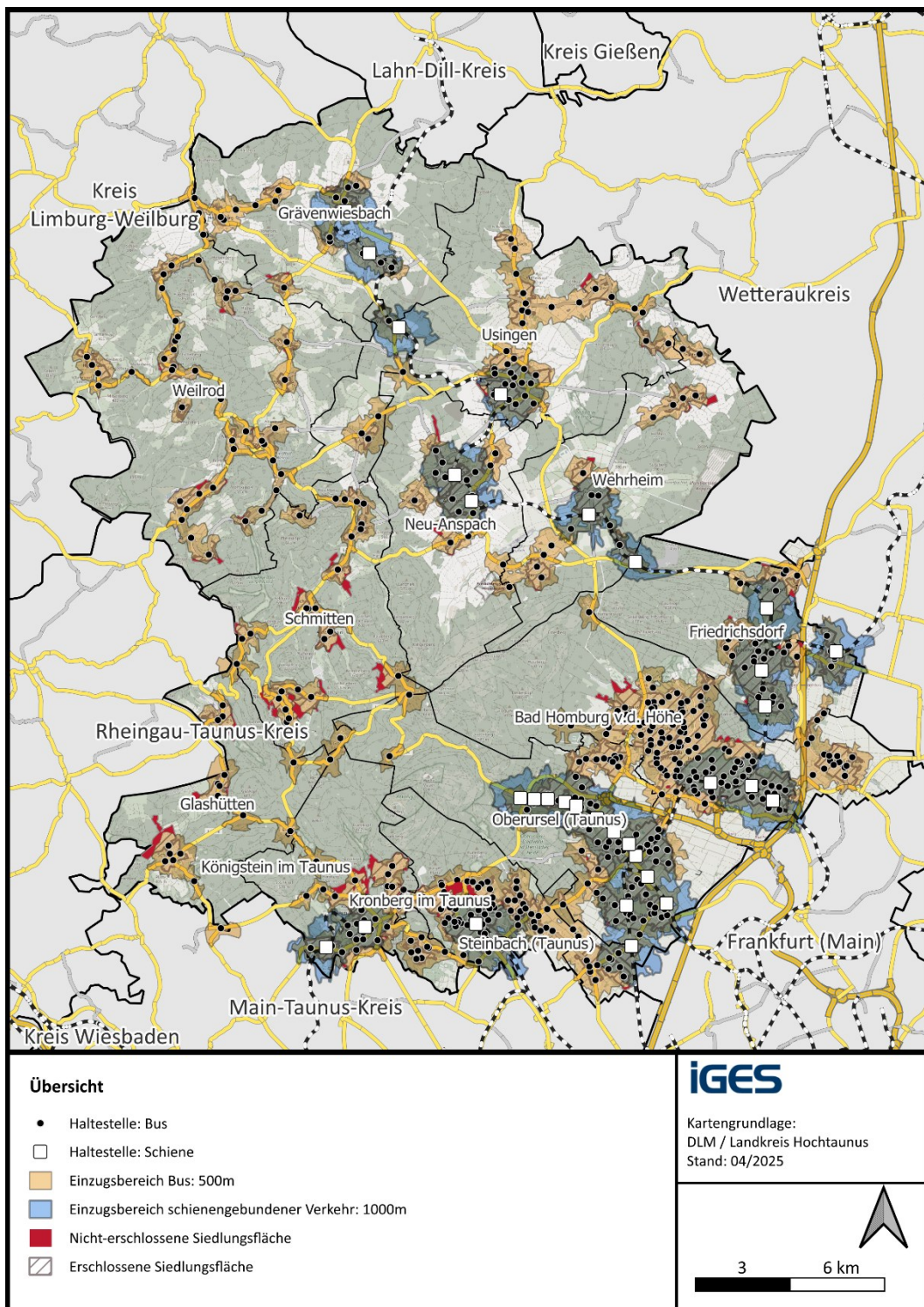
Im Rahmen der Erstellung dieses NVP wurde zur Erfassung der Erschließung zum einen das Straßennetz des Hochtaunuskreises berücksichtigt, aus dem sich Erschließungsisochrone ergeben. Zum anderen wird für die Berechnung der Erreichbarkeitsisochronen eine definierte maximale Gehzeit sowie eine durchschnittliche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

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

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

⁶¹ Vgl. Rhein-Main-Verkehrsverbund (2014).

Abbildung 19: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen



Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

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

2.2.3.2 Barrierefreiheit von Haltestellen

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

Damit eine Haltestelle als barrierefrei eingestuft werden kann, bedarf es neben einem Spalt von maximal 5 cm (in Ausnahmen bis zu 10 cm)⁶² zwischen Bord und Fahrzeug auch taktile Leitelemente (vgl. Abschnitt 3.2.2). Im Bereich des VHT sind die Haltestellen mit Hochborden außer bei wenigen Ausnahmen auch mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Die Haltestellen „Oberhöchstadt Kirche“ Fahrtrichtung stadtauswärts und „Schneidhain Werk Seeger“ stellen diese Ausnahmen dar. An diesen Haltestellen befindet sich ein Hochbord ohne taktile Leitelemente. An den Haltestellen „Oberursel Weißkirchen/Steinbach Bahnhof“ und „Oberursel (Taunus) Holzweg“ wurden zwar taktile Leitelemente gebaut, jedoch befinden sich dort keine Hochborde.

⁶² Ausnahmen sind: eine neue Bereifung des Fahrzeugs, eine geringe Fahrgastbesetzung des Fahrzeugs, bereits bis mind. 16 cm Bordhöhe ausgebaute Haltestelle inkl. taktiler Leitsysteme sowie wenn ein Ausbau der Haltestelle mit 22 cm aufgrund der örtlichen Situation (geringe Platzverhältnisse und eine Verlegung der Haltestelle unmöglich) nicht möglich ist. Im letzten Fall ist dies im Rahmen der örtlichen Planung zu entscheiden, da tiefgründige Planungen hierfür notwendig sind.

Tabelle 16: Haltestellenpositionen mit Hochborden nach Kommunen

Kommune	Anzahl der Haltepositionen	Anteil ausgebauter Haltepositionen	Anteil über 20 cm (an allen)	Anteil über 20 cm (an Ausgebauten)
Friedrichsdorf	62	73%	31%	42%
Glashütten	32	6%	3%	50%
Grävenwiesbach	32	0%	0%	0%
Königstein im Taunus	78	27%	27%	100%
Kronberg im Taunus	106	53%	10%	23%
Neu-Anspach	41	51%	0%	0%
Oberursel (Taunus)	148	66%	54%	82%
Schmitten im Taunus	51	33%	0%	0%
Steinbach (Taunus)	24	92%	54%	65%
Usingen	68	57%	0%	0%
Wehrheim	36	61%	17%	27%
Weilrod	90	20%	1%	5%

Quelle: VHT 2025.

Anmerkung: Die Tabelle entspricht überwiegend dem Sachstand vom April 2025. Weitergehende Planungen sind in der Tabelle teilweise einbezogen, sofern sie im Rahmen der TöB-Beteiligung genannt wurden. Als Hochbord werden Borde mit einer Höhe von über 15 cm geführt. Hintergrund sind im Laufe der Zeit angepassten Normen.

2.2.4 Fahrzeuge

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

Die Gestaltung des Innenraums aller Busse entspricht den Vorgaben der Barrierefreiheit (vgl. Abschnitt 3.2.2.1). Die meisten Busse verfügen über ein auditives und visuelles Informationssystem. Lediglich im Schulverkehr werden Busse eingesetzt, die nur über ein auditives Informationssystem verfügen.

Die Busse im VHT-Gebiet variieren je nach Anforderungen. Im kurvenreichen Usinger Land verkehren überwiegend Überlandbusse mit komfortablerer Ausstattung

für längere Strecken, jedoch mit Außenschwenktüren. Diese sind bis Ende 2026 im Einsatz. Im dichter besiedelten Vordertaunus kommen vorrangig Stadtbusse mit Innenschwenktüren zum Einsatz, da die Fahrgäste kürzere Strecken zurücklegen.

Tabelle 17: Eingesetzte Fahrzeuge in Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes VHT

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

Quelle: VHT 2025.

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

Die An- und Abfahrt von Haltestellen mit Bordhöhen über 18 cm stellt im Busbetrieb eine Herausforderung dar. Eine spaltfreie An- und Abfahrt erfordert das Überstreifen des vorderen Wagenkastens, was nur unter idealen Bedingungen möglich ist. Hindernisse wie falsch parkende Fahrzeuge können dies verhindern, sodass der Wagenkasten bei Bremsvorgängen aufsetzt, sofern der Bord nicht ausreichend niedrig ist. Auch das Ausfahren aus engen Haltestellenbereichen ist teilweise aufgrund eines größeren hinteren Überhangs kompliziert, und führt oft zu einem Überstreifen des hinteren Wagenkastens. Dies kann bereits nach kurzer Zeit zu Schäden an Fahrzeug und Bord führen. Um solche Beschädigungen zu vermeiden, halten Busse häufig mit Abstand zum Bord, was die Barrierefreiheit einschränkt. Es ist diesbezüglich auch beim Ausbau von Haltestellen darauf zu achten, dass eine Anfahrbarkeit gewährleistet ist.

2.2.5 Linienbedarfsverkehr

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

Im AST-Verkehr werden Fahrzeuge zweier verschiedener Kategorien eingesetzt. So kann in einem Teil der Fahrzeuge ein Rollstuhl mitgenommen werden. Im Rahmen der Fahrzeugdisposition nach Fahrtanmeldung wird einer Fahrt bei Bedarf ein

Fahrzeug für Rollstuhlfahrer zugeteilt. Hierdurch können fast alle entsprechenden Fahrtwünsche angenommen werden. Sehr selten, bspw. bei wenigen Großveranstaltungen, ist das Fahrzeugkontingent nicht ausreichend, um alle Fahrtwünsche berücksichtigen zu können. Ein nicht ausreichendes Fahrzeugkontingent beruht jedoch auf einer allgemein zu hohen Nachfrage und nicht auf einem spezifischen Mangel an Fahrzeugen, welche für die Fahrt von Rollstuhlfahrern geeignet sind. Sollte die Fahrzeugkapazität nicht ausreichen, werden die Fahrtrelationen entsprechend des Eingangs der Buchungen bedient.

2.2.6 Fahrzeiten

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

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

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

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

Die Basis für den vorgenommenen Vergleich bilden:

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

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

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

Tabelle 18: Betrachtete Relationen der Reisezeitvergleiche

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

Quelle: IGES 2025.

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

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

Dadurch lagen die Zeitpunkte der Abfrage auf einem Normalwochentag außerhalb der hessischen Ferienzeiten und jedoch knapp vor dem Feierabendverkehr. Dadurch wird jedoch die für Pendelnde mit dem MIV anzunehmende Reisezeit verkürzt, wodurch die oben genannte Verzerrung des ÖPNV wieder „ausgeglichen“ wurde.

Als Berechnungswert für den Reisezeitfaktor wurde stets die Zeit für die Hinfahrt herangezogen, die gewählte Methodik ist an den Empfehlungen der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (FGSV) angelehnt. Die im Zuge der Untersuchung ermittelten Reisezeitfaktoren (Verhältnis MIV- zu ÖPNV-Fahrzeit) wurden wie folgt bewertet:

⁶⁴ Abrufbar unter rmv.de/

Tabelle 19: Bewertung der Reisezeitfaktoren

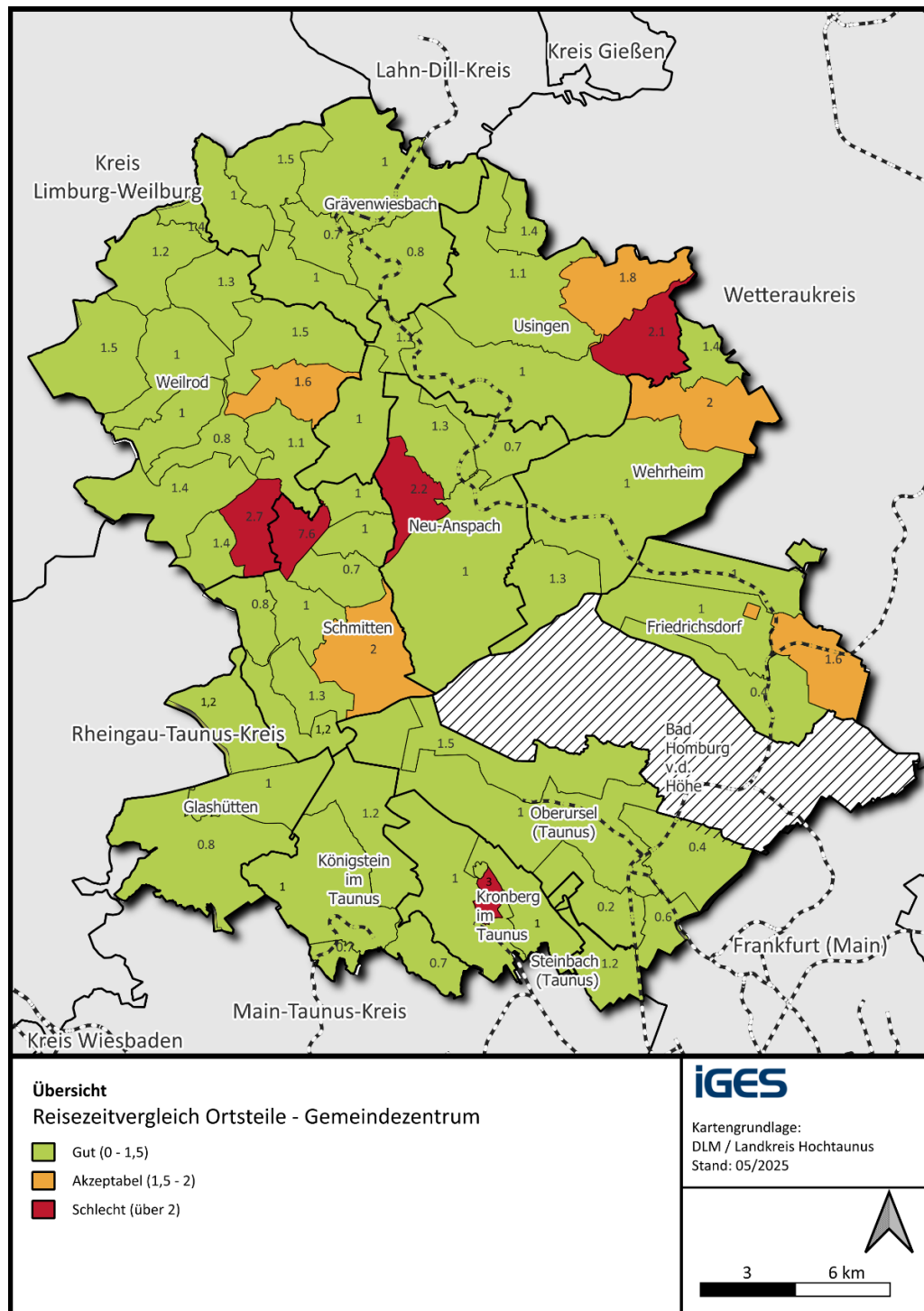
Reisezeitfaktor	Bewertung
Kleiner 1,5	gut
1,5 und kleiner gleich 2,0	akzeptabel
Größer 2,0	schlecht

Quelle: IGES 2025.

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

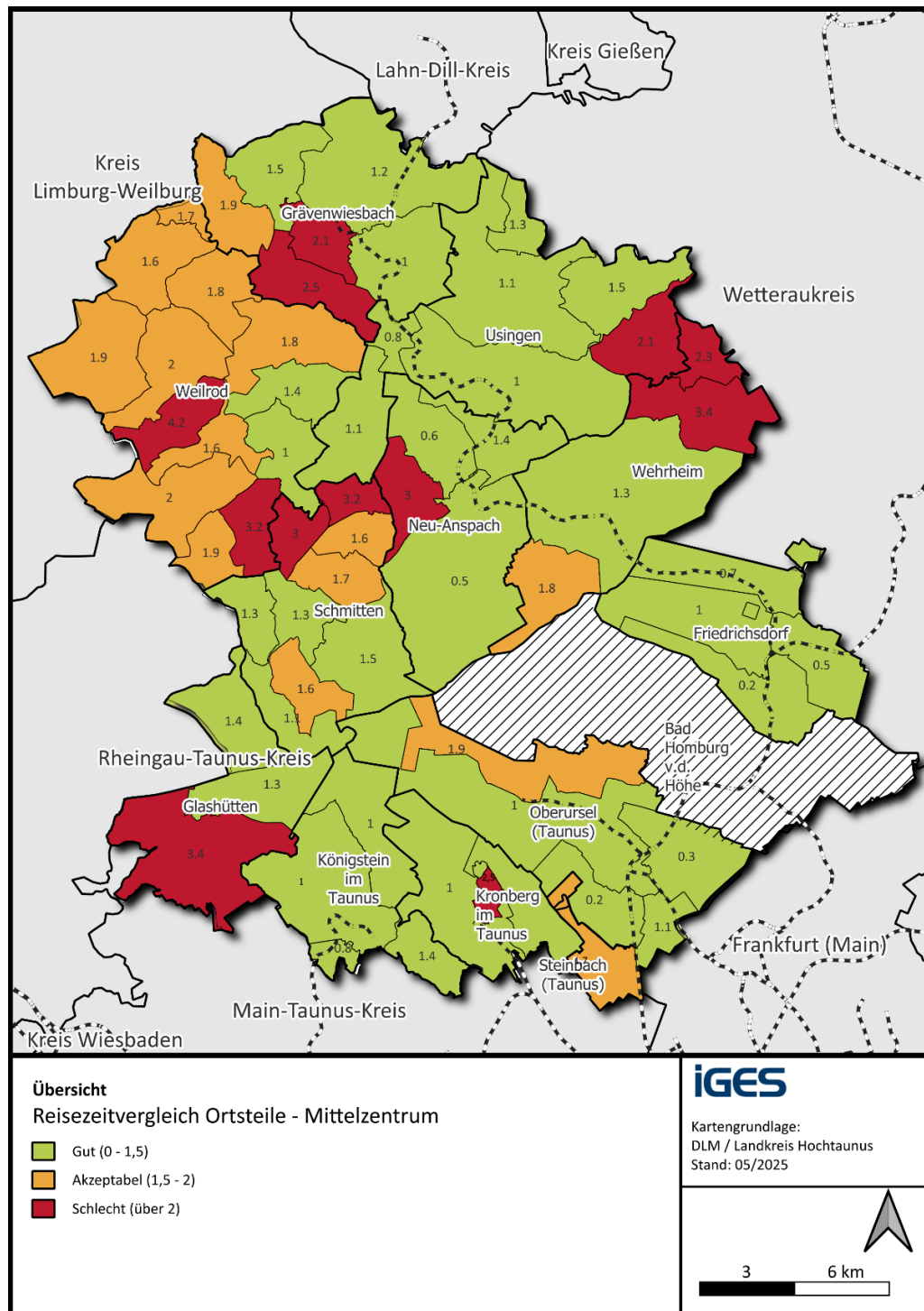
Abbildung 20 bis Abbildung 22 zeigen den Vergleich der Reisezeiten aus allen Ortsteilen des Hochtaunuskreises außer Bad Homburg v. d. Höhe in das Grundzentrum der Stadt/Gemeinde, das nächstgelegene Mittelzentrum sowie in das nächstgelegene Oberzentrum Frankfurt (Main).

Abbildung 20: Reisezeitvergleiche aus den Ortsteilen in das entsprechende Gemeindezentrum



Daten: RMV, GoogleMaps 2024.

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



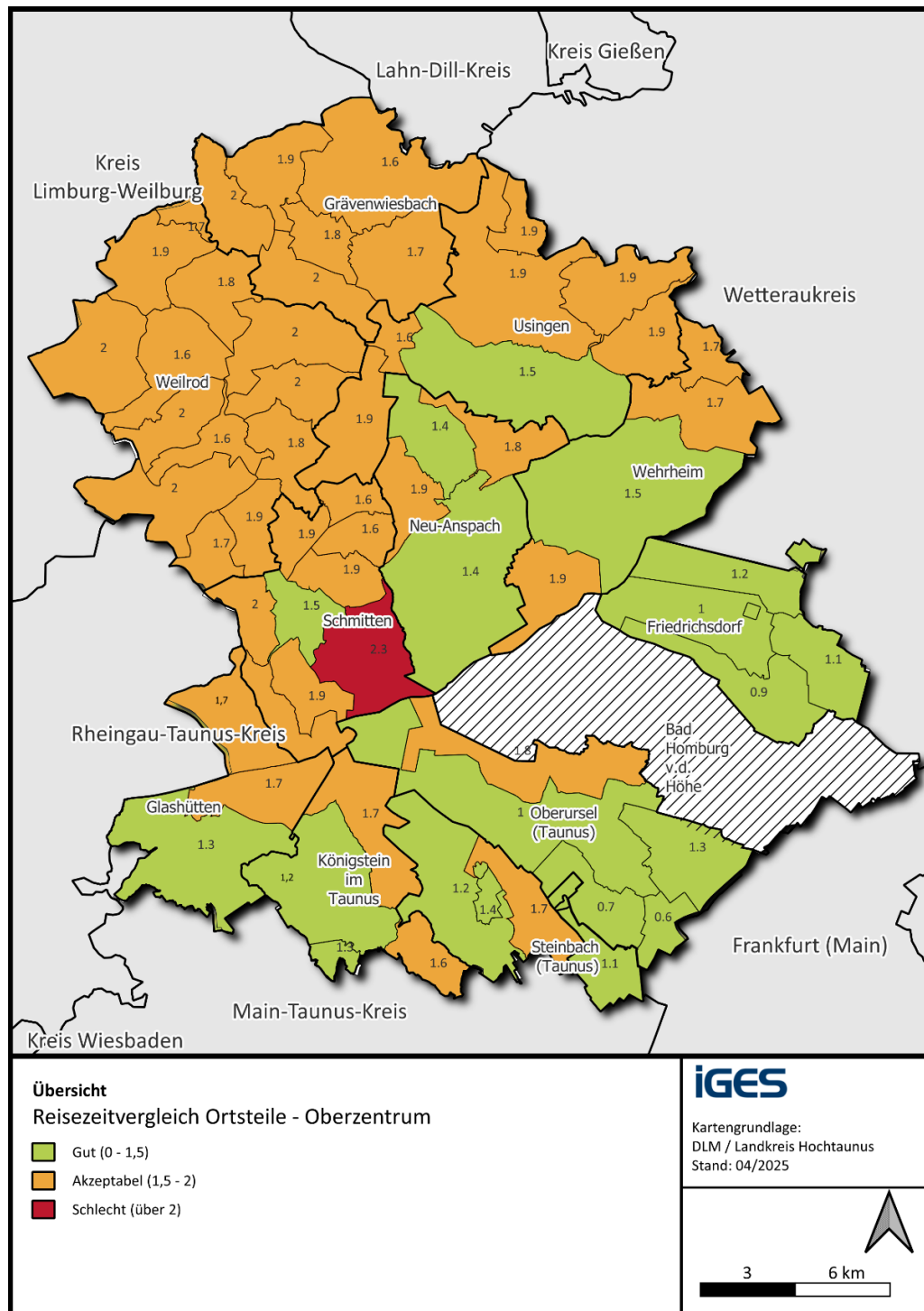
Daten:

RMV, GoogleMaps 2024.

Anmerkung:

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

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



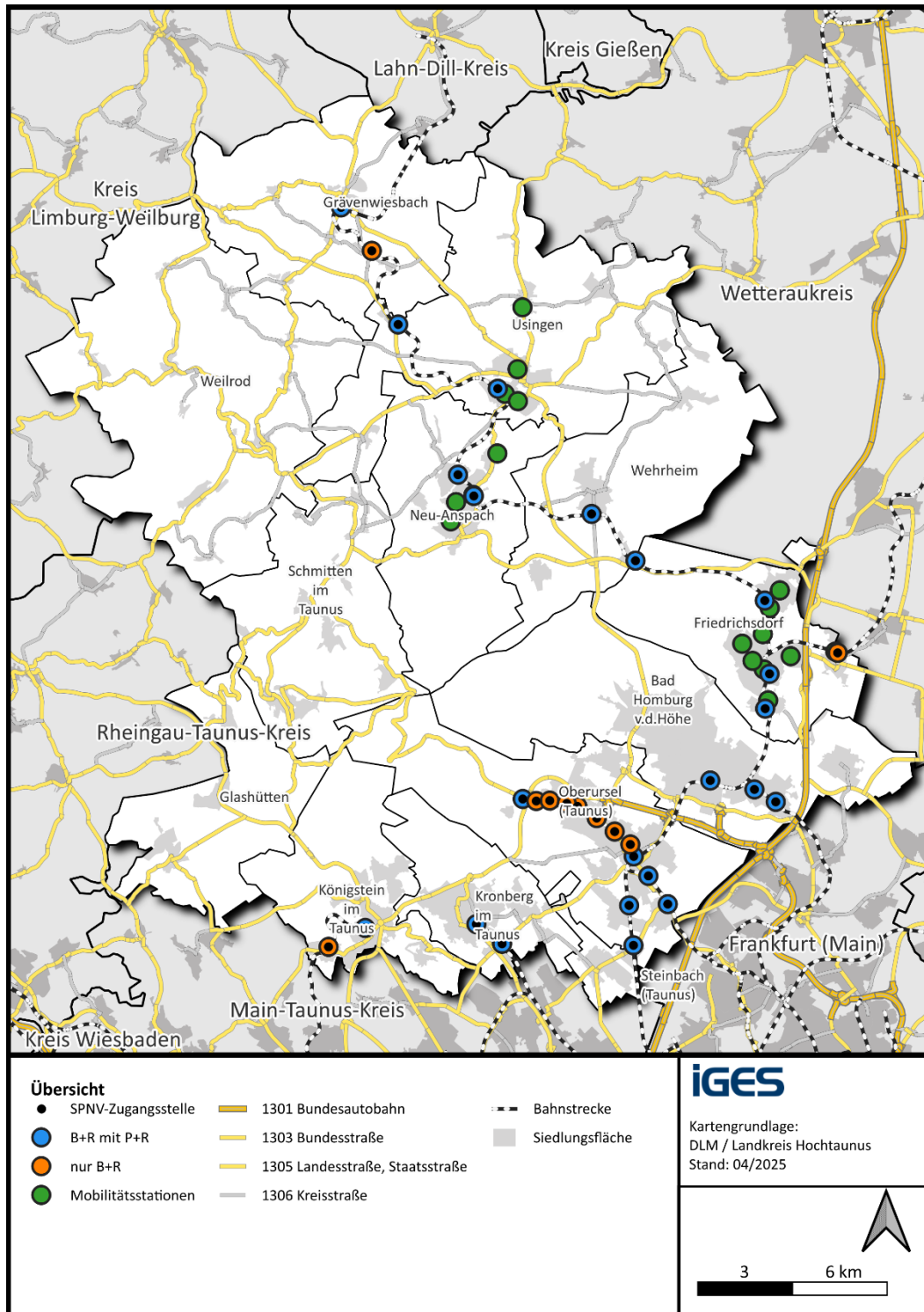
Daten: RMV, GoogleMaps 2024.

2.2.7 Verkehrsmittelverknüpfung

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

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

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



Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

2.2.7.1 P+R-Anlagen

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

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

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

Die Stadt Steinbach (Taunus) hat darauf hingewiesen, dass die Tabelle eine relativ große Anzahl an Fahrradstellplätzen am Bahnhof Oberursel Weißkirchen / Steinbach, bei gleichzeitig relativ geringem Auslastungsgrad, ausweist. Zwischenzeitlich wurden die veralteten Fahrradklemmbügel auf der Steinbacher Seite des Bahnhofs durch sichere und komfortable Fahrradbügel ersetzt, wodurch sich Gesamtanzahl zwar verringert, dafür aber die Qualität deutlich erhöht hat. Zusätzlich wurden zwölf Fahrradboxen mit E-Lademöglichkeit errichtet, die per App angemietet werden können, sowie eine Fahrradreparaturstation. Gemeinsam mit der Stadt Oberursel (Taunus) wird die Schaffung einer Mobilitätsstation im Bereich des Bahnhofs angestrebt.

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

Haltestelle/Bahnhof	PKW-Stellplätze (ohne Behindertenstellplätze)	Pkw Auslastung	
		2018	2024
Friedrichsdorf Bahnhof	205	76%	90%
Köppern	59	22%	15%
Seulberg	43	77%	100%
Grävenwiesbach Bahnhof	77	62%	49%
Königstein Bahnhof	25	92%	68%
Kronberg Bahnhof	120	43%	75%
Kronberg Süd	60	87%	97%
Neu-Anspach	93	77%	19%
Hausen (Taunus)	24	92%	21%
Oberursel Bahnhof	110	78%	80%
Oberursel Bommersheim	44	100%	98%
Oberursel Hohemark	65	98%	15%
Oberursel (Taunus) Stierstadt	55	89%	95%
Oberursel (Taunus) Weißkirchen / Steinbach (Taunus)	100	97%	93%
Weißkirchen Ost	46	76%	90%
Usingen Bahnhof	121	70%	17%
Wilhelmsdorf (Taunus)	42	59%	20%
Wehrheim	88	84%	64%
Wehrheim Saalburg / Lochmühle	69	26%	34%

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

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

2.2.7.2 B+R-Anlagen

Die Analyse der Tabelle 21 zeigt deutliche Schwankungen in der Auslastung der B+R-Anlagen im Hochtaunuskreis zwischen den Jahren 2018 und 2024. Einige Standorte verzeichnen dabei signifikante Rückgänge. Am Bahnhof Kronberg Süd sinkt die Auslastung beispielsweise von 67% im Jahr 2018 auf nur noch 30% im Jahr

2024. Ähnlich verhält es sich am Bahnhof Oberursel, wo die Auslastung von 100% auf 82% zurückgeht. Auch an anderen Standorten wie Oberursel Weißkirchen / Steinbach ist ein leichter Rückgang von 35% auf 32% zu beobachten.

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

Bei der Anzahl der Fahrradstellplätze hebt sich der Standort Oberursel Weißkirchen/Steinbach mit 183 Stellplätzen deutlich hervor, gefolgt vom Oberursel Bahnhof mit 138 Stellplätzen. Trotz dieser hohen Kapazitäten bleibt die Auslastung am Standorten Oberursel Weißkirchen/Steinbach relativ konstant (2018: 35% / 2024: 32%).

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

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

Haltestelle/Bahnhof	Fahrradstände (nicht) überdacht		
	Anzahl	Auslastung 2018	Auslastung 2024
Friedrichsdorf Bahnhof	78	59%	67%
Burgholzhausen	10	50%	10%
Köppern	11	100%	45%
Seulberg	12	67%	0%
Grävenwiesbach Bahnhof	12	0%	0%
Hundstadt	12	0%	0%
Königstein Bahnhof	16	20%	20%
Königstein im Taunus -Schneidhain	8	0%	0%
Kronberg Bahnhof	12	69%	40%
Kronberg Süd	29	67%	30%
Neu-Anspach	48	55%	20%
Hausen (Taunus)	10	25%	20%
Oberursel Bahnhof	138	100%	82%

Haltestelle/Bahnhof	Fahrradstände (nicht) überdacht		
	Anzahl	Auslastung 2018	Auslastung 2024
Oberursel Bommersheim	25	88%	80%
Oberursel Lahnstraße	10	50%	50%
Oberursel Glöcknerwiese	10	80%	100%
Oberursel Hohemark	10	10%	10%
Oberursel (Taunus) Stierstadt	62	42%	9%
Oberursel (Taunus) Weißkirchen / Steinbach (Taunus)	183	35%	32%
Weißkirchen Ost	24	38%	83%
Usingen Bahnhof	21	36%	30%
Wilhelmsdorf (Taunus)	12	0%	0%
Wehrheim	36	48%	31%
Wehrheim Saalburg / Lochmühle	12	25%	30%
Oberursel Stadtmitte	5	20%	0%
Oberursel Altstadt	5	0%	20%
Oberursel Waldlust	10	20%	10%

Datengrundlage: Zählung VHT an einem Normalwochentag.

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

2.2.7.3 Mobilitätsstationen

In den vier Kommunen Friedrichsdorf, Neu-Anspach, Usingen und Grävenwiesbach des Hochtaunuskreises sind insgesamt 18 Mobilitätsstationen errichtet worden (vgl. Abbildung 23). Die Eröffnung aller Stationen erfolgt im Laufe des Jahres 2025⁶⁵. Davon befindet sich die Hälfte in Friedrichsdorf, während sich jeweils vier in Neu-Anspach und Usingen sowie eine in Grävenwiesbach befinden. An Mobilitätsstationen als Teil eines Vermietsystems können Menschen Fahrräder und Pkw ausleihen, um beispielsweise die letzten Meter vom Bahnhof zur eigenen Haustür zurückzulegen. Es können im Hochtaunuskreis insgesamt 74 elektrische Pkw sowie Fahr- und Lastenräder an den Stationen gemietet werden.

⁶⁵ Bereits 2024 konnten ab dem Oktober bzw. November die ersten Mobilitätsangebote an den Mobilitätsstationen genutzt werden

Das Angebot der Mobilitätsstationen erfolgt im Rahmen des Modellprojekts RMVall-in und wurde über die Initiative „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (heute: Bundesministerium für Verkehr) gefördert. Das Projekt zielt darauf ab, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, die Nutzung des ÖPNV zu erhöhen, Verkehre vom MIV auf den ÖPNV bzw. Sharing-Angebote zu verlagern und die CO₂-Emissionen des ÖPNV und des Verkehrssektors zu reduzieren und stellt sicher, dass ein solches Angebot auch außerhalb der Ballungsräume genutzt werden kann. Die Standorte an den Bahnhöfen sind die zentralen Standorte des Projektes. Hier ist auch das Verleihangebot am umfangreichsten. Sie werden durch weitere Mobilitätsstationen in den Kommunen an POIs oder in (der Nähe von) Wohngebieten sowie durch drei weitere Carsharing-Standorte in Friedrichsdorf ergänzt. An ausgewählten Mobilitätsstationen gibt es auch Schließanlagen für private Fahrräder und Fahrradreparaturstationen. Die Sammelschließanlagen gehen nach Ende des Projektzeitraumes in das Eigentum des VHT über. Eine Übersicht zu den Ausstattungsmerkmalen der Mobilitätsstationen ist der Tabelle 22 zu entnehmen.

Tabelle 22: Übersicht der Ausstattungsmerkmale von Mobilitätsstationen im Hochtaunuskreis

Ausstattungsmerkmale					
Kommune	Adresse	Carsharing	Bikesharing	Schließanlage (Fahrräder)	Fahrradreparatur- station
Friedrichsdorf	Bahnstraße 54 (Start als virtuelle Station; Position ändert sich nach Fertigstellung des Bahnhofs)		X	X	X
Friedrichsdorf	Pfingstweidstraße, 61381 Friedrichsdorf		X	X	X
Friedrichsdorf	Hardtwaldallee 2, 61381 Friedrichsdorf		X		
Friedrichsdorf	Hugenottenstraße 55, 61381 Friedrichsdorf		X		
Friedrichsdorf	Am Eisspeicher 11, 61381 Friedrichsdorf		X		
Friedrichsdorf	Im Hahlgarten 4, 61381 Friedrichsdorf	X	X		
Friedrichsdorf	Edouard-Desor-Straße, 61381 Friedrichsdorf		X		
Friedrichsdorf	Hoher Weg/Mirabellenweg, 61381 Friedrichsdorf		X		X

		Ausstattungsmerkmale			
Friedrichsdorf	Wilhelm-Reuter-Weg 38, 61381 Friedrichsdorf	X			
Friedrichsdorf*	Lilienweg 2, 61381 Friedrichsdorf	X			
Friedrichsdorf*	Oberbornstraße 10, 61381 Friedrichsdorf	X			
Friedrichsdorf*	Königsteiner Straße 25, 61381 Friedrichsdorf	X			
Neu-Anspach	Bahnhofstraße 99, 61267 Neu-Anspach	X	X	X	X
Neu-Anspach	Häuser Weg 12-14, 61267 Neu-Anspach	X	X		
Neu-Anspach	Gustav-Heinemann-Straße, 61267 Neu-Anspach	X	X		
Neu-Anspach	Usinger Str. 13, 61267 Neu-Anspach	X	X		
Usingen	Bahnhofstraße 32, 61250 Usingen	X	X	X	X
Usingen	Hattsteiner Allee 1, 61250 Usingen	X	X		
Usingen	Bachstraße 5, 61250 Usingen	X	X		
Usingen	Hergenhahnring 1, 61250 Usingen	X	X		
Grävenwiesbach	Naunstädter Str., 61279 Grävenwiesbach			X	

Quelle: RMV 2024

2.2.7.4 Fahrradmitnahme

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

2.3 Beteiligung

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

2.3.1 Online-Beteiligung

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

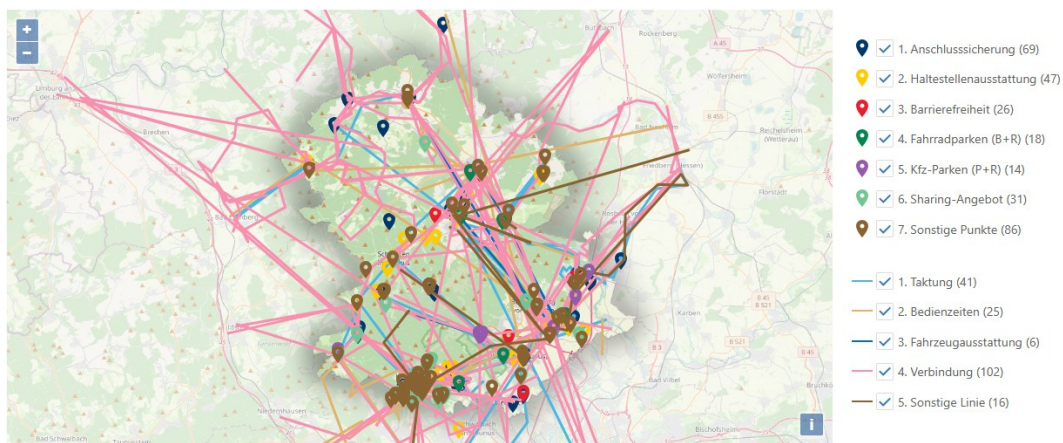
- ◆ Anschlusssicherung
- ◆ Haltestellen- und Fahrzeugausstattung
- ◆ Barrierefreiheit
- ◆ Fahrradparken (B+R) und Kfz-Parken (P+R)
- ◆ Sharing-Angebote
- ◆ Taktung, Bedienzeiten und Verbindungen

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

Die Beteiligung war bis zum 1. Juli 2024 möglich, und alle eingegangenen Hinweise wurden ausgewertet. So gab es u.a. Beschwerden über überfüllte Schulbusse und unzureichende Kapazitäten. Es fehle z. B. an passenden Rückfahrmöglichkeiten nach Unterrichtsende. Auch die Taktung verschiedener Linien wurde als unzureichend empfunden, insbesondere in ländlichen Gebieten. Zudem wurden bessere Anschlusssicherungen zwischen Bus- und Bahnverbindungen sowie längere Bedienzeiten, wie etwa Nachtbusse, nachgefragt. Ergänzend bestehe Bedarf an neuen Verbindungen, um ländliche Regionen besser zu vernetzen.

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

Abbildung 24: Beteiligungskarte zum Nahverkehrsplan



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

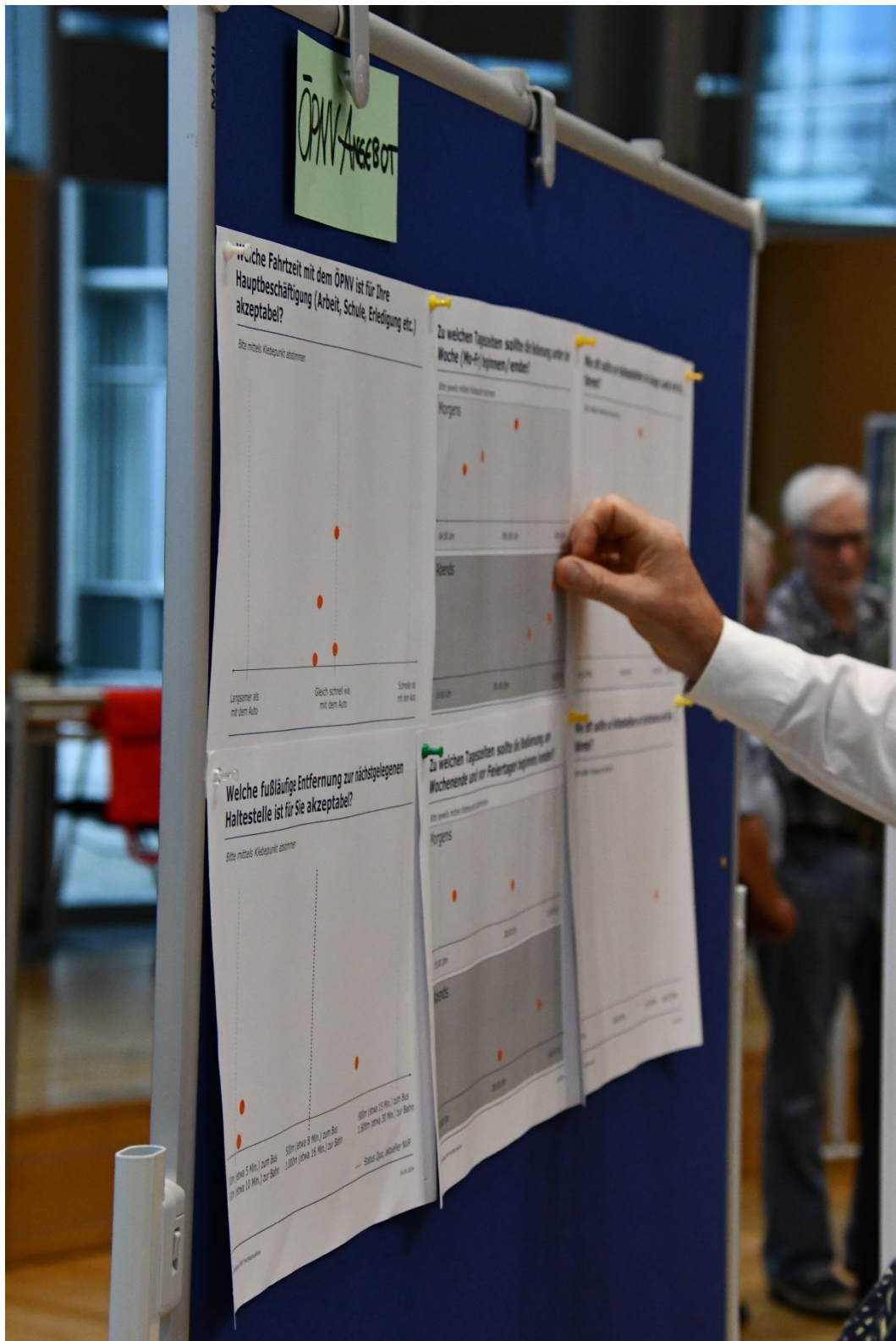
2.3.2 Bürgerworkshop

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

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

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

Abbildung 25: Bürger-Workshop im September 2024



Quelle:

VHT 2024.

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

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

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

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

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

Frankfurt (Main) nach Dorfweil und Schmitten im Taunus betrachtet, die als unpraktisch und ineffizient empfunden wird.

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

2.3.3 Arbeitskreis

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

Tabelle 23: Durchgeführte Arbeitskreise im Rahmen der NVP-Erstellung

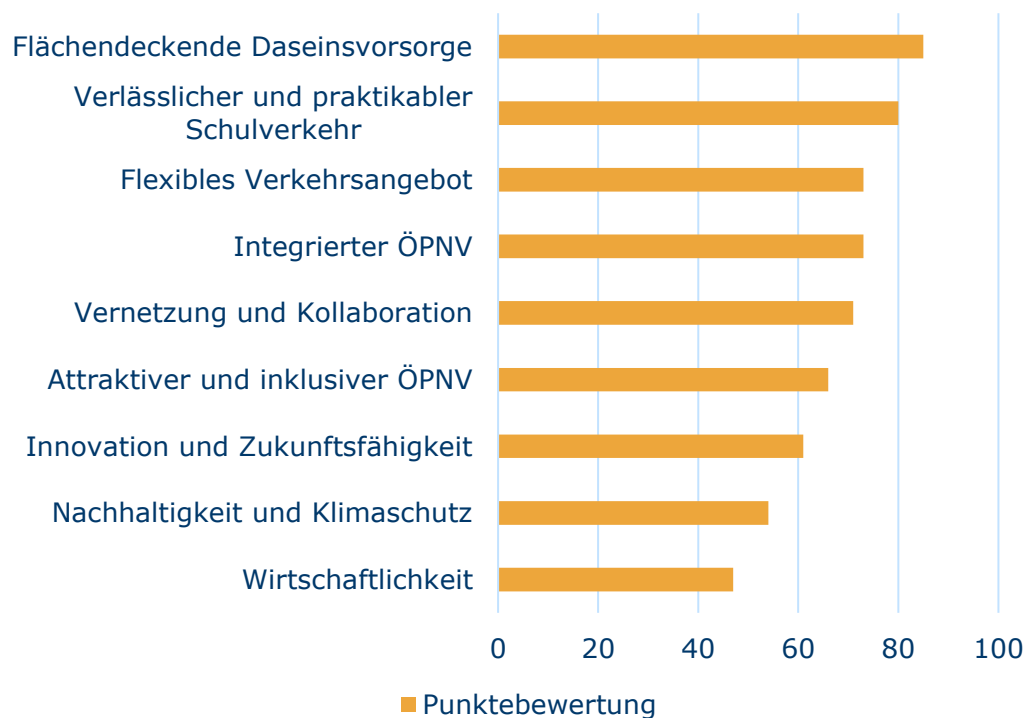
Arbeitskreis	Datum	Inhalt
Erster Arbeitskreis	01.10.2024	Diskussion von Qualitätsstandards für den ÖPNV im Nahverkehrsplan auf Basis der Bestandsanalyse.
Zweiter Arbeitskreis	26.11.2024	Diskussion konkretisierter Anforderungsprofile und Mängel als Grundlage für Maßnahmenvorschläge.
Dritter Arbeitskreis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

Quelle: IGES 2025.

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

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

Abbildung 26: Abstimmung des ersten Arbeitskreises über Themenschwerpunkte im NVP



Quelle: IGES 2025.

2.3.4 Stellungnahme zur Berücksichtigung der Hinweise aus der Beteiligung

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

Online-Beteiligung und Bürger-Workshop

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

Den Wünschen nach einer besseren Anbindung an das Schienennetz (u. a. Angebotsverbesserung auf der Linie 50/51) wurde im Rahmen des Nahverkehrsplans Rechnung getragen. Durch eine verbesserte Anbindung vieler Ortsteile im VHT-Gebiet – sowohl im Vordertaunus als auch im Usinger Land und in Glashütten – sowie

durch eine Taktverdichtung auf den Achsen Weilrod–Usingen und Schmitten im Taunus– Oberursel Hohemark wird dies umgesetzt.

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

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

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

Arbeitskreis

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

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

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

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

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

Auch das Thema eines attraktiven und inklusiven ÖPNV wurde im Rahmen der Barrierefreiheitsvorgaben im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Unter anderem wurde ein Fahrplan für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen erstellt. Dieser kann entnommen werden.

3. Anforderungen für den zukünftigen ÖPNV

Nachfolgend werden die Anforderungen an den zukünftigen ÖPNV dargestellt.

3.1 Angebotsstandards

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

Es steht den Städten und Gemeinden grundsätzlich frei, zusätzliches Angebot (Bus/AST/On-Demand) bei finanzieller Beteiligung bereitzustellen. Nach Möglichkeit erfolgt dies über den VHT.

3.1.1 Erschließung

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

3.1.1.1 Mindesterschließung

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

- ◆ Alle Siedlungseinheiten mit mindestens 200 Einwohnenden sowie alle Ortsteile müssen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen sein.
- ◆ Eine Siedlungseinheit bzw. ein Arbeitsplatzschwerpunkt (mind. 200 Arbeitsplätze) gilt dann als erschlossen, wenn die entsprechende Haltestelle gemäß der Bedienzeiträume und -frequenz aus den festgelegten Angebotskategorien bedient wird.

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

Im Bauleitplanungsverfahren neuer Wohn- und Gewerbeflächen soll die Erschließung durch den ÖPNV geprüft werden. Bei einer fehlenden Mindesterschließung soll frühzeitig die Errichtung bzw. die Prüfung neuer Haltestellen, deren Bedienung im Nahverkehrssystem nach Einschätzung der Aufgabenträger sinnvoll möglich ist, durch den Straßenbaulastträger bzw. die planende bzw. genehmigende Kommune angestoßen werden. Ziel ist eine frühzeitige Erschließung und Bedienung neuer Wohn- und Gewerbeflächen mit dem ÖPNV.

Grundsätzlich ist die Relevanz einer nahverkehrsorientierten Siedlungsplanung zu betonen, da ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz die Raum- und Verkehrsstrukturen vor Ort positiv beeinflusst. In dieser Hinsicht sollen Wohn- und Gewerbegebiete möglichst an vorhandenen oder geplanten ÖPNV-/SPNV-Achsen bzw. Haltestellen entwickelt werden, um eine Ausweitung neuer Flächen auf der „Grünen Wiese“ zu reduzieren.

Die Erschließung und Erreichbarkeit eines Zielortes mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV. Durch die Erschließung mittels Haltestellen wird der Zugang zum ÖPNV-System sichergestellt. Dieser bildet die Basis eines attraktiven ÖPNV-Angebots.

Die räumliche Erschließung ist durch Haltestelleneinzugsbereiche definiert (vgl. Abschnitt 3.1.1.2). Eine Siedlungsfläche gilt als erschlossen, wenn sie innerhalb eines maximalen Einzugsbereichs einer Haltestelle liegt. Dabei wird das tatsächliche Wegenetz als Grundlage für die Berechnung der Erreichbarkeit verwendet.

Bei der Konzeption neuer Baugebiete sowie bei Gewerbeansiedlungen sollte daher bereits in der Planungsphase die ÖPNV-Anbindung berücksichtigt werden. Dies stellt sicher, dass die künftigen Bewohner und Beschäftigten von Anfang an Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsoptionen haben und reduziert die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr.

3.1.1.2 Haltestelleneinzugsbereiche

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

Tabelle 24: Vorgaben zu Haltestelleneinzugsbereichen des ÖPNV

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

Quelle: IGES 2025.

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

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

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

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

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

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

3.1.2 Bedienung

Die Netzhierarchie im Hochtaunuskreis wird im Rahmen der Neuaufstellung des NVP angepasst. Zukünftig werden verschiedene Bedienniveaus im Hochtaunuskreis über insgesamt vier Angebotskategorien im ÖPNV definiert.

Bei der Zuordnung der Verbindungsrelationen zu den Angebotskategorien wird sich u.a. an den folgenden Vorgaben und Analyseergebnissen orientiert:

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

Aufgrund einer homogenen Struktur im Hochtaunuskreis wurden zwei unterschiedliche Raumkategorien für die Angebotskategorien zu Grunde gelegt. Diese Raumkategorien orientieren sich an den oben genannten Parametern sowie der Einteilung der Regionalplanung und spiegeln auch die Einteilung entsprechend der EU-Förderregion „LEADER“, die alle Städte und Gemeinden des Usinger Lands und die Gemeinde Glashütten umfasst, wider.⁶⁶

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

Tabelle 25: Charakteristik Angebotskategorien Hochtaunuskreis

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

Quelle: IGES 2025.

⁶⁶ vgl. <https://www.hochtaunuskreis.de/Themenfelder/Wirtschaft-Tourismus/Leader-Region-Hoher-Taunus/> und <https://www.dvs-gap-netzwerk.de/dorf-region/leader/leader-kurz-erklart/>

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

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

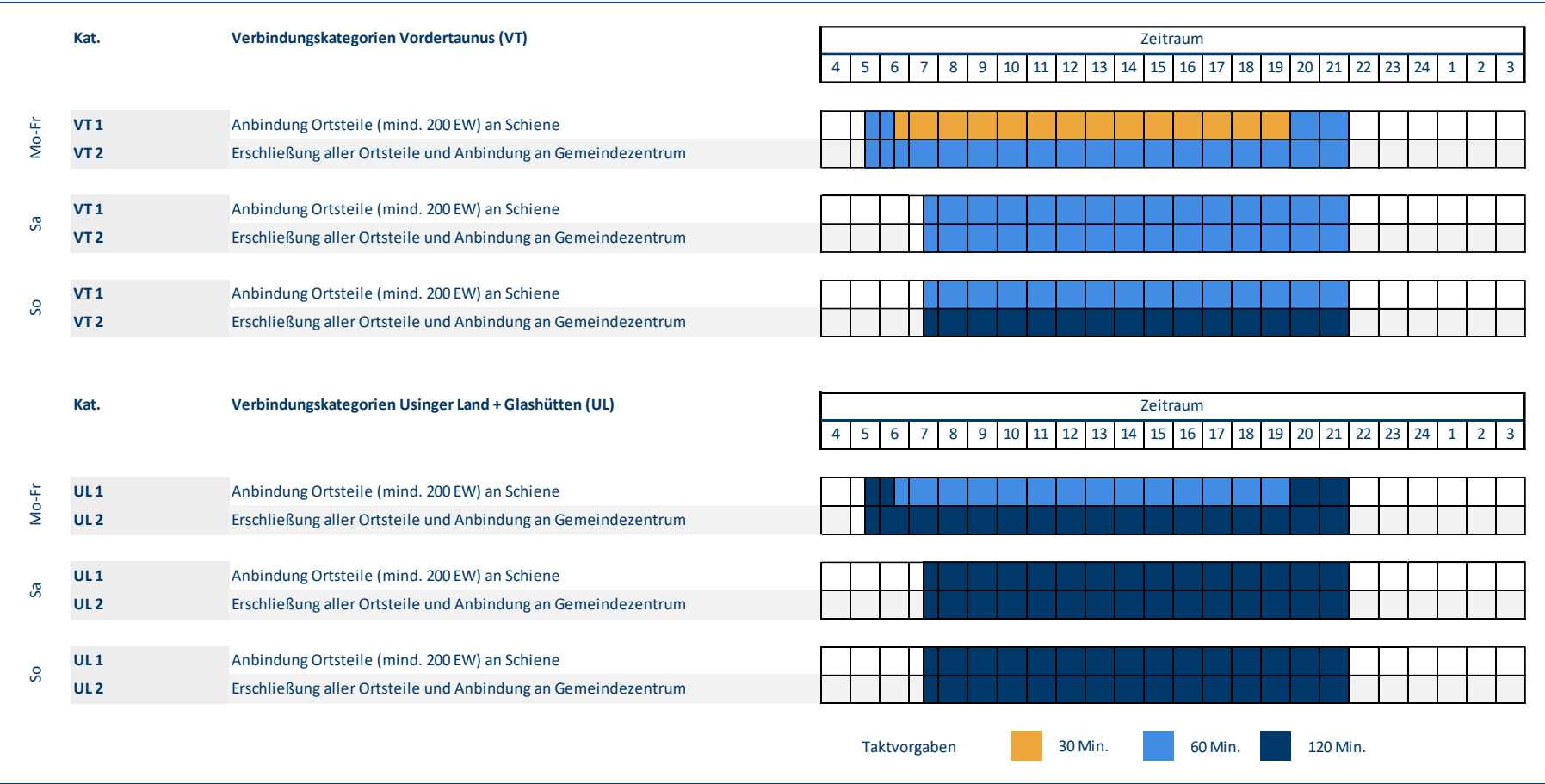
- ◆ Verbindungen zwischen Mittel- und Grundzentren unterliegen den Bedienzeiten Mo-Fr (S/F) von 5:30 Uhr bis 22:00 Uhr mit einem 60-Minuten-takt. Zusätzlich sollen in den Nachfragespitzen (06:00 Uhr – 09:00 Uhr und 16:00 Uhr bis 19:00 Uhr) Verstärkerfahrten durchgeführt werden. An Samstagen sowie Sonn-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

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

- ◆ Durch die neue Systematik werden die Zubringer-Achsen zum schienen-gebundenen Verkehr im Usinger Land deutlich verstärkt. Hierdurch wird neben dem schienengebundenen Verkehr ein verstärktes und attraktives Angebot geschaffen, das die Gemeinden Schmitten im Taunus und Weilrod besser mit Orten höherer Zentralität und dem schienengebundenen Verkehr verbindet.
- ◆ Durch diese neue Systematik wird die Einteilung der Verbindungsrelationen übersichtlicher und leichter nachvollziehbar. Weiterhin werden die unterschiedlichen Hierarchieebenen im Nahverkehrsnetz klarer sichtbar.
- ◆ Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erhalten flexiblere Planungsmöglichkeiten. Durch die Definition von Mindesttaktten für Verbindungsrelationen wird auf eine linienscharfe Zuteilung verzichtet und das Verkehrsangebot kann besser an eine sich verändernde Nachfrage angepasst werden.

- ♦ Die Mindesttakte können auch durch eine Überlagerung mehrerer Linien erfüllt werden. Dies bietet in der Praxis mehr planerische Freiheiten.

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



Quelle: IGES 2025.

3.1.3 Verbindung

Die definierten Anforderungen an die Verbindungsqualität orientieren sich an den Vorgaben des Landesentwicklungsplans Hessen 2020 sowie den „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).⁶⁷

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

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

Weitere Vorgaben zur Verbindungsqualität sind in Tabelle 26 dargestellt.

Tabelle 26: Vorgaben zu maximalen Umstiegen und maximaler Fahrzeit

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

Quelle: IGES 2025.

3.1.4 Verknüpfung

3.1.4.1 Verknüpfung innerhalb des ÖPNV

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

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

⁶⁷ vgl. FGSV (2010)

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

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

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

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

3.1.4.2 Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln

P+R / B+R

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

Fahrradmitnahme

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

3.1.5 Wünschenswerte Angebotsstandards

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

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

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

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

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

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

3.2 Qualitätsstandards für Fahrzeuge und Infrastruktur

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

3.2.1 Barrierefreiheit

Der VHT bekennt sich zu einem barrierefreien ÖPNV im Hochtaunuskreis und unterstützt die Kommunen des Hochtaunuskreises bei der Umsetzung. Ein barrierefreier öffentlicher Verkehr für alle Fahrgäste ist ein wichtiger Baustein für eine zukunftsfähige und klimafreundliche Verkehrspolitik und schafft im Sinne eines „Design für Alle“ einen nutzbaren und komfortablen ÖPNV für sämtliche Fahrgäste. Insgesamt kann dadurch die Attraktivität gesteigert und neue Zielgruppen erschlossen werden. Darüber hinaus stellt ein barrierefreier ÖPNV eine zukunfts-sichere Daseinsvorsorge für Menschen mit Mobilitätseinschränkung dar und geht auf die Entwicklung des demografischen Wandels ein.

Die Bezeichnung „vollständige Barrierefreiheit“ stellt einen nicht klar definierten juristischen Begriff dar. Eine präzise Erläuterung oder Definition dieses Konzepts fehlt sowohl im eigentlichen Gesetzestext als auch in der zugehörigen Begründung des Gesetzes. Es bleibt demnach offen, welche konkreten Anforderungen erfüllt sein müssen, damit von einer „vollständigen Barrierefreiheit“ gesprochen werden kann. Nachfolgend werden daher die Anforderungen an eine „vollständige“ Barrierefreiheit für die Komponenten „Haltestellen“, „Fahrzeuge“ und „Fahrgastinformation“ definiert.

3.2.2 Fahrzeuge

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

Die folgenden Anforderungen werden an den Fahrzeugeinsatz gestellt:⁶⁸

- ◆ Fahrzeuge, die im Linien- und AST-Verkehr eingesetzt werden, müssen äußerlich als solche erkennbar sein.
- ◆ Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in technisch und optisch einwandfreiem Zustand sein.

⁶⁸ Nachfolgende Anforderungen beziehen sich auf alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, unabhängig ob es sich um Gebraucht- oder Neufahrzeuge handelt. Im Rahmen flexibler Bedienformen (z. B. durch Taxen) sind Ausnahmen zu prüfen.

- ♦ Für einen reibungslosen Verkehrsfluss sind eine gleichmäßige Leistungsentfaltung sowie eine ausreichende Motorleistung erforderlich. Daher müssen die Fahrzeuge über eine Motor- und Getriebeleistung verfügen, die den komplizierten topographischen Bedingungen im Hochtaunuskreis, den betrieblichen Anforderungen und den Vorgaben des Fahrplans entspricht (gemäß § 35 StVZO).
- ♦ **Fahrzeugkapazität:** Die Größe und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge hat sich am geplanten Bedarf in der Verkehrsspitze zu orientieren, so dass eine Überbesetzung der Fahrzeuge vermieden wird. Zusätzlich sind die Kapazitäten so zu planen, dass im Normalfall keine Fahrgäste zurückgelassen werden.
- ♦ **Zugang zum Fahrzeug:** Die eingesetzten Fahrzeuge müssen im Zusammenspiel mit den Haltestellen einen barrierefreien Zugang ermöglichen (vorzugsweise Niederflurbusse bzw. Low-Entry-Technologie mit Kneeling-Funktion und Rampe, maximales Spaltmaß von 5 cm, in Ausnahmefällen bis zu 10 cm)⁶⁹. Eine Ausnahme gilt für Fahrzeuge im AST-Verkehr. Von diesen müssen in ausreichender Anzahl barrierefreie Fahrzeuge verfügbar sein, um in der Regel einen unverzüglichen Transport von Fahrgästen zu ermöglichen. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit in AST-Fahrzeugen werden nachfolgend festgelegt.
- ♦ Fahrzeuge müssen mit einer Klimaanlage ausgestattet sein.
- ♦ Es ist für sämtliche Fahrzeuge eine den Witterungsbedingungen angepasste Bereifung zu wählen. In den Wintermonaten sind ausschließlich Winterreifen einzusetzen.

Einsatz autonomer Fahrzeuge

Das autonome Fahren ist eine der vielversprechendsten Entwicklungen im Bereich der Mobilität. Es werden nicht nur Verbesserungen hinsichtlich der Systemzugänglichkeit und somit der sozialen Teilhabe erwartet, auch die Verkehrssicherheit, die Effizienz sowie die Wirtschaftlichkeit können davon erheblich profitieren. Zugleich gilt es, mögliche Risiken und Herausforderungen der Technologie herauszuarbeiten. Dazu gehört neben den technischen und ethischen Fragestellungen auch die Frage, inwiefern das autonome Fahren perspektivisch in den bestehenden ÖPNV integriert werden kann, ohne dabei in Konkurrenz zu den klassischen ÖPNV-Angeboten zu treten.

⁶⁹ Ausnahmen sind: eine neue Bereifung des Fahrzeugs, eine geringe Fahrgastbesetzung des Fahrzeugs, bereits bis mind. 16 cm Bordhöhe ausgebaute Haltestelle inkl. takt. Leitsysteme sowie wenn ein Ausbau der Haltestelle mit 22 cm aufgrund der örtlichen Situation (geringe Platzverhältnisse und eine Verlegung der Haltestelle unmöglich) nicht möglich ist. Im letzten Fall ist dies im Rahmen der örtlichen Planung zu entscheiden, da tiefgründige Planungen hierfür notwendig sind.

Aktuell befindet sich das autonome Fahren technologisch noch nicht auf dem für einen flächendeckenden Einsatz notwendigen Entwicklungsstand. Daher sind gegenwärtig die möglichen Auswirkungen eines flächendeckenden Einsatzes autonomer Fahrzeuge mit einer gewissen Unsicherheit behaftet und angesichts der Dauer bis zur Einsatzreife nicht umfassend im NVP und den Vorgaben zu den Fahrzeugen beleuchtet.

Um potenziellen Risiken entgegenzuwirken, ist eine strategische und regulatorische Integration autonomer Mobilitätsangebote in multimodale Verkehrskonzepte erforderlich. Diese sollten insbesondere Gebiete erschließen, die vom klassischen ÖPNV nicht effizient bedient werden können. Gleichzeitig gilt es, durch Konzessionsregelungen und weitere regulatorische Maßnahmen sicherzustellen, dass autonome Verkehrsangebote den ÖPNV sinnvoll ergänzen, anstatt diesen zu verdrängen.

3.2.2.1 Mindeststandards Fahrzeugausstattung

Bezüglich der Fahrzeugausstattung von Bussen werden die folgenden Anforderungen gestellt. Diese beinhalten unter anderem auch die Vorgaben, welche sich aus der Barrierefreiheit ergeben:

- ◆ Linienfahrzeuge müssen mit einer gut lesbaren Zielanzeige ausgestattet sein, die ausreichend groß und kontrastreich ist. Diese ist vorne und seitlich rechts am Fahrzeug sowie als Linienanzeige am Heck anzubringen.
 - ◆ Eine automatische visuelle und akustische Fahrgastinformation über die nächsten Haltestellen ist in den Linienfahrzeugen bereitzustellen. Die visuelle Fahrgastinformation muss so platziert werden, dass sie gut sichtbar ist. Bei Gelenkbussen ist ein zweiter Monitor weiter hinten im Fahrzeug anzubringen. In Ausnahmefällen kann die Haltestellenansage auch durch das Fahrpersonal erfolgen. Dabei sind die RMV-Richtlinien zur Fahrgastinformation zu berücksichtigen.
 - ◆ Im gesamten Fahrzeug müssen kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Halтанforderungstasten in ausreichender Anzahl vorhanden sein.
 - ◆ Der Fahrgastraum ist blendfrei zu beleuchten.
 - ◆ Der Fahrzeugboden muss rutschhemmend beschaffen sein.
 - ◆ Im Innenraum sind ausreichend Stellflächen für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren, schweres Gepäck, und Fahrräder bereitzustellen.
 - ◆ Die Fahrzeuge sind mit den für den Betrieb und die Datenübermittlung an das ITCS-System erforderlichen technischen Einrichtungen auszustatten.
-

Das ITCS ist gemäß den technischen Standards an die zentrale Datendrehscheibe des RMV anzubinden.⁷⁰

- ♦ Neufahrzeuge müssen über einen Abbiegeassistenten und ein Videosicherheitssystem verfügen.
- ♦ Die Sitze müssen mit leicht auswechselbarer, pflegeleichter, vandalismus-resistenter und schwer entflammbarer Polsterung ausgeführt sein. Ein Mindestsitzabstand von 680 mm ist in allen Fahrzeugen einzuhalten. Zudem sind mindestens vier Sitzplätze ohne Podest für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Türnähe zu integrieren, wovon zwei eindeutig für Schwerbehinderte zu kennzeichnen sind.
- ♦ Fensterflächen, Türen und die Fahrzeugfront bleiben werbefrei, um freie Sicht und Sicherheit für die Fahrgäste zu gewährleisten.
- ♦ Die Busse werden durch eine vom VHT vorgegebene einheitliche Folien-Beklebung für die Fahrgäste als VHT-Busse ersichtlich sein.

Bezüglich der Fahrzeugausstattung von Fahrzeugen im AST-Verkehr werden die folgenden Anforderungen gestellt, die den Anforderungen einer „vollständige Barrierefreiheit“ entsprechen:

- ♦ Gepflegtes Erscheinungsbild der Fahrzeuge
- ♦ Es muss eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen für die Mitnahme von Fahrgästen mit Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen vorgehalten werden. Diese müssen einen ausreichenden Stauraum besitzen
- ♦ Die Mitfahrt von Personen mit Rollstuhl mithilfe des Personals muss gewährleistet sein und entsprechende Sicherheitseinrichtung müssen in den hierfür vorgesehenen Fahrzeuge vorhanden sein

3.2.2.2 Umweltstandards und Umsetzung der Clean Vehicles Directive

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

- ♦ Die Geräuschgrenzwerte für Busse sind gemäß Vorgaben des RMV einzuhalten: Die Fahrgeräusche dürfen bei Fahrzeugen mit einer Motorleistung bis 150 kW maximal 74 dB(A) erreichen, bei einer Motorleistung von 150 kW und mehr maximal 78 dB(A) (gemäß ECE-R51). Durch den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsarten, wie beispielsweise Elektrobussen, kann zusätzlich eine Lärminderung erreicht werden.⁷¹

⁷⁰ Unter einem Intermodalen Transport Control System (ITCS) versteht man ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem im ÖPNV. Es dient der Echtzeit-Überwachung und -Steuerung des Fahrbetriebs, der Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Leitstelle sowie der Bereitstellung aktueller Fahrgastinformationen.

⁷¹ Vgl. Rhein-Main-Verkehrsverbund (Hg.) (2019)

- ♦ Die Beschaffung und der Einsatz von „sauberen Fahrzeugen“ bzw. emissionsfreien Fahrzeugen erfolgen, soweit möglich, gemäß den Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive (Richtlinie (EU) 2019/1161).
- ♦ Für Fahrzeuge mit konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren) gilt: Das durchschnittliche Fahrzeugalter der eingesetzten Flotte darf 12 Jahre nicht überschreiten, einzelne Fahrzeuge dürfen höchstens 15 Jahre alt sein.
- ♦ Für „saubere Fahrzeuge“ gelten abweichende Regelungen: Da bei diesen Fahrzeugen längere technische Lebenszyklen zu erwarten sind, wird kein festes Höchstalter vorgegeben.

Clean Vehicles Directive

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

Im Busverkehr müssen bis zum 31.12.2025 45 % der beschafften Neufahrzeuge saubere Fahrzeuge sein. Gemäß Rechtsgrundlage sind saubere Fahrzeuge Plug-In Hybridbusse, Gasbusse, Busse mit ausschließlicher Nutzung von Bio- und synthetischen Kraftstoffen unter bestimmten Bedingungen sowie rein elektrische Busse wie Trolley-, Batterie- und Brennstoffzellenbusse. Mindestens die Hälfte dieser sauberen Fahrzeuge (nur M3 Klasse 1 und A („sauber schwer“)) müssen emissionsfreie Busse sein. Zu den emissionsfreien Bussen zählen aktuell ausschließlich die rein elektrischen Busse sowie Wasserstoffbusse. Vom 01.01.2026 erhöht sich die Beschaffungsquote um insgesamt 65 %. Auch hier müssen mindestens 50 % der sauberen Fahrzeuge emissionsfreie Fahrzeuge sein. Für Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M1 und M2 („sauber leicht“ bzw. leichte Nutzfahrzeuge) ist eine Quote von 38,5% bis 31.12.2030 einzuhalten.⁷² Aufgrund einer bestehenden Branchenvereinbarung bis zum 01.01.2026 besteht die Option, dass bei Übererfüllung der Quoten durch einzelne Akteure andere unter diesen zurückbleiben können, sodass nicht zwingend erforderlich ist, dass alle Aufgabenträger die Quoten vollständig erfüllen. Für die Zeit nach dem 01.01.2026 ist eine zweite Branchenvereinbarung im Gespräch, deren Umsetzung jedoch noch nicht gesichert ist. Der VHT rechnet derzeit mit einer Realisierung auch dieser Regelung.

Eine Ausnahme gem. § 4 des SaubFahrzeugBeschG stellen Überlandbusse dar, die nicht unter die gesetzliche Regelung fallen. Der Fahrzeugtyp ist jedoch nicht das alleinige Kriterium für den Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG. Es sieht

⁷² Emissionsgrenzwerte für saubere leichte Fahrzeuge in den Referenzzeiträumen 02.08.2021 bis 31.12.2025 und 01.01.2026 bis 31.12.2030 werden in der Anlage 1 zum Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes definiert.

Ausnahmen von der Quotenverpflichtung für die Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen mit Straßenfahrzeugen mit kleineren Auftragsvolumina vor. Somit fallen z.B. öffentliche Dienstleistungsaufträge zur Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen mit Straßenfahrzeugen deren geschätzter Jahresdurchschnittswert 1 Million Euro oder deren jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung 300.000 Kilometer nicht übersteigt – unabhängig vom Fahrzeugtyp – nicht in den Anwendungsbereich des Gesetzes. Folglich ist der Stadtbuss in Kronberg im Taunus aller Voraussicht nicht von der Quotenregelung betroffen.

Der VHT bekennt sich langfristig klar zu sauberen und insbesondere emissionsfreien Antriebstechnologien. Angesichts der aktuellen finanziellen Situation und der Förderlandschaft kann die vollständige Einhaltung der Beschaffungsquoten jedoch kurzfristig nicht in allen Fällen mit dem gleichzeitigen Erhalt des bestehenden ÖPNV-Angebots garantiert werden. Perspektivisch strebt der VHT jedoch im Rahmen seiner wirtschaftlichen, betrieblichen und infrastrukturellen Möglichkeiten, die höchstmögliche Beschaffungsquote emissionsfreier Busse an.

Für die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten im ÖPNV verfolgt der VHT einen technologieoffenen Ansatz, um flexibel auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Angesichts der jeweiligen Systemeigenschaften konzentriert sich der VHT aktuell auf Elektrobusse. So werden im Rahmen der kommenden Ausschreibung erste Elektrobusse im Norden des Kreises, wo geringere topographische Hürden bestehen, gefordert.

Der Einsatz von batteriebetriebenen Elektrobussen und Wasserstoffbussen als emissionsfreie Fahrzeuge gemäß SaubFahrzeugBeschG und CVD wird aktuell nur dann in größerem Umfang angestrebt, wenn sich deren technologische Entwicklung, Wirtschaftlichkeit und Marktreife schneller als erwartet, zugunsten des VHT verbessern. Als saubere Übergangstechnologie wird der Einsatz von HVO100 (Hydrotreated Vegetable Oil) in Betracht gezogen, um kurzfristig CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Ab Mitte der 2030er Jahre ist ein deutlicher Ausbau der Elektrifizierung vorgesehen, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge weiter zu steigern.

3.2.2.3 Barrierefreiheit von Fahrzeugen im schienengebundenen Verkehr

Die Fahrzeuge im schienengebundenen Verkehr sind gem. den Vorgaben bereits vollständig barrierefrei. Daher werden diesbezüglich keine Maßnahmen vorgeschlagen.

3.2.3 Haltestellen

Bauformen und Gestaltung von Haltestellen

Beim Ausbau von Haltestellen stehen verschiedene Bauformen zur Verfügung: Haltestellen am Fahrbahnrand, Kaphaltestellen, Haltestellenbuchten und Sägezahn-

haltestellen. Die Wahl der geeigneten Bauform hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab. Priorität haben besonders Kaphaltestellen und Haltestellen am Fahrbahnrand, da sie einen direkten und barrierefreien Fahrgastwechsel ermöglichen sowie einen flexiblen Fahrzeugeinsatz begünstigen. Zusätzlich ermöglichen sie, eine geradlinige und spaltfreie bzw. -minimierte Anfahrt und stellen dadurch einen direkten und barrierefreien Fahrgastwechsel sicher.

Der Bau von Haltestellenbuchten und Sägezahnhaltestellen ist mit Nachteilen verbunden, darunter ein hoher Flächenbedarf, Probleme durch Falschparker sowie Verzögerungen im Betriebsablauf. Haltestellenbuchten und Sägezahnhaltestellen sollten nur in Ausnahmefällen realisiert werden:

- ◆ Fahrplangründe: Vermeidung von Verfrühungen, ermöglichen von Standzeiten (z. B. Linienbündelung, Endhalte- bzw. Verknüpfungshaltestelle)
- ◆ Gefährdung des fließenden Verkehrs durch haltende Busse
- ◆ Bestehen von besonderen Platz- und Sicherheitsanforderungen
- ◆ Verengter Straßenquerschnitt
- ◆ Technische Hindernisse (z. B. Leitungen, Denkmalschutz)
- ◆ Unverhältnismäßig hohe Baukosten nicht vertretbar
- ◆ Unverträglichkeit mit der Radverkehrsführung

Barrierefreie Haltestellenanfahrbarkeit und Fahrzeuganforderungen

Nach aktuellem Stand darf der Spalt zwischen Fahrzeug und Busbord 5 cm nicht übersteigen. Daher gilt aktuell eine Bordhöhe an Haltestellen von 22 cm als vollständig barrierefrei. Dies ist jedoch bei relevanten Entwicklungen am Fahrzeugmarkt zu evaluieren. Derzeit können Haltestellen mit Bordhöhen über 18 cm aufgrund örtlicher Gegebenheiten wie Kurvenlage oder Steigungen nicht immer regelkonform angefahren werden. Um Schäden an Bus und Bord zu vermeiden, sollte an kritischen Standorten auf 18 cm hohe Borde umgestellt werden, sofern dadurch bedingte Barrierefreiheit gewährleistet ist. Dies setzt für Auslage der Rampe und Raum zum Manövrieren des Rollstuhls eine Mindestbreite von 2,50 m im Bereich der Haltestelle voraus.

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

Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen

Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sollen so gestaltet sein, dass sie von allen Menschen, einschließlich Menschen mit Behinderungen, eigenständig und ohne Hilfe genutzt werden können. Dabei müssen verschiedene gesetzliche und technische Vorgaben beachtet werden. Derzeit aktuelle Vorgaben sind

- ♦ das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes und des Landes Hessen,
- ♦ das Personenbeförderungsgesetz,
- ♦ relevante DIN-Normen (wie DIN 18040-3, DIN 32975 und DIN 32984),
- ♦ die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA),
- ♦ die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen sowie
- ♦ weitere Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Nachfolgend werden die Standards eines vollständigen barrierefreien Haltestellenausbaus definiert. Anforderungen an vollständig barrierefreie Haltestellen werden anhand der genannten gesetzlichen und technischen Vorgaben festgelegt. Diese beinhalten insbesondere:

- ♦ Bereiche von Haltestellen sind durch verkehrsrechtliche Maßnahmen freizuhalten, um ein spaltfreies Anfahren stets zu ermöglichen (insbesondere bei Haltestellen am Fahrbahnrand).
- ♦ Barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle mindestens von einer Seite, mit durchgehend stufenfreien Zuwegungen und ausreichenden Gehwegbreiten.
- ♦ Gestaltung von Rampen nach den jeweils aktuellen rechtlichen und technischen Vorgaben (u. a. Neigungen, Breiten, Bewegungsflächen, Podeste).
- ♦ Ausführung der Hochborde nach den geltenden Regelungen, sodass ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg an den relevanten Türen sichergestellt werden kann.
- ♦ Einhalten der Ausbauhöhen des Busbords gemäß aktueller Vorgaben; hierzu sind entsprechende Sonderborde bzw. Kapsteine zu verwenden.
- ♦ Fahrbahnaufbau in einer Weise, dass Spurrillenbildung vermieden wird.
- ♦ Ausreichende nutzbare Warteflächen unter Beachtung der aktuellen Vorschriften hinsichtlich Breite, Tiefe sowie Längs- und Querneigung.

3.2.3.1 Ausbau von Haltestellen und Barrierefreiheit

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

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

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

Der VHT kann die Kommunen beim barrierefreien Haltestellenausbau insbesondere durch Beratung und fachliche Begleitung unterstützen.

Abbildung 28: Eine Aufgabe, viele Akteure



Abbildung: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH 2019.

3.2.3.2 Haltestellenausbau und Priorisierung

Bislang konnte keine vollständige Barrierefreiheit der Haltestellen im Hochtaunuskreis erreicht werden. Der § 8 Abs. 3 des PBefG sieht jedoch eine Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit bis spätestens 01.01.2022 vor. Ausnahmen hiervon sind im Nahverkehrsplan konkret zu benennen und begründen. Weiterhin kann es für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit notwendig sein, bereits geförderte Haltestellen erneut auszubauen, wenn sie nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen und sie nicht unter die Ausnahmen fallen. In solchen Fällen soll der Ablauf der Zweckbindungsfrist abgewartet werden.

Geltende Ausnahmen zur Barrierefreiheit von Haltestellen sind:

- ◆ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z.B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichenden Gehwegbreiten, die z. B. wegen erforderlichem Grunderwerb nicht erweitert werden können)⁷³,
- ◆ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität⁷⁴,
- ◆ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z. B. weil aufgrund fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde),
- ◆ Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist,
- ◆ Temporäre Haltestellen wie etwa bei Schienenersatzverkehren, Umbauarbeiten oder Umleitungen sowie
- ◆ Haltestellen oder sogenannte virtuelle Haltestellen, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im Bedarfsverkehr bedient werden.
- ◆ Haltestellen bei denen bereits ein taktils Leitsystem und ein Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm existiert.

Den genannten Ausnahmen zuzuordnende Haltestellen sind in Anlage 2 dargestellt.⁷⁵

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

Der Ausbau der weiteren Haltestellen soll entsprechend einer Priorisierung erfolgen. Um Reiseketten in beide Fahrtrichtungen zu ermöglichen, sollen alle Haltepositionen einer Haltestelle nach Möglichkeit zeitgleich ausgebaut werden. Sollte im Rahmen der Bündelung von Maßnahmen eine abweichende Reihenfolge des Haltestellenausbaus zielführend sein, ist von der Priorisierung des Haltestellenausbaus abzuweichen. Da überwiegend die Gemeinden für den Ausbau zuständig sind und der Ausbauprozess der Haltestellen unterschiedlich weit fortgeschritten ist,

⁷³ In solchen Fällen ist eine Verlegung der Haltestelle zu prüfen. Ist eine Verlegung, z. B. aufgrund einer eingeschränkten Erschließung, oder eine andere passende Gestaltung des Straßenraums weiterhin nicht möglich, stellt dies weiterhin eine Ausnahme dar.

⁷⁴ Als Richtwert werden 20 Ein- und Aussteiger pro Schulwerktag gesehen. Sollte die Haltestelle eine öffentliche Einrichtung für mobilitätseingeschränkte Personen (bspw. Krankenhaus, Wohnheim oder Werkstatt für Behinderte) erschließen oder Umsteigefunktionen erfüllen, soll sie trotz sehr geringer Fahrgastfrequenz ausgebaut werden.

⁷⁵ In Anlage 2 ist mindestens ein zutreffender Ausnahmegrund für den Entfall des barrierefreien Haltestellenausbaus aufgeführt.

sollen die Haltestellen pro Kommune priorisiert werden. So ist es möglich, dass eine Gemeinde bereits Haltestellen geringerer Priorität als eine andere Gemeinde ausbaut. In Oist die Priorität der noch auszubauenden Haltestellen vermerkt.

Die höchste Priorität hat der Ausbau mindestens einer Haltestelle je Ortsteil, damit jeder Ortsteil barrierefrei erreichbar ist. Die auszubauende Haltestelle sollte möglichst zentral im Ortsteil liegen und von möglichst vielen Fahrten bedient werden. Haltestellen, welche diese Anforderungen erfüllen, werden der Kategorie A zugeordnet. So können auch mehrere Haltestellen eines Ortsteils in dieser Kategorie eingeordnet werden. Im Falle des Ausbaus einer Haltestelle im Ortsteil werden die weiteren Haltestellen der Prioritätsgruppe A einer anderen Kategorie zugeordnet. Auch diese Kategorien sind in Overmerkt. Die weitere Priorisierung der Haltestellen erfolgt aufgrund ihrer Bedeutung im Netz des öffentlichen Nahverkehrs und bei der Erschließung öffentlicher Einrichtungen. Bushaltestellen mit regelmäßiger, über den Schülerverkehr hinausgehender Bedienung und Umsteigemöglichkeit zu U-, S- oder Regionalbahn werden in Kategorie B eingeordnet. Haltestellen mit regelmäßigen systematischen Umsteigemöglichkeiten zwischen Buslinien bzw. an Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen⁷⁶ werden in Kategorie C zusammengefasst. Kategorie D umfasst alle weiteren Haltestellen mit Bedienung im Taktverkehr, wohingegen die Haltestellen der Kategorie E nicht im Taktverkehr angefahren werden.

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

Wenn Haltestellen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht gemäß den Regelwerken vollständig barrierefrei ausgebaut werden können, ist die Möglichkeit eines möglichst barrierefreien Ausbaus mit der Förderstelle abzustimmen.

3.2.3.3 Haltestellenfunktion

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeu-

⁷⁶ Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen sind bspw. Krankenhäuser, Wohnheime, Werkstätten für behinderte Personen.

tung. Entsprechend ihrer Funktion erfolgt die Festlegung von Richtwerten für differenzierte Mindestausstattungsmerkmale von Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus bzw. innerhalb des Busliniennetzes sowie von sonstigen Haltestellen. Die Haltestellen werden dabei nach ihrer Lage im Raum, dem Fahrgastaufkommen und der Verknüpfungsfunktion klassifiziert (vgl. Tabelle 27).

Die Haltestellen im Hochtaunuskreis ausgenommen der Gemarkung für die Stadt Bad Homburg v. d. Höhe werden den folgenden Haltestellenfunktionen zugeordnet. Abhängig der Haltestellenfunktion werden unter Abschnitt 3.2.3.4 Mindest- sowie anzustrebende Ausstattungsmerkmale festgelegt.

Tabelle 27: Haltestellenfunktion

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

Quelle: IGES 2025.

3.2.3.4 Ausstattungsmerkmale

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

Tabelle 28: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenfunktion

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenfunktion			
	S	V	N	E
Grundausstattung				
Haltestellenmast bzw. Befestigungseinrichtung für das Haltestellenschild	■	■	■	■
Haltestellenschild	■	■	■	■
Haltestellenname	■	■	■	■
Verkehrshinweise (z.B. Baumaßnahmen)	■	■	■	■
RMV und VHT-Logo	■	■	■	■
Fahrgastinformation				
Liniennummern und Fahrtziele/ Produktsignet	■	■	■	■
Aushangfahrplan (inkl. Kennzeichnung des zuständigen Verkehrsunternehmens)	■	■	■	■
Liniennetzplan	■	□		
Dynamische Fahrgastinformation (auditiv und visuell)	■	□		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne, ggf. Wegweisung zu wichtigen Orten	■			
Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon, allg. Auskunft bei Störungen;	■	■	■	■
Aufenthaltskomfort				
Befestigte Wartefläche	■	■	■	□
Möglichst extrabreite Wartefläche (mind. 3 Meter)	■			
Ausgewiesener Rollstuhlstellplatz nach Möglichkeit	■			
Beleuchtung (nach Möglichkeit eigenständige Beleuchtung)	■	■	■	□
Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung, möglichst mit Verschattung/Hitzeschutz und transparent, um Angsträume zu vermeiden)	■	□		
Sitzgelegenheit (möglichst aus schwach temperaturleitendem Material und möglichst mit Geruchs- und Insekenschutz)	■	■	□	
Abfallbehälter möglichst mit Abstand zu Fahrplankästen	■	■	□	
Öffentliches / barrierefrei zugängliches WC	■			

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenfunktion			
	S	V	N	E
Systemverknüpfungen				
P+R-Anlage	■			
Haltezone (K+R-Anlage)	■			
B+R-Anlage/Fahrradabstellanlagen	■	■	□	
Taxi-Stand	■	□		

■ Mindeststandard
□ anzustreben

Quelle: IGES 2025.

Ausgenommen der Haltestellenmasten und der Aushänge, welche der VHT übernimmt, sind die Kommunen für das Umsetzen der Mindestausstattung an Haltestellen zuständig.⁷⁷

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

- ♦ **Haltestellen an touristischen Highlights:** Haltestellen die sich in unmittelbarer Nähe von touristisch sehr relevanten Zielen wie Sehenswürdigkeiten, Erholungsgebieten oder Freizeitparks befinden, sind aufgrund der häufig wechselnden Fahrgaststruktur mit erweiterten Fahrgastinformationen sowie gegebenenfalls einer besseren Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheiten und Wetterschutz auszustatten.
- ♦ **Haltestellen an Gesundheitseinrichtungen:** Haltestellen, die in der Nähe von Krankenhäusern, Facharztzentren, Reha-Kliniken oder anderen medizinischen Einrichtungen liegen, werden verstärkt von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt, weshalb eine barrierefreie Gestaltung mit taktilen Elementen, Sitzmöglichkeiten, ausreichender Beleuchtung und einem geschützten Wartebereich erforderlich ist.
- ♦ **Schulhaltestellen:** Haltestellen, die sich in direkter Umgebung zu Bildungseinrichtungen befinden, werden vorrangig zu Schulbeginn und -ende stark frequentiert. Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens, insbesondere durch Kinder und Jugendliche, sind eine großzügige und sichere Wartefläche, eine gute Beleuchtung sowie eine klare Verkehrsführung zur Erhöhung der Sicherheit notwendig.

⁷⁷ Hierfür wird ein kreisweit einheitliches Design genutzt. Sofern abweichende Gestaltungsvorstellungen seitens der Kommunen bestehen, werden diese, sofern praktikabel umsetzbar, auf Kosten der Kommune umgesetzt.

3.2.3.5 Barrierefreiheit an Haltestellen des schienengebundenen Verkehrs

Sämtliche U-Bahn-Haltestellen sind gemäß den Anforderungen bereits vollständig barrierefrei ausgebaut. Daher werden diesbezüglich keine Maßnahmen vorgeschlagen.

Im Gegensatz hierzu gibt es im S- und Regionalbahnverkehr noch Anpassungsbedarfe im Sinne der Barrierefreiheit. Der Stationsrahmenplan des RMV trifft Aussagen zu den Planungen des Umbaus der verbleibenden nicht bzw. eingeschränkt barrierefreien Haltestellen der S- und Regionalbahn.⁷⁸

3.2.4 Fahrgastinformation

Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern und eine umfassende Teilhabe aller Fahrgäste zu gewährleisten, sind einheitliche Standards für die Fahrgastinformation im gesamten ÖPNV-System des Hochtaunuskreises erforderlich. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen benötigen während ihrer gesamten Reisekette – von der Reiseplanung über den Fahrtbeginn bis hin zu notwendigen Umstiegen – besonders wichtige und entsprechend barrierefreie Informationen. Der VHT bekennt sich daher zu einem vollständig barrierefreien Informationssystem, das nach dem Zwei-Sinne-Prinzip gestaltet wird und über die Barrierefreiheit der jeweiligen Verbindungen Auskunft gibt.

Anforderungen an die Fahrgastinformation

Bei der Gestaltung und Zugänglichkeit aller Informationssysteme sollen nach Möglichkeit einschlägige Standards in Bezug auf eine barrierefreie Fahrgastinformation beachtet werden. Dies sind u. a.:

- ◆ **DIN 32975** Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung,
- ◆ **DIN 1450** Schriften und Leserlichkeit,
- ◆ **VDV Schrift 725** Gestaltung von Aushangfahrplänen sowie
- ◆ **Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV 2.0)**, soweit es sich um Informationen in elektronischen Medien (Internet, Apps, Smartphones etc.) handelt.

Bei der praktischen Umsetzung stehen Klarheit, Verständlichkeit und Nutzbarkeit im Vordergrund stehen. Die folgenden Anforderungen werden an die **Fahrgastinformation** gestellt:

- ◆ **Vorabinformation:** Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste müssen sich vor Fahrtantritt informieren können, ob ihre gewünschte Verbindung barrierefrei nutzbar ist und welche Alternativen bei Störungen oder Ausfällen zur Verfügung stehen.

⁷⁸ Vgl. Rhein-Main-Verkehrsverbund 2021

- ♦ **Haltestelleninformation:** An Haltestellen ist auf optimale Lesbarkeit zu achten. Zusätzlich ist an Haltestellen der Kategorie S akustische Information bereitzustellen. In allen anderen Fällen kann die Information über App-basiert bereitgestellt werden.
- ♦ **Fahrzeuginformation:** In Fahrzeugen müssen kommende Haltestellen rechtzeitig sowohl akustisch verständlich als auch visuell erkennbar angekündigt werden.

Ausnahmen vom Zwei-Sinne-Prinzip

Vom Zwei-Sinne-Prinzip sind Ausnahmen zulässig, wenn die Umsetzung aufgrund der Informationsmenge unpraktikabel oder technisch unmöglich ist. Dies betrifft folgende Bereiche:

- ♦ **Echtzeit-Anschlüsse:** Akustische Informationen zu konkreten Echtzeit-Anschlüssen an der nächsten Haltestelle⁷⁹
- ♦ **Große Knotenpunkte:** Akustische Informationen zu einzelnen Anschlusslinien an großen Verknüpfungspunkten (hier ist eine Beschränkung auf bedeutsame Linien oder Verkehrsmittelnennung zulässig)
- ♦ **Operative Störungen:** Visuelle Informationen auf DFI-Anzeigen bei operativen Umleitungen und kurzfristigen Störungen (hier genügt der visuelle Hinweis auf eine Unregelmäßigkeit)
- ♦ **Personalinformation:** Informationen durch Fahrpersonal und Mitarbeiter müssen nicht für gehörlose Menschen übersetzt werden, sollten aber nach Möglichkeit schriftlich mitgeteilt werden

3.2.5 Linienbedarfsverkehr

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

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

⁷⁹ Die Information über Echtzeit-Anschlüsse ist nicht flächendeckend im Hochtaunuskreis vorhanden.

3.2.6 Weitere Qualitätsstandards

3.2.6.1 Tarif und Vertrieb

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

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

3.2.6.2 Betriebsablauf

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

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

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

- ◆ Die Fahrten müssen pünktlich durchgeführt werden. Abfahrten gelten als verspätet, sofern eine Abfahrt an der Starthaltestelle mit einer Verspätung von mehr als fünf Minuten gegenüber Fahrplan erfolgt. Dies trifft jedoch lediglich auf durch den Betrieb beeinflussbare Verspätungen zu. Unvorhersehbare Ereignisse, die nicht vom zuständigen Verkehrsunternehmen zu verantworten sind und eine verspätete Abfahrt beeinflussen, sind hiervon ausgenommen.
 - ◆ Fahrten dürfen nicht ausfallen. Ausnahmen gelten bei unvorhersehbaren Ereignissen, die nicht vom zuständigen Verkehrsunternehmen zu verantworten sind. Verfrühte Abfahrten sind auszuschließen und gelten ab einer Verfrühung von einer Minute als Fahrtausfall. Verspätungen ab 30 Minuten gelten ebenso als Fahrtausfall, sofern sie nicht auf zu sichernde Anschlüsse außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des jeweiligen Verkehrsunternehmens zurückzuführen sind.
 - ◆ Ausfall von Fahrten: Die Verkehrsunternehmen müssen unverzüglich, sobald bekannt, einen Ausfall von einer Fahrt an die zentrale Datendrehscheibe des RMV melden. Damit wird sichergestellt, dass die nachgelagerten Informationssysteme wie Fahrplanauskunft und die DFI-Anzeiger den Ausfall kommunizieren können.
-

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

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

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

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

Zur Qualitätssicherung des Betriebsablaufs sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend qualifizierte Beschäftigte einzusetzen, die über Kenntnisse zu den Betriebsabläufen sowie detaillierte Orts- und Streckenkenntnisse verfügen. Weiterhin ist das eingesetzte Fahrpersonal (sowohl Bus- als auch AST-Verkehr) bzgl. des Umgangs mit Menschen mit Mobilitätseinschränkung regelmäßig zu schulen.

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

3.3 Schulverkehr

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

In Bezug auf die grundsätzlichen Qualitätsstandards für die Schülerbeförderung wird auf der einen Seite unterschieden zwischen der Beförderung zu Grundschulen bzw. Betreuungseinrichtungen und weiterführenden Schulen. Auf der anderen

Seite werden bedingt durch die verschiedenen Siedlungsstrukturen unterschiedliche Standards für die Busbeförderung im Vordertaunus und der Busbeförderung im Usinger Land und Glashütten definiert.

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

3.3.1 Schulverkehr an Grundschulen

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

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

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

- ♦ **Gesamtreisezeit:** i. d. R. sind Schulen zu Fuß für Schüler erreichbar. In begründeten Ausnahmen sind Busverkehre mit maximal 30 Minuten zwischen Start- und Endhaltestelle anzubieten.
- ♦ **Umstiege:** Busverbindungen sollten umsteigefrei sein. In begründeten Ausnahmen ist ein einmaliges Umsteigen zulässig. Umsteigeaufenthalte sollten fünf Minuten nicht übersteigen.
- ♦ **Wartezeiten:** bis Schulbeginn/ab Schulende maximal 20 Minuten Wartezeit zzgl. fünf Minuten zwischen Klassenraum und Haltestelle 20 Minuten vor oder nach Betreuungsende zzgl. fünf Minuten Wegzeit.

3.3.2 Schulverkehr an weiterführenden Schulen

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

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

- ♦ **Gesamtreisezeit:** als Gesamtreisezeit wird die Zeit zwischen Start- und Endhaltestelle definiert. Bei Schulen, ausgenommen Berufsschulen, darf

die Gesamtreisezeit 60 Minuten, bei Berufsschulen 90 Minuten nicht übersteigen.

- ♦ **Umstiege:** Busverbindungen dürfen bis zu zwei Umstiege vorweisen, mit einer maximalen Umsteigezeit von je 15 Minuten.
- ♦ **Wartezeiten:** zur Hauptstartzeit sowie zwei Hauptendzeiten darf die Wartezeit 45 Minuten nicht übersteigen. Zu weiteren regulären Start- und Endzeiten darf die Wartezeit 60 Minuten nicht übersteigen. In allen Fällen ist eine Wegzeit von fünf Minuten zwischen Klassenraum und Haltestelle hinzuzurechnen.

3.3.3 Sonderfälle im Schulverkehr

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

3.4 Anforderungen an den schienengebundenen Verkehr und regionalen Busverkehr

Die dargestellten Anforderungen an den öffentlichen Nahverkehr im Hochtaunuskreis orientieren sich an dem bestehenden Leistungsangebot des schienengebundenen Verkehrs (vgl. Abschnitt 2.2.1) sowie des straßengebundenen Regionalverkehrs (vgl. Abschnitt 2.2.2.3). Wie bereits in der Bestandsanalyse dargestellt, stellt der schienengebundene Verkehr den Grundbaustein eines intakten und leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsnetzes dar.

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

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

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

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

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

Der Regionalbusverkehr umfasst Linien (ausschließlich in Aufgabenträgerschaft des RMV), die eine überörtliche Funktion erfüllen und insbesondere Verbindungen zwischen ländlichen Räumen, Mittelzentren und Oberzentren sicherstellen. Dabei gelten Qualitätsstandards wie ein abgestimmtes Liniennetz, Mindesttakte und festgelegte Bedienzeiten.⁸⁰ Der Regionalbusverkehr sollte mindestens im 30-Minutentakt in der Haupt- und Normalverkehrszeit sowie zwischen 07:00 Uhr und 22:00 Uhr an allen Wochentagen verkehren.

⁸⁰ RMV (2021)

4. Mängelanalyse

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

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

4.1 Handlungsbedarfe aus Sicht der Städte und Gemeinden des Hochtaunuskreises

Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsprozesses bei der Erstellung des NVP haben alle kreisangehörigen Kommunen des Hochtaunuskreises die Möglichkeit erhalten, aus ihrer Sicht aktuell bestehende Bedarfe im ÖPNV zur Kenntnis zu bringen.

Tabelle 29: Übersicht thematischer Rückmeldungen je Stadt/Gemeinde

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

Zwölf von 13 Kommunen des Hochtaunuskreises haben die Möglichkeit wahrgenommen, sich zu beteiligen (vgl. Tabelle 29, Anlage 6).

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

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

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

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

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

4.2 Soll-Ist-Abgleich

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

4.2.1 Angebot

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

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

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

4.2.2 Infrastruktur

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

4.3 Stärken und Schwächen

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

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

Stärken	Schwächen
Erschließung	
♦ Verfügbarkeit von je mind. einer Haltestelle je Ortsteil ♦ Teilweise dichtes Haltestellennetz in den Kommunen des Vordertaunus ♦ Angebotsverbesserung durch Berechnung der Erreichbarkeit auf Basis des Wegenetzes	♦ Teilweise fehlende räumliche Erschließung von Siedlungsflächen, Gewerbegebieten, Ausflugs- und Freizeitziele ♦ Erschließungsqualität bis jetzt nur räumlich aber nicht durch Bedienhäufigkeiten o.ä. definiert
Bedienung	
♦ 30 Minutentakt auf vielen Relationen des Vordertaunus ♦ Starke Achse entlang der Schiene durch die Taunusbahn (RB 15) ♦ Viele Relationen mit guten Reisezeiten beim ÖPNV	♦ Usinger Land: teilweise Haltestellen mit wenigen Busabfahrten (insb. außerhalb des Schulverkehrs) ♦ Begrenzte Bedienzeiträume ♦ Schmitten Treisberg ohne direkte Verbindung ins Gemeindezentrum ♦ Gemeinden des Usinger Lands teilweise mit fehlenden attraktiven Verbindungen an die zentralen Orte (lange Reisezeiten ins Oberzentrum) ♦ Teilweise Ortsteile, die außerhalb des Schulverkehrs nur durch AST-Verkehre angebunden sind ♦ AST-Angebote nur mit Vorbuchzeit von mindestens einer Stunde
Verknüpfung	
♦ Anbindung vieler Zugangsstellen zum schienenengebundenen Verkehr mit dem Bus/AST ♦ Förderung der Intermodalität durch Konzept zur Umsetzung von Mobilstationen ♦ B+R-Angebote an vielen SPNV-Zugangsstellen vorhanden ♦ P+R-Angebote an vielen SPNV-Zugangsstellen vorhanden ♦ Möglichkeiten der kostenlosen Fahrradmitnahme auf allen Verbindungen	♦ Begrenztes und teilweise mangelhaftes Angebot für B+R an Zugangsstellen zum straßengebundenen ÖPNV ♦ Fahrradmitnahme auf wenigen Verbindungen kompliziert durch Kapazitätsengpässe

Quelle: IGES 2025.

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

Stärken	Schwächen
Infrastruktur	
♦ Viele der Haltepositionen bereits barrierefrei ausgebaut	♦ Aktualität des Haltestellenkatasters des RMV (Verlässliche Datengrundlage zum Ausbau-stand von Haltestellen) ♦ Bestehende Ausbaubedarfe der Haltestellen für Barrierefreiheit ♦ Ausbaubedarfe einiger Haltestellen hinsichtlich Mindestausstattung/Ausstattungsmerkmale ♦ Fehlende finanzielle Haushaltsmittel für den barrierefreien Haltestellenausbau in den Kommunen
Fahrzeuge	
♦ Ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge im Busverkehr im Einsatz ♦ Viele Fahrzeuge im AST-Verkehr sind barrierefrei, sodass in der Regel ein PRM-Transport⁸¹ gewährleistet werden kann.	♦ Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen aktuell nicht vorhanden → Aufkommender Anschaffungsbedarf sowie betrieblicher/infrastruktureller Ressourcenbedarf (z.B. Umlaufplanungen, Lade-/Tankmöglichkeiten inkl. aufkommenden Flächenbedarfen auf Betriebshöfen oder ÖPNV-Anlagen im öffentlichen Raum) zur Umsetzung der CVD sehr hoch

Quelle: IGES 2025.

⁸¹ PRM = „Person with reduced mobility“ (= Mensch mit eingeschränkter Mobilität)

5. Maßnahmenkonzept

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

5.1 Optimierungspotenziale des ÖPNV-Netz

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

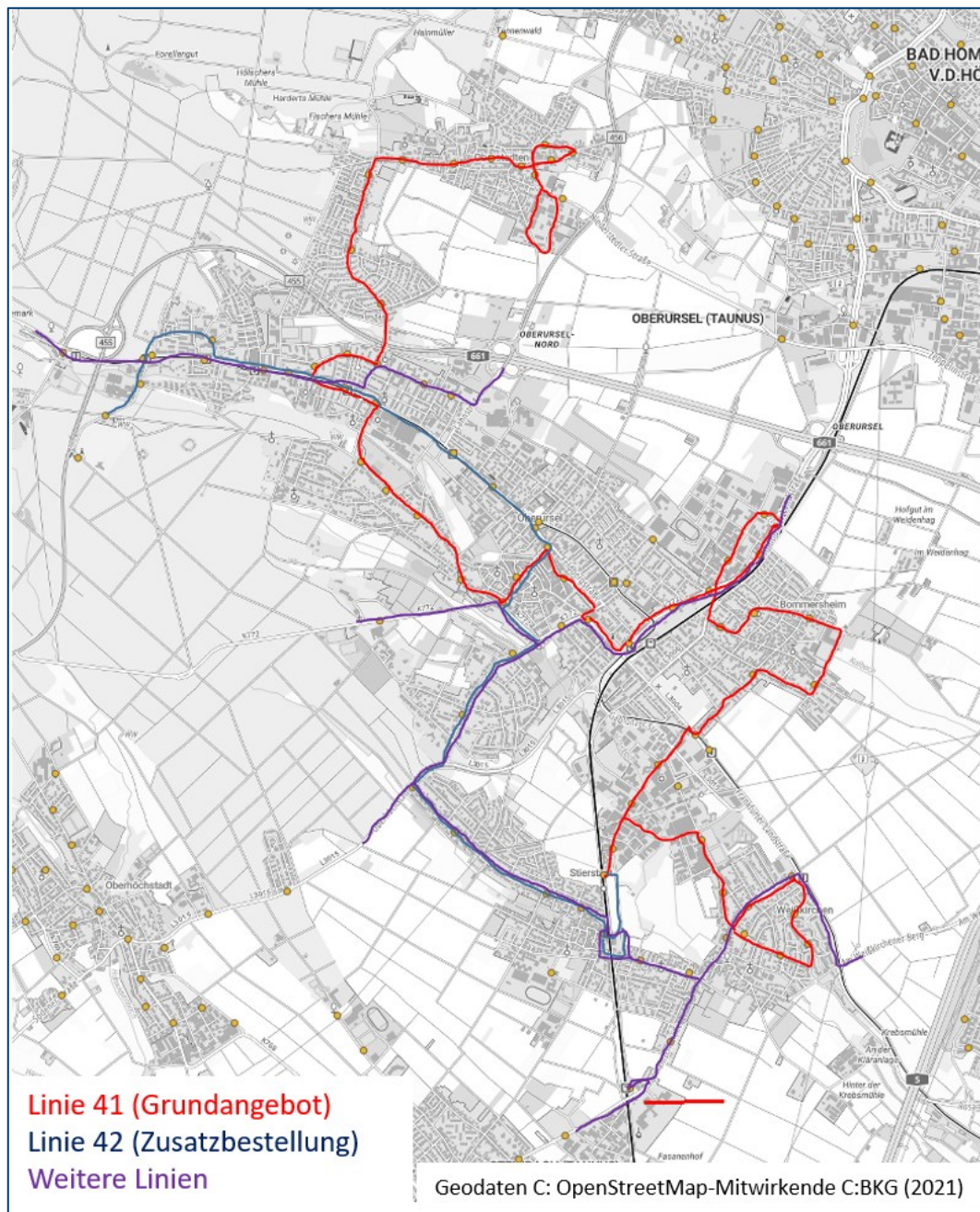
Im Rahmen des Maßnahmenkonzepts werden für die Stadt Oberursel (Taunus) bestehende verkehrliche Planungen ab dem 01.01.2027 berücksichtigt. Hintergrund der Änderungen im Stadtverkehr ist die Übergabe der Aufgabenträgerschaft auf den VHT. Dieser hat hierfür ein Grundangebot definiert, das sich an den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

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

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

Die ehemals bestehende Durchbindung der Linien 7 und 41 wird künftig gegebenenfalls nicht mehr realisierbar sein. Nach Möglichkeit soll sie erhalten bleiben. Zumindest sollen der Stadtbus Bad Homburg v. d. Höhe sowie die Linie 41 in Oberstedten zeitlich und räumlich aufeinander abgestimmt werden, um einen Umstieg zu gewährleisten.

Abbildung 29: Stadtverkehr Oberursel (Taunus) Planungsstand April 2025



Quelle: VHT 2025.

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

5.1.2 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit

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

Angebotsanpassungen Vordertaunus

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

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

Angebotsanpassungen Usinger Land und Glashütten

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

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

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

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

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

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

Nachtbusangebot

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

Angepasste Angebote zu Veranstaltungen

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

5.1.3 Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit

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

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

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

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

Tabelle 32: Maßnahmen zur Reduzierung der ÖPNV-Reisezeiten

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

Weilrod-Cratzenbach – Usingen Bahnhof	Prüfauftrag zur Verbesserung der Umstiege auf die Linie 82 in Neu-Anspach, um die Verbindung nach Usingen zu optimieren.
Weilrod-Finsterthal – Usingen Bahnhof	Prüfauftrag zur Optimierung der Umsteigemöglichkeiten zur Linie 82 in Neu-Anspach für eine schnellere Anbindung an Usingen.
Friedrichsdorf – Burgholzhausen – Petterweil – Karben (ggf. Weiterführung nach Bad Vilbel):	Prüfauftrag Einführung neuer Linie mit regionalem Charakter (kreisübergreifend und Verbindung zwischen SPNV-Strecken)

Quelle: IGES 2025.

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

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

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

Quelle: IGES 2025.

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

5.1.4 Verbesserung der ÖPNV-Erschließung

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

5.1.4.1 Verbesserung der räumlichen Erschließung

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

Tabelle 34: Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung

Erschließungslücke	Maßnahme
Weilrod – Vorbereitung der Erschließung des Baugebietes „Dornesfeld“	Zur frühzeitigen Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Anbindung neuer Baugebiete wird exemplarisch das Baugebiet „Dornesfeld“ in Weilrod als Prüfauftrag aufgenommen. Umsetzung wäre durch die Einrichtung einer Linienführung mit Fahrtbeziehungen entlang der B275 – Baugebiet – Riedelbach Schule (in beide Fahrtrichtungen) denkbar. Der Betrieb verursacht voraussichtlich nur geringe Mehrkosten; relevante Aufwände entstehen durch Straßenerschließung und Haltestelleninfrastruktur. Weitere Baugebiete im Kreis werden nach Mitteilung durch die Kommunen berücksichtigt.
Weilrod Gemünden Süd	Erschließung des Ortsteils Gemünden Süd durch die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle. Die Maßnahme ist betrieblich kostenneutral. Bauliche Kosten entstehen lediglich durch die Haltestelleneinrichtung.
Friedrichsdorf-Köppern, Waldfriedhof	Prüfauftrag zur möglichen Einbindung des Waldfriedhofs in Köppern über eine geeignete Linienführung.
Königstein im Taunus Parkstraße – Ergänzung durch zusätzliche Haltestelle „Ölmühlenweg“	Umsetzen einer Zusätzlichen Haltestelle zur Feinerschließung am Ölmühlenweg in der Parkstraße in Königstein im Taunus. Die Maßnahme kann ohne betriebliche Mehrkosten umgesetzt werden.
Königstein im Taunus Im Haderheck/Altkönigstraße	Umsetzen einer Haltestelle an der B8. Die Maßnahme ist im Betrieb kostenneutral.
Königstein im Taunus Falkenstein Reichenbachweg	Prüfauftrag zur Erschließung des westlich gelegenen Wohngebiets in Falkenstein (Reichenbachweg).

Glashütten-Schloßborn Nordwest – Verlängerung des AST 83	Prüfauftrag für die nordwestlichen Wohnbereiche Schloßborns durch Verlängerung der Bedienung der AST-Linie 83.
Glashütten Zum Talblick	Prüfauftrag für den Bereich „Zum Talblick“ in Glashütten durch eine mögliche Linienwegänderung der AST-Linie 83, um eine bedarfsorientierte Anbindung sicherzustellen.
Schmitten-Arnoldshain Hege- wiese	Prüfauftrag zur Anpassung des Linienwegs der AST-Linie 86 zur Erschließung der Hegewiese in Arnoldshain.
Schmitten-Niederreifenberg Fichtenweg	Prüfauftrag zur besseren Anbindung des Bereichs Fichtenweg.
Schmitten-Oberreifenberg Feldbergstraße und Dillenbergsstraße	Prüfauftrag für die Erschließungslücken Feldbergstraße sowie die Dillenbergsstraße in Oberreifenberg durch mögliche Linienweganpassung der AST-Linie 86.

Quelle: IGES 2025.

Nicht weiterverfolgte Maßnahmen zur Verbesserung der räumlichen Erschließung

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

Tabelle 35: Nicht weiterverfolgte Erschließungsmaßnahmen

Kommune	Ortsteil	Erschließungslücke	Stichfahrt mit erheblichem Aufwand Straßenraum ermöglicht keine Busverkehr zu geringe zusätzliche Erschließung
Friedrichsdorf	Köppern	Kapersburgsiedlung	x
Friedrichsdorf	Seulberg	Sportplatz	x
Friedrichsdorf	Burgholzhausen	PRS	x
Friedrichsdorf	Burgholzhausen	Amazon	x
Glashütten	Oberems	Mühlweg	x
Glashütten	Oberems	Sandweg	x
Grävenwiesbach	Grävenwiesbach	Auf der Hohl	x
Grävenwiesbach	Mönstadt	Am Bangert	x

Kommune	Ortsteil	Erschließungslücke	Stichfahrt mit erheblichem Aufwand	Straßenraum ermöglicht keine Busverkehr	zu geringe zusätzliche Erschließung
Grävenwiesbach	Laubach	Mönstädter Weg			x
Grävenwiesbach	Laubach	Am Mühlberg			x
Königstein im Taunus	Königstein	Richard-Neutra-Weg			x
Königstein im Taunus	Königstein	Lerchenweg			x
Königstein im Taunus	Königstein	Fuchstanzstraße			x
Königstein im Taunus	Falkenstein	Hohemarkstraße			x
Königstein im Taunus	Falkenstein	Am Hirschsprung			x
Kronberg im Taunus	Kronberg	Golfplatz			x
Kronberg im Taunus	Kronberg	Taunusstraße			x
Kronberg im Taunus	Kronberg	Philosophenweg			x
Kronberg im Taunus	Kronberg	Kastanienhöhe			x
Neu-Anspach	Westerfeld	Zum Kirchborn	x		x
Neu-Anspach	Anspach	Am Belzbecker	x		
Neu-Anspach	Anspach	Feldbergstraße/Zum Wacht			x
Neu-Anspach	Arnsbach-Hausen	Im Rodersbach	x		
Oberursel (Taunus)	Oberursel	An der Heide			x
Oberursel (Taunus)	Stierstadt	Im Borngrund			x
Schmitten im	Seelenberg	Am Windhain			x

Kommune	Ortsteil	Erschließungslücke	Stichfahrt mit erheblichem Aufwand	Straßenraum ermöglicht keine Busverkehr	zu geringe zusätzliche Erschließung
Taunus					
Schmitten im Taunus	Niederreifenberg	Von-Eichendorff-Str.			x
Schmitten im Taunus	Niederreifenberg	Am Hühnerberg	x	x	
Schmitten im Taunus	Arnoldshain	Reifenberger Weg			x
Schmitten im Taunus	Arnoldshain	Grabenwiesenweg	x		
Schmitten im Taunus	Schmitten	West	x	x	
Schmitten im Taunus	Schmitten	Im Eichenborn	x	x	
Schmitten im Taunus	Dorfweil	Eichenweg	x	x	
Schmitten im Taunus	Dorfweil	Familienferienstätte	x		
Schmitten im Taunus	Dorfweil	Buchenbuschweg			x
Schmitten im Taunus	Dorfweil	Auf der Mauer	x		
Steinbach (Taunus)	Steinbach	Feldbergstraße		x	x
Usingen	Usingen	Südumgehung			x
Usingen	Wernborn	Nordost	x		x
Usingen	Kransberg	Friedhof			x
Usingen	Kransberg	Am Wellenhang			x
Wehrheim	Pfaffenwiesbach	Kapersburgstraße			x
Wehrheim	Pfaffenwiesbach	Am Schützenhaus	x		
Wehrheim	Wehrheim	Langwiesenweg			x

Kommune	Ortsteil	Erschließungslücke	Stichfahrt mit erheblichem Aufwand	Straßenraum ermöglicht keine Busverkehr	zu geringe zusätzliche Erschließung
Wehrheim	Wehrheim	Rudolf-Hell-Straße			x
Wehrheim	Obernhein	Herzbergstraße			x
Weilrod	Niederlauken	Neugasse			x
Weilrod	Rod an der Weil	Auf der Hölle			x
Weilrod	Altweilnau	Am Holzweg			x
Weilrod	Riedelbach	Waldstraße/Tannenstraße			x
Weilrod	Riedelbach	Am Sommerberg / Heidestraße	x	x	
Weilrod	Mauloff	Seelenberger Weg			x
Weilrod	Mauloff	Heideweg			x

Quelle: VHT 2025.

5.1.4.2 Weitere Maßnahmen

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

Tabelle 36: Weitere Maßnahmen zur Angebotsverbesserung

Verortung der Maßnahme	Beschreibung
Neu-Anspach, Gewerbegebiet Burgweg	Prüfauftrag zur Erschließung des Gewerbegebiets Burgweg in Neu-Anspach durch eine Linie Anspach Bhf. - Gewerbegebiet Burgweg - Gewerbegebiet Daimlerstr. - Am Mühlgraben - Eiche – Usingen. Durch eine Umsetzung könnten womöglich in geringem Maße Kosten eingespart werden.
Neu-Anspach, L3270 in Höhe des Supermarkts	Prüfauftrag zur Errichtung einer Haltestelle an der L3270 in Höhe des Supermarkts.
Hochtaunus-Kliniken in Usingen	Die Hochtaunus-Kliniken am Standort Usingen werden derzeit ausschließlich im Rahmen eines Bedarfsverkehrs bedient, da die bestehende bauliche Infrastruktur im unmittelbaren Umfeld derzeit keine adäquaten Anfahrtsmöglichkeiten für Linienbusse bietet.

Vor dem Hintergrund der Relevanz des Standorts für die medizinische Daseinsvorsorge im Kreisgebiet ist eine langfristige Prüfung einer regulären Anbindung mit Linienbussen durchzuführen. Voraussetzung für die Einrichtung einer linienmäßigen Erschließung ist die Umsetzung geeigneter infrastruktureller Rahmenbedingungen, insbesondere einer geeigneten Wendemöglichkeit im Nahbereich der Klinik.

Kronberg Frankfurter Straße – Errichtung einer Haltestelle zur Anbindung des Industriegebiets	Prüfung zur Umsetzung einer neuen Haltestelle in Kronberg Frankfurter Straße zur Verbesserung der Anbindung des südlich gelegenen Industriegebiets. Die Anbindung könnte über die Regionalbuslinie 259 erfolgen. Eine Integration in den Linienverlauf wäre möglich, sofern die Zufahrt direkt an der L3005 erfolgt. Zuständig für die bauliche Umsetzung sind die Stadt Kronberg im Taunus und Hessen Mobil. Die Maßnahme ist im Betrieb kostenneutral, bauliche Kosten entstehen durch die Errichtung der Haltestelle.
Grävenwiesbach, Haltestellen „Hasselborner Straße“ und „Schule“	An den Haltestellen „Hasselborner Straße“ und „Schule“ in Grävenwiesbach wird das definierte Anforderungsprofil der zeitlichen Erschließung nicht erfüllt. Durch die Bereitstellung von Linien- oder AST-Verkehren ist die Bedienung der beiden Haltestellen an das Anforderungsprofil anzupassen.

Quelle: IGES 2025.

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

5.1.5 Anschlusssicherung

Eine Durchbindung der Achse Oberursel Hohemark – Rod an der Weil – Grävenwiesbach soll geprüft werden.

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

5.1.6 On-Demand-Angebote

On-Demand-Verkehre (Bedarfsverkehre auf Abrufbasis und im Vergleich zum AST-Verkehr ohne Fahrplanbindung) bieten die Möglichkeit, den ÖPNV flexibel zu ergänzen und insbesondere in weniger dicht besiedelten oder infrastrukturell schwächer erschlossenen Gebieten eine bedarfsgerechte Mobilitätslösung bereitzustellen. Während beim AST-Verkehr Fahrten in der Regel auf festen Linien oder Zeitkorridoren durchgeführt werden, zeichnen sich On-Demand-Verkehre durch eine vollständig digitale Buchung, dynamische Routenplanung und flexible Fahrgastbündelung aus. Dadurch können individuelle Mobilitätsbedürfnisse noch besser berücksichtigt werden.

Sie werden daher im Rahmen dieses Nahverkehrsplans als ergänzendes, zur öffentlichen Daseinsvorsorge zählendes Instrument eingestuft. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass durch eine Bedienung mit dem On-Demand-Angebot keine zusätzlichen Kosten für Fahrgäste entstehen und sie zum Einhalten der Vorgaben des NVP bzgl. Erschließung und Bedienung beitragen.

Aufgrund der signifikanten Betriebskosten bieten sich nur begrenzte Anwendungsfälle an. So ist es notwendig, die Anwendungsfälle zu schärfen und die Potenziale herauszuarbeiten (z. B. Substitution von Linienbedarfsverkehren, Zu- und Abbringerverkehr zum SPNV), um die Wirtschaftlichkeit von On-Demand-Angeboten zu optimieren. Für die Einführung, Sicherstellung und Finanzierung ist die jeweilige Kommune zuständig. Der VHT stellt sicher, dass sich diese in das bestehende Nahverkehrsangebot integrieren. Zudem unterstützt er die interessierten kreisangehörigen Kommunen im Rahmen seiner Möglichkeiten finanziell sowie planerisch.

5.1.7 Kreisübergreifende Verbindungen

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

Tabelle 37: Maßnahmenübersicht für kreisübergreifende Verbindungen

Verbindung	Erläuterung
Verbesserung der Verbindung Oberems – Idstein	Verbesserung der Verbindung gem. Zielnetz des NVP für den Rheingau-Taunus-Kreis als Teil der neuen Linie 239.
Anbindung Rod an der Weil, Emmershausen und Winden nach Weilmünster / Weilburg	Verbesserung der Anbindung Rod an der Weil, Emmershausen und Winden in Richtung Weilmünster / Weilburg. Da die Anbindung der Linienverkehre an den Bahnhof Grävenwiesbach bestehen bleiben soll, sind verbesserte Umsteigeverbindungen (ggf. durch zusätzliche Fahrten im Bedarfsverkehr) einzurichten.
Neue X-Busverbindung zur Angebotsverbesserung auf der Achse Bad Nauheim – Usingen – Idstein / Bad Camberg	Zwischen dem Vordertaunus und dem Lahntal gibt es keine regionalen Verbindungen in West-Ost-Richtung. Im Sinne der Resilienz im Netz sowie angesichts der positiven Netzwirkung sollte diese Lücke durch eine neue X-Bus-Achse Bad Nauheim – Usingen – Idstein oder Bad Camberg geschlossen werden. Angesichts der größeren Pendelverflechtungen sollte die Relation Usingen – Bad Nauheim prioritär umgesetzt werden. Bei einer Umsetzung der Achse Bad Nauheim – Usingen – Idstein ist das Angebot der Linie 283 und 285 zwischen Hasselbach und Bad Camberg zu erweitern. Zu prüfen ist hierbei auch eine bessere Anbindung an

den ICE-Bahnhof „Limburg Süd“.

Bei einer Umsetzung der Achse Bad Nauheim – Usingen – Bad Camberg ist eine durchgängige Verbindung Usingen – Idstein im lokalen Busverkehr zu prüfen.

Quelle: IGES 2025.

Wie in Tabelle 15 gezeigt, sind kreisüberschreitende Verbindungen trotz regionalem Charakter bislang nicht in Aufgabenträgerschaft des RMV. Bei kreisübergreifenden Linien sollte im Zuge der Aufstellung des RNVP eine Zuständigkeit geprüft und ggf. angepasst werden. Insbesondere ist die Linie 223 zu nennen, die auch bereits im NVP des Rheingau-Taunus-Kreises aufgeführt wurde, die aufgrund ihres verbindenden Charakters (Kreise, zentrale Orte, SPNV) als Regionallinie eingestuft werden sollte.

5.1.8 Angebotsverbesserungen im SPNV/Regionalverkehr

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

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

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

5.2 Maßnahmen zur Entwicklung der ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur

5.2.1 Barrierefreiheit

Die in Abschnitt 3.2.3 definierten Anforderungen an die vollständige Barrierefreiheit sind gesetzt und umzusetzen. Ein entsprechender Zeitplan für die Umsetzung (Priorisierung) ist der Anlage 3 zu entnehmen. Eine Kostenschätzung für den barrierefreien Haltestellenausbau ist Abschnitt 7.3 zu entnehmen.

5.2.2 Verkehrsmittelverknüpfung

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

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

Darüber hinaus evaluiert der VHT das neue Angebot an Mobilitätsstationen, welches er finanziell unterstützt und für das er in Teilen die Wartungsarbeiten übernimmt. Sofern das Angebot genutzt und finanziell darstellbar ist, sollen die Stationen des Modellprojektes weitergeführt und ein Ausbau auf das gesamte Kreisgebiet unter Engagement der Kommunen geprüft werden. Nach der Evaluierung wird eine Strategie für das Kreisgebiet entwickelt.

5.3 Maßnahmen zur Förderung integrierter ÖPNV-Planung

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

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

5.4 Zusammenfassender Maßnahmenplan

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

Die im Rahmen der Erarbeitung des Maßnahmenplans identifizierten Maßnahmen werden im Nahverkehrsplan für den Hochtaunuskreis nach einem einheitlichen Priorisierungsschema eingeordnet. Die Priorisierung berücksichtigt sowohl die Häufigkeit und Relevanz der in der Beteiligung genannten Aspekte als auch die Umsetzbarkeit in zeitlicher und organisatorischer Hinsicht:

Die **Priorisierung** richtet sich unter anderem nach der Beteiligung. So haben Maßnahmen eine hohe Priorität, die in den Beteiligungsverfahren wiederholt benannt wurden und unmittelbar zur Verbesserung von Zuverlässigkeit, Angebotsdichte oder Fahrtenhäufigkeit beitragen. Diese Themen betreffen zentrale Qualitätsanforderungen und werden daher vorrangig umgesetzt.

Im Gegensatz sind Maßnahmen mit niedriger Priorität jene, die nur vereinzelt angesprochen wurden, wie etwa spezifische Erschließungslücken, oder die über die Mindeststandards hinausgehen. Diese sollen – sofern Ressourcen verfügbar sind – nachrangig umgesetzt werden.

Die **Zeitliche Umsetzung** erfolgt abhängig von den jeweiligen Rahmenbedingungen. Dabei werden Maßnahmen bevorzugt im Zusammenhang mit bereits geplanten Betriebsaufnahmen oder Ausschreibungen umgesetzt, um Synergien zu nutzen. Darüber hinaus richtet sich die Umsetzung auch nach externen Faktoren, etwa der Inbetriebnahme neuer Infrastrukturangebote wie einer S-Bahn-Verlängerung oder dem Inkrafttreten neuer rechtlicher Vorgaben.

Tabelle 38: Zusammenfassender Maßnahmenplan

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

11	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten-Niederreifenberg – Oberursel Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch	VHT
12	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten-Hunoldstal – Schmitten Kirche gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch	VHT
13	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Weilrod-Hasselbach – Usingen Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	mittelfristig	hoch	VHT
14	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Weilrod-Riedelbach – Usingen Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch	VHT
15	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Weilrod-Rod a. d. Weil – Usingen Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	mittelfristig	hoch	VHT
16	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Usingen-Michelbach – Usingen Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch	VHT
17	Anpassung des Fahrtenangebots auf der Relation Neu-Anspach-Westerfeld – Neu-Anspach Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch	VHT
18	Anpassung des Fahrtenangebotes Stadtbuss Kronberg im Taunus gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	langfristig	hoch	Stadtwerke Kronberg im Taunus
19	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten-Kirche – Oberursel Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch	VHT
20	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Usingen-Eschbach – Usingen Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch	VHT
21	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Usingen-Kransberg – Usingen Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch	VHT

22	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten-Niederreifenberg – Schmitten Kirche gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch	VHT
23	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten-Seelenberg – Schmitten Philosophenweg gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch	VHT
24	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Schmitten-Treisberg – Schmitten Kirche/Schillerstraße/Philosophenweg gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch	VHT
25	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Weilrod-Finsternthal – Weilrod-Rod a. d. Weil Post gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch	VHT
26	Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Relation Königstein im Taunus-Mammolshain – Kronberg Bahnhof gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch	VHT
27	Anpassung des Fahrtenangebots im Stadtbusverkehr Oberursel (Taunus) gemäß Anforderungsprofil	Bedienung	kurzfristig	hoch	VHT (ab 2027)
28	Errichtung einer Haltestelle in Kronberg Frankfurter Straße	Erschließung	langfristig	niedrig	Straßenbau- lastträger, Kommune, VHT
29	Vorbereitung zur Erschließung des Bauentwicklungsgebiets "Dornesfeld"	Erschließung	langfristig	niedrig	Straßenbau- lastträger
30	Anpassung der Linienführung auf der Verbindungsrelation Anspach – Westerfeld über das Gewerbegebiet Burgweg	Erschließung	kurzfristig	niedrig	VHT
31	Errichtung einer Haltestelle in Neu-Anspach an der L3270 in Höhe des Supermarkts	Erschließung	langfristig	niedrig	Straßenbau- lastträger
32	Verbesserung Erschließung Weilrod Gemünden Süd	Erschließung	mittelfristig	mittel	VHT, Straßen- baulastträger

33	Verbesserung Erschließung Friedrichsdorf-Köppern Waldfriedhof	Erschließung	langfristig	mittel	Stadt Friedrichsdorf
34	Verbesserung Erschließung Königstein im Taunus Parkstraße	Erschließung	mittelfristig	mittel	VHT, Straßenbaulastträger
35	Verbesserung Erschließung Königstein im Taunus Im Haderheck/Altkönigstr.	Erschließung	mittelfristig	mittel	VHT, Straßenbaulastträger
36	Verbesserung Erschließung Königstein im Taunus Reichenbachweg	Erschließung	langfristig	mittel	VHT, Straßenbaulastträger
37	Verbesserung Erschließung Glashütten-Schloßborn Nordwest	Erschließung	mittelfristig	mittel	VHT, Straßenbaulastträger
38	Verbesserung Erschließung Glashütten Zum Talblick	Erschließung	mittelfristig	mittel	VHT, Straßenbaulastträger
39	Verbesserung Erschließung Schmitten-Arnoldshain Hegewiese	Erschließung	mittelfristig	mittel	VHT, Straßenbaulastträger
40	Verbesserung Erschließung Schmitten-Niederreifenberg Fichtenweg	Erschließung	langfristig	mittel	VHT, Straßenbaulastträger
41	Verbesserung Erschließung Schmitten-Oberreifenberg Feldbergstraße	Erschließung	mittelfristig	mittel	VHT, Straßenbaulastträger
42	Verbesserung Erschließung Schmitten-Oberreifenberg Dillenbergstraße	Erschließung	mittelfristig	mittel	VHT, Straßenbaulastträger
43	Prüfung eines neuen Haltepunkts für die RB 16 in zwischen Friedrichsdorf und Friedrichsdorf-Burgholzhausen	Erschließung	langfristig	mittel	RMV

44	Unterstützung des RMV bei der Umsetzung einer barrierefreien Buchungsplattform für AST- und Linienverkehre	Fahrgastinformation	fortlaufend	hoch	VHT, RMV
45	Der VHT stellt gemeinsam mit dem RMV sicher, dass die den Fahrgästen in der RMV-App zur Verfügung gestellten Informationen – insbesondere zu Fahrplänen, Verspätungen, Fahrtausfällen und Umleitungen – stets aktuell, vollständig und korrekt sind.	Fahrgastinformation	fortlaufend	hoch	Aufgabenträger
46	Fahrradmitnahme mit Gepäckträger auf Linie 57	Fahrzeuge	kurzfristig	mittel	VHT
47	Beibehalten der kostenlosen Fahrradmitnahme auf allen Verbindungen entsprechend den Regeln des RMV in der Sondernutzungsfläche bei Bevorzugung von Rollstuhlfahrenden/Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkung/Fahrgästen mit Kinderwagen	Fahrzeuge	fortlaufend	mittel	RMV, VHT,
48	Förderung alternativer Antriebe u.a. durch fortwährende Prüfung der Fördermöglichkeiten für das Umsetzen klimafreundlicher Antriebe	Fahrzeuge	fortlaufend	hoch	VHT
49	Dauerhafte Erhebung von Fahrgastzahlen auf schulverkehrsrelevanten Linien, und ggf. Anpassung der Fahrzeugkapazitäten oder Taktverdichtung in entsprechenden Zeitkorridoren	Fahrzeuge	fortlaufend	hoch	Aufgabenträger
50	Sicherstellung der Wintertauglichkeit der Fahrzeuge. Dies beinhaltet unter anderem Sicherstellung einer geeigneten Bereifung, funktionierender Heizungs- und Klimatisierungssysteme, funktionsfähiger Tür- und Türdichtungsanlagen sowie eine regelmäßige technische Wartung vor Beginn der Wintersaison (November bis April)	Fahrzeuge	fortlaufend	hoch	Aufgabenträger
51	Prüfung und Bereitstellung von zusätzlichen Toiletten für Fahrpersonal an geeigneten Standorten	Haltestellen	mittelfristig	mittel	VHT, Kommune

52	Unterstützung der Kommunen in den Planungen zum Haltestellenausbau (Umsetzung durch jeweiligen Straßenbaulastträger)	Haltestellen	fortlaufend	hoch	VHT
53	Fortlaufende Aktualisierung der RMV-Haltestellendatenbank	Haltestellen	fortlaufend	hoch	VHT
54	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Schmitten-Treisberg – Schmitten Kirche	Verbindung	kurzfristig	niedrig	VHT
55	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Usingen-Kransberg – Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig	VHT
56	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Wehrheim-Obernheim – Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig	VHT
57	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Grävenwiesbach-Laubach – Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig	VHT
58	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Grävenwiesbach-Naunstadt – Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig	VHT
59	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Neu-Anspach-Rod am Berg – Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig	VHT
60	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Schmitten-Hunoldstal – Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig	VHT
61	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Schmitten-Treisberg – Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig	VHT
62	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Usingen-Kransberg – Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig	VHT
63	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Wehrheim-Friedrichsthal – Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig	VHT

64	Prüfung einer Direktverbindung zwischen Neu-Anspach-Westerfeld und Neu-Anspach Breitestraße	Verbindung	mittelfristig	niedrig	VHT
65	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Wehrheim-Pfaffenwiesbach – Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig	VHT
66	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Weilrod-Cratzenbach – Usingen Bahnhof	Verbindung	kurzfristig	niedrig	VHT
67	Reduzierung der ÖPNV-Reisezeit auf der Relation Weilrod-Finsterthal – Usingen Bahnhof	Verbindung	mittelfristig	niedrig	VHT
68	Stärkung der ÖPNV-Bevorrechtigung bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur (z. B. Ausbau von ÖPNV-Sonderfahrstreifen)	Verbindung	fortlaufend	niedrig	Straßenbau- lastträger, Kommune, VHT
69	Angebotsanpassung zwischen Weilrod-Hasselbach und Limburg (ICE-Bahnhof); Linie 283	Verbindung	langfristig	mittel	RMV
70	Anbindung Weilrod-Rod an der Weil, -Emmershausen und -Winden nach Weilmünster / Weilburg	Verbindung	mittelfristig	mittel	VHT,
71	Anbindung Usingen – Idstein – Bad Camberg	Verbindung	mittelfristig	mittel	RTV, VHT, RMV
72	Prüfung einer Durchbindung auf der Relation Oberursel Hohemark – Weilrod-Rod an der Weil – Grävenwiesbach	Verbindung	kurzfristig	mittel	VHT
73	Verbesserung der Anbindung von Glashütten-Oberems in Richtung Idstein	Verbindung	mittelfristig	mittel	RTV, VHT
74	Angebotsverbesserung auf der Achse Usingen – Bad Nauheim (z. B. als X-Bus)	Verbindung	langfristig	hoch	ZOV, VHT, RMV

75	Prüfauftrag Einführung neuer Linie mit regionalem Charakter (kreisübergreifend und bahnanschlussstiftend) auf der Achse Friedrichsdorf – Friedrichsdorf-Burgholzhausen – Petterweil – Karben (ggf. Weiterführung nach Bad Vilbel).	Verbindung	Langfristig	mittel	RMV
76	Wiederkehrende Prüfung, ob die Anzahl an überdachten Fahrrad- und Pkw-Abstellmöglichkeiten an allen SPNV-Zugangsstellen weiterhin ausreichend ist und ggf. Ausbau von Fahrradabstellmöglichkeiten bzw. P+R-Kapazitäten	Verkehrsmittelverknüpfung	fortlaufend	mittel	VHT, Hochtaunuskreis, Kommune
77	Anpassung des Liniennetzes und Abfahrtszeiten zur Schaffung passender Anschlüsse bei Inbetriebnahme S-Bahnverlängerung nach Usingen bzw. Regionaltangente West	Verkehrsmittelverknüpfung	langfristig	hoch	VHT, RMV
78	Förderung von Inter- und Multimodalität u. a. durch Unterstützung bei der Umsetzung von Mobilstationen, B+R- und P+R-Anlagen sowie Sharing-Angeboten an Haltestellen	Verkehrsmittelverknüpfung	fortlaufend	mittel	VHT, Hochtaunuskreis

Quelle: IGES 2025.

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

Der VHT verpflichtet sich mit Finanzierungsvorbehalt zu den definierten Mindestvorgaben bzgl. Bedienung und den weiteren Vorgaben aus dem Anforderungsprofil.

6. Linienbündelung

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

6.1 Kriterien zur Bündelung

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

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

6.2 Flexibilität innerhalb der Bündelung

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

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

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

6.3 Bestehende Linienbündel

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

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

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

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

7. Finanzierungskonzept

Nachfolgend wird das Finanzierungskonzept für den vorliegenden Nahverkehrsplan erläutert.

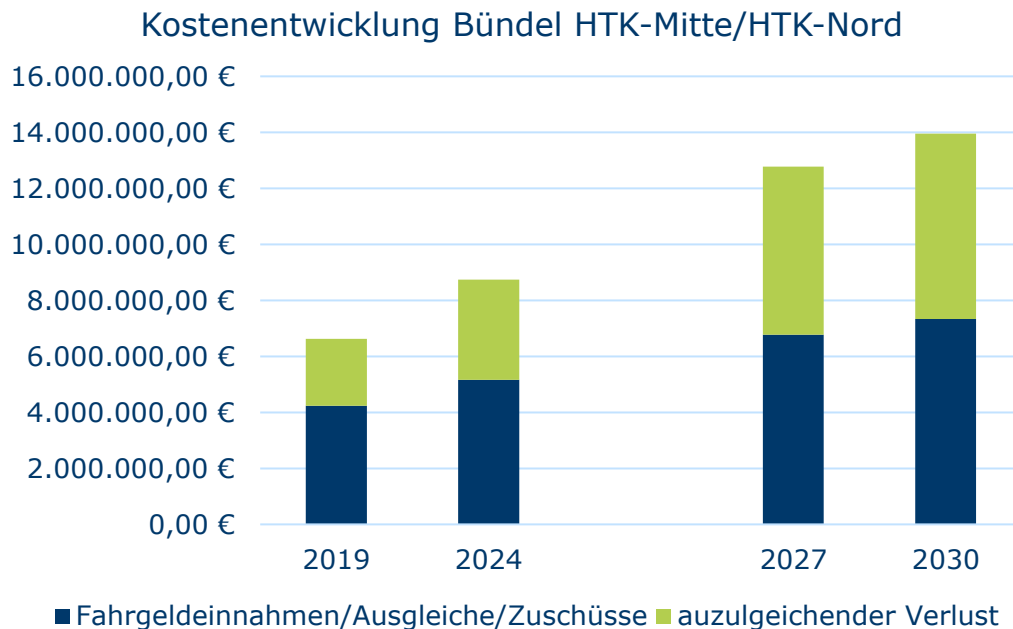
7.1 Ausgangslage

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

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

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

Abbildung 30: Vergangene und zu erwartende Kostenentwicklung in den Linienbündel HTK-Mitte und HTK-Nord



Quelle: VHT 2025.

Anmerkung: Hierbei handelt es sich um eine Schätzung. Der tatsächliche Wert ist vom Ausschreibungsergebnis abhängig.

7.2 Finanzierungssystematik gem. ÖPNVG Hessen

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

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

7.3 Finanzielle Auswirkungen

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

Im Folgenden werden die finanziellen Auswirkungen des Maßnahmenkonzepts dargestellt. Aufgrund unklarer Umsetzungsdetails, der Abhängigkeit von Drittakteuren, unsicherer Preisentwicklungen, offenen Finanzierungsfragen, rechtliche oder genehmigungsrechtliche Unsicherheiten, technologischer Entwicklungen

oder regionaler Besonderheiten ist für viele Maßnahmen selbst eine grobe Kostenschätzung nicht möglich. Der nachfolgend dargestellte Finanzierungsmehrbedarf bezieht sich lediglich auf einzelne Aspekte, wobei das Fahrtenangebot im ÖPNV den mit Abstand größte Position des Finanzierungsmehrbedarfs darstellt. Es ist zu berücksichtigen, dass es sich nur um grobe Kostenschätzungen handelt. Die tatsächlichen Kosten können sich in der Umsetzung verändern.

7.3.1 Finanzierungsmehrbedarf für die Umsetzung der Mindestbedienvorgaben

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

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

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

(ohne etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen durch Nachfrageeffekte).

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

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

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

Antrieb ist mit jährlichen Mehrkosten im mittleren fünfstelligen Bereich auszugehen.

7.3.2 Haltestelleninfrastruktur

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

Eine Einschätzung des Finanzierungsmehrbedarfs aufgrund des barrierefreien Haltestellenausbaus kann aufgrund der Komplexität der Aufgabe nur bedingt abgegeben werden. Es wird mit durchschnittlich 60.000 Euro als einmalige Kosten für den barrierefreien Haltestellenausbau ausgegangen. Bei insgesamt 257 auszubauenden Haltestellenpositionen beläuft sich der diesbezügliche Finanzierungsmehrbedarf auf rund 15.4 Mio. Euro. Wie unter 3.2.3.2 beschrieben, ist der barrierefreie Haltestellenausbau bei Straßenumbaumaßnahmen durch die entsprechende Kommune bzw. den zuständigen Straßenbaulastträger stets mitzudenken, um etwaige Kosten zu reduzieren.

7.4 Mögliche Förderquellen

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

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

Das Land Hessen fördert unter anderem folgende ÖPNV-Vorhaben:⁸²

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

⁸² vgl. [https://mobil.hessen.de/foerderangebote/ihr-weg-zur-foerderung/kommunaler-strassenbau-oeffentlicher-personennahverkehr#:~:text=Auf%20Grundlage%20des%20Mobilit%C3%A4tsf%C3%B6rdergesetzes%20\(MobF%C3%B6G,des%20%C3%B6ffentlichen%20Personennahverkehrs%20\(%C3%96PNV\), zuletzt zugegriffen am 13.03.2025](https://mobil.hessen.de/foerderangebote/ihr-weg-zur-foerderung/kommunaler-strassenbau-oeffentlicher-personennahverkehr#:~:text=Auf%20Grundlage%20des%20Mobilit%C3%A4tsf%C3%B6rdergesetzes%20(MobF%C3%B6G,des%20%C3%B6ffentlichen%20Personennahverkehrs%20(%C3%96PNV), zuletzt zugegriffen am 13.03.2025)

8. Literaturverzeichnis

Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409).

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760).

Bundesagentur für Arbeit (Hg.) (2023): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Auspendler nach Gemeinden in Hessen. Nürnberg, 2023.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.) (2021): Raumordnungsbericht 2021. Bonn. Online verfügbar unter: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/rob-2021-dl.pdf> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].

Entflechtungsgesetz (EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 1. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755).

FGSV (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs.

Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (HVBG): Geoportal Hessen – Zentrale Plattform für Geodaten des Landes Hessen. Online verfügbar unter: <https://www.geoportal.hessen.de> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].

Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 1. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755).

Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760, 766).

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107).

Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328).

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Hessen (ÖPNVG) vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. September 2020 (GVBl. S. 573).

Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1614).

Gesetz über die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main (MetropolG) vom 8. März 2011 (GVBl. I S. 153), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 24. August 2018 (GVBl. S. 387).

Hessen Mobil: P+R-Portal Hessen – Übersicht und Informationen zu Park+Ride-Anlagen in Hessen. Online verfügbar unter: <https://www.verkehr.hessen.de/park-und-ride> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Hg.) (2023): Empfehlungen für die Fortschreibung lokaler Nahverkehrspläne in Hessen. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Wiesbaden.

Hessisches Eisenbahngesetz (HEisenbG) vom 25. September 2006 (GVBl. I S. 491, 498), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. September 2019 (GVBl. S. 224).

Hessisches Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (HessBGG) vom 20. Dezember 2004 (GVBl. I S. 482), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Juni 2019 (GVBl. S. 161).

Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPg) vom 12. Dezember 2012 (GVBl. S. 590), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 19. Juni 2023 (GVBl. S. 584, 586).

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (Hg.) (2016): Mobilitätsbericht Hessen 2016. Wiesbaden.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (Hg.) (2018): HESSENSTRATEGIE MOBILITÄT 2035 – Hessen wird Vorreiter der Verkehrswende. Wiesbaden.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hg.) (2022): Landesentwicklungsplan Hessen. Wiesbaden.

Hessisches Nahmobilitätsgesetz (NahMobG) vom 11. Juli 2023 (GVBl. 2023, S. 426).

Hessisches Schulgesetz (SchulG HE) vom 14. Juni 2005 (GVBl. I S. 442), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30. Juni 2023 (GVBl. S. 349).

Hessisches Statistisches Landesamt (Hrsg.): Hessische Gemeindestatistik 2024. Wiesbaden, 2023. Online verfügbar unter: <https://statistik.hessen.de/publikationen/hessische-gemeindestatistik> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].

Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (HVBG): Geoportal Hessen – Zentrale Plattform für Geodaten des Landes Hessen. Online verfügbar unter: <https://www.geoportal.hessen.de> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].

HLB Hessenbahn GmbH (o. J.): Taunusbahn – Informationen zur Strecke und zum Betrieb. Online verfügbar unter: <https://taunusbahn.de/17-2/> [letzter Zugriff: 7. Mai 2025].

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

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

- Auth. Bad Homburg v. d. Höhe / Frankfurt am Main, beschlossen am 17.11.2014 (Az. 2014/0881/KA).
- Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz vom 13. April 2021 (StAnz. 2021, S. 566).
- Stadt Friedrichsdorf (Hg.) (2010): Stadtentwicklungskonzept „Stadt 25+ Friedrichsdorf“. Friedrichsdorf.
- Stadt Neu-Anspach (Hg.) (o. J.): Klimaschutzkonzept Neu-Anspach. Neu-Anspach.
- Stadt Königstein im Taunus (Hg.) (2023): Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Königstein im Taunus. Königstein im Taunus.
- Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF). (2024). *Linienetzplan Frankfurt am Main 2025* (gültig ab 15. Dezember 2024; Stand: September 2024)
- Taunusbahn. (o. D.). Startseite. Abgerufen am 7. Mai 2025, von <https://taunusbahn.de/>
- Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (Hg.) (2014): Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg. Fortschreibung 2014. Dreieich / Weilburg.
- Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (Hg.) (2021): Nahverkehrsplan für den Lahn-Dill-Kreis 2020 ff. Dreieich / Wetzlar.
- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates. (2007). ABl. L 315, S. 1.
- Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste. (2016). ABl. L 354, S. 22.
- Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) (Hg.) (2020): Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV). Fortschreibung 2020. Friedberg.
-

Anlagen

Anlage 1 Liste aller Haltestellen nach Kategorie

Anlage 2 Liste nicht auszubauender Haltestellen

Anlage 3 Liste auszubauender Haltestellen

Anlage 4 Bestehende Erschließungslücken

Anlage 5 Erreichbarkeitsanalysen je Kommune im VHT-Gebiet

Anlage 6 Stellungnahme zu den Hinweisen aus der Frühbeteiligung

Anlage 7 Anhörungsprotokoll und Abwägung

Anlage 1 Liste aller Haltestellen nach Kategorie

Friedrichsdorf

Tabelle 39: Haltestellenübersicht Friedrichsdorf

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

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

Quelle: VHT 2025.

Glashütten

Tabelle 40: Haltestellenübersicht Glashütten

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

Quelle: VHT 2025.

Grävenwiesbach

Tabelle 41: Haltestellenübersicht Grävenwiesbach

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

Quelle: VHT 2025.

Königstein im Taunus

Tabelle 42: Haltestellenübersicht Königstein im Taunus

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

Königstein im Taunus	Stadtmitte	V
Königstein im Taunus	Steinweg	N
Königstein im Taunus	Taunusgymnasium	N
Königstein im Taunus	Theresenstraße	N
Mammolshain	Am Hasensprung	N
Mammolshain	Am Mönchswald	N
Mammolshain	Evangelische Kirche	N
Mammolshain	Kapuzinerpfad	N
Mammolshain	Kastanienweg	N
Mammolshain	Kronthaler Straße	N
Mammolshain	Turnhalle	N
Mammolshain	Vorderstraße	N
Mammolshain	Wacholderberg	N
Schneidhain	Am Fliederbusch	N
Schneidhain	Johanniswald	N
Schneidhain	Werk Seeger	N

Quelle: VHT 2025.

Kronberg im Taunus

Tabelle 43: Haltestellenübersicht Kronberg im Taunus

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

Kronberg im Taunus	Waldschwimmbad	E
Kronberg im Taunus	Walter-Schwagenscheidt-Straße	N
Oberhöchstadt	Altkönigstift	N
Oberhöchstadt	Am Rothlauf	N
Oberhöchstadt	Am Sportfeld	N
Oberhöchstadt	Am Weidengarten	N
Oberhöchstadt	Ballenstedter Straße	N
Oberhöchstadt	Birkenweg	N
Oberhöchstadt	Brunnenweg	N
Oberhöchstadt	Dalles	N
Oberhöchstadt	Dieselstraße	N
Oberhöchstadt	Erlenweg	N
Oberhöchstadt	Friedensstraße	N
Oberhöchstadt	Gelber Weg	N
Oberhöchstadt	Hohenwald	N
Oberhöchstadt	Kirche	N
Oberhöchstadt	Le-Lavandou-Straße	N
Oberhöchstadt	Limburger Straße	N
Oberhöchstadt	Schönberger Straße	N
Oberhöchstadt	Tenniscenter	N
Oberhöchstadt	Waldsiedlung	N
Schönberg	Altkönigschule	N
Schönberg	Am Weißen Berg	N
Schönberg	Freiherr-vom-Stein-Straße	N
Schönberg	Friedhof	N
Schönberg	Hermann-Löns-Weg	N

Schönberg	Höhenstraße	N
Schönberg	Mainblick	N
Schönberg	Parkstraße	N
Schönberg	Rosenhof	N
Schönberg	Viktoriaschule	N
Schönberg	Zeilstraße	N

Quelle: VHT 2025.

Neu-Anspach

Tabelle 44: Haltestellenübersicht Neu-Anspach

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

Quelle: VHT 2025.

Oberursel (Taunus)

Tabelle 45: Haltestellenübersicht Oberursel (Taunus)

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

Oberursel (Taunus)	Dillstraße	N
Oberursel (Taunus)	Eppsteiner Straße	N
Oberursel (Taunus)	Feldbergschule	N
Oberursel (Taunus)	Glöcknerwiese	N
Oberursel (Taunus)	Große Kurve	E
Oberursel (Taunus)	Gymnasium	N
Oberursel (Taunus)	Hammergarten	N
Oberursel (Taunus)	Hauptfriedhof	N
Oberursel (Taunus)	Hohemark	S
Oberursel (Taunus)	Holzweg	N
Oberursel (Taunus)	Homburger Landstraße	N
Oberursel (Taunus)	Im Heidegraben	N
Oberursel (Taunus)	Im Rosengärtchen	N
Oberursel (Taunus)	In den Schwarzwiesen	N
Oberursel (Taunus)	Karl-Hermann-Flach-Straße	N
Oberursel (Taunus)	Lorsbachstraße	N
Oberursel (Taunus)	Mainstraße	N
Oberursel (Taunus)	Oberursel Bahnhof	S
Oberursel (Taunus)	Hohemark	S
Oberursel (Taunus)	Pfeiffstraße	N
Oberursel (Taunus)	Philipp-Reis-Straße	N
Oberursel (Taunus)	Portstraße	N
Oberursel (Taunus)	Rathaus	N
Oberursel (Taunus)	Steinmühlenweg	N
Oberursel (Taunus)	TaunaBad	N
Oberursel (Taunus)	Theodor-Heuss-Straße	N

Oberursel (Taunus)	Villa Gans	E
Oberursel (Taunus)	Willy-Brandt-Straße	N
Oberursel (Taunus)	Zeppelinstraße	N
Oberursel (Taunus)	Tabaksmühlenweg	N
Stierstadt	An der Wiesenmühle	N
Stierstadt	Integrierte Gesamtschule (IGS)	N
Stierstadt	Neugasse	N
Stierstadt	Pfaffenweg	N
Stierstadt	Reifenberger Straße	N
Stierstadt	Seedammweg	N
Stierstadt	Altes Rathaus	N
Stierstadt	Bahnhof	S
Stierstadt	Zollhaus	V
Stierstadt	Zimmersmühlenweg	N
Weißkirchen	Am Gaßgang	N
Weißkirchen	An der Bleiche	N
Weißkirchen	An der Kreuzwiese	N
Weißkirchen	Kammerpfad	N
Weißkirchen	Mauerfeldstraße	N
Weißkirchen	Memeler Straße	N
Weißkirchen	Querstraße	N
Weißkirchen	Stadtwerke	N
Weißkirchen	Ost	S
Weißkirchen	Weißkirchen/Steinbach Bf	S

Quelle: VHT 2025.

Schmitten im Taunus

Tabelle 46: Haltestellenübersicht Schmitten im Taunus

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

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

Quelle: VHT 2025.

Steinbach (Taunus)

Tabelle 47: Haltestellenübersicht Steinbach (Taunus)

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

Quelle: VHT 2025.

Usingen

Tabelle 48: Haltestellenübersicht Usingen

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

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

Quelle: VHT 2025.

Wehrheim

Tabelle 49: Haltestellenübersicht Wehrheim

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

Quelle: VHT 2025.

Weilrod

Tabelle 50: Haltestellenübersicht Weilrod

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

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

Quelle: VHT 2025.

Anlage 2 Liste nicht auszubauender Haltestellen

Tabelle 51: Liste nicht auszubauender Haltestellen

Kommune	Ortsteil	Haltestelle	Fahrtrichtung	Begründung
Friedrichsdorf	Köppern	Bahnhof	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Friedrichsdorf	Friedrichsdorf	Cheshamer Straße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Friedrichsdorf	Friedrichsdorf	Dillinger Kirche	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Friedrichsdorf	Köppern	Gewerbegebiet Otto-Hahn-Straße	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Friedrichsdorf	Friedrichsdorf	Lidl	Stadtauswärts	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Friedrichsdorf	Köppern	Linde	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Friedrichsdorf	Seulberg	Linde	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl

Friedrichsdorf	Friedrichsdorf	Ökosiedlung	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Friedrichsdorf	Burgholzhausen	Philipp-Reis-Schule	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Friedrichsdorf	Burgholzhausen	Rodheimer Straße ⁸³	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl bzw. Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Friedrichsdorf	Friedrichsdorf	Taunus Carré	Bahnhof	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Friedrichsdorf	Friedrichsdorf	Taunusstraße	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Friedrichsdorf	Köppern	Waldkrankenhaus	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich; Bestand der Haltestelle aktuell nicht gesichert
Glashütten	Oberems	Am Pol	Seelenberg	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Glashütten	Schloßborn	Friedhof	Schloßborn	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden

⁸³ Sehr geringe Fahrgastzahlen von/nach Friedberg; Ausbau bzw. Verlegung nicht möglich stadteinwärts

Glashütten	Seelenberg	Kittelhütte	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Glashütten	Glashütten	Mallmannstein	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Glashütten	Schloßborn	Neumühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Glashütten	Glashütten	Rotes Kreuz	Alle	Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Glashütten	Glashütten	Windeck	Alle	Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Glashütten	Oberems	Wüstemser Straße	Alle	Bestand der Haltestelle aktuell nicht gesichert
Grävenwiesbach	Mönstadt	Abzweig Mönstadt	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Grävenwiesbach	Heinzenberg	Altes Rathaus ⁸⁴	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Grävenwiesbach	Grävenwiesbach	Am Bahndamm	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl

⁸⁴ Haltestelle wurde erst Februar 2023 eingerichtet. Bei deutlich höheren Fahrgastzahlen ist die Haltestelle auszubauen.

Grävenwiesbach	Heinzenberg	Am Bahnhof	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Grävenwiesbach	Grävenwiesbach	Bahnhof	AST-Fahrten	Reine AST-Bedienung
Grävenwiesbach	Naunstadt	Dorfgemeinschaftshaus	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Grävenwiesbach	Mönstadt	Ernte Mühle	Alle	Standort außerhalb des Siedlungsraum
Grävenwiesbach	Hundstadt	Feldbergstraße	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Grävenwiesbach	Grävenwiesbach	Hasselborner Straße	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Grävenwiesbach	Hundstadt	Naunstädter Weg	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Grävenwiesbach	Naunstadt	Ortsmitte	Hundstadt	Sehr geringe Fahrgastzahl
Grävenwiesbach	Hundstadt	Schlagweg	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Königstein im Taunus	Königstein	Abzweig Schwimmbad	Alle	Reine AST-Bedienung
Königstein im Taunus	Mammolshain	Am Hasensprung	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Königstein im Taunus	Mammolshain	Am Mönchswald	Königstein	Sehr geringe Fahrgastzahl

Königstein im Taunus	Königstein	Bangert/Bold Campus	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Königstein im Taunus	Königstein	Billtalhöhe	Alle	Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Königstein im Taunus	Königstein	Eselheck	Alle	Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Königstein im Taunus	Königstein	Goethestraße	Alle	Reine AST-Bedienung
Königstein im Taunus	Königstein	Haus Raphael	Alle	Reine AST-Bedienung
Königstein im Taunus	Königstein	Heuhohlweg	Alle	Reine AST-Bedienung
Königstein im Taunus	Mammolshain	Kapuzinerpfad	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Königstein im Taunus	Mammolshain	Kastanienweg	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Königstein im Taunus	Königstein	Kurmainzer Straße	Alle	Reine AST-Bedienung
Königstein im Taunus	Königstein	Stadtmitte	Ersatzhalte- stellen bei Ver- anstaltungen bzw. Pausen- plätze	ausschließlich Linienverkehre bei Großver- anstaltungen

Königstein im Taunus	Königstein	Steinweg	Alle	Reine AST-Bedienung
Königstein im Taunus	Mammolshain	Turnhalle	Königstein	Sehr geringe Fahrgastzahl; Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Königstein im Taunus	Mammolshain	Vorderstraße	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Königstein im Taunus	Mammolshain	Wacholderberg	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl, Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Kronberg im Taunus	Kronberg	Altkönigschule	oberer Lindenstruthweg	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Schönberg	Am Weißen Berg	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Kronberg	Bahnhofstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Kronberg	Berliner Platz	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Kronberg	Dettweilerstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden

Kronberg im Taunus	Kronberg	Falkensteiner Stock	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Kronberg	Freiherr-vom-Stein-Straße	Stadteinwärts	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Kronberg	Gartenstraße	Stadtauswärts	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Kronberg	Grundweg	Alle	Reine AST-Bedienung
Kronberg im Taunus	Kronberg	Guaitastraße	Stadteinwärts	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Schönberg	Hermann-Löns-Weg	stadtauswärts	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Kronberg im Taunus	Schönberg	Hermann-Löns-Weg	Stadteinwärts	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Hohenwald	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Kronberg	Jacques-Reiss-Straße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden

Kronberg im Taunus	Kronberg	Jaminstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Kronberg	Königsteiner Straße	Stadteinwärts	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Limburger Straße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Schönberg	Mainblick	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Kronberg	Opel-Zoo	Kronberg	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Schönberg	Parkstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Kronberg	Rathaus	Alle	Reine AST-Bedienung
Kronberg im Taunus	Schönberg	Rosenhof	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden

Kronberg im Taunus	Kronberg	Schafhof	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Kronberg im Taunus	Kronberg	Schillerstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Schönberger Straße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Kronberg	Sodener Stock	Stadtauswärts	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Sodener Straße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Kronberg	Stadtbücherei	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Kronberg	Stift Kronthal	Alle	Reine AST-Bedienung
Kronberg im Taunus	Kronberg	Süd	Stadteinwärts	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Kronberg	Talweg	Alle	Reine AST-Bedienung
Kronberg im Taunus	Kronberg	Viktoriastraße	Stadtauswärts	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden

Kronberg im Taunus	Kronberg	Waldschwimmbad	Ausstieg	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Kronberg im Taunus	Kronberg	Walter-Schwagenscheidt-Straße	Stadtauswärts	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Neu-Anspach	Anspach	Abzweig Hessenpark/L 3041	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl, Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Neu-Anspach	Hausen-Arnsbach	Am Dorfbrunnen	Anspach	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Neu-Anspach	Anspach	Am Dornstück	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Neu-Anspach	Westerfeld	Am Mühlgraben	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Neu-Anspach	Hausen-Arnsbach	Auf der Hochwiese	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Neu-Anspach	Hausen-Arnsbach	Bahnhof	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl, da Haltestelle nur im Spätverkehr angefahren
Neu-Anspach	Anspach	Bürgerhaus	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden

Neu-Anspach	Westerfeld	Eiche	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Neu-Anspach	Anspach	Gewerbegebiet Burgweg	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Neu-Anspach	Hausen-Arnsbach	Grundschule/Am Hasenberg	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Neu-Anspach	Anspach	Hessenpark	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Neu-Anspach	Anspach	Hoch-Taunus-Stift	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Neu-Anspach	Hausen-Arnsbach	Reuterweg	Rod am Berg	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Neu-Anspach	Rod am Berg	Rod am Berg	Hunoldstal	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Neu-Anspach	Rod am Berg	Rod am Berg	Stadteinwärts	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Neu-Anspach	Anspach	Schubertstraße	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl, da Haltestelle nur im Spätverkehr angefahren

Neu-Anspach	Anspach	Taunusstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Oberursel (Taunus)	Oberursel	Große Kurve	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Oberursel (Taunus)	Oberursel	Tabaksmühlenweg	Alle	Bestand der Haltestelle aktuell nicht gesichert
Schmitten im Taunus	Niederreifenberg	An der Weilquelle	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Schmitten im Taunus	Dorfweil	Dorfweil	Hunoldstal	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Schmitten im Taunus	Schmitten	Kirche	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Schmitten im Taunus	Brombach	Luthereiche	Treisberg	Sehr geringe Fahrgastzahl
Schmitten im Taunus	Brombach	Luthereiche	Schmitten	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Schmitten im Taunus	Hunoldstal	Merzhausener Straße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden

Schmitten im Taunus	Schmitten	Philosophenweg	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Schmitten im Taunus	Schmitten	Schillerstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Schmitten im Taunus	Arnoldshain	Schöne Aussicht	Alle	Reine AST-Bedienung
Schmitten im Taunus	Niederreifenberg	Schwesternheim	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Schmitten im Taunus	Hunoldstal	Untermühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Schmitten im Taunus	Niederreifenberg	Zassenrainweg	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Usingen	Altes Amtsgericht	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Usingen	Altkönigstraße	Alle	Reine AST-Bedienung

Usingen	Usingen	Am Arnsbacher Pfad	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Usingen	Am Riedborn	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Kransberg	Am See	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Usingen	Bahnhof	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Usingen	Bahnhofstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Michelbach	Bürgerhaus	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Usingen	Emminghausstraße	Alle	Reine AST-Bedienung
Usingen	Usingen	Erdfunkstelle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei

Usingen	Eschbach	Eschbacher Klippen	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Usingen	Wilhelmsdorf	Friedhof	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Usingen	Fritz-Born-Straße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Eschbach	Grundschule	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Usingen	Grundschule	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Kransberg	Herrnmühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Usingen	Usingen	Hochtaunus-Kliniken	Alle	Reine AST-Bedienung
Usingen	Merzhausen	Im alten Steinbruch	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Usingen	Usingen	J.-Sebastian-Bach-Straße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Eschbach	Kantstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden

Usingen	Eschbach	Kirche	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Wernborn	Kleinmühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Usingen	Usingen	Landrat-Beckmann-Straße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Wernborn	Lindenstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Eschbach	Maibacher Weg	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Usingen	Mozartstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Merzhausen	Rauschpennhalle	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Usingen	Stadthalle	Stadtauswärts und Alter Marktplatz	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Wernborn	Talhof	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei

Usingen	Michelbach	Waldstraße	Alle	Reine AST-Bedienung
Usingen	Usingen	Weilburger Straße	Alle	Reine AST-Bedienung
Usingen	Merzhausen	Weilstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Usingen	Wenckstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Usingen	Westerfelder Weg	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Usingen	Eschbach	Ziegelhütte	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Wehrheim	Obernhein	Abzweig Obernhein	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Wehrheim	Wehrheim	Bahnhof Saalburg/Lochmühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Wehrheim	Wehrheim	Bahnhof	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Wehrheim	Pfaffenwiesbach	Forsthausstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden

Wehrheim	Pfaffenwiesbach	Hof am w. Stein	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Wehrheim	Friedrichsthal	Im Banngarten	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Wehrheim	Obernhein	Klingelsmühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Wehrheim	Wehrheim	Köpperner Straße	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Wehrheim	Wehrheim	Limes-Schule	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Wehrheim	Pfaffenwiesbach	Lindenstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Wehrheim	Obernhein	Ortsmitte	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Wehrheim	Wehrheim	Pfaffenwiesbacher Straße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Wehrheim	Wehrheim	Pfarrmühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei

Wehrheim	Wehrheim	Philipp-Reis-Straße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Wehrheim	Wehrheim	Saalburgsiedlung Ost	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Wehrheim	Wehrheim	Saalburgsiedlung West	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Wehrheim	Obernain	Sporthalle	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Wehrheim	Friedrichsthal	Taunusstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Weilrod	Rod an der Weil	Am Hirtenberg	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Oberlauken	DGH	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Weilrod	Emmershausen	Dorfstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Weilrod	Emmershausen	Emmershäuser Hütte	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei

Weilrod	Gemünden	Etzauer Mühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Altweilnau	Forsthaus	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Neuweilnau	Haus Waldeck	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Gemünden	Jagdhaus	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Riedelbach	Kreutzerstein	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Altweilnau	Landstein	Altweilnau	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Gemünden	Lärchenstraße	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Weilrod	Altweilnau	Lauker Weg	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Weilrod	Hasselbach	Limburger Straße	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich

Weilrod	Finsternthal	Ortsmitte	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Weilrod	Hasselbach	Ortsmitte	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Weilrod	Neuweilnau	Parkstraße	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Weilrod	Mauloff	Pfaffenkopf	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Rod an der Weil	Post	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Weilrod	Hasselbach	Rumpenmühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Weilrod	Winden	Runkelsteiner Mühle	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl
Weilrod	Rod an der Weil	Schule	Pausenplatz	Kein Fahrgastwechsel
Weilrod	Riedelbach	Schule	Alle	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Weilrod	Hasselbach	Vogelburg	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl

Weilrod	Altweilnau	Weilnauer Straße	Alle	Ausbau am Standort sowie Verlegung nicht möglich
Weilrod	Winden	Winden	Utenhof	Hochbord mit einer Mindesthöhe von 15 cm und taktile Elemente bereits vorhanden
Weilrod	Finsternthal	Wolfsküppel	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl; Umfeld der Haltestelle nicht barrierefrei
Weilrod	Rod an der Weil	Ziegelhütte	Alle	Sehr geringe Fahrgastzahl

Quelle: VHT 2025.

Anlage 3 Liste auszubauender Haltestellen

Tabelle 52: Übersicht auszubauender Haltestellen

Kommune	Ortsteil	Haltestelle	Fahrtrichtung	Prio
Friedrichsdorf	Friedrichsdorf	Bahnhof	Friedberg ⁸⁵	B
Friedrichsdorf	Burgholzhausen	Max-Planck-Straße	Alle	D
Friedrichsdorf	Friedrichsdorf	Wachthaus ⁸⁶	Alle	D
Glashütten	Glashütten	Am Brännchen	Alle	A/D
Glashütten	Oberems	Am Pol	Glashütten	A/D
Glashütten	Glashütten	Dornsweg	Alle	A/D
Glashütten	Schloßborn	Frankenbach	Alle	D
Glashütten	Schloßborn	Gemeindezentrum	Alle	D
Glashütten	Schloßborn	Im Krautfeld	Alle	D

⁸⁵ Es handelt sich um den Bussteig am Bahnhofsgebäude.

⁸⁶ Im Rahmen des Aufstellungsprozesses des ISEK wird geprüft, ob und die Haltestelle barrierefrei ausgebaut werden kann.

Glashütten	Glashütten	Kirche	Alle	A/C
Glashütten	Oberems	Post	Alle	A/D
Glashütten	Schloßborn	Ringstraße	Alle	D
Glashütten	Glashütten	Schule	Alle	E
Grävenwiesbach	Grävenwiesbach	Bahnhof	Bushalteplatz	B
Grävenwiesbach	Grävenwiesbach	Kindergarten	Alle	D
Grävenwiesbach	Laubach	Laubach	Alle	A
Grävenwiesbach	Hundstadt	Ortsmitte	Alle	E
Grävenwiesbach	Mönstadt	Ortsmitte	Alle	A
Grävenwiesbach	Naunstadt	Ortsmitte	Laubach und Grävenwiesbach ⁸⁷	A
Grävenwiesbach	Grävenwiesbach	Rathaus	Alle	C
Grävenwiesbach	Grävenwiesbach	Schule	Alle	E
Grävenwiesbach	Heinzenberg	Sportplatzstraße	Alle	A

⁸⁷ Hierbei handelt es sich um zwei Haltepositionen

Grävenwiesbach	Heinzenberg	Utenhof	Alle	D ⁸⁸
Königstein im Taunus	Königstein	Altenhainer Straße	Alle	C
Königstein im Taunus	Schneidhain	Am Fliederbusch	Alle	D
Königstein im Taunus	Falkenstein	Auf dem Seif ⁸⁹	Alle	D
Königstein im Taunus	Königstein	Bischof-Kaller-Straße	Schneidhain	C
Königstein im Taunus	Falkenstein	Ehrenmal	Falkenstein	C
Königstein im Taunus	Mammolshain	Evangelische Kirche	Alle	A/D
Königstein im Taunus	Königstein	Grüner Weg	Alle	D
Königstein im Taunus	Schneidhain	Johanniswald	Alle	D
Königstein im Taunus	Königstein	Kreisel	Stadtauswärts	C
Königstein im Taunus	Mammolshain	Kronthaler Straße	Alle	A/D
Königstein im Taunus	Königstein	Marienhöhe	Alle	D

⁸⁸ Ausbau wegen Umstiegen Bus zu Bus

⁸⁹ Vsl. Umbau in 2022

Königstein im Taunus	Königstein	Stadtmitte	Reguläre Haltestellen	C
Königstein im Taunus	Königstein	Taunusgymnasium	Bussteig A	E
Königstein im Taunus	Königstein	Theresenstraße	Alle	C
Kronberg im Taunus	Schönberg	Altkönigschule	Alle außer oberer Lindenstruthweg	D
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Am Rothlauf	Alle	D
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Am Sportfeld	stadteinwärts	D
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Am Weidengarten	Alle	D
Kronberg im Taunus	Kronberg	Bahnhof	Alle	B
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Ballenstedter Straße	Alle	D
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Birkenweg	Alle	D
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Brunnenweg	Alle	D
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Dalles	Alle	D
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Dieselstraße	Alle	D
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Erlenweg	Alle	D

Kronberg im Taunus	Schönberg	Freiherr-vom-Stein-Straße	stadteinwärts	D
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Friedensstraße	Alle	D
Kronberg im Taunus	Schönberg	Friedhof	Alle	D
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Gelber Weg	Alle	D
Kronberg im Taunus	Kronberg	Guaitastraße	stadtauswärts	D
Kronberg im Taunus	Schönberg	Höhenstraße	Alle	C
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Kirche	Dalles	D
Kronberg im Taunus	Kronberg	Königsteiner Straße	stadtauswärts	D
Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Le-Lavandou-Straße	Alle	D
Kronberg im Taunus	Kronberg	Ludwig-Sauer-Straße	Alle	D
Kronberg im Taunus	Kronberg	Oberer Lindenstruthweg	Alle	D
Kronberg im Taunus	Kronberg	Opel-Zoo	Königstein	D
Kronberg im Taunus	Kronberg	Roter Hang	Alle	D
Kronberg im Taunus	Kronberg	Schülerwiesen	Alle	D

Kronberg im Taunus	Oberhöchstadt	Tennis-Center	Alle	D
Neu-Anspach	Anspach	Adolf-Reichwein-Schule	Alle	D
Neu-Anspach	Hausen-Arnsbach	Am Dorfbrunnen	Westerfeld	D
Neu-Anspach	Anspach	Bahnhof	Alle	B
Neu-Anspach	Anspach	Breitestraße	Alle	C
Neu-Anspach	Anspach	Daimlerstraße	Alle	D
Neu-Anspach	Hausen-Arnsbach	Reuterweg	stadteinwärts	D
Neu-Anspach	Anspach	Weilstraße ⁹⁰	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Stierstadt	Altes Rathaus	Weißkirchen	D
Oberursel (Taunus)	Oberursel	An den drei Hasen	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Weißkirchen	An der Bleiche	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Oberursel	An der Heide	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Stierstadt	An der Wiesenmühle	Alle	D

⁹⁰ Zu prüfen, ob Ausbau am Standort bzw. Verlegung möglich ist

Oberursel (Taunus)	Oberursel	Bahnhof	Adenauerallee	B
Oberursel (Taunus)	Oberstedten	Bergweg	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Bommersheim	Bommersheimer Straße	Alle	B
Oberursel (Taunus)	Oberursel	Erich-Kästner-Schule	Alle	E
Oberursel (Taunus)	Oberstedten	Forstamt	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Oberstedten	Hans-Mess-Straße	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Oberursel	Hohemark	Alle	A
Oberursel (Taunus)	Oberursel	Holzweg	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Stierstadt	IGS	Alle	E
Oberursel (Taunus)	Weißkirchen	Kammerpfad	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Weißkirchen	Kurmainzer Straße	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Bommersheim	Lange Straße	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Oberstedten	Linde	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Oberstedten	Lindenbergweg	Alle	D

Oberursel (Taunus)	Oberursel	Marktplatz	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Weißkirchen	Mauerfeldstraße	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Oberstedten	Mittelstedter Straße	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Oberursel	Rathaus	Alle	C
Oberursel (Taunus)	Weißkirchen	Stadtwerke	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Weißkirchen	Weißkirchen/Steinbach	Alle	A
Oberursel (Taunus)	Oberursel	Zeppelinstraße	Alle	D
Oberursel (Taunus)	Stierstadt	Zollhaus	Oberhöchstadt und stadteinwärts	C
Schmitten im Taunus	Hunoldstal	Am Ginsterberg	Alle	D
Schmitten im Taunus	Brombach	Falkensteiner Weg	Alle	A/D
Schmitten im Taunus	Arnoldhain	Forsthaus)	Alle	A/D
Schmitten im Taunus	Niederreifenberg	Großer Feldberg	Alle	D
Schmitten im Taunus	Niederreifenberg	Grundschule	Alle	E
Schmitten im Taunus	Arnoldshain	Hegewiese	Alle	D

Schmitten im Taunus	Brombach	Im Boden	Alle	A/D
Schmitten im Taunus	Seelenberg	Im Kirchfeld	Alle	A/D
Schmitten im Taunus	Oberreifenberg	Kirche	Alle	A/D
Schmitten im Taunus	Seelenberg	Kirche	Alle	A/D
Schmitten im Taunus	Brombach	Luthereiche	Hunoldstal	A/D
Schmitten im Taunus	Arnoldshain	Sandplacken	Alle	D
Schmitten im Taunus	Arnoldshain	Schule	Alle	A/C
Schmitten im Taunus	Oberreifenberg	Siegfriedsiedlung	Alle	A/D
Schmitten im Taunus	Oberreifenberg	Steinbruch	Alle	A/D
Schmitten im Taunus	Arnoldshain	Taunusstraße	Alle	A/C
Schmitten im Taunus	Treisberg	Treisberg	Alle	A
Schmitten im Taunus	Hunoldstal	Weilbrücke	Alle	D
Steinbach (Taunus)	Steinbach	Am Schießberg ⁹¹	Alle	D

⁹¹ Ausbau für 2027 geplant

Usingen	Usingen	Alter Marktplatz	Alle	D
Usingen	Wernborn	Am Betzenberg	Alle	D
Usingen	Kransberg	Am Kurberg	Alle	D
Usingen	Eschbach	Friedhof	Alle	D
Usingen	Usingen	Schloßplatz	Alle	C
Usingen	Usingen	Stadthalle	Am Riedborn	D
Wehrheim	Wehrheim	Obernhainer Weg	Alle	C
Weilrod	Cratzenbach	Cratzenbach	Alle	A
Weilrod	Neuweilnau	Dreieck	Alle	D
Weilrod	Altweilnau	Egertshammer	Alle	D
Weilrod	Rod an der Weil	Eichelbacher Weg	Alle	D
Weilrod	Gemünden	Emmershäuser Straße	Alle	D
Weilrod	Altweilnau	Erbismühle	Alle	D
Weilrod	Riedelbach	Friedhof (Riedelbach)	Alle	D

Weilrod	Riedelbach	Gewerbegebiet	Alle	D
Weilrod	Altweilnau	Golfplatz / Friedwald ⁹²	Alle	A
Weilrod	Emmershausen	In den Gräben	Alle	D
Weilrod	Altweilnau	Lauker Weg	Alle	C
Weilrod	Hasselbach	Magarethenstraße ⁹³	Alle	D
Weilrod	Niederlauken	Niederlauken	Alle	A
Weilrod	Rod an der Weil	Niederrod	Alle	D
Weilrod	Mauloff	Ortsmitte (Mauloff)	Alle	A
Weilrod	Rod an der Weil	Rathaus ⁹⁴	Alle	D
Weilrod	Rod an der Weil	Schmiedhof	Alle	D

⁹² Geplant ist der Ausbau einer Halteposition für alle Fahrten. Da der Ausbau dieser Haltestelle vorgesehen ist, sind die weiteren Haltestellen im Ortsteil nicht mit Priorität A auszubauen.

⁹³ Möglichkeit des Ausbaus zu prüfen

⁹⁴ Ausbau in Zusammenhang mit Ausbau „Rod Schule“ zu prüfen; Ausbau abhängig der Prüfung eines barrierefreien Zuganges zum Rathaus

Weilrod	Rod an der Weil	Schule (Rod) ⁹⁵	Mit Fahrgastwechsel	E
Weilrod	Gemünden	Usinger Straße	Alle	A
Weilrod	Altweilnau	Weilnauer Straße	Alle	C

Quelle: VHT 2025.

⁹⁵ Ausbau abhängig der Prüfung eines barrierefreien Zuganges zur Grundschule im Weital

Anlage 4 Bestehende Erschließungslücken

Tabelle 53: Bestehende Erschließungslücken

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

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

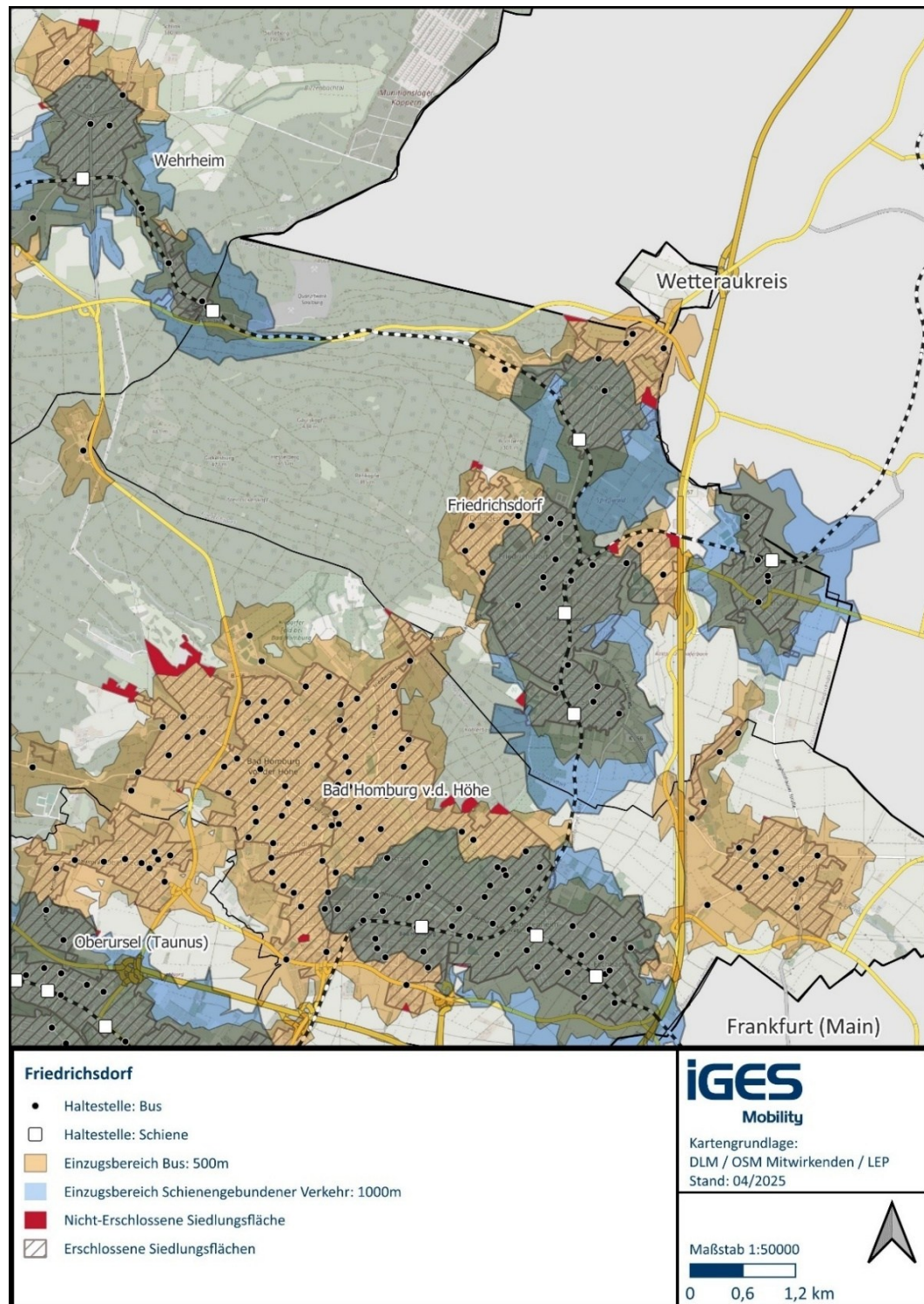
Schmitten im Taunus	Schmitten	Im Eichenborn
Schmitten im Taunus	Seelenberg	Am Windhain
Steinbach (Taunus)	Steinbach	Feldbergstraße
Usingen	Kransberg	Friedhof
Usingen	Kransberg	Am Wellenhang
Usingen	Usingen	Südümgehung
Usingen	Wernborn	Nordost
Wehrheim	Obernhein	Herzbergstraße
Wehrheim	Pfaffenwiesbach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

Quelle: IGES 2025.

Anmerkung: Erschließungslücken basierend auf der Berechnung aus Abbildung 19.

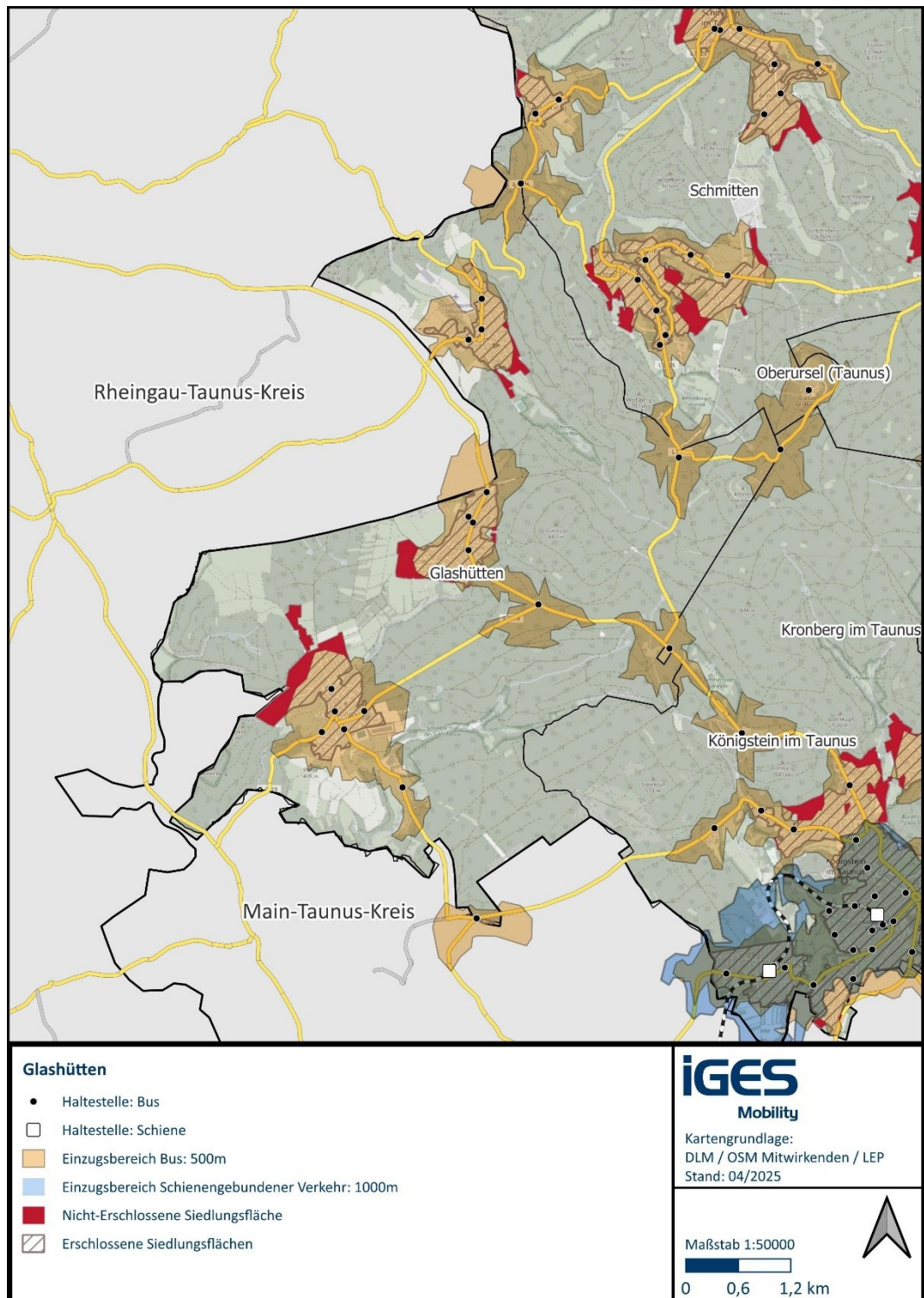
Anlage 5 Erreichbarkeitsanalysen je Kommune im VHT-Gebiet

Abbildung 31: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Friedrichsdorf



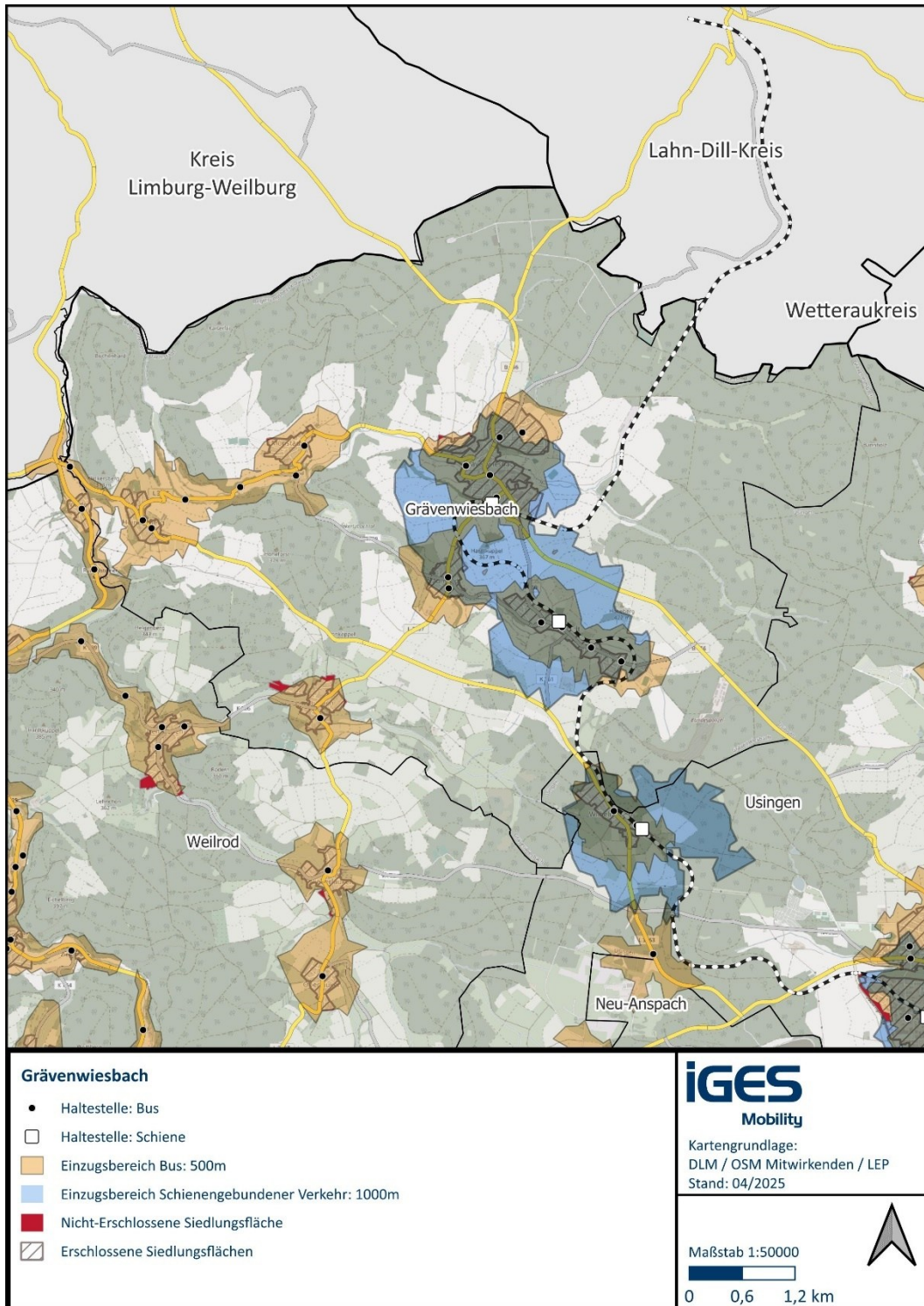
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Abbildung 32: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Glashütten



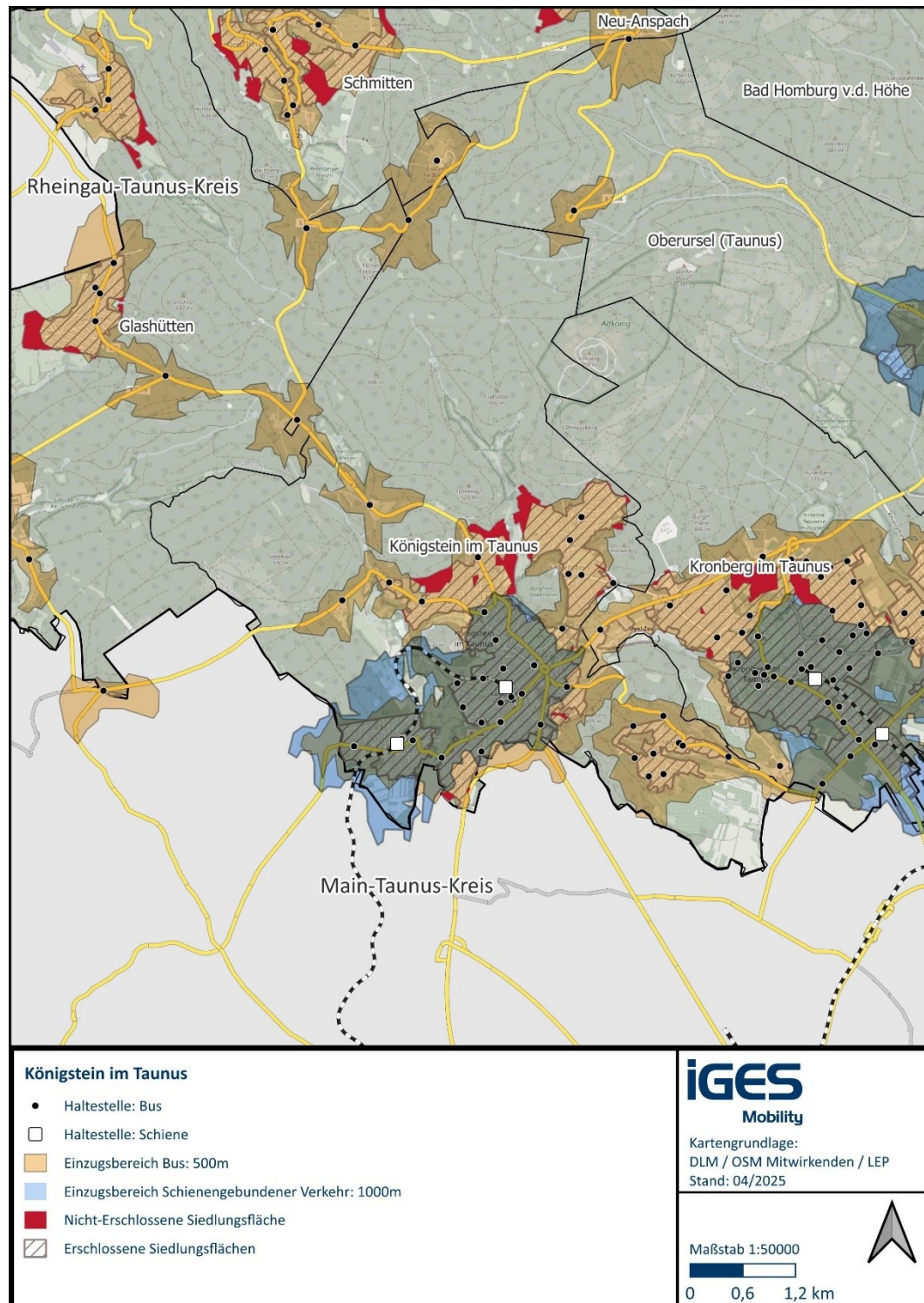
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Abbildung 33: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Grävenwiesbach



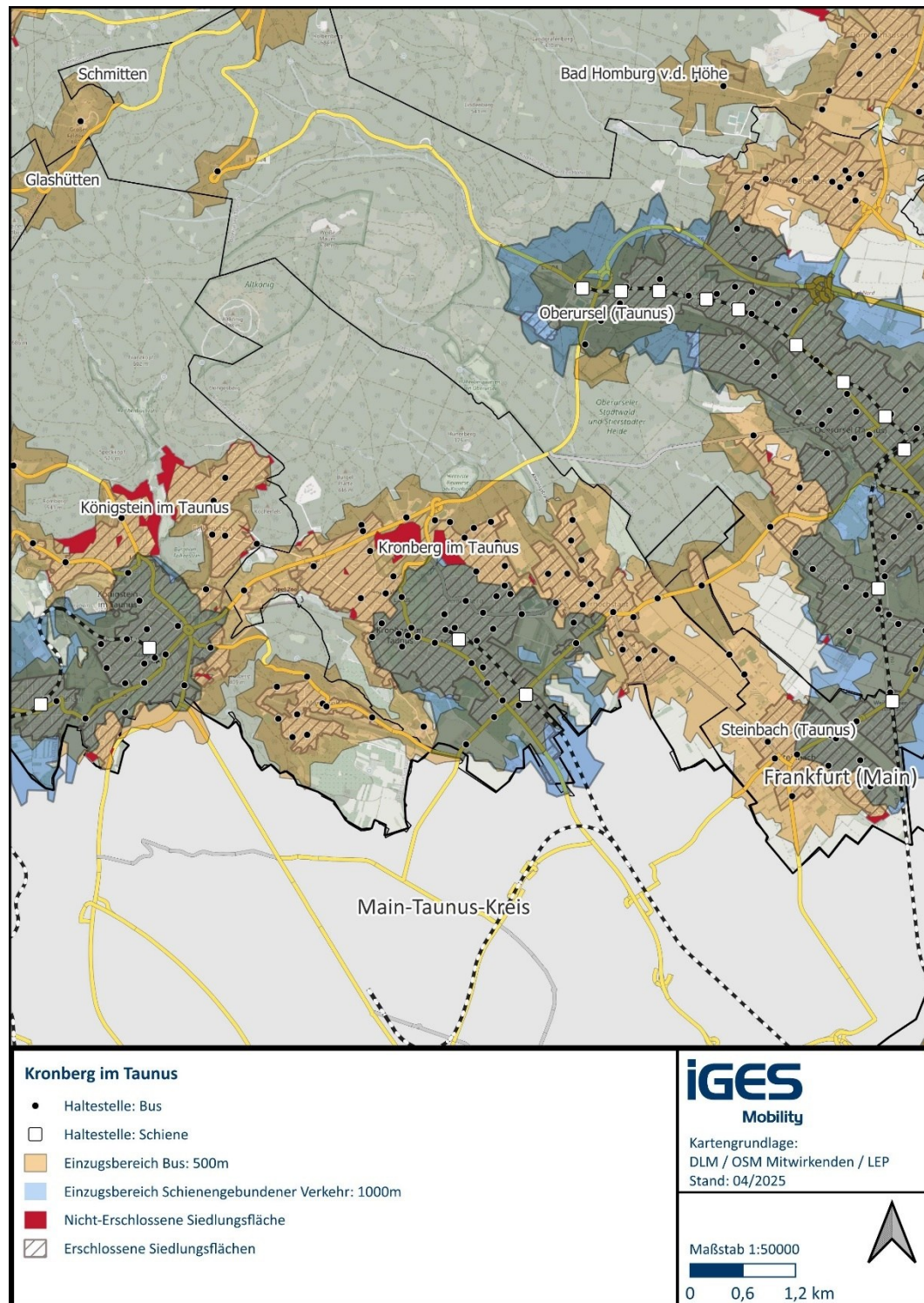
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

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



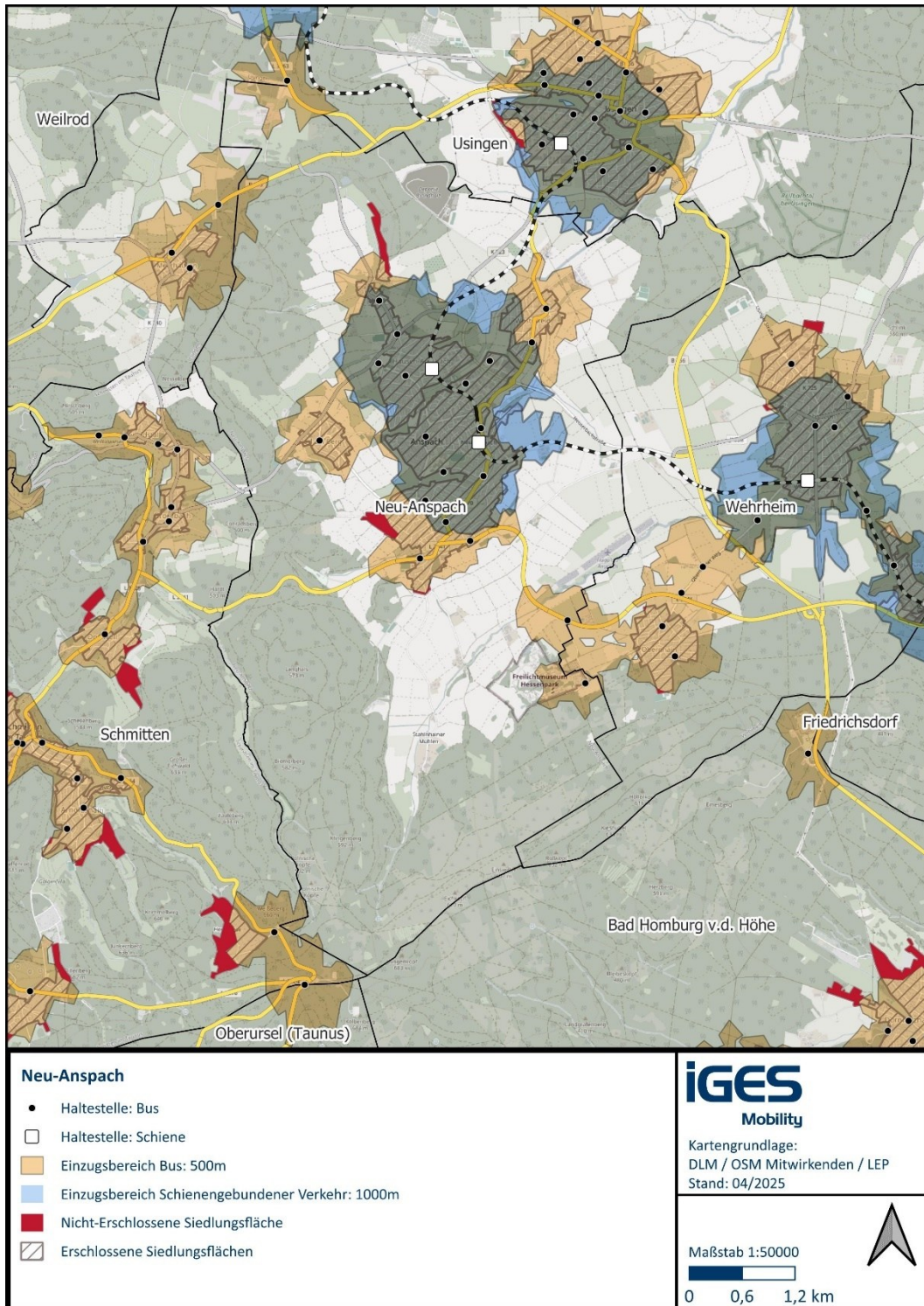
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

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



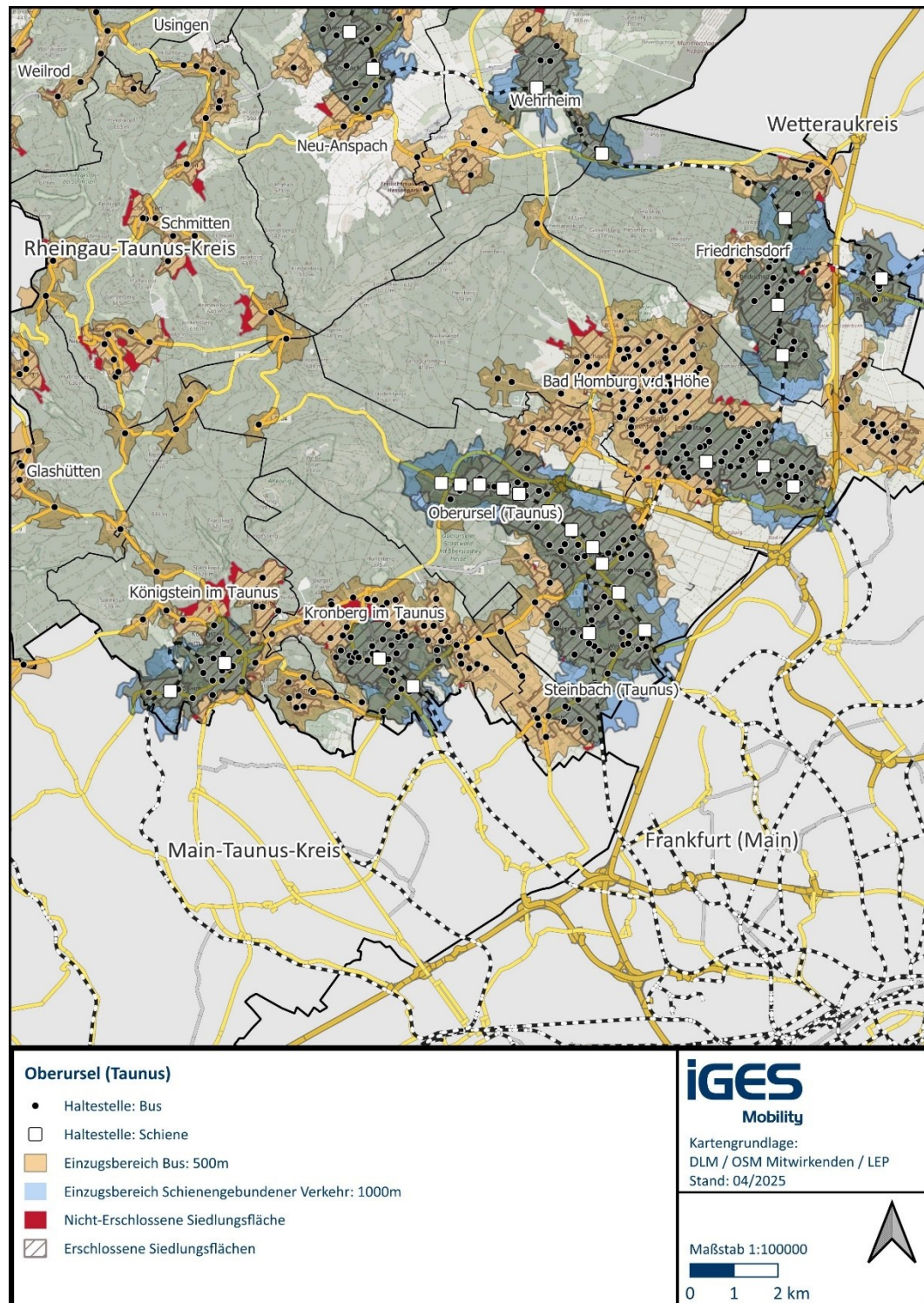
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

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



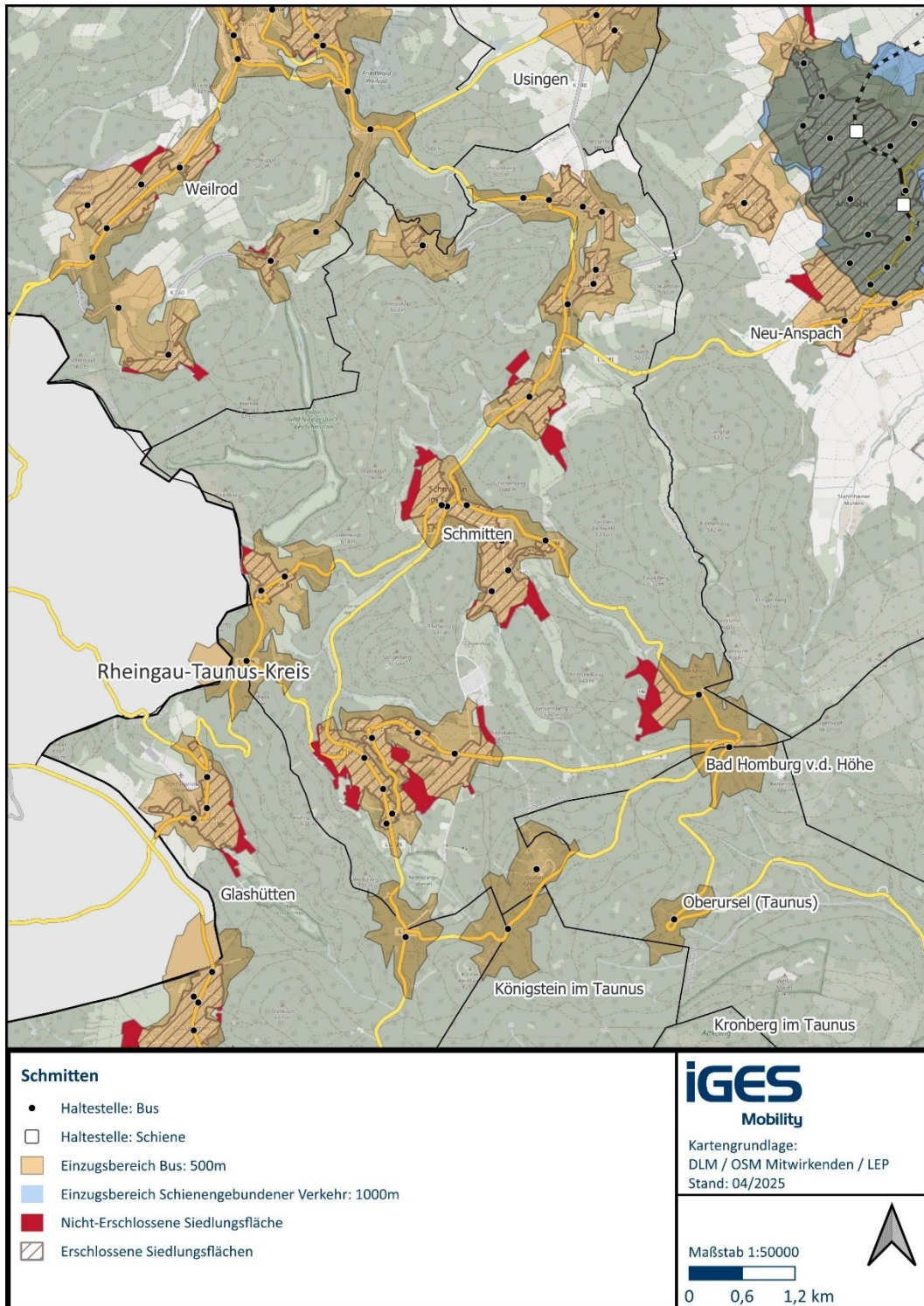
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

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



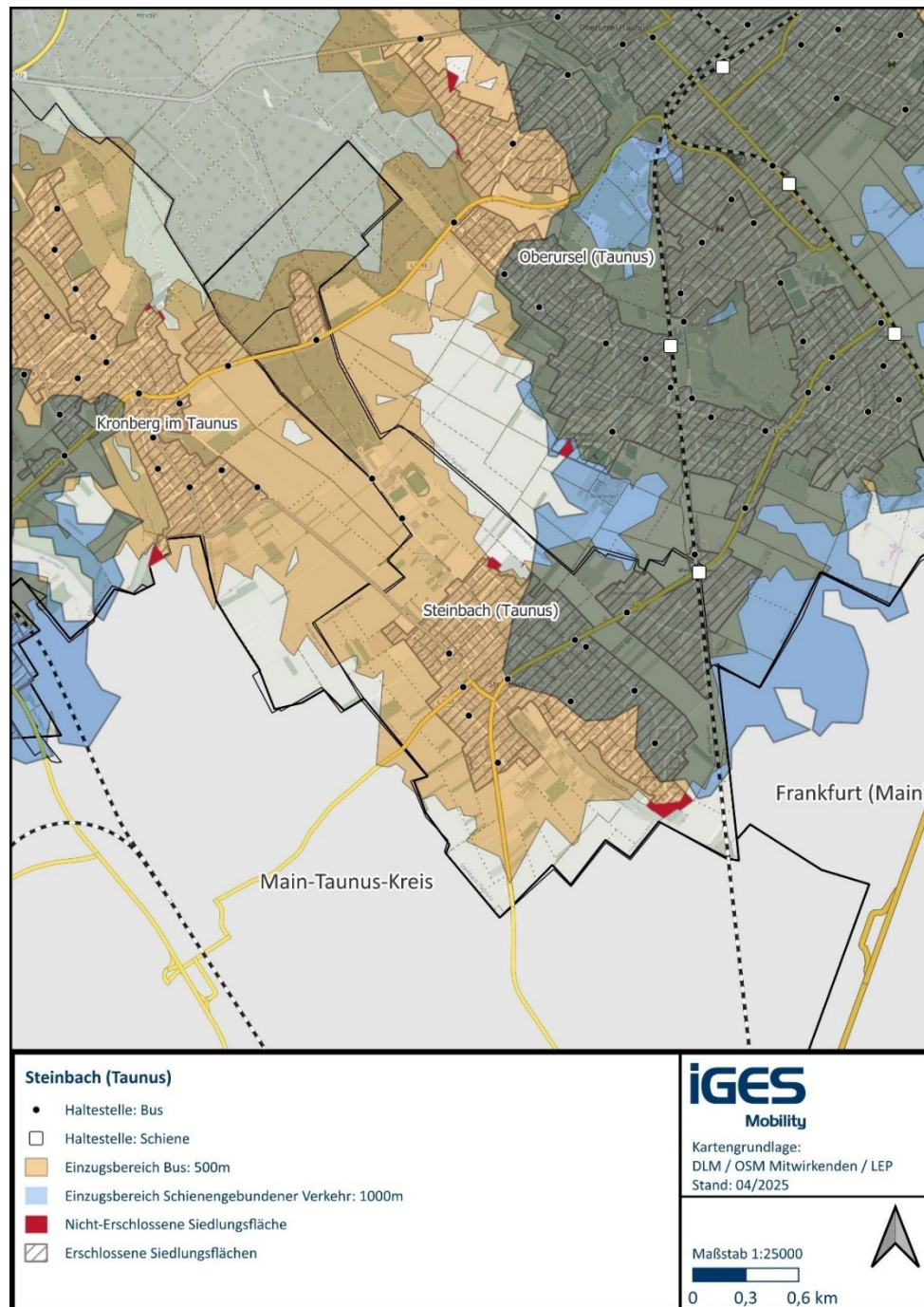
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

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



Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

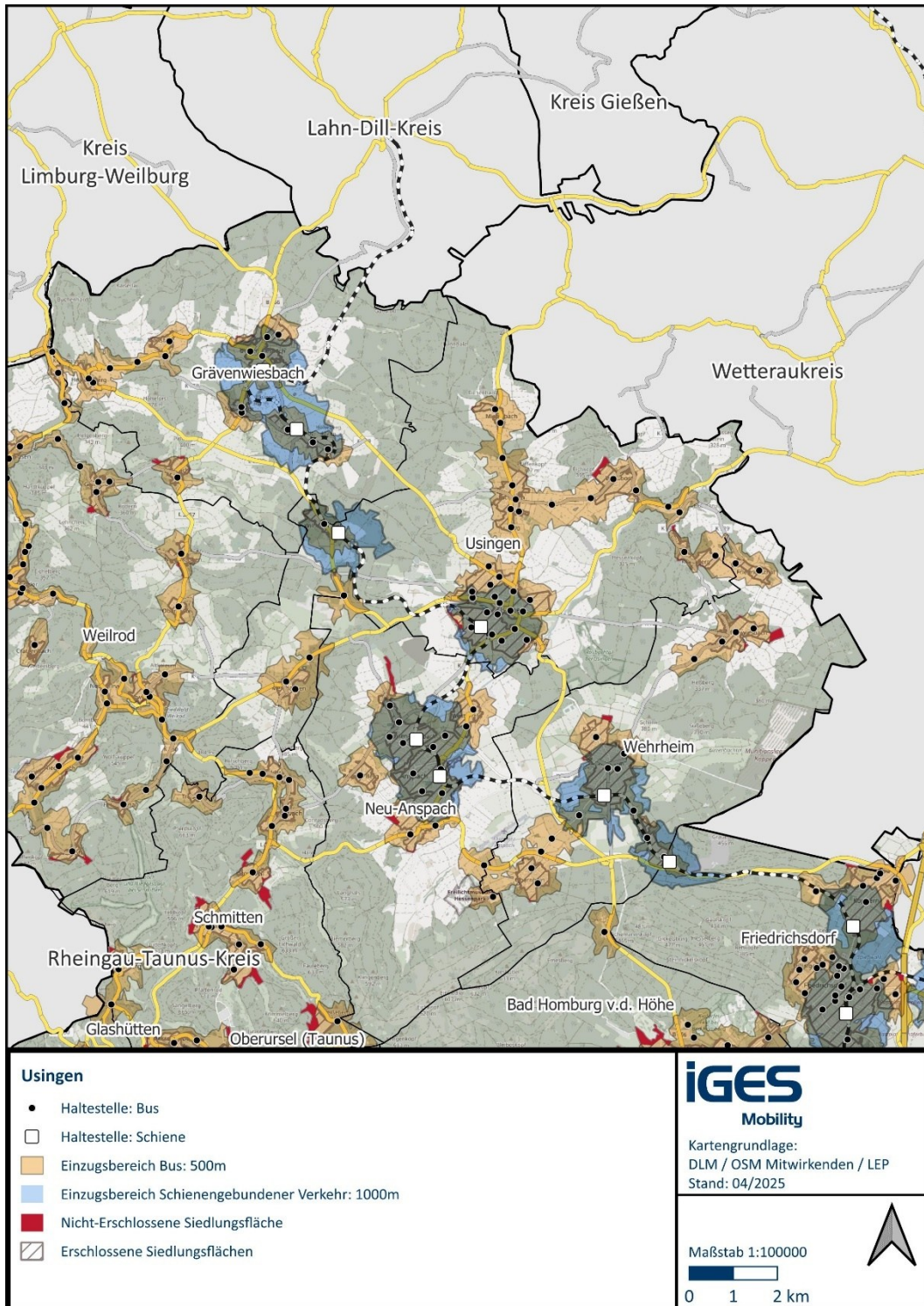
Abbildung 39: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Steinbach (Taunus)



Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

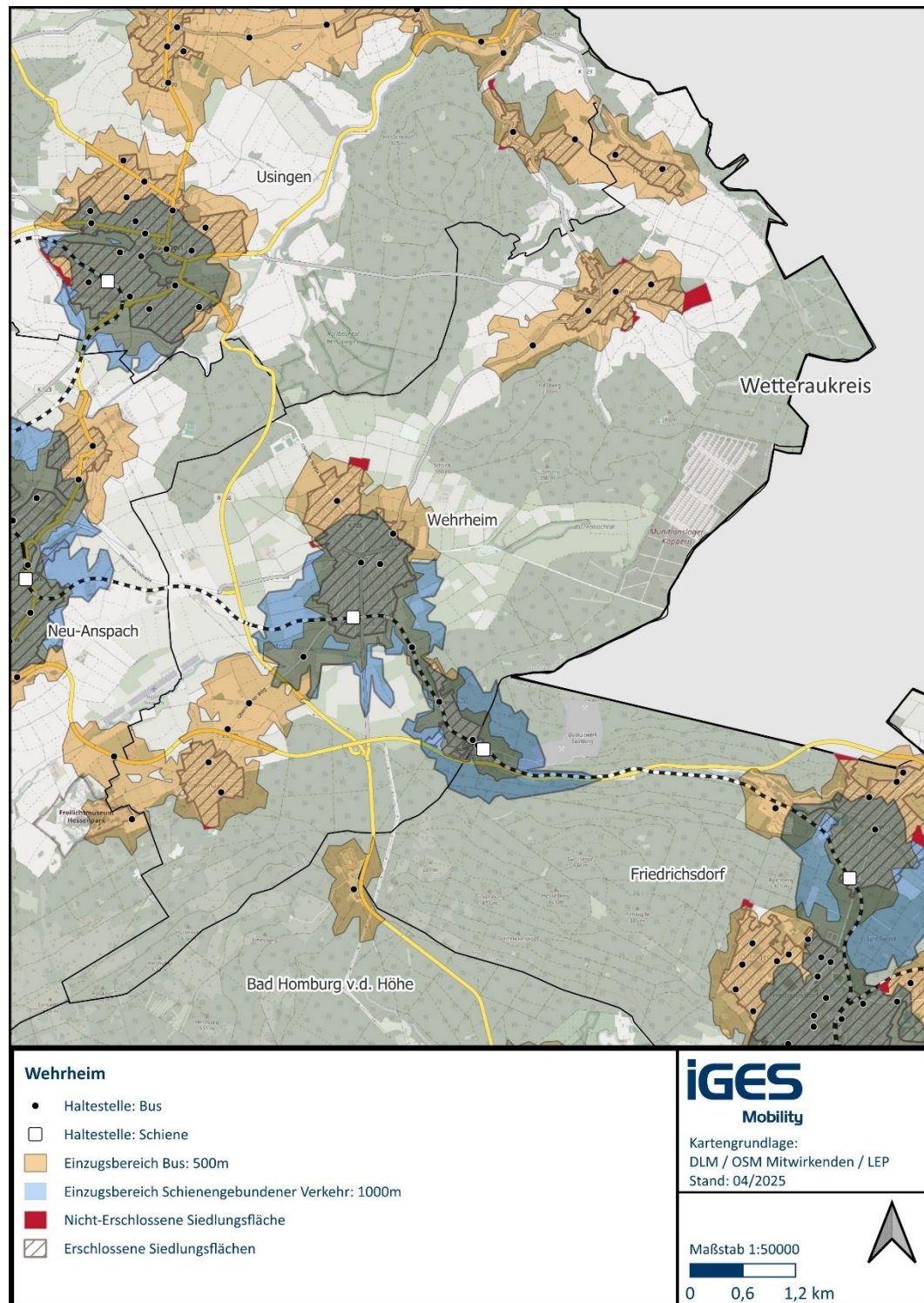
Anmerkung: Es kann aufgrund von Datenungenauigkeiten zur Berechnungsunterschieden der Erreichbarkeiten kommen. Die Stadt Steinbach (Taunus) hat darauf hingewiesen, dass die Erschließungslücke Feldbergstraße größer ist als dargestellt und erstreckt sich nach Angaben der Stadt etwas weiter in Richtung Südwesten. Die Erschließungslücke im Bereich Ahornweg/Im Wingertsgrund ist nach Prüfung tatsächlicher Fußweglängen nicht vorhanden.

Abbildung 40: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in U-singen



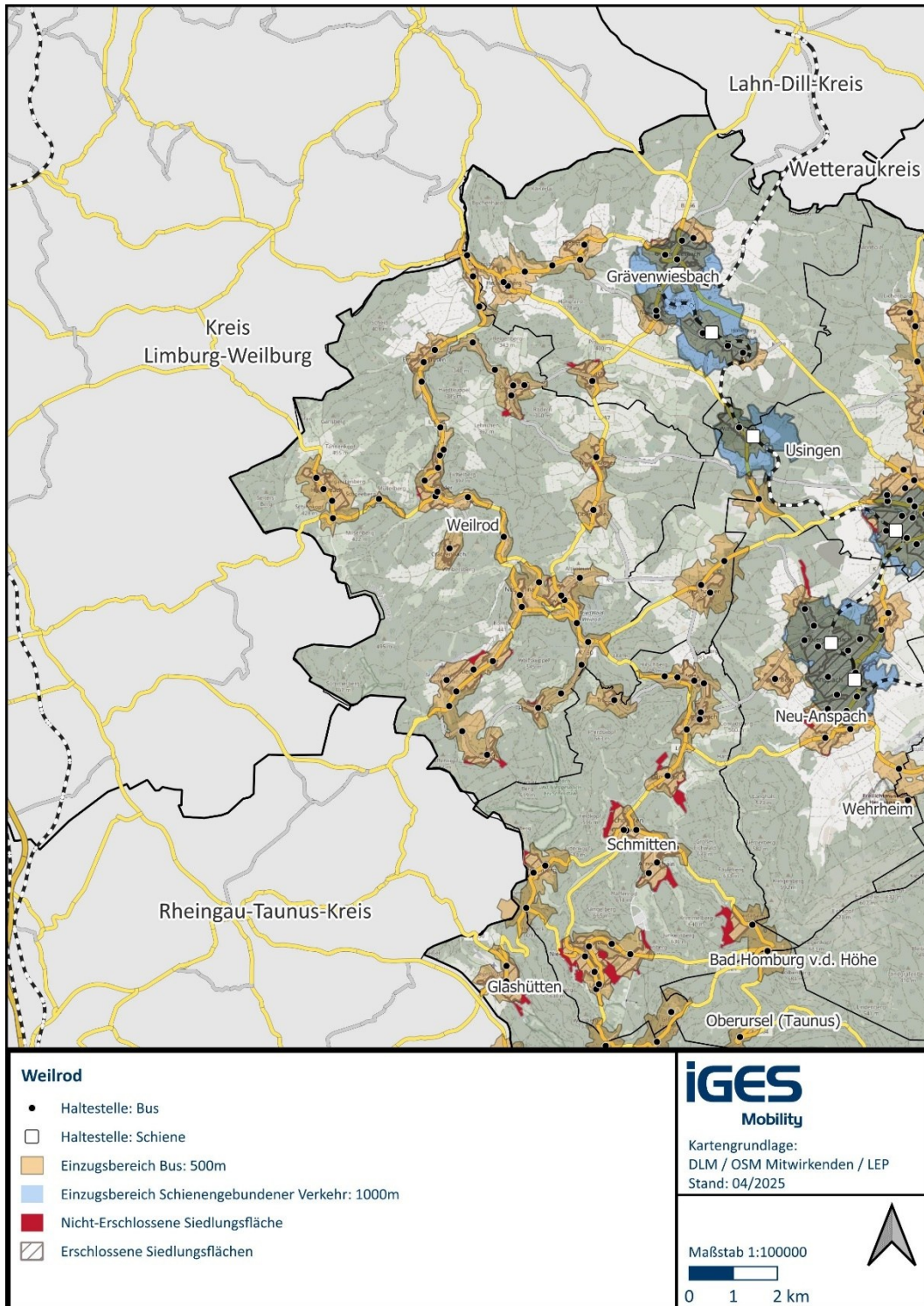
Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Abbildung 41: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Wehrheim



Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Abbildung 42: Erschließung Schienen-Zugangsstellen und Bushaltestellen in Weilrod



Quelle: IGES 2025, eigene Darstellung.

Anlage 6 Stellungnahme zu den Hinweisen aus der Frühbeteiligung

Tabelle 54: Hinweise zum Thema „Erschließung“

Kommune	Aussage	Stellungnahme
Oberursel (Taunus)	a. im Gewerbegebiet „An den Drei Hasen“ - hier sind zwei Bushaltestellen bereits barrierefrei hergestellt worden und einsatzbereit. (vgl. Kartenausschnitt) b. im Wohngebiet südöstlich der Altkönigstraße c. im Wohngebiet entlang der Achse An der Billwiese – Bleibiskopfstraße 2022 wurde im Auftrag der Stadt und in Abstimmung mit den Stadtwerken ein Kurzgutachten erarbeitet, das verschiedene Varianten im Verkehrsangebot Stadtbus zu einer möglichen Optimierung bei Neuausschreibung geprüft hat (vgl. Anhang).	Im Zuge der Analyse der Erschließung wurde eine ausreichende Erschließung der Gebiete festgestellt (vgl. 3.1.1 Erschließung); Der Stadtverkehr Oberursel (Taunus) wurde im Rahmen der Neuaufstellung des NVP angesichts der veränderten Rahmenbedingungen geplant und beschrieben (vgl. 5.1.1 Anpassung des ÖPNV-Angebots im Stadtverkehr Oberursel (Taunus)).
Friedrichsdorf	Vorbemerkung: Die Stadt Friedrichsdorf erstellt derzeit ein Integriertes Mobilitätskonzept. In diesem Zuge wird auch der ÖPNV umfassend untersucht, um einerseits Empfehlungen für die Weiterentwicklung und Neuausschreibung des Stadtverkehrs in Friedrichsdorf und andererseits den ÖPNV allgemein zu erarbeiten. Relevante Aussagen zum Stadtverkehr sind bis Ende 2024 vorgesehen. Die eigentliche Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes selbst ist jedoch erst bis Ende 2025 geplant. Entsprechend sind die hier im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum Nahverkehrsplan gemachten Angaben lediglich ein erster Aufschlag. Weitere Erkenntnisse ergeben sich aus dem laufenden Prozess zum Mobilitätskonzept und sollten entsprechend Eingang finden können.	Berücksichtigung der Planungen der Stadt Friedrichsdorf im Rahmen des NVP; Erreichbarkeitsanalyse der Stadt Friedrichsdorf wurde mit der beschriebenen Methodik im Rahmen des NVP durchgeführt (vgl. 3.2.3 Haltestellen) und gem. Anforderungen an die Erschließung bewertet (vgl. 3.1.1 Erschließung)

Zur Erschließung:

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

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

siehe auch Anlage:

- Folie Untersuchungsprämissen – 01_Friedrichsdorf_Untersuchungsprämissen.pdf

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

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

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

1000m-Radius des SPNV.

siehe auch Anlage:

- Karte Defizite Bus und Bahn – 02_Friedrichsdorf_Defizite.jpg

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

Neubaugebiet Wiesenblick

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

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

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

Kurbad Königstein

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

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

Usingen

Michelbach außerhalb der Schulzeiten und Ferien

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

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

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

Erschließung des Wohnbaugebiets im OT Hundstadt ist gem. dem definierten Anforderungsprofil gesichert und daher nicht als Maßnahme im NVP verankert.

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

Glashütten

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

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

Quelle: IGES 2025.

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

Tabelle 55: Hinweise zum Thema „Bedienung“

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

Zur Bedienung:

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

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

Für den Nachtbus (n35) ist folgendes Bedienungsangebot vorgesehen:

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

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

siehe auch Anlagen:

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

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

Königstein im Taunus

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

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

		auf Selbstkosten ein On-Demand-Angebot umzusetzen (vgl. 5.1.6 On-Demand-Angebote)
Usingen	Defizit in der Bedienung Hattsteiner Allee / Schlagweg	Die Hattsteiner Allee ist erschlossen. Busverkehr ist aus Sicht des VHT möglich und aufgrund der Schulen notwendig.
Neu-Anspach	Defizit in der Bedienung Linie nach Usingen sollte am Rathaus vorbeikommen, Haltestelle Breitestraße in der Nähe	Kenntnisnahme und Berücksichtigung im Anforderungsprofil zur Bedienung (vgl. 3.1.2 Bedienung) (vgl. Tabelle 39 Zusammenfassender Maßnahmenplan, Maßnahme 56)
Schmitten im Taunus	Defizit in der Bedienung: - Niederreifenberg nach Schmitten - Von Neu-Anspach nach Oberreifenberg - Von Arnoldshain in alle Richtungen - Von Arnoldshain und der Hegewiese Richtung Oberursel Maßnahme: - Schließung der Taktlücke an Wochentagen in der Zeit von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr Richtung Oberursel und Königstein. - Durchführung des Halbstundentaktes von Königstein und Oberursel nach Schmitten bis 21:00 Uhr an Wochentagen - Halbstundentaktung der Busanbindung nach Usingen und Neu-Anspach (insbesondere von den unteren Ortsteilen Treisberg, Hunoldstal, Brombach, Dorfweil) - Halbstundentaktung der Busanbindung an Oberursel und Königstein und zurück für Berufs- und Schulpendinger Beschreibung der Handlungsbedarfe: Weil die Anbindung und Taktung für die Schmittener Bürgerinnen und Bürger noch nicht optimal ist	Verbesserung der Anbindung von Ortsteilen Schmittens im Anforderungsprofil festgelegt (vgl. 3.1.2 Bedienung und 5.1.2 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit). Aufgrund der Rahmenbedingungen ist ein weitergehender Angebotsausbau nicht möglich.

Weilrod**Defizit in der Bedienung**

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

Maßnahme:

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

Beschreibung der Handlungsbedarfe:

Weilrod ist eine an die Kreisgrenzen von Limburg-Weilburg und dem Rheingau-Taunuskreis angrenzende Kommune. Die Verbindungen in die benachbarten Kreise

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

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

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

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

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

sind historisch gewachsen, so auch die Ströme der Schülerinnen und Schüler

Grävenwiesbach	Defizit in der Bedienung Gerade außerhalb der Hauptverkehrszeiten ist die Verbindung der Ortsteile untereinander nur unzureichend vorhanden und insbesondere nicht geeignet eine alternative zum motorisierten Individualverkehr darzustellen. Für Menschen, die auf ein ÖPNV-Angebot angewiesen sind, bestehen gerade auf den Ortsteilen erhebliche Einschränkungen im Alltag und in Bezug auf die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Die Gemeinde Grävenwiesbach liegt an der Kreisgrenze zum Landkreis Limburg-Weilburg. Die Nachbarkommune Weilmünster ist Schulstandort mit einer Kooperativen Gesamtschule mit Gymnasialzweig. Auf Grund der Nähe des Schulstandorts Weilmünster besuchen viele Kinder der Gemeinde die dortige weiterführende Schule. Die ÖPNV-Verbindung ist hier jedoch aus Sicht der Gemeinde unzulänglich und sollte verstärkt werden. Grundsätzlich sollten die Schülerverkehre so organisiert sein, dass auch Schülerinnen und Schüler aus Ortsteilen in einer Vertretbaren Gesamtreisezeit ihren Schulstandort möglichst ohne Umstiege und ohne unzumutbare Wartezeiten erreichen können.	Verbesserung der Anbindung von Ortsteilen in Richtung Usingen im Anforderungsprofil festgelegt (vgl. 3.1.2 Bedienung und 5.1.2 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit). Aufgrund der Rahmenbedingungen ist ein weitergehender Angebotsausbau nicht möglich. Gem. den Vorgaben zum Schulverkehr an Grundschulen (vgl. 3.3.1 Schulverkehr an Grundschulen) sind keine Umstiege vorgesehen. An allen weiteren Schultypen sind aufgrund des höheren Alters der Schulkinder mehr Umstiege erlaubt.
-----------------------	---	--

Quelle: IGES 2025.

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

Tabelle 56: Hinweise zum Thema „Verbindung“

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

Einkaufsmarkt, Kindergarten) nach 14 Uhr nur noch im 2 Stunde-Takt gegeben. Insbesondere sollte auf AST-Verbindungen verzichtet werden, da diese ein Hemmnis in der ÖPNV-Nutzung darstellen.

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

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

Schmitten im Taunus	Beschreibung der fehlenden oder anzupassenden Verbindungen: - Anbindung an die Taunusbahn zu den Bahnhöfen Neu-Anspach, Usingen und Wehrheim sichern. - Nachtbus von Oberursel-Hohemark nach Schmitten sowie Wochenends- und Abendverkehr nach Neu-Anspach. - Verbindung am Wochenende von Niederreifenberg nach Schmitten schaffen - Verbindung von Neu-Anspach nach Oberreifenberg schaffen Umfang der Anpassungen: Eine Anpassung des Fahrplanes und Anbindung der fehlenden Verbindungen Beschreibung der Handlungsbedarfe: Gerade für Schüllerinnen und Schüler sowie Jugendliche, die nicht die Möglichkeit auf elterlichen Fahrdienst haben, sind gute Anbindungen zu den Bahnstationen und am Wochenende von großer Wichtigkeit.	Verbesserung der Anbindung von Ortsteilen Schmittens im Rahmen des Anforderungsprofils definiert (vgl. 3.1.2 Bedienung) sowie in Maßnahmen übersetzt (vgl. 5.1.2 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit). Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen ist ein umfangreicherer Angebotsausbau nicht möglich. Der Erhalt des bestehenden Nachtbusangebotes ist als Maßnahme im NVP verankert (vgl. Tabelle 39 Zusammenfassender Maßnahmenplan, Maßnahme 1). Es bestehen am Wochenende Verbindungen zwischen Schmitten-Niederreifenberg nach Schmitten sowie unter der Woche zwischen Neu-Anspach und Schmitten-Oberreifenberg und diese sollen auch erhalten bleiben.
Weilrod	Beschreibung der fehlenden oder anzupassenden Verbindungen: - Verbesserung der Anbindungen von Riedelbach und Hasselbach Richtung Bad Camberg (Schulen, Einzelhandel, Ärzte) - von Emmershausen und Winden nach Weilmünster / Weilburg (Schulen, Einzelhandel, Ärzte) - Einsatz eines „Rundbusses“ zur Anbindung aller Weilroder Ortsteile an den Knoten Rod an der Weil - Halbstundentakt der Busanbindung nach Usingen und Neu-Anspach insbesondere von den Weilroder Ortsteilen Emmershausen,	Verbesserung der Anbindung von Ortsteilen Weilrods im Rahmen des Anforderungsprofils definiert (vgl. 3.1.2 Bedienung) sowie in Maßnahmen übersetzt (vgl. 5.1.2 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit). Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen ist ein umfangreicherer Angebotsausbau nicht möglich.

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

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

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

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

Quelle: IGES 2025.

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

Tabelle 57: Hinweise zum Thema „Verknüpfung“

Kommune	Aussage	Stellungnahme
Oberursel (Taunus)	a. Entlang der Achse Hohemarkstraße b. Am S-Bahnhof Weißkirchen/Steinbach (vgl. nicht öffentliche Machbarkeitsstudie) c. B+R am S-Bahnhof Stierstadt (vgl. Machbarkeitsstudie Parkdeck Stierstadt) d. Mobilitätsstation am Bahnhof Oberursel (vgl. Zeichnungen zum Bahnhof)	Kenntnisnahme und Berücksichtigung in den Maßnahmen zur Verkehrsmittelverknüpfung (vgl. 5.2.2 Verkehrsmittelverknüpfung)
	Umfang der Anpassungen: a. Mobilitätsstationen und/oder B+R an mehreren U-Bahnstationen entlang der Achse	
	Beschreibung der Handlungsbedarfe: a. Entlang der Achse Hohemarkstraße verläuft die U-Bahn, die für den überörtlichen Verkehr von und nach Oberursel zentrale Bedeutung hat, sowie mehrere Buslinien. Die U-Bahnstationen entlang dieser Achse bieten sich daher dafür als Verknüpfungspunkte insbesondere für die Pendlerverkehre an. b. Die anderen erwähnten Standorte sind wichtige Umsteigestandorte für den Pendelverkehr	
Friedrichsdorf	Analysen und Handlungsempfehlungen, die über das Projekt RMV All-In hinausgehen, liegen derzeit nicht vor, sind aber im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes im Laufe des Jahres 2025 zu erwarten.	Kenntnisnahme
	Siehe auch Anlagen: - Bestand Vernetzte Mobilität – 05_Friedrichsdorf_Bestand_VernetzteMobilität.jpg - Defizite Vernetzte Mobilität - 06_Friedrichsdorf_Defizite_VernetzteMobilität.jpg	

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

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

Quelle:	IGES 2025.
Anmerkung:	Frage aus dem Fragebogen: Gibt es in Ihrer Gemeinde bzw. in der Umgebung Orte neben den Standorten des Projekt RMV All-In, an denen die Verknüpfung zwischen Verkehrsmitteln gestärkt werden sollte?

Tabelle 58: Hinweise zum Thema „Infrastruktur“

Kommune	Aussage	Stellungnahme
Oberursel (Taunus)	a. Außer an den U- und S-Bahnstationen sind keine ÖPNV-Stationen in Oberursel mit DFI-Systemen ausgestattet. Dies sollte, beginnend mit den Haltestellen mit dem größten Fahrgastaufkommen, möglichst zeitnah nachgerüstet werden.	Die anzustrebende Ausstattung von Haltestellen ist unter 3.2.3.4 Ausstattungsmerkmale definiert.
Friedrichsdorf	Derzeit sind 39 von 55 Haltestellen in Friedrichsdorf barrierefrei umgebaut. Bei den verbleibenden 16 Haltestellen ist der Umbau nicht oder noch nicht erfolgt. Die Gründe hierzu sind den Bemerkungen der Anlage zu entnehmen. Siehe auch Anlage: - Barrierefreie Haltestellen - 07_Friedrichsdorf_BarrierefreieHaltestellen.xlsx Weitere Analysen und Handlungsempfehlungen zur ÖPNV-Infrastruktur sind im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes zu erwarten.	Kenntnisnahme
Kronberg im Taunus	Bezüglich der Infrastruktur (Haltestellen/DFI) haben wir noch erhebliches Verbesserungspotential. Sei es der barrierefreie Ausbau, aber auch die verbauten Elemente wie Haltestellenpaddels/Fahrgastunterstände zu installieren bzw. zu modernisieren. Eine entsprechende Bestandsaufnahme ist vorhanden. Kapazitätstechnisch sowie im Bereich Planung/Tiefbau sind uns die fachliche Kapazitäten nicht gegeben.	Kenntnisnahme. Vorgaben zur Mindestausstattung von Haltestellen sind Abschnitt 3.2.3.4 Ausstattungsmerkmale zu entnehmen.
Königstein im Taunus	Die Bushaltestellen müssen ertüchtigt werden, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten und dem Umstieg vom MIV auf den ÖPNV zu beschleunigen, die Fahrgastinformation an allen Haltestelle zu verbessern Wenn es die vorhandene Infrastruktur wie Gehwegbreite etc. möglich, sollten möglichst alle Bus-Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden	Kenntnisnahme. Vorgaben zur Mindestausstattung von Haltestellen sind Abschnitt 3.2.3.4 Ausstattungsmerkmale zu entnehmen.

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

Fahrgastinformation an den Haltestellen

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

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

Usingen	Überdachung Bushaltestellen	Kenntnisnahme. Vorgaben zur Mindestausstattung von Haltestellen sind Abschnitt 3.2.3.4 Ausstattungsmerkmale zu entnehmen.
Schmitten im Taunus	- Digitalisierung der Haltestellen mit Echtzeitanzeige in vergleichbarer Form wie in Königstein. - U-Einrichtung von Störungsdurchsagen für weiterfahrende Verbindungen. - Ausbau aller Haltestellen als barrierefreie Haltestelle sowie Anbringung von Müll-eimern an jeder Haltestelle.	Kenntnisnahme. Vorgaben zur Mindestausstattung und Barrierefreiheit von Haltestellen sind dem Abschnitt 3.2.3 Haltestellen zu entnehmen.
Weilrod	- Digitalisierung der Haltestellen mit Echtzeitanzeige	Kenntnisnahme. Vorgaben zur Mindestausstattung

	- Weiterer Ausbau der barrierefreien Haltestellen, besonders bei touristischen Haltestellen im Außenbereich - Verbesserter Wetterschutz durch zeitgemäße Wartehäuschen - Störungsdurchsagen für weiterführende Verbindungen - Busse mit wintertauglicher Ausrüstung (Bereifung) - Einsatz von Überlandbussen aufgrund der topografischen Gegebenheiten (Niederflurbusse sind im ländlichen Raum ungeeignet) - Haltestellen generell mit einer Höhe von 18 cm ausbauen - Alle Haltestellen sollen barrierefrei ausgebaut sein und über Mülleimer mit Zigarettenabwurf verfügen. - Busse entsprechend der topografischen Verhältnisse im ländlichen Raum anpassen und ausstatten. - bessere Schulung der Fahrer im Fahrbetrieb - regelmäßiger und verlässlicher ÖPNV auch bei schlechter Witterung und Winterwetter	von Haltestellen sind Abschnitt 3.2.3.4 Ausstattungsmerkmale zu entnehmen. Darüber hinaus wurde ein Umsetzungsplan für den barrierefreien Halstellenausbau festgelegt (vgl. 0). Die Wintertauglichkeit der Fahrzeuge wurde als Maßnahme im NVP verankert. Gesetzliche Vorgaben zur Barrierefreiheit erlauben nur Niederflurbusse.
Grävenwiesbach	Die Fahrgastinformationen am Bahnhof Grävenwiesbach sind unzureichend und oftmals unzutreffend. Der Verweis auf die Informationen an den Fahrkartenautomaten ist nicht ausreichend.	Kenntnisnahme. Vorgaben zur Mindestausstattung von Haltestellen sind Abschnitt 3.2.3.4 Ausstattungsmerkmale zu entnehmen. Aktuell wird an einer Verbesserung gearbeitet.
Hochtaunuskreis (HTK)	Fahrgastinformationen	Kenntnisnahme
Quelle:	IGES 2025.	
Anmerkung:	Frage aus dem Fragebogen: Gibt es in Ihrer Gemeinde konkrete Handlungsbedarfe bzgl. Ausbau oder Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur?	

Tabelle 59: Hinweise zum Thema „Sonstiges“

Kommune	Aussage	Stellungnahme
Oberursel (Taunus)	a. Barrierefreiheit der Bushaltestellen	Kenntnisnahme. Vorgaben zur Mindestausstattung von Haltestellen sind Abschnitt 3.2.3.4 Ausstattungsmerkmale zu entnehmen. Darüber hinaus wurde ein Umsetzungsplan für den barrierefreien Haltestellenausbau festgelegt (vgl. 0)
	b. (Überdachte) Sitzgelegenheiten an möglichst allen Bushaltestellen	
Friedrichsdorf	Auf unterschiedlichen Ebenen wurden Klimaschutzziele definiert. Treibhausgasemissionen müssen drastisch gesenkt werden. Auch die Stadt Friedrichsdorf hat beschlossen, bis 2035 klimaneutral in den Bereichen Strom, Wärme und Mobilität zu werden.	Das Thema Klimaschutz wurde im Rahmen des NVP berücksichtigt. Im Rahmen des Arbeitskreises wurde dieses Thema jedoch im Vergleich zum Schülerverkehr und einem umfassenden Fahrtenangebot als weniger wichtig bewertet.
	Somit erscheint geradezu zwingend, Klimaschutz als zentrale Anforderung und Zielsetzung im Nahverkehrsplan zu definieren und auf dieser Grundlage ein grundlegend besseres ÖPNV-Angebot zu konzipieren.	Die erarbeiteten Ergebnisse des integrierten Mobilitätskonzepts wurden für die Bestandsanalyse und die darauffolgende Erarbeitung des Anforderungsprofils berücksichtigt (vgl. Abschnitte 2 und 3).
	Die Stadt Friedrichsdorf erstellt derzeit ein Integriertes Mobilitätskonzept. In diesem Zuge wird auch der ÖPNV umfassend untersucht, um einerseits Empfehlungen für die Weiterentwicklung und Neuausschreibung des Stadtverkehrs in Friedrichsdorf und andererseits den ÖPNV allgemein zu erarbeiten. Relevante Aussagen zum Stadtverkehr sind bis Ende 2024 vorgesehen. Die eigentliche Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes selbst ist jedoch erst bis Ende 2025 geplant. Entsprechend sind die hier im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum Nahverkehrsplan gemachten Angaben lediglich ein erster Aufschlag.	Die Stadt Friedrichsdorf ist durch Achsen des Regionalverkehrs in drei Richtungen angebunden. Vorgaben zur Bedienung im Stadtverkehr sind im Anforderungsprofil festgelegt. Darüber hinausgehende Anforderungen sollten auf Nachfrage nicht im NVP verankert werden.
	Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurden auch umfangreiche Daten erhoben, die zu relevanten Erkenntnissen für die Nahverkehrsplanung führen. Z.B. wurden Fahrgastzählungen im Stadtbusverkehr, eine repräsentative Haushaltsbefragung sowie eine Betriebs- und Erwerbstätigenbefragung durchgeführt.	Bzgl. Schulverkehr gelten die Vorgaben im NVP (vgl. Abschnitt 3.3 Schulverkehr)

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

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

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

Rahmenvertrag für DFI durch VHT

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

Verbesserung der Fahrgastinformation durch QR-Code/RMV-App

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

CO2-freie Busse

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

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

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

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

Weilrod

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

Siehe vorherige Stellungnahmen zu Anmerkungen der Gemeinde Weilrod.

Vorgaben zu Pünktlichkeit und dem Fahrbetrieb wurden im NVP verankert (vgl. Abschnitt 3.2.6 Weitere Qualitätsstandards)

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

Glashütten

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

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

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

Quelle: IGES 2022.

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

Anlage 7 Anhörungsprotokoll und Abwägung

Die eingegangenen Stellungnahmen sind in nachfolgender Reihenfolge nach Hinweisgebern geordnet. Innerhalb der einzelnen Kapitel werden die Stellungnahmen alphabetisch geordnet:

1. Kreiskommunen des Hochtaunuskreises
2. Aufgabenträger / Lokale Nahverkehrsorganisationen
3. Interessenvertretungen inkl. Umweltverbände
4. Kreisverwaltung
5. Landesverwaltung und -planung

Eine Liste der beteiligten Träger öffentlicher Belange befindet sich am Ende des Dokuments.

Tabelle 60: Anhörungsprotokoll und Abwägung

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden			
Magistrat der Bad Homburg vor der Höhe, 67.5 ÖPNV, Techni- sches Rat- haus	Linie 50/51 und 57	Die im NVP dargestellte Linienführung der Linien 50/51 sowie 57 zwischen dem Bahnhof Bad Homburg und der Haltestelle Feldbergstraße übernimmt das Fahrplankonzept des Jahres 2024. Für Fahrgäste aus Bad Homburg entsteht dadurch eine geringfügige Einschränkung, da lediglich der Bahnhof Bad Homburg als hochfrequentierte Haltestelle angebunden ist. Die Bedienung des Innenstadtbereichs sowie der Haltestelle Kurhaus Bad Homburg entfällt als weitere stark frequentierte Umsteigehaltestelle.	Der Hinweis wird berücksichtigt.
	Linie 7/41	5.1.1. "Anpassung des ÖPNV-Angebots im Stadtverkehr Oberursel (Taunus)" - Zitat "Die ehemals bestehende Durchbindung der Linien 7 und 41 wird künftig voraussichtlich nicht mehr realisierbar sein. Geplant ist, dass dennoch eine umsteigefreie Verbindung zwischen Oberstedten und Bad Homburg v. d. Höhe erhalten bleibt. Zusätzlich sollen der Stadtbus Bad Homburg v. d. Höhe sowie die Linie 41 in Oberstedten zeitlich und räumlich aufeinander abgestimmt sind, um einen Umstieg zu gewährleisten." - Hier sollte die Mindestangabe zur Umsteigezeit genannt werden.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt NVP enthält bereits Aussagen zu Umsteigezeiten
	Linie 6	Schulmobilitätsplan Plus für das Kaiserin - Friedrich - Gymnasium - Im Stadtbus Bad Homburg wurden auf der Linie 6 bereits Verstärkerfahrten eingeführt. Dieser Planungsstand gilt zwar heute, sollte allerdings nicht Teil des NVP sein. Zusätzlich hält die Linie ganztags an der Maria-Ward-Schule. Wir bitten darum die Linie 54 rauszunehmen. Die Prüfung sollte sich hier lediglich auf die Linie 55 beziehen. Es ist bereits heute angedacht zwei Fahrzeuge einzusetzen.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Wir verweisen auf den ersten Absatz in Abschnitt 1.3
	Haltestelle	Schulmobilitätsplan Plus für Maria - Ward - Schule - (bzgl Verlegung der Haltestelle Ein Neubau	Kenntnisnahme

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	Maria Ward Schule	der Halte-stelle „Maria-Ward-Schule“ wird im Rahmen der Umgestaltung des Eingangsbereichs der Schule erfolgen. Worauf bezieht sich die Maßnahme „Austauschmöglichkeiten zwischen ÖPNV und Schule ausbauen und kommunizieren“? Was ist hiermit gemeint?	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtig Nicht Bestandteil des NVP
	Haltestelle Schleuß- nerstraße	Schulmobilitätsplan Plus für Humboldtschule - „Bessere Aufenthaltsmöglichkeiten an der Bushaltestelle "Schleußnerstraße" schaffen" - Alle Haltestellen an der Schleußnerstraße enthalten eine Wartehalle und Sitzbank. Deshalb soll eine Erläuterung abgegeben werden, welche Aufenthaltsmöglichkeiten noch zu verbessern sind. "Umgestaltung Bushaltestelle Feldbergstraße" - Bitte hier eine Erläuterung geben.	Die Hinweise werden <u>nicht</u> berücksichtigt Nicht Bestandteil des NVP
Stadt Fried- richsdorf		Die Stadt Friedrichsdorf begrüßt die Fortschreibung des Nahverkehrsplans als strategisches Instrument zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Hochtaunuskreis. Mit Blick auf die verkehrs- und klimapolitischen Ziele auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene ist eine Stärkung des Umweltverbunds zwingend erforderlich. Der NVP sollte dabei konsequent auf eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung und die Erreichung der Klimaneutralität bis 2045 ausgerichtet sein. Vor diesem Hintergrund fällt auf, dass das Integrierte Klimaschutzkonzept des Hochtaunuskreises im Kapitel 1.3.4 nicht als relevante Rahmenvorgabe genannt wird – obwohl es eine Fahrleistungssteigerung im ÖPNV von +18 % bis 2045 als klimapolitische Zielgröße benennt. Eine solche Zielgröße wäre im Nahverkehrsplan einzuordnen – ebenso wie eine quantitative Einschätzung, in welchem Umfang die geplanten Maßnahmen zu einem Angebotsausbau führen und ob damit die Klimaziele ausreichend erreicht werden können.	Kenntnisnahme Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt Eine entsprechende Einordnung ist jedoch nicht Inhalt des Abschnitts. Der Ausbau der Verkehrsleistung wurde jedoch im Sinne des genannten Klimaschutzkonzeptes verankert.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Die Fixierung auf die Fahrleistung als alleinigen Indikator für den Modal Shift dürfte jedoch zu kurz greifen. Entscheidend ist auch die Erschließungsqualität im Sinne realer Wegezeiten, die Integration ergänzender Mobilitätsformen wie On-Demand-Verkehre oder Mobilitätsstationen und die Vernetzung mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Der NVP sollte an dieser Stelle strategisch breiter denken, um die notwendige Angebotsqualität und Nutzerorientierung wirklich sicherzustellen.	Kenntnisnahme
		Zu begrüßen ist, dass die Mobilitätsstationen im Nahverkehrsplan ausdrücklich benannt werden. Richtig ist, dass sich die Hälfte der insgesamt 18 Stationen im Hochtaunuskreis in Friedrichsdorf befindet. Die Darstellung in Tabelle 22, es gebe in Friedrichsdorf jedoch kein Carsharing an den Stationen, stimmt so jedoch nicht. Bereits vor dem Modellprojekt RMVall-in gab es in Friedrichsdorf vier elektrische Carsharing-Fahrzeuge an stationären Standorten, die gezielt bei der Auswahl und Umsetzung der Mobilitätsstationen berücksichtigt wurden. Statt zusätzliche Fahrzeuge einzuführen, wurde in Abstimmung mit dem RMV beschlossen, die vorhandenen Fahrzeuge systematisch in das Konzept der Mobilitätsstationen zu integrieren – teilweise direkt an den Standorten, teilweise über Wegweiser und Markierungen. Auch eine Integration in die RMV-App ist vorgesehen. Eine korrekte Darstellung sollte diese Integration explizit benennen, z. B. durch eine Ergänzung im Fließtext (z. B. „plus die Integration vorhandener Carsharing-Angebote in Friedrichsdorf“) sowie eine Ergänzung der Tabelle 22 um die Friedrichsdorfer Standorte mit Carsharing (Im Hahlgarten 4, Lilienweg 2, Oberbornstr. 10, Königsteiner Str.).	Der Hinweis wird berücksichtigt
		Es ist ausdrücklich zu begrüßen, dass im NVP-Entwurf für die Erschließungsanalyse nicht mehr ausschließlich mit Luftlinienradien gearbeitet wird, sondern auf fußläufige Isochronen auf Basis des realen Wegenetzes zurückgegriffen wird. Damit wird eine wesentliche Anforderung aus der frühzeitigen Beteiligung der Stadt Friedrichsdorf aufgenommen und umgesetzt. Kritisch sehen wir jedoch die Wahl der angesetzten Wegestrecken bzw. -zeiten: 500m bzw. 8	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt Die 15 Minuten Stadt beinhaltet auch die Nutzung des Fahrrads, sodass sich die potenziellen Wegestrecken verlängern.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Minuten für Bushaltestellen und 1.000m bzw. 16 Minuten für Zugänge zum SPNV mögen methodisch sauber begründbar sein, entsprechen aber nicht den stadtplanerischen Zielen eines attraktiven Umweltverbunds. In der Stadtplanung wird zunehmend das sogenannte „5-Minuten-Prinzip“ angewandt – also eine maximale Gehzeit von 300–400 Metern. Der Leitgedanke geht davon aus, dass Menschen bereit sind, maximal etwa fünf Minuten zu Fuß zu einem Ziel zurückzulegen, ohne das Verkehrsmittel zu wechseln. Dies dient auch als Maßstab für die alltägliche Nutzbarkeit des ÖPNV. Längere Wege senken nachweislich die Bereitschaft zur Nutzung und verschlechtern insbesondere für mobilitätseingeschränkte Gruppen die Erreichbarkeit deutlich. Im bisherigen NVP gab es eine dreistufige Logik (300 m Kernzone, 500 m in der Außenzone, 1000 m für SPNV). Im vorliegenden Entwurf wurde diese Struktur aufgegeben und durch zwei Stufen ersetzt. Die Wiedereinführung einer differenzierten Bewertungsebene mit einem engeren Radius – z. B. 300 m – wird dringend empfohlen, um die Bedarfe in dichter besiedelten Bereichen sachgerecht abbilden zu können. Für Friedrichsdorf zeigte die Analyse im Rahmen des Integrierten Mobilitätskonzepts, dass bei einem 300 m-Radius (Luftlinie) rund 31 % der relevanten Flächen nicht durch den Stadtbus erschlossen werden. Um diese Defizite sichtbar zu machen und im Sinne der Klimaziele künftig zu erschließen, wäre eine differenziertere Erschließungsbetrachtung im NVP von zentraler Bedeutung. Die pauschale Einstufung von On-Demand-Verkehren als ergänzendes Instrument kann nicht als zielführend für ein zukunftsweisendes ÖPNV-System bewertet werden. Gerade vor dem Hintergrund einer flächendeckenden Grundversorgung – auch über die klassische Linienerschließung hinaus – ist On-Demand ein wichtiges Instrument zur Schließung struktureller Lücken. Dies gilt – anders als im Textentwurf begründet – insbesondere für die „spezifische Einsatzlogik“: genau darin liegt die Stärke von On-Demand-Angeboten. In Friedrichsdorf wurde im Rahmen der Vorplanungen zur Neuausschreibung des Stadtver-	Die Kernzone umfasst bis im vorherigen NVP nur eine Haltestelle je Kommune. In diesen Bereichen ist die Haltestellenabdeckung vergleichsweise groß. Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt Der Passus zum Thema On-Demand-Verkehre wurde angepasst.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		kehr ab 2027 intensiv geprüft, ob ein kombiniertes System aus Linien- und On-Demand-Verkehren eingeführt werden kann. Letztlich wurde ein solches Modell aufgrund der fehlenden Ko-Finanzierungsmöglichkeiten verworfen. Die Stadt trägt seit Jahren die Finanzierung des Stadtbusses in freiwilliger Leistung. On-Demand-Angebote könnten die Effizienz der Erschließung insbesondere in Randlagen deutlich erhöhen – bei besserer Wirtschaftlichkeit im Vergleich zu Linienverkehren. Die aktuelle Haltung des NVP-Entwurfs verhindert jedoch eine nachhaltige Entwicklung dieses Segments. Der Nahverkehrsplan sollte zumindest Anwendungskriterien definieren, unter denen On-Demand-Systeme zur Daseinsvorsorge gehören können (z.B. Angebotslücken, mangelnde Erschließung). Zudem braucht es ein kreisweites Rahmenkonzept für On-Demand-Angebote, um Synergien, Schnittstellen und Kompatibilität mit dem klassischen ÖPNV sicherzustellen. Zu begrüßen ist, dass der Entwurf zum Nahverkehrsplan ein eigenes Kapitel zu kreisübergreifenden Verbindungen enthält. Allerdings fehlen konkrete Relationen, für die bereits heute eine signifikante Nachfrage besteht und die im Zuge der Frühbeteiligung bereits benannt wurden. Im Zuge des Integrierten Mobilitätskonzepts Friedrichsdorf (Steckbrief „Regionaler ÖPNV“) wurde diese konkretisiert. Insgesamt bestehen signifikante Pendelbeziehungen in den Wetteraukreis, insbesondere nach Rosbach (> 550) und Karben (> 150). Diese Pendelverflechtungen werden im bestehenden ÖPNV-System nicht angemessen abgebildet. Für viele Verbindungen nördlich und östlich von Friedrichsdorf stellt derzeit nur der Pkw eine realistische Option dar. Als wünschenswerte Maßnahmen sollten im Kapitel 5.1.7 benannt und in die Maßnahmenplanung integriert werden: Linie FB-33 (Friedrichsdorf – Rosbach – Friedberg): Angebotsausweitung auf Stundentakt Mo–Fr, Zweistundentakt am Wochenende. Friedrichsdorf – Burgholzhausen – Petterweil – Karben (ggf. Weiterführung nach Bad Vilbel):	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt Auf der Relation besteht durch die RB 16 bereits ein hochwertiges Angebot

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Über Seulberg besteht mit der Linie 56 / 8 an der Haltestelle Ober-Erlenbach Erlenbach-Halle Umstieg zum X27 nach Karben, der Umstieg ist tagesdurchgängig sicherzustellen. Die Fahrzeit ist aber nur Bürgerinnen und Bürger aus Seulberg zumutbar. Daher: Einführung eine neue Linie zur Anbindung an Karben mit Führung über Burgholzhausen, um mit Rodheim und Petterweil weitere Fahrgastpotenziale zu heben.	Der Hinweis wird berücksichtigt
Gemeinde Glashütten 11.06.2025	Seite 31, Absatz unter Tabelle 3, Seite 33 2.1.2 Bevöl- kerungsstruk- tur	Die Gemeinde Glashütten hat verkehrstechnische Schnittstellen zu Königstein, Kronberg, Idstein, in den Main Taunus Kreis und in den Rheingau Taunus Kreis. Die Einstufung Glashüttens in das Usinger Land ist falsch und spiegelt weder die geografische Herkunft noch reale Verkehrsströme wieder. Die Gemeinde Glashütten hat gerade durch die B8 eine starke Anbindung an den Vordertaunus und ins Idsteiner Land! Der Ortsteil Schloßborn eine verkehrstechnische Anbindung in den Main Taunus Kreis. Oberems benötigt ÖPNV Anbindung nach Idstein. Wir fordern daher nochmals dazu auf, dass im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes Glashütten nicht dem Usinger Land zugeordnet wird, da ganz eigene Anforderungen gleich denen Königsteins bestehen.	Kenntnisnahme Wie gezeigt wird, ist die Gemeinde Glashütten hinsichtlich ihrer Strukturdaten (vergleichbare Bevölkerungsdichte mit den Gemeinden des Usinger Lands vgl. Abbildung 3), seiner Zuordnung zum Strukturraum „verdichteter Raum“ (vgl. Tabelle 3), seiner Einstufung als Grundzentrum (entgegen fast allen anderen Städten des Vordertaunus, die als Mittelzentrum eingestuft werden) und weiterer Indikatoren, dem Usinger Land + Glashütten und nicht dem Vordertaunus zuzuordnen. Eine Verbindung zwischen Oberems und Idstein liegt gem.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
			den Anforderungen zur Anbin- dung an ein Mittelzentrum (max. 1 Umstieg und max. Fahrzeit von 45 Minuten) auch nach Idstein vor (Linie 81 und 223). Darüber hinaus beinhaltet der NVP eine Maßnahme zur weiteren Ver- besserung Eine Verbindung zwischen Schlossborn und dem Main- Taunus-Kreis liegt ebenfalls durch die Regionalbuslinie 805 vor.
	Seite 128, Ta- belle 34	Sämtliche Kommentierungen der Gemeinde Glashütten in den Workshops wurden leider sei- tens IGES Mobility völlig ignoriert. Es fehlt eine optimierte ÖPNV-Erschließung des Ortsteils Oberems mit Anschluss an Idstein, so- wie an Königstein. Es wird darauf hingewiesen, dass der Status Quo ein seit 2015 stark verrin- gertes ÖPNV-Angebot durch Kürzung der Linie 223 für Oberems bedeutet. Aus Sicht der Bürge- rinnen und Bürger ist das nach wie vor ein nicht akzeptabler Zustand.	Kenntnisnahme Die Hinweise aus den Work- shops sämtlicher Teilnehmen- den wurden entgegengenom- men, geprüft, abgewogen und dementsprechend nach Mög- lichkeit berücksichtigt. Kenntnisnahme Es wurden sämtliche Erschlie- ßungslückengeprüft, mit dem Anforderungsprofilabgeglichen und bei Bedarf in Maßnahmen

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Es fehlt eine verbesserte Anbindung der Ortsteile Glashütten – Schloßborn, über den AST hinaus, solange es kein Angebot eines On Demand-Verkehrs gibt. Die von der Gemeinde Glashütten in den Workshops 2 und 3 genannten Wünsche wurden insgesamt nicht berücksichtigt. Es wird darum gebeten hier dringend nachzuarbeiten.	überführt. Es wurden ambitioniertere Vorgaben zur Erschließung im Hochtaunuskreis festgelegt. Kenntnisnahme Der Passus zum On-Demand-Verkehr wurde angepasst. Kenntnisnahme Die Hinweise aus den Workshops sämtlicher Teilnehmenden wurden entgegengenommen, geprüft, abgewogen und dementsprechend nach Möglichkeit berücksichtigt.
	Seite 133, On-Demand- Angebote	Die Gemeinde Glashütten hat auf eigene Kosten eine Studie zum On-Demand-Verkehr zwischen den Ortsteilen, sowie zu den Mittelzentren mit rms in 2024 erarbeitet. Dieser stand sowohl IGES Mobility, als auch dem VHT, zur Verfügung und wurde nicht berücksichtigt. Das ist aus Sicht unserer Gemeinde inakzeptabel und erzeugt Frust. Es werden scheinbar subjektive Empfindungen und vermeintliche Nachteile höher gewichtet, als die objektiven Vorteile, die ein On-Demand-Verkehr bieten kann. Wir müssen weg von statischen Verbindungen mit genormten Bussen, hin zu einem digital gesteuerten, den Verkehrsströmen flexibel ausgerichteten Verbindungen. On-Demand-Verkehr bietet das, KI-gesteuert und nutzerfreundlich per APP. Es wird darum gebeten, das On-Demand-Verkehr Konzept der Gemeinde Glashütten in Betracht zu ziehen. Die im Nahverkehrsplan genannte Begründung ist nicht belegt. Es fehlt der Nachweis, dass höhere Betriebskosten und „Komfortzuschläge“ anfallen. Ein moderner ÖPNV	Kenntnisnahme Es liegen Informationen vor, die belegen, dass im Vergleich zum bestehenden AST-System deutliche Kostensteigerungen zu erwarten sind. Weiterhin wurde der Passus zu On-Demand-Systemen angepasst. Ein überwiegender Teil der On-

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		der Zukunft kann hingegen ohne flexible und dadurch kostenoptimierte, sowie verbraucherfreundliche Strukturen, wie sie ein On-Demand-Verkehr gerade für den ländlichen Raum bieten könnte, nicht erfüllen.	Demand Systeme im RMV-Gebiet erheben Zuschläge (Carlos, Colibri, DadiLiner, HeinerLiner, Emil, Hopper, Knut, Lahnstar, SiGGi)
	Seite 136 Zusammenfassender Maßnahmenplan	Die Gemeinde Glashütten mit den drei Ortsteilen, Schloßborn, Oberems, Glashütten wurde nicht vollumfänglich berücksichtigt. Nur einzelne, wenige, der gewünschten Maßnahmen wurde seitens IGES Mobility und VHT berücksichtigt und aufgeführt.	Kenntnisnahme
Gemeinde Grävenwiesbach 25.07.2025	Angebotsstruktur und Taktung im Buslinienverkehr	Das aktuelle Busangebot in Grävenwiesbach erfüllt überwiegend die Anforderungen des Schülerverkehrs und schafft in den Hauptverkehrszeiten eine Verbindung der Ortsteile zum Bahnhof Grävenwiesbach. Außerhalb dieser Zeiträume besteht jedoch keine flächendeckende Erreichbarkeit im Gemeindegebiet. Insbesondere in den Abendstunden, an Wochenenden und feiertags sind die Ortsteile untereinander und mit der Ortsmitte nur unzureichend angebunden. Drei der sechs Ortsteile der Gemeinde Grävenwiesbach haben weniger als 500 Einwohner. Dies führt dazu, dass der Plan hier lediglich eine 120-Minuten-Taktung in der Anbindung vorsieht. Durch diese Vorgabe wird aus Sicht der Gemeinde die strukturelle Benachteiligung des ländlichen Raums bereits in den Rahmenbedingungen, die zur Aufstellung des Nahverkehrsplans gesetzt wurden, weiter manifestiert. Das Mobilitätsbedürfnis der Bürger kann aus hiesiger Sicht nicht daran festgemacht werden, wie viele Einwohner der jeweilige Wohnort hat. Dies gerade vor dem Hintergrund, dass kleine Ortsteile über keinerlei Nahversorgung (Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, etc.) verfügen. Dem im Plan getroffenen Verweis auf die finanziellen Rahmenbedingungen des ÖPNV kann die Gemeinde nicht folgen. Aus hiesiger Sicht ist es vornehmlich die Frage, in welchem Maße man das ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet ganzheitlich betrachtet und hier auch in gewissem Maße einer Ausgleichsfunktion in Bezug auf gleichwertige Lebensverhältnisse nachkommt.	Kenntnisnahme Durch die Linien X89 und 69 haben viele Ortsteile bereits aktuell ein Angebot häufiger als alle 120 Minuten. Dieses soll nicht verringert werden. Es soll primär, wo Vorgaben nicht eingehalten werden (bspw. Ferien/Wochenende Laubach – Grävenwiesbach) ausgebaut werden. Kenntnisnahme Um dem Mobilitätsbedürfnis im ländlichen Raum abzudecken

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Die vorhandenen AST-Angebote werden von vielen Bürgerinnen und Bürgern als unzu- reichend, unkomfortabel und schwer planbar wahrgenommen. Sie stellen keine Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar und sind damit ein Hemmnis für die ÖPNV-Nutzung, insbesondere für Personen ohne eigenes Fahrzeug, für Seniorinnen und Senioren sowie Ju- gendliche. Insoweit teilt die Gemeinde Grävenwiesbach nicht die im Plan getroffene Einschät- zung wonach AST-Verkehre eine praktikable Lösung im ÖPNV-Angebot darstellen. Die Gemeinde fordert daher den schrittweisen Ersatz von AST-Verkehren durch bedarfsorien- tierte Linienverkehre oder verlässliche On-Demand-Angebote mit durchgehender Betriebszeit und benutzerfreundlicher Buchbarkeit. Insoweit sollten on-Demand-Verkehre entgegen dem vorliegenden Planentwurf als Instrument einer bedarfsgerechten ÖPNV-Versorgung im ländli- chen Raum betrachtet werden. Der Verweis darauf, dass diese in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten durch Kommunen eingeführt werden könnten, geht an der finanziellen Leis- tungsfähigkeit ländlicher Gemeinden völlig vorbei.	trotz geringer potenzieller nach- frage sind weiterhin AST-Ver- kehre vorgesehen. Diese zählen zum liniengebundenem Bedarfs- verkehr und sollen durch Online- buchung weiterentwickelt und verbessert werden. Weiterhin wurde der Passus zu On-Demand-Systemen ange- passt.
	Verbindun- gen im Ge- meindege- biet und in die Region	Es besteht ein grundlegender Bedarf an mehr Direktverbindungen zwischen den Ortsteilen und der Ortsmitte der Kerngemeinde, um Versorgungseinrichtungen wie Rathaus, Einzelhandel, Kindergarten und Banken besser erreichbar zu machen. Der Raum Oberlahn stellt für die Gemeinde Grävenwiesbach seit jeher einen wesentlichen Be- zugspunkt dar. Als Rahmenvorgabe aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten (Punkt 1.3.4, S. 29) wird die Weiterentwicklung der Verkehrsachse Weilburg - Weilmünster - Grävenwiesbach mit einem hochwertigem ÖPNV-Angebot genannt. Der vorliegende Entwurf lässt aus Sicht der Gemeinde Grävenwiesbach keine Weiterentwicklung in diesem Sinne erken- nen. Die Gemeinde begrüßt die vorgesehene Prüfung einer Durchbindung der Achse Oberursel (Taunus) - Hohemark - Weilrod - Grävenwiesbach.	Kenntnisnahme vgl. Mindestangebot zu Verbin- dungen in Ortszentrum Kenntnisnahme Auf der Achse verkehrt ein Ex- pressbus. Dies ist ein hochwer- tiger ÖV. Kenntnisnahme

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	Schülerver- kehre	Die Schülerverkehre sollten so organisiert sein, dass Kinder und Jugendliche aus allen Ortsteilen ihre Schulen in einer vertretbaren Gesamtreisezeit, möglichst ohne Umstiege und ohne lange Wartezeiten, erreichen können. Dies sieht die Gemeinde als weitestgehend gegeben an. Die Anbindung ist insbesondere mit Blick auf die Entwicklung der Wiesbachschule (Pakt für den Ganzttag) bedarfsgerecht anzupassen. Zudem ist die Anbindung zum Schulstandort Weilmünster aus Sicht vieler Eltern unzureichend, obwohl zahlreiche Schülerinnen und Schüler aus Grävenwiesbach die dortige kooperative Gesamtschule mit Gymnasialzweig besuchen.	Kenntnisnahme In den Vorgaben für Schulverkehre berücksichtigt. Kenntnisnahme Bildungseinrichtung des Nachbarkreises, daher keine Zuständigkeit beim VHT. Der Hinweis wird durch den VHT an die zuständige Stelle weitergeleitet.
	Erschließung von Wohn- und Gewer- bestandorten	Die Gemeinde Grävenwiesbach plant die Entwicklung eines Wohnbaugebiets in der nordwestlichen Ortslage von Hundstadt sowie die Ausweisung eines neuen Gewerbegebiets an der B456 in der Gemarkung Hundstadt. Letzteres wird keine bauliche Verbindung zum Ort aufweisen, weshalb eine ÖPNV-Erschließung durch das bestehende Liniensystem gesichert werden muss. Der Nahverkehrsplan sollte sicherstellen, dass beide Entwicklungsflächen frühzeitig in die Liniennetzplanung integriert werden, um ihre Funktion als zukunftsfähige Wohn- und Arbeitsstandorte zu gewährleisten.	Kenntnisnahme Im NVP unter 3.1.1.1 berücksichtigt.
	Soziale Teil- habe und ÖPNV als Standortfaktor	Der eingeschränkte ÖPNV-Betrieb außerhalb der Hauptverkehrszeiten wirkt sich negativ auf die gesellschaftliche Teilhabe vieler Bürgerinnen und Bürger aus - etwa im Hinblick auf Freizeitangebote, kulturelle Veranstaltungen oder sportliche Aktivitäten. Besonders betroffen sind mobilitätseingeschränkte Personen, Jugendliche ohne Führerschein und Seniorinnen und Senioren (insbesondere in kleinen Ortsteilen).	Kenntnisnahme

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Der Nahverkehrsplan sollte deshalb nicht nur die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Schulen, sondern auch die Erreichbarkeit von Freizeit-, Kultur- und Sporteinrichtungen explizit berücksichtigen – inklusive später Rückfahrtmöglichkeiten. Zudem ist der ÖPNV ein bedeutender Standortfaktor: Eine gute Anbindung erhöht die Wohnortattraktivität, unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung und leistet einen Beitrag zur Verkehrs- und Klimawende. Gerade die unzureichende Taktung der Anbindung der Ortsteile macht den ÖPNV in seiner jetzigen Struktur für viele Bürgerinnen und Bürger unattraktiv.	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt Der Nahverkehrsplan berücksichtigt Einrichtungen für Freizeit, Kultur und Sport sofern diese als Siedlungsflächen gekennzeichnet sind. In Grävenwiesbach ist dies überwiegend der Fall. Kenntnisnahme Kenntnisnahme Es wurden für das Usinger Land verbesserte Anforderungsprofile definiert.
	Infrastruktur und Verknüpfungspunkte	Die Fahrgastinformationen am Bahnhof Grävenwiesbach sind unzureichend und teilweise fehlerhaft. Die Gemeinde begrüßt daher, dass hier eine Verbesserung erfolgen soll. Die Gemeinde begrüßt ebenso das neu geschaffene Bike+Ride-Anlage. In der Entgeltlichkeit der Nutzung wird hier jedoch ein Hemmnis gesehen. Ferner regt die Gemeinde die Schaffung einer Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge an.	Kenntnisnahme Die mangelhaften Fahrgastinformationen wurden bereits mehrfach geäußert. Daher wurden entsprechende Maßnahmen im NVP verankert. Die Fahrradboxen mitsamt der hiermit verbundenen Kosten-

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
			struktur wird bei Ende der Pro- jektlaufzeit evaluiert.
	Fazit	Die Gemeinde Grävenwiesbach appelliert an den Verkehrsverband Hochtaunus, die Bedarfe des ländlichen Raums gleichwertig zur Planung im übrigen Kreisgebiet zu berücksichtigen. Eine zukunftsfähige und bedarfsorientierte Mobilitätsstrategie muss auch in kleineren Kommunen spürbare Verbesserungen ermöglichen.	Kenntnisnahme Es wurden für das Usinger Land verbesserte Anforderungsprofile definiert, die insbesondere einen Ausbau der Leistung im ländlichen Raum vorsehen.
Stadt Kö- nigstein, 14.07.2025	S. 15, vor 1. Rahmenbe- dingungen	Aus Sicht der Stadt Königstein wäre die Aufnahme eines einleitenden Management Summary (Kapitel 0) wünschenswert, das die zentralen Aussagen des Nahverkehrsplans – insbesondere Ziele, geplante Änderungen und Schwerpunkte – klar und verständlich zusammenfasst. Gute Beispiele dafür bieten die Nahverkehrspläne der Städte Marburg und Osnabrück.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berück- sichtigt. Der NVP orientiert sich an der geltenden Gesetzgebung und an den Empfehlungen für Nahverkehrspläne des Landes Hessen. Es besteht gem. § 14 Abs. 4 ÖPNVG keine gesetzliche Verpflichtung für die Erstellung einer Zusammenfassung. Weiterhin wird auch in den Empfehlungen für die Fortschreibung lokaler Nahverkehrspläne in Hessen keine Zusammenfassung empfohlen.
	S. 22, Über-	Für Königstein sollten auch die beiden Gymnasien – die Bischof-Neumann-Schule und die St.-Angela-Schule – berücksichtigt werden, inklusive einer zeitlichen Perspektive für die Erstellung	Kenntnisnahme Der Hinweis wird durch den

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	sicht Schul- mobilitäts- pläne	entsprechender Planungen.	VHT an die Zuständige Stelle (Stabstelle Mobilität, Klima- schutz, nachhaltige Kreisent- wicklung und Umweltbildung) weitergeleitet
	Seite: 25, 26, 28 Absatz-Über- schrift: Regio- naler Nahver- kehrsplan Rhein-Main- Verkehrsver- bund, Hes- senstrategie Mobilität 2035, Nach- haltigkeits- strategie Hochtaunus- kreis	Die im NVP benannte Dekarbonisierung der Busflotten sowie die Vorgaben der Clean Vehicles Directive werden ausdrücklich begrüßt. Angesichts des Klimawandels und der Ziele der Hesenstrategie Mobilität 2035 reicht ein technologieneutraler Ansatz jedoch aus unserer Perspektive nicht aus. Der VHT sollte sich klar zur Elektrifizierung des Busfuhrparks bekennen – mit einem verbindlichen Zeitplan, einer klaren Förderstrategie und der Berücksichtigung topo- grafischer Herausforderungen, wie sie beispielsweise in Königstein bestehen. Dies entspricht auch der Nachhaltigkeitsstrategie des Hochtaunuskreises, die explizit eine Umstellung auf um- weltfreundliche Fahrzeuge sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur fordert. Zusätzlich verweist der Regionale Nahverkehrsplan des RMV auf die Notwendigkeit emissionsarmer An-triebe als zentrales Ziel für die Zukunft des ÖPNV im Verbundgebiet – diese Zielsetzung sollte auch lokal ambitioniert umgesetzt werden. Im Klimaschutzprogramm 2030 sowie im Konjunkturpaket wurde der massive und technologie- offene Ausbau von Bussen mit alternativen Antrieben beschlossen. Ziel ist es, bis 2030 bis zu 50 Prozent der Stadtbusse elektrisch zu betreiben. Eine entsprechende Förderrichtlinie – tech- nologieoffen für Batterie-, Brennstoffzellen-, Batterieoberleitungs- und Biomethanantriebe – befindet sich derzeit im Notifizierungsprozess bei der EU-Kommission. Insgesamt stehen hier- für 1,75 Milliarden Euro zur Verfügung. Im NVP sollte konkret beschrieben werden, wann und wie diese Vorgaben im Hochtaunuskreis umgesetzt werden sollen. In diesem Zusammenhang sollte auch die neue Fördermöglichkeit im Rahmen der Innovati- onsförderung Hessen seit Mai 2025 – zur Förderung von Elektrobussen sowie der für den Be- trieb erforderlichen Infrastruktur – in Erwägung gezogen werden, um die Transformation fi- nanziell abzusichern und gezielt zu beschleunigen.	Der Hinweis wird teilweise be- rücksichtigt. Die entsprechende Textstelle zur CVD wurde angepasst.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist eine der zentralen Stellschrauben einer erfolgreichen kommunalen Verkehrswende. Der VHT sollte daher nicht nur eigene Maßnahmen zur Elektrifizierung der Busflotten ergreifen, sondern auch eine aktive Unterstützungsrolle für die Kommunen übernehmen. Dazu zählen Beratungsangebote zu Fördermitteln, Unterstützung bei Ausschreibungen und Planungsvorhaben sowie die Koordination bei Infrastrukturmaßnahmen wie dem Ausbau von Lade- oder Wasserstofftankstellen. Eine erfolgreiche Verkehrswende gelingt nur in enger Zusammenarbeit zwischen Kreisebene, Kommunen und Verkehrsunternehmen.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Kein zwingender Inhalt eines NVP, da es sich nicht um Thematiken des ÖPNV handelt.
	Seite: 28 Absatz-Überschrift: Nachhaltigkeitsstrategie Hochtaunuskreis, Mobilitätsstrategie der Region FrankfurtRheinMain	Die im Nahverkehrsplan betonte Bedeutung intermodaler Schnittstellen wird von der Stadt Königstein ausdrücklich begrüßt. Auch die Hessenstrategie Mobilität 2035, der Regionale Nahverkehrsplan des RMV sowie die Mobilitätsstrategie der Region FrankfurtRheinMain sehen in Mobilitätsstationen mit barrierefreier Gestaltung, Bike+Ride-Angeboten, Ladeinfrastruktur und Echtzeit-Informationen zentrale Bausteine einer zukunftsfähigen Verkehrsstruktur. Die Nachhaltigkeitsstrategie des Hochtaunuskreises formuliert hier ebenfalls klare Entwicklungsziele. In Königstein besteht an zentralen Orten wie dem Bahnhof, dem Bahnhof Schneidhain oder der Stadtmitte Potenzial für die Entwicklung solcher Mobilitätsstationen. Die Stadt steht dem VHT hierbei als engagierter Kooperationspartner zur Seite, um gemeinsam realisierbare und nutzerfreundliche Lösungen zu entwickeln – mit Fokus auf Qualität, Zugänglichkeit und regionaler Anschlussfähigkeit.	Kenntnisnahme
	Seite: 29 Ergänzung um Klimaschutzkonzept der Stadt Königstein im Taunus	Bitte Klimaschutzkonzept Königstein aufnehmen. Die Stadt Königstein hat in ihrem integrierten Klimaschutzkonzept ambitionierte Ziele zur nachhaltigen Mobilität formuliert. Diese beinhalten unter anderem: ♦ eine Verdopplung der ÖPNV-Fahrleistung bis 2045, ♦ eine Attraktivierung und Weiterentwicklung des AST-Modells, ♦ die Elektrifizierung der Busflotten,	Der Hinweis wird berücksichtigt

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		♦ sowie eine innovative, technologieoffene Verkehrsplanung mit Fokus auf Effizienz und Klimaschutz. Diese kommunalen Zielsetzungen stehen im Einklang mit den Leitlinien des NVP und der Landesstrategien – sie gehen in ihrer Verbindlichkeit jedoch über viele Formulierungen des Entwurfs hinaus. Königstein ist bereit, diese Ziele gemeinsam mit dem VHT umzusetzen – erwartet aber auch, dass kommunale Klimaschutzpläne bei der Netz- und Angebotsentwicklung im Nahverkehrsplan stärker berücksichtigt und als Impulsgeber anerkannt werden.	
	Seite: 29 Ergänzung um Bemerkung zum integrierten Mobilitätskonzept der Stadt Königstein im Taunus	Mit der Bitte folgenden Hinweis im NVP aufzunehmen: Die Stadt Königstein erarbeitet derzeit einen integrierten, nachhaltigen Mobilitätsplan, der unter anderem eine umfassende Analyse und Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots umfasst. Die Fertigstellung ist für Ende 2026 vorgesehen.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Das genannte Konzept ist derzeit in Bearbeitung und mit einer zeitnahen Fertigstellung ist nicht zu rechnen.
	Seite: 70 Barrierefreiheit von Haltestellen	Es wäre wünschenswert, wenn im NVP konkret dargelegt würde, wie der Hochtaunuskreis bzw. der VHT die Kommunen beim beschleunigten Umbau zur Barrierefreiheit gezielt unterstützen kann. Denkbar wären beispielsweise zentrale Rahmenverträge des Hochtaunuskreises mit Planungsbüros und Straßenbauunternehmen, über die Kommunen unkompliziert Leistungen abrufen können. Auch eine zentrale, gebündelte Beantragung von Fördermitteln bei Hessen Mobil durch den HTK oder VHT würde die kommunalen Fachbereiche entlasten und zur deutlichen Beschleunigung der Maßnahmen beitragen – ganz im Sinne einer zügigen Verbesserung der Barrierefreiheit für die Fahrgäste.	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Beispiel: MTV / MTK <i>„Die Verantwortung für den Haltestellenausbau liegt bei den Kommunen, während die MTV von Beginn an beratend unterstützt. Ausgehend von der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in 2013 wurden durch die MTV in der Startphase u.a. die Förderanträge nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erstellt und abgerechnet sowie unter allen Beteiligten koordiniert. Die Finanzierung über das GVFG ist weiterhin bis 2027 gesichert. Für die kommenden Jahre sind weitere Maßnahmen geplant, um das Ziel eines flächendeckend barrierefreien ÖPNV möglichst zu erfüllen. „Barrierefreiheit soll auch zukünftig in unserem Fokus bleiben“, sagt Roland Schmidt, Geschäftsführer der MTV. „Neben barrierefreien Haltestellen und Bussen bei der Infra-struktur setzen wir inzwischen verstärkt auch auf verständlichere Fahrgastinformationen, nutzerfreundlichere Websites und optimierte Haltestellenaushänge.“ (Quelle RMV)</i>			
	Seite: 100 Absatzüber- schrift: Fahr- radmitnahme	Das Wort „sollen“ in der zweiten Zeile bitte ersetzen durch „werden“.	Der Hinweis wird berücksich- tigt.
	Seite: 101 Absatzüber- schrift: Wün- schenswerte Angebots- standards	<i>„Um auf mögliche Entwicklungen bzgl. Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV vor-bereitet zu sein, definiert der Hochtaunuskreis neben Mindeststandards auch wünschenswerte Angebotsstandards, deren Umsetzung– je nach finanzieller Umsetzbarkeit – anzustreben sind. Diese unterscheiden sich zu den skizzierten Anforderungen in den folgenden Punkten, ...“</i> Hier sollten im Rahmen der bevorstehenden Ausschreibung der Linienbündel optional auch die wünschenswerten Standards ausgeschrieben / angefragt werden, damit der VHT und die Kommunen konkrete Aussagen über die Kosten für diese deutliche Verbesserung des Angebotes erhalten und damit gemeinsam entscheiden können, ob bzw. wann diese Optionen bestellt werden können.	Kenntnisnahme Die wünschenswerten Standards werden im Rahmen der Ausschreibung nach Möglichkeit berücksichtigt. Dies erfolgt durch höhere Möglichkeit Leistungsmenge anzupassen, soweit rechtlich möglich.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	Seite: 102 Absatzüber- schrift: Quali- tätsstandards für Fahrzeuge und ÖPNV- Infrastruktur	Der Entwurf hebt wichtige Qualitätsmerkmale wie Sauberkeit, Sicherheit, aktuelle Fahrgastin- formationen und Barrierefreiheit hervor. Aus Sicht der Stadt Königstein gibt es hier jedoch noch Verbesserungsmöglichkeiten, da diese Standards teilweise noch nicht durchgängig erfüllt werden. Wir würden uns daher sehr wünschen, dass der VHT verbindliche Qualitätskriterien für Haltestellen und Fahrzeuge festlegt und die Kommunen bei der Umsetzung stärker unter- stützt. Außerdem halten wir es für sinnvoll, die Schulung des Fahrpersonals in den Bereichen Ser- viceorientierung, Pünktlichkeit und Sensibilität für besondere Fahrgastgruppen als festen Be- standteil künftiger Betreiberverträge zu verankern.	Kenntnisnahme Der Hinweis wird <u>nicht</u> berück- sichtigt. Aufgrund des ohnehin vorherr- schenden Fachkräftemangels werden keine zusätzlichen Vor- gaben, die die Schulung des Fahrpersonals betreffen, veran- kert.
	Seite: 103 Absatzüber- schrift: Min- deststan- dards Fahrzeugaus- stattung	Die visuelle Fahrgastinformation (TFT-Monitor) mit der Anzeige der nächsten Haltestellen und der Anschlüsse (Echtzeitdaten) muss so platziert sein, dass sie gut sichtbar ist. In Gelenkbussen sind mindestens 2 Monitore erforderlich. Die Ansagen erfolgen automatisch (Sprachgenerator) und dürfen nur in Störungsfällen durch den Fahrer erfolgen. Siehe auch Fahrgastinformation in Fahrzeugen des RMV (Mindeststandards) ♦ Die Busse müssen über kostenfreies WLAN für die Fahrgäste verfügen. ♦ Die Busse müssen über einen sogenannten Virenfilter verfügen. <i>„Die neuen Aktivfilter mit antiviraler Funktion steigern deren Wirkung nochmals erheblich, sodass die Virenkonzentration in Fahrzeugen nahezu vollständig reduziert wird“, erklärt Pro- fessor Dr. Thomas Hoffmann, Geschäftsführer der Stadtwerke Remscheid GmbH, in einer Mitteilung des Unternehmens.“</i> ♦ Die Busse werden durch eine vom VHT vorgegebene einheitliche Folien-Beklebung für die	Der Hinweis wird teilweise be- rücksichtigt. Die Vorgaben für Fahrzeuge werden mit dem Hinweis er- gänzt, dass bei Gelenkbussen weiter hinten im Fahrzeug ein weiterer Monitor anzubringen ist. Die weiteren Hinweise werden nicht berücksichtigt. Bzgl. Vorrangschaltung verwei- sen wir auf die Maßnahmen zur

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	Absatzüber- schrift: Be- triebsablauf	Die Busunternehmen müssen unverzüglich, sobald bekannt, einen Ausfall von einer Fahrt über einen abzustimmenden Meldeprozess (analog oder digital) z. B. an die zentrale Datendrehscheibe des RMV melden. Damit wird sichergestellt, dass die nachgelagerten Informationssysteme wie Fahrplanauskunft und die DFI-Anzeiger, RBL-Systeme in den Bussen und der Leitstelle den Ausfall kommunizieren können.	Ein entsprechender Passus wurde im Abschnitt „Betriebsablauf“ hinzugefügt.
	Seite: 113 Absatzüber- schrift: Be- triebsablauf	Fahrpersonal Das Fahrpersonal muss die deutsche Sprache beherrschen, um ♦ Fahrausweise verkaufen zu können, ♦ Die Fahrgäste über ihren Fahrweg und Umstiege informieren zu können, ♦ Die Fahrgäste im Bus bei Störungen im Betriebsablauf etc. durch verbindliche Durchsagen informieren zu können Das Fahrpersonal des Busunternehmens muss einheitliche Dienstkleidung tragen, die mit dem VHT abgestimmt werden muss. Die Kosten dafür trägt das VU bzw. das Personal. Kontrollpersonal Die Busse des VHT, das Fahrpersonal und die Fahrgäste werden in unregelmäßigen Abständen durch sog, Kontrolleure / Revisoren des VHT vor, während und nach der Fahrt überprüft. Die Kontrolle dient u.a. der Einnahmesicherung, damit wird gewährleistet, dass dem VHT, dem RMV, dem Land Hessen und dem Bund möglichst wenige Einnahmen verloren gehen.	Die Hinweise werden <u>nicht</u> berücksichtigt. Die Vorgaben zur Qualifikation des Fahrpersonals sind ausreichend. Im Hinblick auf den bevorstehenden Fachkräftemangel, wären weitere Anforderungen an das Fahrpersonal nicht zielführend. Kenntnisnahme Es finden bereits Prüfungen statt. Diese sind jedoch nicht als zwingender Teil des NVP zu sehen.
	Seite: 113	Zum Thema Verkehrsmittelverknüpfung wurde der Bedarf an besseren Verknüpfungspunkten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln angesprochen, insbesondere durch den Ausbau von Mobilitätsstationen an zentralen Bahnhöfen und U-Bahn-Stationen. Um den Umstieg auf den	Kenntnisnahme Die Verbesserung der Fahrgastinformationen wurde auch im

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		ÖPNV attraktiver zu gestalten, fehlen ausreichend P+R-Parkplätze, sichere Fahrradabstellanlagen mit E-Ladestationen sowie Car-Sharing-Angebote. Im Bereich Infrastruktur und Fahrzeuge sehen die Kommunen erheblichen Verbesserungsbedarf, insbesondere an Haltestellen hinsichtlich Barrierefreiheit, digitaler Fahrgastinformationen und Wetterschutz. Besonders groß ist der Bedarf unserer Meinung nach bei der Echtzeit-Fahrgastinformation bei Schienenersatzverkehren durch Busse oder wenn die planmäßigen Haltestellenmasten aufgrund von Straßenbaumaßnahmen, Straßensperrungen, Volksfesten, Umzügen etc. nicht angefahren werden können. Das Aushängen von aktualisierten Papierabfahrtsplänen ist hier suboptimal, nicht mehr zeitgemäß, fahrgastunfreundlich und auch nicht barrierefrei. Neue Anzeiger zeigen nicht nur die aktuellen Echtzeit-Abfahrtszeiten in größerer Schrift an, sondern können sehbehinderten Fahrgästen die Abfahrten oder sonstige Meldungen auch akustisch ausgeben. Beispiel: Foto von Königstein-Schneidhain, Am Fliederbusch 	Rahmen der Online-Beteiligung thematisiert und als Maßnahme aufgenommen. Für die Information der Fahrgäste im SPNV bzw. dessen SEV ist der RMV zuständig.
		Andere Verkehrsverbünde, Stadtverkehre bzw. Aufgabenträger haben bereits seit einiger Zeit diese Defizite erkannt und entsprechende DFI-Anzeiger für die o. g. Einsatzfelder beschafft, um die Fahrgastinformation speziell bei geplanten Abweichungen des Regelverkehrs, wesentlich	

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		zu verbessern (https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:7327950512874471424/) Es sollte ein Ziel des VHT sein, eine vergleichbare Lösung mit transportablen Haltestellenschildern inkl. DFI-Displays mit Echtzeit auch in HTK zu beschaffen. Positive Erfahrungen gibt es z.B. mit der AXENTIA-Technologie an den Bahnhöfen der Taunusbahn und an 20 Haltestellenmasten in der Stadt Königstein.	
	Seite: 133 Absatzüber- schrift: On- Demand-An- gebote	Die Einstufung von On-Demand-Angeboten im Entwurf des Nahverkehrsplans als „nicht zur Daseinsvorsorge zählend“ wird von der Stadt Königstein nicht geteilt. Gerade für Kommunen mit anspruchsvoller Topografie und dezentralen Ortsteilen – wie Falkenstein, Mammolshain oder Schneidhain – sind flexible, digital gesteuerte Bedarfsverkehre oft die effizienteste Form öffentlicher Mobilität. On-Demand-Systeme ermöglichen bedarfsgerechte Erschließung in Nebenzeiten, Randlagen und bei geringer Nachfrage – und schließen Lücken, wo klassische Linienangebote an ihre Grenzen stoßen. Sie sind damit ein zentraler Beitrag zur Teilhabe für ältere Menschen, Berufspendelnde ohne Auto, Schüler:innen und mobilitätseingeschränkte Personen. Die 2021 erfolgte Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes sowie die Landesförderung zeigen: On-Demand-Angebote sind keine Ausnahme, sondern zukunftsfähige Ergänzung – oder sogar Ersatz – für klassische Linienverkehre. Erfolgreiche Praxisbeispiele in Hessen (z. B. Taunusstein, Bruchköbel) unterstreichen das. Die Stadt Königstein erkennt an, dass Kommunen solche Systeme eigenverantwortlich entwickeln können. Dennoch fordern wir, dass On-Demand-Angebote im Nahverkehrsplan: - als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge anerkannt werden, - finanziell durch den Kreis unterstützt werden, - unabhängig von der Wirtschaftlichkeit klassischer Linien bewertet werden. Königstein steht bereit, gemeinsam mit dem VHT innovative Mobilitätsformen umzusetzen	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Die Einstufung von On-Demand-Verkehren wurde angepasst.
	Seite: 135 Absatzüber-	Die Stadt Königstein begrüßt ausdrücklich den Schwerpunkt des Nahverkehrsplans auf die Förderung intermodaler Mobilität – etwa durch Mobilitätsstationen, bessere Verknüpfung von Verkehrsträgern und Fahrradmitnahme.	Kenntnisnahme

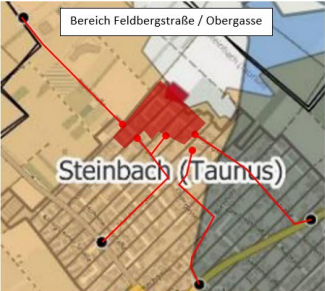
TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	schrift: Ver- kehrsmittel- verknüpfung	Fahrradmitnahme im Busverkehr Fahrradmitnahme ist dabei kein reines Freizeitthema, sondern zunehmend Teil des Alltagsverkehrs – gerade für Schülerinnen und Schüler oder Pendlerinnen und Pendler im Rhein-Main-Gebiet. Die geplante Prüfung zusätzlicher Fahrradkapazitäten auf der Linie 57 (Feldberglinie) ist ein sinnvoller erster Schritt. Entscheidend ist jedoch eine systematische Ausweitung auf weitere Linien mit relevanter Steigung und Pendlerbezug. Auf steilen Strecken, die mit dem Rad allein schwer bewältigbar sind, ermöglicht die Bus-Rad-Kombination eine klimafreundliche Alternative zum Pkw. Die Gruppe der Fahrradpendlerinnen und -pendler wächst – gestützt durch E-Bikes, Arbeitgeberzuschüsse und ein gesteigertes Umweltbewusstsein. Sie sollte im NVP als gleichwertige Zielgruppe berücksichtigt werden – nicht nur im touristischen Kontext. Unsere Empfehlung: Ausstattung stark frequentierter Linien mit Steigungsprofil (auch werktags) mit Fahrradträgern oder Innenraumhalterungen – als fester Bestandteil eines zukunftsfähigen ÖPNV.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Die vorhandene Kapazität der Fahrradmitnahme reicht auf den Linien aktuell regulär aus. Zusätzlich ist bei vermehrten Fahrradtransport mit Aufhängern mit Verzögerungen im Betriebsablauf zu rechnen, welche das Angebot besonders für Pendler weniger attraktiv macht

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Mobilitätsstationen Königstein unterstützt den Ausbau von Mobilitätsstationen – auch über das Modellprojekt hinaus. Die Stadt Königstein bekräftigt ihr ausdrückliches Interesse am Aufbau und Betrieb von Mobilitätsstationen und sieht darin: ♦ einen zentralen Baustein intermodaler Verkehrsverknüpfung (ÖPNV + Fahrrad + Carsharing + On-Demand), ♦ eine Chance, Parkdruck in der Innenstadt zu reduzieren und umweltfreundliche Alternativen zu fördern, ♦ eine Möglichkeit, Tourismusverkehr gezielt zu steuern, ohne dabei die Alltagsmobilität zu vernachlässigen. Königstein ist bereit, sich aktiv in die Evaluation des Modellprojekts einzubringen und perspektivisch eine Station im Bahnhofsbereich, in der neuen Stadtmitte sowie ggf. in den Orts- teilen (Bahnhof Schneidhain) zu realisieren – unter der Maßgabe eines tragfähigen Betriebskonzepts in Kooperation mit Kreis, VHT und RMV. ♦ Wir begrüßen die geplanten Maßnahmen zur Förderung der Intermodalität. ♦ Wir fordern eine breitere Perspektive auf Fahrradmitnahme, die Alltagsmobilität, Pendelverhalten und Steigungssituationen berücksichtigt. Wir bekräftigen unser Interesse an Mobilitätsstationen und streben eine aktive Rolle beim Ausbau im Kreisgebiet an.	Kenntnisnahme
Gemeinde Neu-An- spach 24.07.25		Die Verbindungsverbesserungen zwischen Rod am Berg – Neu-Anspach Bahnhof und Westersfeld – Neu-Anspach Bahnhof werden begrüßt. Die Haltestelle an der L3270 in Höhe des Supermarktes soll nicht nur geprüft, sondern umgesetzt werden.	Kenntnisnahme Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		(S. 132) Im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange sind die politischen Gremien und Ortsbeiräte über konkrete Änderungen und Verbesserungen des ÖPNV-Angebots anzuhören.	Eine Umsetzbarkeit wird geprüft. Kenntnisnahme
Stadt Ober- ursel 13.06.2025	S. 121, Tabelle 31	Die Stadt Oberursel spricht sich dringend für den Einsatz von Fahrzeugen (Bussen) mit alternativen Antriebsformen aus. Deren Nutzung ist aus den genannten Gründen mittel- bis langfristig sinnvoll.	Kenntnisnahme
	S. 67; Punkt 2.2.3.1	Die straßenfeine Betrachtung zur Erschließung von Haltestellen ist eine positive Entwicklung im Vergleich zur vorherigen pauschalen Annahme. Auch der Ansatz von 1m/s trägt den Bedarf von mobilitätseingeschränkten Personen Rechnung.	Kenntnisnahme
	S. 55, Abb. 15	Grundsätzlich ist die touristische Betrachtung und Berücksichtigung des ÖPNV zu begrüßen. Die touristisch überregionale Bedeutung des Feldbergs mit mehr als 1 Mio. Besucher (hessenschau) und der vorgelagerten Wanderziele (Startpunkt am TIZ an der Hohemark) geht aus der Karte jedoch nicht hervor. Die meisten mit dem ÖPNV anreisenden Besucher stammen vermutlich aus dem Rhein-Main-Gebiet und reisen entsprechend mit der U-Bahn Linie 3 bzw. der Buslinie 57 an. Dies ist bei der Taktung an den besucherstarken Wochenenden zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme Es wurden gesonderte Anforderungsprofile für touristische Ziele (auch der Große Feldberg) definiert. Damit wird der Berücksichtigung des Tourismus im Hochtaunuskreis angemessen Rechnung getragen.
	S. 100, Punkt 3.1.4.2	Eine gute Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten ist ein zentraler Baustein in der Verkehrswende und ein wichtiger Aspekt bei der Attraktivität des ÖPNV. Daher ist die festgeschriebene Fahrradmitnahme in der erforderlichen Kapazität, auch unter Berücksichtigung von Freizeitverkehren sinnvoll.	Kenntnisnahme
	S. 122, Punkt	Die Stadt Oberursel drängt auf eine Festschreibung des Ziels, die Linien 41 und 7 wie bisher	Der Hinweis wird berücksichtigt

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	5.1.1	durchzubinden. Aufgrund der hohen Quell- und Zielverkehre zwischen Oberstedten und Bad Homburg ist dies der einzig sinnvolle und nachhaltige Lösungsansatz.	
	S 116, Punkt 3.4	Oberursel ist ein wichtiger Schulstandort mit mehreren Schulen mit einem überörtlichen Einzugsgebiet. Die Bereitstellung der entsprechend erforderlichen ÖPNV-Infrastruktur ist nicht alleine Aufgabe der Stadt. Da die U-Bahn Linie 3 hierbei auch den Einsatz von weiteren Schulbussen reduziert, ist dieser Aspekt auch bei der Kostenaufteilung zur Finanzierung der Linie U3 zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme
	S. 60, U-Bahn	Im NVP wird darauf hingewiesen, dass die Linie U3 nicht nur für die Stadt Oberursel von Bedeutung ist. Vielmehr übernimmt die Linie eine Vielzahl an überörtlichen Funktionen: Beförderung von Schülerinnen und Schülern, Zubringer des Tourismus-Ziels Großer Feldberg sowie die regelmäßige Beförderung Ein- und Auspendler von/ nach Frankfurt. Die Linie entlastet damit spürbar die Straßenverbindungen von/ nach Frankfurt und zum Feldberg. Die U-Bahn hat folglich eine positive regionale Wirkung und muss daher als regionale Schienennahverkehrsverbindung mit entsprechender Finanzierungszuständigkeit eingestuft werden.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	S. 101, Punkt 3.1.5	Die Stadt Oberursel befürwortet die in diesem Punkt genannten Angebotsstandards. Die Ausweitung der Bedienzeiten sowie Taktverdichtungen im dichter besiedelten Vordertaunus sollte ein 15-min Takt in der Hauptverkehrszeit Standard sein, wenn der ÖPNV als eine attraktive Alternative zum Individualverkehr wahrgenommen werden soll. Mit einem 15-Minuten-Takt in der HVZ ergäbe sich ein Angebot mit gleichbleibend hoher Qualität bei Bus und Bahn (-> beide im 15-Minuten-Takt).	Kenntnisnahme
	S. 135, Punkt 5.2.2	Die Errichtung von Mobilitätsstationen sollte nach Auffassung der Stadt Oberursel vom Aufgabenträger einheitlich initiiert und koordiniert werden. Es macht wenig Sinn, wenn jede Stadt eigene Konzepte erstellt und ohne kreisweite Strategie umsetzt. Eine entsprechende Festsetzung dieses Ziels nicht nur als Fortführung des Modellprojekts bzw. Prüfung sollte im NVP berücksichtigt werden. Perspektivisch sollte ein einheitliches Konzept zu Mobilitätsstationen im	Kenntnisnahme Vgl. Maßnahme: „Förderung von Inter- und Multimodalität u. a. durch Unterstützung bei der

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		ganzen RMV-Gebiet unter Federführung des RMV angestrebt werden.	Umsetzung von Mobilstationen, B+R- und P+R-Anlagen sowie Sharing-Angeboten an Haltestellen“ Nach einer entsprechenden Evaluierung wird durch den VHT eine Strategie für das Kreisgebiet entwickelt.
	S. 80f	Welche Erklärungen für diverse sehr starke Rückgänge in der Auslastung der P&R-Anlagen (zB. Neu-Anspach, Oberursel-Hohemark, Usingen Bhf...) gibt es? Ist eine einheitliche Bepreisung der P&R-Plätze zur Vermeidung nicht ÖPNV-bezogener Nutzungen sinnvoll?	Kenntnisnahme Wie erläutert, handelt es sich um Zählungen an einem Normalwochentag. Um Aussagen zur tatsächlichen Auslastung zu tätigen, wären weitere repräsentative Untersuchungen notwendig.
	S. 105, Kap. 3.2.2	Barrierefreie Bushaltestellen, Bordhöhe: Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass das Land Hessen über das MobFöG nur Borde mit einer Höhe von 22 cm fördert!	Kenntnisnahme
Stadt Steinbach 27.07.2025	S. 39; Abb. 5 Verortung Gewerbeflächen	Nachrichtlicher Hinweis: Die Gewerbegebiete in Steinbach „Südlich der Bahnstraße“ (rund 10,5 ha) und „Im Gründchen/Am Bahnhof“ (derzeit rund 6,5 ha entwickelt) sind in der Karte nicht dargestellt.	Der Hinweis wird berücksichtigt

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	S. 67; 2.2.3.1 Erschließung von Haltestel- len i.V.m. S.131; 5.1.4.1, Tab. 35 i.V.m. S. 193; An- lage 4 i.V.m. S. 202; Abb. 39	 Bereich Feldbergstraße / Obergasse  Bereich Ahornweg / Im Wingertsgrund Hinweis Erschließungslücken: Die in Abb. 39 dargestellten Erschließungslücken wurden anhand der tatsächlichen Fußweglängen der 500-m-Einzugsbereiche überprüft: ♦ Im Ergebnis ist die Erschließungslücke Feldbergstraße größer als in Abbildung 39 dargestellt (siehe Skizze oben links). ♦ Der Bereich Ahornweg/Im Wingertsgrund liegt hingegen bei Berücksichtigung vorhandener bzw. neu geschaffener direkterer Fußwegeverbindungen zu den Haltestellen gerade noch innerhalb des 500-m-Radius' (siehe Skizze oben rechts). Entsprechend ist der Bereich Ahornweg aus der Grafik auf Seite 39 und den Tabellen auf S. 131 und S. 193 zu streichen. Die Erschließungslücke im Bereich Feldbergstraße ist hingegen in der Grafik auf Seite 39 zu erweitern. In der Tabelle auf S. 131 wäre für den Bereich Feldbergstraße zu ergänzen, dass der Straßenraum keinen Busverkehr (zumindest mit dem Standardlinienbus) ermöglicht. Ein Fahrversuch hat aufgezeigt, dass die Erschließungslücke in diesem Bereich nur mit einem kleineren Bus zu	Die Hinweise werden berücksichtig Anstelle einer grafischen Erweiterung wurde eine textliche Erläuterung / Korrektur vorgenommen.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung										
		schließen wäre.	Der Hinweis wird berücksich- tigt.										
	S. 70; 2.2.3.2 Barrierefrei- heit von Hal- testellen	Tabelle 16: Haltestellenpositionen mit Hochborden nach Kommunen <table><tr><th>Kommune</th><th>Anzahl der Hal- tepositionen</th><th>Anteil ausgebauter Haltepositio- nen</th><th>Anteil über 20 cm (an allen)</th><th>Anteil über 20 cm (an Ausge- bauten)</th></tr><tr><td>Steinbach (Taunus)</td><td>24</td><td>75% 92%</td><td>46% 54%</td><td>61% 65%</td></tr></table> <u>Korrektur Tabelle:</u> Haltestelle „Niederhöchstädter Straße“ ist bereits seit 2002 barrierefrei ausgebaut, allerdings nur mit einer Bordhöhe von 16 cm, im Jahr 2017 wurden taktile Leitelemente ergänzt. Aktualisierung Tabelle: Barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Staufenstraße“ im Juli 2025 abgeschlossen, Bordhöhe > 20 cm. <u>Korrektur Text:</u> Es ist nicht zutreffend, dass an der Haltestelle „Wingertstraße“ keine taktile Leitelemente vorhanden sind. Diese wurden im Zuge des barrierefreien Ausbaus bereits im Jahr 2014 geschaffen.	Kommune	Anzahl der Hal- tepositionen	Anteil ausgebauter Haltepositio- nen	Anteil über 20 cm (an allen)	Anteil über 20 cm (an Ausge- bauten)	Steinbach (Taunus)	24	75% 92%	46% 54%	61% 65%	Die Hinweise werden berücksich- tigt
Kommune	Anzahl der Hal- tepositionen	Anteil ausgebauter Haltepositio- nen	Anteil über 20 cm (an allen)	Anteil über 20 cm (an Ausge- bauten)									
Steinbach (Taunus)	24	75% 92%	46% 54%	61% 65%									
	S. 188; An- lage 3, Ta- belle 52	Bis auf die Haltestelle „Am Schießberg“ sind alle Bushaltestellen im Stadtgebiet Steinbach barrierefrei ausgebaut. Für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Am Schießberg“ wurde inzwischen seitens Hessenmobil die Förderung in Aussicht gestellt, sodass mit einem Ausbau der Haltestelle im Jahr 2027 zu rechnen ist. Leider ist weiterhin der für Steinbach wichtige Verknüpfungspunkt zur S-Bahn am Bhf. „Oberursel-Weißkirchen / Steinbach“ nicht barrierefrei – sowohl der S-Bahnhaltepunkt (in Zuständigkeit der DB) als auch die Bushaltestelle (in Zuständigkeit der Stadt Oberursel).	Kenntnisnahme										

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Daher bestehen trotz der erheblichen Anstrengungen, die die Stadt Steinbach in ihrer eigenen Zuständigkeit für einen barrierefreien ÖPNV unternimmt, keine durchgehend barrierefreien Reiseketten insbesondere zum Oberzentrum Frankfurt und damit zum überregionalen Bahnverkehr. Insofern wird die Einstufung der Bushaltestelle am Bhf. „Oberursel-Weißkirchen / Steinbach“ in die Ausbaupriorität „A“ ausdrücklich begrüßt. Der VHT wird gebeten, sowohl bei der Stadt Oberursel auf einen baldigen barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle hinzuwirken als auch bei der DB auf einen barrierefreien Ausbau des S-Bahnhaltepunktes.	
	S. 82; Tabelle 21	Die Tabelle weist eine relativ große Anzahl an Fahrradstellplätzen am Bahnhof Oberursel-Weißkirchen / Steinbach aus, bei gleichzeitig relativ geringem Auslastungsgrad. Zwischenzeitlich wurden die veralteten Fahrradklemmbügel auf der Steinbacher Seite des Bahnhofs durch sichere und komfortable Fahrradbügel ersetzt, wodurch sich Gesamtanzahl zwar verringert, dafür aber die Qualität deutlich erhöht hat. Zusätzlich wurden 12 Fahrradboxen mit E-Lademöglichkeit errichtet, die per App angemietet werden können, sowie eine Fahrradreparaturstation. Gemeinsam mit der Stadt Oberursel wird die Schaffung einer Mobilitätsstation im Bereich des Bahnhofs angestrebt.	Der Hinweis wird berücksichtigt Der Hinweis der Stadt Steinbach (Taunus) wurde als Fußnote ergänzt.
	S. 101; 3.1.5 Angebots-standards	Die Prüfung einer Taktverdichtung, im Unterpunkt „Vordertaunus“, ist zu begrüßen.	Kenntnisnahme
	S. 103; 3.2.1.2 Umweltstandards und Um-setzung	Es wird begrüßt, dass für die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten im ÖPNV aufgrund der Technologiereife und Marktetablierung der Einsatz von batteriebetriebenen Elektrobusen vom VHT angestrebt wird. Es wird empfohlen, als Pilotprojekt des VHT die Linie 291 auf Elektrobus-Betrieb umzustellen.	Kenntnisnahme

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	der Clean Ve- hicles Direc- tive	Die Linie 291 ist dafür zum einen wegen der Streckenführung prädestiniert, zum anderen wurde im Zuge des Aus-baus der Endhaltestelle „Taunus Campus“ bereits die notwendige Infrastruktur geschaffen, indem von einer Trafostation bereits Leerrohre bis zur Bushaltestelle verlegt worden sind, um dort Lademöglichkeiten schaffen zu können.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtig. Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Umsetzung von Pilotprojekten im Bereich Elektrobusbetrieb orientiert sich an der strategischen Einführung im nördlichen Kreisgebiet, wo im Zuge neuer Ausschreibungen ein gestaffelter Betriebsstart vorgesehen ist. Die Linie 291 ist Bestandteil eines Linienbündels, das in die Zuständigkeit des RMV fällt. Für dieses Linienbündel muss die Umstellungsstrategie auf alternative Antriebe durch den RMV entwickelt und in dessen Gesamtplanung berücksichtigt werden. Eine isolierte Umstellung der Linie 291 durch den VHT ist daher derzeit nicht vorgesehen.
	S. 171; Haltestellenüber- sicht Stein- bach (Taunus)	Es wird darum gebeten, die Bushaltestelle „Berliner Straße / Hochhaus“ in „Berliner Straße / Birkenweg“ umzubenennen. Die Bezeichnung „Berliner Straße / Hochhaus“ bietet für Ortsunkundige keine hinreichende Orientierung, weil sich im Verlauf der Berliner Straße mehrere (deutlich höhere) Hochhäuser befinden. Die Bezeichnung „Berliner Straße / Birkenweg“ ist insofern eindeutiger, da in der Nähe der Haltestelle ein mit dem Hinweis auf den Birkenweg versehener Fußweg von der Berliner Straße zum Birkenweg führt und darüber	Kenntnisnahme: Diese Fragestellung wird nicht im Rahmen des NVP beantwortet, sondern als zusätzlicher Hinweis geprüft.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		das Wohnquartier Birkenweg/Ahornweg/Im Wingertsgrund fußläufig von der Haltestelle erschlossen ist.	
	S. 210; Anlage 6, Steinbach (Taunus)	Es wird begrüßt, dass die Anregungen aus der Bürgerschaft berücksichtigt wurden, insbesondere die bessere Anbindung der Feldbergschule.	Kenntnisnahme
Stadt Usingen 17.07.25	Seite 125	Die Verbindung zwischen Weilrod und Usingen, Bahnhof soll verbessert werden, damit Weilrod besser an das Mittelzentrum und die Bahnlinie angebunden ist. Dies erzeugt umgekehrt eine bessere Verbindung von Usingen nach Weilrod (konkrete Takterhöhungen sind im NVP nicht genannt). Weiterhin soll die Verbindung zwischen Michelbach und Usingen, Bahnhof (zur Ferienzeit) verbessert werden. Bei beidem geht der NVP nicht näher ins Detail. Die Verbindungsverbesserungen werden von der Stadt Usingen begrüßt. Im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange sind die politischen Gremien und Ortsbeiräte über konkrete Änderungen und Verbesserungen des ÖPNV-Angebots anzuhören.	Kenntnisnahme Angebotsverbesserungen ergeben sich aus den Vorgaben im Anforderungsprofil. Konkrete Takterhöhungen können aufgrund der etwaigen Linienüberlagerungen zur Erfüllung der Vorgaben aus dem Anforderungsprofil nicht benannt werden.
	Seite 134	Eine Verbesserung der überörtlichen Verbindung Bad Nauheim – Usingen – Bad Camberg / Idstein wird aufgrund „komplizierter finanzieller Ausgangslage“ nicht näher verfolgt.	Kenntnisnahme
	Seite 144 ff.	Für Sie von Interesse sollte Punkt 7. Finanzierungskonzept haben. Demnach ist mit deutlichen Kostensteigerungen zu rechnen. Selbst bei Erhalt des jetzigen Angebots. Ob der, wie von Glashütten begutachtete und empfohlene „On Demand ÖPNV“ hier abhelfen kann, können wir nicht beurteilen. Die Beobachtung ist, dass ÖPNV zu den Stoßzeiten sehr gut angenommen wird, jedoch in den dazwischenliegenden Zeiträumen häufig leere, große Busse wahrgenommen werden. Möglicherweise könnten kleinere oder individuell buchbare Fahrzeuge die Treibstoffkosten – wie im Finanzierungskonzept – erwähnt, deutlich reduzieren. Müssen in Zeiten	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Ersparnisse durch Treibstoffkosten sind deutlich niedriger als Anschaffungskosten zusätzlicher Busse. Entsprechende Kapazität

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		von uber und Car-Sharing die Bus-Angebote weiter ausgebaut werden?	wird in den Spitzenstunden be- nötigt
Gemeinde Weilrod 22.07.2025		Die Gemeinde Weilrod begrüßt den Entwurf zum Nahverkehrsplan des Hochtaunuskreises 2025. Besonders hervorgehoben werden die Bemühungen des VHT, die Gemeinde Weilrod zukünftig besser an den schienengebundenen Verkehr anzubinden. Auch die geplante Verbesserung der Anbindung über die Kreisgrenzen hinweg nach Bad Camberg, Weilmünster und Limburg (ICE-Bahnhof) im Landkreis Limburg-Weilburg wird ausdrücklich begrüßt.	Kenntnisnahme
		Im Nahverkehrsplan wird unter Abschnitt 2.2.4 „Fahrzeuge“ dargestellt, dass im kurvenreichen Usinger Land überwiegend Überlandbusse eingesetzt werden. Diese verfügen über Türen, die nach außen öffnen. Um eine spaltfreie barrierefreie Anfahrt zu ermöglichen, ist aktuell eine Bordhöhe von maximal 18 cm notwendig. Bei einer Bordhöhe von 22 cm wird aufgrund des Sicherheitsabstands von etwa einem Meter die Barrierefreiheit deutlich eingeschränkt – in manchen Fällen sogar verschlechtert gegenüber nicht ausgebauten Haltestellen.	Kenntnisnahme Die Anforderung an barrierefreie Haltestellen im Hochtaunuskreis orientiert sich an einer regulären Ausbauhöhe von 22 cm, um die künftige Barrierefreiheit gemäß den Vorgaben und der Fahrzeugentwicklung zu gewährleisten. Fahrzeuge, die ab Ende 2026/Anfang 2027 zum Einsatz kommen, werden in der Lage sein, Haltestellen mit dieser Höhe spaltfrei anzufahren. Für besondere örtliche Gegebenheiten, wie enge Kurvenradien oder technisch bedingte Einschränkungen bei Fahrzeugtüren, können im Rahmen von Ausnahmeregelungen auch

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
			Bordhöhen von 18 cm vorgese- hen werden. Zudem kann bei ei- ner entsprechenden technologi- schen Entwicklung von Bussen eine Anpassung erfolgen.
		In den Abschnitten 3.2.1 „Fahrzeuge“ und 3.2.2 „Haltestellen“ finden sich keine konkreten An- gaben darüber, mit welchen Bussen der zukünftige Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) betrieben werden soll. Die Gemeinde Weilrod bittet daher dringend um Aufklärung, da diese Information maßgeblich für die Planung des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen ist.	s. o.
		Sollten weiterhin Überlandbusse mit nach außen öffnenden Türen im Usinger Land eingesetzt werden, bittet die Gemeinde Weilrod den VHT, sich bei der Hessischen Landesregierung und Hessen Mobil für eine Ausnahmeregelung bei der Förderung barrierefreier Haltestellen einzu- setzen. Ziel ist, dass weiterhin Bordhöhen von 18 cm förderfähig bleiben.	s. o.
		Im Abschnitt 4.1 wurde durch die Gemeinde Weilrod bereits telefonisch darauf hingewiesen, dass die dortige Tabelle unvollständig ist. Der VHT hat zugesichert, diese Korrekturen aufzu- nehmen.	Der Hinweis wird berücksich- tigt. Die entsprechende Tabelle wird um die Stadt Steinbach ergänzt. Darüber hinaus wurde das Kreuz bei „Infrastruktur“ für die Ge- meinde Weilrod gesetzt und beim Themenfeld „Verkehrsmi- telverknüpfung“ für die Ge- meinde Weilrod entfernt. Hier- bei handelte es sich um einen Übertragungsfehler.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Positiv wird die in Tabelle 34 vorgesehene Verbesserung der ÖPNV-Erschließung für Weilrod-Gemünden Süd (Firma Spieß) aufgenommen.	Kenntnisnahme
		Folgende Korrekturen der Tabellen werden aus Sicht der Gemeinde Weilrod angeregt: - Seite 131 und 139: • Alt: „Am Sommerberg“ → Neu: „Am Sommerberg / Heidestraße“ • Alt: „Heide Weg“ → Neu: „Heideweg“	Der Hinweis wird berücksich- tigt.
		Zudem wird um eine redaktionelle Überarbeitung der Tabellen auf den Seiten 182/183 sowie 189/190 gebeten. Ein entsprechender Änderungsvorschlag wurde als Anhang übermittelt.	Der Hinweis wird berücksich- tigt.
		Die Gemeinde Weilrod möchte folgende Informationen zum aktuellen Sachstand des barriere- freien Ausbaus der Haltestellen einbringen (vgl. Tabellen auf Seite 189/190):	
		♦ Cratzenbach: Grundstückserwerb erfolgt. Das Büro PI-Plus prüft die Realisierbarkeit einer neuen Buswendeschleife. Eine Förderung soll zum nächsten Stichtag beantragt werden.	Kenntnisnahme
		♦ Gemünden: Planungen in beide Fahrtrichtungen vollständig und bei Hessen Mobil einge- reicht. Aufgrund Erhöhung der Bordhöhe auf 22 cm ist eine Realisierung aktuell nicht mög- lich.	Kenntnisnahme
		♦ Altweilnau: Der Ausbau der Haltestelle Golfplatz / Friedwald / Neubaugebiet Neuerborn er- folgt im Jahr 2025. Auftrag ist erteilt.	Kenntnisnahme
		♦ Niederlauken: Planung vollständig und bei Hessen Mobil eingereicht. Erhöhung der Bord- höhe macht Realisierung unter aktuellen Bedingungen unmöglich.	Kenntnisnahme
		♦ Mauloff: Ausbau war für 2025 geplant, scheitert aktuell am noch nicht realisierten Grund- stückserwerb. Umsetzung für 2026 vorgesehen.	Kenntnisnahme
		♦ Rod an der Weil: Ausbau der Haltestelle Rathaus im Rahmen der OD-Sanierung für 2027 vorgesehen (Hessen Mobil).	Kenntnisnahme

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Winden: Die Haltestelle (Schützenhaus) wurde bereits barrierefrei ausgebaut.	Kenntnisnahme Der Hinweis wird berücksichtigt Die Haltestelle Weilrod Winden wurde aus der Tabelle 52 entfernt.
		Die Gemeinde bittet darum, notwendige Änderungen aufgrund der o. g. Rückmeldungen in Tabelle 16 „Haltestellenpositionen mit Hochborden in den Kommunen aufzunehmen.	Der Hinweis wird berücksichtigt
		Zusätzlich wird angeregt, alternative Mobilitätsformen im ländlichen Raum verstärkt mitzudenken (On-Demand Verkehre, autonome Verkehre). Als flächengrößte Gemeinde des Hochtaunuskreises mit 13 Ortsteilen aus 71,16 km ² ist es hier von besonderer Bedeutung, unbedingt auch flexible und gemeindeinterne Lösungen zu betrachten.	Kenntnisnahme Die Position zur Umsetzung von On-Demand-Verkehr im Hochtaunuskreis wurde angepasst.
		In diesem Zusammenhang bittet die Gemeinde Weilrod um Prüfung, ob ein „Weilrod-Bus“ eingerichtet werden kann, der die Ortsteile miteinander sowie mit zentralen Versorgungsorten wie dem Ärztehaus, der Apotheke, dem Zahnarzt, Einkaufsmöglichkeiten und zukünftigem barrierefreiem Wohnen in Rod an der Weil verbindet.	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Umsetzung eines Stadtbusses wurde aufgrund zu großer finanzieller Auswirkungen nicht als Maßnahme aufgenommen. Weiterhin wurde verankert, dass es den Städten und Gemeinden des Hochtaunuskreises freisteht zusätzliche Angebote (Bus/AST) bei finanzieller Beteiligung bereitzustellen (vgl. 3.2 Angebotsstandards).

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Aufgabenträger			
Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft 22.07.2025	66 und 67, Weitere sträßengebundene (Regional-) Verkehre	Die MTV mbH regt an, dass die aufgelisteten lokalen Buslinien, welche sich im Verantwortungsbereich der MTV mbH befinden, bei eventuellen Anpassungen der Fahrplanlagen als auch der Linienwege, nach vorheriger Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern VHT und MTV mbH, insbesondere bei grenzüberschreitenden Linien, erfolgen soll. Besonderes Augenmerk fällt hierbei auf die Anfangs- und Endhaltestelle "Königstein Stadtmitte". Im Rahmen der Fahrplanerstellung sollte die Pausenzeit zwischen zwei Fahrten nach Möglichkeit an die betriebliche Leistungsfähigkeit der Haltestelle angepasst werden.	Kenntnisnahme
	Schulverkehr	Aufgrund der hohen Anzahl der ein- und auspendelnden Fahrgäste und v. a. Schülerströme zwischen dem Hochtaunus- und Main-Taunus-Kreis, soll das Verkehrsangebot und die Anbindung der Schulen mindestens im bisherigen Umfang erhalten bleiben, insbesondere was die Randlagen der beiden Landkreise betrifft.	Kenntnisnahme Der VHT ist sich der Relevanz der Schülerverkehrs für den ÖPNV bewusst und strebt mit dem NVP einen Erhalt des Angebots an.
Rhein-Main Verkehrsverbund 18.07.2025	Grundsätzliche Hinweise	Wir weisen darauf hin, dass nach dem im Hessischen ÖPNV-Gesetz verankerten Gegenstromprinzip lokale Nahverkehrspläne aus den verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln sind, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben. Anforderungen, die Verbundthemen wie beispielsweise den Tarif oder Regionalverkehr betreffen, können im lokalen NVP benannt werden. Eine direkte Verbindlichkeit ist daraus aber grundsätzlich nicht abzuleiten. Im Weiteren können die Themen jedoch bei der Fortschreibung des RNVP oder in die Gremien des RMV als Antrag eingebracht werden. Über Angebotsstandards des RNVP hinausgehende Wünsche und Anforderungen können gegebenenfalls durch eine Finanzierung seitens der lokalen Ebene realisiert werden.	Kenntnisnahme
	S. 26, Kapitel 1.3.3	Regionaler Nahverkehrsplan Rhein-Main-Verkehrsverbund, S. 26	

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<u>keit können davon erheblich profitieren. Zugleich gilt es, mögliche Risiken und Herausforderungen der Technologie herauszuarbeiten. Dazu gehört neben den technischen und ethischen Fragestellungen auch die Frage, inwiefern das autonome Fahren perspektivisch in den bestehenden ÖPNV integriert werden kann, ohne dabei in Konkurrenz zu den klassischen ÖPNV-Angeboten zu treten.</u> <u>Aktuell befindet sich das autonome Fahren technologisch noch nicht auf dem für einen flächendeckenden Einsatz notwendigen Entwicklungsstand. Daher sind gegenwärtig die möglichen Auswirkungen eines flächendeckenden Einsatzes autonomer Fahrzeuge mit einer gewissen Unsicherheit behaftet.</u> <u>Um potenziellen Risiken entgegenzuwirken, ist eine strategische und regulatorische Integration autonomer Mobilitätsangebote in multimodale Verkehrskonzepte erforderlich. Diese sollten insbesondere Gebiete erschließen, die vom klassischen ÖPNV nicht effizient bedient werden können. Gleichzeitig gilt es, durch Konzessionsregelungen und weitere regulatorische Maßnahmen sicherzustellen, dass autonome Verkehrsangebote den ÖPNV sinnvoll ergänzen, anstatt diesen zu verdrängen.</u>	
		Wir möchten darauf hinweisen, dass die in der Tabelle erwähnte Umsetzung der Schnellbuslinie Bad Homburg v. d. Höhe – Groß Karben – Nidderau bereits realisiert ist.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt In dem genannten Abschnitt geht es um Planungen. Bei keinem der Planwerke wurde eine Bilanzierung vorgenommen.
	S. 58 ff., Kapitel 2.2.2.1	Allgemein S. 58 Abbildung 17: Die Linie RB11 Bad Soden - Frankfurt-Höchst sollte zumindest erwähnt werden, auch wenn sie derzeit nicht in Betrieb ist.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
			RB 11 ohne wesentliche Bedeu- tung für den Hochtaunuskreis
		Abbildung 17: Der Linienverlauf der Linie RB12 ist: Königstein - Kelkheim – Frankfurt-Höchst – Frankfurt (Main) Hbf	Der Hinweis wird berücksichtigt
		Abbildung 17: Die Linienstränge der Linien S4 bzw. S5 sollten im Abschnitt Frankfurt-Rödel- heim – Frankfurt (Main) West – Frankfurt (Main) Süd vereinheitlicht werden. Beide Linien hal- ten sowohl an der Station Frankfurt West wie auch Frankfurt Messe	Der Hinweis wird berücksichtigt
		Neben den Linien S2 und S3 könnte auch die Linie S6 als schienengebundene Linie außerhalb des Gültigkeitsraums des NVP mit Bedeutung für das SPNV-Angebot im Kreis genannt werden.	Der Hinweis wird berücksichtigt
		RB 12 – „Königsteiner Bahn“ S. 58/59	Der Hinweis wird berücksichtigt
		Korrekturvorschläge: „Unter der Woche verkehrt die RB 12 alle 30 Minuten, während an <u>Sams- tagen</u> erst ab 07:30 ein halbstündlicher Takt und an Sonn- und Feiertagen nur ganztags ein stündlicher Takt angeboten wird. Die letzte Fahrt ab Königstein ist um etwa 23:30 Uhr (ca. 01:00 Uhr am Wochenende in den Nächten vor Sams-, Sonn- und Feiertagen) und endet um ca. 02:30 Uhr in Königstein, auch am Wochenende. Die letzte Fahrt ab Frankfurt Hauptbahnhof en- det unter der Woche um ca. 1.30 Uhr in Königstein, vor Sams-, Sonn- und Feiertagen wird ein zusätzliches Fahrtenpaar angeboten. Die letzte Ankunft in Königstein ist dann etwa um 2.30 Uhr. Die erste Fahrt sowohl unter der Woche als auch am Wochenende startet um 04:30 Uhr in <u>Königstein.</u> “	
		RB 15 – „Taunusbahn“, S. 59	Der Hinweis wird berücksichtigt

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Korrekturvorschläge: „<u>Im südlichen Kreisgebiet ergänzt sie die vorhandenen S-Bahn-Linien. 5. im Abschnitt nördlich von Grävenwiesbach erschließt sie im benachbarten Lahn-Dill-Kreis einzelne Ortsteile der Gemeinde Waldsolms.</u>“ S-Bahnlinie S4, S. 59 Korrekturvorschläge: „<u>Die S4 verbindet Kronberg (Taunus) mit Frankfurt (Main). Die Bedienzeiten der S4 sind von Montag bis Samstag zwischen ca. 04:00 Uhr bis 01:00 Uhr (bis 03:30 an Wochenenden), sonn- und feiertags von ca. 04:30 Uhr bis 01:00 Uhr, überwiegend in einem Grundtakt von 30 Minuten. In den Nächten vor Sams-, Sonn- und Feiertagen besteht ein durchgehendes, stündliches Nachtzugangebot.</u>“ S-Bahnlinie S5, S. 59/60 Korrekturvorschläge: „<u>An Sonn- und Feiertagen verkehrt die S5 von ca. 04:00 Uhr bis 00:30 Uhr (vor Feiertagen bis 03:00 Uhr). In den Nächten vor Sams-, Sonn- und Feiertagen besteht ein durchgehendes, stündliches Nachtzugangebot.</u>“ U-Bahn, S. 60 Der Quellenverweis (Fußnote 59) ist zu überprüfen, da hier auf die HLB Hessenbahn verwiesen wird, die U-Bahn aber von der VGF betrieben wird.	Der Hinweis wird berücksichtigt Der Hinweis wird berücksichtigt Der Hinweis wird berücksichtigt
	S. 60 f. Kapitel 2.2.1.2	Elektrifizierung der Taunusbahn, S. 60/61	

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Korrekturvorschlag: „Der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) ist als Eigentümer der Taunusbahn (<u>Streckenabschnitt Friedrichsdorf – Brandoberndorf [9374]</u>) für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Weiterentwicklung verantwortlich.“	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt Vorschlag wird mit kleinen Anpassungen übernommen.
		Korrekturvorschläge: „Am Bahnhof Usingen wird ein zusätzlicher Bahnsteig mit zwei Kanten <u>Bahnsteigkanten</u> errichtet, sodass bis zu vier Züge gleichzeitig halten können. Eine barrierefreie Fußgängerbrücke, <u>die bislang noch nicht besteht und somit neue Erschließungsmöglichkeiten bieten wird</u>, verbessert sowohl die Erreichbarkeit der Bahnsteige als auch die Verbindung zum Gewerbegebiet.“	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt Vorschlag wird mit kleinen Anpassungen übernommen.
		Anstelle von Magnet sollte "PZB-Gleismagnet" oder ein adäquater Begriff gewählt werden. Nur Magnet wäre hier u.U. irreführend.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	2.2.4 Fahr- zeuge, S. 71	Wir regen an, im letzten Absatz auch auf das Überstreifen des hinteren Wagenkastens bei der Ausfahrt hinzuweisen.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	2.2.6 Fahrzei- ten, S. 73	Bitte die Aussage bzw. Formulierung des folgenden Satzes prüfen und ggf. anpassen: Beispielsweise sind S-Bahnhöfe dadurch deutlich attraktiver für den ÖPNV, wodurch hier sogar teilweise Reisezeitfaktoren von unter 1 (ÖPNV schneller als Bus) festgestellt wurden.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	2.2.6 Fahrzei- ten, S. 74	Tabelle 19: Bewertung der Reisezeitfaktoren, S. 74 Wir schlagen vor, auf die Bewertungsskala der FGSV hinzuweisen.	Der Hinweis wird berücksichtigt

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	2.2.7 Ver- kehrsmittel- verknüpfung, S. 78	Wir bitten folgende Formulierung zu prüfen und ggf. anzupassen: Die Mobilitätsstationen können vorwiegend im Westen des Hochtaunuskreises verortet wer- den	Der Hinweis wird berücksichtigt
	Kap. 2.2.7.3 Mobilitätssta- tionen, S. 83	Anpassungsvorschlag: <i>In den vier Kommunen Friedrichsdorf, Neu-Anspach, Usingen und Grävenwiesbach des Hochtaunuskreises sind insgesamt 18 Mobilitätsstationen errichtet worden (vgl. Abbildung 23). Die Eröffnung <u>aller Stationen</u> erfolgt im Laufe des Jahres 2025 (<u>Anmerkung: Bereits 2024 konnten ab dem Oktober bzw. November die ersten Mobilitätsangebote an den Mobilitätsstationen genutzt werden</u>). Davon befindet sich die Hälfte in Friedrichsdorf, während sich jeweils vier in Neu-Anspach und Usingen sowie eine in Grävenwiesbach befinden. An Mobilitätsstationen als Teil eines Vermietsystems <u>Vermietsystems</u> können Menschen Fahrräder und Pkw ausleihen, um beispielsweise die letzten Meter vom Bahnhof zur eigenen Haustür zurückzulegen. Es können im Hochtaunuskreis insgesamt 74 elektrische Pkw sowie Fahr- und Lastenräder an den Stationen gemietet werden.</i> <i>Das Angebot der Mobilitätsstationen erfolgt im Rahmen des Modellprojekts RMVall-in und wurde <u>wurde</u> über die Initiative „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (<u>heute: Bundesministerium für Verkehr</u>) gefördert. Das Projekt zielt darauf ab, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, die Nutzung des ÖPNV zu erhöhen, Verkehre vom MIV auf den ÖPNV <u>bzw. Sharing-Angebote</u> zu verlagern und die CO2-Emissionen des ÖPNV und des Verkehrssektors zu reduzieren und stellt sicher, dass ein solches Angebot auch außerhalb der Ballungsräume genutzt werden kann. Die Standorte an den Bahnhöfen sind die zentralen Standorte des Projektes. Hier ist auch das Verleihangebot am umfangreichsten. Sie werden durch weitere Mobilitätsstationen in den Kommunen <u>an POIs oder in (der Nähe von) Wohngebieten</u> ergänzt. An ausgewählten Mobilitätsstationen gibt es auch Schließanlagen für private</i>	Der Hinweis wird berücksichtigt.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<i>Fahrräder und Fahrradreparaturstationen. <u>Die Sammelschließanlagen gehen nach Ende des Projektzeitraumes in das Eigentum des VHT über.</u> Eine Übersicht zu den Ausstattungsmerkmalen der Mobilitätsstationen ist der Tabelle 22 zu entnehmen.</i>	
	3.1.1.1 Min- desterschlie- ßung, S. 93	Im NVP wird ausgeführt, dass alle Siedlungseinheiten mit mindestens 500 Einwohnenden sowie alle Ortsteile mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen sein müssen. Wir regen eine Prüfung und ggf. Berücksichtigung eines Werte von mindestens 200 Einwohnenden an.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	3.1.1.2 Halte- stellenein- zugsbereiche, S. 94	Tabelle 24: Vorgaben zu Haltestelleneinzugsbereichen des ÖPNV Auf Seite 67 des NVP wird folgendes ausgeführt: Im vorangegangenen NVP wurde bei Bushaltestellen in der Kernzone einer Kommune 300 Meter, für Bushaltestellen in den Außenzonen 500 Meter, für U-Bahn-Stationen ebenfalls 500 Meter und für SPNV-Bahnhöfe 1.000 Meter als Erschließungsradien durch Luftlinien bestimmt. In der Tabelle 24 sind lediglich noch zwei Werte aufgeführt. Wir bitten um Prüfung und ggf. Berücksichtigung der Werte von Seite 67.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt Durch die gewählte angepasste Methodik wurde eine realistischere Betrachtung gewählt, die zu keiner Verschlechterung der Erschließungsvorgaben geführt hat.
	3.1.2 Bedie- nung, S. 96/98	Tabelle 25: Charakterisierung der Angebotskategorien im Hochtaunuskreis, S. 96 Wir weisen darauf hin, dass die Angebotskategorie UL3 hier nicht erklärt wird, aber in Abbildung 27 vorhanden ist.	Der Hinweis wird berücksichtigt

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Text S. 96	
		Wir bitten, die Bedienzeiten im Text mit denen in der Tabelle 27 abzugleichen und ggf. auftretende Abweichungen zu korrigieren.	Der Hinweis wird berücksichtigt
		Wir regen an, bei den Nachtfahrten auch Nächte vor Feiertagen zu berücksichtigen.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	S. 98, Abbildung 27	Wir regen an, an Sonn- und Feiertagen ein gleiches Betriebsende wie an den übrigen Tagen vorzusehen.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt Aufgrund geringerer Nachfrage an Sonn- und Feiertagen
	3.1.4.2 Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln, S. 100	Zu diesem Thema weisen wir auf den Maßnahmenplan Park+Ride des RMV hin, der stationsbezogen Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Park+Ride-Angebotes beinhaltet. Der Maßnahmenplan richtet sich an die Gremien und Verwaltung der Städte und Gemeinden und soll einen Anstoß geben, geeignete Maßnahmen einzuleiten. https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung Weiterhin weisen wir auf den „Maßnahmenplan Fahrrad und ÖPNV“ hin, mit dem der RMV Konzepte und Anregungen für die Zukunft mit einer besseren Vernetzung und Nutzung vorgelegt hat. Der RMV, dem selbst keine Bahnhöfe oder Fahrradabstellanlagen gehören, möchte damit Anregungen und Impulse für die weitere Entwicklung geben. Der Maßnahmenplan führt die verschiedenen, im Verbundgebiet bereits realisierten Projekte und Angebote zusammen. Er ist eine Handreichung für Partner aus dem Verkehrsbereich, den Kommunen und den Fördermittelgebern, mit denen weitere Ideen realisiert werden können. Er steht Interessierten	Kenntnisnahme

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		wie politischen Vertretern, Verbandsmitgliedern oder Fachplanern zur Verfügung. Der Maßnahmenplan soll motivieren, weitere Projekte zu beginnen. In Kooperation mit unterschiedlichen Partnern unterstützt der RMV dabei die Planung und Errichtung weiterer Anlagen. https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung	
	Kap. 3.2.1.2 Umweltstandards und Umsetzung der Clean Vehicles Directive, S. 103 ff.	<u>Geltung und Begrenzung der Branchenvereinbarung</u> Im Zusammenhang mit der nationalen Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) gemäß dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) weisen wir darauf hin, dass die erwähnte <i>Branchenvereinbarung</i> sich ausschließlich auf den ersten Referenzzeitraum, also auf den Zeitraum bis zum 31.12.2025, bezieht. Für den zweiten Referenzzeitraum ab dem 01.01.2026 existiert derzeit keine gültige Branchenvereinbarung. Eine Kompensation durch andere Akteure im Sinne einer branchenweiten Quotenverrechnung ist nicht möglich, solange keine neue Branchenvereinbarung abgeschlossen wird. Daher wären bei allen neuen, in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallenden, Vergaben die gesetzlichen Quoten jeweils einzuhalten. <u>Einschränkung des Anwendungsbereichs des SaubFahrzeugBeschG</u> Der Fahrzeugtyp ist nicht das alleinige Kriterium für den Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG. Es sieht Ausnahmen von der Quotenverpflichtung für die Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen mit Straßenfahrzeugen mit kleineren Auftragsvolumina vor. Somit fallen z.B. öffentliche Dienstleistungsaufträge zur Erbringung von Personenverkehrsdienstleistungen mit Straßenfahrzeugen deren geschätzter Jahresdurchschnittswert 1 Million Euro oder deren jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung 300.000 Kilometer nicht übersteigt – unabhängig vom Fahrzeugtyp – nicht in den Anwendungsbereich	Der Hinweis wird berücksichtigt. Der Hinweis wird berücksichtigt

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		des Gesetzes. <u>Marktverfügbarkeit von Dieselmotoren</u> Für die mittelfristige Planung weisen wir darauf hin, dass die Beschaffung von Dieselmotoren voraussichtlich deutlich schwieriger wird. Aufgrund weiter verschärfter europäischer Abgasvorschriften (EURO Norm 7, Flottengrenzwerte) beenden mehr und mehr Hersteller absehbar die Produktion von Dieselfahrzeugen – unabhängig des Fahrzeugtyps Stadtbussen (M3 Klasse I) und Überlandbussen (M3 Klasse II).	Kenntnisnahme
	3.2.2 Haltestellen, S.105	Bauformen und Gestaltung von Haltestellen, S. 105 Wir regen an, auch darauf hinzuweisen, dass Haltestellenbuchten und Sägezahnhaltestellen aus Fahrplangründen sinnvoll sein können, um Verfrühungen zu vermeiden und Standzeiten zu ermöglichen.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	3.2.2.2 Haltestellenausbau und Priorisierung, S. 107	Wir weisen auf den zweiteiligen RMV-Maßnahmenplan "Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr" hin. Dieser gibt im ersten Band Entscheiderinnen und Entscheidern einen strategischen Überblick und zeigt Best-Practice-Beispiele. Der Planungsleitfaden im zweiten Teil richtet sich an die umsetzenden Akteure und umfasst wichtige rechtliche Rahmenbedingungen, Empfehlungen des RMV zur konkreten Umsetzung sowie Aspekte zur Finanzierung. Ergänzt wird der Maßnahmenplan durch Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen im dritten Band "Gestaltungsrichtlinien für Haltestellen und Wartehallen im RMV-Verbundgebiet". Wir bitten um Berücksichtigung des Maßnahmenplans. https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt Der RMV-Maßnahmenplan entspricht nicht den aktuellen Anforderungen von HessenMobil.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	3.2.2.4 Aus- stattungs- merkmale, S.111	Tabelle 28: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenfunktion, S. 111 Wir regen an, Wetterschutz auch für Normalhaltestellen anstreben.	Der Hinweis wird nicht berück- sichtigt. Teilweise zu geringe Fahrgast- zahlen die dies nicht rechtferti- gen.
	Kap. 3.4 An- forderungen an den schie- nengebunde- nen und regi- onalen Busverkehr, S. 115 f.	Hinweis zu den Absätzen 3, 4 und 5: Wir möchten darauf hinweisen, dass Angebotsausweitungen, die über das in Kapitel 3 – Ta- belle 5 des verbundweiten regionalen Nahverkehrsplans des RMV festgelegte Bedienungsan- gebot hinausgehen, zunächst finanziell abgesichert werden müssen. Zudem schränken parti- elle eingleisige Abschnitte auf den genannten Strecken die Möglichkeiten zur Verdichtung des Verkehrsangebots ein. Hinweis zum letzten Absatz: Für die Definition des Regionalbusverkehrs ist der RNVP zu beachten (siehe Kapitel 3.2.3.) Die Definition "zwischen Mittelzentren" ist daher zu vereinfacht und nicht korrekt.	Kenntnisnahme Der Hinweis wird berücksichtigt
	5.1.1 Anpas- sung des ÖPNV-Ange- bots im Stadtverkehr Oberursel (Taunus), S. 122	Zum letzten Absatz weisen wir darauf hin, dass die Durchbindung der beiden Buslinien ergän- zend zur Buslinie X27 die Anbindung von Oberursel zum Landratsamt sowie zur Hochtaunuskli- nik erfüllt.	Kenntnisnahme

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	5.1.3 Redu- zierung der ÖPNV-Reise- zeit, S. 126	Tabelle 32: Maßnahmen zur Reduzierung der ÖPNV-Reisezeiten, S. 126 Der RMV regt an, eine Fahrzeitverkürzung zwischen Kronberg und Oberursel mit dem seitens der Stadt Oberursel geplanten Lückenschluss zwischen Weingärtenumgehung und Frankfurter Landstraße zu prüfen (Buslinien 259, 260, 261). Weiterhin wird angeregt, in die Tabelle auch den Prüfauftrag aus den RNVP für eine X-Buslinie zwischen Usingen, Bad Nauheim und Friedberg aufzunehmen.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berück- sichtigt Dies würde die Erschließung in Oberursel nachteilig beeinflus- sen Der Hinweis wird berücksichtigt
	5.1.4.1 Ver- besserung der räumli- chen Erschlie- ßung, S. 128	Tabelle 34: Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung, S. 128 Wir regen an, die Einrichtung von Bushaltestellen an Landes- und Bundesstraßen zu prüfen, zum Beispiel B 455 im Bereich Kronberg Viktoriastraße für Buslinien X26 und X27.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berück- sichtigt. Bei einer vorherigen Prüfung zeigte sich keine Chance auf Re- alisierung
	5.1.4.2 Wei- tere Maßnah- men, S. 132	Tabelle 36: Weitere Maßnahmen zur Angebotsverbesserung, S. 132 Wir schlagen vor, folgendes aufzunehmen: Einrichtung von Bushaltestellen an Schienenstationen für eine direkte Umsteigemöglichkeit und Schienenersatzverkehre: Königstein-Schneidhain Friedrichsdorf-Seulberg Friedrichsdorf-Burgholzhausen Usingen-Wilhelmsdorf	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berück- sichtigt. Da Bahnhöfe überwiegend mit Bussen nicht direkt angefahren werden können.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Hundstadt	
	Kap. 5.1.6 On-Demand- Angebote, S. 133	Im Verbundraum gibt es bereits zahlreiche On-Demand-Projekte. In Limburg und Hofheim konnten bestehende, aus Kundensicht oftmals unzureichende Linienbedarfsverkehre mit Erfolg durch qualitativ hochwertige On-Demand-Angebote substituiert werden. Die Kosten liegen aufgrund des höheren Personalbedarfs höher als beim konventionellen Linienverkehr, allerdings können durch gezielte Optimierung sowie perspektiv durch den Einsatz autonomer Fahrzeuge die Kosten deutlich gesenkt werden, um einen wirtschaftlicheren Betrieb zu gewährleisten. Es wird darauf hingewiesen, dass On-Demand-Verkehre zwar vor allem zur Feinerschließung beitragen, eine Koordination der Verkehre auf Kreisebene allerdings empfohlen wird. Kommunen haben in der Regel nicht das Personal und das Wissen, um On-Demand-Verkehre erfolgreich auf den Weg zu bringen. Eine Bündelung der Aufgaben beim VHT ist im Hinblick der damit verbundenen Synergieeffekte (z. B. Wiedernutzung von Ausschreibungsunterlagen für den Fahrdienst) mehr als sinnvoll. Aus diesem Grund schlagen wir folgende Änderungen am aktuellen Entwurf des Nahverkehrsplans vor: <u>On-Demand-Verkehre bieten die Möglichkeit, den ÖPNV flexibel zu ergänzen und insbesondere in weniger dicht besiedelten oder infrastrukturell schwächer erschlossenen Gebieten eine bedarfsgerechte Mobilitätslösung bereitzustellen. Durch die digitale Buchung und dynamische Routenplanung können Fahrten effizient gebündelt und individuelle Mobilitätsbedürfnisse besser berücksichtigt werden.</u> <u>On-Demand-Verkehre (Bedarfsverkehre auf Abrufbasis ohne Fahrplanbindung) Sie werden daher im Rahmen dieses Nahverkehrsplans als ergänzendes, nicht jedoch als zur öffentlichen Daseinsvorsorge zählendes Instrument eingestuft. Aufgrund der im Vergleich zum konventionellen</u>	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt Vorschlag wird mit kleinen Anpassungen übernommen.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Linienverkehr in der Regel höheren Betriebskosten und Komfortzuschläge sowie der spezifischen Einsatzlogik solcher Angebote – insbesondere zur Erschließung nachfrageschwacher Randlagen oder außerhalb der regulären Bedienzeiten – erfolgt keine generelle Berücksichtigung im Grundangebot des ÖPNV. signifikanten Betriebskosten ist es notwendig, die Anwendungsfälle zu schärfen und die Potenziale herauszuarbeiten (z. B. Substitution von Linienbedarfsverkehren, Zu- und Abbringerverkehr zum SPNV), um die Wirtschaftlichkeit von On-Demand-Angeboten zu optimieren. Der VHT als lokale Nahverkehrsorganisation koordiniert mögliche On-Demand-Verkehre zentral und stellt sicher, dass sich diese in das bestehende Nahverkehrsangebot integrieren. Zudem unterstützt er die interessierten kreisangehörigen Kommunen im Rahmen seiner Möglichkeiten finanziell sowie planerisch. Gleichwohl bleibt es den kreisangehörigen Kommunen überlassen, On-Demand-Angebote im Rahmen eigener Zuständigkeiten und Finanzierungsverantwortung als zusätzliche Maßnahme zur Verbesserung der Mobilitätsversorgung vor Ort zu implementieren. Der Hochtaunuskreis begrüßt derartige Initiativen, sofern sie in das bestehende Nahverkehrsangebot integriert werden und auf einer tragfähigen verkehrlichen und wirtschaftlichen Konzeption beruhen.	
	5.1.7 Kreis- übergrei- fende Verbin- dungen, S. 134	Tabelle 37: Maßnahmenübersicht für kreisübergreifende Verbindungen, S. 134 Hinweis zur letzten Maßnahme in der Tabelle: Wir weisen darauf hin, dass die Buslinien 283 und 285 aktuell Buslinien in Aufgabenträgerschaft des RMV sind. Sie sind gemäß RNVP als zu lokalisierende Verkehre vorgesehen. In Hinblick auf eine X-Bus Verbindung zwischen Usingen und Idstein bzw. Bad Camberg regen wir an, auch den RMV bei der Zuständigkeit zu ergänzen.	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt Nach Einschätzung des VHT handelt es sich bei den Linien 283 und 285 um regionale Linien

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	Kap. 5.1.8 Angebotsver- besserungen im SPNV/Re- gionalver- kehr, S. 134	Hinweis zu Absatz 3: Ein zusätzlicher Haltepunkt auf der Linie RB16 zwischen dem Bahnhof Friedrichsdorf und dem Haltepunkt im Friedrichsdorfer Stadtteil Burgholzhausen wird derzeit nicht unter weiteren Maßnahmen zur Netzentwicklung des verbundweiten regionalen Nahverkehrsplans des RMV geführt. Er könnte im NVP des Hochtaunuskreises als Prüfauftrag formuliert werden. Zusätzliche Haltepunkte an Bestandsstrecken bedürfen einer ersten Bewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der verkehrlichen Wirksamkeit durch den zuständigen lokalen Aufgabenträger. Längere Fahrzeiten durch zusätzliche Halte gehen dabei für durchfahrende Fahrgäste negativ in die Bewertung ein. Zudem ist eine fahrplantechnische Prüfung notwendig, ob ein zusätzlicher Halt, ohne weitere Infrastrukturausbauten auf dem eingleisigen Streckenabschnitt in den Fahrplan integrierbar ist. Wir weisen weiterhin darauf hin, dass die Entfernung zwischen den beiden Stationen Friedrichsdorf und Burgholzhausen nur ca. 2,5 km beträgt.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	5.2.2 Ver- kehrsmittel- verknüpfung, S. 135	Anpassungsvorschlag: <i>Neben der Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten und dem Ausbau von Mobilstationen kann auch die Fahrradmitnahme im ÖPNV einen relevanten Beitrag zur Förderung der Intermodalität darstellen. Der VHT unterstützt Maßnahmen zur Verkehrsmittelverknüpfung und setzt sich für einen Erhalt der kostenlosen Fahrradmitnahme im VHT-Gebiet ein.</i> <i>Auf der Feldberglinie, Linie 57, wird eine Ausweitung der Ausbau der Fahrradmitnahmekapazitäten (z.B. mittels Fahrradgepäckträger) geprüft.</i> <i>Darüber hinaus evaluiert der VHT das neue Angebot an Mobilitätsstationen, <u>welches er finanziell unterstützt und für das er in Teilen die Wartungsarbeiten übernimmt.</u> sofern <u>Sofern</u> das An-</i>	Der Hinweis wird berücksichtigt

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		<i>gebot genutzt und finanziell darstellbar ist, sollen die Stationen des Modellprojektes weiterge- führt werden und ein Ausbau auf das gesamte Kreisgebiet unter Engagement der Kommunen geprüft werden.</i>	
	Anlage 6 Stel- lungnahme zu den Hin- weisen aus der Frühbe- teiligung, S. 222	Tabelle 57: Hinweise zum Thema „Verknüpfung“, S. 222 Hinweis zu folgender Ausführung in der Tabelle: Der RMV hat bereits zugesagt, dass ab dem Jahresfahrplanwechsel 2024/25 die Buslinien X27 und 261 über die Haltestelle Stadtmitte hinaus bis zum Bahnhof Königstein verlängert wird. Wir möchten dies folgendermaßen präzisieren: Der RMV hat bereits zugesagt, dass ab dem Jahresfahrplanwechsel 2024/25 die Buslinien X27 und 261 bei den Fahrten, bei denen es von der Fahrtzeit her möglich ist, über die Haltestelle Stadtmitte hinaus bis zum Bahnhof Königstein verlängert werden.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berück- sichtigt Da es sich um eine Rückmeldung im Rahmen der Frühbeteiligung handelt, darf der Text nicht ange- passt werden.
Rheingau- Taunus- Verkehrs- verband	Abschnitt 5.1.7, Tabelle 37 (S. 133)	In Zusammenhang mit der Maßnahme „Verbesserung der Verbindung Oberems-Idstein“ wird erläutert: „Zum Zeitpunkt der NVP-Erstellung kann keine Aussage zur weiteren Entwicklung des ÖV im Rheingau-Taunus-Kreis getroffen werden.“ Dies ist aus unserer Sicht so nicht zutref- fend. Zum Zeitpunkt der NVP-Erstellung wurde auch der NVP des Rheingau-Taunus-Kreises neu erstellt. Beide Landkreise bzw. LNO haben sich gegenseitig bereits vor der formalen Beteili- gung der Träger öffentlicher Belange informell über den Stand ihrer jeweiligen Fortschreibun- gen ausgetauscht. Bei der Fertigstellung des NVP des Rheingau-Taunus-Kreises 2025 ist es zu Verzögerungen gekommen, dennoch lag dem VHT im Rahmen des genannten Austauschs und der formalen Beteiligung ein Liniennetzentwurf vor. Gerne kann nun auch der fertige NVP bzw. der fertige Liniennetzentwurf übermittelt werden. Im „Zielnetz“ würde Oberems durch eine neue Linie 239 direkt mit Idstein verbunden.	Der Hinweis wird berücksichtigt
01.07.2025			

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	Abschnitt 5.1.7, Tabelle 37 (S. 134)	Die gewünschte X-Busverbindung zwischen Bad Camberg / Idstein – Usingen – Bad Nauheim halten wir prinzipiell für sinnvoll und wünschenswert, sehen uns hierfür aber nicht in der hier genannten gemeinsamen Zuständigkeit mit dem VHT. Eine solche Linie würde die Landkreise Limburg-Weilburg, Rheingau-Taunus sowie Hochtaunus- und Wetteraukreis durchfahren. Somit sind aus unserer Sicht alle Kriterien erfüllt, dass eine solche Linie in regionaler Aufgabenträgerschaft des RMV liegen sollte. In dem Zusammenhang verweisen wir auf die Planungen unseres NVP, die in Abstimmung mit dem VHT eine Verlängerung der Linie 231 bis Usingen vorsehen.	Der Hinweis wird berücksichtigt RMV wird als Aufgabenträger ergänzt.
	Regionalisie- rung lokaler Busverkehre	Im neuen NVP des Rheingau-Taunus-Kreises wird empfohlen, die Linie 223 (und auch weitere kreisübergreifende Linien in Aufgabenträgerschaft der RTV) perspektivisch in eine RMV-Regionallinie umzuwandeln. Wir würden es begrüßen, wenn der NVP des Hochtaunuskreises eine ähnliche Position zur Linie 223 einnehmen würde, um dies auch bei der nächsten Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplans des RMV gemeinsam forcieren zu können.	Der Hinweis wird berücksichtigt
ZOV-Ver- kehr, 24.07.2025	S. 29	Fußnote 48, Verwechslung des Aufgabenträgers. ZOV-Verkehr ist hier kein AT.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	S. 67	Tabelle 15: Aufgabenträger der Linien FB-33 und FB-35: Nicht VGO, sondern ZOV-Verkehr ist der AT.	Der Hinweis wird berücksichtigt
Interessenvertretungen inkl. Umweltverbände			
ADAC Hes- sen-Thürin- gen e.V. 16.06.2025	Allgemein	Wir verstehen, dass die Aussparung der Stadt Bad Homburg mit ihrem Sonderstatus gemäß §4 HGO begründet ist. Andererseits steht fest, dass der Bus- und Bahnknoten Bad Homburg bereits heute zentraler Bestandteil des ÖPNV-Angebotes ist und in Zukunft durch RTW, S5 und U2-Ausbau sowie Elektrifizierung und Stellwerkmodernisierung zwischen Friedrichsdorf und Friedberg zum zentralen ÖPNV-Knotenpunkt des Hochtaunuskreises werden wird.	Kenntnisnahme Im NVP werden Planungen der Stadt Bad Homburg berücksich- tigt.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Vor diesem Hintergrund ist die Erstellung eines Nahverkehrsplans für den Hochtaunuskreis ohne die Stadt Bad Homburg mindestens unpraktisch, wenn nicht sogar eine verpasste Chance für eine ganzheitliche Nahverkehrsplanung. In einem so stark verflochtenen Raum wie der Metropolregion FrankfurtRheinMain erscheint eine eigene Nahverkehrsplanung durch polyzentrale Mittelzentren nicht mehr sachgerecht. Wir empfehlen, die erfreulichen geplanten Verbesserungen im Nahverkehrsangebot als Anlass für eine Diskussion mit der Stadt Bad Homburg und dem Land Hessen zu nehmen, wie weit eine einheitliche Nahverkehrsplanung im Hochtaunuskreis auch unter Wahrung des Sonderstatus möglich ist.			
Beauftragte für Menschen mit Beeinträchtigung für den Hochtaunuskreis	Allgemein	Für die Planung des obengenannten Nahverkehrsplans des Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) wurden die Bedürfnisse der Behinderten und Mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigt. Im Rahmen der Planung und Beantragung der Mittel wurde die Beauftragte für Menschen mit Beeinträchtigung für den Hochtaunuskreis ausführlich über die Maßnahmenplanung informiert und detailliert eingewiesen.	Kenntnisnahme
11.06.2025			
BSBH	- der barrierefreie Ausbau der Haltestellen als notwendiges Ziel identifiziert ist - es einen Plan für den Ausbau der barrierefreien Haltestellen gibt - auf die einschlägigen DIN-Normen für den barrierefreien Ausbau verwiesen wird - ein flächendeckendes Angebot zur Verfügung stehen soll - auch die zeitliche Abdeckung angestrebt wird - die Fahrzeuge barrierefrei zu sein haben - wobei hier auch auf die kontrastreiche Gestaltung zu achten ist		Kenntnisnahme

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Blinde und sehbehinderte Menschen sind noch mehr als andere auf einen zuverlässigen und umfassenden ÖPNV angewiesen und so sind die allgemeinen Ziele für diese Gruppe besonders wichtig.	Kenntnisnahme
		Aber, auf Grund spezifischer Bedürfnisse, möchte ich auf einzelne Punkte noch gezielt hinweisen. Diese Aspekte betreffen vor allem den Betrieb. Überall dort, wo mehrere Buslinien fahren, ist die Buslinie inklusive Ziel über Lautsprecher anzugeben, damit blinde und sehbehinderte Fahrgäste den Bus identifizieren können. Zur Identifikation von Bussen gibt es auch moderne Lösungen, diese müssen aber mittelfristig über die Politik angestoßen werden und deren Realisierung braucht Zeit.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt Information erfolgt über das Fahrpersonal
		Bei Doppelhaltestellen muss der zweite Bus nochmals an der ersten Position halten, wenn Menschen mit Behinderung an der Haltestelle warten. Als blinder oder sehbehinderter Fahrgast kann man - gerade bei den neuen leisen Bussen - nicht mitbekommen, dass noch ein zweiter Bus gehalten hat.	Kenntnisnahme Keine bestehenden Doppelhaltestellen
		Im Bus muss die Ansage von Haltestellen immer und zuverlässig erfolgen. Dies ist die einzige Chance für blinde und sehbehinderte Menschen.. an der gewünschten Haltestelle auszusteigen. Die Ansage darf also nicht abschaltbar sein und muss automatisch erfolgen.	Kenntnisnahme Bereits Bestandteil des NVP
		Bei Abweichungen von der gewohnten Linie müssen im Bus Ansagen bzgl. nicht angefahrener oder verlegter Haltestellen gemacht werden. Und an den Haltestellen, die nicht angefahren werden, sind Vorkehrungen zu treffen, dass blinde und sehbehinderte Fahrgäste davon wissen.	Kenntnisnahme Information im Internet eingebunden
		Wenn ein an-Demand-Verkehr eingesetzt wird, muss eine mögliche App barrierefrei gestaltet sein. Zu vereinbarende Haltepunkte müssen klar auch von blinden und sehbehinderten Fahrgästen zu identifizieren sein. Und es muss die Möglichkeit geben, optional im Vorfeld anzugeben, dass man eine Behinderung hat, damit der Fahrer, die Fahrerin entsprechend reagieren	Kenntnisnahme

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		kann. Wird der an-Demand-Verkehr auch telefonisch angefordert, muss eine Standard-Nummer genutzt werden.	
		Busfahrer und -fahrerinnen sind regelmässig im Umgang mit behinderten Fahrgästen zu schulen.	Der Hinweis wird berücksichtigt.
		Nicht nur Haltestellen, auch Busse sind barrierefrei zu gestalten, was insbesondere Kontraste betrifft. Mittelfristig ist eine Lösung zu finden, durch die Busse auch von blinden und sehbehinderten Menschen zu identifizieren sind.	Kenntnisnahme
		Hauptlinien sollten als durchgehende Linien angeboten werden, da Umsteigen für blinde und sehbehinderte Menschen deutlich aufwändiger ist.	Kenntnisnahme
		Bei Umstiegszeiten ist zu berücksichtigen, dass behinderte Menschen i.d.R. noch mehr Zeit benötigen, als generell langsame Fahrgäste.	Kenntnisnahme Wird in Planungen berücksichtigt.
		Und da blinde und sehbehinderte Fahrgäste auf den ÖPNV angewiesen sind, sollte auch abends und an Wochenenden der 60 Minuten-Rhythmus nicht überschritten werden.	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt Aufgrund finanzieller Rahmenbedingungen sind derzeit keine entsprechenden Angebotsverbesserungen umsetzbar. Wünschenswerte Angebotsstandards, die einen 60-Minutentakt vorsehen, wurden definiert (Umsetzung bei verbesserter finanzieller Ausgangslage).

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
IHK Frank- furt am Main, 18.07.2025	Infrastruktur	Eine flächendeckende und intakte Haltestelleninfrastruktur ist Grundvoraussetzung für einen attraktiven ÖPNV. Für pendelnde Arbeitskräfte sind eine gute Erreichbarkeit der Zugangspunkte zum ÖPNV sowie komfortable Wartebereiche ein zentraler Aspekt bei der Entscheidung über einen Umstieg vom MIV auf den ÖPNV.	Kenntnisnahme
		Wir begrüßen daher die neue und realistischere Berechnungsmethode der Erschließung von Haltestellen anhand von Straßennetz und Gehzeit statt der Luftlinie (S. 67/68).	Kenntnisnahme
		Wir stimmen auch den definierten Ausnahmen zur flächendeckenden Erschließung unter der Bedingung zu, dass die unter Punkt 4 genannten „wenigen zusätzlichen Gebäude“, keine Unternehmensstandorte mit zahlreichen Mitarbeitenden einschließen (S. 94/95).	Kenntnisnahme
		Ebenso ist ein weiterer barrierefreier Ausbau der Haltestellen, der Synergieeffekte im Rahmen von Sanierungen, Modernisierungen oder Ausbaumaßnahmen nutzt, zu begrüßen (S. 106).	Kenntnisnahme
		In diesem Kontext befürworten wir ebenso die zusätzliche Haltestellenausstattung an touristischen Highlights, um den Komfort für Gäste zu steigern und die Wahrscheinlichkeit für einen erneuten Besuch zu erhöhen (S. 111).	Kenntnisnahme
		Auch die Einrichtung von Mobilitätsstationen im Hochtaunuskreis, die die Mobilität von Pendlern und Touristen flexibilisiert und alternative Fortbewegungsmittel attraktiver werden lässt, begrüßen wir (S. 83).	Kenntnisnahme
		Der hohe Rückgang der Auslastung von P+R-Infrastruktur an einzelnen Haltepunkten sollte auf seine Ursachen (Unattraktive Taktungen, Wegfall von Verbindungen, Häufung von Störungen / Zugausfällen) hin untersucht werden. Für Haltepunkte, die nahezu vollständig ausgelastet sind, sollte geprüft werden, ob ein Ausbau möglich ist. Die Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main befürwortet den Aus- und Neubau von P+R-Kapazitäten im gesamten Rhein-Main-	Kenntnisnahme vgl. Maßnahme 75 auf Seite 141. Hier heißt es: „Wiederkehrende Prüfung, ob die Anzahl an überdachten Fahrradabstellmöglich-

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Gebiet, um mehr Pendlern und Kunden einen attraktiven Zugang zum Schienenverkehr zu bieten und einen Umstieg vom MIV hin zum ÖPNV zu begünstigen. Auch voll ausgelastete B+R sollten gegebenenfalls ausgebaut werden (S. 80ff).	keiten an allen SPNV-Zugangsstellen weiterhin ausreichend ist und ggf. Ausbau von Fahrradabstellmöglichkeiten“
		Ebenso begrüßen wir die Einordnung von On-Demand-Angeboten als ergänzendes Instrument, welches jedoch nicht teil der öffentlichen Daseinsvorsorge sein kann. Auch die Einordnung, dass diese Angebote auf einer tragfähigen verkehrlichen und wirtschaftlichen Konzeption beruhen sollen, befürworten wir (S. 133).	Kenntnisnahme
	Verbindungs- qualität	Im Kontext steigender Pendlerzahlen und Beschäftigungszahlen sind verlässliche ÖPNV-Verbindungen von zentraler Bedeutung, damit pendelnde Arbeitskräfte langfristig vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV umsteigen wollen. Wir begrüßen in diesem Kontext das Ziel, die ÖPNV-Fahrzeiten konkurrenzfähig zum MIV zu machen (S. 72ff.).	Kenntnisnahme
		Allerdings wird in der vorliegenden Berechnung der ÖPNV bevorzugt. Die wenigsten Pendler starten direkt an einer zentralen Haltestelle und beenden Ihre Fahrt an einem zentralen Ort. Hier hätten gegebenenfalls die genannten Erschließungsradien (S. 67/68) zugrunde gelegt werden können, um eine durchschnittliche Reisezeit bei Bushaltestellen (3 Minuten) oder Bahnhöfen (8 Minuten) zu berücksichtigen. Ebenfalls wird davon ausgegangen, dass nur Pendelnde im MIV in der HVZ im Stau stehen. Busse würden jedoch in weiten Teilen ebenfalls im Stau stehen (S. 73/74). Es ist davon auszugehen, dass der vorgelegte Reisezeitvergleich der Realität - gerade in ländlicheren Siedlungsgebieten - nicht Stand hält. Wir regen eine erneute realistische Berechnung an, um auf Basis dieser Werte weitere Maßnahmen zur Angleichung der Reisezeiten zu formulieren.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Verkehrsfluss und etwaige Verzögerungen sind bereits in den Fahrplan eingerechnet. Darüber hinaus wurden die MIV-Fahrzeiten außerhalb der HVZ untersucht, um eine möglichst realistische Betrachtung zu erhalten.
		Wir begrüßen entsprechende Maßnahmen zur Reduzierung der ÖPNV-Reisezeiten, insofern sie sich nicht negativ auf die Anbindung von Gewerbestandorten auswirken oder die geforderten	Kenntnisnahme

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Puffer- und Wendezeiten beeinträchtigen (S. 125/126). Im Rahmen der formulierten Bedienungskonzepte und Taktungen möchten wir ergänzen, dass Pendler regelmäßige und direkte Anbindungen an die Gewerbestandorte und den Schienenpersonennahverkehr benötigen. Dies gilt auch für Arbeitskräfte im Schichtdienst, die in den Tagesrandzeiten auf Verbindungen angewiesen sind (S. 96). Die Vorgaben zu verlässlichen Fahrplänen halten wir für sinnvoll (S. 112ff). Ein grundsätzlicher Ausschluss von Fahrtausfällen ist begrüßenswert. Ein besonderer Fokus sollte dabei auf der letzten Fahrt des Tages liegen, um ein „Stranden“ der Fahrgäste zu vermeiden. Wir stimmen der Einschätzung zu, dass direkte Linienführung und hohe Taktdichte einer strikten Einhaltung der Einzugsbereiche vorzuziehen ist (S. 94)	Eine Anbindung von Gewerbestandorten ist gem. Anforderungsprofil bei der Angebotsplanung stets zu berücksichtigen. Kenntnisnahme Kenntnisnahme Kenntnisnahme
	Finanzierung	Angesichts knapper Haushaltslagen sowohl beim Bund, bei den Ländern als auch den Kommunen und einem anhaltenden Fachkräftemangel im Bus- und Bahnbetrieb plädieren wir für einen realistischen und verlässlichen Fahrplan. Fahrpläne, die regelmäßig angepasst werden müssen und Verbindungen, die häufig ausfallen, senken die Akzeptanz der Pendler für den ÖPNV und führen zu einer verstärkten Nutzung des MIV. Wir begrüßen daher ausdrücklich die formulierten „wünschenswerten Angebotsstandards“, die der VHT bei gegebenen finanziellen Möglichkeiten aufbauen möchte (S. 101).	Kenntnisnahme
	Wettbewerb	Der Verkehr im Hochtaunuskreis ist weitestgehend auf die zwei Linienbündel HTK-Mitte und HTK-Nord aufgeteilt. Kleinere Bündel gibt es für die städtischen Buslinien in Friedrichsdorf, Kronberg und Oberursel (Taunus) (S. 62/63). Linienbündel mit zu hohem Leistungsumfang erschweren die Teilhabe kleinerer Nahverkehrsunternehmen an den Ausschreibungen.	Kenntnisnahme

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Wir begrüßen daher das Kriterium zur Größe der Linienbündel, um mittelständischen Unternehmen deren Durchführung zu ermöglichen und eine Monopolbildung zu vermeiden (S. 142). Es ist zu evaluieren, ob die geplanten Linienbündel diese Teilhabe ermöglichen, oder ob eine Anpassung dieser nötig ist, um dieses Kriterium zu erfüllen. Wir unterstützen die Einordnung von On-Demand-Angeboten als ergänzendes Instrument, welches jedoch nicht Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge sein kann. Auch die Einordnung, dass diese Angebote auf einer tragfähigen verkehrlichen und wirtschaftlichen Konzeption beruhen sollen, begrüßen wir. (S 133)	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt Bündelgröße aus Sicht des VHT nicht zu groß Kenntnisnahme
	Erwerb von Fahrkarten	Der flächendeckende Erwerb von Fahrkarten ist gerade für Touristen und Geschäftsreisende von hoher Bedeutung. Wir befürworten daher die Möglichkeit, Fahrkarten weiterhin in Fahrzeugen bzw. an Haltestellen mit Bargeld oder Kartenzahlung erwerben zu können. Auch den Ausbau digitaler Vertriebswege halten wir für wünschenswert (S.112).	Kenntnisnahme
	Einzelne Maßnahmen	Angesichts steigender Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen im Hochtaunuskreis ist künftig mit einer erhöhten Nachfrage im Schienenverkehr zu rechnen. Dies gilt insbesondere auf den Relationen nach Bad Homburg und Frankfurt am Main. - Der Regionaltangente West kommt für den Hochtaunuskreis eine besonders hohe Bedeutung zu. Bad Homburg, Oberursel und der gesamte Vordertaunus erhalten so eine direkte Anbindung an den Frankfurter Flughafen. Dies erhöht die Attraktivität des Standortes und verbessert die Erreichbarkeit ansässiger Unternehmen für Kunden und Mitarbeiter. Die derzeit laufenden Baumaßnahmen sollten zügig vorangetrieben und die noch ausstehenden Planabschnitte beschlossen werden, um eine zeitnahe Inbetriebnahme zu ermöglichen. - Die Elektrifizierung und der Ausbau der Taunusbahn sowie die Verlängerung der S-Bahn bis Usingen bieten den Pendlern rund um Usingen eine direkte Verbindung zur Frankfurter Innenstadt. Für die Unternehmen im Usinger Land bedeutet dies eine bessere Anbindung an die Metropolregion sowie eine verbesserte Erreichbarkeit für Kunden und Mitarbeiter.	Kenntnisnahme Um auf diese Entwicklungen vorbereitet zu sein, wurden wünschenswerte Angebotsstandards definiert.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Das Projekt sollte zügig umgesetzt werden. ♦ Die Verlängerung der RB 16 bis nach Bad Homburg v. d. Höhe im Zuge des Ausbaus der Taunusbahn verbessert die Konnektivität im Vordertaunus und schafft eine direkte Verbindung zwischen Friedberg und Bad Homburg v. d. Höhe. Diese Maßnahme ist daher zu begrüßen. ♦ Die Prüfung der Reaktivierung der Solmsbachtalbahn begrüßen wir. Eine direkte Schienenverbindung zwischen der Taunusbahn und der Lahntalbahn erhöht die Konnektivität im Taunus und kann den Wirtschaftsstandort im Usinger Land stärken. ♦ Die Einrichtung neuer Expressbuslinien im gesamten Hochtaunuskreis begrüßen wir. Schnelle und direkte ÖPNV-Verbindungen bieten Kunden und Mitarbeitern eine attraktive Alternative zum MIV.	
Institution PRO BAHN RV Groß- raum Frankfurt eV	26 Express-Busli- nien	Verlängerung des geplanten X-Busses Kelkheim/Bad Soden – Bad Homburg v. d. Höhe Nach/von Eppstein	Kenntnisnahme Verbindung im Main-Taunus- Kreis und keine Zuständigkeit des VHT
24.07.2025			
	28 Elektrifizie- rung	Die Elektrifizierung der TSB bis Usingen halten wir für sehr wichtig und dringlich. Im weiteren Verlauf nach Brandoberndorf sollte über Batterie-/Akkuzüge nachgedacht werden; die Wasserstoff-Strategie sollte nicht weiter verfolgt werden.	Kenntnisnahme Zuständigkeit liegt beim RMV

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	28 1.3.4 Verbesserung von Bus- und Bahnverbin- dungen	PRO BAHN begrüßt die Entscheidung des RMV zur Flügelung der S5, so dass die S5 in Friedrichsdorf im Wechsel nach Usingen und Friedberg verkehrt, wobei jeweils ein oder zwei Zugteile in Friedrichsdorf stehen bleiben und die Spitze der Rückfahrt bilden. Nach wie vor ist die Verbindung zwischen HTK und MTK nicht optimal. Zum einen sind die Umsteigezeiten von der S4 auf die S3 nicht sehr fahrgastfreundlich, zum anderen verkehrt der Bus 260 nur stündlich zwischen Oberursel und Bad Soden und sonntags gar nicht. Bad Homburg wird nur montags bis freitags in der HVZ angefahren.	Kenntnisnahme Zuständigkeit liegt beim RMV Kenntnisnahme Die genannten Linien befinden sich in Aufgabenträgerschaft des RMV. Die Hinweise werden durch den VHT an den RMV übermittelt.
	83 2.2.7.3 Mobilitätssta- tionen	„Mit flux leisten wir Pionierarbeit, wir wollen herausfinden, wie Menschen außerhalb der Großstadt Sharing-Angebote annehmen.“, so RMV-Geschäftsführer Ringat. „Flux“ orientiere sich daran, dass 60 Prozent der Bevölkerung im Ballungsraum im ländlichen Bereich leben. Wichtig sei daher ein funktionierender ÖPNV in der Fläche. Nur wer auf einen zuverlässigen Nahverkehr zugreifen kann, könne auch am öffentlichen Leben teilhaben, so wurde das Projekt in der Presse vorgestellt. Nutzungshürden inklusive Mit flux könnten die Menschen ein E-Lastenrad oder E-Auto für Einkäufe nutzen oder mit der Familie eine Fahrradtour unternehmen, so wird das Projekt beworben. Aber nicht alle haben einen Führerschein – gerade junge Leute, Senioren oder Menschen mit Einschränkungen. E-Lastenräder und E-Bikes sind ebenfalls nur für einen Teil der Bevölkerung praktikabel. Für Eltern mit Kleinkindern oder mobilitätseingeschränkte Personen ist das Angebot keine Option. Diese sind auf funktionierende Bahn- und Bus-Verbindungen angewiesen. Wo gibt es Verleih- und Rückgabe-Stationen? Die E-Bikes können am Bahnhof A gemietet und am Bahnhof U zurückgegeben werden, die Lastenräder nur dort, wo sie übernommen wurden, so war in der Presse zu lesen.	Kenntnisnahme Flux wird evaluiert werden.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Und was hat die Bevölkerung im ländlichen Raum, die weit von der nächsten Bahn- oder Busstation entfernt wohnt, davon? Wie kommt sie an die Leihfahrzeuge und wo kann sie diese zurückgeben, wenn sie damit nach Hause fährt? Offenbar müssen die Fahrzeuge zurück an die Bahnhöfe, womit sie für Pendelnde nutzlos sind. Oder sie verursachen diesen hohen Kosten für die Standzeiten bis zum nächsten Tag – was ist mit Fahrzeugen, die am Freitagnachmittag/-abend zur Heimfahrt benutzt werden, aber erst am Montagmorgen wieder benötigt werden? Von den Kosten abgesehen, stehen diese dann in weit vom Bahnhof entfernten Wohngegenden herum und können so auch nicht von Wochenend-Ausflüglern genutzt werden? Für Freizeitverkehr ganz nett, aber für Pendler/innen ungeeignet Das Projekt ist gerade für die sog. „letzte oder auch erste Meile“ im ländlichen Bereich völlig ungeeignet. Um dies festzustellen benötigt man keine teure Testphase, sondern nur Lebenserfahrung. Die Leihfahrzeuge sind nur etwas für Gelegenheits-Freizeitverkehr insbesondere für Menschen, die am Wochenende aus dem Ballungsraum in den Taunus fahren. Teuer, aber nicht wirksam. Anschaffung, Ladeinfrastruktur, Wartung – das alles kostet. Aber anstatt das Geld in zuverlässige Verbindungen oder funktionierende Fahrgastinformationen zu stecken, verpufft es in einem Konzept mit fraglichem Alltagsnutzen. Was wir brauchen, ist kein PR-getriebenes Leuchtturmprojekt, sondern durchdachte, bezahlbare und nutzerfreundliche Angebote – insbesondere für Pendlerinnen und Pendler. Denn gute Ideen beginnen nicht bei Imagekampagnen, sondern bei den tatsächlichen Bedürfnissen der Menschen vor Ort.	
	96 3.1.2 Bedienung	Taktungen von 120 Minuten bzw. 60 Minuten bieten keinen Anreiz für Pkw-Nutzende, auf den ÖPNV umzusteigen.	Kenntnisnahme Aufgrund finanzieller Rahmenbedingungen sind derzeit keine entsprechenden Angebotsverbesserungen umsetzbar. Wünschenswerte Angebotsstandards, die einen 60-Minutentakt

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
			vorsehen, wurden definiert (Umsetzung bei verbesserter finanzieller Ausgangslage).
	139 5.4 Maßnahmen- plan Nr. 45	Verbesserte Fahrgast-Information wäre dringend erforderlich! Nicht nur funktionierende und gut lesbare DFI-Anzeigen, sondern auch aktuelle und korrekte Informationen in der RMV-App!	Kenntnisnahme Entsprechende Maßnahmen sind formuliert.
	Haltestellen- Info-Tafeln	Die Hinweise auf den Haltestellen-„Paddeln“ sollten aktuell und vollständig sein. An der Haltestelle Oberursel Adenauerallee z.B. fehlt darauf immer noch (zumindest Ende Juni 2025) der Bus 260. Auf diesen weist nur ein am Wartehäuschen angeklebter Fahrplan hin.	Kenntnisnahme Entsprechende Maßnahmen sind formuliert.
Kreisschülerrat Hochtaunus 26.07.2025	S. 16-17; 1.2 Verkehrspolitische Zielsetzungen und allgemeine Anforderungen; Stichpunkt 5	Es wird von „ermäßigten Zeitfahrausweisen für bestimmte Gruppen“ gesprochen. Der Kreisschülerrat weist darauf hin, dass hierbei explizit auf Schüler eingegangen werden muss und dass konkrete Maßnahmen und Zahlen zur Vergünstigung genannt werden sollen.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Im Kapitel wird der rechtliche Rahmen erläutert. Die weitergehende Ausarbeitung obliegt dem RMV.
	S. 21; Kreisweites Schulmobilitätskonzept; Stichpunkt 2	Hier wird die „Verbesserung der Austauschmöglichkeiten zwischen ÖPNV, Schulen und Eltern“ als Maßnahme aufgeführt. Die Kreisschülervertretung fordert, dass dabei auch ausdrücklich die Perspektive der Schülerinnen und Schüler im Hochtaunuskreis berücksichtigt wird. Als tägliche Hauptnutzer des ÖPNV kennen sie die bestehenden Herausforderungen am besten und sollten daher systematisch in den Dialog über Verbesserungen einbezogen werden.	Kenntnisnahme Das kreisweite Schulmobilitätskonzept ist ein eigenständiger Plan. Die Forderung wird an die entsprechende Stelle weitergeleitet.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	S. 21; Kreis- weites Schul- mobilitäts- konzept; Stichpunkt 3	Der KSR begrüßt den genannten Vorschlag zur Einführung von Bildschirmen für Echtzeitdaten an den Bushaltestellen der Schulen. Wir wünschen uns jedoch, dass diese als verpflichtend und um-fassender dargestellt werden. Ziel sollte es sein, alle weiterführenden Schulen im HTK mit digitalen Fahrgastinformationsbildschirmen auszustatten, um über Wartezeiten und Ausfälle transparent und effizient zu informieren.	Kenntnisnahme Das kreisweite Schulmobilitäts- konzept ist ein eigenständiger Plan. Die Forderung wird an die entsprechende Stelle weiterge- leitet.
	S. 21-22; Schulmobili- tätspläne	Der Einsatz von Verstärkerbussen wird nur punktuell und teilweise mit dem Zusatz „ggf.“ er- wähnt. Völlig überfüllte Schulbusse sind jedoch an vielen Schulen Realität und beeinträchtigen die Sicherheit der Fahrgäste enorm. Die Problematik überfüllter Busse zu Stoßzeiten wird nicht näher analysiert. Es werden keine konkreten Maßnahmen genannt. Der KSR fordert ein kreis- weites Konzept zur Bedarfsanalyse an allen weiterführenden Schulen im Kreis sowie zu ent- sprechenden Einsätzen von Verstärkerbussen	Kenntnisnahme Maßnahme 49 beinhaltet die systematische Prüfung und An- passung bei Überschreitung der Kapazität
	S. 85-90; Be- teiligung;	In der Dokumentation über die Beteiligung von Bürgern fehlt ebenso jeglicher Hinweis auf eine gezielte Einbindung von Jugendlichen (siehe Hinweis Nr. 3)	Kenntnisnahme Jugendliche wurden als Teil der Bürger beteiligt.
	S. 127 ff.; 5.1.4 Ver- besserung der ÖPNV-Er- schließung	Zwar werden in Tabelle 34 verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung, ins- besondere im ländlichen Bereich genannt, jedoch bleibt insbesondere die mangelnde Anbin- dung in den Abendstunden, vorwiegend im Hintertaunus, unberücksichtigt. Es fehlen konkrete Maßnahmen, wie Jugendliche in dünn besiedelten Orten auch abends mobil bleiben können. Die unzureichende Anbindung schränkt nicht nur die soziale Teilhabe junger Menschen stark ein und sondern birgt auch hohe Risiken bei der Heimfahrt. Der KSR wünscht sich in Absprache mit dem Jugendrat HTK, dass entsprechende Ergänzungsmaßnahmen zum bestehenden Linien- verkehr ausdrücklich im Nahverkehrsplan verankert werden.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berück- sichtigt. Aufgrund der geringeren Nach- frage und der finanziellen Rah- menbedingungen ist eine wei- tere Ausweitung der Verkehrszeiten nicht möglich.
VCD Lan- desverband Hessen e.V.	Allgemein	Der Nahverkehrsplan hat Themen der Frühbeteiligung aufgenommen, das werten wir positiv. Insgesamt erscheint er uns in Teilen unkonkret. Wünschenswert wären bspw. Liniensteckbriefe	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berück- sichtigt.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
27.07.2025		aus denen hervorgeht: neuer Linienweg, Taktung, Fahrzeugeinsatz, Taktknoten mit Anschlüssen, Bündelzugehörigkeit, Änderungen gegenüber Ist-Zustand. Daraus ließe sich der Vergleich zwischen Ist-Zustand und dem Zielnetz ableiten und bewerten.	Die Neukonzeption des Anforderungsprofils auf Basis von Verbindungen (anstatt auf Basis von Linien), lässt eine Ableitung konkreter linienbasierter Linienverläufe, Takt-, sowie Bedienzeiten im Sinne von Liniensteckbriefen nicht zu.
	92, Bedienung	„Verbindungen zwischen Mittel- und Grundzentren unterliegen den Bedienzeiten Mo-Fr (S/F) von 5:30 Uhr bis 22:00 Uhr mit einem 60-Minutentakt in der HVZ.“ Der Zusatz „in der HVZ“ ist hier unklar und passt nicht zu dem zuvor Beschriebenen. Die Erklärung und die zeitliche Eingrenzung der HVZ konnten wir im Dokument nicht finden.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	100, Verküpfung innerhalb des ÖPNV	„Fahrplanmäßige Anschlüsse vor 22:00 Uhr sind an allen Wochentagen bei einer Verspätung von bis zu drei Minuten zu halten.“ Da die Bahn eine Verspätung von bis zu 6 Minuten nicht als solche definiert, sollten mehr als 6 Minuten gehalten werden. Das wäre bei einem 60-Minutentakt wünschenswert. Bei einem 120-Minutentakt wäre das Halten ebenso ein Muss wie im Schülerverkehr oder nach 22 Uhr.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Das Halten von Anschlüssen im gewünschten Maß hat starke Auswirkungen auf die Umlaufplanung und damit auf die Angebotskapazitäten im ÖPNV.
	102, Fahrzeuge	Für die Fahrzeugkapazität sollten die Angaben konkreter sein, bspw. mit wieviel Stehplatzkapazität hier gerechnet wird.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Nicht im Rahmen des NVP zu definieren, sondern im weiteren Planungsverlauf.
	103, Min-	Es fehlen Vorgaben zur Bestuhlung (Sitzabstände, Polsterung), zu Fensterflächenwerbung (erschwert die Orientierung und ist bspw. bei touristischer Nutzung oder auf längeren Strecken	Der Hinweis wird berücksichtigt

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	destan- dards Aus- stattung	ein Ärgernis)	
	104, Umwelt- standards	„soweit möglich, gemäß den Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG zur Umsetzung der Clean Ve- hicles Directive“ Keine wertbare Definition. Was ist damit gemeint?	Kenntnisnahme Der Textabschnitt wurde ange- passt.
		„Für „saubere Fahrzeuge“ gelten abweichende Regelungen: Da bei diesen Fahrzeugen längere technische Lebenszyklen zu erwarten sind“ Aus Gründen der Gleichbehandlung sollte zumindest für wettbewerbliche Vergaben ein Höchstalter vorgeschrieben werden.	Der Hinweis wird nicht berück- sichtigt. Erfahrungen zu Fahrzeigen müs- sen erst vorliegen, bevor Vorga- ben hierzu definiert werden.
	106, Halte- stellen	Standardisierte Bordhöhe: 18 cm: Dies setzt für Auslage der Rampe und Raum zum Manövrie- ren des Rollstuhls eine Mindestbreite von 2,50 m im Bereich der Haltestelle voraus.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	110, Ausstat- tungsmerk- male	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenfunktion Liniennetzplan: Welcher LNP ist damit gemeint? Topografisch oder schematisch?	Der Hinweis wird berücksichtigt Eine Konkretisierung wurde vor- genommen.
	111, Aufent- haltskomfort	Extrabreit: Wie breit ist das? Wetterschutz: Die Überdachung sollte auch Verschattung/Hitzeschutz bieten. Sitzgelegenheit: Möglichst aus schwach temperaturleitendem Material. Stellplatz für Rollstuhl. Abfallbehälter mit Abstand zu Fahrplankästen, Sitzgelegenheit (Geruchs- und Insektenschutz)	Die Hinweise werden berück- sichtigt
	111, Anmer- kung unter Tabelle 28	Worauf bezieht sie sich? Auf die gesamte Tabelle 28?	Der Hinweis wird berücksichtigt

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	118, Infra- struktur und Fahr- zeuge	Hier wäre eine Strategie empfehlenswert. Wasserstoffbusse sind etwa dreimal so teuer wie Dieselbusse und brauchen mehr als eine Tankstelle. E-Busse sind „nur“ doppelt so teuer, benötigen aber ebenfalls eine Ladeinfrastruktur. Wegen „Technologie-Offenheit“ beide parallel aufzubauen sollte genau bedacht werden. Die Umsetzung der Clean Vehicles Directive sollte zeitnah angegangen und nicht wegen „Technologie-Offenheit“ verzögert werden. Derzeit sind sogar Rückschritte zu beklagen, da verstärkt Dieselbusse und auch wieder Dieselloks eingesetzt werden sollen.	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt Text zur CVD wurde angepasst.
	121, Tabelle 31	Stärken: Viele Haltepositionen bereits barrierefrei ausgebaut Schwammige Angabe, Prozentwert?	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Prozentangabe ist Tabelle 16 auf Seite 70 zu entnehmen.
	139, Lfd.- Nr. 47	Sichere Gewährleistung der Fahrradmitnahme, Ablehnung ausschließlich bei tatsächlichem Bedarf durch Rollstuhlfahrende/Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkung/Fahrgäste mit Kinderwagen.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Bereits Inhalt des NVP (vgl. Abschnitt 2.2.7.4) und Vorgabe durch die Beförderungsbedingungen innerhalb des RMV
	154, Anlage 1	Hier sollte angegeben werden welche Haltestellen barrierefrei sind.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Welche Haltestellen barrierefrei sind, ergibt sich aus den vorhandenen Listen.
Kreisverwaltung			

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Stabstelle Mobilität, Klima- schutz, Nachhaltige Kreisent- wicklung und Um- weltbildung 15.07.2025	Seite 20	Der aktuelle Schulentwicklungsplan 2025 wurde am 1. Juli 2025 durch den Kreistag beschlos- sen und gilt für 5 Jahre. Auf Seite 43 wird erneut auf den Schulentwicklungsplan im Status „in der Fortschreibung“ verwiesen.	Der Hinweis wird berücksichtigt Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Beteiligungsentwurfs befand sich der Schulentwicklungsplan 2025 noch in der Fortschrei- bung.
	Seite 21-23 (Abschnitt „Schulmobili- tätspläne“)	Bitte den ersten Satz folgendermaßen anpassen: „Neben dem Schulentwicklungsplan und dem Kreisweiten Schulmobilitätskonzept des Hochtaunuskreises werden im [...]“ Hier sind nur die Schulen aus der ersten Projektrunde aufgelistet. Fertiggestellte Schulmobili- tätspläne liegen auch für die Friedrich-Ebert-Schule, Grundschule Dornholzhausen, Grund- schule Köppern, Gymnasium Oberursel, Hardtwaldschule und Maria-Ward-Schule vor. In Erar- beitung sind Pläne für die Altkönigschule, Grundschule Schlossborn und Ketteler-Francke- Schule.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	Seite 27-28	Das Klimaschutzkonzept des Hochtaunuskreises sollte in der Übersicht flankierender Planun- gen und Konzepte mit der Maßnahme MO-01 ebenfalls Berücksichtigung finden. Zudem haben weitere Kommunen im Hochtaunuskreis Klimaschutzkonzepte mit Maßnahmen im Bereich des Nahverkehrs. Wir regen an, auf alle kommunalen Konzepte im Einzelnen oder gesammelt zu verweisen, nicht lediglich auf das der Stadt Neu-Anspach.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	Seite 141	Maßnahme 75 sollte aus unserer Sicht mit der Priorität „mittel“ bewertet werden um die Inter- modalität stärker zu fördern und speziell die Verknüpfung von Fahrrad und SPNV möglichst niedrigschwellig und komfortabel zu ermöglichen. Des Weiteren regen wir an zu ergänzen, wie die Priorisierung der Maßnahmen zustande ge- kommen ist.	Der Hinweis wird berücksichtigt Der Hinweis wird berücksichtigt

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
Hessen Mo- bil, 25.07.2025	Allgemeine Hinweise	Bei dem Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) des Hochtaunuskreises ist es gelungen, mit einem Umfang von ca. 230 Seiten inklusive der Anhänge in einem angemessenen Rahmen für NVP zu bleiben. Trotzdem wäre es aus Sicht von Hessen Mobil wünschenswert, in einigen Passagen konkreter auf Planungsgrundlagen einzugehen und Ziele klarer zu definieren. Dies betrifft sowohl die Nennung als auch das Zitieren technischer Regelwerke, die für die bauliche Infrastruktur im Nahverkehr anzuwenden sind. Generell empfehlen wir, Standards und Ziele konkret auszuarbeiten und zu benennen. Bei Zweifeln an der Umsetzbarkeit, z. B. aufgrund finanzieller Zwänge, ist es sinnvoller, Ziele unter Vorbehalt zu stellen, statt sie unkonkret zu formulieren. Wir bitten, uns die Beschlussfassung des NVP zukommen zu lassen, sobald der Beschluss erfolgt ist.	Kenntnisnahme
	Gesetzliche Vorgaben für den Nahver- kehrsplan	Gesetzliche Vorgaben für NVP enthalten v. a. § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie § 14 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG). Im Folgenden wird auf die Berücksichtigung dieser gesetzlichen Vorgaben für den NVP eingegangen. Vorgaben aus § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz § 8 Abs. 3 PBefG besagt u. a.: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die (...) genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Da die genannte Frist verstrichen ist, ist davon auszugehen, dass der in § 8 Abs. 3 PBefG beschriebene Zustand nun schnellstmöglich herzustellen ist. Es empfiehlt sich, das Thema Barrierefreiheit als Querschnittsthema zu behandeln, welches in allen Arbeitsschritten der Erarbeitung eines NVP aufgegriffen wird. Dazu sollte das Thema, wie in § 4 Abs. 6 ÖPNVG beschrieben, für die drei Komponenten Fahrzeuge, bauliche Infrastruktur	Der Hinweis wird berücksichtigt Das Thema Barrierefreiheit wurde umfassend angepasst

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		und Fahrgastinformation betrachtet werden. Um die Vorgabe aus § 8 Abs. 3 PBefG zu erfüllen, ist es notwendig, zuerst den Begriff „vollständige Barrierefreiheit“ für die einzelnen Komponenten zu definieren, um ihn im Weiteren konsequent anwenden zu können. Für die Komponenten Fahrzeuge und bauliche Infrastruktur werden eigene Anforderungen definiert. Zur Herleitung der Anforderungen wird nicht hinreichend auf aktuell geltende technische Regelwerke (z.B. DIN 32984, DIN 18040-3, EAÖ, etc.) eingegangen. Außerdem wäre noch eine Aussage notwendig, ob die definierten Anforderungen dem Begriff „vollständige Barrierefreiheit“ (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG) entsprechen. Für die Komponente Fahrgastinformation und im Besonderen für die Dynamische Fahrgastinformation (DFI) nach dem Zwei-Sinne-Prinzip fehlen Anforderungen sowie ein Umsetzungskonzept mit Priorisierung und Zeitplan. Auch hier müssen Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Aus Sicht von Hessen Mobil entspricht der vorgelegte Entwurf zur Fortschreibung des NVP des Hochtaunuskreises daher noch nicht vollumfänglich den Vorgaben und der Intention des PBefG. Vorgaben des § 14 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) In § 14 Abs. 4 Nr. 1 – 8 ÖPNVG werden Mindestinhalte benannt, die in lokalen Nahverkehrsplänen abgehandelt werden sollen. In dem vorgelegten Entwurf sind noch nicht alle enthalten. Es fehlt ein Organisationskonzept sowie ein Investitionsprogramm für die Laufzeit des NVP. Eine Priorisierung der Maßnahmen wird nur sehr grob vorgenommen. Hier ist aus Sicht von Hessen Mobil eine vertiefte Ausarbeitung notwendig.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	Kap. 1.1, S. 15	Die gesetzlichen Vorgaben zu Nahverkehrsplänen aus § 8 Abs. 3 PBefG sollten in dem Kapitel „Rechtliche Grundlagen und Inhalte des Nahverkehrsplans“ ebenfalls genannt werden.	Der Hinweis wird berücksichtigt

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		In § 14 Abs. 4 ÖPNVG werden u. a. Mindestinhalte benannt, die lokale Nahverkehrspläne in Hessen enthalten sollen. In Kapitel 1.1 des Entwurfs verpflichtet sich der VHT dazu, u. a. folgende Inhalte bei der Aufstellung des NVP zu berücksichtigen: • Angaben zum Bestand und zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linien-Entwicklung bzw. Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots • Angaben zum Investitions- und Finanzierungsbedarf Es bleibt jedoch unklar, ob sich der VHT verpflichtet, alle genannten Mindestinhalte zu berücksichtigen. Aus Sicht von Hessen Mobil sollten alle benannten Mindestinhalte aus § 14 Abs. 4 ÖPNVG bei der Aufstellung lokaler NVP berücksichtigt werden und der Vollständigkeit halber zumindest zu benennen. Darüber hinaus müssen die in Abs. 3 und Abs. 6 genannten Inhalte und Vorgaben behandelt werden. Daher wird eine Ergänzung empfohlen.	Kenntnisnahme Die geforderten Inhalte sind bereits enthalten. Der Hinweis wird berücksichtigt
	Kap. 2.2.3.2, S. 70-71	Grundsätzlich sollten zum besseren Verständnis feste Bezeichnungen für Ausbaustände definiert und verwendet werden, z. B. „nicht barrierefrei“, „teilweise barrierefrei“ und „vollständig barrierefrei“. Die Formulierungen „entsprechend geringen Spalt“ und „entsprechende taktile Leitelemente“ sind unkonkret. Es ist unklar, was gemeint ist. Daher sollten die Anforderungen aus den Regelwerken wiedergegeben werden. Zumindest sollte jedoch ein Verweis auf die technischen Regelwerke erfolgen. Bei Tabelle 16 fehlt eine Erläuterung, warum zwischen ausgebauten Haltestellen mit Hochbord über 15 cm und Haltestellen mit einem Hochbord über 20 cm unterschieden wird.	Kenntnisnahme Der Hinweis wird berücksichtigt Kenntnisnahme

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Bei der Bestandsaufnahme der Barrierefreiheit für die bauliche Infrastruktur fehlt die Betrachtung von taktilen Leitelemente sowie der Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip.	Ergibt sich aus der Ausbaugeschichte und Förderpraxis in Hessen und Situation vor Ort Kenntnisnahme Eine Betrachtung von taktilen Leitelemente sowie der Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip ist im NVP enthalten
		Die in den Tabellen 16 und 17 auf den S. 70 und 71 dargestellten Informationen müssen zur Beurteilung der Barrierefreiheit zusammengeführt werden, da sich diese aus dem Zusammenspiel von Fahrzeugen und Haltestellen ergeben. Erst aus der Differenz der Bordhöhe und der Trittbodenhöhe des Fahrzeugs kann das maßgebende vertikale Spaltmaß ermittelt werden. Dies sollte als ein Parameter zur Beurteilung der Barriere je Haltestelle angegeben werden.	Der Hinweis wird berücksichtigt.
	Kap. 2.2.4, S. 71-72	Laut dem Kapitel entspricht der Innenraum aller Busse den „Vorgaben der Barrierefreiheit“. Allerdings werden nicht die Vorgaben der Barrierefreiheit an den Innenraum der Busse beschrieben oder definiert. Hier sollte zumindest ein Verweis auf das Kapitel 3.2.1.1 erfolgen.	Der Hinweis wird berücksichtigt
		Der Komfortvorteil von Außenschwenktüren auf längeren Strecken kann nicht nachvollzogen werden. Gleiches gilt für den Vorteil von Innenschwenktüren auf kürzeren Strecken. Wir empfehlen eine Überarbeitung oder Streichung der Textpassage.	Kenntnisnahme Komfortvorteile von Außenschwenktüren sind nicht Bestandteil des NVP.
		Die Aussage, dass Haltestellen mit Bordhöhen über 18 cm eine Herausforderung darstellen, kann nicht nachvollzogen werden. Bei paralleler Anfahrbareit der Haltestelle wie z. B. bei Kap-Bauweise (vgl. Kap. 3.2.2) ist ein Überstreichen des Bordes nicht notwendig.	Kenntnisnahme

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		Im Weiteren wird in dem Entwurf mit Falschparkern argumentiert, um niedrige Borde zu rechtfertigen. Auch hier kann der generelle Zusammenhang nicht nachvollzogen werden. Wir empfehlen eine Überarbeitung oder die Streichung der Textpassage.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Im Bericht (S. 105) werden Falschparker erwähnt, da diese in Busbuchten oft den ÖPNV-Betrieb behindern. Keinesfalls stellt dies eine Argumentation für oder gegen niedrige Borde dar.
	Kap. 3.1.1, S. 93	Übergeordnet für dieses Kapitel sollte die Relevanz einer nahverkehrsorientierten Siedlungsplanung betont werden, da ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz die Raum- und Verkehrsstrukturen vor Ort positiv beeinflusst.	Der Hinweis wird berücksichtigt
		Ergänzend zur Prüfung einer ÖPNV-Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete sollte erwähnt werden, dass solche Gebiete möglichst an vorhandenen oder geplanten ÖPNV-/SPNV Achsen bzw. Haltestellen entwickelt werden, um eine Ausweitung neuer Flächen auf der „Grünen Wiese“ zu reduzieren.	Der Hinweis wird berücksichtigt
		Auch für „Arbeitsschwerpunkte“ sollte eine Definition, z. B. durch Nennung der erforderlichen Anzahl an Arbeitsplätze, benannt werden.	Der Hinweis wird berücksichtigt. .
	Kap. 3.2.1, S. 102	Unter dem Punkt „Zugang zum Fahrzeug“ bietet sich die Nennung des maximalen Spalt- und Stufenmaßes von 5 x 5 cm unter Verweis auf die DIN18040-3 an. Es fehlt die Aussage, ob die definierten Standards an die Fahrzeuge dem Begriff „vollständige Barrierefreiheit“ entsprechen.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	Kap. 3.2.1.1, S. 103	Unkonkrete Angaben wie „ausreichend groß“ sollten vermieden werden. Stattdessen sind zur konkreten Nachvollziehbarkeit Angaben und Verweise aus aktuell gültigen Regelwerken nötig.	Kenntnisnahme Die genauen Vorgaben werden

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
			im Rahmen der Ausschreibung der Verkehrsleistung definiert.
	Kap. 3.2.2, S. 105	Auch hier sollten zum besseren Verständnis feste Bezeichnungen für Ausbaustände definiert und verwendet werden, z. B. „nicht barrierefrei“, „teilweise Barrierefrei“ und „vollständig barrierefrei“. Die Aussage, dass der Ausbau von Haltestellen mit Bordhöhen über 18 cm nur bei entsprechendem Bedarf bzw. verfügbaren Ressourcen erfolgt, steht nicht in Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben. Der Verweis auf ein Maß von 10 cm in Ausnahmefällen steht nicht in Einklang mit der Formulierung aus der derzeit gültigen DIN 18040-3 (Stand: Dez. 2014), die grundsätzlich auf ein maximales Spaltmaß von 5 cm verweist. Sollte hier ein Ausnahmetatbestand definiert werden wäre dieser zu begründen. Um die Vorgabe aus § 8 Abs. 3 PBefG (vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022) in den Nahverkehrsplänen hinreichend zu berücksichtigen, ist in diesen ein barrierefreier Ausbau vorzusehen, bei dem in der Regel ein maximales Spalt- und Stufenmaß von 5 x 5 cm zwischen Busbord und Fahrzeug erreicht wird. Grundsätzlich ist zu beachten, dass sich der vertikale Spalt (Stufe) aus dem Zusammenspiel von Bordhöhe und Fahrzeugen ergibt. Daher ist es notwendig, neben der baulichen Infrastruktur in Form der Busborde auch die Geometrie der fahrplanmäßig eingesetzten Fahrzeuge zu betrachten, hier insbesondere die Höhe der Bustrittkante. Erst aus der Differenz dieser beiden Maße (Höhe Bord – Höhe Bussteigkante im Kneeling-Zustand) lässt sich die Einhaltung der Vorgabe zum vertikalen Spalt beurteilen. Daher sind die Höhen der Bustrittkanten der Fahrzeuge im NVP anzugeben. Bei der Beschreibung zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen fehlt die Betrachtung der	Kenntnisnahme Kenntnisnahme Es handelt sich hierbei um einen konkreten Ausnahmefall Der Hinweis wird berücksichtigt Ausnahmetatbestand wurde definiert. Der Hinweis wird berücksichtigt Der Hinweis wird berücksichtigt

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		nötigen Haltestellenbreite sowie des notwendigen Bewegungsraums für gehbehinderte Fahrgäste, insbesondere Rollstuhlfahrer. Hinweis: Wenn Haltestellen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht gemäß den Regelwerken vollständig barrierefrei ausgebaut werden können, ist die Möglichkeit eines möglichst barrierefreien Ausbaus mit der Förderstelle abzustimmen.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	Kap. 3.2.2.2, S. 108-109	Die Festlegungen aus dem RMV-Maßnahmenplan "Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr" können nicht mehr als Anforderungen an den Begriff „vollständige Barrierefreiheit“ zugrunde gelegt werden. Der RMV-Maßnahmenplan stammt aus dem Jahr 2019. Seitdem wurden das darin zitierte „Informationsblatt für Haltestellen“ von Hessen Mobil zurückgezogen und die Förderregularien geändert. Die Formulierung in dem Absatz sollte dahingehend angepasst werden. Für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit ist es ggf. nötig, bereits geförderte Haltestellen erneut auszubauen, wenn sie nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen. In solchen Fällen sollte der Ablauf der Zweckbindungsfrist abgewartet werden. Die Aussage, dass auf den Ausbau von Haltestellen mit einer Bordhöhe ab 15 cm und vorhandenen taktilen Leitelement in „bestimmten Fällen“ verzichtet werden kann, ist nicht mit den Vorgaben aus § 8 Abs. 3 PBefG vereinbar. Ausnahmen müssen konkret benannt und begründet werden.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Der Hinweis wird berücksichtigt Der Hinweis wird berücksichtigt.
	Kap. 3.2.4.2, S. 112-114	Die Qualitätsstandards für den Betriebsablauf sind weitestgehend unkonkret formuliert. Formulierungen wie „entsprechend“, „ausreichend“, „notwendigen“ sollten konkret benannt und auch der Begriff „pünktlich“ definiert werden.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Die konkreten Vorgaben werden Bestandteil von Ausschreibungen der Verkehrsleistung.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	Tab. 31, S. 121	Die Aussage „Ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge im Busverkehr im Einsatz“ kann so nicht nachvollzogen werden, da keine spezifischen Angaben zu deren Einstiegshöhen gemacht werden. Die Barrierefreiheit der Ein-/Ausstiegssituation ist maßgeblich von der Größe des horizontalen und vertikalen Spaltes abhängig, der sich aus dem Zusammenspiel von Fahrzeug und Haltestelle ergibt.	Der Hinweis wird berücksichtigt
		Auch die Aussage „Viele Fahrzeuge im AST-Verkehr sind barrierefrei, sodass in der Regel ein PRM-Transport gewährleistet werden kann“, ist aufgrund fehlender Angaben zu den Fahrzeugen nicht nachvollziehbar. Die Angaben sollten in Kapitel 2.2.4 ergänzt werden.	Der Hinweis wird berücksichtigt.
	Kap. 5.2.1, S. 135	Hier wäre es wichtig, auch den Begriff „vollständige Barrierefreiheit“ zu verwenden, um den Vorgaben aus § 8 Abs. 3 PBefG zu entsprechen.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	Tab. 38, S. 136-141	Die Definition des Zeithorizontes wird erst am Ende der Tabelle erläutert. Die Angabe von Jahreszahlen (auch für die Laufzeit der zukünftigen Verkehrsverträge) wären informativer als lediglich der Verweis auf den Verkehrsvertrag. Stringenter wäre es jedoch, den Zeithorizont an der Laufzeit des NVP zu orientieren.	Kenntnisnahme
		Teilweise ist unklar, was die Maßnahmen beinhalten, etwa bei Maßnahme 50 „Wintertauglichkeit der Fahrzeuge“. Hier ist eine weitergehende Erläuterung notwendig. Generell empfehlen wir, Maßnahmen in Steckbriefen zu präsentieren.	Der Hinweis wird berücksichtigt
	Tab. 52, S. 184-190	Hier sollten Jahreszahlen für den Zeitpunkt oder zumindest Zeitraum der Umsetzung ergänzt werden.	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt Benennung einer konkreten Zeitschiene auch durch dritte Akteure nötig und daher nicht umsetzbar.

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
	Sonstige An- merkungen	Anmerkung des Dezernats Verkehr: Das Dezernat Verkehr möchte vom Hochtaunuskreis frühzeitig eingebunden werden, sollten entlang von klassifizierten Straßen in der Zuständigkeit von Hessen Mobil Bushaltestellen, insbesondere im Nahbereich von Lichtsignalanlagen (LSA), neu- oder umgebaut werden. Von Hessen Mobil aus findet eine entsprechende Einbindung statt, wenn LSA grundhaft erneuert werden. Eine darüberhinausgehende Ertüchtigung von LSA hinsichtlich Busanforderungen, -priorisierungen u. ä. kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht in Aussicht gestellt werden.	Kenntnisnahme
		Anmerkung des Fachdezernates Straßenverwaltung Rhein-Main: Die in Kapitel 3.1.1.1 Mindesterschließung angesprochene frühzeitige Prüfung der Errichtung von neuen Haltestellen im Zuge der Entwicklung von neuen Baugebieten ist zu begrüßen, wobei der Plangeberin, also der Kommune, die maßgebliche Rolle hierbei zufällt. Im Zuge des Gegenstromprinzips sollten hier im Nahverkehrsplan bereits eine Analyse der geplanten Bauflächen aus dem Regionalen Flächennutzungsplan Rhein-Main erfolgen und die Ergebnisse an geeigneter Stelle in den Entwurf mit einfließen. In diesem Zusammenhang wird auch auf das Regionale Entwicklungskonzept Südhessen (REK) verwiesen. Das REK ist unter folgendem Pfad zu finden: https://rp-darmstadt.hessen.de/infrastruktur-und-wirtschaft/regionalplanung/regionalplan-suedhessen/rek-aktualisiertes-plankonzept .	Kenntnisnahme
		Ebenso muss dafür Sorge getragen werden, dass der künftige Nahverkehrsplan bei der aktuellen Neuaufstellung des Regionalen Flächennutzungsplans berücksichtigt wird. Im Übrigen sollte die Analyse sich nicht nur auf geplante Wohn- und Gewerbeflächen beschränken, sondern allumfassend erfolgen (Sonderbauflächen, Freizeitflächen, Gemeinbedarfsflächen etc.).	Kenntnisnahme
		Bushaltestellen an übergeordneten Straßen (Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen), die sich an der freien Strecke (außerhalb der geschlossenen Ortslage) befinden, werden stellvertretend für die Straßenbaulastträger Bund, Land und Kreis von Hessen Mobil betreut. Hessen Mobil prüft die Möglichkeiten des Ausbaus dieser Haltestellen. Den in Anlage 3 und 4 aufgeführten	Kenntnisnahme

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		auszubauenden Bushaltestellen bzw. zusätzlich notwendigen Haltestellen an freien Strecken kann daher an dieser Stelle nicht vorab zugestimmt werden. Anmerkungen des Dezernat Mobilitätsstrategien: Derzeit befindet sich eine hessische regionale Verkehrsmanagementzentrale für die Region Rhein-Main im Aufbau, welche im Jahr 2025 den Regelbetrieb aufnehmen wird. Ziel der regionalen Verkehrsmanagementzentrale wird die Überwachung der Qualität des Verkehrs sowie die Einleitung vorab abgestimmter Strategien sein, um die negativen Folgen kurzfristig eingetretener Störfallsituationen im Basisnetz zu minimieren oder gar zu verhindern. Dabei wird ein zuständigkeitsübergreifender, aber auch ein verkehrsmittelübergreifender Ansatz verfolgt. Die bisher entwickelten Strategien umschließen bereits die Einbindung des ÖPNV, indem bei Überlastung des Straßennetzes Empfehlungen zur Nutzung des ÖPNV ausgesprochen werden. Es ist geplant, die Betrachtung auf weitere Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste, wie bspw. die Nutzung des privaten Fahrrads, von Sharing-Diensten oder Mitfahrportalen, auszuweiten, wodurch die Multimodalität gefördert wird und optimierte Mobilitätslösungen für einzelne Verkehrsteilnehmende angeboten werden können. Die ÖPNV-Aufgabenträger sind eingeladen, zusammen mit dem Dezernat Mobilitätsstrategien Strategien zu erarbeiten.	Kenntnisnahme
Regional- verband Frankfur- tRheinMain 21.07.2025	Kapitel 1.3 Rahmenvor- gaben der Raumord- nung und Landespla- nung, Seite 24 f.	Es wird darauf verwiesen, dass der Regionalplan Südhessen im Beteiligungsverfahren ist und daher nicht berücksichtigt werden kann. Bezug zu nehmen ist auf den rechtswirksamen Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010. Dieser enthält unter anderem Grundsätze zur <u>ÖPNV-Anbindung der Zentren</u> (G3.2.1-3, G3.2.2-5, G3.2.2-5). Diesbezüglich wäre eine Überprüfung im Nahverkehrsplan wünschenswert. „G3.2.1-3 Das Verkehrssystem soll so gestaltet werden, dass die <u>Oberzentren</u> [...] • aus ihrem Verflechtungsbereich im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr i. d. R. in einer Stunde erreichbar sind.“ „G3.2.2-5 Das Verkehrsangebot soll so gestaltet werden, dass die <u>Mittelzentren</u> • die Funktion als Verknüpfungspunkte des regionalen Verkehrs mit dem Nahverkehr erfüllen können,	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berück- sichtigt Der NVP berücksichtigt den Landesentwicklungsplan und die darin enthaltenen Vorgaben zur ÖPNV-Anbindung zentraler Orte. Nach Überprüfung sind die dort gemachten Vorgaben gleichwertig, wenn nicht sogar ambitionierter als die des Regionalplan

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		• aus ihrem Mittelbereich bei mehrfacher Hin- und Rückfahrgelegenheit innerhalb einer Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.“ „G3.2.3-4 Das Verkehrsangebot soll so gestaltet werden, dass die <u>Unterzentren</u> die Funktion von Verknüpfungspunkten im Öffentlichen Nahverkehr erfüllen können.“	Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010.
	Zu 2. Analyse, 3. Anforderungen für den zukünftigen ÖPNV	Gemäß § 14 Hess. ÖPNVG sollen Nahverkehrspläne auch eine Verkehrsprognose enthalten. Deshalb sollten zumindest die den ÖPNV beeinflussenden Entwicklungen dargelegt werden und die in den nächsten Jahren zur Realisierung anstehenden Bauflächen berücksichtigt werden. Es wird begrüßt, dass die Kommunen eine Prüfung der Erschließung neuer Wohn- und Gewerbeflächen mit dem ÖPNV frühzeitig (in Bauleitplanverfahren) anstoßen sollen (siehe Anforderungen für den zukünftigen ÖPNV, S. 93).	Kenntnisnahme
	Maßnahmenplan, Kapitel 5.4, Nr. 43, S. 139	In Übereinstimmung mit der Forderung nach einem neuen Haltepunkt an der RB 16 in Friedrichsdorf ist im Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 in der Hauptkarte und im Textteil unter Z5.1-11 ein neuer Haltepunkt Friedrichsdorf Gewerbegebiet (RB 16) als Ziel festgelegt. Wir weisen jedoch darauf hin, dass sich dieser am östlichen Rand der gewerblichen Baufläche und nicht in Höhe der Philipp-Reis-Schule befindet. In dem für den SPNV maßgeblichen Regionalen Nahverkehrsplan des RMV konnte der Haltepunkt bisher nicht zur Umsetzung vorgesehen werden.	Kenntnisnahme Die genaue Lage ist im weiteren Prozess zu prüfen.
	Analyse, Kapitel 2.2.7, S. 80 ff	Der Regionalverband FrankfurtRheinMain hat ebenfalls eine Erfassung der P+R- und B+R-Anlagen im Jahr 2024 durchgeführt. Bezüglich der Auslastung der P+R- bzw. B+R-Anlagen wird die im Nahverkehrsplan dargelegte Einschätzung geteilt, dass diese erheblichen Schwankungen unterliegt. Für die Ableitung von Handlungsempfehlungen ist daher eine Erhebung über län-	Kenntnisnahme

TöB	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung	Abwägung
		gere Zeiträume zu empfehlen. Sogar die Angaben zu den Stellplatz-Kapazitäten sind mit Unsicherheiten behaftet, so dass diese zum Teil erheblich von der Erfassung des Regionalverbandes abweichen. Erklärbar ist dies zum Teil damit, dass die Stellplätze im Umfeld der Stationen in der Regel nicht eindeutig dem Nutzungszweck P+R-/B+R zuzuordnen sind. Zudem sind Parkplätze für Pkw oft nicht beschildert, die einzelnen Stellplätze nicht markiert und auch im Straßenraum stehen Stellplätze zur Verfügung. Hinzu kommt, dass die Nutzbarkeit eingeschränkt oder entfallen ist. Entweder vorübergehend wie z.B. durch Altglas-/Altkleidercontainer, Lagerung von Material, Pflanzenbewuchs, oder dauerhaft wie z.B. durch Überplanung mit E-Ladesäulen, B+R-Stellplätzen oder Mobilitätsstationen. Solche Überplanungen von Pkw-Stellplätzen sollten erst nach sorgfältiger Prüfung des mittelfristigen P+R-Bedarfes erfolgen. Denn dieser kann sich beispielsweise nach Einführung des S-Bahnangebotes auf der Taunusstrecke wieder erhöhen.	
	Maßnahmen, Kapitel 5.2.2, S. 135	Es wird begrüßt, dass der Hochtaunuskreis den Erhalt und Ausbau von P+R- und B+R-Anlagen befürwortet (S. 100) und Mobilitätsstationen im gesamten Kreisgebiet geprüft werden sollen (S. 135). Im Maßnahmenplan unter Nr. 77 bietet der VHT zur Förderung von Inter- und Multimodalität den Kommunen Unterstützung bei der Umsetzung an. Bei dieser Gelegenheit möchten wir auf Angebote des Regionalverbandes im Rahmen seiner Mobilitätsstrategie hinweisen: • Der Regionalverband bietet einen Austausch mit regionalen Akteuren zu Mobilitätsstation an. Im Rahmen des Förderprojektes „Raum für neue Mobilität – Mobilitätsstationen und mehr in der Region“ lädt der Regionalverband zu Netzwerktreffen ein und würde sich über eine Teilnahme des Hochtaunuskreises freuen. • Für B+R-Anlagen übernimmt der Regionalverband die Beantragung von Fördergeldern durch B+R-Sammelanträge.	Kenntnisnahme

Tabelle 61: Liste beteiligter Akteure im TöB-Verfahren

Kategorie	Akteur
(Benachbarte) Aufgabenträger und lokale Nahverkehrsorganisationen	Frankfurt a. Main, Stadt
	Lahn-Dill-Kreis
	Landkreis Gießen (Vorschlag)
	Landkreis Limburg-Weilburg
	Main-Taunus-Kreis
	Main-Taunus-Verkehrsverbund (MTV)
	Rheingau-Taunus-Kreis
	Rheingau-Taunus-Verkehrsverband (RTV)
	Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV)
	traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
	Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW)
	Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV)
	Wetteraukreis
Behindertenvertretung	Beauftragte für Menschen mit Beeinträchtigung
	Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e.V.
	Landesbehindertenrat Hessen
	Selbsthilfe behinderter Menschen und chronisch kranker Menschen
Fachgewerkschaften	Deutscher Gewerkschaftsbund
	Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
	Komba gewerkschaft e.V.
	Kreishandwerkerschaft Main- und Hochtaunus
	ver.di Hessen - Fachbereich B, Verkehr
Fachverbände der Verkehrstreibenden	Fachverband Omnibusverkehre Hessen
	Landesverband Hessen für das Personenbeförderungsgewerbe e.V.
	Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer (LHO)
Fahrgastverbände	Fahrgastlobby Hochtaunus
	PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.
	Pro Bahn und Bus
	VCD Regionalgruppe Rhein-Main
	VDV-Landesgruppe Hessen
Industrie- und Handelskammer	IHK-Geschäftsstelle Hochtaunus / Main-Taunus
Planungsbehörden	Regierungspräsidium Darmstadt
	Regionalverband FrankfurtRheinMain
Sonstige Interessenvertretungen	ADAC Hessen-Thüringen e.V.
	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Kreisverband Hochtaunus e.V.
	BUND Kreisverband Hochtaunus
	HA Hessen Agentur GmbH Hessen Tourismus
	Handelsverband Hessen
	Handelsverband Hessen-Süd e.V.

	Hessischer Tourismusverband e.V.
	Jugendbildungswerk
	Kreiselternbeirat
	Kreiselternbeirat Hochtaunuskreis
	Kreisjugendring Hochtaunus e.V.
	Kreisschülerrat
	Landesarbeitsgemeinschaft Hessen
	Landessenorenvertretung Hessen e.V. (LSVH)
	NABU Kreisverband Hochtaunus
	Sozialverband VdK Kreisverband Hochtaunus
	Taunus Touristik Service e.V.
Städte/Gemeinden	Bad Homburg v. d. Höhe
	Friedrichsdorf
	Glashütten
	Grävenwiesbach
	Königstein im Taunus
	Kronberg im Taunus
	Neu-Anspach
	Oberursel (Taunus)
	Schmitten im Taunus
	Steinbach (Taunus)
	Usingen
	Wehrheim
	Weilrod
Straßenbaulastträger	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum
	Straßen- und Verkehrsmanagement (Hessen Mobil)
	Staatliches Schulamt für den Hochtaunuskreis und Wetteraukreis
Verkehrsunternehmen	DB Regio Bus Mitte GmbH
	DB AG
	Gutacker Reisen / Gutacker Touristik
	HLB Hessenbahn GmbH (Königsteiner Eisenbahn)
	HLB Hessenbus GmbH
	Kraftverkehr Keller & Co. KG
	Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF)
	Transdev RheinMain GmbH
	Touring Tours & Travel GmbH
	Roth Reisen
	Personalvermittlung Waldemar Will