HanauLNO
Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

Brüder-Grimm-Stadt HANAU









Stadt Hanau

NAHVERKEHRSPLAN

2025 - 2029

Stadt Hanau
Nahverkehrsplan
2025 - 2029

HanauLNO
Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

Auftraggeber:
Hanau Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH
Daimlerstraße 5
63450 Hanau

Mitarbeit und Mitwirkung:
Corinna-Maria Schulte
Karl Seegmüller
Jürgen Heitmann

Auftragnehmer:
büro stadtVerkehr

Büro Stadtverkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Mittelstraße 55
40721 Hilden

www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:
Jean-Marc Stuhm
Karsten Strack
Thomas Schimanski
Rebecca Nguyen

Beschlossen in der Stadtverordnetenversammlung
der Stadt Hanau am 08.12.2025

Anmerkung

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. Im Folgenden werden in der Wortwahl deshalb möglichst geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder alle Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.

Vorwort



Liebe Hanauerinnen und Hanauer,

unsere Stadt wächst und die Hanauer Straßenbahn erfreut sich großer Beliebtheit. Im Jahr 2024 wurden über 15 Millionen Fahrgäste befördert – ein neuer Rekord. Wir sind stolz darauf, dass wir Ihnen trotz finanziell herausfordernder Zeiten ein stabiles Angebot unterbreiten können, das sehr gut angenommen wird. All dies sind erfreuliche Entwicklungen, die in den kommenden Jahren mit neuen Angeboten in Hanau fortgeführt werden.

Der hier vorliegende neue Nahverkehrsplan ist ein wichtiger Bestandteil des künftigen gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplans, in dem alle Verkehrsträger gemeinsam betrachtet und miteinander verknüpft werden. Diese ‚Intermodalität', also die Kombination aller Verkehrsmittel, ist dabei ein wichtiger Fokus und soll durch kurze Wege zwischen den verschiedenen Verkehrsformen vereinfacht beziehungsweise ermöglicht werden. Der Anteil von Bus und Bahn an den zurückgelegten Strecken soll mit einem attraktiven Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stabil gehalten werden und sich im besten Fall sogar erhöhen.

In einem umfangreichen, mehrschichtigen Beteiligungsverfahren haben wir den Bürgerinnen und Bürgern ermöglicht, Hinweise zu geben und sich über die Ergebnisse zu informieren. Allein bei der Online-Abfrage gingen über 400 Hinweise und 1.200 Bewertungen ein, dafür möchten wir uns herzlich bedanken.

Das vorliegende Maßnahmenkonzept ist bewusst modular in verschiedene Umsetzungsstufen gegliedert, um entsprechend der Bedarfe und finanziellen Möglichkeiten schrittweise ein optimiertes Angebot umsetzen zu können. Unser Ziel war es, den Takt 2020 und damit das aktuelle Angebot trotz finanzieller Herausforderungen zu halten. Bereits in der ersten Umsetzungsstufe sollen für eine Verbesserung von Komfort und Pünktlichkeit die meisten Maßnahmen an den Start gebracht werden. Starke Linien werden gestärkt, während bei schwachen Linien Leistungen reduziert werden. Für den Abend- und Spätverkehr sowie an Sonntagen ist eine Ausweitung des On-Demand-Angebots vorgesehen.

Mit Blick in die Zukunft und auf geänderte Vorzeichen wurden die Maßnahmen in den Umsetzungsstufen 2 und 3 geplant. Wenn es die finanziellen und personellen Rahmenbedingungen zulassen, wissen wir bereits jetzt was zu tun ist. Mit der Stufe 2 wird es insbesondere weitere Taktverdichtungen sowie in Stufe 3 einen Ausbau des On-Demand-Verkehrs auf das gesamte Stadtgebiet geben.

Ergänzende Maßnahmen in die Infrastruktur sollen darüber hinaus den gesamten Busverkehr beschleunigen und für die Haltestellen ist ein sukzessiver barrierefreier Ausbau bis in das Jahr 2033 vorgesehen. Ebenso soll die Aufenthaltsqualität verbessert und über digitale Fahrgastinformationen noch schneller informiert werden. Darüber hinaus investieren wir mit einem eigenen Ladepark für batterieelektrische Busse sowie einer zukunftsgerichteten Flottenstrategie in die Antriebswende und sorgen damit für die Elektrifizierung unserer Busflotte sowie die Vermeidung lokaler Emissionen.

Mit dem neuen Nahverkehrsplan werden wir den Nahverkehr in der dann kreisfreien Stadt Hanau weiter stärken und die Hanauerinnen und Hanauer auch zukünftig verlässlich ans Ziel bringen.

Ihre



Isabelle Hemsley

Stadträtin und Aufsichtsratsvorsitzende der Hanauer Straßenbahn GmbH

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung ... 1
1.1 Veranlassung ... 1
1.2 Vorgehen ... 1
2 Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV ... 2
2.1 Bundesrechtlicher Rahmen ... 2
2.2 Landesrechtlicher Rahmen ... 3
2.3 Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Planungen ... 3
2.3.1 Regionalplan Südhessen/ Regionale Flächennutzungsplan 2010 ... 3
2.3.2 Der Regionale Nahverkehrsplan des RMV (RNVP) ... 4
2.3.3 Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis ... 4
2.3.4 Nahverkehrsplan des Kreises Offenbach ... 5
2.3.5 Nahverkehrsplan Bayerischer Untermain ... 5
2.4 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans ... 5
2.5 Ausrichtung der Vorgaben ... 5
2.6 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans ... 6
2.7 Beteiligungsverfahren ... 9
2.7.1 Projektbegleitende Gremien ... 9
2.7.2 Förmliches Anhörungsverfahren ... 11
3 Bestandsanalyse ... 12
3.1 Raum- und Siedlungsstruktur ... 12
3.2 Mobilitätsverhalten ... 14
3.3 Pendlerströme ... 15
3.4 Wirtschaftsstruktur ... 16
3.4.1 Einzelhandel und wichtige Unternehmen ... 16
3.4.2 Siedlungserweiterungsflächen in Hanau ... 17
3.5 Bildungseinrichtungen und Schulstandorte ... 18
3.6 Publikumswirksame Einrichtungen ... 21
4 Analyse des ÖPNV-Angebotes ... 22
4.1 Bedienungsangebot im ÖPNV ... 22
4.1.1 Schienenpersonennahverkehr und Fernverkehr ... 22
4.1.2 Überörtlicher Busverkehr ... 24
4.1.3 Stadtbusverkehr ... 26
4.1.4 On-Demand-Angebot ... 28
4.1.5 Anruf-Sammeltaxi (AST) ... 28
4.1.6 Ergänzungen zum ÖPNV-Angebot ... 28
4.1.7 Reisezeiten ... 29
4.2 Verkehrsnachfrage im ÖPNV ... 30
4.2.1 Räumliche Verteilung der Fahrgastnachfrage ... 30
4.2.2 Verteilung der Fahrgastnachfrage nach Stundengruppen ... 32
4.3 Online-Bürgerbeteiligung ... 35
4.4 Stadtteilbezogene Workshops ... 36
4.5 Bilanzierung des Nahverkehrsplanes der Stadt Hanau 2019 - 2023 ... 39
4.6 Tarif und Vertrieb ... 42
5 Leitbild und Zielstellung des Nahverkehrsplanes ... 43
5.1 Grundsätzliches ... 43

5.2 Leitbild ... 43
6 Anforderungsprofil und Qualitätsstandards ... 47
6.1 Grundlagen ... 47
6.2 Erschließungsqualität und Erreichbarkeit des ÖPNV ... 48
6.3 Bedienungsqualität und Bedienungsform ... 49
6.4 Verkehrsbedienung - Verkehrs- und Betriebszeiten ... 49
6.5 Verkehrsinfrastruktur und Personal ... 51
6.5.1 Fahrplanung ... 51
6.5.2 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung ... 52
6.5.3 Haltestellen ... 54
6.5.4 Infrastruktur des Betriebshofs und der Leitstelle ... 56
6.5.5 Betriebs- und Servicepersonal ... 57
6.5.6 Kundenservice, Marketing und Vertrieb ... 58
6.5.7 Moderne Mobilitätsformen ... 59
7 Mängelanalyse und Bewertung ... 60
7.1 Grundsätzliches ... 60
7.2 ÖPNV-Erschließung ... 60
7.3 Verbindungsqualität ... 63
7.4 Bedienung ... 65
7.5 Barrierefreiheit ... 66
7.6 Kapazitätsauslastungen ... 68
8 Maßnahmenkonzept ... 72
8.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes ... 72
8.2 Stadtbuslinien ... 73
8.3 On-Demand-Verkehr ... 77
8.4 Buslinien aus dem Main-Kinzig-Kreis ... 79
8.5 Infrastrukturelle und ordnungsrechtliche Maßnahmen ... 80
8.6 Reaktion auf Nachfrageänderungen durch Schul- und Stadtentwicklung ... 83
8.7 Umsetzungskonzept ... 83
9 Finanzierungs- und Organisationskonzept ... 85
9.1 Finanzielle Auswirkungen ... 85
9.2 Auswirkungen auf die Fahrgastentwicklung ... 89
10 Qualitätssteuerung ... 90
11 Organisation des ÖPNV in Hanau ... 92
12 Linienbündelung ... 92

Anhang
I. Liniensteckbriefe ... 94
II. Priorisierung des barrierefreien Umbaus von Haltestellen ... 109
III. Kartenband ... 112

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.7-1 Beteiligungsverfahren des Nahverkehrsplans Hanau 2025 - 2029 9
Abb. 3.1-1 Bevölkerungsentwicklung Stadt Hanau 13
Abb. 3.1-2 Einwohner und Einwohnerdichte in Hanau 13
Abb. 3.2-1 Modal-Split in Hanau 14
Abb. 3.2-2 Verkehrsmittelwahl nach Alter 15
Abb. 3.3-1 Die zehn stärksten Pendlerströme von und nach Hanau 16
Abb. 3.3-2 Die fünf größten Ein-und Auspendlerströme in Hanau 16
Abb. 3.4.2-1 Geplante Siedlungsflächen in Hanau 18
Abb. 3.5-1 Schulen in Hanau 19
Abb. 3.5-2 Schulstandorte in Hanau 20
Abb. 3.6-1 Freizeiteinrichtungen und wichtige Ziele in Hanau 22
Abb. 4.1.1-1 SPNV-Linien in Hanau 23
Abb. 4.1.1-2 SPNV-Netz Hanau 24
Abb. 4.1.2-1 Überörtlicher Busverkehr 26
Abb. 4.1.2-2 Überörtliches Busnetz 26
Abb. 4.1.3-1 Liniennetz Stadtbusverkehr Hanau 27
Abb. 4.1.3-2 HSB Stadtbusverkehr 27
Abb. 4.1.6-1 P+R-Anlagen und Stellplätze 29
Abb. 4.1.6-2 P+R-Anlagen in Hanau 29
Abb. 4.1.7-1 Reisezeiten der Stadtteile zum Freiheitsplatz und Hauptbahnhof 30
Abb. 4.2.1-1 Einsteiger pro Tag nach Stadtteil 31
Abb. 4.2.1-2 Haltestellenbelastung pro Tag 31
Abb. 4.2.1-3 Durchschnittliche Anzahl an Ein- und Aussteigern 32
Abb. 4.2.2-1 Einsteiger pro Tag 33
Abb. 4.2.2-2 Durchschnittliche Einsteiger je Fahrt und Stundengruppe 34
Abb. 4.3-1 Anmerkungen aus der Online-Beteiligung 36
Abb. 4.4-1 Einteilung der Stadtteile für den Workshop 37
Abb. 4.5-1 Veränderung der Anzahl der Einsteiger in HSB-Buslinien 40
Abb. 4.5-2 Vergleich der Einsteigerzahlen von 2017 und 2024 41
Abb. 4.5-3 Die fünf Haltestellen mit dem größten absoluten Fahrgastzuwachs 41
Abb. 4.5-4 Die fünf Haltestellen mit der größten absoluten Fahrgastabnahme 41
Abb. 4.6-1 Tarifzonen ab Hanau 42
Abb. 5.2-1 Themen und Herausforderungen des ÖPNV 45
Abb. 6.4-1 Gebietskategorie und Stadtbezirke 50
Abb. 6.4-2 Bedienungsstandards nach Bedienungskorridoren 50
Abb. 6.4-3 Definition der Verkehrszeiten 50
Abb. 6.4-4 Wichtige Ziele und Verknüpfungspunkte 51
Abb. 6.6.2-1 Mindestziele bei der Beschaffung von Bussen nach CVD 53
Abb. 7.2-1 Haltestellenkategorie nach Güteklassenmodell 60
Abb. 7.2-2 Güteklassen der Erschließung 61
Abb. 7.2-3 Güteklassen der Hanauer Bushaltestellen 62
Abb. 7.2-4 Anzahl der Haltestellen mit Güteklassen 62
Abb. 7.3-1 Verbindungsqualität zwischen den Stadtteilen und Innenstadt 63
Abb. 7.3-2 Bestehende Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen 64
Abb. 7.3-3 Verbindungen zwischen den Stadtteilen mit einem Umstieg 65
Abb. 7.4-1 Bedienungsqualität zwischen den Stadtteilen und Innenstadt 66
Abb. 7.5-2 Barrierefreier Ausbau der Haltestellen 67
Abb. 7.5-1 Kapazitäten in Bussen 68
Abb. 8.2-1 Durchschnittliche Ein- und Aussteiger im Bereich Ostheimer Straße 75
Abb. 8.3-1 Ausweitung des On-Demand-Verkehrs 78
Abb. 8.6-1 Umsetzungskonzept 84
Abb. 9.1-1 Kostenübersicht der Umsetzungsstufen für den Busverkehr 86
Abb. 9.1-2 Kostenübersicht der Umsetzungsstufen für Bedarfsverkehre 87
Abb. 9.1-3 Gesamtkosten und Erträge der Umsetzungsstufen 88
Abb. 9.2-1 Fahrgastentwicklung auf den HSB-Linien 90

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
AST	Anrufsammeltaxi
B+R	Bike&Ride
BAB	Bundesautobahn
Bf.	Bahnhof
BFSG	Barrierefreiheitsstärkungsgesetz
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
ca.	circa
CSS	Customer Satisfaction Surveys
CVD	Clean Vehicle Directive
DB	Deutsche Bahn
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DPM	Dienstleistungs- und Prozessmanagement
e.V.	Eingetragener Verein
Ftg.	Feiertag
FR	Fahrtrichtung
GL	Gelenkbus
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
ha	Hektar
Hbf.	Hauptbahnhof
HIS	Hanau Infrastruktur Service
HSB	Hanauer Straßenbahn GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
ICE	InterCity-Express
INKA	Individuelle Kartenanwendung
ITCS	Intermodal Transport Control System
KiTa	Kindertagesstätte
km	Kilometer
KVG	Kreisverkehrsgesellschaft
kvgOF	Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
m	Meter
MFS	Montag bis Freitag an Schultagen
min	Minute
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MKK	Main-Kinzig-Kreis
MSS	Mystery Shopping Surveys
NaVZ	Nachtverkehrszeit
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG Hessen	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
ÖSPV	Öffentlicher straßengebundener Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
p. a.	pro Jahr
P+R	Park&Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz

RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
ROG	Raumordnungsgesetz
S	Schnellbahn
SL	Solobus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
SVZ	Schwachverkehrszeit
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Quellenverzeichnis

- Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen (2023)
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) vom 27.04.2002, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19.07.2016
- Landesentwicklungsplan Hessen (2020)
- Maßnahmenplan Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr (RMV 2019)
- Mobilitätsleitbild Hanau (2021)
- Nahverkehrsplan Kreis Offenbach (2023)
- Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis (2023)
- Regionaler Nahverkehrsplan RMV (2020)
- RMV-Richtlinie zur Kennzeichnung und Barrierefreiheit von Haltestellen im Verbundgebiet vom 11.05.2004

1 Einführung

1.1 Veranlassung

In Hessen übernehmen die Landkreise, kreisfreien Städte und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern die Funktion des Aufgabenträgers, wonach sie die Bereitstellung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als Selbstverwaltungsaufgabe übernehmen (§ 5 ÖPNVG Hessen). Es besteht die Verpflichtung ein ausreichendes Bedienungsangebot für die Bevölkerung zu schaffen, welches geplant, organisiert, und vor allem finanziert werden muss. In Hanau ist die Aufgabenträgerorganisation Hanau Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH (Hanau LNO) für die Organisation des ÖPNV zuständig. Ein Bestandteil des Aufgabengebietes ist die Aufstellung und Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplanes. Nahverkehrspläne dienen vor allem der Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung. In § 14 Abs. 8 des ÖPNVG Hessen ist verankert, dass spätestens nach fünf Jahren zu entscheiden ist, ob der bestehende Nahverkehrsplan neu aufgestellt werden muss. Der aktuelle Nahverkehrsplan der Stadt Hanau galt für den Zeitraum zwischen 2019 und 2023.

Ziel der Fortschreibung ist die Anpassung des ÖPNV-Angebots an die aktuelle und zukünftige Fahrgastnachfrage in der Stadt Hanau. Darüber hinaus werden zusätzlich auch regionale und überregionale Verflechtungen berücksichtigt. Ebenfalls wird das bestehende ÖPNV-Angebot unter Berücksichtigung der benachbarten Verkehre im Main-Kinzig-Kreis (MKK) sowie des einstrahlenden Verkehrs aus dem Landkreis Offenbach bewertet. Um ein attraktives Bedienungsangebot schaffen zu können, müssen vor allem überörtliche Verkehre miteinander abgestimmt sein. Dazu werden die Nahverkehrspläne des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und der umliegenden Aufgabenträger Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH und die Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach GmbH (kvgOF) für die Erstellung des Nahverkehrsplans hinzugezogen. Erhebliche Bedeutung für die Qualität und Akzeptanz des öffentlichen Verkehrsangebots haben Pünktlichkeit und Anschlusssicherung zwischen den Verkehrsmitteln (Zug/ Bus, Bus/ Bus). Ebenfalls ist zu überprüfen, ob alle Siedlungsgebiete an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden sind und eine angemessene Bedienungsqualität auch in Schwachlastzeiten aufweisen.

1.2 Vorgehen

Zu Beginn erfolgt eine Bestandsanalyse, bei der vorrangig das Hanauer Stadtgebiet betrachtet wird. Bereiche in Randlagen des Stadtgebietes und stadtgrenzenüberschreitende ÖPNV-Angebote werden ebenfalls berücksichtigt. Grundlage ist das Fahrplanangebot des Jahres 2024. Das Verkehrsangebot der Hanauer Straßenbahn GmbH (HSB) wird der Verkehrsnachfrage gegenübergestellt. Weiterhin wird überprüft, ob die Maßnahmen und Ziele des vorherigen Nahverkehrsplans umgesetzt und erreicht werden konnten. Auf Grundlage der aktuellen Verkehrsnachfrage wird eine Mängelanalyse durchgeführt. Nachdem die Mängel ermittelt worden sind, wird darauf aufbauend ein Anforderungsprofil für die Gestaltung des zukünftigen ÖPNV-Angebots erstellt. Darin enthalten sind beispielsweise der Linienverlauf aller Buslinien innerhalb Hanaus und das zugehörige Taktangebot. Innerhalb des Nahverkehrsplans der Stadt Hanau können Anforderungen und Maßnahmen ausschließlich für jene ÖPNV-Angebote formuliert werden, die in der Zuständigkeit der Stadt liegen. Da jedoch verkehrliche Verflechtungen über die Stadtgrenzen hinaus

bestehen, kann die Stadt Hanau auch Empfehlungen und Vorschläge zu Maßnahmen im Umland aussprechen. Für alle darüber hinausgehenden ÖPNV-Angebote außerhalb der eigenen Zuständigkeit, die dennoch das Stadtgebiet betreffen, sind entsprechende Abstimmungen mit den jeweils verantwortlichen Aufgabenträgern erforderlich. Für die Erstellung eines optimalen Anforderungsprofils werden Aussagen zur aktuellen ÖPNV-Nachfrage genutzt, die aus den Auswertungen vorliegender Fahrgastzahlen generiert werden. Darüber hinaus fließen die Ergebnisse einer externen Untersuchung zum On-Demand-Angebot in das Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplan ein.[1]

2 Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV

2.1 Bundesrechtlicher Rahmen

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Dem Geltungsbereich des PBefG unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und mit Kraftfahrzeugen. Wer Personen befördert, benötigt dafür eine spezielle Genehmigung. Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans für die Stadt Hanau muss der bundesrechtliche Rahmen, zu welchem unter anderem das PBefG gehört, eingehalten werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im PBefG ist die Definition des ÖPNV als allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen, geregelt (§ 8 Abs. 1 PBefG). Zum ÖPNV gehört demnach auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der die Beförderung von Personen ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

Regionalisierungsgesetz (RegG)

Nach § 1 Abs. 1 RegG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert. Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt (§ 1 Abs. 2 RegG).

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Ziel des Behindertengleichstellungsgesetzes ist es, die Benachteiligung von Menschen mit Behinderung zu beseitigen und zu verhindern, sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Im ÖPNV ist vor allem der Aspekt der Barrierefreiheit zu berücksichtigen (§ 1 BGG). Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationsreinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig (§ 4 BGG). Zudem hat nach § 8 Abs. 3 PBefG der Nahverkehrsplan die Belange

[1] Via Mobility DE GmbH (2025): Konzept Neugestaltung ÖPNV-Netz Hanau, Berlin.

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.

2.2 Landesrechtlicher Rahmen

Die Stadt Hanau unterliegt dem hessischen ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG Hessen). Dieses regelt die Rahmenbedingungen für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV in Hessen (§ 1 ÖPNVG Hessen). Ein wesentliches Ziel ist die Befriedigung der Mobilitätsnachfrage durch den ÖPNV. Dieser ist eine wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens und sollte daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient gestaltet werden (§ 3 ÖPNVG Hessen). Zu den allgemeinen Anforderungen gehört neben einer ausreichenden und regelmäßigen Verkehrsbedienung auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen (§ 4 Abs. 3 ÖPNVG Hessen). Die Landkreise, kreisfreien Städte und die Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern nehmen als Aufgabenträger die Aufgabe des ÖPNV wahr. Sie sind dazu verpflichtet, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicher zu stellen (§ 5 Abs. 1 ÖPNVG Hessen). Nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG Hessen können die Aufgabenträger zur Wahrnehmung der Aufgaben Nahverkehrsorganisationen einrichten und die Zuständigkeit übertragen. Des Weiteren nehmen Aufgabenträger die Aufgaben gemeinsam in Verkehrsverbünden wahr und sind auf einen Ausgleich der unterschiedlichen Anforderungen an den ÖPNV in den unterschiedlichen Räumen bedacht. In Hessen sind die lokalen Aufgabenträger in den beiden Verkehrsverbünden Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) und RMV zusammengeschlossen (§ 6 Abs. 2 ÖPNVG Hessen). Der Hessische Landkreis Bergstraße ist Mitglied im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN). Die Stadt Hanau ist einer der 26 kommunalen Aufgabenträger im RMV, der den ÖPNV in Süd- und Mittelhessen als Dachmarke vereinigt und neben der Bestellung des Regionalverkehrs (Zugverkehr und überörtliche Buslinien) für zentrale Aufgaben wie den einheitlichen Marktauftritt des Verbundes, den digitalen Vertrieb und den Tarif zuständig ist.

2.3 Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Planungen

Planungen zum Verkehr und zur Entwicklung in den Nachbarstädten und Landkreisen können Auswirkungen auf den ÖPNV in Hanau haben. Nachfolgend werden relevante Rahmenpläne und verkehrliche Maßnahmen im regionalen Umfeld dargestellt, die für die zukünftige Angebotsgestaltung in Hanau von Bedeutung sind.

2.3.1 Regionalplan Südhessen/ Regionale Flächennutzungsplan 2010

Der Regionalplan Südhessen/ Regionale Flächennutzungsplan 2010 bildet für die Nahverkehrsplanung in Hanau eine zentrale Orientierung. Als Teil der Landesplanung legt er verbindliche Ziele sowie raumordnerische Grundsätze für die Siedlungs- und Verkehrsstruktur in der Region fest. Für die Ausgestaltung des ÖPNV enthält er konkrete Vorgaben zur Erreichbarkeit der zentralörtlichen Strukturen. Oberzentren sollen demnach aus ihrem Verflechtungsbereich im öffentlichen Personen- und Regionalverkehr in der Regel innerhalb einer Stunde erreichbar sein. Für Mittelzentren wird gefordert, dass sie als Verknüpfungspunkte zwischen dem regionalen Verkehr und dem Nahverkehr fungieren können, und aus ihrem Mittelbereich bei mehrfacher Hin- und Rückfahrgelegenheit innerhalb einer Stunde mit

öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind. Auch Unterzentren sollen so angebunden werden, dass sie ihre Funktion im öffentlichen Nahverkehr als Verknüpfungspunkte erfüllen können. Diese Grundsätze bilden eine wichtige Orientierung für die Ausgestaltung eines leistungsfähigen, aufeinander abgestimmten Verkehrsangebots.

2.3.2 Der Regionale Nahverkehrsplan des RMV (RNVP)

Der Regionale Nahverkehrsplan des RMV legt die Ziele für den ÖPNV im gesamten Verbundgebiet fest und setzt dabei wichtige Schwerpunkte für dessen Weiterentwicklung. Im RNVP sind die folgenden Maßnahmen, Planungen und weiteren Aspekte, die für die Stadt Hanau von Bedeutung sind, aufgeführt:

Nordmainische S-Bahn
Die Nordmainische S-Bahn soll eine weitere Verbindung zwischen Hanau und Frankfurt (Main) mit Anbindung der Bahnhöfe Hanau West und Hanau Wilhelmsbad herstellen. Im Zuge dessen sollen zwischen Hanau und Frankfurt (Main) die vorhandenen Gleise um zwei weitere ergänzt werden. Verzögerungen, die derzeit durch die unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten des Nah- und Fernverkehrs entstehen, können durch die Trennung des Nah- und Fernverkehres mit den zukünftigen zusätzlichen Kapazitäten vermieden werden. Der RNVP legt eine Grundbedienung im 30-Minuten-Takt und eine Verdichtung in der HVZ auf einen 15-Minuten-Takt fest. Die Realisierung der Nordmainischen S-Bahn soll bis 2030 erfolgen. Zudem ist die Umsetzung der Nordmainischen S-Bahn mit der Neuordnung des Busverkehrs verbunden ist (z.B. Expressbuslinie X57).

S-Bahn plus

Im Rahmen des Programms „S-Bahn plus“ soll der Haltepunkt Hanau-Steinheim im eingleisigen Streckenabschnitt zwischen Hanau Hauptbahnhof und Mühlheim-Dietesheim für Zugkreuzungen zweigleisig ausgebaut werden. Ein durchgehender zweigleisiger Ausbau dieses Abschnitts ist im Rahmen des Programms jedoch nicht vorgesehen.

Regionalverkehr im Kinzigtal

Die Neukonzeption des Regionalverkehrs im Kinzigtal (Linien RE 5, RE 50, RB 51) ist aufgrund der Mischverkehrsproblematik zwischen schnellen Fern- und langsameren Nahverkehrszügen von erheblicher Bedeutung. Für das Zieljahr 2030 wird davon ausgegangen, dass der erste Abschnitt der Schieneninfrastruktur zwischen Fulda und Hanau abgeschlossen ist. Im Rahmen dieses Projekts ist der Bau eigener Gleise für den Fernverkehr im Kinzigtal vorgesehen, einschließlich dem viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Gelnhausen und Hanau. Zudem werden im Kinzigtal, mit der Fertigstellung von Stuttgart 21, deutliche Änderungen im Fernverkehr erfolgen Diese Entwicklungen erfordern eine Anpassung des Regionalverkehrs, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden und die Effizienz sowie Pünktlichkeit des Nahverkehrs zu gewährleisten.

2.3.3 Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis

Die Relevanz des Nahverkehrsplan Main-Kinzig-Kreis 2023-2028 ist für den Nahverkehrsplan Hanau aufgrund der engen Verzahnung der beiden Gebiete relevant. Hanau als Oberzentrum im MKK ist ein zentraler Knotenpunkt im ÖPNV-Netz, weshalb die dortigen Maßnahmen oft weitreichende Auswirkungen auf den gesamten Kreisverkehr und die Intermodalität zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln haben. In

dem Nahverkehrsplan des Main-Kinzig-Kreises werden unter anderem die Veränderung der Linienführung und die Einrichtung von neuen Buslinien im Stadt-Umland-Verkehr festgelegt, die bereits Hanau anbinden bzw. in Hanau halten sollen. Dabei soll die Linienführung der MKK-51 statt am Freiheitsplatz nun am Hanauer Hauptbahnhof enden. Neue Direktverbindungen sollen zwischen Gelnhausen und Hanau mit der MKK-50 und zwischen Gründau und Hanau mit der MKK-60 eingerichtet werden. Zudem soll in Abstimmung mit der Stadt Hanau die Linienführung von drei überörtlichen Buslinien durch den Pioneer Park geprüft werden.

2.3.4 Nahverkehrsplan des Kreises Offenbach

Folgende Maßnahme aus dem Kreis Offenbach berührt die Interessen der Stadt Hanau:

- Die Umsetzung der Angebotsstufe „Standard“ (30-Minuten-Takt montags bis samstags) würde zu einer Stärkung der Verbindungen in und nach Hanau durch die Linie OF-87 führen.
  Hinweis: In Bezug auf das Stadtgebiet Hanau wurde mit dem Fahrplan 2025 das Angebot der Linie OF-87 von Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Zu den anderen Verkehrstagen und -zeiten gilt weiterhin ein 60-Minuten-Takt.

2.3.5 Nahverkehrsplan Bayerischer Untermain

Der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2016 nennt keine für Hanau relevanten Maßnahmen, Prüfaufträge oder Projekte. Ein neuer Nahverkehrsplan wird derzeit erstellt. Nach Fertigstellung des Nahverkehrsplanes Bayerischer Untermein sind die Maßnahmen im Hinblick auf Veränderungen für die Stadt Hanau zu sichten und zu bewerten.

2.4 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans

Nach Verabschiedung des vorliegenden Nahverkehrsplans für die Stadt Hanau ist dieser bis zur Verabschiedung eines neuen Nahverkehrsplans geltend. Die Notwendigkeit für dessen Aufstellung und Fortschreibung lässt sich aus § 8 Abs. 3 PBefG und § 14 ÖPNVG Hessen ableiten. Als Aufgabenträger im ÖPNV besteht zusätzlich die Verpflichtung, die kontinuierliche Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV zu gewährleisten. Diese wird im Nahverkehrsplan verankert. Nach maximal fünf Jahren muss abgestimmt sein, ob der geltende Nahverkehrsplan neu aufgestellt werden soll oder ob er fortgeschrieben werden kann.

2.5 Ausrichtung der Vorgaben

In Nahverkehrsplänen sind nach § 14 Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG Hessen vereinbarte Ziele, einzuhaltende Grundsätze und darüber hinaus die Rahmenbedingungen des vorliegenden Raumes zu beachten. Dabei müssen die Bestandteile des Nahverkehrsplans mit dem bestehenden ÖPNV-System abgestimmt sein, damit Ziele, aber auch Anforderungen, zielgerichtet formuliert werden können (§§ 3f. ÖPNVG Hessen). Über die räumlichen und strukturellen Rahmenbedingungen hinaus sollten wirtschaftliche und umwelttechnische Aspekte ebenfalls berücksichtigt werden. Folgende Grundsätze bilden die Grundlage für die Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans:

- Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit
- Anforderungen der Barrierefreiheit
- Reduktion von verkehrsbedingten Schadstoff- und Lärmemissionen
- Berücksichtigung der wirtschaftlichen Voraussetzungen für einen funktionierenden ÖPNV.

Als Grundlage für die Erstellung des Nahverkehrsplans dienen die raumstrukturellen Gegebenheiten der Stadt Hanau und die bestehenden Verkehrsverflechtungen in Kombination mit der bestehenden Verkehrsnachfrage.

Die Organisation des zukünftigen Verkehrsangebots besteht sowohl aus den eingesetzten Verkehrsmitteln als auch aus den vorgesehenen Angebotsformen. Die Grundlage des Bedienungsangebots wird durch die städtischen Buslinien der HSB gewährleistet. Darüber hinaus wird das Stadtgebiet Hanaus zusätzlich von überörtlichen Buslinien der benachbarten Aufgabenträger aus dem MKK, dem RMV und der kvgOF, die in das Hanauer Stadtgebiet hineinfahren, und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedient. In Gebieten und Zeiten mit schwacher Verkehrsnachfrage werden flexible Bedienungsformen, wie z. B. der mainer[2], eingesetzt.

2.6 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans

Folgende Bestandteile sollten nach § 14 Abs. 2 ÖPNVG Hessen mindestens in einem Nahverkehrsplan berücksichtigt werden:

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

Der Aufbau des Nahverkehrsplanes orientiert sich an der gesetzlichen Grundlage für die Erstellung von Nahverkehrsplänen. Berücksichtigt werden darüber hinaus die Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen (Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wiesbaden 2023).

Bestandsaufnahme

Im Rahmen der Bestandsaufnahme werden zum einen die räumlichen und zum anderen die verkehrlichen Strukturen der Stadt Hanau betrachtet.

[2] Der „mainer“ ist ein On-Demand-Angebot der HSB, das den Busverkehr und das Anruf-Sammeltaxi ergänzt. Eine Bestellung kann per App oder Telefon erfolgen. Das Bedienungsgebiet erstreckt sich dabei über die Stadtteile Klein-Auheim (inklusive Wildpark), einen Großteil von Wolfgang und den Hauptbahnhof Hanau.

Eine Analyse erfolgt dabei für folgende Themenfelder:

- Geografische Lage
- Einwohnerdaten
- Siedlungsstruktur inkl. Erweiterungspotenzial
- Wirtschaftsstruktur und Pendlerbeziehungen
- Bildungseinrichtungen und Schulstandorte
- Versorgungsstandorte
- Kultur- und Freizeiteinrichtungen und
- ÖPNV-Angebot.

Mängelanalyse

Die Mängelanalyse untersucht Aspekte, die auf Probleme oder Schwachstellen im öffentlichen Nahverkehr hinweisen. Dazu gehören die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit von Verkehrsmitteln, die Qualität der Infrastruktur, die Bedürfnisse der Fahrgäste, die Barrierefreiheit, die Sicherheit sowie Umweltaspekte. Aus diesen Mängeln ergibt sich Optimierungsbedarf, der in unterschiedlichen Handlungsfeldern aufgegriffen werden kann. Dabei ist zu beachten, dass sämtliche erkennbare Mängel herausgestellt werden, jedoch nur die Mängel innerhalb dieses Nahverkehrsplans thematisiert und verbessert werden können, welche in der notwendigen Verantwortung der Stadt Hanau bzw. der Hanau LNO als Aufgabenträger des ÖPNV liegen.

Anforderungsprofil/ Qualitätsstandards

Das Anforderungsprofil beschreibt die Qualität und Quantität des zukünftigen ÖPNV-Angebotes, das zukünftig in Hanau umgesetzt und sichergestellt werden soll. Auf städtischer und lokaler Ebene wirkt der Nahverkehrsplan dann durch mess- und beschreibbare (Mindest-)Qualitätsstandards als Planungs- und Zielkontrollinstrument.

Besondere Bedeutung erfahren dabei folgende Aspekte:

- Erschließungsqualität bzw. Erreichbarkeit des ÖPNV
- Bedienungsqualität (Verkehrszeiten, Angebotshäufigkeit und Regelmäßigkeit)
- Verbindungsqualität (Reisezeit und Umsteigehäufigkeit)
- Verknüpfung der Verkehre untereinander (bezogen sowohl auf die räumliche und zeitliche Anschlussbildung als auch auf die bestmögliche Organisation von ÖPNV-ergänzenden Angeboten (Inter- und Multimodalität))
- Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge
- Barrierefreiheit
- Beförderungsqualität (Platzangebot, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit) und Sicherheit
- Vertrieb, Kundenkommunikation und Fahrgastinformation
- Qualitätsmanagement.

Das Anforderungsprofil dient dazu, zunächst Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen herauszustellen. Anhand dieser können Anforderungen an das zu entwickelnde ÖPNV-Angebot für die Stadt Hanau formuliert werden. Ziel des Nahverkehrsplans ist, dass die gesetzten Zielvorgaben möglichst optimal erreicht werden. Dafür wird das Festlegen von sogenannten Standards erforderlich, nach welchen sich sowohl die Zielerreichung als auch die Aufrechterhaltung des erreichten Standards bewerten lässt.

Als wichtiges Ziel stellt sich der Aspekt eines barrierefreien ÖPNV-Systems heraus. Dieser ist unter anderem ein wichtiger Bestandteil bei der Erstellung des ÖPNV-Systems, der Ausstattung der Fahrzeuge, für den Ausbauzustand der Haltestellen und der Fahrgastinformation.

Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept dient dazu, die Rahmenbedingungen aus dem Anforderungsprofil aufzugreifen, und ein zusammenhängendes Gesamtkonzept, bestehend aus unterschiedlichsten Maßnahmen, zu erstellen. Für die Erstellung von Maßnahmen werden die festgestellten Mängel analysiert. Innerhalb des Angebotskonzepts wird für jede Linie ein einzelner Liniensteckbrief erstellt.

Maßnahmenwirkung und -bewertung

Die zukünftige Verkehrsnachfrage verändert sich neben den Anpassungen des Verkehrsangebots auch aus weiteren Gründen. Zum einen verursacht der demografische Wandel mittel- bis langfristig deutliche Veränderungen der Verkehrsnachfrage und der zugehörigen Anforderungen. Zum anderen bringt ein Wandel des generellen Mobilitätsverhaltens weitere Veränderungen mit sich. Im Rahmen der Maßnahmenbewertung werden zudem Nachfrageabschätzungen für die im Angebotskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen durchgeführt. Für die Maßnahmen werden auch finanzielle Aspekte prognostiziert. So können die Maßnahmen vollständig bewertet und einzelne Varianten der Bewertung miteinander verglichen werden. Im Anschluss daran wird eine Prioritätenliste erstellt, in welcher die Reihenfolge, in welcher die Maßnahmen umgesetzt werden sollen, festgelegt wird. Auf dieser Grundlage kann des Weiteren auch ein Finanzierungsplan erstellt werden, um die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen sichern zu können.

Linienbündelung

Linienkonzessionen werden nach § 11 Abs. 1 PBefG von der durch die Landesregierung bestimmten Behörde erteilt. Gemäß § 9 Abs. 2 PBefG kann die Genehmigungsbehörde Konzessionen für mehrere Linien gebündelt erteilen (Linienbündelung). Durch die Bündelung von Linien kann die sogenannte „Rosinenpickerei“, bei der sich Verkehrsunternehmen umsatzstarke Linien herauspicken, und die öffentliche Hand umsatzschwächere und damit ausgleichsbedürftige Linien kostenträchtig stützen muss, vermieden werden. Zudem mindert die Mischung ertragsstarker und ertragsschwacher Linien öffentliche Kosten, bzw. kann ggfs. dafür sorgen, dass ein Linienbündel insgesamt eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Wenn der Nahverkehrsplan der Stadt Hanau eine solche Linienbündelung vorsieht, hat die Genehmigungsbehörde diese bei ihrer Entscheidung zu berücksichtigen.

Es gilt, dass die Verkehre, die im Rahmen einer Linienbündelung zusammengefasst werden sollen, verkehrlich und wirtschaftlich verbunden sein müssen. Die verkehrliche Verflechtung mehrerer Linien berücksichtigt die Interessen der Fahrgäste. Dazu zählen grundsätzlich die Vereinheitlichung und Standardisierung der verschiedenen Verkehre zur Schaffung eines einheitlichen, leicht zugänglichen ÖPNV für den Fahrgast.

Aus dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nach § 8 Abs. 4 PBefG lässt sich herleiten, dass die Bildung eines Linienbündels auch dazu führen soll, dass die Allgemeinheit eine möglichst geringe Belastung erfahren soll. Die Linienbündelung muss daher angemessen und verhältnismäßig sein. Die Bündelung von Linien soll für Verkehrsunternehmen ein wirtschaftlich und organisatorisch sinnvolles Paket an Verkehrsleistungen entwerfen, so dass das Betreiben dieser Linien wirtschaftlich

interessant wird und die Grundlage für einen evtl. Wettbewerb bieten kann. Innerhalb eines Linienbündels soll möglichst ein Ausgleich zwischen rentableren und unrentableren Linien geschaffen werden.

Bei der Bildung von Linienbündeln müssen gemäß §§ 8, 8a PBefG in Verbindung mit § 97 Abs. 4 GWB die Interessen des Mittelstandes angemessen berücksichtigt werden.

2.7 Beteiligungsverfahren

Das Beteiligungsverfahren im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes beinhaltet die Einbindung aller relevanten Interessengruppen und Stakeholder, um diese in den Planungsprozess einzubinden. Dadurch soll ein breiter Konsens für den Nahverkehrsplan erreicht werden. Die vorgesehenen Beteiligungsformate sind in Abb. 2.7-1 dargestellt.

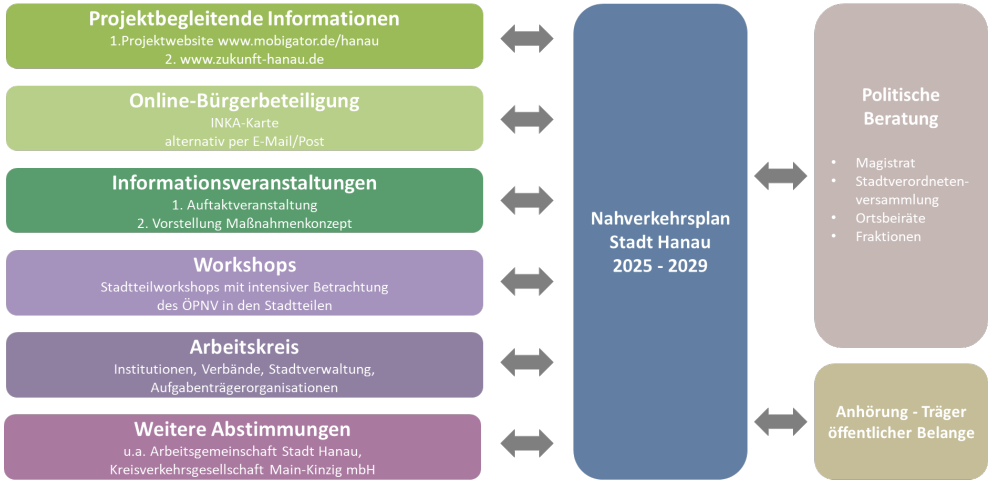


Abb. 2.7-1 Beteiligungsverfahren des Nahverkehrsplans Hanau 2025 - 2029

2.7.1 Projektbegleitende Gremien

Arbeitskreis

Ein begleitender Arbeitskreis zum Nahverkehrsplan begleitet in zwei Sitzungen die Erstellung des Nahverkehrsplans. Zur Mitarbeit im begleitenden Arbeitskreis wurden Behörden, Institutionen, Ortsbeirate und benachbarte Aufgabenträger eingeladen (siehe Anlagenband 1.1 Sitzungen des Arbeitskreises). Im Arbeitskreis zum Nahverkehrsplan wurden verschiedene Themenbereiche und Arbeitsschritte des Planungsprozesses behandelt. Dazu zählten die Einführung in Ziele und Inhalte des Nahverkehrsplanes, die Vorstellung und Auswertung der Bestandsaufnahme sowie die Erarbeitung und Diskussion von Maßnahmenvorschlägen. Außerdem wurden Aspekte der Beteiligung und Mitwirkung, die aktuelle Situation des ÖPNV in Hanau sowie die Bewertung der Erschließung und der ÖV-Güteklassen besprochen. Abschließend wurde ein Ausblick auf das weitere Vorgehen im weiteren Planungsprozess gegeben. Die Sitzungen fanden am 26.08.2024 und am 21.05.2025 statt.

Bürgerbeteiligung

Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Hanau wurden bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes mit Bürgerinformationsveranstaltungen, einer Online-Bürgerbeteiligung und stadtteilbezogenen Workshops beteiligt.

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes wurden zwei Bürgerinformationsveranstaltungen durchgeführt. Zu Beginn des Prozesses wurde die interessierte Öffentlichkeit zu einer Präsenzveranstaltung mit Livestream eingeladen, um Methodik und Schwerpunkte der Bearbeitung zu präsentieren und erste Anregungen aufzunehmen. Bei der zweiten Veranstaltung wurden das Maßnahmenkonzept und die geplanten Änderungen zunächst durch eine Präsentation vorgestellt und anschließend gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern an themenbezogenen Postern diskutiert.

Die Online-Beteiligung fand zwischen dem 14.03.2024 und 18.04.2024 statt. Alle Bürgerinnen und Bürger Hanaus hatten in diesem Zeitraum die Möglichkeit ihre Anmerkungen und Hinweise, Lob und Kritik zum ÖPNV-Angebot in der Stadt Hanau im Stadtgebiet auf einer Onlinekarte zu verorten und zu beschreiben. Insgesamt sind 400 Eintragungen zu den Linienwegen, Verbindungen, Takten und Bedienzeiten, den Haltestellen, den Verknüpfungen der Verkehrsmittel und sonstige Anmerkungen erfolgt. Zudem bestand die Möglichkeit Hinweise und Anregungen für den Nahverkehrsplan per E-Mail einzubringen.

Zusätzlich wurden zwei öffentliche Workshops zur Zukunft des ÖPNV durchgeführt, um frühzeitig den Dialog mit der Bürgerschaft zu ermöglichen und Rückmeldungen aus der Bevölkerung in den Planungsprozess einzubeziehen. Beide Veranstaltungen befassten sich sowohl mit übergeordneten Fragestellungen zum ÖPNV in ganz Hanau als auch mit konkreten Themen und Hinweisen aus einzelnen Stadtteilen. Der erste Workshop fand im Herbst 2024 statt. In dieser frühen Phase der Planungen wurden erste Überlegungen vorgestellt und gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert. Dabei konnten Anregungen aus verschiedenen Stadtteilen aufgenommen werden. Die Rückmeldungen werden im weiteren Verlauf dieses Nachverkehrsplans in knapper Form zusammengefasst.

Nach der Erarbeitung des Maßnahmenkonzepts wurde das Maßnahmenkonzept am 14.06.2025 auf dem Freiheitsplatz und am 28.06.2025 in Klein-Auheim und Wolfgang vorgestellt. Hier hatten die Teilnehmer die Gelegenheit, über die vorgeschlagenen Maßnahmen zu diskutieren und aus Bürgersicht ergänzende Hinweise zu geben. Ziel war es, ein breiteres Meinungsbild zu erhalten und mögliche lokale Besonderheiten zu identifizieren. Die Ergebnisse aus beiden Veranstaltungen wurden dokumentiert und in geeigneter Form in die weiteren Überlegungen zum Nahverkehrsplan einbezogen. Weiterhin wurden die Ergebnisse des Nahverkehrsplans in einer öffentlichen, gemeinsamen Sitzung des Struktur- und Umweltausschusses und der Ortsbeiräte am 11.06.2025 präsentiert.

Mitarbeiterbefragung

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplanes wurde zwischen März und April 2024 eine Befragung der Mitarbeiter der HSB durchgeführt. Die Onlinebefragung wurde durch die Mitarbeiter über einen Link, bzw. einen QR-Code erreichbar. Zur Teilnahme wurden alle Mitarbeiter des Unternehmens aufgefordert. Durchgeführt wurde die Befragung über als Online-Befragung mit insgesamt zehn inhaltlichen Fragen. Insgesamt wurde die Befragung 47-mal aufgerufen. Im Ergebnis liegen sechs nahezu vollständig ausgefüllte Befragungen zur Auswertung vor. Bei der

Befragung konnten Mitarbeiter mitteilen auf welchen Linienwege sie Anpassungen hinsichtlich des Linienverlaufes und der Taktung und Bedienzeiten sowie die Schwierigkeiten im Fahrtverlauf durch z.B. hohes Verkehrsaufkommen, Probleme bei der Anfahrbarkeit von Bussteigen und Linienabschnitte mit Problemen durch parkende Fahrzeuge schildern.

Kernteam

Im Frühling 2025 fand eine umfassende Abstimmung mit den relevanten stadtinternen Ämtern und Fachabteilungen statt. Im Mittelpunkt standen dabei das Maßnahmenkonzept, geplante Busbeschleunigungsmaßnahmen sowie der barrierefreie Ausbau von Haltestellen. Darüber hinaus wurden auch die Entwicklung der Schullandschaft und deren potenzielle Auswirkungen auf die zukünftige Fahrgastnachfrage berücksichtigt, da diese maßgeblich in die weitere Planung des ÖPNV einfließen. Ergänzend wurden städtebauliche Entwicklungsvorhaben einbezogen, um eine integrierte und vorausschauende Verkehrsplanung sicherzustellen.

2.7.2 Förmliches Anhörungsverfahren

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

Bei den hinzuzuziehenden Beteiligten handelt es sich um:

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

Das förmliche Anhörungsverfahren startete am 20.08.2025. Den anhörungsberechtigten Institutionen wurde der Entwurf des Schlussberichts mit der Bitte um Stellungnahme übersandt. Für den Rücklauf der Stellungnahmen wurde eine sechswöchige Frist eingeräumt. Nach Ablauf der Anhörungsfrist wurden die eingegangenen Stellungnahmen aufbereitet, die einzelnen Anmerkungen herausgearbeitet und in Form einer Synopse zusammengefasst und beantwortet (siehe Anlagenband 2 Stellungnahme TÖB-Beteiligung).

3 Bestandsanalyse

3.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Hanau ist eine Großstadt im MKK und gehört zum Regierungsbezirk Darmstadt. Mit 106.474 Einwohnern[3] ist sie die sechstgrößte Stadt Hessens und befindet sich an der südlichen Grenze des Bundeslandes. Hanau liegt ca. 20 km östlich von Frankfurt am Main, ist Teil des Regionalverbandes Frankfurt-RheinMain und ist zum Ballungsraum Frankfurt am Main zu zählen. Zu den Nachbargemeinden Hanaus zählen Schöneck, Rodenbach, Kahl am Main, Großkrotzenburg und Hainburg sowie die Städte Bruchköbel, Erlensee, Obertshausen, Mühlheim am Main und Maintal. Der Hessischen Gemeindeordnung nach ist Hanau eine kreisangehörige Stadt mit Sonderstatus und erfüllt somit neben ihren Aufgaben als Gemeinde zusätzlich einzelne ihnen durch Gesetz oder Rechtsordnung übertragene Aufgaben der Landkreise. Aufgrund ihrer Größe, Bedeutung und wirtschaftlichen Potenziale wird die Stadt Hanau im Januar 2026 kreisfrei werden. Der Status einer kreisfreien Stadt ermöglicht es der Stadt, direkt mit dem Land Hessen zusammenzuarbeiten, ohne durch die Verwaltung des Main-Kinzig-Kreises vermittelt zu werden. Seit 2006 trägt Hanau die Zusatzbezeichnung Brüder-Grimm Stadt. Hanau besteht aus zehn Stadtteilen, welche ihre Eigenheiten bewahrt haben und diese in das bunte, facettenreiche Bild der Kommune einbringen. Die zehn Stadtteile werden wiederum in acht Stadtbezirke aufgegliedert: Innenstadt/ Südost, Kesselstadt/ Weststadt, Nordwest, Lamboy/ Tümpelgarten, Mittelbuchen, Steinheim, Klein-Auheim und Großauheim/ Wolfgang. Die Gesamtfläche Hanaus beträgt 78,9 km^2 und weist auf dem Stadtgebiet eine Einwohnerdichte von 1.353 Einwohnern pro km^2 auf.

Das Stadtzentrum Hanaus bietet den Einwohnern und Besuchern eine Vielzahl von Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants. Darüber hinaus zählen ein Kino sowie der Congress Park Hanau zu den zentral gelegenen Freizeitangeboten in der Innenstadt. Neben dem Stadtzentrum gibt es in den Ortbezirken auch kleinere Stadtteilzentren wie z. B. im Stadtteil Lamboy das Einkaufszentrum am Kinzigbogen, in Großauheim das Einkaufszentrum am Argonnerpark und in Steinheim das Einkaufszentrum Rondo. Der Hauptbahnhof Hanau liegt am östlichen Innenstadtrand und nicht im direkten Umfeld der Innenstadt.

Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Seit dem Jahr 2018 ist ein stetiger Bevölkerungszuwachs in Hanau zu beobachten. Im Jahr 2021 überschritt Hanau die Marke von 100.000 Einwohnern und ist seitdem Großstadt[4]. Von 2018 bis 2020 stieg die Zahl der Einwohner pro Jahr im Schnitt um 0,5 % und verzeichnet damit einen leichten Anstieg. In den darauffolgenden Jahren 2020 bis 2023 stieg die Einwohnerzahl Hanaus mit 2 % im Schnitt pro Jahr deutlich stärker als in den Vorjahren.

[3] Stadt Hanau (2024): Hanauer Bevölkerungszahlen, Stand 31.12.2024; Quelle: https://www.hanau.de/stadtentwicklung/statistik/158853.html [27.03.2025].
Allerdings zeigen die Ergebnisse des Zensus 2022 eine deutlich niedrigere Bevölkerungszahl auf (93.632 Einwohner im Jahr 2022). Statistisches Bundesamt (2024): Ergebnisse des Zensus 2022 – Bevölkerungszahlen (Erschienen: 25.06.2024).

[4] Stadt Hanau: Hanau ist Hessens kleinste Großstadt. https://www.hanau.de/aktuelles/grosstadt/index.html [27.03.2025].

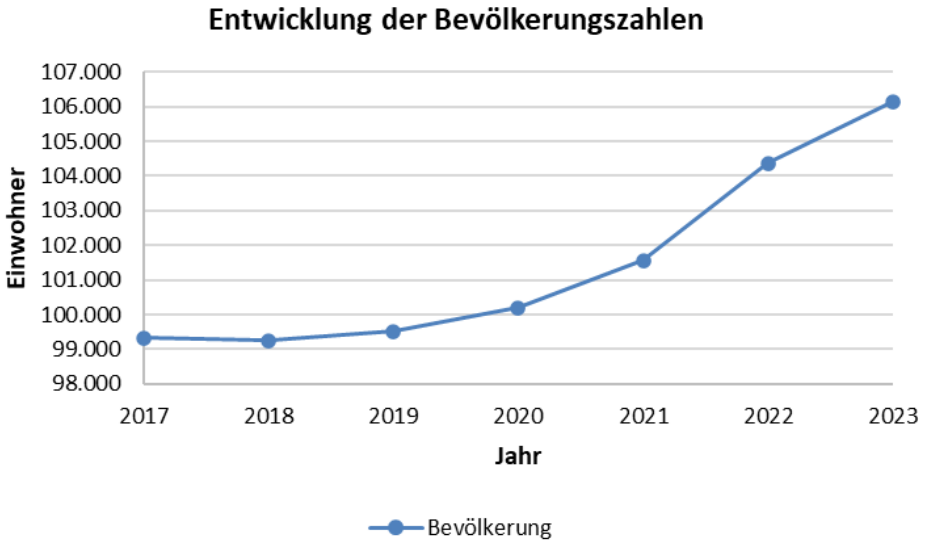


Abb. 3.1-1 Bevölkerungsentwicklung Stadt Hanau[5]

Die Einwohnerdichte der acht Stadtbezirke ist in der Kernstadt von Hanau am höchsten. Die Stadtteile Großauheim und Wolfgang weisen zusammen nach dem Bezirk Innenstadt/ Südost die größte Anzahl von Einwohnern auf. Mit der Entwicklung der Konversionsflächen am Argonnerpark, Lehrhöfer Park und Pioneer Park sowie der Unterkunft Sportsfield Housing verzeichnet Wolfgang seit dem vergangenen Jahrzehnt den größten Einwohnerzuwachs. Da sie den größten Flächenanteil im Hanauer Stadtgebiet haben, gehören sie mit Mittelbuchen jedoch zu den am wenigsten dicht besiedelten Gebieten im Hanauer Stadtgebiet. Generell lässt sich mit zunehmender Entfernung vom Stadtzentrum eine Abnahme der Einwohnerdichte beobachten.

Einwohner und Einwohnerdichte in Hanau			
Ortsbezirke	**Einwohner**	**Fläche in km²**	**Einwohner je km²**
Innenstadt/ Südost	23.605	8,95	2.637
Kesselstadt/ Weststadt	11.596	3,26	3.557
Nordwest	11.490	5,25	2.189
Lamboy/ Tümpelgarten	12.827	6,6	1.943
Mittelbuchen	4.244	9,14	464
Steinheim	12.843	8,55	1.502
Klein-Auheim	7.823	8,61	909
Großauheim	13.436	9,14	1.470
Wolfgang	8.610	19,18	449
Gesamt	**106.474**	**78,68**	**1.353**

Abb. 3.1-2 Einwohner und Einwohnerdichte in Hanau[6]

Neben der der Bevölkerungszahlen ist auch die demographische Struktur der Bevölkerung für die Entwicklung des ÖPNV von Bedeutung. Etwas mehr als die Hälfte der Hanauer Bevölkerung befindet sich in der mittleren Altersgruppe von 18 bis 65 Jahren. Mit jeweils 19 % sind die Altersgruppen der jungen sowie der älteren Bevölkerung etwa gleich stark vertreten.

[5] Stadt Hanau (2024): Hanauer Bevölkerungszahlen, Stand 31.12.2024; Quelle: https://www.hanau.de/stadtentwicklung/statistik/158853.html [27.03.2025].

[6] Stadt Hanau (2024): Hanauer Bevölkerungszahlen, Stand 31.12.2024; Quelle: https://www.hanau.de/stadtentwicklung/statistik/158853.html [27.03.2025].

3.2 Mobilitätsverhalten

In der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2018“ haben in Hanau 991 Personen teilgenommen. In Abbildung 3.2-1 ist die Verkehrsmittelverteilung aller Wege dargestellt. Das am meisten genutzte Verkehrsmittel in Hanau ist der PKW mit 51 %. Darauf folgt der Fußverkehr mit 24 %. Den ÖPNV und das Fahrrad nutzen ähnlich viele Befragten mit jeweils 13 % und 12 %. Zudem geht aus der Befragung heraus, dass 27 % der Befragten eine ÖPNV-Zeitkarte besitzen.

Die Ergebnisse der SrV 2023 zeigen, dass der Modal Split in Hanau sich deutlich verändert hat. Der Anteil des Fußverkehrs hat im Vergleich zu 2018 um 10 % zugenommen und beträgt nach den neueren Ergebnissen 34 %. Hingegen verzeichnen der motorisierter Individualverkehr (MIV)- als auch der Fahrrad-Anteil am Modal Split eine Abnahme von 51% auf 44 % bzw. 12 % auf 10 %. Der ÖPNV-Anteil am Modal Split hat seit 2018 um 1 % abgenommen und liegt nun bei 12 %. Bei der Untergliederung der Wegeanteile des ÖPNV fällt auf, dass der Binnenverkehr eine Zunahme von 3 % verzeichnet, wohingegen der Ziel- und Quellverkehr um 3 % abgenommen hat.

Laut Aussagen der Technischen Universität Dresden [7], die die Erhebung durchgeführt hat, ist die hohe Zunahme des Fußverkehrs auf folgende Entwicklungen zurückzuführen:

- Durch ganztätiges Homeoffice entfallen berufsbedingte Wege zur Arbeit, was andererseits häufiger zu Spaziergängen in der Freizeit führt
- Durch die Corona-Pandemie ist das Mobilitätsbewusstsein gesteigen, sodass mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden
- Die zunehmende Verbreitung von Smartwatchen, mit denen unter anderem die täglichen Schritte erfasst werden können, machen das zu Fuß gehen reizvoller.

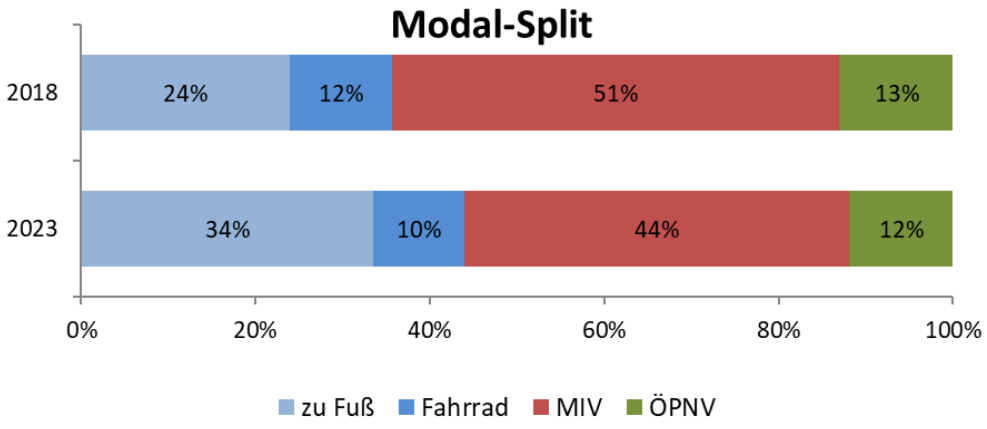


Abb. 3.2-1 Modal-Split in Hanau[8]

Im Zuge der Verkehrserhebung wurden auch die Wegeanteile nach Verkehrsmittel und räumlicher Verkehrsart untersucht. Dabei lässt sich bei der Betrachtung des ÖPNV im Binnenverkehr feststellen, dass lediglich 10 % der Befragten dies als ihr Hauptverkehrsmittel angegeben haben. Aufgrund des umfangreichen SPNV-Angebotes an den acht Bahnhöfen in Hanau ist die ÖPNV-Nutzung im

[7] Mitteilung vom 04.02.2025

[8] Eigene Darstellung gemäß Daten SrV 2018 und SrV 2023

Umlandverkehr dagegen doppelt so hoch und liegt bei 23 %. Auch bei der MIV-Nutzung ist ein ähnliches Verhätnis zu erkennen. Der MIV-Anteil im Binnenverkehr liegt bei 42 % während er im Umlandverkehr bei 72 % liegt. Einen höheren Anteil im Binnenverkehr lässt sich hingegen sowohl beim Anteil des Fahrrads als auch des zu Fuß gehens. Da die SrV Personen mit Wohnsitz in Hanau befragt hat, geht es bei dem Zielverkehr nicht um Wege von anderen Städten nach Hanau, sondern um die Rückwege der Hanauer Auspendler. Damit stellt der Umlandverkehr Hanauer Auspendler und Rückwegen der Auspendler dar.

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen wird deutlich, dass in fast allen Altersgruppen die Verkehrsmittelwahl am häufigsten auf den MIV fällt. Lediglich bei der Altersgruppe zwischen 0 bis unter 15 Jahren ist dies nicht der Fall, da es in diesem Alter noch nicht möglich ist den MIV selbstständig zu nutzen. In dieser Altersgruppe fällt die Verkehrsmittelwahl am häufigsten auf zu Fuß, da davon auszugehen ist, dass diese Altersgruppe nur einen räumlich geringen Aktionsbereich haben. Nach zu Fuß folgt der MIV als zweithäufigstes Verkehrsmittel. Der ÖV sowie das Fahrrad werden von Hanauern unter 15 Jahren nur wenig genutzt. Ähnliches Verhalten ist bei der Altersgruppe von 15 bis unter 25 Jahren zu beobachten.

Alter	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV
0 bis unter 15 Jahre	47,3%	13,1%	25,7%	13,8%
15 bis unter 25 Jahre	24,7%	9,5%	43,9%	21,8%
25 bis unter 45 Jahre	32,5%	8,9%	47,4%	11,2%
45 bis unter 65 Jahre	30,2%	12,6%	46,5%	10,6%
65 und älter	33,9%	7,3%	50,5%	8,3%

Abb. 3.2-2 Verkehrsmittelwahl nach Alter[9]

3.3 Pendlerströme

Der Arbeitsstandort Hanau hat in den letzten Jahren immer weiter an Bedeutung gewonnen. Dies spiegelt die stetig ansteigende Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Hanau ist in den letzten Jahren wider. Im März 2024 betrug die Anzahl der Beschäftigten in Hanau insgesamt 141.373[10]. Daher spielen die Berufspendler eine besonders wichtige Rolle in der ÖPNV-Planung in Hanau.

Gemäß Pendleratlas Deutschland[11] fanden in Hanau im Jahr 2023 insgesamt 90.507 tägliche Pendlerbewegungen statt. Davon sind 39.169 Einpendler, 31.469 Auspendler und 19.869 Binnenpendler. Somit ist in der Stadt Hanau ein Einpendlerüberschuss von 7.700 Pendlern vorhanden. Bei der Betrachtung der Pendlerzahlen der letzten Jahre ist festzustellen, dass die Anzahl der Auspendler stetig steigt, während die Anzahl der Einpendler konstant bleibt. Abbildung 3.3-1 stellt die zehn stärksten Pendlerströme in Hanau zwischen den Jahren 2021 bis 2023 dar. Abbildung 3.3-2 ist eine Veranschaulichung der fünf größten Ein- und Auspendlerströme im Jahr 2023.

[9] Eigene Darstellung gemäß Daten SrV 2023.

[10] Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Tabellen, Arbeitsmarktreport, Nürnberg, Oktober 2024.

[11] Pendleratlas Deutschland: Hanau. https://pendleratlas.statistikportal.de/ [23.10.2024].

Einpendler nach Hanau	2021	2022	2023
Frankfurt am Main	2.623	2.631	2.596
Bruchköbel	2.112	2.092	2.058
Maintal	1.698	1.737	1.708
Erlensee	1.659	1.668	1.685
Langenselbold	1.201	1.221	1.196
Offenbach am Main	1.164	1.184	1.162
Rodenbach	1.130	1.126	1.084
Freigericht	1.114	1.061	1.037
Nidderau	1.033	1.053	1.017
Gelnhausen	986	1.018	1.011

Auspendler aus Hanau	2021	2022	2023
Frankfurt am Main	8.930	9.333	9.646
Offenbach am Main	1.984	1.966	1.940
Maintal	1.550	1.581	1.611
Gelnhausen	810	751	732
Erlensee	808	891	891
Bruchköbel	638	711	721
Alzenau	568	555	572
Mühlheim am Main	560	565	627
Obertshausen	534	550	522
Langenselbold	510	k.A.	519

Abb. 3.3-1 Die zehn stärksten Pendlerströme von und nach Hanau

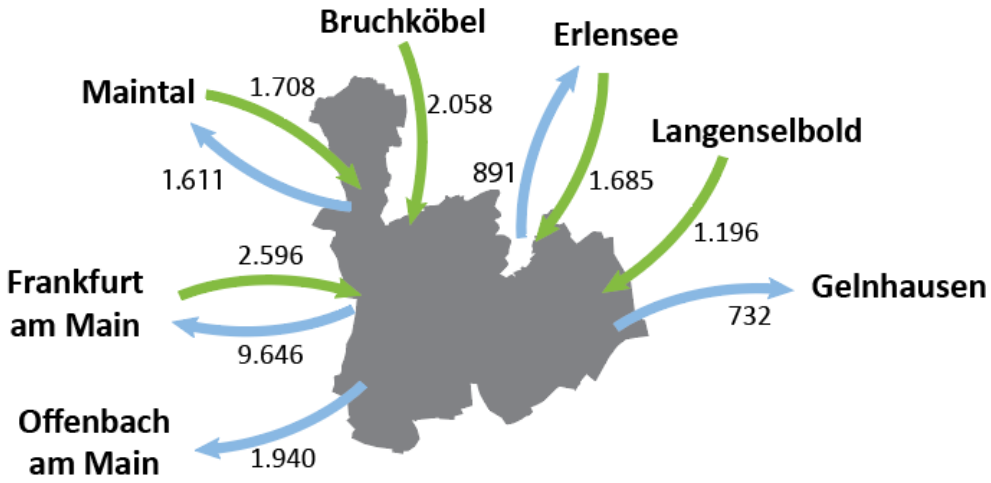


Abb. 3.3-2 Die fünf größten Ein-und Auspendlerströme in Hanau[12]

3.4 Wirtschaftsstruktur

Hanau besitzt eine diversifizierte Wirtschaftsstruktur mit ansässigen Unternehmen unter anderem in den Bereichen Material- und Werkstofftechnik, Medizin- und Dentaltechnik, Anlagenbau und Rechenzentren. Wichtige Arbeitgeber auf dem Gebiet der Stadt Hanau sind z. B. die Heraeus GmbH, Goodyear Germany, Evonik Industries, Umicore AG und ALD Vacuum Technologies GmbH. Zusammen mit multinationalen Unternehmen sammeln sich klein- und mittelständische Unternehmen in den Industrie- und Gewerbeflächen auf dem Stadtgebiet an. In Wolfgang befindet sich der Fraunhofer-Science-Park sowie der Industriepark Wolfgang. Der Stadtteil Südost beheimatet die Industriegebiete „Am Hauptbahnhof“ sowie „Hafen“ und den Standort der Heraeus GmbH. In Großauheim befindet sich das Industriegebiet an der Depotstraße und in Klein-Auheim lässt sich eine große Industrieansiedlung an der Dieselstraße identifizieren. Im Stadtteil Lamboy befindet sich das Industriegebiet an der Donaustraße.

3.4.1 Einzelhandel und wichtige Unternehmen

Die größte Einzelhandelsagglomeration der Stadt Hanau befindet sich in der Innenstadt im Bereich rund um den Marktplatz bis hin zum Freiheitsplatz. Am Freiheitsplatz gelegen befindet sich mit einer Gesamtfläche von 22.500 m² das größte

[12] Eigene Darstellung nach Pendleratlas Deutschland für das Jahr 2023.

Einkaufszentrum der Stadt Forum Hanau[13]. Außerhalb der Innenstadt befinden sich weitere Einzelhandelsansiedlungen in Großauheim an der Hauptstraße und in Steinheim im südlichen Teil der Altstadt zwischen Häfnergasse und Bickenstraße und in Klein-Auheim das Einkaufs- und Ärztezentrum in der Geleitstraße/ Reitstraße. In Kesselstadt befinden sich Einzelhandelslokale vor allem im Süden in der Nähe des Schlossparks Philippsruhe und im Bereich des Kurt-Schumacher-Platzes. Weitere Einzelhandelsstandorte in Lamboy sind an der Lamboystraße und dem Industriegebiet Nord beheimatet. In Mittelbuchen befinden sich der meiste Einzelhandel zentral gelegen zwischen Alte Rathausstraße und Kesselstädter Straße sowie am östlichen Ostausgang.

Einer der wichtigsten Arbeitgeber in Hanau ist die Stadt Hanau mit ca. 4.000 Mitarbeitern an verschiedenen Standorten im Stadtgebiet. Danach folgt Heraeus GmbH im Stadtteil Südost mit ca. 1.300 Beschäftigten. Im Industriepark Wolfang befindet sich mit einem Standort der Evonik Industries AG ein weiter Globalplayer auf dem Hanauer Stadtgebiet. Das Unternehmen betreibt dort ein Produktions- und Forschungszentrum für Materialtechnologie sowie chemische und pharmazeutische Produkte mit 3.500 Mitarbeitern[14]. Im Bereich des produzierenden Gewerbes betreibt das Unternehmen Goodyear das europaweit älteste Werk des Konzerns in Hanau. Zur Herstellung verschiedener Reifenprodukte werden in der Produktion am Standort Hanau ca. 1.000 Mitarbeiter beschäftigt[15]. Ein weiteres wichtiges Unternehmen ist die Vacuumschmelze GmbH & Co. KG mit über 1.000 Mitarbeitern.

3.4.2 **Siedlungserweiterungsflächen in Hanau**

Mit dem Pioneer Park befindet sich in der Stadt Hanau das größte Wohnbauprojekt des Rhein-Main-Gebiets. Auf einer Fläche von fast 50 ha entsteht mit Einfamilienhausgrundstücken, Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern sowie Miet- und Eigentumswohnungen Wohnraum für bis zu 5.000 Bewohner. Zusätzlich werden auch Gewerbeflächen ausgewiesen.

[13] Forum Hanau: Das Shoppingcenter mitten im neuen Hanau. https://www.forum-hanau.net/ [19.12.2024].

[14] Evonik Industries AG: Hanau-Wolfgang. https://corporate.evonik.com/de/unternehmen/standorte/europa/deutschland/hanau [21.11.2024].

[15] Goodyear Germany GmbH: Übersicht: Fakten Hanau. https://jobs.goodyear.de/standorte [21.11.2024].

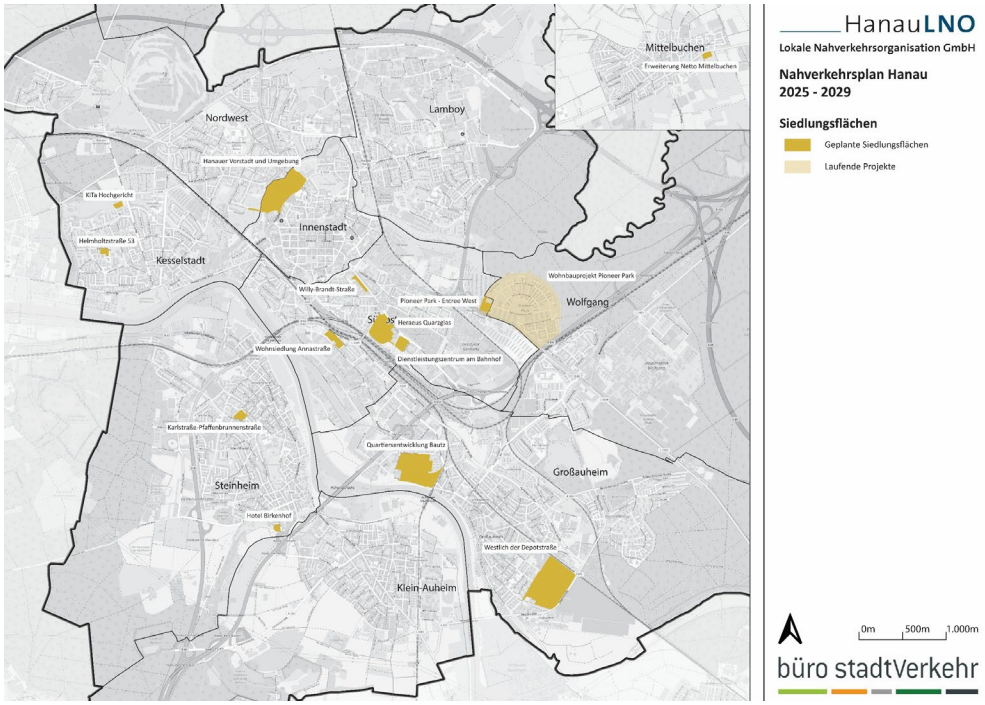


Abb. 3.4.2-1 Geplante Siedlungsflächen in Hanau

In Abbildung 3.4.2-1 sind die im Bebauungsplan festgelegte Siedlungsentwicklungsflächen dargestellt. Neben dem Pioneer Park soll auch die Quartiersentwicklung Bautz in Großauheim langfristig umgesetzt werden. Auf diesem Areal sollen ungefähr 1.400 Wohnungen sowie eine Kindertagesstätte mit 140 Betreuungsplätzen entstehen[16]. Das neue Quartier wird schrittweise in verschiedenen Teilbereichen umgesetzt und soll bis 2040 fertiggestellt werden[17]. Neben den 14 in Abbildung 3.4.2-1 dargestellten Siedlungsflächen gibt es weitere städtische Entwicklungsprojekte. Hierzu zählen die Unterführungen Burgallee und Salisweg als Vorbereitung für die Nordmainische S-Bahn, die Fertigstellung und der Komplettbezug des Pioneer Parks, der Ausbau und die Erweiterung von drei Schulen, das Ausbildungszentrum Bundespolizei auf Sportsfield, das Umfeld des Hauptbahnhofs und die Entwicklungen in der ehemaligen Underwood-Kaserne.

3.5 Bildungseinrichtungen und Schulstandorte

Die Standorte der Schulen im Hanauer Stadtgebiet sind ein zu beachtender Aspekt bei der Erstellung des Nahverkehrsplans. Besonders zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) machen Schülerinnen und Schüler einen großen Anteil der Fahrgäste in den Bussen aus. Dadurch sollte grundsätzlich sichergestellt sein, dass das ÖPNV-Angebot auch auf die Hanauer Schulen entweder über den regulären Linienverkehr oder gezielte Schüler-Einsatzverkehre ausgerichtet ist. Im Stadtgebiet von Hanau befinden sich insgesamt 17 Grundschulen, zwei Haupt- und Realschulen, zwei Gymnasien, zwei Gesamtschulen, vier berufliche Schulen, zwei Förderschulen und drei Privatschulen. Abbildung 3.5-1 zeigt die Schulen in Hanau mit Schulart und

[16] Zukunft Hanau (o.J.): Nachhaltig lebenswert: Das neue Wohnquartier auf dem Bautz-Gelände in Großauheim. https://zukunft-hanau.de/bautz_wohnquartier/ [06.02.2025].

[17] Detlef Sundermann (2025): Sorgen wegen Bauzeit: Main-Au-Quartier in Hanau wird wohl erst 2040 fertig. https://www.op-online.de/region/hanau/fertig-bautz-gelaende-main-au-quartier-in-hanau-wird-wohl-erst-2040-93559440.html [18.02.2025].

Schülerzahl[18]. Der Schulentwicklungsplan der Stadt Hanau legt seinen Schwerpunkt auf die allgemeinbildenden Schulen, also auf Schulformen wie Grundschulen, Haupt- und Realschulen, Gymnasien sowie Gesamtschulen, die eine breite schulische Grundbildung vermitteln. Angaben zu privaten und berufsbildenden Schulen werden darin nur wenig berücksichtigt. Im Schulentwicklungsplan ist auch eine Prognose der Zahl der Schülerinnen und Schüler für das Schuljahr 2029/ 2030 enthalten. Diese basiert auf dem Szenario eines unveränderten Status quo ohne Eingriffe in die Schullandschaft. Sie zeigen, wie sich die Schülerzahlen und Schulwahlentscheidungen entwickeln würden, wenn weder in Hanau noch im Umland steuernd eingegriffen wird. Dabei werden alle relevanten Faktoren wie Übergangsverhalten, Schulformwahl, Ein- und Auspendler sowie Rückläufereffekte berücksichtigt.

Name der Schule	Schulart	Anzahl Schüler (Schuljahr 2023/ 2024)	Prognose (Schuljahr 2029/ 2030)
Anne-Frank-Schule	Grundschule	325	374
August Gaul Schule	Grundschule	207	271
Brüder-Grimm-Schule	Grundschule	263	332
Büchertalschule	Grundschule	243	168
Eichendorffschule	Grundschule	193	167
Erich-Kästner-Schule	Grundschule	418	386
Friedrich-Ebert-Schule	Grundschule	347	280
Gebeschusschule	Grundschule	342	314
Geschwister-Scholl-Schule	Grundschule	180	193
Heinrich-Heine-Schule	Grundschule	302	281
Limesschule	Grundschule	155	207
Pestalozzischule	Grundschule	273	330
Robinsonschule	Grundschule	231	341
Schule im Pioneer Park	Grundschule	147	308
Theodor-Heuss-Schule	Grundschule	247	322
Tümpelgarten-Schule	Grundschule	236	269
Wilhelm-Geibel-Schule	Grundschule	201	212
Eppsteinschule	Haupt- und Realschule	592	616
Schulzentrum Hessen-Homburg	Haupt- und Realschule	901	1.121
Hohe Landesschule	Gymnasium	1.649	1.965
Karl-Rehbein-Schule	Gymnasium	1.920	1.968
Lindenauschule	Gesamtschule	1.263	1.387
Otto-Hahn-Schule	Gesamtschule	1.946	1.630
August-Bebel-Schule	Berufliche Schule	-	-
Eugen-Kaiser-Schule	Berufliche Schule	1.614	-
Kaufmännische Schulen Hanau	Berufliche Schule	-	-
Ludwig-Geißler-Schule	Berufliche Schule	2.269	-
Elisabeth-Schmitz-Schule	Förderschule	192	213
Paula-Fürst-Schule	Förderschule	-	-
Paul-Gerhardt-Schule Hanau	Privatschule	740	-
Sophie-Scholl-Schule	Privatschule	159	-
Mädchenrealschule St. Josef	Privatschule	309	-

Abb. 3.5-1 Schulen in Hanau

[18] Stadtschulamt Hanau (2025): Schulentwicklungsplan - Schulperspektive Hanau 2025 bis 2029.

Die Standorte der genannten Schulen sind in Abbildung 3.5-2 dargestellt. Die Unterteilung ist hierbei in Grundschule, weiterführende Schule, berufsbildende Schule und Förderschule erfolgt. Haupt- und Realschulen sowie Gymnasien sind als weiterführende Schulen dargestellt. Die Paul-Gerhardt-Schule in Hanau besteht aus einer Grundschule, einem Gymnasium und einer Realschule und ist in der folgenden Abbildung als weiterführende Schule zu finden.

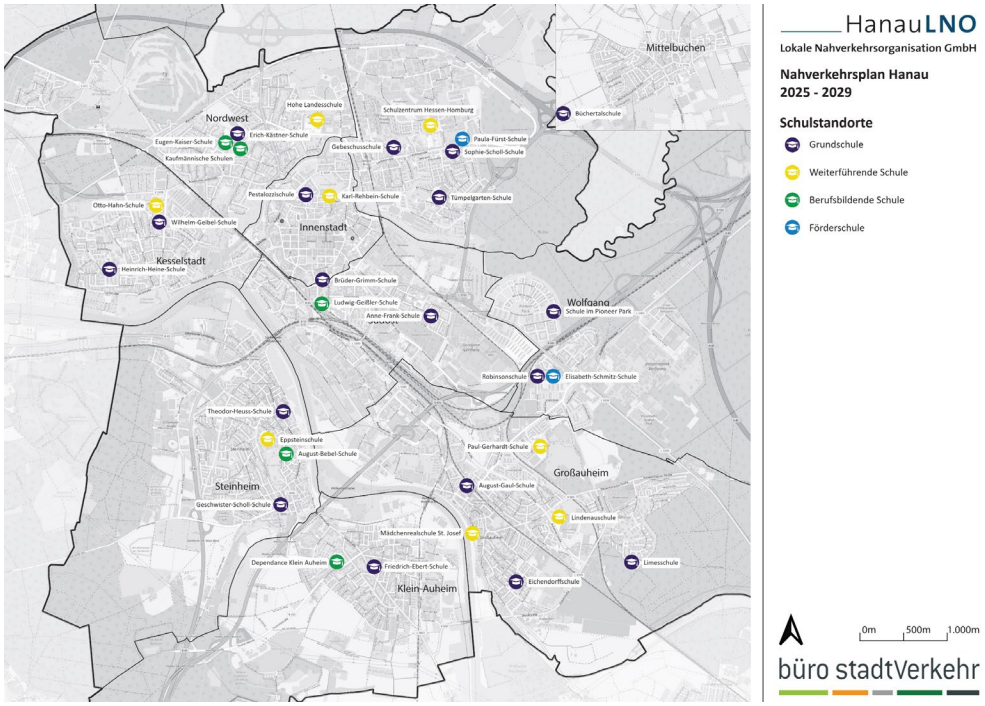


Abb. 3.5-2 Schulstandorte in Hanau

Die im Schulentwicklungsplan der Stadt Hanau dargestellten schulischen Veränderungen wirken sich unmittelbar auf den Schülerverkehr aus und machen eine frühzeitige Planung des ÖPNV erforderlich. Im Rahmen des Nahverkehrsplans sind dabei insbesondere die Entwicklungen im Grundschul- und im weiterführenden Schulbereich zu betrachten.

Während die geplanten Aus- und Neubauten im Grundschulbereich für den ÖPNV nur geringfügige Auswirkungen haben, da Grundschülerinnen und Grundschüler in der Regel in der Nähe ihres Wohnorts unterrichtet werden, sind die Veränderungen im Bereich der weiterführenden Schulen deutlich relevanter. Diese Schulen werden häufig von Schülerinnen und Schülern aus dem gesamten Stadtgebiet sowie aus angrenzenden Kommunen besucht und stellen daher besondere Anforderungen an den Schülerverkehr.

Insbesondere das Schulzentrum Hessen-Homburg in Lamboy, die Lindenauschule in Großauheim und die Eppsteinschule in Steinheim werden in den kommenden Jahren ausgebaut und verzeichnen dadurch einen deutlichen Zuwachs an Schülerzahlen. Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, sind eine frühzeitige Planung sowie die Anpassung der bestehenden Busverbindungen notwendig. Darüber hinaus kann eine enge Abstimmung mit benachbarten Verkehrsunternehmen erforderlich werden, um eine reibungslose und bedarfsgerechte Anbindung an den ÖPNV sicherzustellen.

3.6 Publikumswirksame Einrichtungen

In Hanau befinden sich zahlreiche Sportanlagen über das Stadtgebiet verteilt. Die fünf größten Sportanlagen in Hanau sind der Sparkasse Hanau Sportcampus, Herbert-Dröse-Stadion, Rudi-Völler-Sportanlage, August-Schärttner-Halle und Main-Kinzig-Halle. Der Sportcampus wurde 2024 fertiggestellt und ist mit einer Fläche von 30.000m^2 die größte Sportanlage in Hanau[19]. Auf dem Stadtgebiet Hanaus gibt es zwei Schwimmbäder: In der Hanauer Innenstadt liegt das Heinrich-Fischer-Bad und in Großauheim befindet sich das Lindenaubad. Unter den kulturellen und historischen Einrichtungen nimmt das Schloss Philippsruhe mit Museum und Amphitheater im südlichen Kesselstadt bzw. am nördlichen Ufer des Mains eine herausragende Stellung ein. Weitere Attraktionen Hanaus sind die Kuranlage Wilhelmsbad, das Goldschmiedehaus, Schloss und Altstadt Steinheim und der Wildtierpark „Alte Fasanerie“ an der südlichen Grenze des Stadtgebiets.

Freizeiteinrichtungen und Einkaufzentren

- Sportanlagen
- Museen
- Veranstaltungsorte
- Krankenhäuser/ Arztpraxen
- Nahversorgung/ Einkaufszentren
- Zoo/ Wildparks

Weitere wichtige Ziele

- bedeutende Arbeitgeber
- Kindergärten/ Kitas
- Altenheime
- Öffentliche Einrichtungen/ Verwaltung
- Senioreneinrichtungen
- Gesundheitseinrichtungen

[19] Christian Spindler (2024): 16 Millionen Euro teurer TGH-Sportcampus eingeweiht. https://www.op-online.de/region/hanau/16-millionen-euro-teurer-tgh-sportcampus-eingeweiht-92801562.html [01.04.2025].

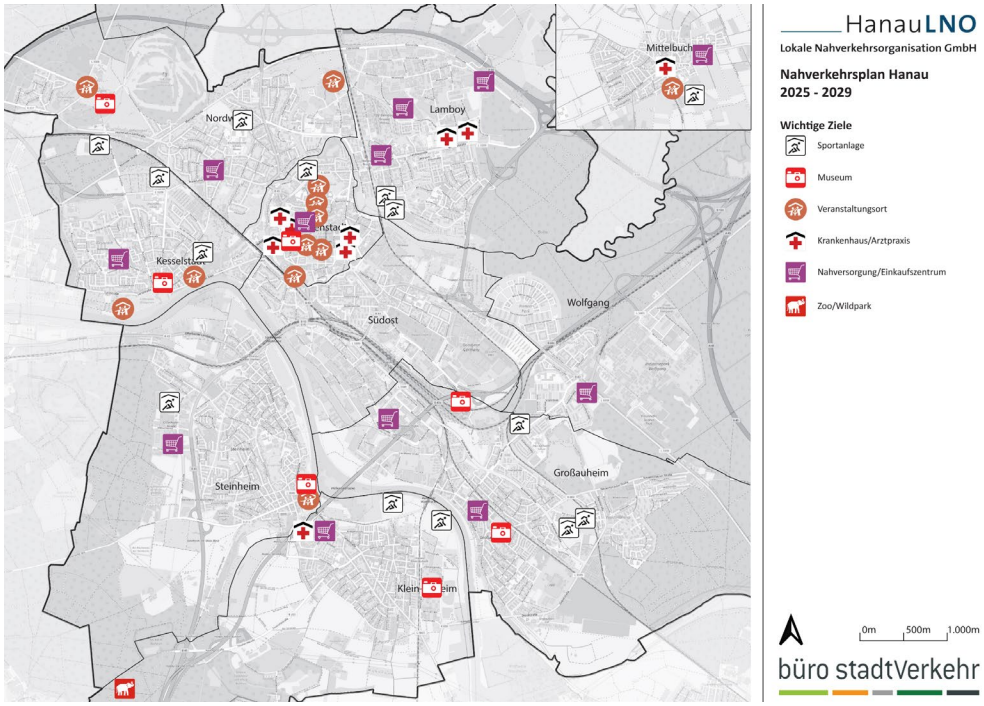


Abb. 3.6-1 Freizeiteinrichtungen und wichtige Ziele in Hanau

4 Analyse des ÖPNV-Angebotes

4.1 Bedienungsangebot im ÖPNV

Das Bedienungsangebot im ÖPNV in der Stadt Hanau setzt sich aus dem SPNV, dem städtischen und überörtlichen Busverkehr sowie ergänzenden, flexiblen Mobilitätsangeboten zusammen. Grundlage der nachfolgenden Analyse ist der gültige Fahrplan für das Jahr 2024, der die aktuelle Angebotsstruktur abbildet und eine fundierte Bewertung der bestehenden Verkehrsleistungen ermöglicht.

4.1.1 Schienenpersonennahverkehr und Fernverkehr

Der SPNV spielt eine entscheidende Rolle in der Mobilität der Bevölkerung Hanaus und seiner regionalen Entwicklung. Um ein umfassendes Bild über den SPNV zu gewinnen, wird im Folgenden das Fahrtenangebot näher betrachtet. Hanau ist durch eine Vielzahl von Nahverkehrslinien mit der Region verbunden (siehe Abb. 4.1.1-1).

Linie	Linienführung	Betreiber	Takt
RB 49	Gießen - Friedberg - Nidderau - Hanau	HLB	T30
RB 51	(Fulda) - Wächtersbach - Hanau - Frankfurt	DB	T60
RB 56	Schöllkrippen - Kahl - Hanau	DB	T60
RB 58	(Laufach -) Hanau - Frankfurt (- Rüsselsheim)	HLB	T30
RB 86	Groß-Umstadt Wiebelsbach - Hanau	VIAS	T60
RE 5	(Bebra) - Fulda - Wächtersbach - Hanau - Frankfurt	DB	EF
RE 50	(Bebra) - Fulda - Wächtersbach - Hanau - Frankfurt	DB	T60
RE 54	Würzburg - Laufach - Hanau - Frankfurt - Rüsselsheim	DB	T120
RE 55	Würzburg - Laufach - Hanau - Frankfurt	DB	T120
RE 59	(Aschaffenburg) - Hanau - Frankfurt	HLB	T120
RE 85	(Erbach) - Groß-Umstadt Wiebelsbach - Hanau - Frankfurt	VIAS	T60
S 8	Wiesbaden Hbf. - Mainz Hbf. - Flughafen - Frankfurt Hbf. - Offenbach Ost (- Hanau Hbf.)	DB	T30
S 9	Wiesbaden Hbf. - Mainz-Kastel - Flughafen - Frankfurt Hbf. - Offenbach Ost - Hanau Hbf.	DB	T30

Abb. 4.1.1-1 SPNV-Linien in Hanau

Hanau verfügt über acht Bahnhöfe bzw. Haltepunkte mit folgenden Verkehrsverbindungen:

- Hanau Hauptbahnhof mit den ICE- und IC-Verbindungen nach Hamburg, Kiel, Zürich, Stuttgart, Wien, Berlin, Dortmund, Oldenburg, Passau, München, Nürnberg und Köln sowie zahlreichen Verbindungen im Regionalverkehr
- Haltepunkt Bahnhof Steinheim (Main) mit Anbindung an Hanau Hbf., Frankfurt (Main) und Wiesbaden
- Haltepunkt Bahnhof Hanau Klein-Auheim mit Anbindung an Frankfurt (Main) Hbf. und Erbach (Odenw.) (RE 85), sowie Hanau Hbf. und Groß-Umstadt Wiebelsbach (RB 86)
- Haltepunkt Bahnhof Großauheim mit Anbindung an Hanau Hbf. und Schöllkrippen (RB 56) und Rüsselsheim Opelwerk und Aschaffenburg bzw. Laufach (RB 58)
- Bahnhof Wolfgang mit Anbindung Frankfurt (Main) Hbf. und Wächtersbach (-Bad Soden-Salmünster)
- Bahnhof Hanau Nord mit Anbindung an Hanau Hbf. und Friedberg bzw. Gießen (RB 49)
- Haltepunkt Bahnhof Hanau-Wilhelmsbad mit Anbindung an Frankfurt (Main) Hbf. und Bamberg (RE 54) und Rüsselsheim Opelwerk und Laufach (RB 58)
- Bahnhof Hanau West mit Anbindung an Frankfurt (Main) Hbf. und Bamberg (RE 54), Rüsselsheim Opelwerk und Laufach (RB 58), zusätzlich eine Fahrt pro Tag nach Frankfurt (Main) Hbf. und Erbach (Odenw.) (RE 85)

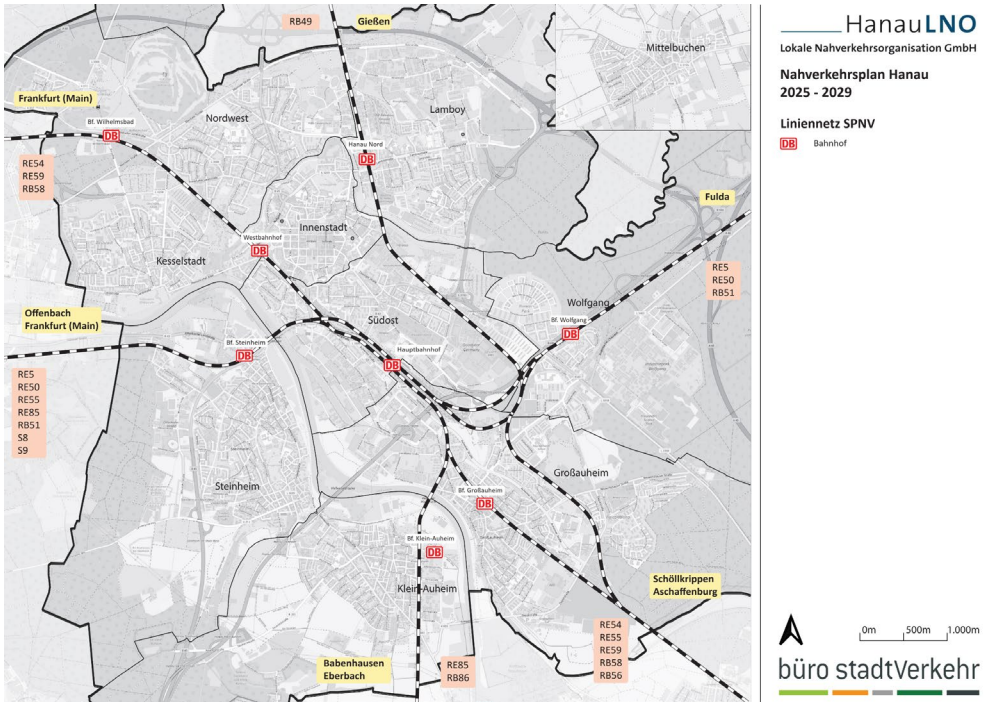


Abb. 4.1.1-2 SPNV-Netz Hanau

4.1.2 **Überörtlicher Busverkehr**

Neben dem SPNV führen weitere überörtliches Angebote nach Hanau. Hanau ist durch zwölf Linien des MKK an das Busnetz angebunden, die innerhalb des Kreises verkehren. Zudem gibt es eine Linie des Landkreises Offenbach, die die Stadt Hanau mit Seligenstadt verbindet. Ergänzt wird das Angebot durch überörtliche Buslinien in der Aufgabenträgerschaft des RMV und die X-Schnellbuslinien.

Im Rahmen der Planung des überörtlichen Busverkehrs im RMV-Gebiet erfolgt eine Differenzierung der Busangebote gemäß § 2 Abs. 4 ÖPNVG Hessen in drei Produktklassen: Verbundbus, Regionalbus und Lokalbus. Diese Klassifizierung trägt dazu bei, das Leistungsangebot systematisch nach verkehrlicher Funktion, Streckenführung und Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern zu strukturieren und auf die jeweiligen Anforderungen in Stadt abgestimmt weiterzuentwickeln.

Verbundbusse verbinden wichtige Orte schnell und direkt, vor allem dort, wo es keine SPNV-Verbindung gibt. Sie fahren auf geradlinigen Strecken mit kurzen Fahrzeiten, sind in den Taktfahrplan eingebunden und gut mit Bahn und anderen Buslinien verknüpft.

Regionalbusse verbinden zentrale Orte auch über Landkreisgrenzen hinweg. Sie bedienen Verkehrskorridore und stellen einen Kompromiss zwischen schneller Verbindung und Erschließung dar. Sie sind an wichtige Umstiegspunkte angebunden und berücksichtigen teilweise auch lokale Bedürfnisse wie Schulzeiten.

Lokalbusse sorgen für die Erschließung der Fläche. Sie verbinden Städte und Gemeinden, bedienen viele Haltestellen und sind an Bahnhöfe und zentrale Bushaltestellen angebunden. Sie kommen zum Einsatz, wenn genug Nachfrage vorhanden ist und sich Linien sinnvoll bündeln lassen.

Das überörtliche Busangebot in Hanau wurde entsprechend dieser Produktklassifizierung eingeordnet. Bereits im RNVP vorgegebene Linien wurden übernommen,

alle weiteren Buslinien wurden anhand der genannten Kriterien den passenden Kategorien zugewiesen.

Abbildung 4.1.2-1 zeigt das überörtliche Fahrtenangebot sowie den jeweiligen Betreiber, Taktung, Aufgabenträger sowie Produktklassifizierung. Abbildung 4.1.2-2 stellt die Linienführung der überörtlichen Buslinien in Hanau dar. Reine Schülerlinien wie beispielsweise die Linie 46S sind dabei nicht berücksichtigt, da sie ausschließlich dem Schülerverkehr dienen und keine reguläre Linienfunktion im Sinne des überörtlichen Verkehrs erfüllen.

Linie	Linienführung	Betreiber	Takt	Aufgabenträger	Produktklassifizierung
MKK-22	(Frankfurt - Bischofsheim) - Wachenbuchen - Hochstadt - Dörningheim - (Hanau)	SVM	EF	KVG Main-Kinzig mbH/ Stadt Maintal	Lokalbus
MKK-23	Hanau - Dörningheim - Bischofsheim - Frankfurt	SVM	T30	KVG Main-Kinzig mbH/ Stadt Maintal	Lokalbus
MKK-30	Hanau Hbf. - Erlensee - Bruchköbel - Mittelbuchen - Wachenbuchen	Racktours	T30/ T60	KVG Main-Kinzig mbH	Lokalbus
MKK-31	Hanau - Mittelbuchen - Killianstädten - Büdesheim	Racktours	T60	KVG Main-Kinzig mbH	Lokalbus
MKK-32	Hanau - Wachenbuchen - Niederdorfelden - Büdesheim	Racktours	T60	KVG Main-Kinzig mbH	Lokalbus
MKK-33	Hanau - Bruchköbel - Heinrich-Böll-Schule - Niederissigheim - Oberissigheim	HRS	T30	KVG Main-Kinzig mbH	Lokalbus
MKK-51	Langenselbold - Erlensee - Rodenbach - Wolfgang - Hanau (- Großkrotzenburg)	STROH	T60	KVG Main-Kinzig mbH	Lokalbus
MKK-52	Somborn - Rodenbach - Hanau	STROH	T30	KVG Main-Kinzig mbH	Lokalbus
MKK-53	Hanau - Hasselroth - Freigericht	STROH	T60	KVG Main-Kinzig mbH	Lokalbus
MKK-54	Langenselbold - Rückingen - Hanau	Heuser	T30/ T60	KVG Main-Kinzig mbH	Lokalbus
MKK-56	(Langenselbold) - Ronneburg - Langenselbold - (Hanau)	Heuser	T60	KVG Main-Kinzig mbH	Lokalbus
MKK-57	Hammersbach - Neuberg - Langenselbold - (Hanau)	Heuser	T60	KVG Main-Kinzig mbH	Lokalbus
OF-87	Seligenstadt - Klein-Krotzenburg - Hainstadt - Klein-Auheim - Hanau Hbf.	DB Regio Bus	T30/ T60	KVG Offenbach GmbH	Lokalbus
562	Nidderau - Bruchköbel - Hanau-Freiheitsplatz (/ Hbf.)	DB Regio Bus	T60	Rhein-Main-Verkehrsverbund	Regionalbus
563	Altenstadt - Hammersbach - Bruchköbel - Hanau-Freiheitsplatz	DB Regio Bus	T60	Rhein-Main-Verkehrsverbund	Regionalbus
566	Kahl/ Großkrotzenburg - Großauheim - Hanau-Freiheitsplatz	DB Regio Bus	T15	Rhein-Main-Verkehrsverbund	Lokalbus
X57	Hanau Hbf./ Hanau-Freiheitsplatz - Maintal - Frankfurt Enkheim	STROH	T30	Rhein-Main-Verkehrsverbund	Verbundbus
X64	Heusenstamm - Obertshausen - Hanau Hbf. - Hanau-Freiheitsplatz	STROH	T60	Rhein-Main-Verkehrsverbund	Verbundbus
X93/ X94	Neuberg-Rüdigheim/ - Ravolzhausen - Erlensee - Hanau Hbf.	STROH	T30	Rhein-Main-Verkehrsverbund	Verbundbus

Linie	Linienführung	Betreiber	Takt	Aufgabenträger	Produkt-klassifi-zierung
42S	Nidderau - Bruchköbel - Hanau	DB Regio Bus	EF	Rhein-Main-Ver-kehrsverbund	Lokalbus
44S	Erlensee - Hohe Landesschule - Otto-Hahn-Schule	DB Regio Bus	EF	Rhein-Main-Ver-kehrsverbund	Lokalbus
46S	Franziskanergymn. Kreuzburg - Lin-denauschule - Paul-Gerhardt-Schule	DB Regio Bus	EF	Rhein-Main-Ver-kehrsverbund	Lokalbus
n61	Frankfurt-Konstablerwache - Maintal-Bischofsheim/ -Dörnigheim - Hanau-Freiheitsplatz (/ Hbf.)	DB Regio Bus	EF	Rhein-Main-Ver-kehrsverbund	Verbund-bus

Abb. 4.1.2-1 Überörtlicher Busverkehr[20]

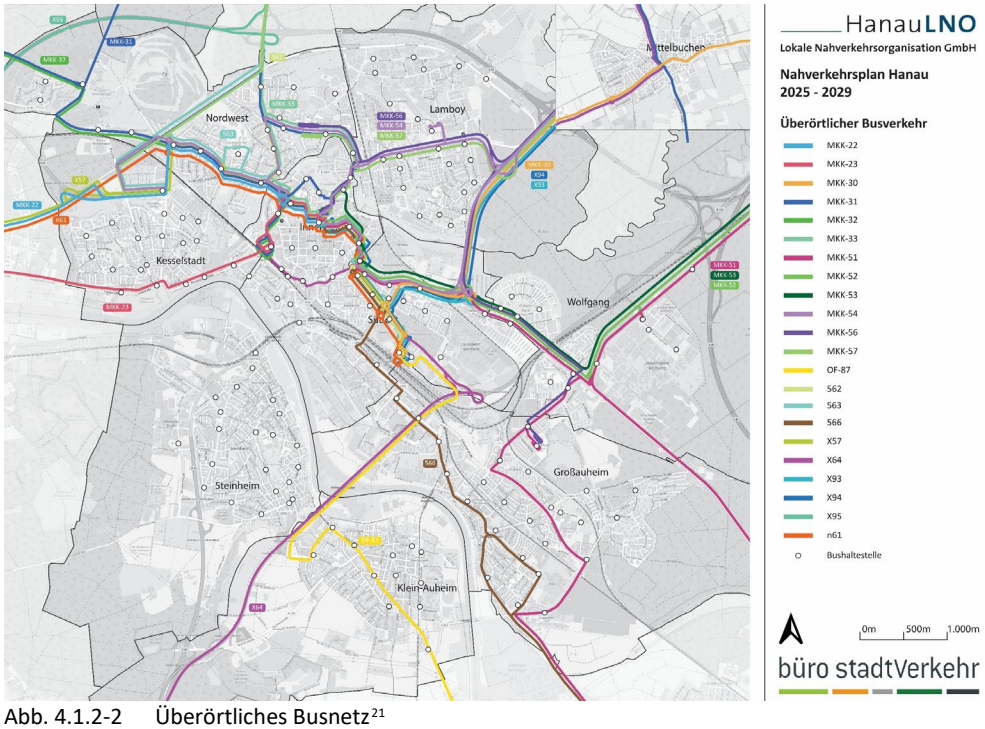


Abb. 4.1.2-2 Überörtliches Busnetz[21]

4.1.3 **Stadtbusverkehr**

Hanau wird durch die HSB von 13 Stadtbuslinien bedient (siehe Abb. 4.1.3-1). Das Liniennetz in Hanau ist sternförmig auf die zentralen Haltestellen Marktplatz und Freiheitsplatz in der Innenstadt ausgerichtet. Am Freiheitsplatz bestehen Umsteigemöglichkeiten sowohl in alle Stadtteile als auch zu den überörtlichen Buslinien, die in die Nachbargemeinden und -städte fahren. Die Linien 1 und 10 verbinden tangential Kesselstadt mit Nordwest. Die Linien 6 und 6S bieten Tangentialverbindungen zwischen Klein-Auheim, Großauheim und Wolfgang, während die Linie 20 die Verbindung zwischen Lamboy/ Tümpelgarten und dem Hauptbahnhof gewährleistet. Der Hauptbahnhof hat aufgrund seiner dezentralen Lage weniger Busverbindungen und stellt vorrangig nur den Umstieg zwischen Bus und Bahn sicher. Der Bedienungszeitraum der Busse in Hanau ist von 05:00 Uhr bis 23:00 Uhr, vereinzelte

[20] Stand: November 2024.

[21] Die Haltestelle Eppsteinstraße ist in den Karten noch am alten Standort dargestellt, da der barrierefreie Ausbau und die Verlegung der Haltestelle erst nach Abschluss der Bestandsaufnahme und Analyse eingeleitet wurden. Zum Zeitpunkt der Kartenerstellung war die Umsetzung noch nicht erfolgt.

Buslinien beginnen früher oder enden später. Wie in Abbildung 4.1.3-2 dargestellt fährt die Linie 4 im 15-Minuten-Takt und die Linien 1, 2, 5, 6, und 10 im 20-Minuten-Takt. Die Linien 8, 9 und 12 bedienen jeweils in einem 30-Minuten-Takt den Verkehr in Hanau. In den Morgen- sowie in den Abendstunden werden die Linien 7 und 11 häufiger bedient, in den Mittagsstunden werden auf diesen Linien weniger Fahrten angeboten. Die Linie 6S und 20 bieten in der Betriebszeit nur Einzelfahrten an. Jeder Stadtteil Hanaus ist mindestens mit zwei Stadt-/ überörtlichen Buslinien erschlossen. Ein separates Nachtnetz gibt es in Hanau nicht, allerdings bilden die Linien 2 und 10, das Anruf-Sammeltaxi (AST) auf den Linien 4, 6 und 9 sowie die regionalen Linien 562, X93 und n61 den Nachtverkehr bis 01:00 Uhr.

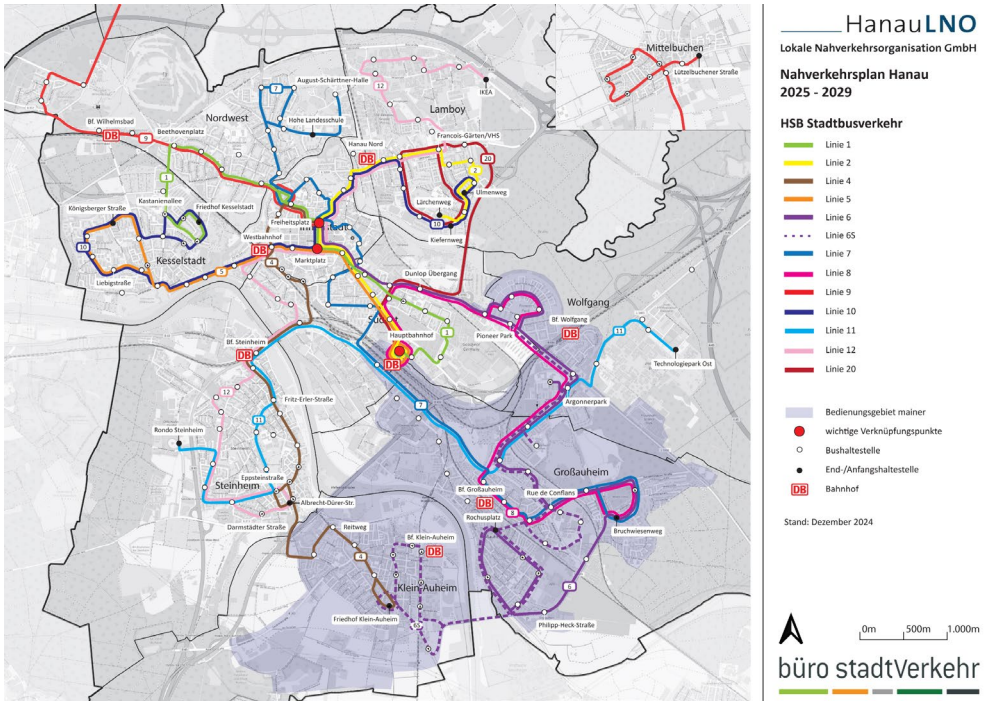


Abb. 4.1.3-1 Liniennetz Stadtbusverkehr Hanau[22]

Linie	Linienführung	Takt
1	Hanau Hbf. - Dunlop - Freiheitsplatz - Rosenau - Friedhof Kesselstadt	T20
2	Hanau Hbf. - Freiheitsplatz - Lamboy Lärchenweg	T20
4	Hanau Freiheitsplatz - Steinheim - Klein-Auheim	T15
5	Hanau Hbf. - Marktplatz - Kesselstadt Königsberger Straße	T20
6	Hanau Freiheitsplatz - Wolfgang - Großauheim	T20
6S	Pioneer Park - Paul-Gerhardt-Schule - Lindenauschule - Klein-Auheim	EF
7	Hanau Hohe Landesschule - Freiheitsplatz - Hbf./ Auheimer Straße - Großauheim Waldsiedlung	T15/ 30
8	Hanau Hbf. - Pioneer Park - (Wolfgang - Großauheim Waldsiedlung)	T30
9	Hanau Freiheitsplatz - Hohe Tanne - Mittelbuchen	T30
10	Hanau Friedhof Kesselstadt - Freiheitsplatz - Lamboy Ulmenweg	T20
11	Hanau Technologiepark - Hauptbahnhof/ Auheimer Straße - Steinheim Bahnhof - Rondo Steinheim	T15/ 30
12	Hanau IKEA - Freiheitsplatz - Steinheim Bahnhof - Steinheim Albrecht-Dürer-Straße	T30
20	Hanau Hbf. - Lamboy	EF

Abb. 4.1.3-2 HSB Stadtbusverkehr

[22] Änderungen zum Fahrplanwechseln im Dezember 2024 sind die Anbindung der Haltestellen im Pioneer Park durch Linie 6 und 8 sowie Einzelfahrten der Linie 7 zur August-Schärttner-Halle.

4.1.4 **On-Demand-Angebot**

Seit Juli 2022 wird das Busangebot der HSB durch das On-Demand-Angebot mainer[23] ergänzt. Das Bedienungsgebiet umfasst die Stadtteile Klein-Auheim, Großauheim und den Pioneer Park in Wolfgang sowie den Hauptbahnhof (siehe Abb. 4.1.3-1). Das On-Demand-Angebot hat keinen festen Fahrplan oder Linienweg. Fahrgäste können dieses Angebot per App oder Telefon abrufen und an einer der 300 virtuellen Haltestellen abgeholt bzw. hingefahren werden. Nach Buchung einer Fahrt wird der Fahrgast in der Regel innerhalb der nächsten 15 Minuten abgeholt, auch Vorausbuchungen sind möglich. Das On-Demand-Angebot wird von drei Elektro-Kleinbussen bedient und ist von Montag bis Donnerstag von 06:00 bis 22:00 Uhr, Freitag von 06:00 bis 24:00 Uhr, Samstag von 07:00 bis 24:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 08:00 Uhr bis 24:00 Uhr verfügbar. Dabei werden Fahrten mit ähnlichen Zielorten gebündelt und lediglich mit einem Fahrzeug abgefahren. Die Nutzung des mainers kostet einen Festpreis, der bei einer RMV-Zeitkarte rabattiert ist.

4.1.5 **Anruf-Sammeltaxi (AST)**

Das ÖPNV-Angebot in Hanau wird außerdem durch das AST ergänzt. Anders als der mainer wird das AST[24] ausschließlich in den späten Abendstunden und an Sonn- und Feiertagen bzw. in Stadtbereichen mit schwacher Nachfrage als Bedarfsverkehr angeboten. Die Fahrt mit dem AST muss mindestens 30 Minuten vor der gewünschten Abfahrt telefonisch angemeldet werden. An den Haltestellen Freiheitsplatz, Westbahnhof, Hauptbahnhof und Bahnhof Steinheim ist der Zustieg auch ohne vorherige telefonische Anmeldung möglich.

Die Kosten der Nutzung des AST setzen sich aus dem RMV-Tarif und einem Zuschlag von 1,00 € pro Person zusammen. Im Gegensatz zum mainer hat das AST einen festen Fahrplan sowie Linienweg, allerdings ist der Ausstieg zwischen den Haltestellen möglich. Dabei bieten die Linien 2, 4, 6, 8, 9, 10 und 12 ein AST-Angebot im gesamten Stadtgebiet.

4.1.6 **Ergänzungen zum ÖPNV-Angebot**

Neben dem Busverkehr gibt es an fünf der acht Bahnhöfe in Hanau Park+Ride-Anlagen. Diese befinden sich am Hauptbahnhof Hanau und an den Bahnhöfen Steinheim, Großauheim, Hanau Nord und Wilhelmsbad[25]. Abbildung 4.1.6-1 stellt die Bahnhöfe in Hanau mit P+R-Anlagen dar. Am Hauptbahnhof gibt es im Bereich der Boschstraße eine Vielzahl von Parkplätzen, die teils einen barrierefreien Zugang zur Bus-/ Bahnstation haben. An der Auheimer Straße befindet sich ebenfalls eine P+R-Anlage, die einen weiteren Verknüpfungspunkt zwischen MIV und ÖV am Hauptbahnhof darstellt. Die P+R-Anlagen rund um den Bahnhof sind kostenpflichtig. Am Bahnhof Steinheim bestehen drei P+R-Anlagen, die allerdings keinen barrierefreien Zugang zu dem ÖPNV-Angebot haben. Zudem sind die Anlagen am Bahnhof Steinheim teilweise kostenpflichtig. Am Bahnhof Großauheim gibt es eine kostenfreie P+R-Anlage in der Luisenstraße. Jedoch ist hierbei der Zugang zum Zug nicht barrierefrei. Am Bahnhof Hanau Nord gibt es zwei P+R-Anlagen, die beide kostenfrei nutzbar sind. Auch hier besteht kein barrierefreier Zugang zur Bahnstation. Der

[23] HSB: mainer - Unser On-Demand-Shuttle für Großauheim, Wolfgang und Klein-Auheim. https://hsb.de/mainer/147381/index.html [23.10.2024].

[24] HSB: Anrufsammeltaxi (AST). https://www.hsb.de/fahrgastinfo/09340/index.html [23.10.2024].

[25] Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain: Park und Ride Hessen. https://pundr.hessen.de [23.10.2024].

Bahnhof Wilhelmsbad stellt mit zwei P+R-Anlagen jeweils im Bereich der Hochstädter Landstraße/ Burgallee und Herbert-Dröse-Stadion einen Verknüpfungspunkt zwischen MIV und SPNV dar. Beide Anlagen verfügen über Behindertenparkplätze, es gibt jedoch gibt keinen barrierefreien Zugang zur Bahn. In Abbildung 4.1.6-2 sind die Standorte der P+R-Anlagen im Hanauer Stadtgebiet dargestellt.

P+R-Anlage	Ausstattung	
Hauptbahnhof	537	Stellplätze (+ 3 Behindertenstellplätze)
Hauptbahnhof/ Auheimer Straße	220	Stellplätze
Bahnhof Steinheim	192	Stellplätze
Bahnhof Großauheim	40	Stellplätze
Bahnhof Wilhelmsbad	365	Stellplätze (+ 9 Behindertenstellplätze)
Gesamt	**1.354**	**Stellplätze**

Abb. 4.1.6-1 P+R-Anlagen und Stellplätze

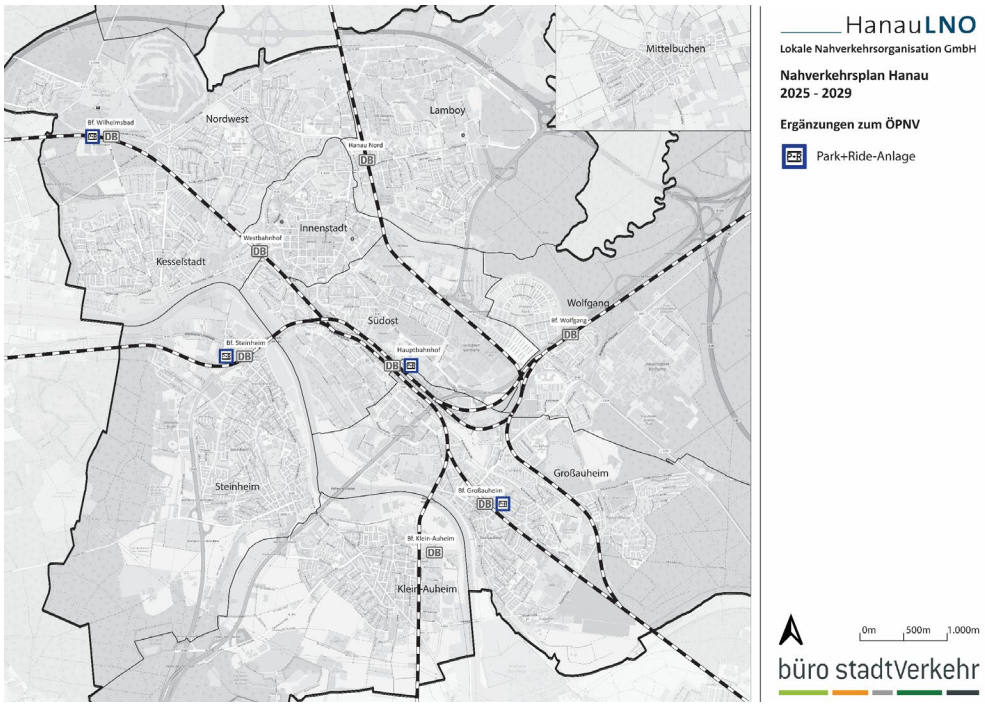


Abb. 4.1.6-2 P+R-Anlagen in Hanau

Neben den P+R-Anlagen stehen an allen acht Bahnhöfen in Hanau auch B+R-Anlagen zur Verfügung. Zusätzlich besteht an fast allen Bahnhöfen das Angebot von befristet anmietbaren Fahrradboxen.

4.1.7 **Reisezeiten**

Im folgenden Kapitel wird die ÖPNV-Erreichbarkeit der Innenstadt anhand einer Analyse der Reisezeiten aus den einzelnen Stadtteilen untersucht. Der Betrachtung der Reisezeiten erfolgt in der Normalverkehrszeit (NVZ) und ohne Berücksichtigung von Verstärkerfahrten. Bei der Betrachtung der HSB-Linien ist aus Klein-Auheim und Mittelbuchen jeweils ein Umstieg notwendig, um den Hauptbahnhof zu erreichen. Die Stadteile Kesselstadt, Nordwest, Lamboy, Mittelbuchen, Steinheim, Großauheim und Wolfgang weisen ab den Referenzhaltestellen mit dem ÖPNV sehr gute Reisezeitverhältnisse ÖPNV/ MIV zum Freiheitsplatz auf (< 1,5). Das Reisezeitverhältnis zum Hauptbahnhof ab Mittelbuchen weist Potentiale auf (> 2). Ergänzt wird das Angebot durch die überörtlichen Buslinien und den SPNV. Unter Hinzuziehung dieser Angebote verbessern sich die Reisezeiten teilweise deutlich. Gute

Reisezeitverhältnisse unter 1,5 sind dabei in grün, mittelmäßige zwischen 1,5 und 2 in Gelb und schlechte über 2 in Rot dargestellt.

Stadtteil	Referenz-haltestelle	Verbindung zum Freiheitsplatz			Verbindung zum Hauptbahnhof		
		Reisezeit (Min.)		Reisezeit-verhältnis	Reisezeit (Min.)		Reisezeit-verhältnis
		MIV	ÖPNV	ÖPNV/ MIV	MIV	ÖPNV	ÖPNV/ MIV
Kesselstadt	Liebigstraße	9	11	1,22	10	15	1,50
Nordwest	Rosenau	4	5	1,25	10	15	1,50
Lamboy	Paul-Ehrlich-Straße	5	5	1,00	8	15	1,88
Mittelbuchen	Raiffeisen-straße	12	16	1,33	15	31	2,07
Steinheim	Bahnhof Stein-heim	8	9	1,13	7	4	0,57
Klein-Auheim	Friedhof Klein-Auheim	14	26	1,86	11	12	1,09
Großauheim	Rochusplatz	12	17	1,42	9	8	0,89
Wolfgang	Pioneer Park	10	9	0,90	6	8	1,33

Abb. 4.1.7-1 Reisezeiten der Stadtteile zum Freiheitsplatz und Hauptbahnhof

4.2 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Die Daten zur Verkehrsnachfrage auf den Stadtbuslinien der HSB ermöglichen die zielgenaue Bestimmung der nachfragestarken und nachfrageschwachen Linien und bieten zahlreiche Erkenntnisse zu den Umsteigebeziehungen und Nutzungsgewohnheiten der Fahrgäste. Dazu werden die Fahrgastzahlen von Juli und September 2024 zu Grunde gelegt, die mithilfe eines automatischen Fahrgastzählsystems im Stadtbusnetz erfasst wurden.

4.2.1 Räumliche Verteilung der Fahrgastnachfrage

Im Folgenden wird die Verteilung der Fahrgastströme auf den Stadtbuslinien untersucht. Dabei wird bildhaft dargestellt, welche Stadtteile eine hohe oder niedrige Nachfrage im Stadtbusverkehr von Montag bis Freitag aufweisen. Die Ergebnisse dieser Analyse dienen als Grundlage für die Festlegung von Gebietskategorien und der Entwicklung gezielter Maßnahmen. Mehr als die Hälfte der Einstiege erfolgen an den Haltestellen in Innenstadt und Südost (ca. 25.000 Einsteiger). Danach folgen die Stadtteile Lamboy, Kesselstadt und Großauheim mit jeweils mehr als 3.000 Einsteigern pro Tag. Steinheim und Wolfgang haben pro Tag zwischen 2.500 und 3.000 Einstiege. An den Haltestellen in Nordwest und Klein-Auheim steigen in die Stadtbuslinien weniger als 2.000 Fahrgäste ein. Mittelbuchen ist der nachfrageschwächste Stadtteil in Hanau mit weniger als 300 Einsteigern pro Tag. Abbildung 4.2.1-1 stellt die Stadtteile entsprechend ihres Anteils an der Gesamtnachfrage grafisch dar.

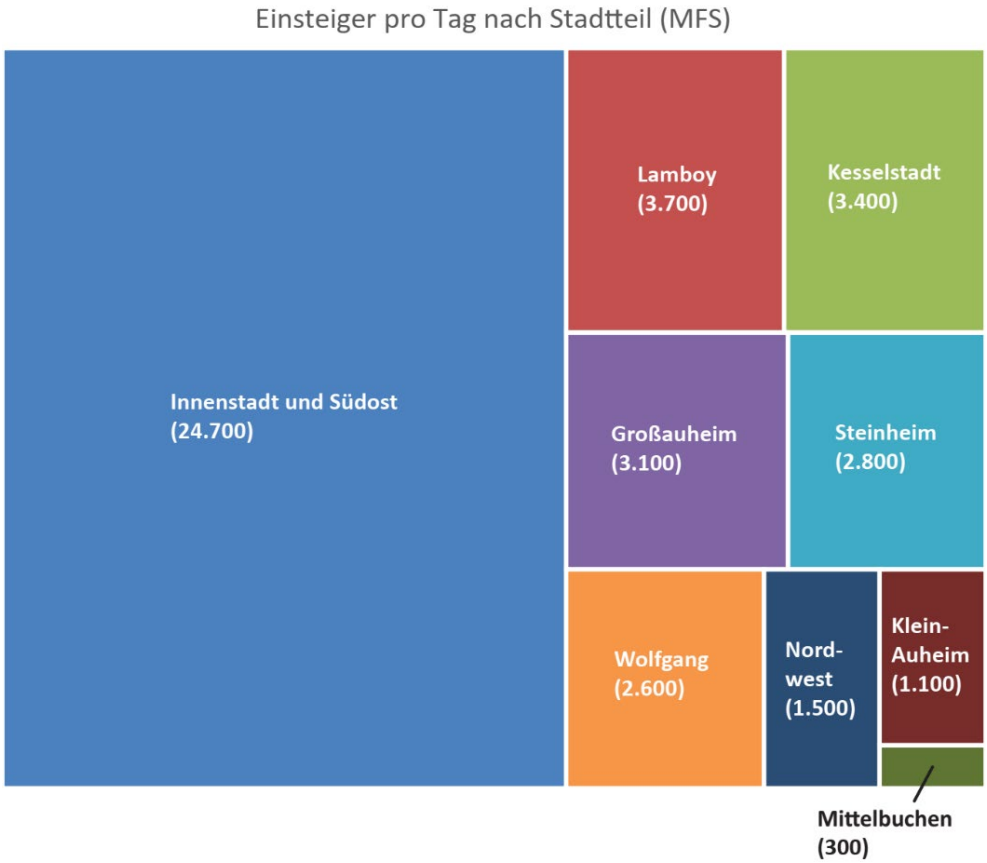


Abb. 4.2.1-1 Einsteiger pro Tag nach Stadtteil

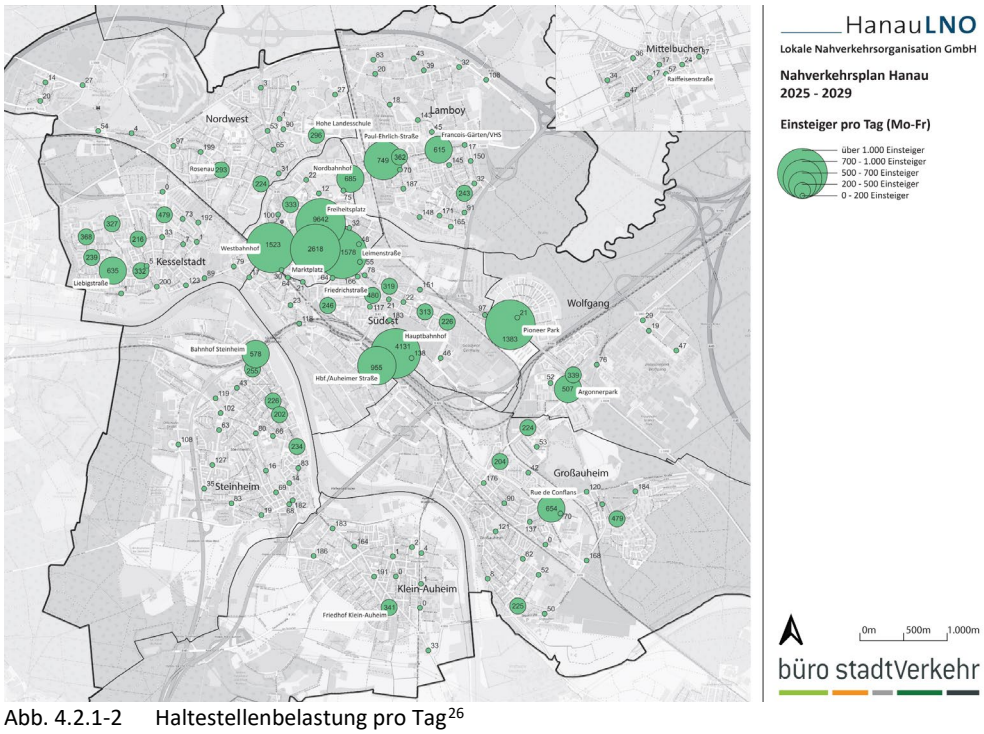


Abb. 4.2.1-2 Haltestellenbelastung pro Tag[26]

Neben der Auswertung nach Stadtteilen wurden die Ein- und Aussteiger für jede Stadtbuslinie und Haltestelle an allen Verkehrstagen (montags bis freitags während

[26] Datengrundlage: Fahrgastzahlen von Juli 2024. Dargestellt sind nur die zu dieser Zeit angefahrenen Haltestellen.

der Schultage) aufbereitet. Fahrten des AST wurden in dieser Datenerhebung nicht berücksichtigt. Aktuelle Fahrgastzahlen der überörtlichen Buslinien und im SPNV liegen nicht vor.

Abbildung 4.2.1-2 stellt die durchschnittliche Anzahl an Einsteigern pro Haltestelle dar. Die Größe der Kreissymbole zeigt die Anzahl der Einsteiger an der jeweiligen Haltestelle. Besonders viele Einsteiger sind dabei an den Haltestellen Freiheitsplatz, Hauptbahnhof, Marktplatz, Leimenstraße, Westbahnhof, Pioneer Park und Hauptbahnhof/ Auheimer Straße festzustellen. Bei der Betrachtung der einzelnen Stadtteile sind die Haltestellen mit den meisten Einsteigern in Innenstadt/ Südost die Haltestelle Freiheitsplatz, in Kesselstadt die Haltestelle Liebigstraße, in Nordwest die Haltestelle Rosenau und in Lamboy/ Tümpelgarten die Haltestelle Paul-Ehrlich-Straße. Im Stadtteil Mittelbuchen ist die Haltestelle mit den meisten Einsteigern an einem Tag die Raiffeisenstraße, in Steinheim die Haltestelle Bahnhof Steinheim, in Klein-Auheim die Haltestelle Friedhof Klein-Auheim, in Großauheim Rue de Conflans/ An der Lindenau und in Wolfgang die Haltestelle Pioneer Park.

In Abbildung 4.2.1-3 sind die Haltestellen mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern in Summe pro Tag dargestellt (nur Stadtbuslinien). Bei der Betrachtung der Anzahl der Ein- und Aussteiger kann die Haltestelle Freiheitsplatz als wichtigster Verknüpfungspunkt identifiziert werden. An einem Tag steigen dort im Stadtbusverkehr mehr als 9.500 Fahrgäste ein und fast 9.000 Fahrgäste aus. Danach folgt der Hauptbahnhof mit knapp der Hälfte an Ein- und Aussteigern. Des Weiteren zählen die Haltestellen Marktplatz, Leimenstraße, Westbahnhof und Pioneer Park zu den wichtigen Zielen.

Haltestelle	Einsteiger	Aussteiger	Summe
Freiheitsplatz	9.642	8.968	18.610
Hauptbahnhof	4.131	3.784	7.915
Marktplatz	2.618	2.903	5.522
Leimenstraße	1.578	1.653	3.232
Westbahnhof	1.523	1.473	2.996
Pioneer Park	1.383	1.450	2.833
Hbf./ Auheimer Straße	955	1.199	2.154
Paul-Ehrlich-Straße	749	1.061	1.810
Rue de Conflans/ An der Lindenau	654	755	1.409
Francois-Gärten/ VHS	615	707	1.323
Liebigstraße	635	568	1.203
Nordbahnhof	685	428	1.113
Friedrichstraße	480	526	1.006

Abb. 4.2.1-3 Durchschnittliche Anzahl an Ein- und Aussteigern

4.2.2 **Verteilung der Fahrgastnachfrage nach Stundengruppen**

In diesem Kapitel werden die wesentlichen Erkenntnisse zur Fahrgastnachfrage im Hinblick auf die wichtigsten Linien und verschiedenen Tageszeiten dargelegt. Für diese Analyse wurden ausschließlich Fahrgastzahlen aus dem Juni 2024 herangezogen.

Die Analyse der Fahrgastnachfrage stellt einen zentralen Bestandteil der Bedarfsplanung im Nahverkehr dar. Sie ermöglicht eine differenzierte Betrachtung der zeitlichen und räumlichen Auslastung des Verkehrsnetzes und ist daher essenziell für die effiziente Gestaltung der Fahrpläne und die bedarfsgerechte Bereitstellung von Kapazitäten. Die Verteilung der Nachfrage gibt Aufschluss darüber, wie sich die Fahrgastzahlen über den Tag und auf den verschiedenen Linien des Verkehrsnetzes

verteilen. Dabei werden sowohl Spitzenzeiten als auch verkehrsschwache Zeiten berücksichtigt, um eine Überlastung in bestimmten Bereichen zu vermeiden und gleichzeitig den Service während weniger nachgefragter Zeiten zu optimieren.

Bei der Betrachtung der Fahrgastzahlen differenziert nach Linien zeigt sich, dass die Linie 2 an Schultagen von Montag bis Freitag mit über 7.000 Fahrgästen pro Tag die höchste Nachfrage bei den Linien der HSB verzeichnet. Es folgen die Linie 6 mit rund 6.100 Fahrgästen sowie die Linie 1 mit etwa 5.700 Fahrgästen. Diese Zahlen verdeutlichen die hohe Bedeutung dieser Linien im täglichen Schüler- und Berufsverkehr. Insbesondere auf diesen Linien kann es in den Hauptzeiten zu Kapazitätsengpässen kommen. Daher sollten Maßnahmen zur Entlastung durch größere Fahrzeugkapazitäten oder dichtere Takte umgesetzt werden, um den Fahrgastkomfort zu steigern.

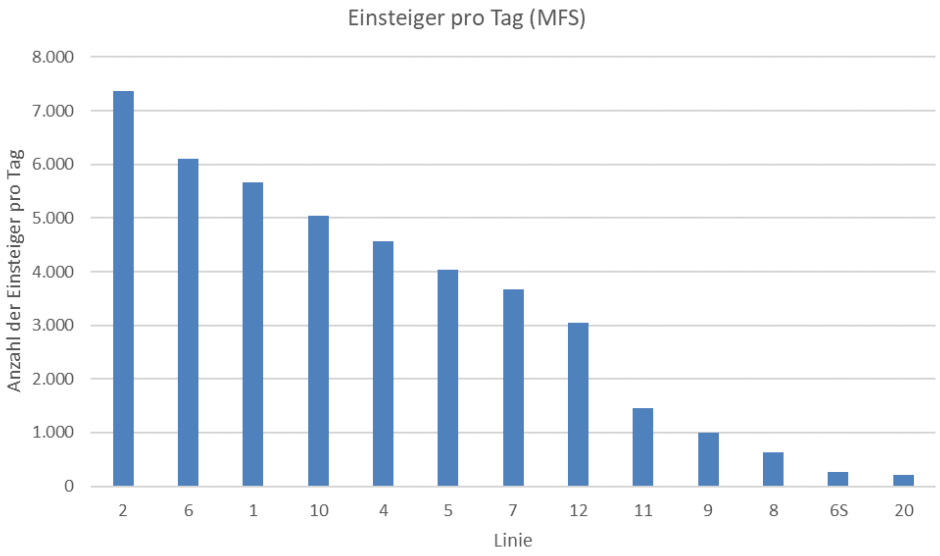


Abb. 4.2.2-1 Einsteiger pro Tag

In Abbildung 4.2.2-2 sind die Einsteiger pro Fahrt nach Linien in Stundengruppen dargestellt. Als Grundlage für die Bedarfsplanung wurde in dieser Abbildung noch der Fahrzeugtyp der Linie ergänzt. Somit kann die derzeitige Kapazität der Stadtbuslinien mit den Einsteigern pro Fahrt abgeglichen werden. Das Kürzel GL bedeutet Gelenkbus mit 154 polizeilich zugelassenen Sitz- und Stehplätzen und das Kürzel SL steht für Solobusse mit insgesamt 101 Sitz- und Stehplätzen.

MFS	Einsteiger pro Fahrt												
Linie	1	2	4	5	6	6S	7	8	9	10	11	12	20
Fahrz.typ / Stunde	GL	GL	SL/ GL	GL	GL	SL	SL	SL	SL	GL	SL	SL	SL
0		73											
1													
2													
3													
4		22		14			12						
5	18	29	11	15	13		12		5	11	14	17	4
6	30	33	26	29	30		24	10	12	23	19	32	11
7	56	70	59	50	82	29	58	15	34	75	31	50	19
8	48	72	31	42	48	7	34	11	17	49	20	48	
9	50	60	27	42	43		40	7	20	47	16	39	
10	48	59	24	42	42		30	6	14	45	12	34	
11	61	82	30	49	73		45	6	12	50	15	41	
12	78	97	38	61	93	19	49	7	25	69	22	58	
13	78	103	61	55	76	28	52	8	21	74	35	57	
14	69	90	40	55	69	21	40	9	19	62	23	54	
15	69	89	44	56	66	5	38	10	16	65	20	59	
16	60	89	37	53	64		29	10	14	62	15	56	10
17	52	74	34	50	58		24	10	12	52	14	50	9
18	48	63	27	38	50		21	10	10	45	12	41	7
19	40	54	22	27	41		21	7	10	38	7	30	
20	34	44	19	20	41		17	8	8	34	3	27	
21	29	48	21		26			13	7	18		19	
22	19	38	14		18			17		13		11	
23	9	26			16			16		12			
Durch-schnittliche Einsteiger/ Fahrt	51	65	33	43	54	23	35	10	17	47	19	43	11

Abb. 4.2.2-2 Durchschnittliche Einsteiger je Fahrt und Stundengruppe

Durch die Identifikation von Linien mit besonders hoher Nachfrage zu bestimmten Tageszeiten lassen sich Engpässe und Kapazitätsüberschreitungen frühzeitig erkennen. Diese Erkenntnisse bilden die Grundlage für die Optimierung des Fahrplanangebots, insbesondere in den verkehrsreichsten Stunden, und ermöglichen eine effiziente Ressourcenzuteilung. In diesem Abschnitt wird die Verteilung der Einsteigerzahlen auf den verschiedenen Linien und den HVZ detailliert untersucht. Diese Daten fließen in die weiterführende Analyse zur Optimierung der Kapazitäten und Fahrplanstruktur ein.

Bei der Betrachtung der Verteilung der Fahrgastnachfrage zeigt sich, dass die Linie 1 insbesondere morgens zwischen 07:00 und 08:00 Uhr sowie mittags zwischen 13:00 und 14:00 Uhr eine besonders hohe Nachfrage aufweist. Die meisten Einsteiger verteilen sich hier auf zentrale Haltestellen wie Freiheitsplatz und Hauptbahnhof. Im Tagesdurchschnitt nutzen rund 51 Fahrgäste pro Fahrt diese Linie. Linie 2 ist die nachfragestärkste Stadtbuslinie in Hanau mit durchschnittlich 65 Fahrgästen pro Fahrt. Die stärksten Nachfragestunden liegen auch hier in den morgendlichen und frühen Nachmittagsstunden. Hinzu kommt, dass diese Linie mit Betriebszeiten von 04:00 bis 01:00 Uhr eine besonders lange Bedienzeit aufweist. Die Linie 4 erreicht ihre Spitzenwerte ebenfalls am Morgen und am Mittag mit knapp 60 Fahrgästen pro Fahrt, fällt aber in den Randstunden deutlich ab. Ähnlich zeigt sich das Muster auf Linie 5, die vor allem zwischen 07:00 und 17:00 Uhr stark genutzt wird. Die Linie 6 ist mit durchschnittlich 54 Einsteigern pro Fahrt die zweitstärkste Linie. Sie erreicht zwischen 07:00 und 14:00 Uhr Werte von über 70 Fahrgästen pro Fahrt. Die Linie 6S unterscheidet sich durch ihren Fokus auf den Schülerverkehr und die

geringen Betriebszeiten. Sie ist daher mit durchschnittlich 23 Fahrgästen pro Fahrt nur eingeschränkt mit den anderen Linien vergleichbar. Auf Linie 7 zeigt sich ebenfalls eine erhöhte Nachfrage in den HVZ am Vormittag und Mittag, mit durchschnittlich rund 50 Fahrgästen in der Spitze. Deutlich geringer fällt die Nachfrage auf den Linien 8 und 9 aus, die jeweils nur durchschnittlich 10 bzw. 17 Fahrgäste pro Fahrt aufweisen. Beide Linien haben nur kurze Abschnitte mit höherer Nutzung, vor allem am Morgen. Linie 10 ist mit durchschnittlich 47 Fahrgästen pro Fahrt die viertnachfragestärkste Linie. Die Nachfrage bleibt tagsüber auf einem relativ hohen Niveau und sinkt erst in den späten Abendstunden deutlich ab. Die Linie 11 hat im Tagesmittel nur rund 19 Einsteiger pro Fahrt, erreicht aber in den morgendlichen und mittäglichen Spitzenstunden etwas höhere Werte. Linie 12 wird im Tagesverlauf mit durchschnittlich 43 Fahrgästen gut genutzt, insbesondere zwischen 07:00 und 18:00 Uhr. Die Linie 20, ähnlich wie die Linie 6S, bietet nur einzelne Fahrten an und hat daher mit durchschnittlich 11 Fahrgästen pro Fahrt eine geringe, aber spezifische Nachfrage.

Insgesamt zeigt die Analyse, dass eine flexible und bedarfsorientierte Planung notwendig ist, um den verschiedenen Linien gerecht zu werden. Während stark frequentierte Linien weiter ausgebaut werden sollten, können weniger nachgefragte Linien durch Anpassungen der Betriebszeiten und Taktung optimiert werden, um den Nahverkehr insgesamt effizienter und ressourcenschonender zu gestalten.

4.3 Online-Bürgerbeteiligung

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes für die Stadt Hanau ist eine Berücksichtigung der Anliegen und Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger, also der Nutzer, bzw. potentiellen Nutzer des ÖPNV-Angebotes besonders wichtig. Im Frühling 2024 wurde daher eine fünfwöchige Online-Beteiligung zum Thema ÖPNV in Hanau durchgeführt.

Dabei konnten die Teilnehmer Eintragungen in einer individuellen Kartenanwendung (INKA) auf der Website des Nahverkehrsplanes Hanau vornehmen. Insgesamt sind dabei mehr als 400 Eintragungen zu Linien/ Verbindung, Takte/ Bedienung, Haltestellen, Verknüpfung der Verkehrsmittel und Sonstiges erfolgt und zahlreiche Anmerkungen per E-Mail eingegangen. Zusätzlich konnten die Anmerkungen von den Teilnehmenden mit „Finde ich auch“ oder „Finde ich nicht“ als Zustimmung bzw. Ablehnung bewertet werden. Abbildung 4.3-1 zeigt die verorteten Eintragungen der Teilnehmer in der Online-Beteiligung.

Die intensive Betrachtung der Anmerkungen erfolgte in den einzelnen Stadtteilen. Wichtige Themen im Stadtteil Steinheim waren die Optimierung der Umsteigezeiten von der S-Bahn auf Linie 4 und Linie 12, Busbeschleunigungsmaßnahmen im Bereich der Eppsteinstraße sowie Ludwigstraße und die Ausweitung des Frühverkehrs am Wochenende.

In Klein-Auheim wurden bei der Online-Beteiligung die Wiederaufnahme der alten Mainbrücke und die Erweiterung der Linie 12 bis Reitweg/ Pfützenweg genannt. Den Teilnehmern der Online-Beteiligung war im Stadtteil Großauheim eine Direktverbindung nach Klein-Auheim bzw. Steinheim, ein höherer Takt des Linienverkehrs in die Innenstadt sowie die Verlängerung der S 8/ S 9 bis Hanau Wolfgang ein wichtiges Thema.

Für den Stadtteil Wolfgang sind Anmerkungen zur Ausweitung des Linienverkehrs zwischen Pioneer Park und Hauptbahnhof in den Randzeiten und am Wochenende,

eine höhere Taktung auf der Linie 6 in den HVZ sowie der barrierefreie Umbau des Bahnhofs Wolfgang eingegangen.

Im Stadtteil Lamboy/ Tümpelgarten spielten die Verbesserung der Anbindung des Nordbahnhofs an Wochenenden und Feiertagen, eine Direktverbindung nach Wolfgang/ Großauheim sowie eine schnellere und direkte Verbindung zum Hauptbahnhof eine große Rolle. Bei der Betrachtung der Innenstadt zählten eine höhere Taktung zwischen Marktplatz und Hauptbahnhof, die Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn am Westbahnhof, die Verbesserung der Ausstattung an Haltestellen (z. B. mit dynamischer Fahrgastinformation (DFI), Wetterschutz) sowie Busbeschleunigungs-/ Bevorrechtigungsmaßnahmen im Bereich der Brüder-Grimm-Schule und Friedrich-Ebert-Anlage zu den zentralen Themen.

Im Stadtteil Kesselstadt erfolgten Eintragungen zu der Optimierung der Führung der Linie 1 über die Frankfurter Straße anstelle des Beethovenplatzes, die Gestaltung von sicheren Haltestellen bzw. Gehwegbreiten (z. B. Otto-Hahn-Schule) und ein durchgehendes Angebot der Linie 5. Aus der Online-Beteiligung ging hervor, dass im Stadtteil Nordwest neben der Anfahrt der August-Schärttner-Halle bei Veranstaltungen auch die Ausweitung des Fahrtenangebotes in den Morgenstunden z. B. für Schüler der Hohen Landesschule sowie der barrierefreie Ausbau der Haltestellen zentrale Themen darstellen.

In Mittelbuchen betreffen die Eintragungen hauptsächlich die Ausweitung bzw. Optimierung der dort einzigen Stadtbusverbindung Linie 9.

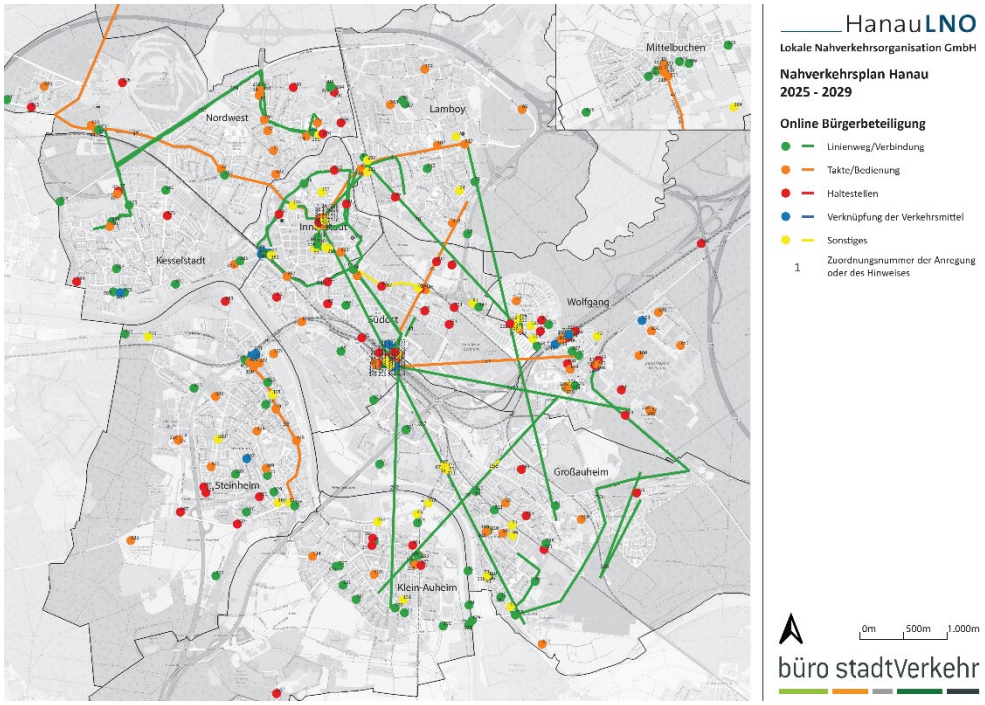


Abb. 4.3-1 Anmerkungen aus der Online-Beteiligung

4.4 Stadtteilbezogene Workshops

Im Rahmen der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans der Stadt Hanau wurden im Herbst 2024 stadtteilbezogene Workshops zur Bürgerbeteiligung durchgeführt. Dabei konnten die Hanauer Bürgerinnen und Bürger aktiv in den Planungsprozess eingebunden werden und ihre Perspektiven auf den ÖPNV nicht nur darstellen und benennen, sondern auch konkrete Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV in ihren Stadtteilen unterbreiten. Die Beteiligung fand in Form von Workshops statt, die in

vier unterschiedliche Teilbereiche gegliedert wurden: Steinheim und Klein-Auheim, Wolfgang und Großauheim, Lamboy/ Tümpelgarten und Innenstadt (inkl. Südost), Kesselstadt, Nordwest und Mittelbuchen. Diese Aufteilung diente dazu, gezielt auf die spezifischen Bedürfnisse der verschiedenen Stadtteile eingehen zu können und eine fundierte Diskussion zu ermöglichen.

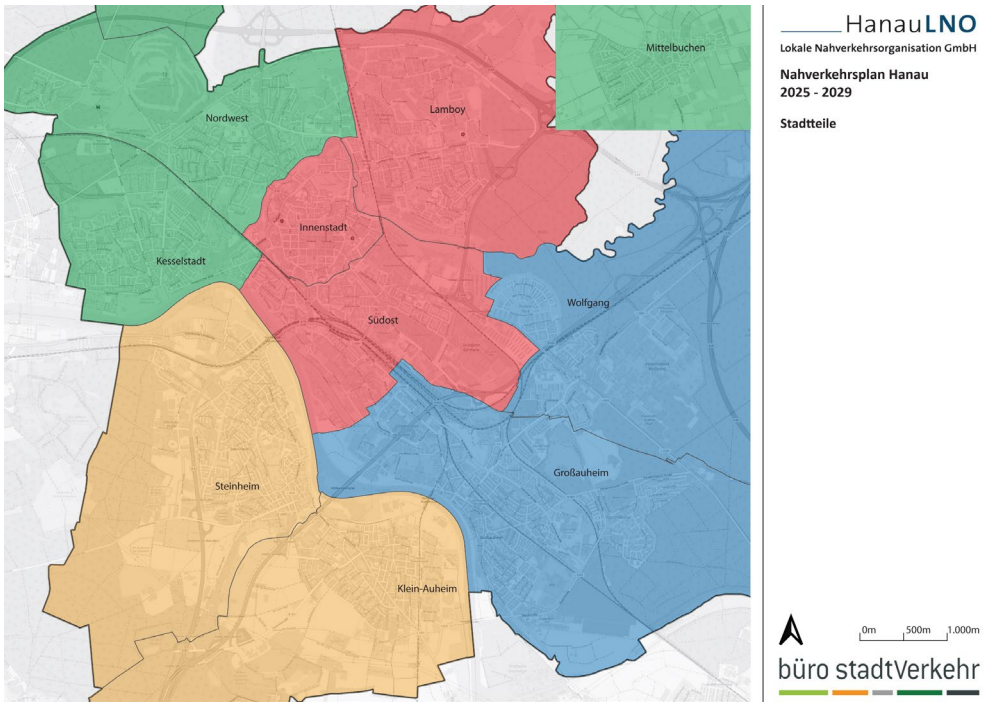


Abb. 4.4-1 Einteilung der Stadtteile für den Workshop

Die vier Teilbereiche wurden entsprechend der geografischen Lage und der unterschiedlichen Herausforderungen der Stadtteile gewählt, um die Diskussionen sowohl lokal fokussiert als auch umfassend zu gestalten. An den vorbereiteten Stellwänden, die die einzelnen Stadtteile abbildeten, wurden kontrovers, aber auch ergebnisorientiert diskutiert und mögliche Maßnahmen vorgeschlagen. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Workshops und die eingereichten Vorschläge für die einzelnen Stadtteile aufgeführt.

Steinheim und Klein-Auheim

Bei der Bürgerbeteiligung wurde angemerkt, dass die Vertaktung zwischen den Bussen und dem SPNV beim Bahnhof Steinheim verbessert werden soll. Aktuell kommt es häufig vor, dass Fahrgäste den Anschluss aufgrund ungünstiger Umsteigezeiten verpassen. Zudem wurde angeregt, die Aufenthaltsqualität an den zentralen Mobilitätsstationen zu verbessern. Es wurde auch der Wunsch geäußert, die Anbindung an den Hauptbahnhof in den schwach frequentierten Zeiten zu sichern und den Taktwechsel auf der Linie 11 zu überprüfen. Ein weiteres Thema betrifft die ÖV-Beschleunigung an der Ludwigstraße, um den Verkehr flüssiger und schneller zu gestalten. In diesem Zusammenhang sollte auch die generelle Verbesserung der Lichtsignalanlagen und der ÖV-Beschleunigung auf den Hauptstraßen geprüft werden, um den öffentlichen Verkehr effizienter und schneller zu gestalten. Darüber hinaus wurde die Umbenennung der Haltestelle „Albrecht-Dürer-Straße“ in „Am Obertor“ vorgeschlagen, um die Orientierung zu erleichtern. Ein weiterer Vorschlag betrifft die Verbesserung der Erreichbarkeit des östlichen Teils von Klein-Auheim, etwa durch eine optimierte Anbindung über die Linie 4. In diesem Zusammenhang wird die Einführung eines bedarfsgesteuerten AST als Alternative zum bisherigen

On-Demand-Verkehr angeregt. Auch die Verbesserung der Zuverlässigkeit der mainer-App wurde thematisiert, um den Fahrgästen eine bessere Nutzung zu ermöglichen.

Wolfgang und Großauheim

Es wurde eine zusätzliche Haltestelle in der Westerburgstraße im Bereich des Hafens, für die Linien 7 und 566 angeregt, um die Anbindung in diesem Bereich zu verbessern. Zudem wurde angeregt, die Takte der Linien 6 und 566 an Samstagen, Sonntagen und abends zu verdichten, um die Attraktivität und Verfügbarkeit des Nahverkehrs zu erhöhen. Ein weiterer Vorschlag betrifft die Flexibilität der Linie 6, die in den Nebenverkehrszeiten ab der Goethestraße in einen kleineren Bus oder ein Großraumtaxi umgewandelt werden könnte, da die Fahrgastzahlen ab dem Bereich Wolfgang geringer sind. Ein weiteres Thema betrifft die Barrierefreiheit an Haltestellen: Es wurde darauf hingewiesen, dass zu dicht parkende Fahrzeuge, etwa PKWs, die Anfahrt an Haltestellen verhindern. Daher sollten barrierefreie Haltestellen ernster genommen und dafür gesorgt werden, dass Straßen für den Busverkehr freigehalten werden.

Lamboy/ Tümpelgarten und Innenstadt (inkl. Südost)

Ein Vorschlag ist die Prüfung einer Innenstadt-Ring-Buslinie, die eine effiziente Anbindung innerhalb der Innenstadt ermöglichen soll. Zudem wurde angeregt, die Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt am Abend mit einem dichteren Takt auszustatten, um die Fahrgäste auch in den späteren Stunden besser zu bedienen. Auch die Anbindung des Hafens soll verbessert werden, um die Erreichbarkeit dieses Bereichs zu steigern. Die Aufenthaltsqualität am Hauptbahnhof/ Auheimer Straße soll ebenfalls erhöht werden, um den Komfort für Fahrgäste zu verbessern.

Kesselstadt, Nordwest und Mittelbuchen

Das AST soll für die Verbindung nach Mittelbuchen nachts länger angeboten werden, um den Fahrgästen auch außerhalb der regulären Zeiten eine flexible Mobilitätsoption zu bieten. Zusätzlich wurde vorgeschlagen, dass Mittelbuchen ein On-Demand-Angebot erhalten soll, um eine bedarfsgerechte und zeitlich flexible Beförderung zu gewährleisten. Auch die Koordination der Buslinien 1 und 10 wird thematisiert, da diese momentan fast gleichzeitig an der Haltestelle Friedhof Kesselstadt starten, was zu vermeidbaren Wartezeiten und Unklarheiten führen kann. Für die Haltestelle Kastanienallee (Linie 1) wird auf das Fehlen von Sitzmöglichkeiten und einer Überdachung hingewiesen, was den Komfort für wartende Fahrgäste erheblich verbessern würde. Des Weiteren wurde bemängelt, dass die Umsteigezeiten am Westbahnhof zwischen den Linien 5 und 10 auf die Linie 4 in Richtung Klein-Auheim zu kurz sind, was den Anschlussverkehr erschwert und unnötige Wartezeiten verursacht. Abschließend wird die Abstimmung zwischen den Linien 7 und MKK-33 auf der Bruchköbeler Landstraße empfohlen, um einen gleichmäßigen Takt von 15 Minuten zu gewährleisten und so die Fahrgastbeförderung zu optimieren.

Die erarbeiteten Vorschläge und Ideen aus den Workshops werden geprüft, um ihre Umsetzbarkeit zu bewerten. Dabei wird nicht nur die technische und infrastrukturelle Machbarkeit berücksichtigt, sondern auch die finanziellen Rahmenbedingungen des Projekts. Umsetzbare Ideen und Maßnahmen werden in den neuen Nahverkehrsplan integriert, um die Mobilität in Hanau nachhaltig zu verbessern.

4.5 Bilanzierung des Nahverkehrsplanes der Stadt Hanau 2019 - 2023

In den vergangenen Jahren wurde ein Großteil der Maßnahmen, die im Nahverkehrsplan 2019 - 2023 benannt wurde erfolgreich umgesetzt. Im Stadtverkehr kam es zu verschiedenen Änderungen und Anpassungen der einzelnen Linien. Zur Anpassung an Pendlerverkehre wurden auf verschiedenen Linien Taktverdichtungen im Bedienangebot zu den HVZ und NVZ vorgenommen. Im Bereich des Abendverkehrs wurde eine Ausweitung der HVZ um eine Stunde vorgenommen. Als flexible Ergänzung zum Linienverkehr wurde ein On-Demand-Angebot in Form des Shuttles „mainer“ für die Gebiete Großauheim, Wolfgang und Klein-Auheim geschaffen. Die Haltestellensituation wurde durch Neuerrichtungen, Verlegungen und eine verbesserte Ausstattung optimiert. Im Hinblick auf die Barrierefreiheit der Haltestellen konnte bisher ein Anteil von über 70 % vollständig barrierefrei ausgebauter Haltestellen im Hanauer Stadtgebiet erreicht werden.

Die aus dem Nahverkehrsplan 2019 - 2023 offen gebliebenen Kernaspekte sowie Punkte die auch weiterhin Gültigkeit besitzen und bei der Erstellung des neuen Nahverkehrsplans nochmals geprüft werden sollen, sind im Folgenden zusammengefasst:

- Vollständige barrierefreie Gestaltung des ÖPNV im Hanauer Stadtgebiet
- Einrichtung weiterer DFI (Neue DFI an der Haltestelle Rochusplatz und Reaktivierung der DFI am Hauptbahnhof)
- Einrichtung einer Wendeschleife im Rahmen der neu ausgerichteten Haltestellensituation in Mittelbuchen
- Modernisierung des Hauptbahnhofes
- Überprüfung von Orientierungs- und Wegweisungssysteme an Umsteigehaltestellen, insbesondere an den Stationen des Schienenverkehrs
- Umstellung und Einsatz von Fahrzeugen mit alternativer Antriebstechnologie
- Prüfung der Einrichtung eines Fahrgastbeirats als Instrument des kontinuierlichen Austauschs mit Fahrgästen und Vertretern relevanter Institutionen
- Ausbau des Angebots von Bike+Ride Anlagen, um Haltestellen qualitativ aufzuwerten und Erschließungsdefizite zu verringern

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplan 2019 - 2023 wurden Daten einer Fahrgastzählung aus dem Jahr 2017 zu Grunde gelegt. Um die Entwicklung und den Erfolg der bisherigen durchgeführten Maßnahmen zu bewerten, werden die Fahrgastzahlen aus 2017 mit den Fahrgastzahlen aus September 2024 verglichen. Dabei werden die Einsteiger zwischen Montag und Freitag an Schultagen an den Hanauern Haltestellen betrachtet. Von den 171 Haltestellen, die 2017 von HSB-Buslinien angefahren worden sind, werden heute 18 Haltestelle wie z.B. Otto-Hahn-Straße, Kaufmännische Schule und Ehrichstraße nicht mehr bedient. Stattdessen werden im September 2024 14 neue Haltestellen wie z. B. Akademiestraße, Alicestraße, Underwood und Rondo Steinheim angefahren. Hinzukommen die vier Haltestellen im Pioneer Park Christoph-Kolumbus-Straße, James-Cook-Straße, Nancy-Johnson-Straße und Maria-Merian-Bogen, die zum Betrachtungszeitraum noch nicht alle bedient werden. Im Vergleich zu der Anzahl der Fahrgäste pro Tag im Jahr 2017 (ca. 35.400 Fahrgäste) ist die Anzahl im Jahr 2024 um 27 % auf ca. 44.800 Fahrgäste pro Tag gestiegen (siehe Abb. 4.5-1). Diese erhöhte Nachfrage erfordert sowohl eine Anpassung der Fahrzeugkapazitäten als auch eine Verdichtung des Fahrplans. Besonders in Stoßzeiten müssen die Takte des Fahrplans verkürzt werden, sodass die Fahrzeuge häufiger fahren, um eine Überfüllung zu vermeiden.

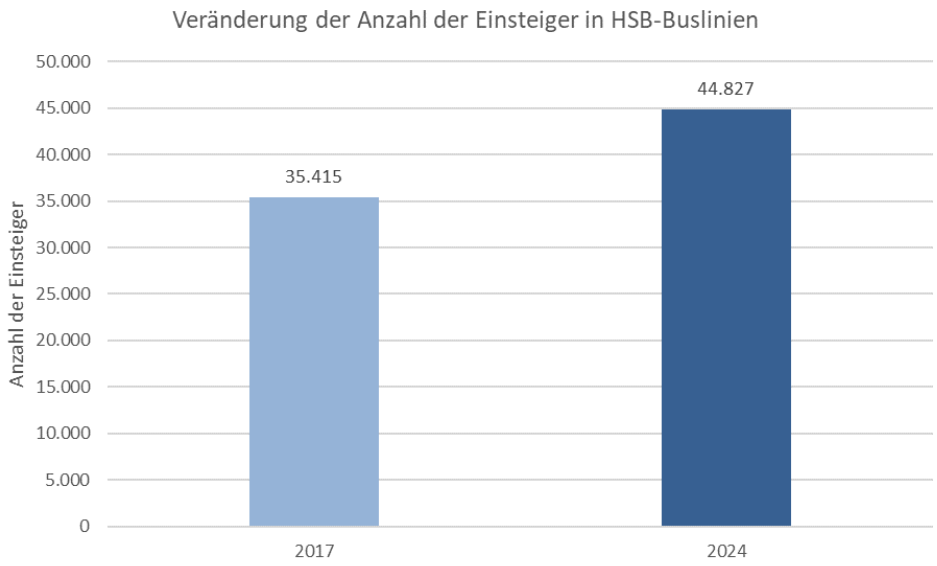


Abb. 4.5-1 Veränderung der Anzahl der Einsteiger in HSB-Buslinien

In Abbildung 4.5-2 wird die Veränderung der Einsteiger an den Haltestellen dargestellt. Dabei beziehen sich die Diagramme an den Haltestellen auf die absolute Veränderung der Fahrgäste. Die größte Zunahme an Fahrgästen an einem Tag ist an den Haltestellen Freiheitsplatz, Pioneer Park und Hauptbahnhof zu verzeichnen. Abbildung 4.5-3 zeigt die fünf Haltestellen mit den meisten Zuwächsen an Einsteigern zwischen 2017 und 2024 in absoluten Zahlen wie auch in Prozenten. Aufgrund der fehlenden Fahrgastzahlen aus 2017 sind in dieser Abbildung lediglich die Haltestellen dargestellt, die 2017 bereits im Bestand vorhanden waren, nicht die, die nach dem letzten Nahverkehrsplan errichtet worden sind. Abbildung 4.5-4 zeigt die fünf Haltestellen mit dem größten absoluten Rückgang an Einsteigern. Allerdings ist der Rückgang der Fahrgastzahlen an manchen Haltestellen auch auf die Veränderung der Buslinienwege zurückzuführen. So führte beispielsweise die Änderung des Linienweges der Linie 1 zu einer Abnahme der Einsteiger im Bereich Wilhelmsbad. Derzeit wird dieser Bereich durch die Linie 9 angebunden. Ein weiteres Beispiel ist der östliche Teil von Klein-Auheim, der nach Abbildung 4.5-2 einen Rückgang an Fahrgästen verzeichnet. Dies ist durch die Änderung der Linienführung der Linie 6 zurückzuführen. Aufgrund der damals geringen Nachfrage (durchschnittlich 9 Fahrgäste pro Haltestelle) wird die Linie nun nicht mehr bis Klein-Auheim geführt, sondern bereits in Großauheim beendet. Die Haltestellen im östlichen Klein-Auheim werden nun bei Einzelfahrten der Linie 6S und den mainer flächendeckend angebunden. Dies soll hervorheben, dass der ÖPNV in Hanau zwischen 2017 und 2024 an Attraktivität und Fahrgästen gewonnen hat, auch wenn einige Haltestellen inzwischen mit optimierten Linienführungen und angepasster Taktung bedient werden, um den aktuellen Bedürfnissen der Fahrgäste noch besser gerecht zu werden. Der Rückgang an Fahrgästen an der Haltestelle Heumarkt kann auf den Straßenumbau an der Römerstraße, wodurch die Anfahrt der Haltestelle für einen längeren Zeitraum nicht möglich war, zurückgeführt werden. Die Fahrgastzahlen aus September sind während der Freigabe der Römerstraße und der Durchfahrt der Buslinien erfasst worden, was insbesondere für die Haltestelle Marktplatz und Freiheitsplatz nicht den Regelzustand widerspiegelt.

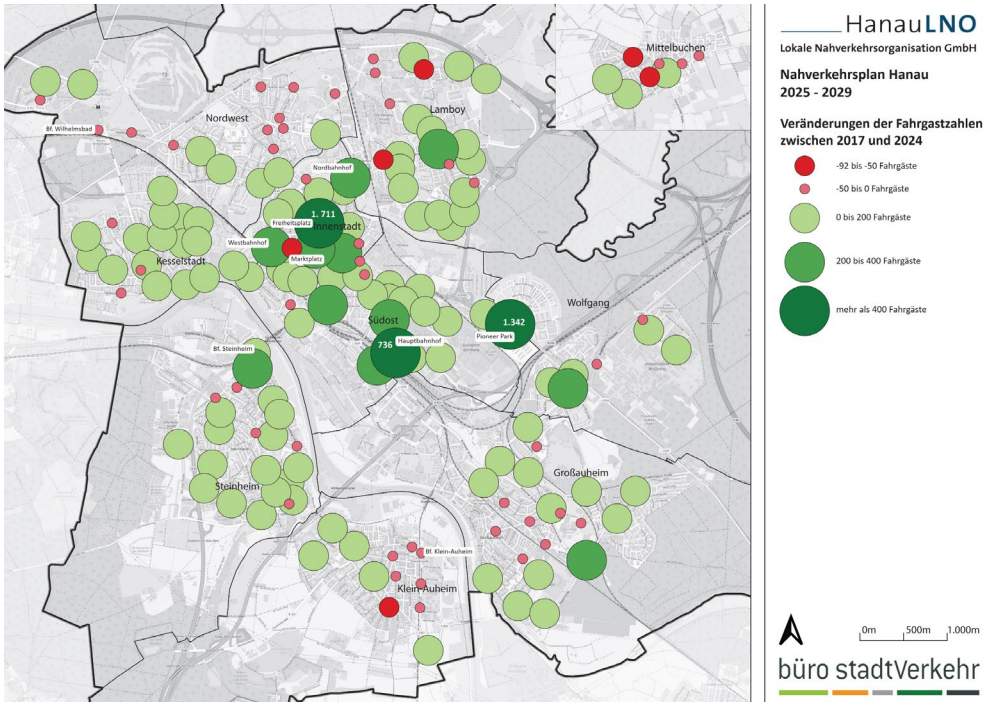


Abb. 4.5-2 Vergleich der Einsteigerzahlen von 2017 und 2024

	Einsteiger		Veränderung	
Haltestelle	**2017**	**09.2024**	**absolut**	**in %**
Freiheitsplatz	7.907	9.618	1.711	22%
Hauptbahnhof	3.530	4.266	736	21%
Marktplatz*	3.116	3.391	276	9%
Leimenstraße	1.256	1.595	338	27%
Westbahnhof	1.213	1.511	299	25%

Abb. 4.5-3 Die fünf Haltestellen mit dem größten absoluten Fahrgastzuwachs

	Einsteiger		Veränderung	
Haltestelle	**2017**	**09.2024**	**absolut**	**in %**
Paul-Ehrlich-Straße	814	722	-92	-11%
Heumarkt*	206	118	-89	-43%
Am Schwaberg	109	31	-78	-72%
Friedhof Klein-Auheim	487	412	-74	-15%
Wachenbuchener Straße	81	18	-63	-78%

Abb. 4.5-4 Die fünf Haltestellen mit der größten absoluten Fahrgastabnahme

Aufgrund von Baumaßnahmen konnten im Vergleichszeitraum nicht alle Linien regulär verkehren. Die Haltestelle Marktplatz wurde nur eingeschränkt und die Haltestelle Heumarkt zeitweise gar nicht bedient. Die Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2017 sind daher nur eingeschränkt mit den aktuellen Werten vergleichbar. Im regulären Linienbetrieb liegen die Fahrgastzahlen pro Tag (MFS) jedoch höher.

Nach Abschluss der Baumaßnahme zeigen die Erhebungen aus März 2025, dass an der Haltestelle Marktplatz durchschnittlich 3.801 Fahrgäste pro Tag einsteigen, an der Haltestelle Heumarkt sind es 210 Fahrgäste täglich. Damit zählt die Haltestelle Heumarkt nicht mehr zu den Haltestellen mit den niedrigsten Fahrgastzahlen. Besonders hohe Einsteigerzahlen verzeichnet die Haltestelle Freiheitsplatz mit 9.055 Fahrgästen pro Tag, was die hohe Bedeutung der Innenstadt-Haltestellen für den ÖPNV unterstreicht.

4.6 Tarif und Vertrieb

Die Stadt Hanau ist einer der 26 kommunalen Gesellschafter des RMV. In einem Aufsichtsratsbeschluss wird der im gesamten Verbundraum geltende Tarif festgelegt. Dabei basiert der RMV-Tarif auf einer Struktur von Tarifgebieten mit verschiedenen Preisstufen. Abbildung 4.6-1 stellt die verschiedenen Tarifzonen ausgehend vom Stadtgebiet Hanau dar. Im RMV gibt es die Preisstufen 1 bis 7. Daneben gibt es Sonderpreisstufen, die sogenannten Stadtpreisstufen für die Großstädte im Verbundgebiet und für die Sonderstatusstädte. In Hanau gilt für alle Fahrten innerhalb des Stadtgebiets die Stadtpreisstufe 1 für Sonderstatusstädte. Neben Kurzstrecken- und Einzelfahrkarten werden auch Zeitkarten wie z. B. Deutschlandticket, Tages- und Jahreskarte angeboten.

Fahrscheine können von den RMV-Kunden in Hanau direkt im Bus, in der RMV-MobilitätsZentrale am Freiheitsplatz, in der MobilitätsInfo im Hauptbahnhof, an RMV-Fahrkartenautomaten, im RMV-Ticketshop, in der RMVgo-App oder in Vorverkaufsstellen erworben werden.

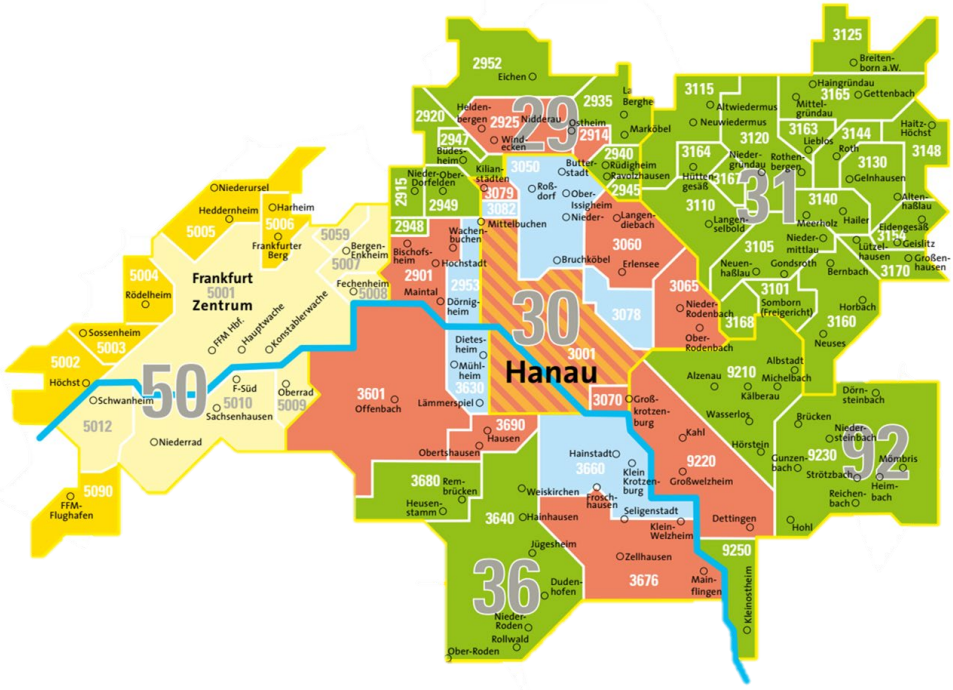


Abb. 4.6-1 Tarifzonen ab Hanau[27]

Durch die Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 haben sich die Einnahmeströme der Verkehrsunternehmen deutlich verändert. Bis zum Jahr 2025 werden die Mindereinnahmen, die durch die Einführung des Deutschlandtickets entstanden sind, durch staatliche Ausgleichszahlungen kompensiert. Diese Zahlungen sollten den Verlust ausgleichen, der durch das Wegfallen anderer Ticketarten und den fixen Preis des Deutschlandtickets verursacht wurde. Ob diese Ausgleichszahlungen jedoch auch in den kommenden Jahren weiterhin in der gleichen Höhe bereitgestellt werden, ist zum aktuellen Zeitpunkt noch offen. Die Unsicherheit resultiert aus möglichen Veränderungen der finanziellen Rahmenbedingungen und der Nutzung des Tickets, die die langfristige Planung und Schätzung der Einnahmen für die Verkehrsunternehmen erschweren. Selbst wenn die derzeitigen Kostensätze beibehalten werden, bleibt aufgrund der Inflation und des allgemeinen

[27] Hanau LNO (2024): Fahrplan - Hanau 2024 (S.12).

Preisanstiegs die Prognose über die zukünftige Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben schwierig. Insbesondere die steigenden Betriebskosten, wie etwa für Energie und Material, sowie die Investitionen in die Elektromobilität und Infrastruktur stellen die Verkehrsunternehmen vor finanzielle Herausforderungen. Dadurch wird es zunehmend ungewiss, in welchem Umfang die Einnahmen aus dem Deutschlandticket und anderen Quellen ausreichen werden, um diese steigenden Ausgaben zu decken.

5 Leitbild und Zielstellung des Nahverkehrsplanes

5.1 Grundsätzliches

Die Anforderungen an den städtischen ÖPNV haben sich in den letzten Jahren deutlich verändert. Der § 3 ÖPNVG Hessen besagt, dass es Ziel ist den ÖPNV als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten. Darüber hinaus werden an den ÖPNV heute aber deutlich weitergehende Anforderungen gestellt. So steht auch im übergeordneten Konzept „Richtung Zukunft - Mobilitätsleitbild Hanau“ beispielweise zum Handlungsfeld ÖPNV, dass die „Angebotsqualität des ÖPNV erweitert werden [muss]. Kundinnen und Kunden wünschen sich nicht nur Komfort und Pünktlichkeit, sondern auch Zuverlässigkeit und ein Angebot zu Randzeiten.“[28]. Zudem steht die Stadt Hanau vor weiteren Gegebenheiten und Herausforderungen:

- Die Bevölkerungszahlen der Stadt Hanau und des Umlandes wachsen.
- Der ÖPNV soll (neben dem Radverkehr) die Verkehrswende ermöglichen.
- Veränderungen am Arbeitsmarkt führen zu höheren Löhnen und voraussichtlich zu einem Mangel an (qualifiziertem) Personal.
- Die Einführung des Deutschlandtickets führt zu einer nicht gesicherten Einnahmesituation für die Jahre ab 2026.
- Die gesetzlich geforderte Dekarbonisierung und Entwicklung einer langfristigen Flottenstrategie zur Reduzierung der CO_2-Emissionen führt zu höheren Betriebs- und Investitionskosten.
- Die Bürgerinnen und Bürger entwickeln steigende Anforderungen an den ÖPNV und neue erweiterte Mobilitätsbedürfnisse. Dazu zählen zum Beispiel Mobilitätsstationen, die Ausweitung intermodaler Verknüpfungen, erweiterte Informationsbedürfnisse und Zahlungsmethoden.

5.2 Leitbild

Zielstellung für die Erstellung des Nahverkehrsplanes in Hanau ist die Umsetzung einer ÖPNV-Planung, die einen qualitativ hochwertigen und innovativen ÖPNV ausarbeitet, gleichzeitig aber die Herausforderungen einer nicht sichergestellten Finanzierung, eines sinkenden Kostendeckungsgrades, von Veränderungen am Arbeitsmarkt, technischen Veränderungen und neuen Anforderungen an bestehenden und neuen Mobilitätsformen berücksichtigt.

Der ÖPNV steht heute vor einer Vielzahl von Herausforderungen, die sowohl die unmittelbare Planung und Organisation als auch die langfristige Weiterentwicklung

[28] Magistrat der Stadt Hanau, Hanau Infrastruktur Service (HIS), Richtung Zukunft - Mobilitätsleitbild Hanau.

betreffen. Eine der größten Herausforderungen ist die Finanzierung des ÖPNV, da der Betrieb und die kontinuierliche Verbesserung eines attraktiven und umfassenden städtischen Verkehrsnetzes hohe Kosten verursachen. Die Bevölkerungsentwicklung spielt hierbei eine wesentliche Rolle, da eine alternde Gesellschaft und eine wachsende Stadt wie Hanau die Anforderungen an den ÖPNV verändern. Die Stadtplanung ist ein weiterer entscheidender Faktor für die Zukunft des ÖPNV. Die Stadt sollte ihre Infrastruktur so entwickeln, dass sie den Bedürfnissen einer sich wandelnden Bevölkerung gerecht wird, insbesondere durch die Förderung innerstädtischen Busverkehres und eine enge Verzahnung mit anderen Verkehrsträgern wie Rad- und Fußverkehren. Der Trend zu flexibleren Arbeitszeiten, Homeoffice und zunehmend dezentralen Arbeitsplätzen ist auch in Hanau deutlich zu erkennen und führte in den letzten vier Jahren bereits zu neuen Anforderungen an den ÖPNV. Die Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen verändert sich und erfordert eine flexible und bedarfsorientierte Anpassung des Angebots. Digitale Technologien bieten die Möglichkeit, den ÖPNV effizienter zu organisieren, etwa durch Buchungssysteme (On-Demand), Echtzeitinformationen, intelligente Ticketing-Systeme und die Optimierung von Fahrplänen. Die digitale Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern und die Integration in digitale Plattformen für die multimodale Mobilität stellen die Weichen für die zukünftige Entwicklung des Verkehrs und müssen zukünftig verstärkt berücksichtigt werden.

Technische Veränderungen und Innovationen im Bereich der Fahrzeugtechnik spielen eine immer größere Rolle. Diese Entwicklungen stehen im Einklang mit den Zielen der Nachhaltigkeit, die immer stärker in den Fokus rücken. Der ÖPNV wird hierbei als Schlüsselkomponente gesehen, um die Klimaziele der Stadt Hanau zu unterstützen und die Umweltbelastungen durch den Verkehr zu verringern.

Immer mehr Menschen bevorzugen flexible, komfortable und umweltfreundliche Mobilitätsangebote. Der ÖPNV muss in diesem Kontext nicht nur als Beförderungsmittel, sondern als Teil eines umfassenden, umweltbewussten Lebensstils wahrgenommen werden. Dies führt zu einer stärkeren Nachfrage nach neuen Mobilitätsformen wie Carsharing, Bikesharing oder Mitfahrdiensten, die zunehmend in den ÖPNV integriert werden, um eine multimodale Vernetzung zu ermöglichen. Bedarfsverkehre, wie AST-Verkehr, flexible Rufbusse oder On-Demand-Services, bieten hier eine Möglichkeit, auch in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage bedarfsorientiert zu bedienen.

Der ÖPNV muss in ein gesamtheitliches Mobilitätskonzept eingebunden werden, das nicht nur Busse und Bahnen umfasst, sondern auch private Mobilitätsanbieter und Sharing-Modelle integriert. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Anbietern sowie die Entwicklung von Plattformen, die es den Nutzern ermöglichen, verschiedene Verkehrsmittel nahtlos miteinander zu kombinieren.

Alle die angesprochenen Aspekte müssen in Ihrer Komplexität und Verbundenheit betrachtet und verstanden werden. In Abbildung 5.2-1 werden die Synergien und Wechselwirkungen dargestellt, um die Komplexität des Gesamtsystems aufzuzeigen, ohne einen Anspruch auf Vollständigkeit zu stellen. Aber es zeigt sich deutlich, dass die Verbindung von Innovation, Nachhaltigkeit und Flexibilität entscheidend sein wird, um den ÖPNV als attraktives und nachhaltiges Verkehrsmittel für die kommenden Generationen zu stärken.

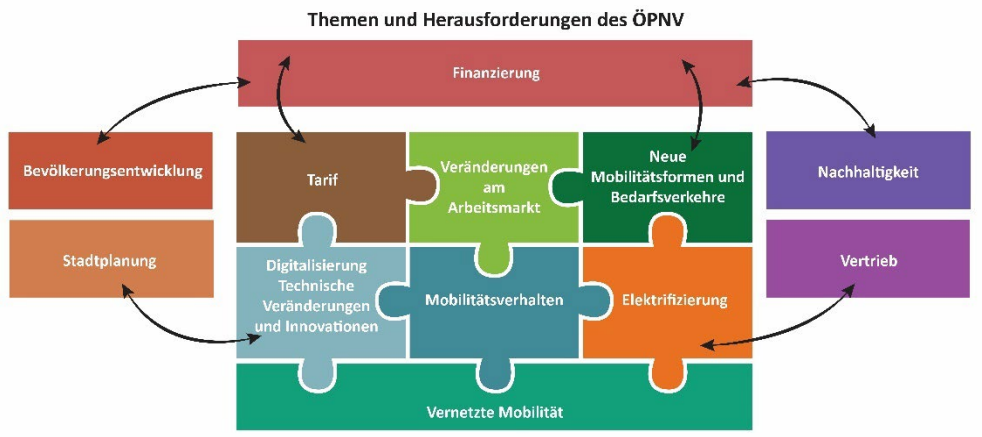


Abb. 5.2-1 Themen und Herausforderungen des ÖPNV

ÖPNV und Stadtplanung

ÖPNV und Stadtplanung sind immer gemeinsam zu betrachten. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass jede stadtplanerische Maßnahme, insbesondere Siedlungsflächenentwicklungen oder größere Quartiersentwicklungen sowie Gewerbeflächenentwicklungen die Nachfrage im ÖPNV verändern. Die Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindungen sollte schon zu Beginn der jeweiligen Planungen erfolgen. Nur so kann ein wirtschaftlicher und attraktiver Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht werden. Dazu müssen entsprechende Planungsvorhaben immer frühzeitig mit den Zielen und Vorgaben des Nahverkehrsplanes abgeglichen werden.

Mobilitätsleitbild

Das Mobilitätsleitbild von Hanau legt die grundsätzlichen Ziele und Leitlinien für die zukünftige Entwicklung des Verkehrssystems in der Stadt fest und nimmt auch eine klare Stellung zum ÖPNV. Für das Handlungsfeld ÖPNV sind Status Quo, Herausforderungen und folgende 13 Ziele festgelegt worden:

- Der ÖPNV soll in seiner jetzigen Angebotsqualität aufrechterhalten, bedarfsgerecht weiterentwickelt und in der Servicequalität verbessert werden.
- Begleitende Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung (Barrierefreiheit, digitaler Zugang) werden von den Kundinnen und Kunden erwartet und sind weiter umzusetzen.
- Die Umrüstung der Busflotte auf alternative Antriebe soll kontinuierlich verfolgt werden. Mittel- bis langfristig sind emissionsfreie Antriebe zu realisieren.
- Durch Bevorrechtigungen, wie Vorrangschaltungen oder Busspuren soll der ÖPNV gefördert werden.
- Das ÖPNV-Angebot ist bezüglich Bedienzeiten und Bedienqualität (Dichte und Taktfrequenzen) zu erhalten und gezielt weiterzuentwickeln.
- Eine Qualitätssteigerung wird durch ein den Linienverkehr ersetzendes oder On-Demand-System in geeigneten Stadtbereichen erzielt.
- Durch den Einsatz flexibler Bedienformen soll die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit kostengünstig und schnell aufgewertet werden.
- Die regionalen Buslinien sollen die oberzentrale Funktion Hanaus stärken.
- Durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen soll Multimodalität und der Umstieg auf den ÖPNV in der Stadt erleichtert werden.
- Die Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem ÖPNV soll zukünftig an den acht Bahnhöfen optimiert werden.
- Haltestellenbereiche sollen für einen bequemen, sicheren und barrierefreien

Einstieg und Aufenthalt aufgewertet werden.
- Bei der Gestaltung des ÖPNV und der dazugehörigen Infrastruktur sind vor allem die Bedürfnisse der Menschen nach Sicherheit und Barrierefreiheit zu beachten.
- Der Hauptbahnhof als ICE-Standort und als Drehscheibe für alle Verkehrsarten ist zu stärken.

Barrierefreiheit

Das Thema Barrierefreiheit ist im ÖPNV elementar, da allen Bürgerinnen und Bürgern eine Teilhabe ermöglicht werden soll. Besondere Bedürfnisse haben insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, ältere Menschen und Personen mit Behinderungen. Nach § 8 Abs. 3 des PBefG sind die zuständigen Aufgabenträger dafür verantwortlich, eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Verkehrsleistungen sicherzustellen und dabei die Bedürfnisse von Menschen zu berücksichtigen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, wie etwa Hör- oder Sehgeschädigte.

Um dies zu erreichen, sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen. Dazu gehören die vollständige Barrierefreiheit aller Verkehrsmittel, sowie deren Haltestellen. Diese müssen barrierefreie Einstiege, breite Türen, niedrige Einstiegshöhen, ausreichend Platz für Rollstühle, Kinderwagen und Rollatoren bieten und über gut sichtbare und hörbare Informationssysteme verfügen. Barrierefreiheit ist dabei nicht als einmaliges Ziel zu verstehen, sondern ein Prozess, der sich ständig an die sich verändernden Bedürfnisse sowie die technischen und rechtlichen Entwicklungen anpasst.

Das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) definiert Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen, die nach dem 28.06.2025 erbracht werden. Die Anforderungen ergeben sich aus den Normen und Standards der Bundesfachstelle Barrierefreiheit. Im ÖPNV fallen unter anderem Fahrausweisautomaten, Webseiten, Apps, elektronische Tickets und die Bereitstellung von Verkehrsinformationen unter diese Standards.

Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV ist ein zentrales Thema des Nahverkehrsplanes, da sie sicherstellen soll, dass die bereitgestellten Verkehrsleistungen sowohl finanziell tragfähig als auch effizient sind. Dabei ist vor allem eine effiziente Nutzung der vorhandenen Ressourcen zu berücksichtigen. Hauptsächlich betrifft dies Fahrzeuge, Personal und Infrastruktur, deren Nutzung optimal aufeinander abgestimmt werden muss. Unter anderem ist hier auf eine hohe Auslastung der Verkehrsmittel, eine Reduzierung von Leerfahrten und effiziente Gestaltung von Betriebszeiten zu achten. Gleichzeitig soll die Beförderungsqualität hoch sein, um den ÖPNV auch für wahlfreie Kunden attraktiv zu halten. Die Finanzierung des Angebotes sollte dabei ggf. verfügbare Fördermittel berücksichtigen und setzt daher eine langfristige Planung von Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeugflotten oder in innovative Technologien voraus. Schon die Entwicklungen der vergangenen Jahre haben die Stadt Hanau vor große Finanzierungsherausforderungen gestellt. Die weitere Erneuerung des Fuhrparks sowie notwendige Modernisierungen und Erneuerungen werden auch in den nächsten Jahrzehnten erhebliche Investitionen notwendig machen. Auch ohne Berücksichtigung einer Verkehrswende ist davon auszugehen, dass die Kosten und damit auch die Defizite in Zukunft steigen werden. Da die Anforderungen an einen hochwertigen ÖPNV schnelllebig sind, ist ein regelmäßiges Monitoring

der angebotenen Verkehrsleistungen, des jeweiligen Fahrzeugeinsatzes und der Einsatz der jeweiligen Bedienungsformen im ÖPNV notwendig.

Emissionen

Die Vermeidung von Emissionen ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Gerade das Thema Mobilität, der MIV, und der straßengebundene ÖPNV tragen derzeit dazu bei Emissionen zu verursachen. Daher soll die Weiterentwicklung des ÖPNV maßgeblich dazu beitragen, die umwelt- und klimapolitischen Ziele der Stadt Hanau zu unterstützen. Dies betrifft insbesondere die Reduzierung von Lärmemissionen sowie die Senkung von Schadstoff- und Treibhausgasbelastungen. Der Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, der Lärmaktionsplan sowie das kommunale Klimaschutzkonzept Hanau berücksichtigen auch den öffentlichen Nahverkehr in ihren Zielsetzungen und Maßnahmen. Ein zentraler Aspekt dieser Konzepte ist die Verlagerung des Verkehrs vom MIV hin zum Umweltverbund. Eine klimafreundliche Verkehrspolitik umfasst daher neben der Optimierung des ÖPNV auch eine Kampagne für nachhaltige Mobilität sowie Infrastrukturmaßnahmen zur Stärkung des Nahverkehrs. Die verkehrsbedingten Lärm-, Schadstoff- und Treibhausgasemissionen des ÖPNV sollen schrittweise reduziert werden, wobei der ÖPNV auf den Einsatz modernster Technologien setzt. Dies umfasst die langfristige Abkehr von den klassischen Verbrennungsmotoren, in der Regel Dieselbussen, und die Einführung von emissionsfreien Bussen. Dies fordert auch die Clean Vehicle Directive (CVD) als europäische Richtlinie, die die Umweltbelastungen durch den Verkehrssektor reduzieren möchte. Sie legt Anforderungen an die Beschaffung von saubereren Fahrzeugen durch öffentliche Auftraggeber fest, um die Einführung von Fahrzeugen mit geringeren CO_2-Emissionen, weniger Luftschadstoffen und einer besseren Energieeffizienz zu fördern. Ein wesentlicher Bestandteil der CVD ist die Verpflichtung, dass öffentliche Einrichtungen und Unternehmen bei der Anschaffung von Fahrzeugen zunehmend auf emissionsarme oder emissionsfreie Fahrzeuge setzen.

ÖPNV-Organisation

Die Qualität und Attraktivität des ÖPNV werden maßgeblich durch die Prozesse in seiner Planung und Umsetzung beeinflusst. Die Aufgabenträger, deren Organisationen, Verkehrsunternehmen, Betreiber der ÖPNV-Infrastruktur, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden, Planungsbehörden sowie andere relevante Parteien müssen dazu eng zusammenarbeiten und kooperieren.

Dafür müssen für die Planung und Realisierung des ÖPNV-Angebots alle relevanten Prozesse klar definiert werden, insbesondere in Bezug auf Zuständigkeiten und einzelne Prozessschritte. Dies schließt auch die Kommunikation zwischen den Beteiligten mit ein. Wenn sich im Verlauf der praktischen Umsetzung Schwächen oder Verbesserungspotenziale zeigen, sollen die Prozesse entsprechend weiterentwickelt und optimiert werden.

6 Anforderungsprofil und Qualitätsstandards

6.1 Grundlagen

Um das erreichte Angebotsniveau des ÖPNV und dessen Qualität einerseits zu erhalten und andererseits entsprechend den Zielvorgaben und des Leitbildes weiterzuentwickeln werden im Folgenden die verbindlichen Qualitätsstandards festgelegt.

Die Qualitätsstandards dienen dabei zur Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots und gleichzeitig zukünftig zur Bewertung der erfolgten Entwicklungen im ÖPNV in Hanau.

Für das im Hanauer Stadtbusverkehr gegenwärtig und bei Neuvergabe zukünftig tätige Verkehrsunternehmen sind die Qualitätsstandards verbindlich. Dadurch bieten sie diesen Unternehmen aber auch eine Entscheidungsgrundlage für eine langfristige und stabile Planung der zu erbringenden Verkehrsleistungen und damit zur Sicherstellung der gewünschten und festgelegten Qualitäten im ÖPNV.

6.2 Erschließungsqualität und Erreichbarkeit des ÖPNV

Für eine effiziente und bürgerfreundliche Verkehrserschließung ist es entscheidend, dass die Erreichbarkeit von Haltestellen den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht. Ein zentraler Standard ist, dass alle Siedlungsgebiete im Stadtgebiet innerhalb eines definierten Fußwegs (siehe Kapitel 7.2) von den Haltestellen erreichbar sein sollten. Klassisch werden für die Bewertung der Verkehrserschließung Einzugsradien um die Bushaltestellen festgelegt. Die Siedlungsbereiche, die sich innerhalb der Radien befinden, gelten als erschlossen. Eine genauere Analyse ermöglicht die vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) entwickelte Methodik zur Beurteilung der ÖPNV-Erschließungsqualität, die sich in der Schweiz als Planungs- und Bewertungsinstrument etabliert hat. Sie erlaubt eine systematische und vergleichbare Analyse der räumlichen Abdeckung und Angebotsgüte im ÖPNV auf Basis von Güteklassen. Dabei wird hier die ÖPNV-Erschließung anhand der Entfernung zur nächsten Haltestelle, die Zahl der täglichen Abfahrten und der Qualität des Verkehrsmittels bewertet.

Im Allgemeinen sollten annähernd alle Einwohner in Gebieten mit Güteklasse A bis C erschlossen sein. Dies gilt insbesondere für zentrale innerstädtische Quartiere und ebenso für große Arbeitsplatzstandorte. Dies bedeutet, dass ein Großteil der städtischen Wohngebiete und Arbeitsstätten zu Fuß innerhalb weniger Minuten erreichbar sein sollte, um die Nutzung des ÖPNV zu fördern und den Zugang zur Mobilität zu gewährleisten.

Dieser hohe Anteil ist wichtig, um sicherzustellen, dass der ÖPNV für nahezu alle Bürger als attraktive und praktikable Option wahrgenommen wird. Dabei spielt nicht nur die geografische Nähe eine Rolle, sondern auch die Qualität und Häufigkeit des Angebots. So ist es essenziell, dass die Haltestellen nicht nur gut erreichbar sind, sondern auch regelmäßig bedient werden, um den tatsächlichen Bedarf in den jeweiligen Siedlungsbereichen zu decken.

Zusätzlich zur räumlichen Erreichbarkeit ist es wichtig, dass die Erschließung auch den zeitlichen Anforderungen gerecht wird. Dazu gehört, dass die Haltestellen zu den relevanten Tageszeiten insbesondere während der HVZ mit einem angemessenen Takt bedient werden. In Bereichen mit besonders hoher Nachfrage oder großer Bevölkerungsdichte sollte die Taktung entsprechend angepasst werden, um eine hohe Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten und Staus oder Überfüllung zu vermeiden.

Eine direkte ÖPNV-Anbindung der Innenstadt ist entscheidend für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Wenn Fahrgäste erst weite Wege zu Fuß zurücklegen müssen, um das Zentrum zu erreichen, verliert der ÖPNV deutlich an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem MIV. Häufig wird angeführt, dass Busverkehre in Innenstadtbereichen zu erhöhtem Verkehrsaufkommen, Lärm oder Emissionen führen. Ziel sollte jedoch sein, vorrangig den MIV zu reduzieren, um die städtische

Belastung zu senken und gleichzeitig eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sicherzustellen. Bei Umleitungen über Randlagen verlängern sich die Fahrzeiten, was für viele Fahrgäste mit einem höheren Aufwand verbunden ist. Eine verlässliche, direkte Innenstadtanbindung bleibt daher ein zentraler Erfolgsfaktor für eine nachhaltige städtische Mobilität.

Darüber hinaus soll die angestrebte Erschließung nicht nur den aktuellen Bedarf abdecken, sondern auch zukünftige Entwicklungen berücksichtigen. Dabei sind insbesondere geplante Wohn- und Gewerbegebiete sowie infrastrukturelle Maßnahmen, wie der Ausbau von Straßen oder Neubauten von Haltestellen, mit einzubeziehen, um eine zukunftsfähige und nachhaltige Verkehrsplanung sicherzustellen.

6.3 Bedienungsqualität und Bedienungsform

Im Stadtgebiet Hanau ist die Anbindung an verschiedene Metropolen, Nachbarstädte und Gemeinden durch die SPNV-Linien gegeben. Zusätzlich ist durch die vorhandenen acht Bahnhöfe und Haltepunkte eine innerstädtische Erschließung auf verschiedenen Relationen vorhanden. Auf diesen Relationen bestehen geringe Reisezeiten, eine Anbindung und Erschließung aller Stadtteile ist dadurch aber nicht gegeben. Hier hat das Busliniennetz die Aufgabe die Erschließung und Anbindung der verschiedenen Stadtbereiche sicherzustellen. Dabei ist eine hohe Bedienungsqualität von zentraler Bedeutung, denn nur durch regelmäßige Taktungen, verlässliche Betriebszeiten, kurze Umsteigewege und eine gute Erreichbarkeit relevanter Ziele kann der ÖPNV als attraktive Alternative zum MIV wahrgenommen werden. In Zeiten und Bereichen mit geringerer Fahrgastnachfrage könnte zudem die Einführung oder Umstellung auf bedarfsgesteuerte und flexible Bedienungsformen in Betracht gezogen werden, um auch dort eine angemessene Erschließung sicherzustellen.

6.4 Verkehrsbedienung - Verkehrs- und Betriebszeiten

Mit der Festlegung der Verkehrsbedienung bzw. Bedienungsqualität wird bestimmt, zu welchen Zeiten ein ÖPNV-Angebot bestehen soll. Gleichzeitig wird festgelegt, welche Bedienungshäufigkeiten zwischen den verschiedenen Bedienungskorridoren Grundlage für die weiteren Planungen sind.

Für die Stadt Hanau eigenen sich die statistischen Bezirke als Grundlage für die Festlegung der Bedienungskorridore und Bedienungsstandards.

Diese werden auf Basis der Bevölkerungszahlen, der Bevölkerungsdichte, der Bevölkerungsentwicklung, sowie dem Vorhandensein von Zielen, die auf eine erhöhte ÖPNV-Nachfrage schließen lassen, definiert. Dies umfasst sowohl Arbeitsplatzstandorte, zentrale Bereiche mit Versorgungsfunktion sowie Freizeitziele.

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

Abb. 6.4-1 Gebietskategorie und Stadtbezirke

Nach der Einteilung der Hanauer Stadtbezirke werden die Bedienungsstandards der jeweiligen Gebietskategorie festgelegt. Dabei umfasst der Bedienungskorridor Verbindungen zwischen den Orten derselben Gebietskategorie und zu den relevanten Zielen (z.B. Freiheitsplatz und Hauptbahnhof). Für diese sind dann die Mindeststandards der Bedienung festgelegt.

Bedienungsstandards					
Bedienungskorridor	**Mo.-Fr.**			**Sa., So., FT**	
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
Gebietskategorie I	T10	T10	T30	T15	T30
Gebietskategorie II	T15	T15	T30/ 60	T15	T30/ 60
Gebietskategorie III	T30	T30/ 60	T60	T30/ 60	T60

Abb. 6.4-2 Bedienungsstandards nach Bedienungskorridoren

Die Verbindungsqualität zwischen den Stadtteilen wird dahingehend definiert, dass Fahrten, die mindestens einen Umstieg erfordern, in der HVZ eine Gesamtreisezeit von höchstens 30 Minuten sowie eine Umsteigezeit von maximal 10 Minuten aufweisen sollen. Die Gesamtreisezeit und Umsteigezeit von 30 Minuten gilt als Akzeptanzschwelle von Fahrgästen und sollte eingehalten werden, um die Attraktivität des ÖPNV zu erhalten. Gleichzeitig wird dadurch der Grundsatz der gleichwertigen Lebensverhältnisse nach §2 Raumordnungsgesetz (ROG) sichergestellt.

Um eine angemessene Bedienung in allen Stadtbezirken zu gewährleisten, wird bei der Festlegung der Betriebszeiten wie folgt nach Verkehrstagen sowie den Verkehrszeiten Hauptverkehrszeit (HVZ), Normalverkehrszeit (NVZ), Schwachverkehrszeit (SVZ) und Nachtverkehrszeit (NaVZ) unterschieden:

Uhrzeit	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Mo.-Fr.	NaVZ					NVZ	HVZ		NVZ					HVZ						NVZ		SVZ		
Sa.	NaVZ					SVZ			NVZ													SVZ		
So./Ftg.	NaVZ								SVZ															

Abb. 6.4-3 Definition der Verkehrszeiten

Zudem werden Gebiete mit hoher Nachfrage aufgrund von Verknüpfungsfunktionen mit dem SPNV oder innerhalb des öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehrs (ÖSPV) auf Basis der vorhandenen Nachfrage bzw. den Nachfragepotentialen bestimmt.

Dies sind in Hanau in der Innenstadt die Haltestellen Freiheitsplatz und Marktplatz, sowie der Hauptbahnhof Hanau. Eine Anbindung an diese ist von allen Gebietstypen erforderlich und zu gewährleisten und stellt die Grundlage für die Definition der Bedienungskorridore dar.

Daneben gibt es weitere wichtige Ziele und Verknüpfungspunkte, die auf verschiedenen Relationen eine hohe Nachfrage und Potentiale erfahren.

Bahnhöfe/ Haltepunkte	Großauheim
	Wolfgang
	Nordbahnhof
	Westbahnhof
	Steinheim
	Wilhelmsbad
Arbeitsplatzschwerpunkte	Gewerbegebiet Nord
	Technologiepark/ Industriepark Wolfgang
	Goodyear
	Heraeus
Stadtteilzentren	Steinheim
	Großauheim
	Klein-Auheim
	Lamboy
Ziele im Freizeitverkehr	Wildpark Alte Fasanerie Hanau
	Wilhelmsbad
	Kinopolis Hanau

Abb. 6.4-4 Wichtige Ziele und Verknüpfungspunkte

6.5 Verkehrsinfrastruktur und Personal

6.5.1 Fahrplanung

Die Erstellung und Veröffentlichung des aktuellen Fahrplans ist durch die Hanau LNO zu erbringen. Dazu zählen auch die Datenaufbereitung, die Bereitstellung von Daten für die elektronische Fahrgastinformation, die Erstellung von digitalen und Printprodukten zur Kundeninformation sowie die Abstimmung mit dem RMV. Das Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass die Aushangfahrpläne an den Haltestellen ausgehängt und ggf. bei Beschädigung oder Fahrplanänderungen ausgetauscht werden. Die Fahrleistung ist vollständig und gemäß Fahrplan durch das Verkehrsunternehmen zu erbringen.

Zudem ist das Verkehrsunternehmen Ansprechpartner und Dienstleister für den Zusatzverkehr von Schulen und Ausbildungsstätten, bei Veranstaltungen mit hohem Besucheraufkommen und auf Anfrage von Hanauer Unternehmen und Institutionen. Zur Abwicklung von Sonderverkehren können Subunternehmer eingesetzt werden.

Ein ausschlaggebender Faktor für die Nutzung von ÖPNV-Angeboten sind die Zuverlässigkeit sowie die Pünktlichkeit. Hierbei müssen die Fahrten pünktlich erbracht und die Betriebszeiten, Taktfolge und vorgesehene Umsteigemöglichkeiten eingehalten werden. Als pünktlich gelten Busfahrten, die eine Verspätung bis maximal drei Minuten aufweisen. Verfrühungen sind nicht zulässig und sind als Fahrtausfälle zu bewerten. Für die Endhaltestellen sowie die Haltestellen Hauptbahnhof, Freiheitsplatz, Bahnhof Steinheim und Wilhelmsbad ist eine durchschnittliche Pünktlichkeitsquote von mindestens 90 % anzustreben. Fahrtausfälle sind durch die vom Verkehrsunternehmen gestellten Reservefahrzeuge und -personal aufzufangen. Um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV zu erhöhen, sind Busbeschleunigungsmaßnahmen wie z. B. die Errichtung einer eigenen Busspur oder die Bevorrechtigung von Bussen durch die daran angepassten LSA, zu prüfen. Zudem sind Beschilderungen von Park- und Halteverboten an An- und Ausfahrten von Haltestellen sowie entlang des Linienweges anzubringen, wenn dies zu einer Verbesserung der ÖPNV-Leistungen führt und gesamtverkehrlich verträglich ist. Darüber hinaus ist das Falschparken, das die Fahrt des Busses beeinträchtigt, seitens der Stadt in regelmäßigen Abständen strenger zu kontrollieren und zu ahnden.

Bei kurzfristigen Störungen im regulären Fahrplan sind Störungsdienste im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten schnellstmöglich vom Verkehrsunternehmen bereitzustellen. In gleicher Weise gilt dies bei geplanten Betriebsabweichungen, z. B. verursacht durch Baustellen. Die Fahrgäste sind unverzüglich von Abweichungen vom Regelplan über elektronische Medien und DFI zu informieren. Damit soll eine vergleichbare Qualität des ÖPNV-Angebotes geschaffen werden, das Fahrgäste weiterhin nutzen können.

6.5.2 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

Die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge sind neben der Angebotsqualität das entscheidende Merkmal für die Qualität des ÖPNV-Betriebs. Die festgelegten Anforderungen gelten verbindlich nur für Verkehrsunternehmen, die ausschließlich im Stadtbusverkehr Hanau tätig sind. Dabei müssen die Fahrzeugstandards die gesetzlichen Vorgaben des PBefG sowie die gesetzlichen Vorgaben zur Beschaffung neuer Nahverkehrsfahrzeuge berücksichtigt werden.

Bei der Beschaffung von neuen Fahrzeugen ist seitens der öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber besonders auf den Umweltschutz zu achten, wobei alle relevanten technischen und gesetzlichen Vorschriften beachtet werden müssen. Die CVD enthält Mindestanforderungen bei der Beschaffung von Pkw und leichten wie schweren Nutzfahrzeugen mit dem Ziel, den Ausstoß von Emissionen im Straßenverkehr zu reduzieren. Die Richtlinie richtet sich an öffentliche Aufgabenträger sowie Sektorenaufgabenträger und verpflichtet sie dazu, bei der Beschaffung von neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte der Emissionen einzuhalten. Bei schweren Nutzfahrzeugen und Bussen ist hingegen die Nutzung alternativer Kraftstoffe festgesetzt. Konventionelle Kraftstoffe wie Diesel gelten nicht als alternative Kraftstoffe und können bei der Erreichung der Mindestquote nicht genutzt werden. Bei Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben der jeweiligen Fahrzeugklasse gilt das Fahrzeug als „sauber“ (d.h. emissionsarm/ -frei). Ein Bus gilt als „sauber“, wenn ausschließlich alternative Kraftstoffe genutzt werden, wie z.B. Strom oder Wasserstoff.

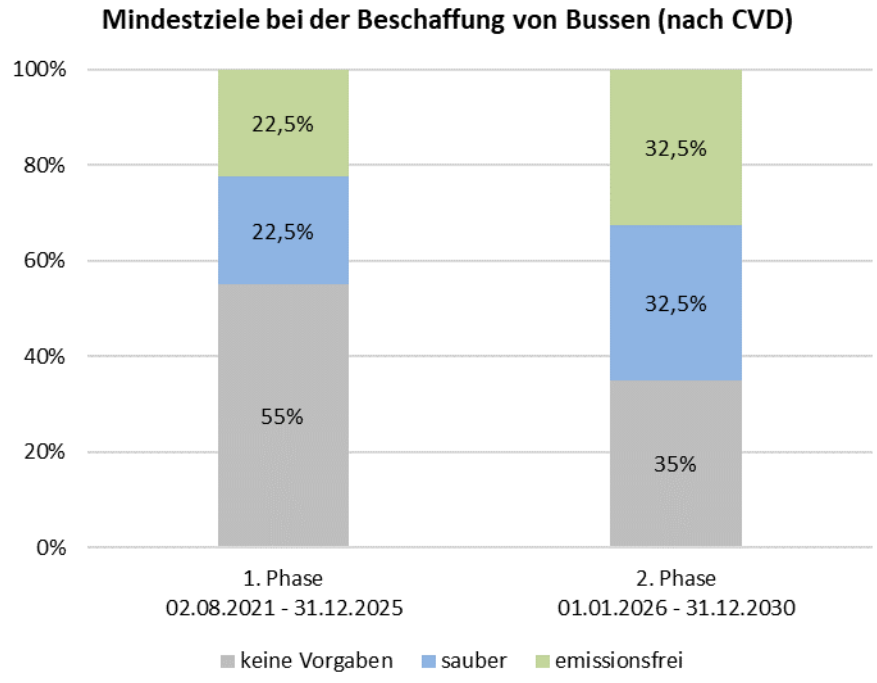


Abb. 6.6.2-1 Mindestziele bei der Beschaffung von Bussen nach CVD

Zusätzlich müssen die gesetzlichen Vorgaben des BGG beachtet werden, um den barrierefreien Zugang zum ÖPNV schrittweise sicherzustellen. Dies ist insbesondere bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen von großer Bedeutung.

Das Verkehrsunternehmen, das den Stadtverkehr in Hanau betreibt, stellt sicher, dass auch die Subunternehmer Fahrzeuge beschaffen und einsetzen, die den Anforderungen der CVD sowie deren nationaler Umsetzung entsprechen.

Für Fahrzeuge in der Betriebsreserve können gegebenenfalls abweichende Standards vereinbart werden. Dennoch sind folgende Qualitätsstandards grundsätzlich bei der Fahrzeugbeschaffung zu beachten:

- UN/ECE-Regelung R 107 Busse ist zu befolgen
- Umweltstandard gemäß CVD und Bundesgesetzgebung, mindestens Euro 6, bei Neufahrzeugen als Diesel/ Mild-Hybrid, ansonsten Elektrobus mit Batteriespeicher für Overnight-Charging (hierfür Vorhaltung der Ladeinfrastruktur durch das Verkehrsunternehmen)
- Niederflurtechnik mit Kneeling
- Akustische und visuelle Fahrgastinformation innen mit Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle, Anzeige „Wagen hält“ oder ähnlich, TFT-Monitore (SL 1 Stück, GL 2 Stück) zur Darstellung des Linienweges und der „Wagen hält“ Anzeige, Anschlussanzeige mit technischer Schnittstelle zur Direktauskunft
- Akustische und visuelle Fahrgastinformation außen mit hochauflösender Punktmatrix (LED-Technik) an Front und Seite rechts für Anzeige der Liniennummer mit Fahrtziel, Anzeige der Liniennummer an Heck und Seite links
- Haltewunschtaster im Fahrzeug an jeder senkrechten Haltestange und in Multifunktionsbereichen
- Vollklimatisierung des Fahrgastraumes
- Sitzplatzanzahl: SL 35 Sitzplätze, davon max. 8 Klappsitze, GL 45 Sitzplätze, davon max. 8 Klappsitze, wobei die genaue Zahl je nach Modell durch technische Anforderungen bestimmt wird
- Bestuhlung zwischen Tür 1 und Tür 2 2 Sitze und 1 ½-Sitz
- Sitze dünn gepolstert und pflegeleichtem Bezug
- Im SL-Bus eine, im GL-Bus zwei Sondernutzungsflächen (Stehperron mit Mindestgröße von 900 x 2.100 mm und 900 x 1.400 mm) für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder, etc., jeweils mit Haltewunschtaster mit Rollstuhl und Kinderwagensymbol, Sicherungsmöglichkeit für Rollstuhlfahrer
- Manuelle Klapprampe an der zweiten Tür
- Außentaster an Tür 2 für Rampenanmeldung mit Symbol Rollstuhl und Kinderwagen
- Anzahl der Türen: SL mindestens 2 Türen (doppelt breit), GL mindestens 3 Türen (doppelt breit)
- Videoüberwachung
- Ausstattung mit Bordrechner/ Fahrscheindrucker
- Kontaktloses Bezahlen im Fahrzeug mit Debit-/ Kreditkarte und NFC-Medien (Smartphone)
- Funkausrüstung zur Kommunikation mit der Leitstelle
- Ausstattung mit Fahrgastzählgeräten

Das Alter der im Linienbetrieb eingesetzten Fahrzeuge darf 14 Jahre nicht überschreiten. Das Durchschnittsalter aller Fahrzeuge im Regelverkehr darf acht Jahre

nicht überschreiten. Das Durchschnittsalter wird auf die Mitte des jeweiligen Fahrplanjahrs bezogen und für Bus, AST und On-Demand-Verkehr getrennt betrachtet. Übergeordnete Bestimmungen, etwa in Bezug auf Ausstattung oder Emissionsstandards, sind immer einzuhalten. Im Rahmen der Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe sollte geprüft werden, inwieweit Kooperationen mit benachbarten LNO Synergieeffekte ermöglichen können.

6.5.2.1 Anforderungen für Subunternehmer

Die Anwendung der genannten Ausstattungsmerkmale auf die von Subunternehmern erbrachten Fahrleistungen ist verbindlich. Für zusätzliche Bussonderverkehre und für Fahrzeuge, die nicht regelmäßig im Einsatz sind, können abweichende Fahrzeugstandards festgelegt werden. Diese müssen jedoch mindestens folgende Anforderungen erfüllen:

- Ticketkontrollsystem/ Fahrscheinverkauf
- Klimaanlage im Fahrgastraum
- Grundlegende Fahrgastinformation (Fahrtziel, Liniennummer)
- Technisch angemessene Kommunikationsmöglichkeit mit der Leitstelle
- Niederflurtechnik und Klapprampe

6.5.2.2 Fahrzeugausstattung On-Demand-Verkehr

Der On-Demand-Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs in Hanau und soll die bestehenden Angebote sinnvoll ergänzen. Um dabei den Fahrgastkomfort und die Zufriedenheit dauerhaft zu gewährleisten, gelten für die Fahrzeuge bestimmte Ausstattungsstandards. Die eingesetzten Fahrzeuge sollen über eine Vollklimatisierung im Fahrgastraum verfügen, damit auch an heißen Tagen eine angenehme Fahrt möglich ist. Die Sitze sollen mit pflegeleichten Bezügen ausgestattet sein, um eine einfache Reinigung im täglichen Einsatz zu gewährleisten. Zur Kommunikation mit der Leitstelle soll eine Funkausrüstung oder eine vergleichbare Kommunikationsmöglichkeit vorhanden sein. Der Antrieb der Fahrzeuge soll batterieelektrisch erfolgen, um einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten und den Umweltverbund zu stärken. Es sollen kompakte Kleinbusse (Vans/ “Sprinter“) eingesetzt werden, die sich flexibel und effizient im Stadtverkehr bewegen lassen und gleichzeitig ausreichend Platz und Komfort für die Fahrgäste bieten. Zudem soll zumindest bei einem Teil der eingesetzten Fahrzeuge der Zugang zum Fahrzeug barrierefrei gestaltet sein, um auch mobilitätseingeschränkten Personen, einschließlich Fahrgästen mit Rollstuhl oder Rollator, eine uneingeschränkte Nutzung des Angebots zu ermöglichen.

6.5.2.3 Fahrzeugaußenwerbung

Die Werbung auf Bussen darf nicht das einheitliche Bild der Stadtbusse in Hanau stören. Das Anbringen von Werbung mit politischen, religiösen, pornographischen bzw. sexuell anstößigen sowie gewaltverherrlichenden Inhalten sind hierbei zu unterbinden. Die Vorderseite des Busses ist werbefrei zu halten. Die Seitenscheiben dürfen nicht vollflächig und nur in Ausnahmefällen mit Lochfolie beklebt werden.

6.5.3 **Haltestellen**

Haltestellen sowie die dort haltenden Busse und Abfahrtzeiten müssen für den Fahrgast eindeutig und leicht erkennbar sein. Für aktuelle Informationen zu Betriebsabweichungen sollten möglichst alle zentralen Haltestellen und die wichtigsten Zustiegshaltestellen mit DFI ausgestattet werden. Zudem ist unter Beachtung

der örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich der Wartezeit an Bushaltestellen für die Fahrgäste der Schutz vor Wind und Regen sowie das Sicherheitsempfinden durch Beleuchtung im Dunkeln anzustreben. Für längere Wartezeiten sollten Haltestellen auch mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet werden. An Umsteigehaltestellen sollen zudem Orientierungshilfen eingerichtet werden, sodass Fahrgäste den Weg von der Bushaltestelle zur nächsten Bushaltestelle (z.B. an der Haltestelle Albrecht-Dürer-Straße und Am Obertor) oder zum Bahnhof (z.B. an der Haltestelle Nordbahnhof und Paul-Ehrlich-Straße) leicht finden können. Haltestellen in der Nähe von Krankenhäusern, Arztpraxen und Altenheimen (z.B. die Haltestelle Nussallee) sollten nach Möglichkeit mit Wetterschutzanlagen ausgestattet werden. Diese Orte werden häufig von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt, die durch den Schutz vor Witterungseinflüssen mehr Komfort und Barrierefreiheit erhalten. Ebenso sollten stark frequentierte Haltestellen, etwa an großen Einkaufszentren oder besonders nachfragestarken Standorten mit einem Witterungsschutz versehen werden. Dadurch wird nicht nur der Aufenthalt angenehmer gestaltet, sondern auch die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs insgesamt gesteigert.

Zudem ist die Sauberkeit an Haltestellen ein wesentlicher Bestandteil eines attraktiven und benutzerfreundlichen öffentlichen Nahverkehrs. Regelmäßige Reinigungsintervalle, insbesondere an hochfrequentierten Umsteigepunkten, tragen maßgeblich zur Aufenthaltsqualität und zum Sicherheitsgefühl der Fahrgäste bei. Daher sind Graffiti und Verschmutzungen regelmäßig zu entfernen. Gemäß der Satzung über die Straßenreinigung im Gebiet der Stadt Hanau und Gebührenfestsetzung sind dafür der anliegende Grundstückseigentümer und die Stadt Hanau zuständig. Für die Fahrgäste sollen die Meldewege für Verunreinigungen vereinfacht und digitalisiert werden. Ziel ist es, eine durchgehend saubere und einladende Infrastruktur zu gewährleisten, die den ÖPNV langfristig attraktiver macht. Ebenso sind Beschädigungen des Haltestellenmobiliars kurzfristig zu beheben.

Neben der Sauberkeit ist auch die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen ein zentraler Aspekt eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrs. Laut § 8 Abs. 3 PBefG in der aktualisierten Fassung, die ab dem 01.08.2021 gilt, müssen im Nahverkehrsplan die Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ konkret aufgeführt und begründet werden, falls das Planungsziel einer vollständigen Umsetzung bis zum Jahr 2022 nicht erreicht werden kann. Bevor die Ausnahmen festgelegt werden können, sind bevorzugt Alternativen zu prüfen. Dies können z.B. kleinräumige Verlegungen sein.

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen folgt einer Reihe von Standards, die darauf abzielen, den ÖPNV für alle Personen zugänglich zu machen. Ein wesentlicher Aspekt ist der stufenlose Zugang zu Haltestellen, um eine uneingeschränkte Nutzung für Personen mit Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen zu ermöglichen.

Für sehbehinderte Personen werden taktile Leitsysteme und Bodenmarkierungen bereitgestellt, die eine sichere Orientierung ermöglichen. Der Bussteig sollte sich auf gleicher Höhe wie der Fahrzeugeingang befinden, um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu gewährleisten.

Die Haltestellen müssen ausreichend Platz für Rollstühle und Kinderwagen bieten, um eine uneingeschränkte Nutzung zu ermöglichen. Eine visuelle und akustische Informationsversorgung z.B. über digitale Anzeigetafeln mit Vorlesefunktion (Text-to-Speech) sorgt dafür, dass alle Fahrgäste rechtzeitig und verständlich mit relevanten Informationen versorgt werden. Zudem ist eine ausreichende Beleuchtung an

den Haltestellen erforderlich, um eine sichere Nutzung bei Dunkelheit zu gewährleisten.

Die Einstufung der bereits barrierefrei ausgebauten Haltestellen erfolgt nach dem RMV-Maßnahmenplan „Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr“[29]. Haltestellen mit einer Bordsteinhöhe von mindestens 22 cm sowie einem taktilen Leitsystem gelten als vollständig barrierefrei. Für diese Haltestellen besteht derzeit kein weiterer Handlungsbedarf. Haltestellen mit einer Bordsteinhöhe größer als 16 cm, jedoch kleiner als 20 cm, werden als weitgehend barrierefrei eingestuft. Diese Haltestellen erfüllen damit die wesentlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit, entsprechen jedoch noch nicht vollständig dem angestrebten Ausbaustandard. Haltestellen mit einer Bordsteinhöhe von unter 16 cm oder fehlenden taktilen Leitelementen sind mittelfristig auszubauen, um eine vollständige Barrierefreiheit gemäß den Vorgaben des RMV-Maßnahmenplans sicherzustellen.

Niederflurbusse mit Kneelingfunktion können die Fahrzeughöhe beim Einstieg anpassen, sodass ein nahezu barrierefreier Einstieg für Fahrgäste gewährleistet werden kann, auch wenn die vollständige Barrierefreiheit nicht den Vorgaben des RMV-Maßnahmenplans entspricht.

Folgende Gründe können jedoch gegen eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung einer barrierefreien Gestaltung sprechen:

- geringe verkehrliche Bedeutung mit weniger als 50 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr) sofern sich im Umfeld der Haltestelle keine Einrichtungen befinden, die eine nennenswerte Nachfrage durch mobilitätseingeschränkte Personen erwarten lassen.
- Ausbau am aktuellen Standort nicht möglich, bzw. überproportional hohe Ausbaukosten und kleinräumige Verlegung nicht möglich.
- Fördermittelbindung besteht nach Ausbau in einem heute als nicht mehr barrierefrei anzusehenden Standard. Die Haltestelle soll erst nach Auslaufen der Fördermittelbindung im folgenden Nahverkehrsplan berücksichtig werden.
- Zeitlich unbefristete Ausnahme für Haltestellen, die nicht in der Regellösung ausbaubar sind als begründete Einzelfallentscheidung.

Außerdem sind an zentralen Umsteigehaltestellen sichere Querungsstellen zu gewährleisten, um die Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dies reduziert Konflikte zwischen Fußgängern und motorisiertem Verkehr und erleichtert das Umsteigen.

6.5.4 **Infrastruktur des Betriebshofs und der Leitstelle**

Das Verkehrsunternehmen muss mindestens einen Betriebshof in Hanau bereitstellen, der für die Erbringung der gesamten Leistung, inklusive der Elektro-Busladeinfrastruktur (Overnight-Charging), notwendig ist. Der Standort des Betriebshofs sollte so gewählt werden, dass er sowohl den Bedürfnissen des Bedienungsgebiets in Hanau entspricht als auch die Anforderungen an einen wirtschaftlichen sowie ökologischen Betrieb erfüllt. Die Errichtung und der Betrieb des Betriebshofs müssen den gesetzlichen Vorschriften entsprechen. Dabei sind insbesondere die relevanten baurechtlichen und umweltrechtlichen Vorgaben zu beachten. Es muss gewährleistet sein, dass alle Fahrzeuge sicher auf dem Betriebshof oder in

[29] Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) (2019): Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr Teil 2: Planungsleitfaden für die Umsetzung, S.13.

entsprechenden, eingezäunten Bereichen abgestellt werden. Der Betriebshof muss die Möglichkeit bieten, Pflege- und Wartungsarbeiten sowie routinemäßige Prüfungen und Reparaturen durchzuführen. Die aus den Vorgaben der CVD resultierenden Anforderungen zum Betrieb und zur Wartung emissionsarmer und -freier Fahrzeuge sind entsprechend auf dem Betriebshof vorzuhalten (siehe Kap. 6.5.2).

Über die technische Infrastruktur hinaus ist auch die betriebliche Organisation entscheidend für einen verlässlichen Nahverkehr. Das Verkehrsunternehmen muss eine Leitstelle im Stadtgebiet von Hanau einrichten, die während der Betriebszeiten besetzt ist. Die Leitstelle übernimmt dabei eine Vielzahl wichtiger Aufgaben, wie die Sicherstellung eines reibungslosen Fahrbetriebs und die Planung sowie Umsetzung von Maßnahmen bei Abweichungen vom regulären Fahrplan mit einem Betriebsleitsystem (ITCS). Sie ist auch für die Verkehrsüberwachung zuständig und führt mobile Verkehrskontrollen durch. Zudem sorgt die Leitstelle dafür, dass Fahrgäste bei Störungen stets mit aktuellen Informationen versorgt werden. Bei Umleitungen koordiniert sie die Einrichtung und Verlegung von Haltestellen. Außerdem überwacht sie die Zusammenarbeit von internem und externem Betriebspersonal im Liniennetz. Die Betriebsleitung wird in Entscheidungen einbezogen, die den Betriebsablauf betreffen. Im Falle von Sonderveranstaltungen oder Baumaßnahmen übernimmt die Leitstelle die Koordination des Verkehrs und stimmt sich mit der Polizei, dem Ordnungsamt und anderen städtischen Behörden ab. Darüber hinaus kümmert sich die Leitstelle um die Betreuung des Fahrpersonals und der Fahrgäste bei schweren Unfällen oder außergewöhnlichen Ereignissen.

6.5.5 **Betriebs- und Servicepersonal**

Das Personal im ÖPNV trägt maßgeblich zur Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit des Angebots bei und ist daher entsprechend qualifiziert einzusetzen sowie regelmäßig zu schulen. Das Fahrpersonal hat einen direkten Kontakt mit den Fahrgästen und zählt daher zu den wichtigsten Merkmalen der Qualität des ÖPNV. Dabei ist das Fahrpersonal angehalten freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit gegenüber den Fahrgästen zu sein. Zudem hat das Fahrpersonal ein gepflegtes Erscheinungsbild aufzuweisen und sich im Dienst an die vorgegebene Kleiderordnung zu halten. Im Umgang mit Fahrgästen muss die Kontaktaufnahme zum Fahrpersonal jederzeit möglich sein, wobei dies während der Fahrt nur in Notfällen vorgesehen ist. Dabei gehört eine verständliche und angemessene Kommunikation seitens des Fahrpersonals zu den ÖPNV-Standards. Zudem muss das Fahrpersonal über ausreichende Kenntnisse zu den Themen Fahrplan, Liniennetz sowie Tarif verfügen. Zusätzlich ist vorausgesetzt, dass das Fahrpersonal ortkundig ist. Bei Störungen oder Fahrplanabweichungen hat das Fahrpersonal die Fahrgäste zu informieren.

Neben dem Fahrpersonal spielt auch das Prüfpersonal eine wichtige Rolle für einen geordneten und regelkonformen Betriebsablauf im ÖPNV. Das Prüfpersonal muss zu Beginn seiner Tätigkeit eine eingehende Schulung erhalten. Es ist wichtig, dass die Mitarbeiter Fähigkeiten in der konfliktfreien Kommunikation sowie in der Deeskalation von Situationen mitbringen und in stressigen Momenten ruhig und professionell agieren können.

Ergänzend zu Fahr- und Prüfpersonal kommt dem Leitstellenpersonal eine zentrale Rolle in der betrieblichen Koordination und Kommunikation zu. Um einen reibungslosen Betriebsablauf zu gewährleisten, ist es erforderlich, dass die Mitarbeiter in der Leitstelle die deutsche Sprache sowohl mündlich als auch schriftlich sicher beherrschen. Das Leitstellenpersonal muss zudem fundierte Kenntnisse in der Bedienung des Funk- und Kommunikationssystems besitzen, um eine einwandfreie

Kommunikation zwischen Leitstelle und Fahrpersonal zu gewährleisten. Der sichere Umgang mit dem ITCS und der DFI-Technologie ist ebenfalls notwendig.

6.5.6 **Kundenservice, Marketing und Vertrieb**

Ein leistungsfähiger ÖPNV zeichnet sich nicht nur durch ein gutes Verkehrsangebot aus, sondern auch durch eine hohe Servicequalität. In diesem Kapitel werden die zentralen Elemente der kundenorientierten Angebotsgestaltung betrachtet: Kundenservice, Fahrkartenvertrieb, Marketing sowie das Beschwerdemanagement. Diese Bereiche tragen wesentlich zur Nutzerzufriedenheit und zur Akzeptanz des ÖPNV in Hanau bei und sind daher integraler Bestandteil der Gesamtbetrachtung im Nahverkehrsplan.

6.5.6.1 Kundenservice

Trotz der zunehmenden Digitalisierung ist das Betreiben einer personenbedienten Mobilitätszentrale im Interesse der Kunden und des Verkehrsunternehmens. Das Verkehrsunternehmen hat mindestens ein Kundencenter mit Fahrkartenverkauf, Information und Beschwerdemanagement anzubieten (RMV-Mobilitätszentrale am Freiheitsplatz).

Das Kundencenter muss folgende Mindestleistungen erbringen:

- Fahrplanauskunft
- Mobilitätsberatung
- Ticketverkauf
- Tarifberatung und Tarifwechsel
- Abschluss, Änderung und Kündigung von Abonnements, sowie Bereitstellung von Ersatzchipkarten
- Bearbeitung von erhöhten Beförderungsentgelten
- Entgegenahme von Beschwerden und Weiterleitung an das Beschwerdemanagement
- Informationen über aktuelle Fahrplanabweichungen

6.5.6.2 Fahrkartenvertrieb

Aktuell können die Fahrgäste bei dem Fahrpersonal im Bus alle Fahrkarten (außer Jahreskarten) des RMV, auch bargeldlos mit Debit-/ Kreditkarte, erwerben. Die weitere Bewerbung und Verbreitung von Zeitkarten wie z.B. dem Deutschlandticket oder dem Jobticket entlastet den Vertrieb über das Fahrpersonal. Hauptvertriebskanal für Fahrkarten wird zukünftig der Onlineverkauf bzw. der Ticketkauf über Apps sein. Ergänzend soll der Fahrkartenverkauf im Kundencenter oder bei den Vertriebspartnern möglich sein. Derzeit gibt es noch Fahrkartenautomaten der HSB an den Haltestellen Freiheitsplatz und Marktplatz.

6.5.6.3 Marketing

Im Kontext der zukünftigen Verkehrsplanung ist die Bewerbung eines „Hanau-Taktes“ denkbar. Dieser würde eine hohe Taktung auf stark nachgefragten Relationen zwischen den Stadtbezirken bieten und so eine schnelle, effiziente Anbindung gewährleisten. Besonders wichtig wäre hierbei, die direkte und zügige Verbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt, dem Freiheitsplatz und dem Hauptbahnhof darzustellen und damit die gute Erreichbarkeit der zentralen Punkte hervorzuheben.

6.5.6.4 Beschwerdemanagement

Anregungen und Beschwerden der Fahrgäste werden persönlich in der RMV-Mobilitätszentrale oder elektronisch über das Anliegenmanagementsystem ELMA des RMV aufgenommen. Die auf der RMV-Webseite bzw. der RMVgo-App erstellten Anliegen werden zur weiteren Bearbeitung dem zuständigen Verkehrsunternehmen zugeordnet.

6.5.7 **Moderne Mobilitätsformen**

Für eine nachhaltige und flexible Mobilitätsentwicklung in Hanau gewinnen moderne Mobilitätsformen zunehmend an Bedeutung. Ergänzend zu Bus und Bahn können Sharing-Angebote wie Car- oder Bikesharing das bestehende Verkehrsangebot sinnvoll erweitern. Diese ermöglichen eine bessere Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und erhöhen die individuelle Erreichbarkeit insbesondere an Haltestellenstandorten wie Hauptbahnhof, Freiheitsplatz, Westbahnhof oder Bahnhof Steinheim. Zudem sollten bei der Einführung von Sharing-Angeboten insbesondere Haltestellen in Stadtteilen mit schwacher Anbindung zu SVZ und am Wochenende gezielt berücksichtigt werden.

Ein weiterer Baustein moderner Mobilitätsformen ist das Park+Ride-Angebot (P+R), das vor allem Berufspendlerinnen und -pendlern sowie Personen aus weniger gut erschlossenen Randlagen eine attraktive Umstiegsmöglichkeit auf den SPNV oder ÖPNV bietet. An schienengebundenen Haltestellen sollen daher geeignete P+R-Anlagen geschaffen oder bestehende Anlagen aufgewertet werden. Diese müssen sich in fußläufiger Entfernung zur Haltestelle befinden und über eine eindeutige, verständliche Beschilderung verfügen, die sowohl die Anlage selbst als auch den Weg zur Haltestelle kennzeichnet. Bestehende P+R-Anlagen sind nach Möglichkeit barrierefrei umzubauen und es ist eine entsprechende Beschilderung anzubringen.

Voraussetzung für die Akzeptanz moderner Mobilitätsformen sind insgesamt sichere und attraktive Abstellmöglichkeiten, etwa überdachte Fahrradabstellanlagen sowie Bike+Ride-Angebote rund um zentrale Punkte wie Hauptbahnhof, Bahnhof Wilhelmsbad und Großauheim. Diese Maßnahme kann nicht nur den Umstieg auf den ÖPNV fördern, sondern auch die Fahrradmitnahme in Bussen reduzieren und dadurch Platz und Zeit sparen.

Carsharing- und Bikesharing-Angebote sollen nach Möglichkeit an Mobilitätsstationen gebündelt werden. So erhalten auch Personen ohne eigenes Auto oder Fahrrad eine flexible Anschlussmobilität. Eine Integration dieser Angebote in das ÖPNV-Ticket sowie eine nutzerfreundliche digitale Steuerung (z. B. über eine App) können die Attraktivität zusätzlich erhöhen. Mit dem Regelbetrieb der Verkehrsmanagementzentrale RheinMain ab 2026 wird der ÖPNV gezielt in die Verkehrssteuerung eingebunden. Perspektivisch sollen auch Radverkehr, Sharing-Angebote und Mitfahrdienste berücksichtigt werden, was ein wichtiger Schritt zur Förderung nachhaltiger und flexibler Mobilitätsformen in Hanau ist.

Die Integration moderner Mobilitätsangebote in Hanau verbessert die Vernetzung und fördert nachhaltigen Verkehr. So trägt die Stadt aktiv zur Mobilitätswende bei und macht den Nahverkehr attraktiver und umweltfreundlicher.

7 Mängelanalyse und Bewertung

7.1 Grundsätzliches

Mithilfe der Schwachstellenanalyse können die Unterschiede zwischen der Bestandsanalyse und dem Soll-Zustand mit den definierten Qualitätsstandards ermittelt werden. Ebenfalls sollte überprüft werden, ob der bei der Bestandsanalyse festgestellte Ist-Zustand den gesetzlichen Anforderungen genügt. Grundlage der Mängelanalyse des ÖPNV-Angebots ist das Bestandsangebot aus dem Jahr 2024.

Folgende Inhalte werden untersucht:

- ÖPNV-Erschließung
- Verbindungsqualität
- Bedienung
- Barrierefreiheit
- Kapazitätsauslastungen

7.2 ÖPNV-Erschließung

Ein wichtiges Kriterium für die Bewertung des ÖPNV-Angebots ist die Verkehrserschließung. Bei der ÖPNV-Erschließung wird unterschieden, ob das Stadtgebiet flächenmäßig vollständig durch das Liniennetz erschlossen wird und ob sämtliche Siedlungsbereiche mit tatsächlicher Nachfrage adäquat angebunden sind.

Der erste Faktor zur Bestimmung der ÖV-Güteklasse ist die Haltestellenkategorie. Die Haltestellenkategorie wird anhand der die Haltestelle bedienenden Verkehrsmittel (siehe Abb. 7.2-1) und dem Kursintervall, vergleichbar mit dem Takt aber über einen bestimmten Zeitraum, bestimmt. Für das Kursintervall wird ein Zeitraum, z.B. 06:00 bis 20:00 Uhr, ausgewählt und die Anzahl aller Abfahrten der Verkehrsmittel innerhalb dieses Zeitraums ermittelt. Bei Haltestellen im Zweirichtungsbetrieb wird dann die Anzahl der Abfahrten halbiert, um den tatsächlichen Takt an der jeweiligen Haltestelle zu ermitteln. Bei Einrichtungshaltestellen ist die Anzahl der Abfahrten an der Haltestelle das tatsächliche Taktangebot. Aus der Kombination des ermittelten Taktes und des vorhandenen Verkehrsmittels resultiert die Haltestellenkategorie, die von der Kategorie I bis zu Kategorie VI reicht.

Haltestellenkategorie		
Takt	**U-Bahnhaltestelle S-Bahnhaltestelle Bahnhaltestelle**	**Bushaltestelle**
<5 min	I	I
5<x<10 min	I	I
10<x<20 min	I	II
20<x<40 min	II	III
40<x<60 min	III	IV
60<x<120 min	IV	V
>120 min	V	VI

Abb. 7.2-1 Haltestellenkategorie nach Güteklassenmodell

In einem weiteren Schritt wird anhand der Haltestellenkategorie die Güteklasse (A-E) der jeweiligen Einzugsradien um die Haltestelle bestimmt. Hierbei geht die Betrachtung nicht nur von einem Radius von 300 m aus, sondern es werden auch die Radien bis 500 m, 750 m und 1.000 m betrachtet (siehe Abb. 7.2-2). Abhängig von der Haltestellenkategorie und dem jeweiligen Einzugsradius kann es auch

Haltestellen geben, denen anhand des Güteklassenmodells keine Güteklasse zugeordnet werden kann. Die Bedeutung der einzelnen Güteklassen ist folgend dargestellt:

- Güteklasse A: sehr gute Erschließung
- Güteklasse B: gute Erschließung
- Güteklasse C: mittelmäßige Erschließung
- Güteklasse D: geringe Erschließung
- Güteklasse E: sehr geringe Erschließung
- Keine Güteklasse: marginale oder keine ÖV-Erschließung.

Güteklassen der Erschließung				
Kategorie	**<300m**	**300m - 500m**	**501m - 750m**	**751m - 1000m**
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	keine
IV	C	D	keine	keine
V	D	keine	keine	keine
VI	E	keine	keine	keine

Abb. 7.2-2 Güteklassen der Erschließung

In der folgenden Abbildung sind die Güteklassen der 182 Hanauer Bushaltestellen im Stadtgebiet dargestellt (siehe Abb. 7.2-3). Der für die Betrachtung ausgewählte Zeitraum liegt zwischen 06:00 und 20:00 Uhr. Bei der Bewertung wurden die Abfahrten der HSB-Linien als auch der überörtlichen Buslinien berücksichtigt. Abbildung 7.2-4 zeigt die Anzahl der Haltestellen in den jeweiligen Güteklassen und Radien.

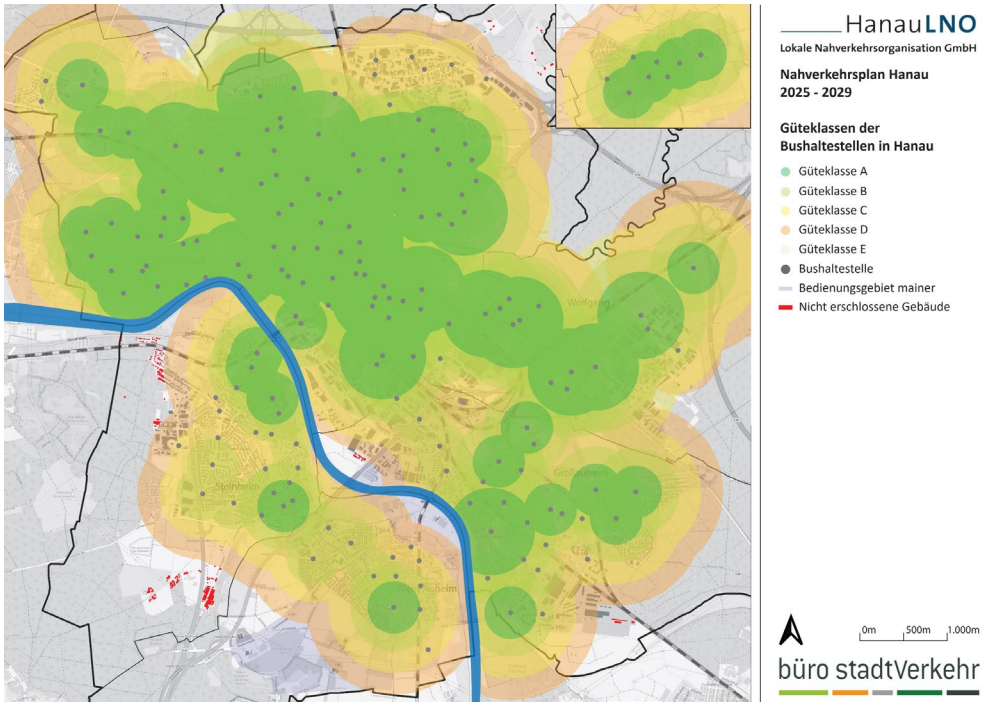


Abb. 7.2-3 Güteklassen der Hanauer Bushaltestellen

Anzahl der Haltestellen mit Güteklasse in Hanau				
	Einzugsradien			
Güteklasse	**<300m**	**<500m**	**<750m**	**<1000m**
A	85	38	0	0
B	43	47	38	0
C	31	43	47	38
D	5	31	43	47
E	17	0	0	0

Abb. 7.2-4 Anzahl der Haltestellen mit Güteklassen

Im Rahmen der Mängelanalyse wurde untersucht, ob für die in Abbildung 7.2-3 dargestellten, derzeit nicht durch den ÖPNV erschlossenen Gebäude ein erweitertes Fahrtenangebot erforderlich ist bzw. ob alternative Anbindungsoptionen bestehen. Die Auswertung zeigt, dass es sich in diesen Bereichen um nur wenige Gebäude mit geringer Einwohnerzahl handelt. Ein wirtschaftlich tragfähiger Einsatz eines regulären Linienbusses ist daher nicht darstellbar.

Zur Verbesserung der Erschließung im nördlichen Abschnitt der Pfaffenbrunnenstraße wäre theoretisch eine Führung der Linie 11 als Ringfahrt oder eine Linienführung der Linie 12 über die Otto-Hahn-Straße denkbar. Dies würde jedoch aufgrund des längeren Linienweges zu verlängerten Reisezeiten für alle Fahrgäste führen und die Attraktivität der Angebote deutlich vermindern. Aus diesem Grund wird die Linie 11 ab der Haltestelle Rondo nicht als Ringlinie weitergeführt. Auch die Führung der Linie 12 über die Otto-Hahn-Straße ist nicht zielführend, da in diesem Fall die Haltestellen Karl-Kirstein-Straße, Pfaffenbrunnenstraße und Johannes-Machern-Straße nicht mehr bedient würden. Da auch aktuell keine signifikante Nachfrage zu erwarten ist, wird von einer Änderung der Linienführung abgesehen. Insgesamt ist die ÖPNV-Erschließung in diesem Bereich der Stadt Hanau als ausreichend zu bewerten und es besteht aktuell kein Handlungsbedarf. Mittel- bis langfristig erscheint eine Prüfung zur möglichen Erweiterung des Bedienungsgebiets des On-Demand-Verkehrs sinnvoll, insbesondere mit Blick auf den derzeit weniger gut erschlossenen nördlichen Abschnitt der Pfaffenbrunnenstraße.

7.3 Verbindungsqualität

Im vorliegenden Kapitel wird die Verbindungsqualität der verschiedenen Stadtteile zu zentralen Punkten wie dem Freiheitsplatz und dem Hauptbahnhof und den Stadtteilen untereinander untersucht. Gute Anbindungen zu zentralen Punkten wie dem Freiheitsplatz und Hauptbahnhof erleichtern den Zugang zu wichtigen Einrichtungen und fördern die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Anschließend wird die Verbindungsqualität zwischen den einzelnen Stadtteilen betrachtet. Dabei fließen sowohl die Reisezeiten als auch die Umsteigezeiten der Verbindungen in die Analyse ein. Abbildung 7.3-1 zeigt die Verbindungsqualität zwischen den Stadtteilen und den wichtigen Verknüpfungspunkten.

Stadtteil	Direktverbindung	
	Freiheitsplatz	Hauptbahnhof
Kesselstadt	Umsteigefrei mit Linie 10, MKK-22, MKK-23, X57	Umsteigefrei mit Linie 1, 5, X57
Nordwest	Umsteigefrei mit Linie 1, 7, 9, MKK-31, MKK-32, MKK-33, 562, 563	Umsteigefrei mit Linie 1, 7, X57, RE54, RB58
Lamboy	Umsteigefrei mit Linie 2, 10, 12, MKK-54	Umsteigefrei mit Linie 2, 20, RB49
Mittelbuchen	Umsteigefrei mit Linie 9 und MKK-31	Umsteigefrei mit MKK-30
Steinheim	Umsteigefrei mit Linie 4 und 12	Umsteigefrei mit Linie 11, S8, S9
Klein-Auheim	Umsteigefrei mit Linie 4	Umsteigefrei mit OF-87, RB86
Großauheim	Umsteigefrei mit Linie 6, 7, 566	Umsteigefrei mit Linie 7, 8, 11, 566, RB56, RB58
Wolfgang	Umsteigefrei mit Linie 6, MKK-51, MKK-52, MKK-53	Umsteigefrei mit Linie 8 ,11, RB51

Abb. 7.3-1 Verbindungsqualität zwischen den Stadtteilen und Innenstadt

So sind aus allen acht Stadtteilen der Freiheitsplatz und der Hauptbahnhof umsteigefrei erreichbar. Hierbei wird jedoch lediglich dargestellt, dass umsteigefreie Verbindungen bestehen, nicht jedoch, in welcher Häufigkeit und Fahrtdauer sie verkehren. Des Weiteren wird das bestehende Fahrtenangebot zwischen den verschiedenen Stadtteilen untersucht, um eine Grundlage für die Weiterentwicklung und Optimierung des ÖPNV innerhalb Hanaus zu schaffen. Ziel ist es Lücken in der Erreichbarkeit und Anbindung der Stadtteile zu identifizieren und daraus Maßnahmen zur Verbesserung der notwendigen Verbindungen zu schaffen.

Zwischen den Hanauer Stadtteilen bestehen derzeit elf Direktverbindungen, die jeweils mit einer oder auch mehreren Buslinien bedient werden (siehe Abb. 7.3-2). Da alle Stadtteile jedoch entweder direkt mit dem Freiheitsplatz oder dem Hauptbahnhof verbunden sind, sind dort Umstiege möglich, um in die anderen Stadtteile zu gelangen.

Direktverbindung		Buslinie
Kesselstadt	Nordwest	Linie 1, X57
Steinheim	Klein-Auheim	Linie 4
Großauheim	Nordwest	Linie 7
Mittelbuchen	Nordwest	Linie 9, MKK-31
Kesselstadt	Lamboy	Linie 10
Steinheim	Großauheim	Linie 11
Steinheim	Wolfgang	Linie 11
Steinheim	Lamboy	Linie 12
Wolfgang	Großauheim	Linie 6, 8, 11

Abb. 7.3-2 Bestehende Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen[30]

Die Anbindung der Stadtteile miteinander mit Direktverbindungen ist zum einen nicht immer möglich und zum anderen von den Fahrgästen nicht zwingend gewünscht. Dabei ist zu prüfen, ob neue Ziele oder städtebauliche Entwicklungen entstehen, die die Anbindung von bisher nicht direkt angebundenen Stadtteilen notwendig machen.

Bei Verbindungen zwischen den Hanauern Stadtteilen, die mindestens einen Umstieg erfordern, sollte die Gesamtreisezeit in der HVZ maximal 30 Minuten und die Umsteigezeit maximal 10 Minuten betragen. Abbildung 7.3-3 zeigt Verbindungen zwischen Stadtteilen, bei denen die Reisezeiten ohne Berücksichtigung des mainer über 30 Minuten beträgt.

[30] ohne Schülerfahrten.

Relation	Beschreibung
Mittelbuchen - Steinheim (Doorner Straße)	Hin: Verbindung über Linie 9 und 4 in 43 Min. mit einem Umstieg (8 Min.) Rück: Verbindung über Linie 4 und 9 in 36 Min. mit einem Umstieg (3 Min.)
Mittelbuchen - Wolfgang	Hin: Verbindung über Linie 9 und 6 in 37 Min. mit einem Umstieg (9 Min.) Rück: Verbindung über Linie MKK-32 und MKK-31 in 32 Min. mit einem Umstieg (6 Min.)
Mittelbuchen - Großauheim	Hin: Verbindung über Linie 9 und 6 in 38 Min. mit einem Umstieg (3 Min.) Rück: Verbindung über Linie 7 und 9 in 45 Min. mit Umstieg (6 Min.)
Mittelbuchen - Klein-Auheim	Hin: Verbindung über Linie 9 und 4 in 54 Min. mit einem Umstieg (8 Min.) Rück: Verbindung über Linie 4 und 9 in 47 Min. mit Umstieg (4 Min.)
Kesselstadt - Großauheim	Hin: Verbindung über Linie 5 und 6 in 31 Min. mit einem Umstieg (7 Min.) Rück: Verbindung über Linie 6 und 10 in 27 Min. mit Umstieg (3 Min.)
Kesselstadt - Klein-Auheim	Hin: Verbindung über Linie 5 und 4 in 32 Min. mit einem Umstieg (2 Min.) Rück: Verbindung über Linie 4 und 10 in 35 Min. mit einem Umstieg (8 Min.)
Lamboy - Klein-Auheim	Hin: Verbindung über Linie 12 und 4 in 35 Min. mit einem Umstieg (3 Min.) Rück: Verbindung über Linie 4 und 12 in 34 Min. mit einem Umstieg (4 Min.)
Nordwest - Klein-Auheim	Hin: Verbindung über Linie 1 und 4 in 41 Min. mit einem Umstieg (11 Min.) Rück: Verbindung über Linie 4 und 9 in 34 Min. mit einem Umstieg (7 Min.)

Abb. 7.3-3 Verbindungen zwischen den Stadtteilen mit einem Umstieg

Eine Gesamtreisezeit von unter 30 Minuten wird in der HVZ nur auf Verbindungen von und nach Mittelbuchen, auf Verbindungen von und nach Klein-Auheim, sowie auf der Relation zwischen Kesselstadt und Großauheim nicht erreicht. Auf den Relationen von Mittelbuchen liegt dies an der großen räumlichen Distanz des Stadtteils zur Innenstadt und den anderen betroffenen Stadtteilen. Da eine angemessene Anbindung an den Freiheitsplatz mit Umsteigemöglichkeiten in alle anderen Stadtbezirke besteht, gibt es hier keinen Handlungsbedarf. Bei der Anbindung von Klein-Auheim ist zu berücksichtigen, dass eine zusätzliche Anbindung durch die Regionalbuslinie OF-87 im 30-Minuten-Takt und den On-Demand-Verkehr an den Hauptbahnhof besteht. Vor diesem Hintergrund besteht auch hier kein Handlungsdarf. Darüber hinaus ist aufgrund der räumlichen Distanz zwischen einzelnen Stadtteilen (z.B. Mittelbuchen und Klein-Auheim) eine Verkürzung der Reisezeiten nicht möglich.

7.4 Bedienung

Die Bewertung der Bedienungsqualität stellt einen zentralen Bestandteil der Nahverkehrsplanung dar, um Versorgungsdefizite zu identifizieren und bedarfsgerechte Maßnahmen ableiten zu können. Die Prüfung der Bedienungsqualität in Hanau beruht auf der Einteilung der Gebietskategorien aus Kapitel 6.4. Hierbei

wurden sowohl Stadt- als auch überörtliche Buslinien berücksichtigt, nicht jedoch der SPNV.

Die im Anforderungsprofil definierten Mindeststandards für die Erschließung durch den ÖPNV sind in den Stadtteilen Kesselstadt, Nordwest, Lamboy, Mittelbuchen und Klein-Auheim vollständig erfüllt (siehe Abb. 7.4-1).

Die Direktverbindung vom Stadtteil Steinheim zum Hauptbahnhof entspricht derzeit nicht den Bedienungsstandards. Die Anbindung über einen Umstieg oder die Nutzung des SPNV erfüllt jedoch die Anforderungen.

Stadtteil	Referenzhaltestelle	Bedienungsstandards			Bedienungsdefizit	
		HVZ	NVZ	SVZ	Freiheitsplatz	Hauptbahnhof
Kesselstadt	Liebigstraße	T10	T10	T30	Kein Defizit	Kein Defizit
Nordwest	Rosenau	T15	T15	T30/ T60	Kein Defizit	Kein Defizit
Lamboy	Paul-Ehrlich-Straße	T10	T10	T30	Kein Defizit	Kein Defizit
Mittelbuchen	Raiffeisenstraße	T30	T30/ T60	T60	Kein Defizit	Kein Defizit
Steinheim	Bahnhof Steinheim	T15	T15	T30/ T60	Kein Defizit	HVZ: T30 NVZ: T30
Klein-Auheim	Friedhof Klein-Auheim	T30	T30/ T60	T60	Kein Defizit	Kein Defizit
Großauheim	Rochusplatz	T15	T15	T30/ T60	Kein Defizit	NVZ: T30
Wolfgang	Pioneer Park	T15	T15	T30/ T60	HVZ: T20 NVZ: T20	HVZ: T30 NVZ: T30

Abb. 7.4-1 Bedienungsqualität zwischen den Stadtteilen und Innenstadt

7.5 Barrierefreiheit

Zur Ermittlung des Ausbaustandes der Barrierefreiheit der Haltestellen wurde der Fortschritt des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen in Hanau geprüft. Die Ergebnisse sind in Abbildung 7.5-1 dargestellt. Grün markierte Haltestellen sind bereits an allen Haltepositionen vollständig bzw. weitgehend barrierefrei ausgebaut, während blaue Haltstellen an einzelnen Haltepositionen bereits barrierefrei ausgebaut sind. Haltestellen mit roter Markierung sind an keiner Halteposition barrierefrei ausgebaut.

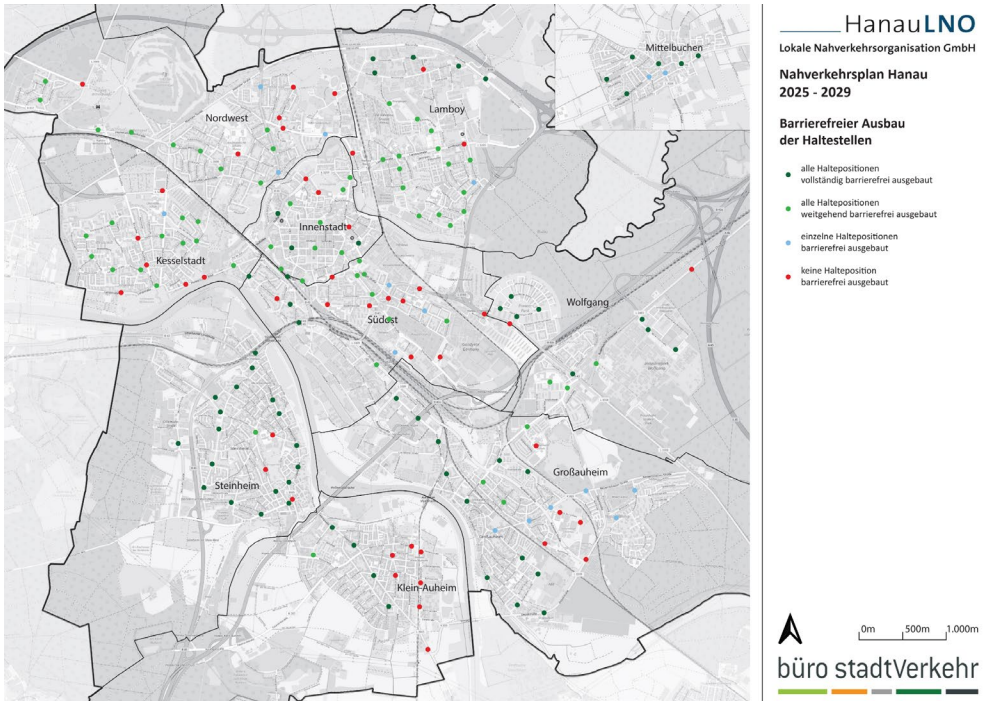


Abb. 7.5-2 Barrierefreier Ausbau der Haltestellen

Die Mängelanalyse umfasst die 182 Haltestellen in Hanau, einschließlich der Haltestellen, die nicht von der HSB bedient werden. Von den untersuchten Haltestellen konnten elf derzeit nicht in die Umsetzung des barrierefreien Ausbaus einbezogen werden. Die Gründe für die Zurückstellung sind vielfältig und umfassen unter anderem bauliche Einschränkungen, fehlende Flächenverfügbarkeit sowie geplante Umgestaltungen im Umfeld. Eine detaillierte Betrachtung der einzelnen Fälle erfolgt im Anhang[31]. Abzüglich dieser vorerst zurückgestellten Haltestellen sind bereits 71 % der Haltestellen in Hanau an allen Steigen barrierefrei ausgebaut. Haltestellen, die bereits nach einem älteren Standard der Barrierefreiheit (Bordsteinhöhe zwischen 16 cm und 20 cm, mit taktilem Leitsystem) ausgebaut wurden, gelten als weitgehend barrierefrei, sofern der Nutzen des Ausbaus für die betroffenen Personen erkennbar ist. Demnach sind die bereits barrierefrei ausgebauten Haltestellen in Hanau zur Hälfte vollständig und zur anderen Hälfte weitgehend barrierefrei. Demgegenüber sind 8 % der Haltestellen teilweise ausgebaut, d.h. einzelne Haltestellenpositionen sind bereits ausgebaut, und 21 % sind noch nicht barrierefrei ausgebaut. Insgesamt können derzeit 61 Haltestellen nicht an allen Haltestellenpositionen den barrierefreien Zugang gewährleisten. Die nicht barrierefreien Haltestellen werden unter Berücksichtigung der Anzahl der Ein- und Aussteiger pro Tag (Stand: September 2024) sowie der Güteklasse priorisiert. Die Fahrgastzahlen beziehen sich ausschließlich auf den Busverkehr der HSB. Es ist wichtig zu erwähnen, dass auch überörtliche Buslinien an verschiedenen Haltestellen halten, für die jedoch keine Fahrgastzahlen vorliegen. Die Haltestellen wurden in unterschiedliche Güteklassen eingeteilt, wobei die Güteklasse A die höchste Priorität für den barrierefreien Umbau darstellt. In der Praxis fließen bei der Auswahl der auszubauenden Haltestellen neben den hier berücksichtigten Einsteigerzahlen und Güteklassen auch weitere, schwer quantifizierbare Faktoren wie räumliche Einbindung, geplante Infrastrukturmaßnahmen, erwartete Entwicklungspotenziale sowie bauliche

[31] Hierbei handelt es sich um folgende Haltestellen im Hanauer Stadtgebiet: Rue de Conflans / An der Lindenau, Weserstraße, Rembrandtstraße, Odenwaldstraße, Raiffeisenstraße, Pioneer Park, August-Schärttner-Halle, Ostheimer Straße, Marköbeler Straße, Forstamt sowie Kronprinzenstraße.

Einschränkungen ein. Diese können bei der Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus nur unzureichend abgebildet werden und werden daher nicht berücksichtigt. Die Priorisierung der auszubauenden Haltestellen befindet sich im Anhang.

7.6 Kapazitätsauslastungen

Um Engpässe und Optimierungspotentiale zu identifizieren und eine bedarfsgerechte Planung des Fahrplans zu ermöglichen wird die Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge im Hanauer Nahverkehr betrachtet. Dabei werden sowohl die zulässigen als auch die realistischen Sitz- und Stehplatzkapazitäten berücksichtigt. Für Gelenkbusse liegen die polizeilich zugelassenen Kapazitäten bei 154 Plätzen und für Solobusse bei 101 Plätzen. Realistisch betrachtet wird jedoch eine reduzierte Kapazität von etwa 65 % dieser Werte angenommen, was für Gelenkbusse ca. 100 Plätze und für Solobusse 66 Plätze bedeutet. Zur Sicherstellung einer hohen Qualität der Fahrgastbeförderung sollte der Besetzungsgrad gemäß der VDV-Schrift 4 01/2019 in den Spitzenzeiten 65 % der realen Kapazitäten und in der Normalverkehrszeit 50 % nicht überschreiten. Wenn man von den realen Kapazitäten ausgeht, ergibt sich für eine hohe Beförderungsqualität eine Anzahl von 65 Fahrgästen für Gelenkbusse und von 43 Fahrgästen für Solobusse. Diese Zahlen dürfen kurzzeitig überschritten werden. Zur Optimierung der potenziellen Einnahmen kann aus wirtschaftlichen Gründen auch eine durchschnittliche Zielauslastung von etwa 65 % der realen Kapazitäten angestrebt werden. Die morgendliche Spitzenstunde in Hanau liegt zwischen 07:00 Uhr und 08:00 Uhr, während die nachmittägliche Spitzenstunde zwischen 13:00 Uhr und 14:00 Uhr liegt.

Kapazitäten in Bussen		
	Solobus	**Gelenkbus**
polizeilich zugelassene Anzahl an Steh- und Sitzplätze	101	154
real verfügbare Anzahl an Steh- und Sitzplätzen (65%)	66	100
Besetzungsgrad gemäß VDV in der Spitzenstunde (65%)	43	65
Besetzungsgrad als Mittelwert in der Normalverkehrszeit (50%)	33	50
Anzahl Sitzplätze (mindestens)	28	43

Abb. 7.5-1 Kapazitäten in Bussen

Für die Auswertung der Fahrgastzahlen wurden die Linien 1, 2, 4, 6, 6S, 7, 8, 9, 11 und 20 anhand von Daten der Fahrgastzählung aus Juni 2024 untersucht. Für die Linien 5, 10 und 12 wurden die Daten aus September 2024 verwendet, nachdem die Bauarbeiten in der Römerstraße abgeschlossen waren. Die Daten für die Auswertung stammen aus Fahrgastzählungen, die von Montag bis Freitag an Schultagen durchgeführt wurden. Dabei wurde eine fahrtenscharfe Analyse vorgenommen, um die genaue Auslastung der Linien zu ermitteln und darauf basierend gezielte Maßnahmen zur Optimierung der Kapazitäten und Fahrgastbeförderung abzuleiten. Die Ergebnisse der Fahrgastzählungen werden im Folgenden zusammengefasst.

Linie 1

In Fahrtrichtung Kesselstadt zeigen die Fahrten am Morgen eine hohe durchschnittliche Besetzung, die annähernd von der VDV-Schrift empfohlene Kapazitäten erreicht. Die meisten Fahrgäste steigen am Hauptbahnhof ein und verlassen den Bus

am Freiheitsplatz oder der Kastanienallee. Am Nachmittag sind einige Fahrten ebenfalls stark besetzt.

In Fahrtrichtung Hauptbahnhof sind die Fahrten zwischen 12:00 Uhr und 13:00 Uhr häufig überfüllt und überschreiten in Einzelfällen die empfohlene Kapazitätsgrenze. Die meisten Einsteiger sind hierbei an den Haltestellen Friedhof Kesselstadt, Auf dem Unterfeld und Kastanienallee und die meisten Aussteiger an Freiheitsplatz und Hauptbahnhof.

Da die durchschnittliche Auslastung der Linie 1 bereits ein hohes Fahrgastaufkommen zeigt, ist davon auszugehen, dass es insbesondere auf einzelnen Fahrten zu einer noch stärkeren Auslastung kommen kann. Um den Fahrkomfort und die Kundenzufriedenheit dauerhaft sicherzustellen bzw. weiter zu steigern, wird eine Taktverdichtung oder der Einsatz von Fahrzeugen mit höherer Kapazität empfohlen.

Linie 2

In Fahrtrichtung Lamboy Lärchenweg treten zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr hohe maximale Besetzungen auf, die teilweise die von der VDV-Schrift angesetzten Kapazitäten überschreiten. Am Vormittag steigt fast die Hälfte der Fahrgäste am Hauptbahnhof ein, während die meisten Aussteiger an Francois-Gärten/ VHS zu verzeichnen sind. Am Nachmittag sind Fahrten zwischen 13:00 Uhr und 17:00 Uhr ebenfalls stark besetzt und überschreiten teilweise die empfohlenen Kapazitätsgrenzen. In Fahrtrichtung Hauptbahnhof zeigt Linie 2 zwischen 12:00 Uhr und 17:00 Uhr ebenfalls hohe Besetzungen, wobei die meisten Fahrgäste an Freiheitsplatz oder Hauptbahnhof aussteigen. Auch bei Linie 2 besteht aufgrund der teilweise ausgelasteten Buskapazitäten Handlungsbedarf, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden. Da die Linie 2 eine wichtige Verbindung zwischen Lamboy, Innenstadt und Hauptbahnhof darstellt, wird eine Taktverdichtung empfohlen. Durch den mittelfristigen Ausbau des Schulzentrums Hessen-Homburg wird eine zusätzliche Nachfrage entstehen, deren mögliche Überlastung mit der Taktverdichtung bereits heute vorgebeugt werden soll.

Linie 4

In Fahrtrichtung Klein-Auheim wurden zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr hohe maximale Besetzungen festgestellt, die teilweise die von der VDV-Schrift angesetzten Kapazitäten überschreiten. Über die Hälfte der Fahrgäste steigen am Hauptbahnhof ein, während sie an Doorner Straße aussteigen. Auch zwischen 13:00 Uhr und 14:00 Uhr erreichen einzelne Fahrten die empfohlenen Kapazitätsgrenzen. In Fahrtrichtung Freiheitsplatz gibt es ebenfalls Kapazitätsengpässe in den Spitzenzeiten, wobei die Linie überwiegend als Anbindung zur Innenstadt genutzt wird. Auf Linie 4 gibt es Fahrten mit geringen Auslastungen (< 5 Fahrgäste). Insgesamt sind die vorhandenen Kapazitäten auf der Linie 4 daher als ausreichend einzuschätzen, sodass aktuell kein Handlungsbedarf besteht.

Linie 5

Auf Linie 5 sind in beiden Fahrtrichtungen, sowohl nach Kesselstadt Königsberger Straße als auch in Richtung Hauptbahnhof, lediglich einzelne Fahrten mit hoher Auslastung zu beobachten. Die von der VDV-Schrift empfohlene Kapazitäten werden dabei nicht überschritten. Allerdings besteht derzeit eine Verbindung zwischen Weststadt und Hauptbahnhof lediglich im 20-Minuten-Takt durch die Linie 5. Bei der Verknüpfung mit SPNV-Angeboten am Westbahnhof sowie Hauptbahnhof ist die Verdichtung auf einen 15-Minuten-Takt erstrebenswert und bietet dadurch

Potentiale zur Fahrgastgewinnung. Zudem ist langfristig eine Anbindung des Bahnhof Wilhelmsbad durch die Linie 5 denkbar.

Linie 6

Bei Linie 6 in Fahrtrichtung Großauheim wurden zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr sowie in den Nachmittagsstunden deutliche Überschreitungen der empfohlenen Kapazitätsgrenzen festgestellt. Die meisten Fahrgäste steigen an Freiheitsplatz und Pioneer Park ein, während sie an Rue de Conflans/ An der Lindenau aussteigen. In Fahrtrichtung Freiheitsplatz bestehen ebenfalls deutliche Überschreitungen der Kapazitäten zwischen 6:30 Uhr und 9:00 Uhr sowie zwischen 11:30 Uhr und 16:00 Uhr. Dies macht deutlich, wie wichtig die Linie 6 als zentrale Verbindung ist und wie stark sie von den Fahrgästen genutzt wird. Die hohen Auslastungen unterstreichen den Bedarf den Komfort und die Zuverlässigkeit des Angebots durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen. Daher wird eine Verdichtung des Taktes auf einen 15-Minuten-Takt empfohlen.

Als ergänzender Teil des Linienangebots ist die Linie 6S zu betrachten, die ausschließlich für den Schülerverkehr eingesetzt wird. Dabei ist auffällig, dass einige dieser Fahrten nur sehr schwach ausgelastet sind, mit weniger als fünf Fahrgästen pro Fahrt. Es besteht fortlaufender Handlungsbedarf, das Angebot der Linie 6S regelmäßig an die Schulbeginn- und Schulschlusszeiten der verschiedenen Schulen anzupassen.

Linie 7

Auch bei Linie 7 in Fahrtrichtung Großauheim Waldsiedlung werden in den Spitzenstunden Überschreitungen der von der VDV-Schrift angesetzten Kapazitäten beobachtet. Insbesondere in der nachmittäglichen Spitzenstunde werden die empfohlenen Kapazitätsgrenzen nahezu erreicht. In Fahrtrichtung Hohe Landesschule sind die Kapazitäten ebenfalls fast ausgeschöpft. Die meisten Fahrgäste steigen morgens an Bruchwiesenweg und Hbf./ Auheimer Straße ein und verlassen den Bus an Akademiestraße und Freiheitsplatz. Am Nachmittag liegt das Hauptziel der Fahrgäste mehr auf Hbf./ Auheimer Straße und Freiheitsplatz. Da die hohen Kapazitätsauslastungen allerdings auf kurzen Abschnitten zu beobachten sind, besteht hier kein Handlungsbedarf. In Fahrtrichtung Hohe Landesschule besteht weiterhin Optimierungsbedarf bei der Abstimmung der Verstärkerfahrten.

Linie 8

Bei Linie 8 wurden keine Kapazitätsengpässe festgestellt. Daher sind derzeit ein Ausbau der Buskapazitäten oder eine Verdichtung des Takts nicht erforderlich.

Linie 9

Auf Linie 9 in Fahrtrichtung Mittelbuchen wird zwischen 9:00 Uhr und 10:00 Uhr die empfohlene Kapazität im Abschnitt zwischen Freiheitsplatz und Rosenau (zu den Schulen) überschritten. In Fahrtrichtung Freiheitsplatz werden in der morgendlichen Spitzenstunde hohe Besetzungen verzeichnet. Im restlichen Tagesverlauf weisen die Fahrten in beiden Richtungen keine signifikanten Kapazitätsengpässe auf. Eine Verringerung des Taktes außerhalb der Spitzenzeiten erscheint daher sinnvoll, auch im Sinne eines wirtschaftlichen Betriebs und zur Begrenzung vermeidbarer Emissionen und Lärmeinwirkungen.

Linie 10

Für Linie 10 in Fahrtrichtung Lamboy Ulmenweg sind in den Spitzenstunden sehr hohe Besetzungen zu beobachten. Die meisten Fahrgäste steigen morgens an Liebigstraße und Freiheitsplatz ein und steigen an Freiheitplatz und Paul-Ehrlich-Straße aus. Ähnliche Auslastungen werden in Fahrtrichtung Friedhof Kesselstadt verzeichnet, wobei neben dem Freiheitsplatz auch die Hopfenstraße als wichtiges Ziel in den Morgenstunden fungiert. In der nachmittäglichen Spitzenstunde sind die meisten Einsteiger an Nordbahnhof, während die meisten Aussteiger an Freiheitsplatz zu finden sind. In den frühen und späten Randzeiten fallen die Fahrgastzahlen vereinzelter Fahrten unter 5 Fahrgäste. Insgesamt besteht derzeit kein Handlungsbedarf auf der Linie 10.

Linie 11

Linie 11 in Fahrtrichtung Rondo Steinheim verzeichnet in der morgendlichen Spitzenstunde auf einzelnen Fahrten hohe maximale Besetzungen. In der nachmittäglichen Spitzenstunde ist die Auslastung zwar auch hoch, erreicht jedoch nicht die von der VDV-Schrift angesetzte Kapazitätsgrenze. Die meisten Fahrgäste steigen an Argonnerpark und Hbf./ Auheimer Straße ein und an Feuerwehr Steinheim aus. In Fahrtrichtung Technologiepark sind die Auslastungen in den Spitzenstunden umgekehrt, mit hohen Besetzungen in der morgendlichen Spitzenstunde, während einzelne Fahrten in der nachmittäglichen Spitzenstunde die Kapazitätsgrenzen nahezu erreichen. Nach derzeitiger Einschätzung besteht aktuell kein dringender Handlungsbedarf auf der Linie 11. Auch die Verstärkerfahrten zwischen Hauptbahnhof/ Auheimer Straße und Wolfgang in den Morgen- und Spätnachmittagsstunden sollen beibehalten werden.

Linie 12

Auf Linie 12 in Fahrtrichtung Albrecht-Dürer-Straße gibt es vereinzelt hohe Besetzungen in der morgendlichen Spitzenstunde sowie zwischen 12:00 Uhr und 17:00 Uhr. Zwischen den Haltestellen Johann-Kaiser-Ring und Nordbahnhof sind viele Einsteiger zu verzeichnen, die meisten Aussteiger sind am Freiheitsplatz. In Fahrtrichtung IKEA gibt es in der morgendlichen Spitzenstunde ebenfalls sehr hohe Besetzungen. Die meisten Einsteiger befinden sich in Lamboy und am Freiheitsplatz, während die meisten Aussteiger an Francois-Gärten/ VHS zu finden sind. Auch hier sind die Fahrten am frühen Morgen und an 20:00 Uhr nur lediglich gering ausgelastet. Aufgrund dieser Erkenntnisse besteht derzeit kein Handlungsbedarf auf der Linie 12. Mit Fertigstellung des Ausbaus am Schulzentrum Hessen-Homburg ist jedoch mit einer deutlichen Nachfragesteigerung zu rechnen. Eine Taktverdichtung soll bei entsprechendem Bedarf geprüft werden.

Linie 20

Die Linie 20, die als Schnellverbindung zwischen Lamboy und Hauptbahnhof fungiert, weist auf den einzelnen Fahrten nur geringe durchschnittliche maximale Besetzungen auf. Auf einigen Fahrten in Gegenlastrichtung beträgt die durchschnittliche maximale Besetzung weniger als 5 Fahrgästen. Für die Linie 20 besteht derzeit kein Handlungsbedarf aufgrund den geringen Fahrgastzahlen. Allerdings kann die Nachfrage künftig steigen, zum Beispiel durch den Ausbau des Schulzentrums Hessen-Homburg oder aufgrund der ohnehin hohen Bevölkerungsdichte in Lamboy. In diesem Fall soll das Angebot der Linie 20 in Abstimmung mit der Linie 2 ausgebaut werden.

Überörtliche Buslinien

Im Januar 2025 wurde eine stichprobenhafte Fahrgastzählung in ausgewählten überörtlichen Buslinien im Stadtgebiet Hanau durchgeführt. Erhoben wurden einzelne Fahrten an Werktagen im Zeitraum zwischen 06:30 Uhr und 08:00 Uhr auf den Linien MKK-31, MKK-32, MKK-51 und X57. Der Fokus lag dabei auf Teilabschnitten innerhalb Hanaus, insbesondere zwischen Freiheitsplatz und den stadtnahen Haltestellen Rosenau, Beethovenplatz, Hospitalstraße und Pioneer Park.

Auf der Linie MKK-31 wurden zwei Fahrten erfasst. Die Fahrt um 06:59 Uhr in Richtung Hanau zwischen Beethovenplatz und Freiheitsplatz verzeichnete bis zu 29 Fahrgäste, davon 4 Aussteiger an der Haltestelle Rosenau. Die Rückfahrt um 07:24 Uhr in Richtung Büdesheim wies mit bis zu 36 Fahrgästen eine vergleichbare Auslastung auf, wobei nahezu alle Fahrgäste an der Haltestelle Rosenau ausstiegen. Die Zählung verdeutlicht, dass die Linie MKK-31 stark für innerstädtische (Schüler-) Fahrten, insbesondere zwischen Freiheitsplatz und Rosenau, genutzt wird.

Auf der Linie X57 wurden ebenfalls zwei Fahrten analysiert. Die Fahrt um 07:20 Uhr von der Otto-Hahn-Schule zum Freiheitsplatz in Richtung Hanau zählte bis zu 27 Fahrgäste, mit 6 Aussteigern an der Haltestelle Rosenau. Die Gegenrichtung um 07:04 Uhr in Richtung Frankfurt Enkheim wies bis zu 13 Fahrgäste auf, davon 3 Aussteiger an der Haltestelle Rosenau. Auch hier zeigt sich eine relevante Nutzung innerhalb Hanaus, besonders im Abschnitt zwischen Freiheitsplatz und Rosenau. Insgesamt bestehen auf den erfassten Teilstrecken freie Kapazitäten.

Bei der Linie MKK-32 wies die Fahrt um 07:29 Uhr in Richtung Hanau zwischen Beethovenplatz und Freiheitsplatz mit bis zu 48 Fahrgästen eine vergleichsweise hohe Auslastung auf. Dabei stiegen 7 Personen an der Haltestelle Rosenau, 11 an der Hospitalstraße und 29 am Freiheitsplatz aus. Die Rückfahrt zur gleichen Uhrzeit in Richtung Büdesheim war mit bis zu 14 Fahrgästen deutlich schwächer frequentiert, davon 8 Aussteiger an der Haltestelle Rosenau. Auch die MKK-32 wird stark für innerstädtische Verbindungen genutzt, vor allem in Richtung Innenstadt. Trotz der Auslastung bestehen auf den beobachteten Abschnitten noch freie Kapazitäten.

Auf der Linie MKK-51 wurde die Fahrt um 07:30 Uhr in Richtung Hanau zwischen Pioneer Park und Freiheitsplatz erfasst. Hier wurden bis zu 60 Fahrgäste gezählt, darunter 4 Aussteiger an der Haltestelle Stadtwerke. An der Haltestelle Pioneer Park stiegen 6 Fahrgäste zu. Die Gegenrichtung um 07:18 Uhr in Richtung Langenselbold wies bis zu 15 Fahrgäste auf, darunter 7 Einsteiger am Freiheitsplatz und 4 an der Haltestelle Pioneer Park. Auch hier zeigt sich eine regelmäßige Nutzung auf dem Hanauer Stadtgebiet mit freien Kapazitäten auf den erfassten Abschnitten.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Buslinien MKK-31, MKK-32, MKK-51 und X57 in den Morgenstunden teilweise eine hohe innerstädtische Nachfrage aufweisen, insbesondere auf den Abschnitten zwischen den zentralen Haltestellen wie Freiheitsplatz, Rosenau und Beethovenplatz. Dennoch bestehen auf den untersuchten Fahrten insgesamt noch freie Kapazitäten im Stadtgebiet Hanau.

8 Maßnahmenkonzept

8.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes

Das Maßnahmenkonzept umfasst die Themen Stadtbuslinien, On-Demand-Verkehr, Infrastrukturmaßnahmen und die Abstimmung mit überörtlichen Buslinien. Im Fokus stehen dabei grundsätzliche Optimierungen zur Verbesserung der

Betriebsstabilität. Ziel ist es, ein zuverlässiges, bedarfsgerechtes und nachhaltiges Angebot im öffentlichen Nahverkehr sicherzustellen und die Mobilität in Hanau nachhaltig zu stärken.

Die Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans basiert auf der Analyse aktueller Verkehrsströme, den Quell- und Zielbeziehungen der Hanauer Bevölkerung und den vorliegenden Fahrgastzahlen. Im Fokus stehen sowohl die Stärkung der innerstädtischen Verbindungen zwischen den Stadtteilen als auch eine gute Anbindung an die umliegende Region, unter besonderer Berücksichtigung der veränderten Mobilitätsanforderungen der Hanauer Bevölkerung.

Die Basis für das Maßnahmenkonzept ist das Fahrtenangebot mit Fahrplanstand 2025. Es wird jedoch punktuell angepasst und maßvoll ergänzt, um auf aktuelle Anforderungen und Prognosen zu reagieren. Wichtig ist, dass keine der bestehenden Linien in Hanau entfällt, sodass die gewohnte Erreichbarkeit erhalten bleibt.

Auf Grundlage der Fahrgastzählungen werden die Betriebszeiten der einzelnen Linien überprüft und gezielt optimiert, um den tatsächlichen Bedarf besser abzubilden. Insbesondere stark frequentierte Linien werden gestärkt, um der hohen Nachfrage gerecht zu werden und eine hohe Servicequalität sicherzustellen. Gleichzeitig soll bei Linien mit geringer Fahrgastnachfrage ggf. das Taktangebot reduziert werden.

Das Liniennetz wird eng auf die überörtlichen Buslinien abgestimmt, um eine nahtlose Vernetzung von Stadt- und Regionalverkehr sicherzustellen. Dadurch sollen gleichzeitig Umsteigezeiten minimiert und Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln optimal aufeinander abgestimmt werden, um den Fahrgästen eine durchgängige und komfortable Mobilität zu ermöglichen.

Um auch im Abend- und Spätverkehr sowie an Sonn- und Feiertagen Mobilität zu verbessern, ergänzt das On-Demand Angebot das Liniennetzangebot. Diese flexible Verkehrsform soll insbesondere in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage die Erreichbarkeiten verbessern und Wartezeiten reduzieren um den ÖPNV als attraktive Alternative zum Individualverkehr zu stärken.

Grundsätzlich sind Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität notwendig. Dazu gehören insbesondere die Anpassung der Fahrzeiten sowie die Einführung längerer Standzeiten, um den Linienbetrieb stabil und zuverlässig zu gestalten.

Bei allen Maßnahmen wird auf eine nachhaltige und wirtschaftliche Umsetzung geachtet. Das Maßnahmenkonzept ist modular aufgebaut, sodass Anpassungen flexibel vorgenommen und finanzielle Rahmenbedingungen berücksichtigt werden können. So bleibt der ÖPNV auch langfristig zukunftsfähig und anpassungsfähig gegenüber sich ändernden Mobilitätsanforderungen und äußeren Rahmenbedingungen.

8.2 Stadtbuslinien

1) Optimierung des Angebots in Kesselstadt

Die in Kesselstadt verkehrenden Linien 1, 5 und 10 gehören zu den nachfragestärkeren Linien. Zur Optimierung der Erschließung in Kesselstadt wurden verschiedene Varianten für die dort verkehrenden Buslinien geprüft. Die Linie 1 soll nach Anfahrt der Haltestelle Beethovenplatz auf die Kastanienallee fahren und danach in die Frankfurter Landstraße abbiegen. Durch diese Linienführung würde die Haltestelle Otto-Hahn-Schule angefahren und dort den Schülerverkehr von der Kastanienallee bedienen. Im weiteren Linienverlauf über die Burgallee wird die Linie 1 mit der Linie

5 an der Haltestelle Königsberger Straße verknüpft. Damit können Fahrgäste von Nordwest ohne Umstieg und längeren Wartezeiten nach Kesselstadt und Weststadt fahren. Im Verlauf der Burgallee wird auf Höhe der Friedensstraße die Einrichtung einer neuen Haltestelle geprüft. Aufgrund der geringen Nachfrage würde sich der Linienverkehr im östlichen Teilbereich Kesselstadt verringern und der Nachfrage angepasst werden. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die derzeitige Verknüpfung zwischen Linie 1 und Linie 10 am Friedhof Kesselstadt aufgehoben wird. Die Linie 5 kann zwischen Königsberger Straße und Karlsbader Straße alle Haltestellen in beide Fahrtrichtungen bedienen, während die Haltestellen Kronprinzenstraße und Burgallee entfallen.

2) Stärkung der Achse Hauptbahnhof - Pioneer Park - Technologiepark

Die bestehende Linie 8, die derzeit im 30-Minuten-Takt bis zum Pioneer Park verkehrt, wird künftig bis zum Technologiepark Ost verlängert. Dadurch entsteht eine durchgängige Verbindung vom Hanauer Hauptbahnhof über den Pioneer Park bis zum Technologiepark, die insbesondere für Berufspendler sowie für die Bewohner des Wohngebiets eine deutliche Angebotsverbesserung darstellt. Ergänzt wird das Angebot durch neue bzw. geänderte Buslinien des MKK, die ebenfalls ab der Nordseite des Hauptbahnhofs über den Pioneer Park bis zum Technologiepark verkehren und überlagert ebenfalls einen 30-Minuten-Takt anbieten werden. Mit dieser Maßnahme wird die ÖPNV-Anbindung entlang dieser wichtigen Entwicklungsachse gezielt gestärkt und die Vernetzung zwischen städtischem und regionalem Verkehr weiter verbessert. Um ein Überangebot im Bereich des Technologieparks zu vermeiden und das Gesamtangebot effizient zu gestalten, ist im Zuge dieser Erweiterung vorgesehen, dass die Linie 11 den Technologiepark künftig nicht mehr anfährt.

3) Optimierung der Linie 6

Die Linie 6 ist die zweitnachfragestärkste Linie im Stadtgebiet und weist auf weiten Abschnitten sehr hohe Auslastungen auf. Um Überlastungen oberhalb der empfohlenen Kapazitätsgrenzen zu vermeiden, ist auf dem nachfragestarken Abschnitt die Einführung eines 15-Minuten-Takts vorgesehen. Die Fahrgastanalysen zeigen, dass im Bereich der Waldsiedlung und am Rochusplatz keine durchgehend hohe Nachfrage besteht, sodass eine dichtere Taktung dort nicht erforderlich ist. Aus diesem Grund ist eine nachfrageorientierte Taktanpassung vorgesehen: Zwischen Freiheitsplatz und Lehrhöfer Heide soll ein 15-Minuten-Takt eingerichtet werden, während der Abschnitt zwischen Lehrhöfer Heide und Rochusplatz weiterhin im 30-Minuten-Takt bedient wird. Damit soll die Linie 6 mit einer Kombination aus Kurz- und Langläufern betrieben werden, um die Kapazitäten optimal auf den Bedarf abzustimmen. Die im Linienverlauf liegende Paul-Gerhardt-Schule und die Lindenauschule werden mit Verstärkerfahrten angefahren. Die Wende der Fahrten mit höherer Taktung soll in der Bertha-von-Suttner-Straße erfolgen. Ergänzend zur Haltestelle Elisabeth-Schmitz-Schule soll im Bereich Lehrhöfer Heide eine zusätzliche Haltestelle errichtet werden, um die Erschließung des Wohngebiets weiter zu verbessern. Diese Maßnahme trägt dazu bei die Angebotsqualität im stark nachgefragten Abschnitt deutlich zu erhöhen.

4) Taktverdichtungen auf der Linie 2

Die Fahrgastzahlen der Linie 2 zeigen insgesamt eine hohe Auslastung entlang des Linienverlaufs. Mit der geplanten Erweiterung des Schulzentrums Hessen-Homburg im Stadtteil Lamboy zu einer neunzügigen Gesamtschule ist zusätzlich in den kommenden Jahren mit einem deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen zu rechnen. Um eine gleichmäßige Verteilung der Fahrgäste zu erreichen und den Fahrkomfort zu

verbessern, wird langfristig eine Taktverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt bei gleichbleibender Linienführung empfohlen. Darüber hinaus ist aufgrund der starken Nachfrage im Abschnitt zwischen Hauptbahnhof, Freiheitsplatz, Kesselstadt und Lamboy auch bei den Linien 1, 5 und 10 langfristig eine Taktverdichtung in Betracht zu ziehen.

5) Direkte Linienführung der Linie 7

Aufgrund der geringen Fahrgastzahlen an den Haltestellen Weiherfeld, Ostheimer Straße und Marköbeler Straße wird eine Optimierung der Linienführung der Linie 7 angestrebt. Zukünftig soll auf die Bedienung dieser drei Haltestellen verzichtet werden, um die Fahrzeit zu verkürzen und eine direkte Anbindung zur Hohen Landesschule sicherzustellen. Die Auswertung der Fahrgastzahlen aus den Jahren 2017 und 2024 zeigt keine signifikante Entwicklung der Ein- und Aussteigerzahlen, sodass eine Anpassung betrieblich sinnvoll erscheint (siehe Abb. 8.1-1).

Durchschnittliche Ein- und Aussteiger (MFS)						
	2017		Sep 2024		März 2025	
Haltestelle	**Einsteiger**	**Aussteiger**	**Einsteiger**	**Aussteiger**	**Einsteiger**	**Aussteiger**
Weiherfeld	8	43	4	44	6	60
Ostheimer Straße	7	16	2	20	2	15
Marköbeler Straße	4	8	0	7	0	6

Abb. 8.2-1 Durchschnittliche Ein- und Aussteiger im Bereich Ostheimer Straße

Trotz der geänderten Linienführung bleibt die Anbindung des betroffenen Gebiets weiterhin gewährleistet. Die Haltestelle Weiherfeld wird durch überörtliche Buslinien erschlossen, zudem besteht über die nahegelegene Haltestelle Alter Rückinger Weg eine weitere ÖPNV-Anbindung. Durch diese Maßnahme kann die Linie 7 effizienter gestaltet und besser an das tatsächliche Fahrgastaufkommen angepasst werden.

6) Harmonisierung des Taktangebotes und der Linienführung auf der Linie 11

Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und zur Anpassung an die tatsächliche Nachfrage wird die Linie 11 zukünftig einheitlich im 30-Minuten-Takt betrieben. Die Linienführung endet dabei an der Haltstelle Degussa, wo eine Wende am Kreisverkehr vorgesehen ist. Alternativ soll geprüft werden, ob nach der Zufahrt zur Bertha-von-Suttner-Straße eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet werden kann, um die Wendefahrt zu vermeiden. Durch diese Anpassung bleibt auch der Bereich rund um den Argonnerpark weiterhin gut an den ÖPNV angebunden. Ergänzend dazu kann geprüft werden, ob im Abschnitt zwischen Hauptbahnhof/ Auheimer Straße und Argonnerpark zu den nachfragestarken Zeiten Verstärkerfahrten erforderlich sind. Das Ziel dieser Maßnahme ist es, die Linienführung zu harmonisieren, die Kapazitäten effizient einzusetzen und gleichzeitig ein verlässliches Angebot im stark frequentierten Abschnitt sicherzustellen.

7) Optimierung des Angebots in Mittelbuchen und Hohe Tanne

Aufgrund der geringen Fahrgastzahlen auf der Linie 9 ist der aktuell angebotene 30-Minuten-Takt nicht durchgehend erforderlich. Stattdessen wird eine bedarfsgerechte Anpassung des Fahrplans empfohlen, bei der die Linie 9 im Grundtakt stündlich verkehrt. In den nachfragestarken Zeiten, insbesondere zwischen 07:00 und 09:00 Uhr sowie zwischen 13:00 und 15:00 Uhr, sollen zusätzliche Fahrten als Verstärker angeboten werden, um dem Schüler- und Berufsverkehr gerecht zu werden.

Die Anbindung wird darüber hinaus durch ein On-Demand-Angebot deutlich gestärkt, das in weniger frequentierten Zeitlagen eine flexible Erschließung

ermöglicht und so das Linienangebot sinnvoll ergänzt. Zudem soll die Linie 9 mit der Buslinie MKK-31 vertaktet werden, um trotz des reduzierten Takts ein insgesamt regelmäßigeres und gleichmäßiger verteiltes Fahrtenangebot sicherzustellen. Die Linie MKK-31 bedient die Haltestellen Raiffeisenstraße und Kilianstädter Straße und wird künftig zusätzlich die Haltestellen im Bereich Hohe Tanne anfahren. Zudem ist eine Anbindung von Hohe Tanne durch die Linie MKK-32 mit verändertem Linienweg denkbar.

Langfristig soll zudem geprüft werden, ob eine geeignete Wendemöglichkeit im Bereich Lützelbuchener Straße/ Hamburger Allee eingerichtet werden kann, um den Betrieb der Linie 9 effizienter zu gestalten.

Weitere Maßnahme

Eine weitere Maßnahme ist die Umbenennung der Haltestellen „Am Obertor“ und „Albrecht-Dürer-Straße“, die durch die Linie 4 angefahren wird zu einem gemeinsamen Namen, da die beiden Haltestellen praktisch zusammengehören und sehr nah beieinander liegen. Ein einheitlicher Name würde die Orientierung für Fahrgäste vereinfachen und Missverständnisse vermeiden. Der Name der Haltestelle Albrecht-Dürer-Straße der Linie 12 bleibt erhalten.

Mittel- bis langfristig wird der Bereich zwischen Lise-Meitner-Straße und Josef-Bautz-Straße als Wohnquartier mit dichter Bebauung entwickelt werden. Dabei soll die Prüfung der Durchführung der Linie 566 mit der Errichtung von zwei zusätzlichen Haltestellen im Quartier erfolgen.

Langfristig sollen in Hanau der Hauptbahnhof, Westbahnhof und Bahnhof Wilhelmsbad im Rahmen der Umsetzung der nordmainischen S-Bahn umgebaut und aufgewertet werden. Es ist davon auszugehen, dass diese Maßnahme nicht in den nächsten fünf Jahren, bzw. im Gültigkeitszeitraum dieses Nahverkehrsplans abgeschlossen wird. Dennoch sollte diese Entwicklung und die sich dadurch ergebenden Möglichkeiten bei den Planungen des innerstädtischen Liniennetzes berücksichtigt werden. Bei dem Umbau des Bahnhofs Wilhelmsbad sollen die Haltestellen so gestaltet werden, dass die Anfahrbarkeit aus Kesselstadt und Wendemöglichkeit mit Gelenkbussen gegeben ist. Der Bahnübergang Burgallee soll planfrei werden. Durch die Einführung der nordmainischen S-Bahn, die am Bahnhof Wilhelmsbad hält, ist eine Fahrgaststeigerung zu erwarten. Dementsprechend wäre durch die Linienführung der Linie 1 über die Hochstädter Landstraße bis Bahnhof Wilhelmsbad möglich. Die Führung über Burgallee und die Verknüpfung mit der Linie 5 an der Haltestelle Königsberger Straße bleibt erhalten. Dadurch hätten Fahrgäste aus Kesselstadt eine Direktverbindung zum Bahnhof Wilhelmsbad. Bei der Umsetzung dieser Maßnahme wäre zu prüfen, ob das Errichten einer zusätzlichen Haltestelle z.B. am Herbert-Dröse-Stadion erforderlich ist.

Zusätzlich soll geprüft werden, ob auf den Linien 1 und 5 eine Taktverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt realisiert werden kann. Eine solche Verdichtung würde insbesondere in den HVZ zu einer besseren Erreichbarkeit und kürzeren Wartezeiten beitragen und damit die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöhen.

Langfristig ist auch eine Taktverdichtung auf der Linie 10 anzustreben. Diese gehört zu den nachfragestärksten Linien und bedient mit Kesselstadt und Lamboy zwei Stadtteile, in denen die Fahrgastzahlen tendenziell steigen werden. Eine bessere Taktung würde nicht nur der steigenden Nachfrage gerecht werden, sondern auch zu mehr Fahrgastkomfort und Zufriedenheit beitragen.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob eine signifikante Nachfrage für eine Direktverbindung zwischen Lamboy und Wolfgang besteht.

Zu den Maßnahmen im Stadtbusnetz sind im Anhang des Nahverkehrsplans Liniensteckbriefe enthalten (siehe I. Liniensteckbriefe). Sie geben einen Überblick über den jeweils aktuellen oder geplanten Linienverlauf in der Umsetzungsstufe 1 und stellen diesen grafisch dar. Ergänzend enthalten die Steckbriefe Angaben zu Taktzeiten je nach Wochentag und Verkehrszeit, den jährlichen Fahrplankilometern, dem AST-Angebot in allen Umsetzungsstufen sowie zu den Anforderungen an die Fahrzeugmindestkapazität.

8.3 On-Demand-Verkehr

Die Erweiterung des On-Demand-Verkehrs in Hanau ist ein wesentlicher Schritt zur Stärkung der gesamtstädtischen Erreichbarkeit und zur Schließung verbleibender Versorgungslücken, insbesondere in den Randzeiten und in weniger stark erschlossenen Wohn- und Gewerbegebieten. Durch die flexible Buchbarkeit und bedarfsgerechte Routenführung kann der mainer dort wirksam eingesetzt werden, wo ein konventionelles Linienangebot wirtschaftlich oder betrieblich nicht sinnvoll darstellbar ist. Daher soll das On-Demand-Angebot in fünf Modulen erweitert werden.

1) Erweiterung des Bedienungsgebietes des mainer

Das bestehende Bedienungsgebiet des mainers wird an die veränderte Nachfrage und das Linienangebot im Stadtgebiet Hanau angepasst. Kurzfristig wird auch der Bereich des Hafens in das Bedienungsgebiet aufgenommen und durch den mainer bedarfsgerecht erschlossen. Das On-Demand-Angebot ergänzt das bestehende Liniennetz der Linien 4, 11 und 566. Dadurch können künftig auch Stadtbereiche erreicht werden, die bislang noch nicht in das reguläre ÖPNV-Angebot eingebunden sind. Mittel- bis langfristig kann über eine Erweiterung des Bedienungsgebiets und Einbeziehung des nicht optimal erschlossenen Bereiches Pfaffenbrunnenstraße nachgedacht werden.

2) Ausweitung des On-Demand-Verkehrs zur Optimierung des Angebots in Mittelbuchen und Hohe Tanne

Der Stadtteil Mittelbuchen soll ein On-Demand-Angebot für Fahrten innerhalb des Stadtteils sowie nach Hohe Tanne und zum Freiheitsplatz erhalten. Dieses wird in den SVZ angeboten: montags bis freitags von 20:00 bis 01:00 Uhr, samstags von 06:00 bis 08:00 Uhr sowie von 20:00 bis 01:00 Uhr, und an Sonn- und Feiertagen ganztägig. Durch den Einsatz des On-Demand-Verkehrs wird Mittelbuchen zukünftig flächendeckend in Randzeitlagen bedient. Damit wird die Anbindung deutlich flexibler und der gesamte Stadtteil deutlich besser in das städtische ÖPNV-Angebot integriert. In diesen Zeiträumen ersetzt das On-Demand-Angebot die regulären Fahrten der Linie 9 sowie das bisherige AST. An den Haltestellen der Linie 9 entlang der Route des mainers zwischen Bahnhof Wilhelmsbad und Freiheitsplatz besteht zusätzlich die Möglichkeit eines Ein- und Ausstiegs während der Bedienungszeiten des mainers. Damit bleibt auch in den weniger stark frequentierten Zeiten eine ÖPNV-Anbindung von Mittelbuchen gewährleistet, die in ihrer Qualität und Erschließungswirkung dem Linienverkehr deutlich überlegen ist.

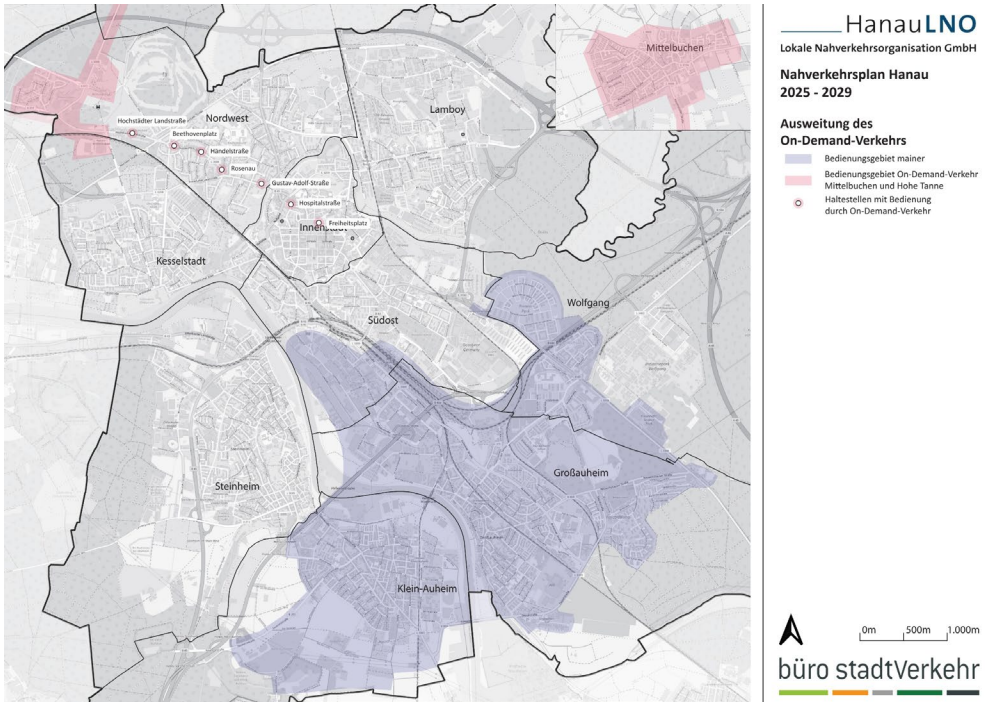


Abb. 8.3-1 Ausweitung des On-Demand-Verkehrs

3) Einbindung des On-Demand-Angebotes in den RMV-Tarif

Die Einbindung des On-Demand-Verkehrs in den RMV-Tarif ist ein wichtiger Baustein für Nutzerfreundlichkeit und Akzeptanz. Sie würde für Transparenz und tarifliche Einheitlichkeit sorgen und ermöglicht eine nahtlose Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln. Dadurch würde der mainer als gleichwertiger Bestandteil des ÖPNV wahrgenommen. Für den Verkehrsbetreiber würde die Tarifintegration zur Vereinfachung der Abrechnung und Verwaltung führen. Die gesteigerte Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit führten voraussichtlich zu einer höheren Nachfrage, was eine effizientere Auslastung der Fahrzeuge und Ressourcen ermöglicht. In diesem Zusammenhang erscheint eine differenzierte Tarifgestaltung sinnvoll. Wenn der On-Demand-Verkehr als Ersatz für den klassischen Linienverkehr angefordert wird, also in Bereichen oder zu Zeiten, in denen keine reguläre Busverbindung angeboten wird, könnte auf die Erhebung eines Komfortzuschlags verzichtet werden. In solchen Fällen übernimmt der On-Demand-Verkehr eine reguläre ÖPNV-Funktion und sollte tariflich gleichgestellt sein. Wird der On-Demand-Verkehr hingegen als zusätzliche Leistung angefordert, etwa zur Erweiterung des Angebots oder zur Erhöhung des Komforts über das bestehende Liniennetz hinaus, wäre die Erhebung eines Komfortzuschlags hingegen gerechtfertigt. Insgesamt fördert die Tarifintegration die Vernetzung mit anderen Verkehrsangeboten und macht den Betrieb nachhaltiger.

4) Umstellung des AST-Angebots auf On-Demand-Verkehr

Kurz- bis mittelfristig soll das bestehende AST in Hanau schrittweise durch ein bedarfsgesteuertes On-Demand-Angebot ersetzt werden. In einem ersten Umsetzungsschritt soll das AST-Angebot der Linien 6, 8 und 9 entfallen, da diese Linienbereiche über ein gut ausgebautes reguläres ÖPNV-Angebot verfügen oder bereits durch das bestehende On-Demand-Angebot ergänzt werden. Ein separates AST-Angebot ist dort nicht mehr erforderlich. Langfristig wird das AST-Angebot der Linien 2, 4, 10 und 12 durch On-Demand-Verkehre ersetzt. Diese Umstellung erfolgt im Rahmen eines gesamtstädtischen Konzepts zur Weiterentwicklung des öffentlichen

Nahverkehrs, bei dem der mainer als flexible Ergänzung zum Linienverkehr in den SVZ dient. Durch die Umstellung auf ein einheitliches, digital gestütztes On-Demand-Angebot kann nicht nur die Angebotsstruktur vereinfacht, sondern auch der Komfort für die Fahrgäste erhöht werden. Die Maßnahme bildet damit einen wesentlichen Bestandteil zur Modernisierung und Harmonisierung des städtischen Mobilitätsangebots.

5) Einführung eines gesamtstädtischen On-Demand-Angebotes

Zur weiteren Verbesserung der Mobilitätsangebote in Hanau ist die Einführung eines gesamtstädtischen On-Demand-Verkehrs mit besonderem Schwerpunkt auf die Nacht- und Schwachverkehrszeiten denkbar. Ziel ist es, ein flexibles und bedarfsgerechtes Angebot zu schaffen, das insbesondere in den Abend- und Nachtstunden sowie an Wochenenden eine verlässliche Erreichbarkeit aller Stadtteile sicherstellt. Langfristig könnte so eine flächendeckende Grundversorgung gewährleistet und die Nutzung des ÖPNV auch außerhalb der HVZ deutlich attraktiver gestaltet werden.

8.4 Buslinien aus dem Main-Kinzig-Kreis

Ergänzend zu den bereits beschriebenen Maßnahmen zu den Stadtbuslinien sowie dem On-Demand-Verkehr werden nachfolgend Maßnahmen einzelner Buslinien aus dem Main-Kinzig-Kreisinnerhalb des Hanauer Stadtgebiets dargestellt.

In Mittelbuchen soll an den Haltestellen Kilianstädter Straße und Raiffeisenstraße durch eine Koordination der Linie 9 mit der MKK-31 ein nahezu durchgehender 30-Minuten-Takt entstehen. Die im Rahmen der Fahrgastzählung festgestellten freien Kapazitäten auf der MKK-31 insbesondere zwischen Freiheitsplatz und Rosenau bieten hierfür eine tragfähige betriebliche Grundlage. So kann trotz der Taktreduzierung der Linie 9 weiterhin eine regelmäßige und verlässliche Anbindung an die Innenstadt gewährleistet werden.

Um das bestehende ÖPNV-Angebot in Hohe Tanne und insbesondere die Verbindung zum Freiheitsplatz auch bei einer Taktreduzierung der Linie 9 aufrechtzuerhalten, wäre eine alternative Linienführung der MKK-31 oder MKK-32 über die Amselstraße wünschenswert. Dabei würden auch die Haltestellen Drosselstraße und Hohe Tanne angebunden. Da auf beiden Linien freie Kapazitäten vorhanden sind, erscheint die zusätzliche Erschließung dieses Quartiers ohne signifikante Kapazitätsengpässe umsetzbar. Die damit verbundene geringe zusätzliche Fahrzeit stünde in einem sinnvollen Verhältnis zu der verbesserten Erschließungswirkung gegenüber einer Weiterführung entlang der Kesselstädter Straße.

Kurzfristig ist vorgesehen, die MKK-Linien aus Richtung Rodenbach/ Langenselbold durch den Pioneer Park zu führen, mit Bedienung der Haltestellen Christoph-Kolumbus-Straße und Maria-Merian-Bogen. Ziel ist es, in Abstimmung mit den Linien 6 und 8 ein verlässliches Taktangebot zum Hauptbahnhof sowie in die Innenstadt zu schaffen. Auch auf der MKK-51 wurden im innerstädtischen Bereich freie Kapazitäten festgestellt, sodass die ergänzende Erschließung des Pioneer Parks im Rahmen der bestehenden Umläufe möglich erscheint.

Des Weiteren ist es wünschenswert, die Linien 7 und MKK-33 auf der Bruchköbeler Landstraße so aufeinander abzustimmen, dass ein annähernder 30-Minuten-Takt entsteht und die derzeit zeitnah hintereinanderfahrenden Fahrten besser verteilt werden. Dadurch entsteht eine Angebotsverbesserung auf dem Abschnitt zwischen Schwedenstraße und Freiheitsplatz, von der die Fahrgäste durch kürzere

Wartezeiten und eine gleichmäßigere Taktfolge profitieren. Diese Taktabstimmung wird jedoch durch die Anschlussbedingungen am Hauptbahnhof erschwert.

Die genannten Anpassungsvorschläge bei den Buslinien aus dem Main-Kinzig-Kreiseröffnen Möglichkeiten für eine gezielte Weiterentwicklung des Angebots. Durch eine engere Abstimmung mit dem städtischen Liniennetz können Erreichbarkeit und Angebotsqualität nachhaltig verbessert werden.

8.5 Infrastrukturelle und ordnungsrechtliche Maßnahmen

Haltestellenausbau

Bei der effizienten und attraktiven Gestaltung des ÖPNV spielen Infrastrukturelle und ordnungsrechtliche Maßnahmen eine zentrale Rolle. Besonders trägt der barrierefreie Ausbau von Haltestellen wesentlich dazu bei, den Zugang zum ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen, ältere Menschen und Familien mit Kinderwagen zu erleichtern und damit die Attraktivität und Nutzbarkeit des ÖPNV insgesamt zu verbessern. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, kurzfristig sechs Haltestellen bzw. 10 Positionen barrierefrei umzubauen. Dabei handelt es sich um die Haltestellen Friedenskirche, Pumpstation, Alter Rückinger Weg, Hohe Landesschule, Weiherfeld und Johann-Carl-Koch-Straße. Darüber hinaus ist geplant, jährlich bis zu sechs weiteren Haltestellen barrierefrei auszubauen. Der vollständige barrierefreie Ausbau aller relevanten Haltestellen im Stadtgebiet Hanau wird voraussichtlich bis zum Jahr 2033 abgeschlossen sein.

Busbeschleunigung

Neben dem barrierefreien Ausbau ist auch die Beschleunigung des Busverkehrs ein zentraler Ansatz zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Besonders in städtischen Gebieten, in denen der Verkehr häufig von Staus und Verzögerungen geprägt ist, stellt die Busbeschleunigung eine effektive Möglichkeit dar, die Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Fahrgastzufriedenheit zu erhöhen. Durch gezielte Maßnahmen wie Busspuren, Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen und Beschleunigung durch Park- und Halteverbote kann die Durchflussgeschwindigkeit von Bussen deutlich verbessert werden. Zudem können dadurch Umläufe effizienter gestaltet werden, was im Idealfall auch zu einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit führt.

Busspuren sind ein speziell ausgewiesener Fahrstreifen, die entweder durch Markierung oder bauliche Trennung vom übrigen Verkehr abgegrenzt sind und ausschließlich für den Linienverkehr genutzt werden dürfen. In Hanau ist in der Regel auch der Fahrradverkehr auf diesen Spuren zugelassen. Durch die Abtrennung sind Busse weniger anfällig für Verkehrsstörungen und können ihre Fahrzeiten besser einhalten. Diese Maßnahme erhöht die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV und kann infolgedessen zu einer Steigerung der Kundenzufriedenheit und Fahrgastzahlen führen.

Die Bevorrechtigung des Busverkehrs an Lichtsignalanlagen ist eine effektive Maßnahme zur Verbesserung der Fahrplanstabilität im ÖPNV: Durch die gezielte Anpassung der Ampelphase oder Busschleusen können Busse schneller und ohne Verzögerung durch den Straßenverkehr ihre Fahrt fortsetzen. Die Bevorrechtigung kann dynamisch und je nach Verkehrslage angepasst werden. So kann beispielsweise die Grünphase für Busse verlängert oder häufiger aktiviert werden, wenn der Verkehr dies zulässt, was zu einer flexiblen Optimierung des Verkehrsflusses führt. Im Gegensatz zu baulichen Maßnahmen wie Busspuren erfordert diese Methode weniger

infrastrukturellen Aufwand und bietet eine flexible Lösung, um den ÖPNV in den bestehenden Verkehrsfluss zu integrieren.

Durch gezielte Park- und Halteverbote entlang von Buslinien wird der Verkehrsraum für den Busverkehr freigehalten, sodass Fahrzeuge nicht durch parkende Autos blockiert werden. Dies führt zu einer spürbaren Verkürzung der Fahrzeiten und einer höheren Zuverlässigkeit des Busverkehrs. Die (einseitige) Einrichtung von Park- und Halteverboten auf Straßen mit engem Fahrbahnquerschnitt, auf denen Linienverkehr stattfindet, sowie vor als auch nach Haltestellen, kann die Fahrplanstabilität besonders in verkehrsreichen Spitzenstunden erheblich verbessern. Eine regelmäßige Überwachung dieser Park- und Halteverbote durch Kontrollen sowie die Ahndung von Falschparkern mit Bußgeldern ist jedoch erforderlich, um die Wirksamkeit dieser Maßnahme sicherzustellen.

An folgenden Abschnitten bzw. Stellen sollen infrastrukturelle und ordnungsrechtliche Maßnahmen durch die zuständigen Fachämter und Eigenbetriebe geprüft werden:

Haltestelle Bahnhof Steinheim in Fahrtrichtung Steinheim

Das Einordnen des ÖPNV von der Haltestelle Bahnhof Steinheim in Fahrtrichtung Steinheim gestaltet sich insbesondere in der HVZ als schwierig. In diesem Zusammenhang wäre eine Busbeschleunigung im Vorlauf zum Verkehrsknotenpunkt B 43/ Offenbacher Landstraße/ B 45/ Ludwigstraße zu untersuchen. Die Umsetzung einer Busbeschleunigung an diesem Knotenpunkt ist aus baulichen und technischen Gründen eingehend zu prüfen, da hier voraussichtlich besondere Herausforderungen bestehen. Diese Verkehrskreuzung gehört zu den am stärksten belasteten Knotenpunkten in Hanau und soll bis 2030 umgebaut werden. Sollte eine Busbeschleunigung in Betracht gezogen werden, ist eine genaue Prüfung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts erforderlich. Zudem muss eine Abwägung der Interessen der verschiedenen Verkehrsmittel erfolgen.

Verkehrsknotenpunkt Nussallee/ Hospitalstraße/ Eugen-Kaiser-Straße/ Hanauer Vorstadt

An diesem Knotenpunkt sind die Grünzeiten beim Abbiegen von der Hospitalstraße in die Nussallee bzw. Eugen-Kaiser-Straße kurz, was zu Fahrzeitverlusten für den ÖPNV führt. Es soll geprüft werden, ob eine Busbeschleunigung durch eine Bevorrechtigung an der Lichtsignalanlage möglich ist. Dabei ist jedoch zu beachten, dass dieser Verkehrsknotenpunkt ähnlich stark ausgelastet ist wie der am Bahnhof Steinheim, weshalb eine Priorisierung der verschiedenen Busabbiegebeziehungen erforderlich ist.

Nürnberger Straße/ Kreisverkehr Kurt-Blaum-Platz

In der Nürnberger Straße kommt es insbesondere in der HVZ zu Fahrzeitverlusten im ÖPNV durch Rückstau am Kreisverkehr Kurt-Blaum-Platz. Es soll daher geprüft werden, welche Maßnahmen auf der Nürnberger Straße geeignet sind, um die hohe Verkehrsbelastung zu verringern.

Knotenpunkt Alicestraße/ Ludwigstraße

Das Linksabbiegen von der Alicestraße in die Ludwigstraße stellt für den ÖPNV eine besondere Herausforderung dar. Eine mögliche Lösung wäre die Einrichtung einer Fußgängerschutzanlage in Verbindung mit einer ÖPNV-Beschleunigung, wodurch Verzögerungen im Busverkehr reduziert und sowohl die Pünktlichkeit als auch die Zufriedenheit der Fahrgäste verbessert werden könnten.

Haltestelle Ulmenweg

Das Abfahren von der Haltestelle Ulmenweg und das Abbiegen in die Grünewaldstraße gestaltet sich aufgrund der Haltestellenlage im Straßenraum als problematisch. Hierbei ist die Begradigung des Vorsprungs zu prüfen. Zudem soll das Falschparken stärker kontrolliert und geahndet werden.

Busbahnhof Hauptbahnhof

Für das Hauptbahnhofsumfeld wird ein funktionales Verkehrs- und Gestaltungskonzept erstellt. Als Mobilitätsknoten sollen die verkehrlichen und betrieblichen Bedürfnisse bevorzugt Eingang in die Planung finden.

Haltestelle Otto-Hahn-Schule

Die Haltestelle Otto-Hahn-Schule hat nur eine sehr geringe Gehwegbreite, was bei dem hohen Andrang von Schülern eine ungünstige Situation darstellt. Aus diesem Grund sollen der Ausbau und die Erweiterung der Haltestelle geprüft werden. Langfristig ist die Umgestaltung des Verkehrsknotenpunkts Kastanienallee/ Frankfurter Landstraße geplant, bei der auch der Umbau der Haltestelle Otto-Hahn-Schule mit einbezogen werden soll.

Aschaffenburger Straße

In einzelnen Abschnitten ist auf der Aschaffenburger Straße in Richtung Innenstadt nur eine Spur ausgewiesen, was zu Fahrzeitverlusten im ÖPNV führt. Um Verzögerungen zu verringern, soll die Umsetzung einer Bus- bzw. Umweltspur geprüft werden. Langfristig ist der Umbau der Straße seitens der HIS geplant, bei dem die Busbeschleunigung berücksichtig werden soll. Um jedoch kurzfristig die Fahrzeitverluste des ÖPNV zu verringern, sollte eine provisorische Lösung erarbeitet werden.

Wendemöglichkeit in Mittelbuchen

Die derzeitige Wendemöglichkeit über die Mittelinsel am Verkehrsknotenpunkt L 3195/ Lützelbuchener Straße stellt keine langfristige Lösung dar. Um in die Lützelbuchener Straße einzubiegen und zu wenden, muss das Fahrpersonal von der Geradeausspur nach links abbiegen, was zu unklaren Verkehrssituationen führen kann. Eine Prüfung der nächsten Wendemöglichkeit am Verkehrsknotenpunkt L 3195/ Römerstraße, etwa 900 m entfernt, hat ergeben, dass diese aufgrund des damit verbundenen Zeitaufwands keine umsetzbare Alternative darstellt. Die derzeit provisorische Wendestelle sollte mittelfristig in einen Kreisverkehr umgewandelt werden, um den Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern und Verzögerungen im ÖPNV zu verringern.

Straßenverkehrsrechtliche Anpassungen

In verschiedenen Abschnitten der Ludwigstraße kommt es durch Falschparker zu Behinderungen des ÖPNV. In diesem Zusammenhang sollte eine Neuordnung und eine verstärkte Überprüfung der Einhaltung der Parkierungsregelungen in Erwägung gezogen werden. Um den Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer in der Ludwigstraße langfristig zu verbessern, ist eine Umgestaltung der Straße erforderlich.

Querungsmöglichkeit Leipziger Straße/ Dunlop Übergang

Für Umsteiger aus Wolfgang in Richtung Lamboy oder Erlensee ist die Umsteigezeit an der Haltestelle Dunlop Übergang aufgrund der Entfernung zur Ampelanlage bzw. der gefährlichen Querung der mehrspurigen Straße häufig zu knapp bemessen.

Daher soll geprüft werden, ob an dieser Stelle eine sichere Fußgängerquerung eingerichtet werden kann.

8.6 Reaktion auf Nachfrageänderungen durch Schul- und Stadtentwicklung

Die zukünftige Entwicklung im Schülerverkehr ist bei der Planung des ÖPNV-Angebots zu berücksichtigen. Dabei ist der Schulentwicklungsplan ein zentraler Bezugspunkt. So wird das Schulzentrum Hessen-Homburg ab dem Schuljahr 2028/ 2029 sukzessiv erweitert, was eine hohe Nachfrage und entsprechend steigende Fahrgastzahlen an der Haltestelle Francois-Gärten erwarten lässt. Um diesem voraussichtlichen Fahrgastüberschuss zu begegnen, ist eine Taktverdichtung auf der Linie 2 notwendig. Darüber hinaus ist zu prüfen, auf welchen Relationen neue Schülerverkehre entstehen etwa im Hinblick einer schnellen Verbindung zwischen den Stadtteilen Wolfgang und Lamboy.

Zusätzliche Kapazitätssteigerungen sind auch an weiteren Schulstandorten zu erwarten. Die Lindenauschule wird ab dem Schuljahr 2028/ 2029 zu einer achtzügigen Schule ausgebaut, was einen Zuwachs von rund 300 Schülerinnen und Schülern bedeutet. Davon betroffen sind insbesondere die Haltestellen Lindenauschule (bedient durch die Einsatzfahrt der Linie 6S) sowie Rue de Conflans (Linien 6 und 7).

Ebenso ist bei der Eppsteinschule, die nach 2031 in eine vier- bis fünfzügige Realschule umgewandelt werden soll, mit einem Anstieg von bis zu 180 Schülerinnen und Schülern zu rechnen. Relevante Haltestellen in diesem Zusammenhang sind Eppsteinschule (bedient durch die Einsatzfahrt der Linie 4), Feuerwehr Steinheim (Linie 11) sowie Doorner Straße (Linie 4). In beiden Fällen ist eine Anpassung des ÖPNV-Angebots frühzeitig in die schulischen und stadtplanerischen Entwicklungsprozesse einzubeziehen.

Ein zentrales städtebauliches Vorhaben mit hoher Relevanz für den ÖPNV ist die Entwicklung des Bautz-Geländes. Auf dem Areal sollen rund 1.400 neue Wohneinheiten entstehen, was mit einem erheblichen Anstieg der Bevölkerungszahl und einer entsprechend höheren Nachfrage nach öffentlichem Verkehr einhergehen wird. Um die Mobilitätsbedürfnisse der neuen Bewohnerinnen und Bewohner frühzeitig zu bedienen, ist vorgesehen, das Quartier nicht erst nach Abschluss der Bauarbeiten, sondern möglichst parallel zur städtebaulichen Entwicklung in das ÖPNV-Netz einzubinden. Ziel ist es, von Beginn an ein attraktives Nahverkehrsangebot bereitzustellen und so eine nachhaltige Mobilitätsstruktur zu fördern.

Für die verkehrliche Erschließung ist insbesondere die Buslinie 566 von Bedeutung, die bereits das umliegende Gebiet anbindet. In enger Abstimmung mit dem RMV als Aufgabenträger des überörtlichen Busverkehrs ist zu prüfen, in welcher Form die Linie 566 an die neuen Erschließungsanforderungen angepasst werden kann, etwa durch eine Linienführung durch das neue Wohngebiet oder ergänzende städtische Angebote. Die rechtzeitige Koordination zwischen Stadtentwicklung, Bauablaufplanung, Straßenbaulast, Straßenverkehrsrecht und Nahverkehrsplanung ist hierbei entscheidend, um das Bautz-Gelände effizient und nachhaltig in das bestehende Liniennetz zu integrieren.

8.7 Umsetzungskonzept

Eine Umsetzung der im Maßnahmenkonzept auf Basis des Anforderungsprofils und der Mängelanalyse erarbeiteten Maßnahmen soll in drei Umsetzungsstufen erfolgen. Im Verlauf der kommenden Jahre sind dabei auch weitere Untervarianten und Anpassungen denkbar, um auf veränderte Rahmenbedingungen und

Entwicklungen flexibel reagieren zu können. Diese modulartige Vorgehensweise ermöglicht eine zielgerichtete, nach den Möglichkeiten finanzierbare und ressourcenschonende Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen des Nahverkehrsplans. Die Zuordnung orientiert sich dabei an kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Realisierungshorizonten sowie an den Abhängigkeiten der verschiedenen Maßnahmen untereinander. Durch die Module können die Kosten einzeln zugeordnet und berücksichtigt werden. Die dargestellten Kosten des Umsetzungskonzeptes beruhen auf den Fahrbetriebskosten der HSB mit Kostenstand 2024 und beinhalten keine Kostensteigerungen in den Bereichen Personalkosten, Energie- und Kraftstoffkosten, Kostensteigerungen bei Fahrzeugbeschaffung und -unterhaltung, sowie allen sonstigen Kosten (z.B. Investitionskosten für E-Ladepark und Modernisierung des HSB-Betriebshofes). Für den On-Demand-Verkehr fließen die prognostizierten kosten zum Stand 2026 ein.

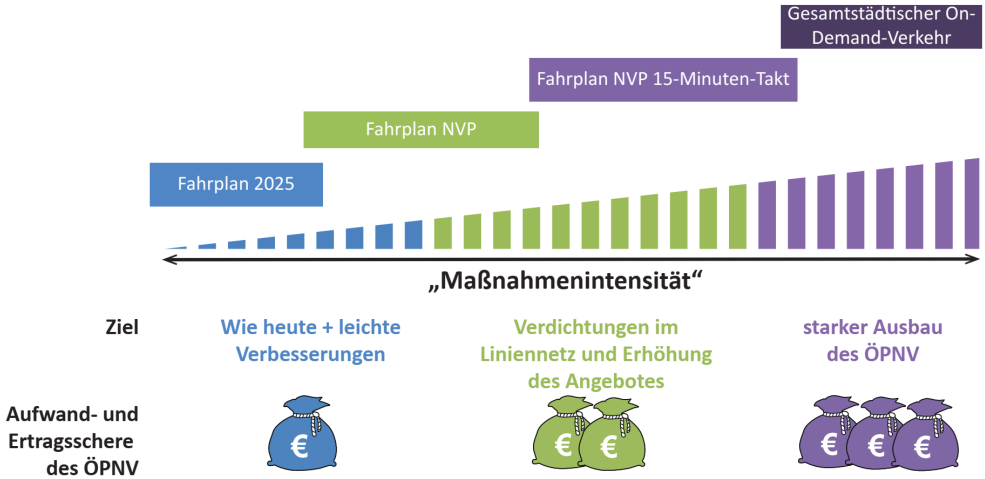


Abb. 8.6-1 Umsetzungskonzept

Die **Umsetzungsstufe 0** stellt einen **Vergleichs-Ist-Fall** dar, der das derzeit bestehende Liniennetz mit Beibehaltung des derzeitigen Fahrplans und des Angebots abbildet. Inflation und steigende Personal- und Betriebskosten werden in den nächsten Jahren zu höheren Ausgaben für die Aufrechterhaltung des Status quo führen.

Mit **Umsetzungsstufe 1** werden erste Verbesserungen umgesetzt, darunter die Verknüpfung der Linien 1 und 5, ein 15-Minuten-Takt auf Linie 6, die Optimierung der Führung der Linien 8 und 11 in Wolfgang, die Taktanpassung auf der Linie 9 sowie die Einführung des On-Demand-Verkehrs in Mittelbuchen und Hohe Tanne. Diese Maßnahmen verursachen moderate Mehrkosten, die im Rahmen eines gezielten Angebotsausbaus liegen.

In **Umsetzungsstufe 2** erfolgt eine weitergehende Taktverdichtung auf einen 15-Minuen-Takt (Wochentags) auf den Linien 1, 2, 5 und 10, was zu einem Anstieg der Betriebskosten für den Fahrzeug- und Personalmehrbedarf führt.

Die langfristige **Umsetzungsstufe 3** sieht die Einführung eines gesamtstädtischen On-Demand-Verkehrs vor, insbesondere für den Abend- und Spätverkehr. Diese Ausweitung ist kostenintensiv, da sie neben einem erweiterten Fahrzeugbestand auch längere Betriebszeiten erfordert. Allerding könnte der Einsatz autonomer Fahrzeuge die zusätzlichen Kosten trotz längerer Betriebszeiten begrenzen.

Das dreistufige modulare Konzept erlaubt eine realistische und systematische Umsetzung des Nahverkehrsplans, indem sie kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen gemäß der Dringlichkeit und der finanziellen Möglichkeiten der Stadt

einordnet. Bei Umsetzung sind auch Zwischenstufen möglich, wenn einzelne Maßnahmen vorgezogen oder verschoben werden.

So wird gewährleistet, dass der ÖPNV ein attraktives, leistungsfähiges und klimafreundliches Verkehrsmittel für die Bevölkerung bleibt und die Maßnahmenintensität an die finanziellen Möglichkeiten angepasst werden kann. Zudem kann die Priorisierung der Maßnahmen bedarfsgerecht erfolgen.

9 Finanzierungs- und Organisationskonzept

9.1 Finanzielle Auswirkungen

Die im Maßnahmenkonzept dargestellten Veränderungen im ÖPNV-Angebot in Hanau haben sowohl finanzielle Konsequenzen als auch Auswirkungen auf die zukünftige Entwicklung der Fahrgastnachfrage. Im Folgenden werden die voraussichtlichen Kosten je Umsetzungsstufe sowie die damit verbundenen Effekte auf das Fahrgastaufkommen dargestellt.

Die finanziellen Auswirkungen des Maßnahmen- und Umsetzungskonzeptes sind im Folgenden abgeschätzt. Diese beruhen auf den Busleistungen der jeweiligen Umsetzungsstufen, den benötigten Fahrpersonalen und Fahrzeugen. Sie sind getrennt nach Busverkehr, AST-Verkehren und On-Demand-Verkehren für den Vergleichs-Ist-Fall (Umsetzungsstufe 0) und die drei Umsetzungsstufen dargestellt.

Hierbei sind zukünftige Kostenentwicklungen nicht enthalten. Insbesondere wurden keine Preissteigerungen in den nachfolgend aufgeführten Bereichen berücksichtigt:

- steigender Personalaufwand (z. B. tarifliche Lohnanpassungen)
- Steigerungen der Energie- und Kraftstoffkosten
- Erhöhung der Beschaffungs- und Instandhaltungskosten für Fahrzeuge, insbesondere Elektrobusse
- weitere allgemeine Kostenentwicklungen
- Zusatzbedarfe z.B. für Schulverstärkerfahrten
- Investition in die E-Ladeinfrastruktur und Modernisierung und Umbau des Betriebshofes

Die dargestellten Bedarfe an Fahrzeugen und die Kosten stellen somit eine Momentaufnahme dar und müssen regelmäßig überprüft und fortgeschrieben werden.

Ebenso sind keine potentiellen Einnahmensteigerungen berücksichtigt, auch wenn durch die Maßnahmen eine Steigerung der Fahrgastzahlen angenommen wird.

Fahrbetrieb

In Umsetzungsstufe 1 reduziert sich die Fahrleistung gegenüber Stufe 0 um rund 4 %, wobei die Anzahl der eingesetzten Busse konstant bleibt. Trotz der geringeren Fahrleistung steigen die Kosten aufgrund eines erhöhten Personalbedarfs. Wesentlicher Faktor hierfür sind die Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität.

In Umsetzungsstufe 2 wird eine Ausweitung der Fahrleistungen vorgesehen, was zu höheren Betriebskosten führt. Gleichzeitig steigt der Bedarf an Bussen und Fahrpersonal.

In Umsetzungsstufe 3 ergeben sich im klassischen Linienbusverkehr keine weiteren Veränderungen, da diese Stufe ausschließlich den On-Demand-Verkehr betrifft.

Busverkehr						
Umsetzungs-stufe	**Maßnahmenbeschreibung**	**km-Leis-tungen in Buskm/a**	**Mehr-/ Minder-km %**	**Anzahl Busse**	**Fahr-personal**	**Kosten Busleis-tungen in Tsd. EUR/a**
Umsetzungs-stufe 0/ Ver-gleichs-Ist-Fall	**Beibehaltung des Status Quo** Beibehaltung des derzeitigen Fahrplans	2.750.000		27 SL 26 GL 53 64 m. Reserve	145	17.800
Umsetzungs-stufe 1	**Fahrplan NVP** Verknüpfung der Linien 1 und 5, Linie 6 im 15-Minuten-Takt, Optimierung der Führung der Linien 8 und 11 zum Technologiepark, Linie 9 im 60-Minuten-Takt und On-Demand-Verkehr	2.700.000	-4%	24 SL 29 GL 53	150	18.100
Umsetzungs-stufe 2	**NVP 15-Minuten-Takt** Wie Umsetzungsstufe 1 und zusätzlich 15-Minuten Takt auf den Linien 1, 2, 5 und 10 jeweils am Werktag	2.900.000	5%	23 SL 34 GL 57	162	19.500
Umsetzungs-stufe 3	**Gesamtstädtischer On-Demand-Verkehr** Langfristige Option des Einsatzes eines gesamtstädtischen On-Demand-Verkehrs, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, Substitution AST auf allen Linien	2.900.000	5%	23 SL 34 GL 57	162	19.500

Abb. 9.1-1 Kostenübersicht der Umsetzungsstufen für den Busverkehr[32]

Zusätzlich zum Linienbusangebot entstehen in allen Umsetzungsstufen ergänzende Leistungen im Bereich des On-Demand-Verkehrs. Abbildung 9.1-2 zeigt den jeweiligen Umfang der Fahrleistungen und Kosten je Umsetzungsstufe. In Umsetzungsstufe 1 ersetzt der On-Demand-Verkehr die Linie 9 zwischen Mittelbuchen, Hohe Tanne und Freiheitsplatz. Zum bereits bestehenden On-Demand-Angebot kommt das Hafengebiet hinzu. Da die aktuell verfügbaren Fahrzeuge bereits vollständig in Klein-Auheim, Großauheim, Wolfgang, im Pioneer Park und im Bereich des Hafens eingesetzt werden, ist für das neue Bedienungsgebiet die Anschaffung zusätzlicher Fahrzeuge und Bestellung von Fahrbetriebsstunden erforderlich. Dies führt zu entsprechend höheren Betriebskosten im On-Demand-Bereich. Gleichzeitig entfällt durch die Überführung einzelner AST-Abschnitte sowie Einsparungen beim Busverkehr der Linie 9 ein Teil der bisherigen Kosten. In Umsetzungsstufe 2 bleibt das Angebot des On-Demand-Verkehrs unverändert gegenüber Stufe 1. Erst in Umsetzungsstufe 3 ist eine stadtweite Ausweitung des On-Demand-Systems vorgesehen. Damit verbunden ist ein erhöhter Fahrzeugbedarf. Gleichzeitig wird das bestehende AST-Angebot vollständig durch den On-Demand-Verkehr ersetzt, sodass dafür keine gesonderten Betriebskosten mehr anfallen.

[32] Aufwand der HSB im Bereich ÖPNV, Stand: 2024.

On-Demand-Verkehr und AST						
Umsetzungs-stufe	**Maßnahmenbeschreibung**	**On-De-mand-Verkehr**	**Anzahl der On-Demand Fahr-zeuge**	**Kosten On-De-mand-Verkehr in Tsd. EUR**	**km-Leis-tungen AST alle Fahrten**	**Kosten AST in Tsd. EUR**
Umsetzungs-stufe 0/ Ver-gleichs-Ist-Fall	**Beibehaltung des Status Quo** Beibehaltung des derzeitigen Fahrplans	Keine Verände-rungen	3	350	AST: 85.000 ODM: 50.000 11.000 h	200
Umsetzungs-stufe 1	**Fahrplan NVP** Verknüpfung der Linien 1 und 5, Linie 6 im 15-Minuten-Takt, Optimierung der Führung der Linien 8 und 11 zum Technolo-giepark, Linie 9 im 60-Minuten-Takt und On-Demand-Verkehr	On-De-mand-Verkehr er-gänzend zur Linie 9 und im Ha-fen	7	1.000	AST: 55.000 ODM: 25.000 h	150
Umsetzungs-stufe 2	**NVP 15-Minuten-Takt** Wie Umsetzungsstufe 1 und zu-sätzlich 15-Minuten Takt auf den Linien 1, 2, 5 und 10 je-weils am Werktag	On-De-mand-Verkehr er-gänzend zur Linie 9 und im Ha-fen	7	1.000	AST: 55.0000 ODM: 25.000 h	150
Umsetzungs-stufe 3	**Gesamtstädtischer On-Demand-Verkehr** Langfristige Option des Einsatzes eines gesamtstädti-schen On-Demand-Verkehrs, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, Substitution AST auf allen Linien	On-De-mand-Verkehr er-gänzend zur Linie 9 und im Ha-fen und ge-samtstädti-sches On-Demand-Angebot im Spät- und Nachtver-kehr	8	1.500	AST: 0 ODM: 35.000 h	0

Abb. 9.1-2 Kostenübersicht der Umsetzungsstufen für Bedarfsverkehre [33]

Zusätzlich müssen bei allen Umsetzungsstufen allgemeine Kostensteigerungen im ÖPNV eingeplant werden. Diese ergeben sich insbesondere durch Inflation sowie weitere externe, nicht beeinflussbare Faktoren. Ein weiterer Teil des Mehrauf-wands resultiert aus Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität. Abbil-dung 9.1-3 stellt die erwarteten Gesamtkosten und Erträge der einzelnen Umset-zungsstufen gegenüber.

[33] VIA Mobility GmbH (2025): Studie zur Integration von On-Demand-Verkehren in Hanau; Aufwand 2024 für Stufe 0/ Preisstand Stufen 1 bis 3: 2026.

Gesamtkosten und Erträge					
Umsetzungs-stufe	**Maßnahmenbeschreibung**	**Gesamt-kosten ÖPNV in Tsd. EUR**	**Einnahmen in Tsd. EUR**	**Kosten-defizit ÖPNV in Tsd. EUR**	**HSB Ergeb-nis in Tsd. EUR[34]**
Umsetzungs-stufe 0/ Ver-gleichs-Ist-Fall	**Beibehaltung des Status Quo** Beibehaltung des derzeitigen Fahrplans	18.350	9.100	9.250	7.000
Umsetzungs-stufe 1	**Fahrplan NVP** Verknüpfung der Linien 1 und 5, Linie 6 im 15-Minuten-Takt, Optimierung der Führung der Linien 8 und 11 zum Technolo-giepark, Linie 9 im 60-Minuten-Takt und On-Demand-Verkehr	19.250	9.100	10.150	
Umsetzungs-stufe 2	**NVP 15-Minuten-Takt** Wie Umsetzungsstufe 1 und zu-sätzlich 15-Minuten Takt auf den Linien 1, 2, 5 und 10 jeweils am Werktag	20.650	9.100	11.550	
Umsetzungs-stufe 3	**Gesamtstädtischer On-De-mand-Verkehr** Langfristige Option des Einsatzes eines gesamtstädti-schen On-Demand-Verkehrs, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, Substitution AST auf allen Linien	21.000	9.100	11.900	

Abb. 9.1-3 Gesamtkosten und Erträge der Umsetzungsstufen[35]

Mehrleistungen im lokalen Busverkehr der Landkreise und im überörtlichen Busverkehr, die auf Wunsch der Stadt Hanau erfolgen und einen verkehrlichen Nutzen erzeugen, müssen mit den jeweiligen Aufgabenträgern abgestimmt und finanziell ausgeglichen werden. Gemäß den RMV-Regularien und dem -Vertragswerk steht hierfür der Aufgabenträger Stadt Hanau über den Infrastrukturkostenausgleich oder einer bilateralen Vereinbarung ein.

Infrastruktur

Ergänzend zu den betrieblichen Maßnahmen im Stadtbus- und On-Demand-Verkehr entstehen weitere finanzielle Belastungen bei der Stadt Hanau durch den barrierefreien Umbau der Haltestellen im Stadtgebiet. Ziel ist es, sämtliche noch nicht barrierefreien Haltestellen bis zum Jahr 2033 entsprechend den gesetzlichen Vorgaben umzurüsten. Pro Jahr sollen dazu bis zu sechs Haltestellen barrierefrei umgebaut werden.

Parallel dazu sollen auch infrastrukturelle und ordnungsrechtliche Anpassungen vor allem im Rahmen der Busbeschleunigungsmaßnahmen schrittweise realisiert werden. Die für einen störungsfreien, effizienten und lückenlosen Betriebsablauf erforderlichen Maßnahmen reichen von kleineren Markierungsarbeiten, über Anpassungen von Lichtsignalanlagen bis zu größeren baulichen Straßenbaumaßnahmen. Diese Maßnahmen erfordern eine gesonderte Berücksichtigung im städtischen Haushalt und eine enge Abstimmung mit Förderprogrammen auf Landes- und Bundesebene.

[34] HSB-Ergebnis 2024 inkl. städt. Zuschuss, Rand-/ Nebengeschäfte, Sondereffekte.

[35] Summe der Busleistung, On-Demand-Verkehr und Anrufsammeltaxi; Die Fahrgeldeinnahmen sind als konstant angesetzt.

Die Kosten für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen liegen in der Regel für einen normgerechten Ausbau ohne zusätzliche besondere Ausstattungsmerkmale zwischen 30.000 und 60.000 Euro. Bei komplexeren Umbauten oder ergänzendem Umbau des Haltestellenumfeldes zur Herstellung einer ganzheitlichen Barrierefreiheit können die Kosten deutlich höher liegen. Die Förderquoten liegen in der Regel bei bis zu 85 % der zuwendungsfähigen Kosten. Für Anpassungen von Lichtsignalanlagen zur Bevorrechtigung des Busverkehrs ist von Kosten von mindestens 30.000 Euro auszugehen. Sind für Busbeschleunigungsmaßnahmen z.B. durch Herausnahme von Parken nur Beschilderungs- und Markierungsarbeiten notwendig, so können sich die Kosten auf unter 5.000 Euro belaufen.

9.2 Auswirkungen auf die Fahrgastentwicklung

Die geplanten Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Hanau haben Einfluss auf die zukünftige Entwicklung des Verkehrsverhaltens. Insbesondere wird ein Anstieg des Modal Split zugunsten des ÖPNV angestrebt. Die Umsetzung der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen wird zu spürbaren Verbesserungen im ÖPNV der Stadt Hanau führen. Insbesondere sind positive Effekte bei den Reisezeiten, den Umsteigebeziehungen sowie der Fahrplantreue zu erwarten. Durch gezielte Taktverdichtungen wird das Platzangebot in den Bussen erhöht, was zu einer Entlastung der Fahrzeuge und in der Folge zu einer gesteigerten Fahrgastzufriedenheit beitragen wird.

Darüber hinaus leisten die geplanten Infrastrukturmaßnahmen einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Barrierefreiheit und somit zu einem inklusiveren ÖPNV-Angebot. Diese Qualitätssteigerungen im Angebot werden voraussichtlich zu einem Anstieg der Fahrgastzahlen im städtischen Busnetz führen. Angesichts des zu erwartenden Bevölkerungswachstums in Hanau sowie der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ist mittelfristig mit einem höheren Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split zu rechnen.

Allerdings sind mit der Angebotsausweitung auch finanzielle Herausforderungen verbunden. Der Kostendeckungsgrad des ÖPNV wird voraussichtlich weiter sinken, da die zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen durch neue Nutzerinnen und Nutzer die steigenden Zuschussbedarfe nicht vollständig kompensieren können. Zudem ist die Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen insgesamt noch nicht abschätzbar, insbesondere im Hinblick auf die zukünftige Finanzierung und den Ausgleich der Mindereinnahmen durch das Deutschlandticket. In der Folge wird der öffentliche Zuschussbedarf steigen, was eine wachsende Abhängigkeit von externen Finanzierungsquellen (sogenannten Surrogaten) mit sich bringt.

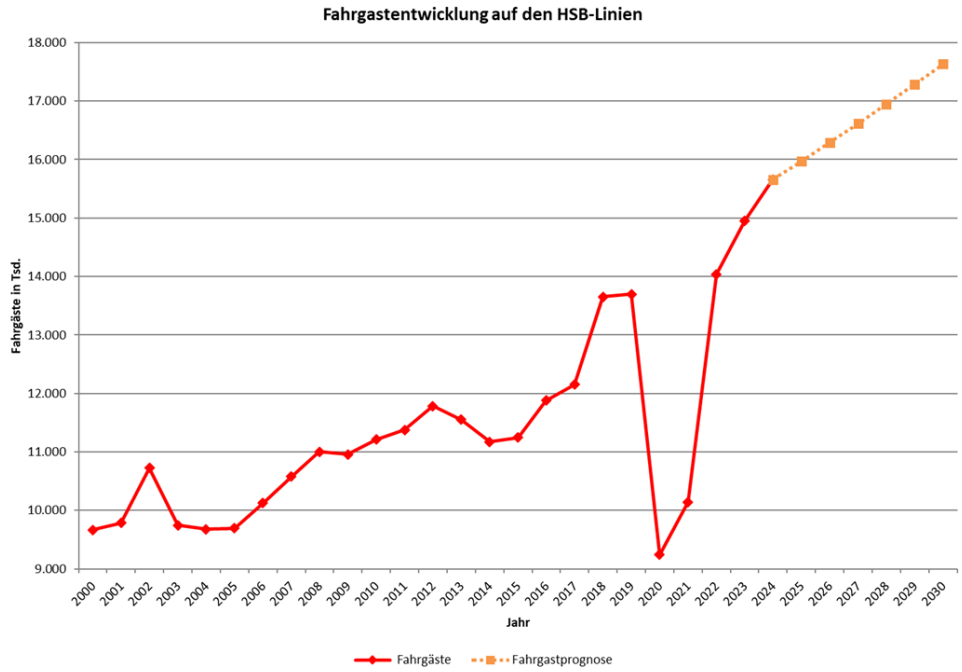


Abb. 9.2-1 Fahrgastentwicklung auf den HSB-Linien[36]

Abbildung 9.2-1 zeigt die Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV in Hanau vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2024 sowie die prognostizierte Entwicklung der Fahrgastzahlen in den kommenden Jahren. Der kontinuierliche Anstieg der Fahrgastzahlen wird durch verschiedene Faktoren wie die Verbesserung des ÖPNV-Angebots sowie die steigende Bevölkerungszahl begünstigt. In den letzten 24 Jahren betrug der Fahrgastzuwachs durchschnittlich 2 % pro Jahr. Im Jahr 2025 waren es insgesamt knapp 16 Mio. Fahrgäste pro Jahr. Auf Grund der in diesem Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass die Fahrgastentwicklung ähnlich wie in den vergangenen Jahren fortgeführt werden kann. Bei einem Wachstum von jährlich 2 % liegen die Fahrgastzahlen im Jahr 2030 bei über 17,5 Mio. Fahrgäste. Diese Prognose unterstreicht die Notwendigkeit, das Verkehrsnetz und die Kapazitäten des ÖPNV rechtzeitig anzupassen, um den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden und eine hohe Fahrgastzufriedenheit sicherzustellen.

10 Qualitätssteuerung

Das Qualitätsmanagement ist ein zentrales Element für die Sicherstellung und kontinuierliche Verbesserung des ÖPNV. Ziel ist es, einen zuverlässigen, effizienten und für die Fahrgäste attraktiven Verkehr zu gewährleisten. Daher sind Maßnahmen zur Qualitätssicherung in Bereichen der Fahrgastinformation, Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit zu konkretisieren. Die regelmäßige Überprüfung und Anpassung der festgelegten Standards sind wünschenswert, um den sich verändernden Anforderungen gerecht zu werden und die Qualität des Nahverkehrs in Hanau kontinuierlich zu steigern. Die Qualitätsfestlegung ist der erste Schritt im Prozess des Qualitätsmanagements und beschreibt die klaren Standards und Anforderungen, die der ÖPNV erfüllen muss. Diese Festlegungen betreffen sowohl die Dienstleistungsqualität als auch die Betriebsqualität und sollen sicherstellen, dass die Leistung den

[36] HSB (2024): Fahrgastzahlen 1996 bis 2024 auf Grundlage der Verkaufsstatistik.

Erwartungen der Fahrgäste entspricht und den gesetzlichen sowie vertraglichen Vorgaben gerecht wird. Der Rahmen der Qualitätsziele ist im Nahverkehrsplan festgelegt und umfasst Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Kundenservice und Fahrgastinformation, Sauberkeit und Komfort sowie Sicherheit.

Um sicherzustellen, dass die Qualitätsstandards tatsächlich erreicht werden, sind regelmäßige Kontrollen sinnvoll. Es kann zwischen drei Erhebungsmethoden unterschieden werden: Dienstleistungs- und Prozessmanagement (DPM), Mystery Shopping Surveys (MSS) und Customer Satisfaction Surveys (CSS). Bei DPM werden relevante Leistungsindikatoren wie Pünktlichkeit, Fahrgastzahlen, Betriebszeiten und Sauberkeit der eingesetzten Fahrzeuge erfasst und ausgewertet. MSS ist ein Verfahren zur Messung der Servicequalität aus Sicht des Kunden. Dabei überprüft ein speziell geschulter Tester (Testkunde) die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Personals, die Sauberkeit und die Genauigkeit der Fahrgastinformation. Beide Verfahren dienen der Bewertung der erbrachten Leistung im ÖPNV. Hingegen wird bei der Methode CSS die Kundenzufriedenheit durch Umfragen gemessen. Dies dient dazu, die subjektive Bewertung der Qualität des ÖPNV zu erfassen. Alle drei Methoden verfolgen unterschiedliche Ziele und bringen jeweils ihre eigenen Vor- und Nachteile mit sich und sind daher abzuwägen und gezielt einzusetzen, um eine umfassende und zuverlässige Qualitätsmessung zu gewährleisten.

Langfristig sollen standardisierte Verfahren zur Messung der Servicequalität (MSS) und der Kundenzufriedenheit (CSS) etabliert werden. Im Rahmen der CSS ist vorgesehen, alle zwei Jahre Kundenbefragungen durchzuführen, um die Zufriedenheit mit den relevanten Qualitätskriterien systematisch zu erfassen. Auf diese Weise können Qualitätsentwicklungen kontinuierlich beobachtet und bewertet werden – auch über längere Zeiträume hinweg. Gleichzeitig lässt sich gezielt nachvollziehen, ob identifizierte Defizite behoben wurden.

Zusätzlich soll zur Ermittlung des Modal Split und damit des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehr in der Stadt alle fünf Jahre eine Haushaltsbefragung durchgeführt oder sich an der bundesweiten Studie SrV - Mobilität in Städten beteiligt werden.

Ein Qualitätsbericht kann die Grundlage für das Monitoring und die kontinuierliche Verbesserung der Servicequalität im ÖPNV liefern. Dabei wird eine umfassende Auswertung der durchgeführten Erhebungen und Messungen sowie die erreichten Qualitätsziele als auch die identifizierten Schwachstellen und Abweichungen von den festgelegten Standards dokumentiert. Basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen werden konkrete Verbesserungsmaßnahmen aufgezeigt.

Eine Qualitätssicherung erfolgt durch die Implementierung und regelmäßige Überprüfung dieser Maßnahmen. Bei festgestellten Minderleistungen oder Nichtleistungen werden Korrekturmaßnahmen eingeleitet, wie z.B. Anpassungen im Betriebsablauf oder technische Verbesserungen in den Informationssystemen. Durch die fortlaufende Rückkopplung zwischen Qualitätsmessung, Berichterstattung und Qualitätssicherung wird sichergestellt, dass der ÖPNV den aktuellen Anforderungen und der Fahrgastnachfrage entspricht.

Die konkreten Qualitätsziele, Messmethoden und Umsetzungszeiträume sind in einer Qualitätsvereinbarung zwischen dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen festzulegen. Darin sollen auch das Vorgehen bei Abweichungen von den vereinbarten Qualitätsstandards, Bonus-Malus-Systemen sowie entsprechenden Maßnahmen verbindlich geregelt werden. Im Rahmen der Direktvergabe sind diese Vereinbarungen integraler Bestandteil der Verkehrsverträge.

11 Organisation des ÖPNV in Hanau

Zum Liniennetz der Stadt Hanau zählen sämtliche ÖPNV-Angebote, die dem Ziel dienen, die innerstädtischen Verkehrsbedürfnisse zuverlässig und flächendeckend zu bedienen. Die im Maßnahmenkonzept beschriebenen kurz-, mittel- und langfristigen Änderungen zielen darauf ab, das bestehende Netz gezielt weiterzuentwickeln, ohne dessen grundsätzliche Struktur infrage zu stellen. Die vorgesehenen Anpassungen bauen auf dem aktuellen Netz auf und stärken dessen Funktion. Es handelt sich somit nicht um eine Neustrukturierung, sondern um eine Weiterentwicklung im Sinne eines integralen Gesamtsystems. Entsprechend ist davon auszugehen, dass die geplanten Maßnahmen als Bestandteil des bestehenden Liniennetzes gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 d PBefG zu bewerten sind. Auch zukünftige Änderungen, etwa durch demografische Entwicklungen, veränderte Nachfrage oder politische Entscheidungen, werden im Sinne einer Fortschreibung des aktuellen Netzes betrachtet. Damit bleibt die Netzstruktur flexibel anpassbar, ohne ihren integrierten Charakter zu verlieren.

12 Linienbündelung

In Hanau ist der ÖPNV so zu gestalten, dass alle Stadtteile zuverlässig angebunden werden. Diese Verpflichtung ergibt sich aus § 6 ÖPNVG Hessen, wonach die Aufgabenträger eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherstellen müssen. Um zu verhindern, dass sich Verkehrsunternehmen ausschließlich auf wirtschaftlich attraktive Linien konzentrieren und weniger rentable Strecken vernachlässigen, sieht § 9 Absatz 2 PBefG die Möglichkeit der Linienbündelung vor. Durch die Zusammenfassung von profitablen und weniger profitablen Linien in einem Bündel wird sichergestellt, dass auch weniger frequentierte Stadtteile weiterhin zuverlässig angebunden bleiben. Die Erträge aus gut ausgelasteten Linien können so Ausgleiche innerhalb des Bündels ermöglichen. In Hanau bildet das Stadtbusnetz inklusive AST- und On-Demand-Verkehr ein aufeinander abgestimmtes Gesamtsystem. Damit dieses auch künftig zuverlässig und effizient betrieben werden kann, ist eine Bündelvergabe an ein Verkehrsunternehmen sinnvoll. Diese gewährleistet unter anderem die koordinierte Fahrplangestaltung, die Vertaktung der Linien an Umsteigepunkten, eine einheitliche Fahrgastinformation, abgestimmte Vertriebsstrukturen sowie eine schnelle Reaktion auf Betriebsstörungen. Durch die Behandlung des Hanauer Stadtbusverkehrs als zusammenhängendes Linienbündel wird ein qualitativ hochwertiger Nahverkehr ermöglicht, der sowohl den gesetzlichen Vorgaben entspricht als auch langfristig wirtschaftlich tragfähig gestaltet werden kann. Daher ist der Hanauer Stadtbusverkehr inklusive AST- und On-Demand-Verkehr formal als ein zusammenhängendes Linienbündel zu behandeln und zu vergeben.

Anhang

I. Liniensteckbriefe

Hinweise zu den Liniensteckbriefen

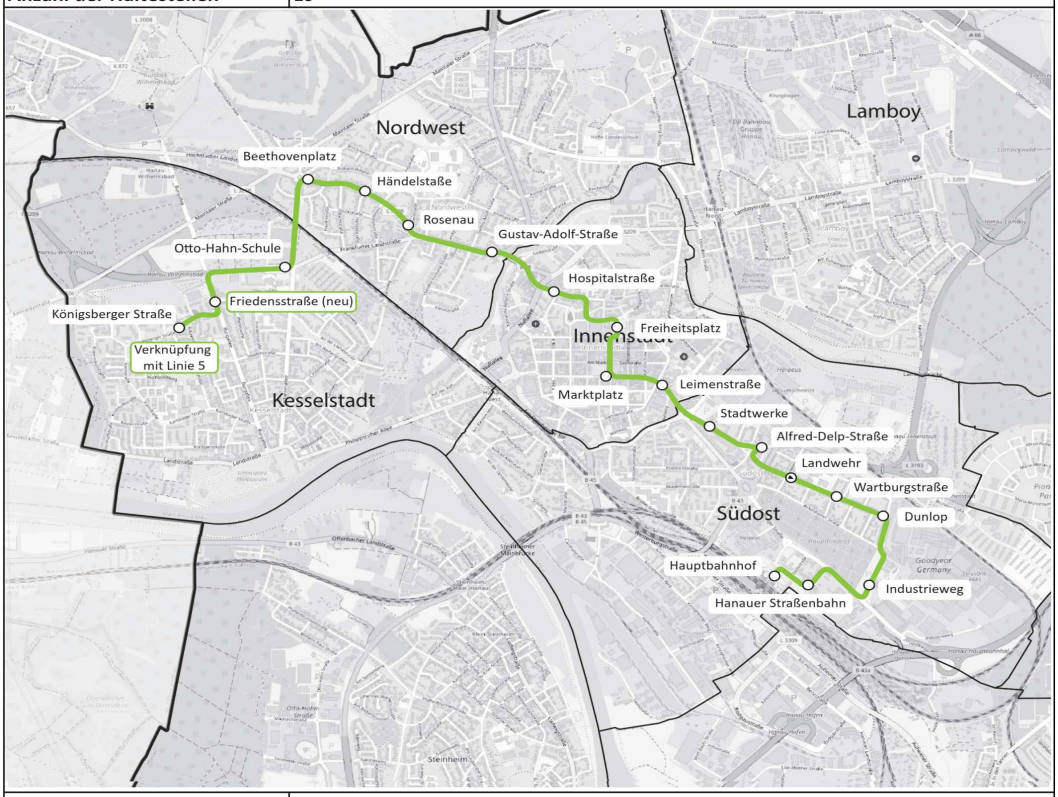
- In den Liniensteckbriefen werden die Linienverläufe der Umsetzungsstufe 1, Umsetzungsstufe 2 und Umsetzungsstufe 3 dargestellt.
- Die regulären Linienverläufe werden mit einer durchgezogenen Linie dargestellt.
- Einzelfahrten sowie abweichende Linienführungen an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen werden durch gestrichelte Linienverläufe dargestellt.

Folgende Betriebszeiten werden zu Grunde gelegt:

Verkehrstag	Verkehrszeit		Betriebszeit
Montag - Freitag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 05:00
	Normalverkehrszeit	NVZ	05:00 – 06:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ	06:00 – 08:00
	Normalverkehrszeit	NVZ	08:00 – 13:00
	Hauptverkehrszeit	HVZ	13:00– 19:00
	Normalverkehrszeit	NVZ	19:00 – 21:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	21:00 – 00:00
Samstag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 05:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	05:00 – 08:00
	Normalverkehrszeit	NVZ	08:00 – 21:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	21:00 – 00:00
Sonn- und Feiertag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 08:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	08:00 – 00:00

Linie 1

Linienverlauf	Hanau Hbf. - Dunlop - Freiheitsplatz - Rosenau - Kesselstadt
Anzahl der Haltestellen	19



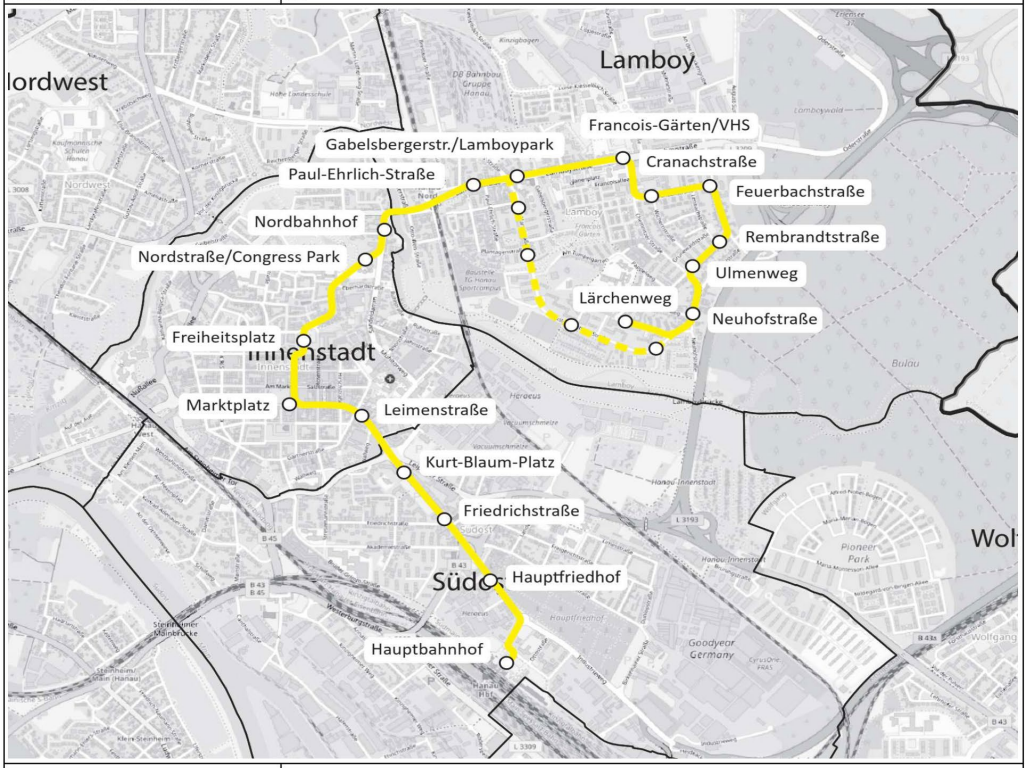
Maßnahmenkonzept	Führung der Linie 1 ab Haltestelle Beethovenplatz über Kastanienallee zu Haltestelle Otto-Hahn-Schule, Weiterführung über Frankfurter Landstraße und Burgallee zu Königsberger Straße mit Verknüpfung mit Linie 5 an der Haltestelle Königsberger Straße. Die Verknüpfung mit Linie 10 an der Haltestelle Friedhof Kesselstadt entfällt.

Linienabschnitt	Linien-länge in km	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag/ Feiertag	
		NaVZ	NVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ
Umsetzungsstufe 1										
Hanau Hbf. - Kesselstadt	7,10	-	T20	T20	T30	-	T20	T30	-	T30
Fahrplan-km pro Jahr	**256.000**									
AST-km pro Jahr	**0**									
Umsetzungsstufe 2										
Hanau Hbf. - Kesselstadt	7,10	-	T15	T15	T30	-	T15	T30	-	T30
Fahrplan-km pro Jahr	**318.000**									
AST-km pro Jahr	**0**									

Umsetzungsstufe 3	Ausweitung des On-Demand-Angebotes im Abend- und Spätverkehr, vollständiger Ersatz des AST-Angebot durch On-Demand-Verkehr.
Fahrzeugmindestkapazität	Gelenkbus, in der SVZ Standardlinienbus
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kapitel 6 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.
Prüfauftrag	

Linie 2

Linienverlauf	Hanau Hbf. - Freiheitsplatz - Lamboy Lärchenweg
Anzahl der Haltestellen	22



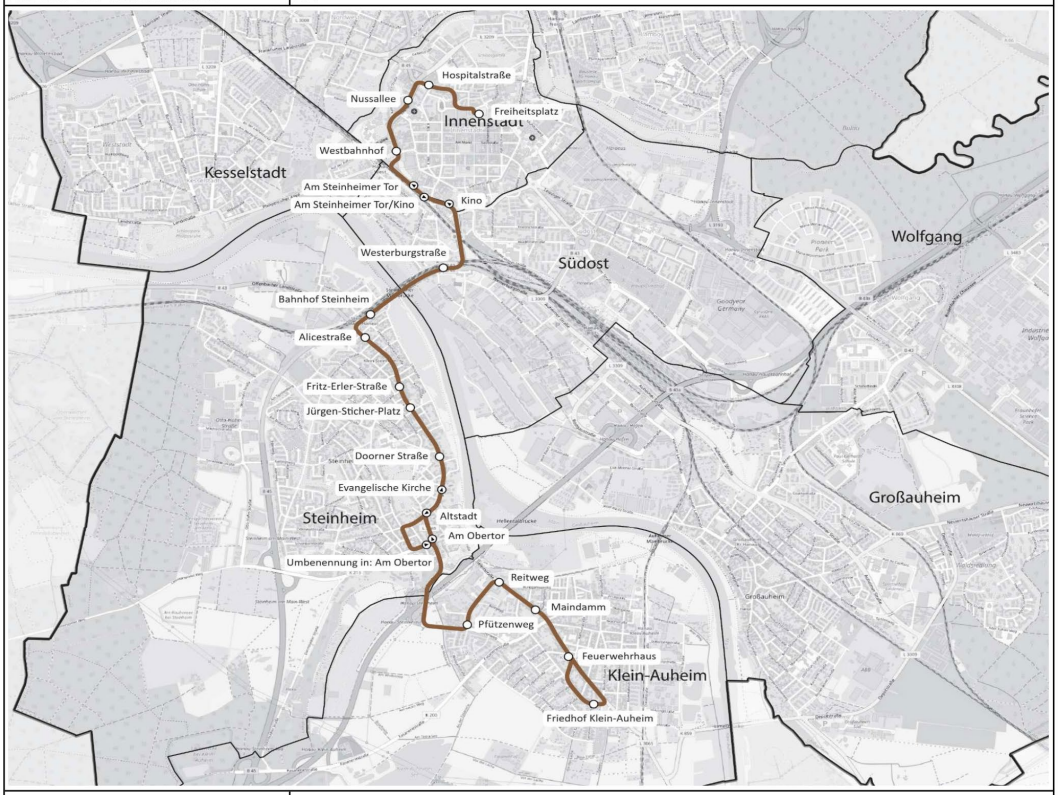
Maßnahmenkonzept	Bei der Umsetzungsstufe 1 bliebt das Angebot der Linie 2 unverändert. In der Umsetzungsstufe 2 ist eine Taktverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt vorgesehen.

Linienabschnitt	Linien-länge in km	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag/ Feiertag	
		NaVZ	NVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ
Umsetzungsstufe 1										
Hanau Hbf. - Lärchenweg	5,68	-	T20	T20	-	-	T20	-	-	-
Hanau Hbf. - Lärchenweg (über Tümpelgarten)	5,20	-	-	-	T30	-	-	T30	-	T30
Fahrplan-km pro Jahr	**217.000**									
AST-Verkehr	00:00 - 02:00 Uhr, zusätzlich am Sonntag 06:00 - 07:00 Uhr									
AST-km pro Jahr	**8.000**									
Umsetzungsstufe 2										
Hanau Hbf. - Lärchenweg	5,68	-	T15	T15	-	-	T15	T15	-	-
Hanau Hbf. - Lärchenweg (über Tümpelgarten)	5,20	-	-	-	T30	-	-	T30	-	T30
Fahrplan-km pro Jahr	**265.000**									
AST-Verkehr	00:00 - 02:00 Uhr, zusätzlich am Sonntag 06:00 - 07:00 Uhr									
AST-km pro Jahr	**8.000**									

Umsetzungsstufe 3	Ausweitung des On-Demand-Angebotes im Abend- und Spätverkehr, vollständiger Ersatz des AST-Angebot durch On-Demand-Verkehr.
Fahrzeugmindestkapazität	Gelenkbus
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kapitel 6 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.
Prüfauftrag	

Linie 4

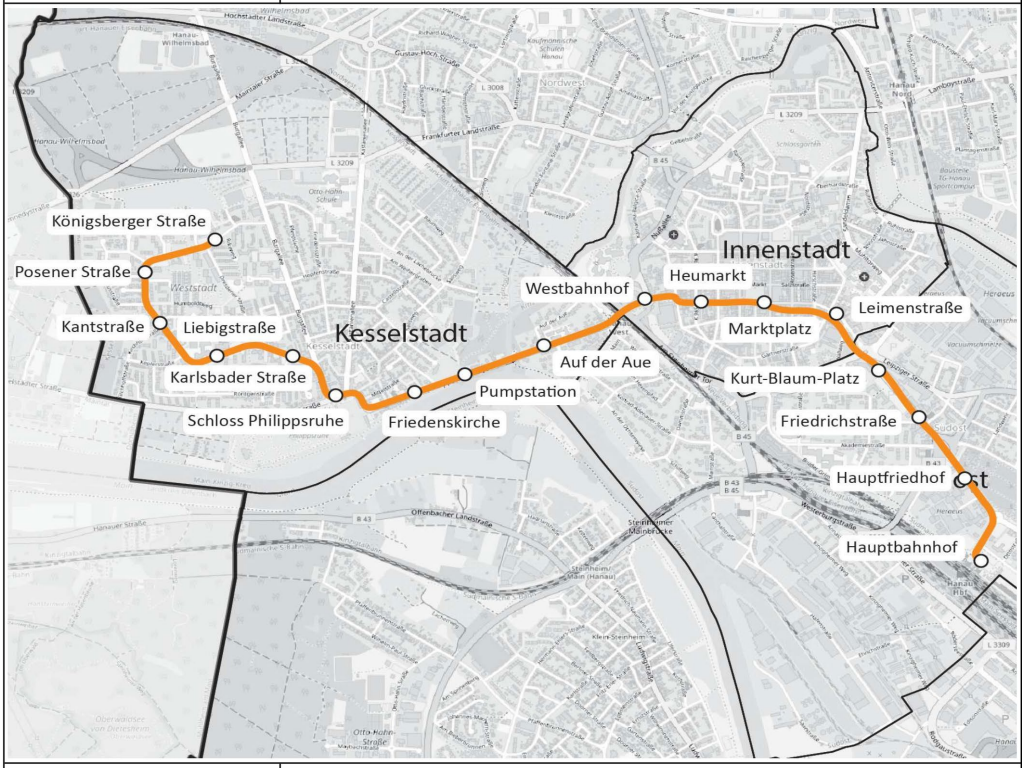
Linienverlauf	Hanau Freiheitsplatz - Steinheim - Klein-Auheim
Anzahl der Haltestellen	22



Maßnahmenkonzept	Die Linienführung sowie die Taktung der Linie 4 bleiben in den Umsetzungsstufen 1 und 2 unverändert bestehen. In Umsetzungsstufe 3 wird das AST-Angebot der Linie 4 durch den On-Demand-Verkehr ersetzt.

Linienabschnitt	Linien-länge in km	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag/ Feiertag	
		NaVZ	NVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ
Umsetzungsstufe 1										
Freiheitsplatz - Friedhof Klein-Auheim	8,05	-	T15	T15	T30	-	T30	T30	-	T30/ T60
Fahrplan-km pro Jahr	**338.000**									
AST-Verkehr	23:00 - 01:00 Uhr, zusätzlich am Sonntag 06:30 - 07:30 Uhr									
AST-km pro Jahr	**14.000**									
Umsetzungsstufe 2										
Freiheitsplatz - Friedhof Klein-Auheim	8,05	-	T15	T15	T30	-	T30	T30	-	T30/ T60
Fahrplan-km pro Jahr	**338.000**									
AST-Verkehr	23:00 - 01:00 Uhr, zusätzlich am Sonntag 06:30 - 07:30 Uhr									
AST-km pro Jahr	**14.000**									
Umsetzungsstufe 3	Ausweitung des On-Demand-Angebotes im Abend- und Spätverkehr, vollständiger Ersatz des AST-Angebot durch On-Demand-Verkehr.									
Fahrzeugmindestkapazität	Gelenkbus, in der SVZ Standardlinienbus									
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kapitel 6 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.									
Prüfauftrag										

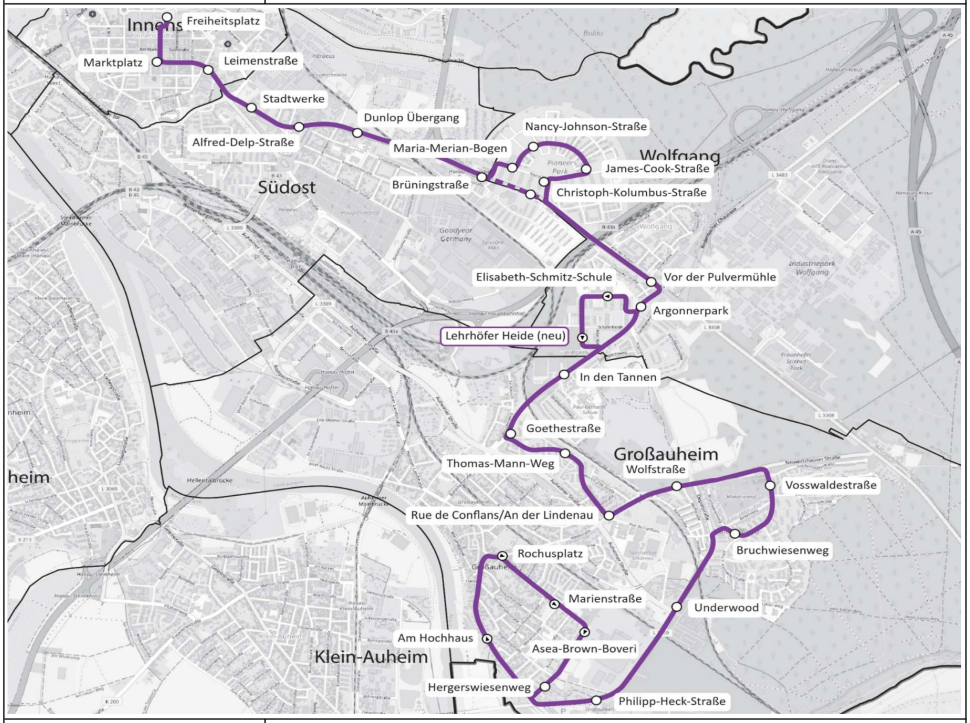
Linie 5	
Linienverlauf	Hanau Hbf. - Marktplatz - Kesselstadt Königsberger Straße
Anzahl der Haltestellen	17



Maßnahmenkonzept	Verknüpfung der Linie 5 mit Linie 1 an der Haltestelle Königsberger Straße. Entfall der Anbindung der Haltestellen Kronprinzenstraße und Burgallee durch Linie 5.									
Linienabschnitt	Linien-länge in km	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag/ Feiertag	
		NaVZ	NVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ
Umsetzungsstufe 1										
Hanau Hbf. - Königsberger Straße	5,20	-	T20	T20	-	-	T20	-	-	-
Fahrplan-km pro Jahr	**155.000**									
AST-km pro Jahr	**0**									
Umsetzungsstufe 2										
Hanau Hbf. - Königsberger Straße	5,20	-	T15	T15	-	-	T15		-	-
Fahrplan-km pro Jahr	**196.000**									
AST-km pro Jahr	**0**									
Umsetzungsstufe 3	Ausweitung des On-Demand-Angebotes im Abend- und Spätverkehr, vollständiger Ersatz des AST-Angebot durch On-Demand-Verkehr.									
Fahrzeugmindestkapazität	Gelenkbus									
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kapitel 6 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.									
Prüfauftrag										

Linie 6

Linienverlauf	Hanau Freiheitsplatz - Wolfgang - Großauheim
Anzahl der Haltestellen	30



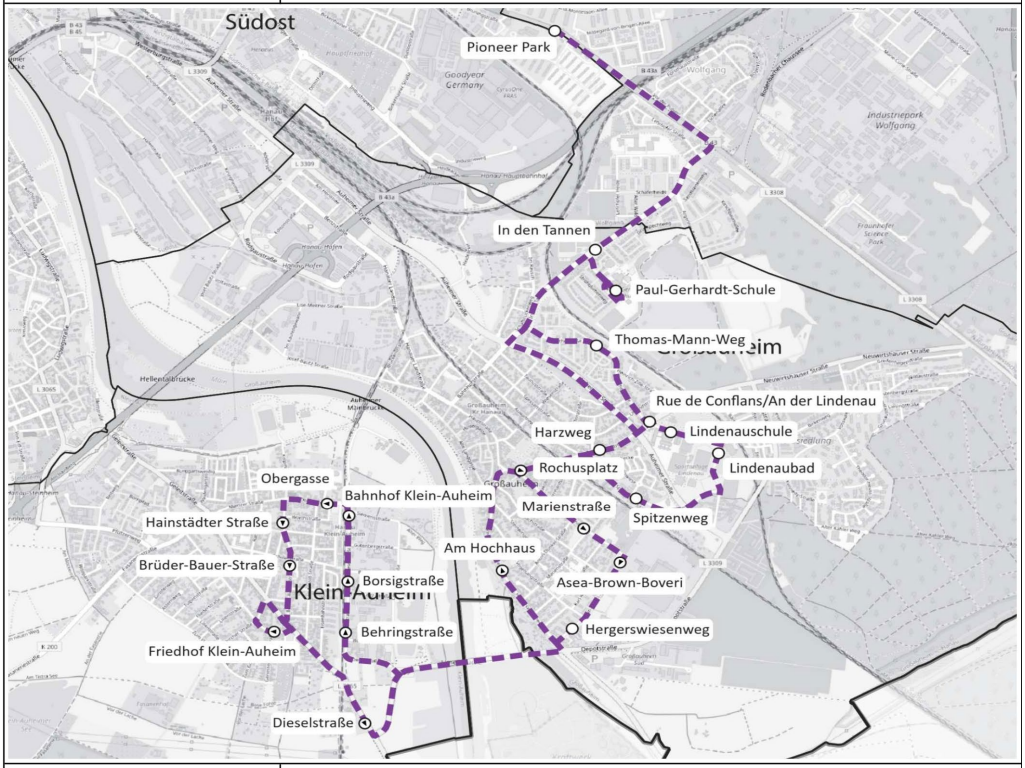
Maßnahmenkonzept	Optimierung der Linie 6 durch 15-Minuten-Takt vom Freiheitsplatz bis Lehrhöfer Heide und 30-Minuten-Takt bis Großauheim. Zu schulrelevanten Zeiten wird die Kurzfahrt bis zur Haltestelle Rue de Conflans (Lindenauschule) verlängert. In der SVZ endet die Linie 6 wie bisher in der Waldsiedlung.

Linienabschnitt	Linien-länge in km	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag/ Feiertag	
		NaVZ	NVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ
Umsetzungsstufe 1										
Freiheitsplatz - Elisabeth-Schmitz-Schule	5,33	-	T30	T30	-	-	T30	-	-	-
Freiheitsplatz - Rochusplatz	11,00	-	T30	T30	-	-	T30	-	-	-
Freiheitsplatz - Bruchwiesenweg	7,90	-	-	-	T30	-	-	T30	-	T30/ T60
Fahrplan-km pro Jahr	**406.000**									
AST-Verkehr	23:00 - 01:00 Uhr, zusätzlich am Sonntag 06:30 - 07:30 Uhr									
AST-km pro Jahr	**12.000**									
Umsetzungsstufe 2										
Freiheitsplatz - Elisabeth-Schmitz-Schule	5,33	-	T30	T30	-	-	T30	-	-	-
Freiheitsplatz - Rochusplatz	11,00	-	T30	T30	-	-	T30	-	-	-
Freiheitsplatz - Bruchwiesenweg	7,90	-	-	-	T30	-	-	T30	-	T30/ T60
Fahrplan-km pro Jahr	**406.000**									
AST-Verkehr	23:00 - 01:00 Uhr, zusätzlich am Sonntag 06:30 - 07:30 Uhr									
AST-km pro Jahr	**12.000**									

Umsetzungsstufe 3	Ausweitung des On-Demand-Angebotes im Abend- und Spätverkehr, vollständiger Ersatz des AST-Angebot durch On-Demand-Verkehr.
Fahrzeugmindestkapazität	Gelenkbus
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kapitel 6 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.
Prüfauftrag	Prüfung der Errichtung einer neuen Haltestelle "Lehrhöfer Heide".

Linie 6S

Linienverlauf	(Pioneer Park -) Paul-Gerhardt-Schule - Lindenauschule - Klein-Auheim
Anzahl der Haltestellen	22



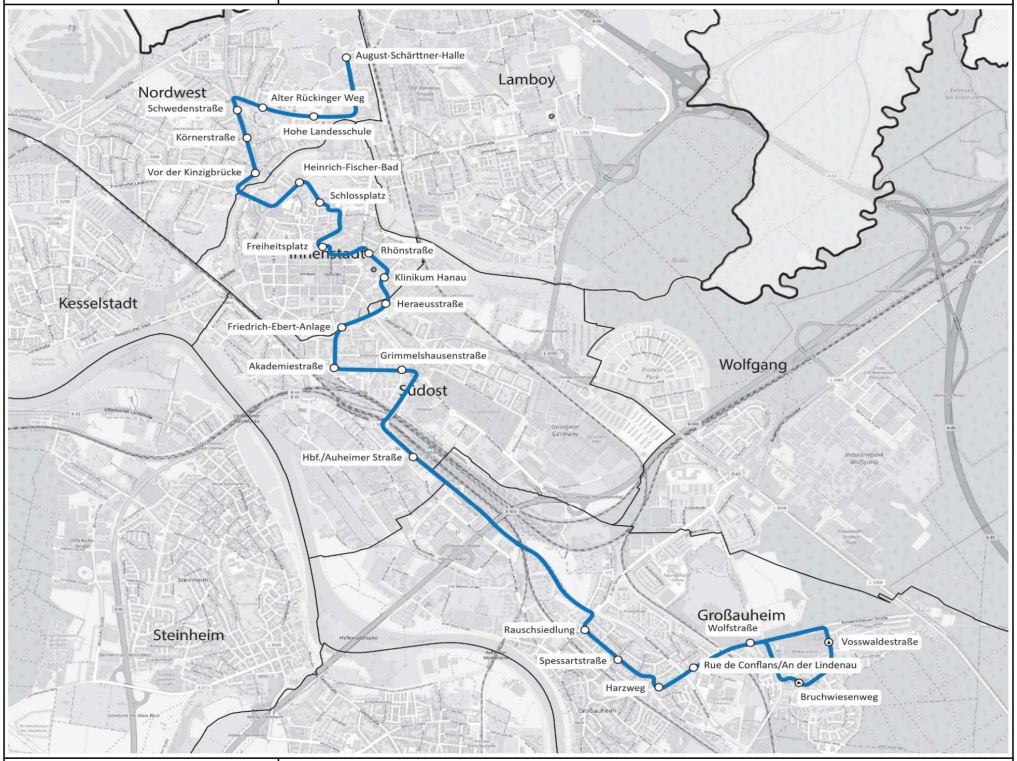
Maßnahmenkonzept	Die Linie 6S ist vorrangig auf die Beförderung von Schülern in Großauheim und Klein-Auheim ausgerichtet. Sie verkehrt hauptsächlich zu den Schulanfangs- und Schulschlusszeiten und folgt daher keinem regelmäßigen Taktfahrplan.

Linienabschnitt	Linien-länge in km	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag/ Feiertag	
		NaVZ	NVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ
Umsetzungsstufe 1										
Paul-Gerhardt-Schule - Klein-Auheim		-	-	EF	-	-	-	-	-	-
Fahrplan-km pro Jahr	**14.000**									
AST-km pro Jahr	**0**									
Umsetzungsstufe 2										
Paul-Gerhardt-Schule - Klein-Auheim		-	-	EF	-	-	-	-	-	-
Fahrplan-km pro Jahr	**14.000**									
AST-km pro Jahr	**0**									

Umsetzungsstufe 3	Ausweitung des On-Demand-Angebotes im Abend- und Spätverkehr, vollständiger Ersatz des AST-Angebot durch On-Demand-Verkehr.
Fahrzeugmindestkapazität	Standardlinienbus
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kapitel 6 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.
Prüfauftrag	

Linie 7

Linienverlauf	Hohe Landesschule - Freiheitsplatz - Hbf./Auheimer Straße - Großauheim Waldsiedlung
Anzahl der Haltestellen	23



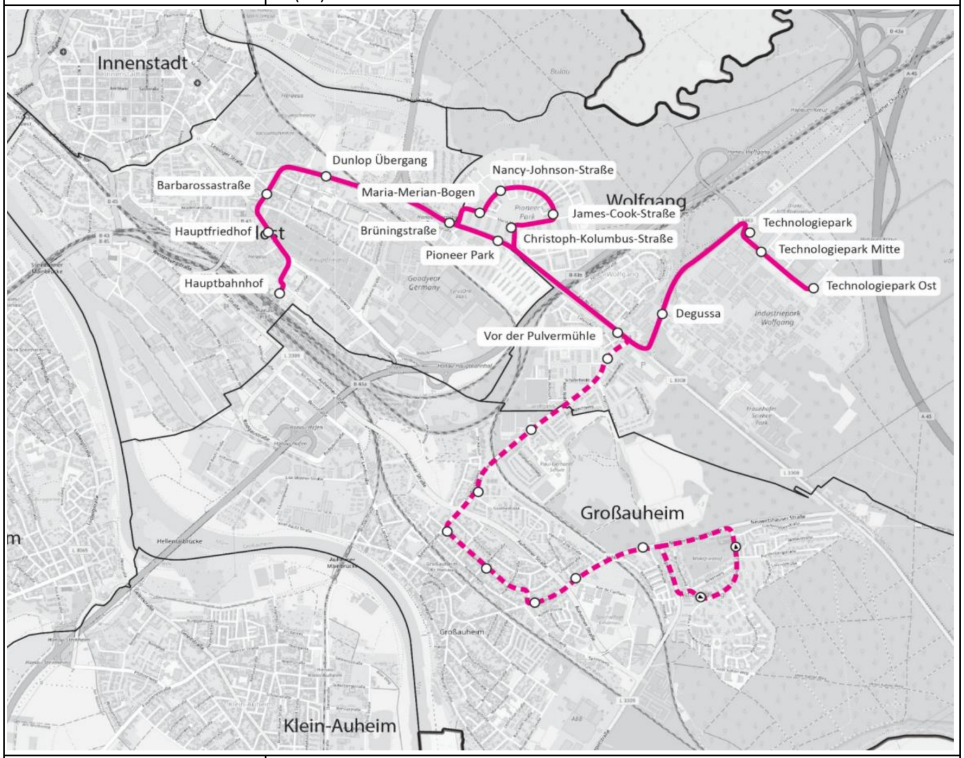
Maßnahmenkonzept	Die Linie 7 wird ab der Haltestelle Schwedenstraße direkt zum Alten Rückinger Weg geführt. Dabei entfällt die Anbindung der Haltestellen Weiherfeld, Ostheimer Straße und Marköbeler Straße durch die Linie 7. Die Verlängerung bis zur Haltestelle August-Schärttner-Halle erfolgt Montag bis Freitag in den Nachmittag- und Abendstunden.

Linienabschnitt	Linien-länge in km	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag/ Feiertag	
		NaVZ	NVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ
Umsetzungsstufe 1										
Hohe Landesschule - Freiheitsplatz	2,30	-	T30	T30	-	-	T30	(T60)	-	T60
Freiheitsplatz - Bruchwiesenweg	8,00	-	T30	T30	-	-	T30	(T60)	-	T60
Fahrplan-km pro Jahr	**310.000**									
AST-km pro Jahr	**0**									
Umsetzungsstufe 2										
Hohe Landesschule - Freiheitsplatz	2,30	-	T30	T30	-	-	T30	T60	-	T60
Freiheitsplatz - Bruchwiesenweg	8,00	-	T15	T15	-	-	T30	T60	-	T60
Fahrplan-km pro Jahr	**310.000**									
AST-km pro Jahr	**0**									

Umsetzungsstufe 3	Ausweitung des On-Demand-Angebotes im Abend- und Spätverkehr, vollständiger Ersatz des AST-Angebot durch On-Demand-Verkehr.
Fahrzeugmindestkapazität	Standardlinienbus
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kapitel 6 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.
Prüfauftrag	Prüfung der Fahrgastnutzung zur August-Schärttner-Halle mit anschließender Bewertung einer möglichen Angebotsanpassung.

Linie 8

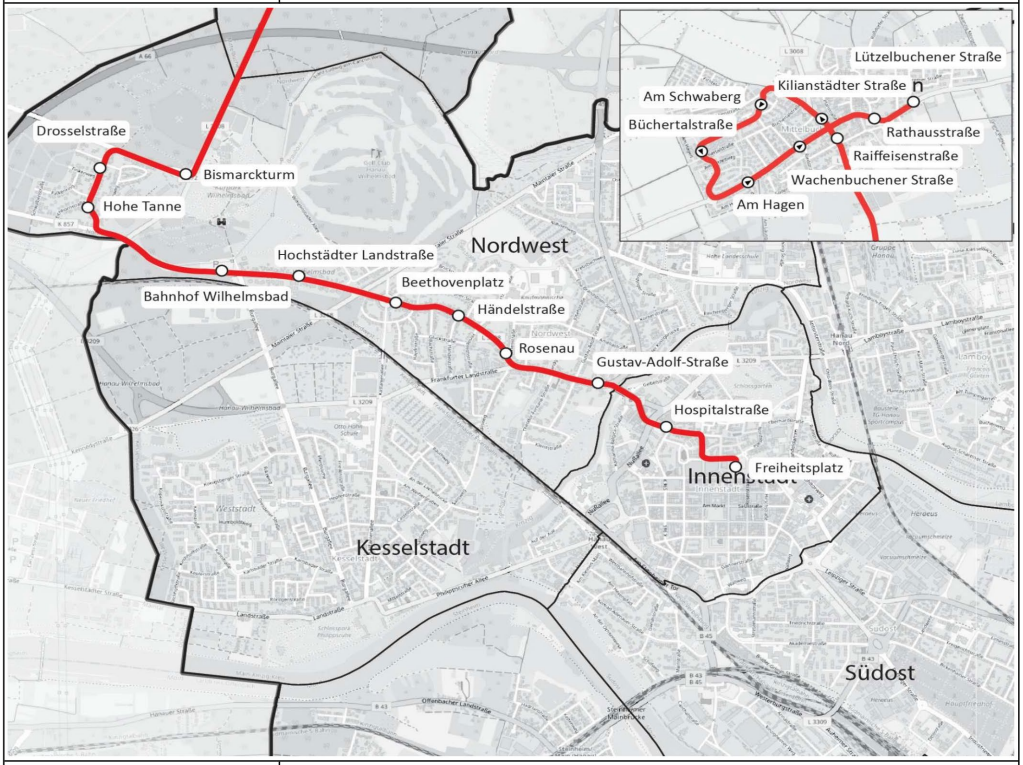
Linienverlauf	Hanau Hbf. - Pioneer Park (- Technologiepark)
Anzahl der Haltestellen	15 (25)



Maßnahmenkonzept	Die Linie 8 wird ab dem Pioneer Park bis zum Technologiepark Ost verlängert. In der NVZ fährt die Linie nur bis Pioneer Park. Im Zuge der geänderten Linienführung wird die Waldsiedlung in Großauheim nur in der SVZ angebunden. Alternativ ist die Anbindung der Waldsiedlung weiterhin durch das On-Demand-Angebot gewährleistet.

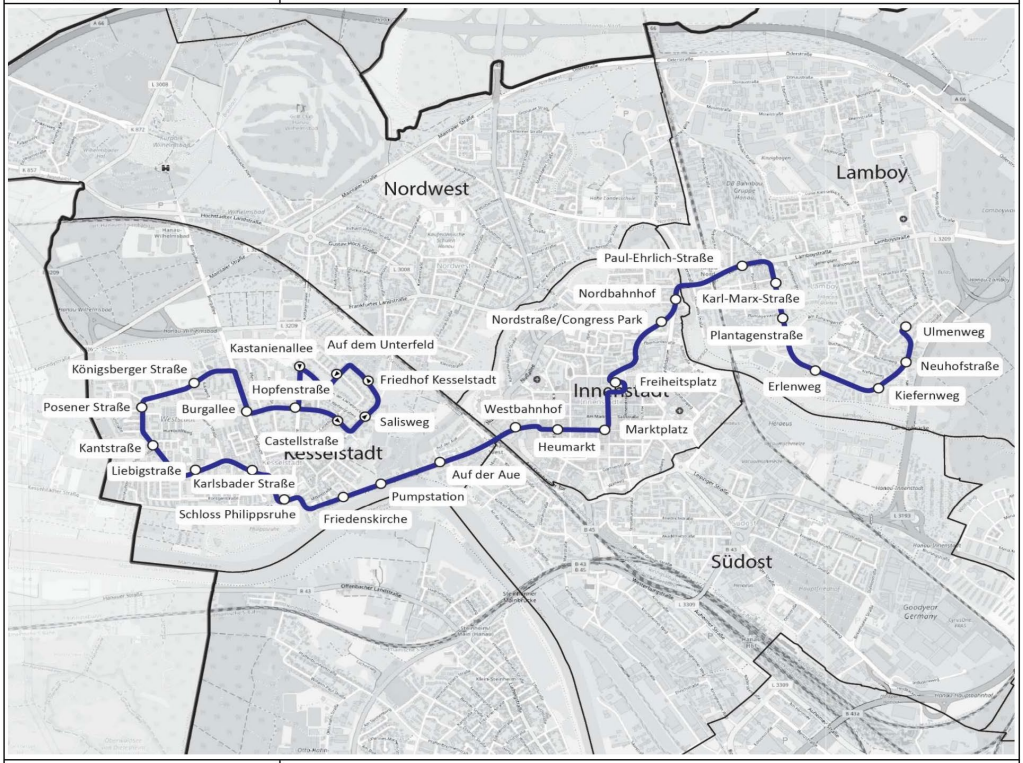
Linienabschnitt	Linien-länge in km	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag/ Feiertag	
		NaVZ	NVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ
Umsetzungsstufe 1										
Hanau Hbf. - Technologiepark	6,30	-	-	T30	-	-	-	-	-	-
Hanau Hbf. - Christoph-Kolumbus-Straße	2,93	-	T30	-	-	-	T30	-	-	-
Hanau Hbf. - Waldsiedlung	8,20	-	-	-	T60	-	-	T60	-	T60
Fahrplan-km pro Jahr	**108.000**									
AST-km pro Jahr	**2.000**									
Umsetzungsstufe 2										
Hanau Hbf. - Technologiepark	6,30	-	-	T30	-	-	-	-	-	-
Hanau Hbf. - Christoph-Kolumbus-Straße	2,93	-	T30	-	-	-	T30	-	-	-
Hanau Hbf. - Waldsiedlung	8,20	-	-	-	T60	-	-	T60	-	T60
Fahrplan-km pro Jahr	**108.000**									
AST-km pro Jahr	**2.000**									

Umsetzungsstufe 3	Ausweitung des On-Demand-Angebotes im Abend- und Spätverkehr, vollständiger Ersatz des AST-Angebot durch On-Demand-Verkehr.
Fahrzeugmindestkapazität	Standardlinienbus
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kapitel 6 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.
Prüfauftrag	Es ist eine Prüfung der Bedienung von Großauheim (Waldsiedlung) in der SVZ durch den Linienverkehr vorzunehmen. Bei geringer Nachfrage kann die Bedienung durch die Linie 8 entfallen und die Fahrgastbeförderung kann durch den On-Demand-Verkehr erfolgen.

Linie 9										
Linienverlauf	Freiheitsplatz - Hohe Tanne - Mittelbuchen									
Anzahl der Haltestellen	19									
										
Maßnahmenkonzept	Linie 9 verkehrt nur noch im 60-Minuten-Takt. Zur schulrelevanten Hauptverkehrszeit bleibt das heutige Angebot (30-Minuten-Takt) bestehen. Abends sowie sonn- und feiertags wird das Angebot der Linie 9 durch das On-Demand-Angebot ersetzt.									
Linienabschnitt	Linien-länge in km	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag/ Feiertag	
		NaVZ	NVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ
Umsetzungsstufe 1										
Freiheitsplatz - Lüzelbuchener Straße	9,75	-	T60	T30/ T60	-	-	T60	-	-	-
Fahrplan-km pro Jahr	**116.000**									
AST-km pro Jahr	**0**									
Umsetzungsstufe 2										
Freiheitsplatz - Lüzelbuchener Straße	9,75	-	T60	T30/ T60	-	-	T60	-	-	-
Fahrplan-km pro Jahr	**116.000**									
AST-km pro Jahr	**0**									
Umsetzungsstufe 3	Ausweitung des On-Demand-Angebotes im Abend- und Spätverkehr, vollständiger Ersatz des AST-Angebot durch On-Demand-Verkehr.									
Fahrzeugmindestkapazität	Standardlinienbus									
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kapitel 6 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.									
Prüfauftrag	Prüfung der Abfahrten und Abstimmung der Linien 9 und MKK-31, sodass überlagert ein annähernder 30-Minuten-Takt in Mittelbuchen entsteht.									

Linie 10

Linienverlauf	Hanau Friedhof Kesselstadt - Freiheitsplatz - Lamboy Ulmenweg
Anzahl der Haltestellen	29



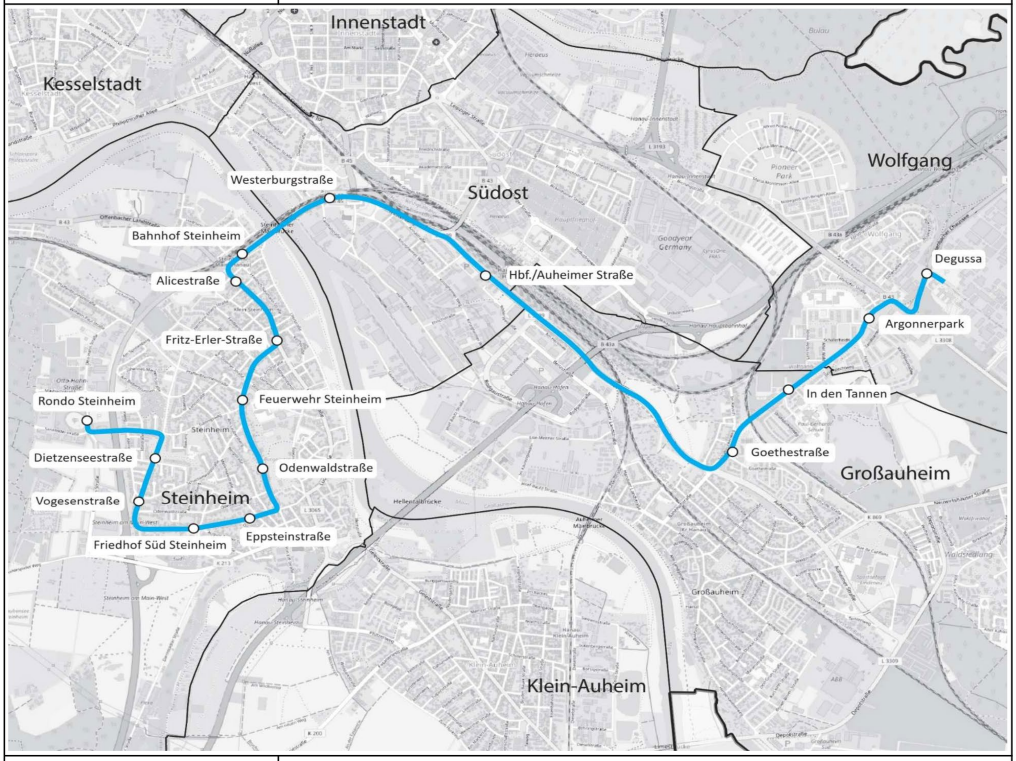
Maßnahmenkonzept	In der Umsetzungsstufe 1 bleibt das Angebot der Linie 10 unverändert. Lediglich die Verknüpfung mit Linie 1 in Kesselstadt wird aufgelöst. In Umsetzungsstufe 2 wird der Takt in der NVZ und HVZ auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet.

Linienabschnitt	Linien-länge in km	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag/ Feiertag	
		NaVZ	NVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ
Umsetzungsstufe 1										
Friedhof Kesselstadt - Ulmenweg	8,95	-	T20	T20	-	-	T20	-	-	-
Friedhof Kesselstadt - Freiheitsplatz	5,85	-	-	-	T30	-	-	T30	-	T30
Fahrplan-km pro Jahr	**303.000**									
AST-Verkehr	23:30 - 02:30 Uhr, zusätzlich am Sonntag 07:00 - 08:00 Uhr									
AST-km pro Jahr	**17.000**									
Umsetzungsstufe 2										
Friedhof Kesselstadt - Ulmenweg	8,95	-	T15	T15	-	-	T15	-	-	-
Friedhof Kesselstadt - Freiheitsplatz	5,85	-	-	-	T30	-	-	T30	-	T30
Fahrplan-km pro Jahr	**374.000**									
AST-Verkehr	23:30 - 02:30 Uhr, zusätzlich am Sonntag 07:00 - 08:00 Uhr									
AST-km pro Jahr	**17.000**									

Umsetzungsstufe 3	Ausweitung des On-Demand-Angebotes im Abend- und Spätverkehr, vollständiger Ersatz des AST-Angebot durch On-Demand-Verkehr.
Fahrzeugmindestkapazität	Gelenkbus, in der SVZ Standardlinienbus
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kapitel 6 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.
Prüfauftrag	

Linie 11

Linienverlauf	Hanau Industriepark Wolfgang - Hbf./Auheimer Straße - Steinheim Bahnhof - Rondo Steinheim
Anzahl der Haltestellen	16



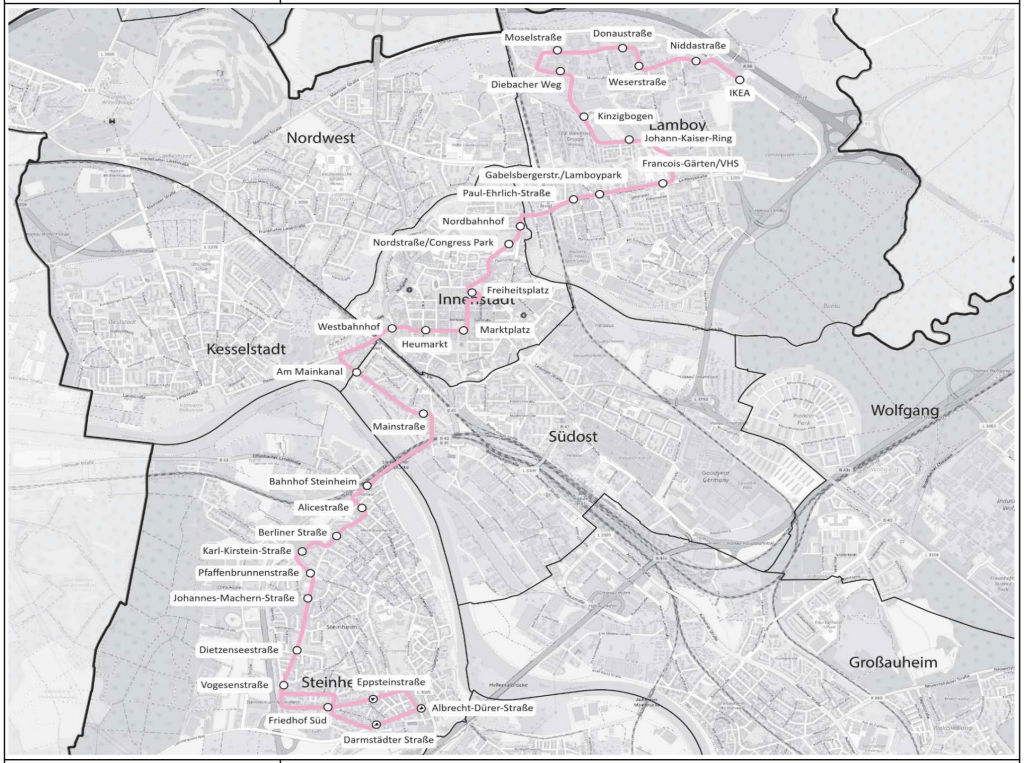
Maßnahmenkonzept	Führung der Linie 11 Degussa mit Wende am Kreisverkehrsplatz Degussa und Einführung eines durchgängigen 30-Minuten-Taktes im gesamten Linienverlauf. Verstärkerfahrten der Linie 11 zwischen Hbf./Auheimer Str. und Degussa zwischen 06:00 und 09:00 Uhr und 15:00 und 19:00 Uhr.

Linienabschnitt	Linien-länge in km	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag/ Feiertag	
		NaVZ	NVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ
Umsetzungsstufe 1										
Degussa - Hbf./Auheimer Str.	3,63	-	T30	T15	-	-	T60	-	-	-
Hbf./Auheimer Str. - Rondo Steinheim	5,56	-	T30	T30	-	-	T60	-	-	-
Fahrplan-km pro Jahr	**155.000**									
AST-km pro Jahr	**0**									
Umsetzungsstufe 2										
Degussa - Hbf./Auheimer Str.	3,63	-	T30	T15	-	-	T60	-	-	-
Hbf./Auheimer Str. - Rondo Steinheim	5,56	-	T30	T30	-	-	T60	-	-	-
Fahrplan-km pro Jahr	**155.000**									
AST-km pro Jahr	**0**									

Umsetzungsstufe 3	Ausweitung des On-Demand-Angebotes im Abend- und Spätverkehr, vollständiger Ersatz des AST-Angebot durch On-Demand-Verkehr.
Fahrzeugmindestkapazität	Standardlinienbus
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kapitel 6 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.
Prüfauftrag	Prüfung der Auslastung Verstärkerfahrten anhand der Fahrgastzahlen. Bei geringer Nachfrage können einzelne Verstärkerfahrten entfallen. Prüfung einer zusätzlichen Haltestelle hinter der Zufahrt Bertha-von-Suttner-Straße zur Vermeidung der Wendefahrt bis Degussa.

Linie 12

Linienverlauf	Hanau IKEA - Freiheitsplatz - Steinheim Bahnhof - Steinheim Albrecht-Dürer-Straße
Anzahl der Haltestellen	31

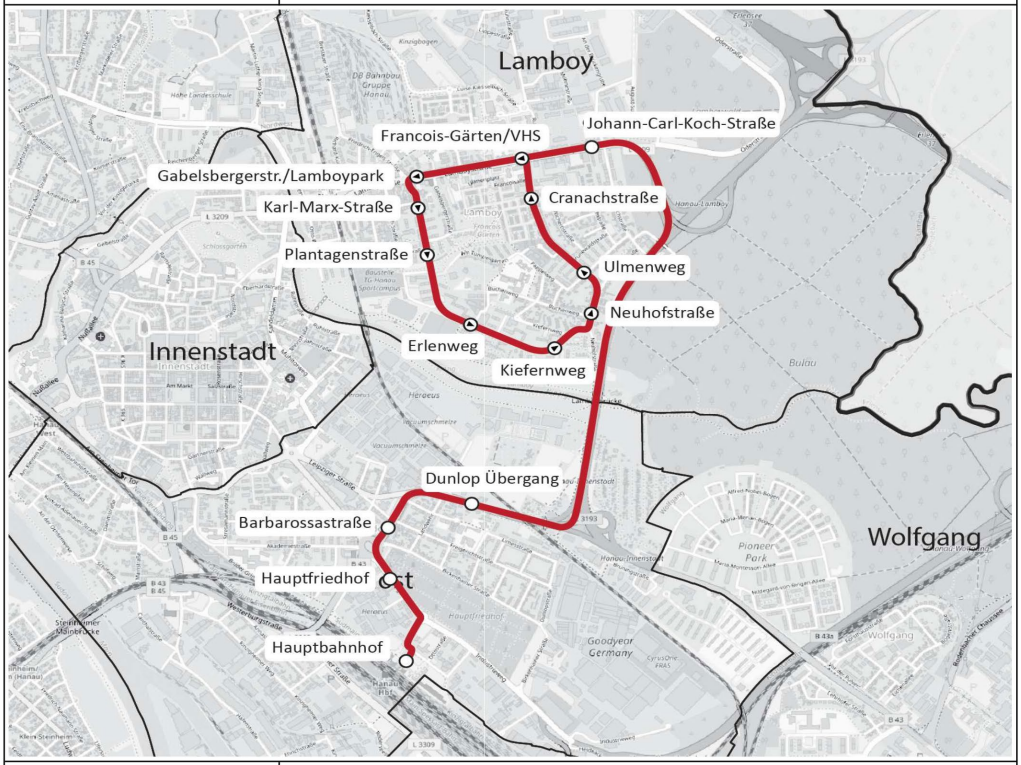


Maßnahmenkonzept	In den Umsetzungsstufen 1 und 2 bleiben sowohl die Linienführung als auch die Taktung der Linie 12 unverändert. Ab Umsetzungsstufe 3 erfolgt eine Umstellung des AST-Angebots auf einen On-Demand-Verkehr.

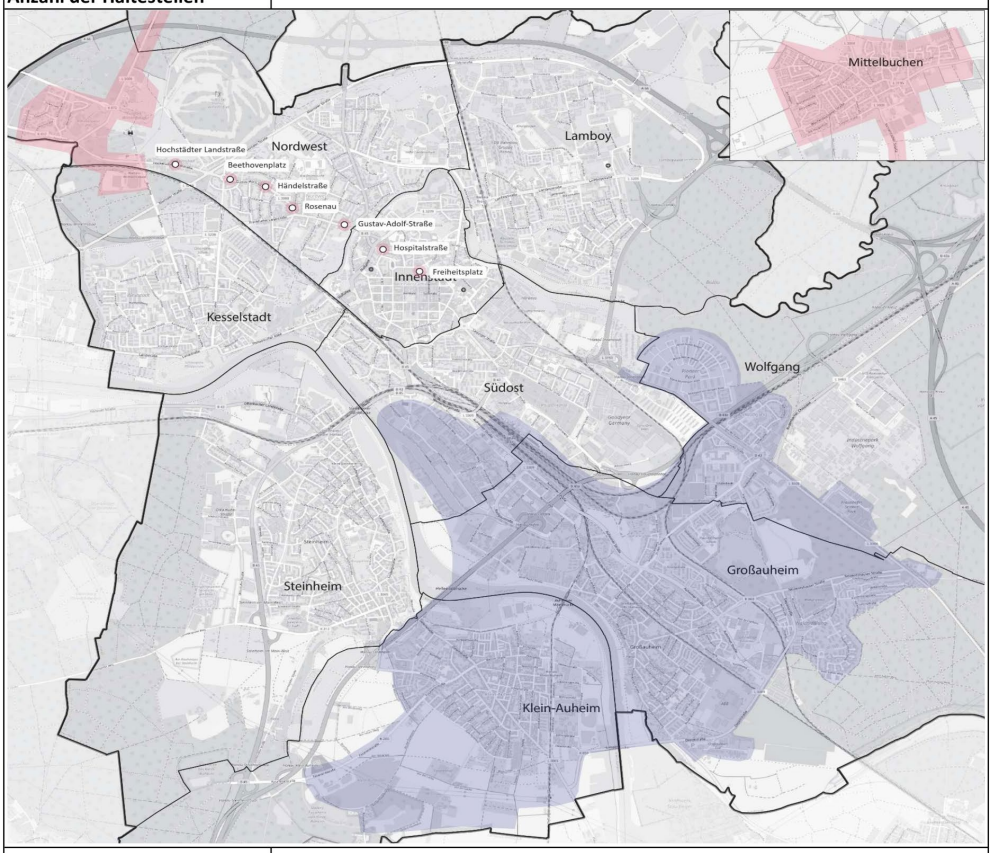
Linienabschnitt	Linien-länge in km	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag/ Feiertag	
		NaVZ	NVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ
Umsetzungsstufe 1										
IKEA - Freiheitsplatz	5,40	-	T30	T30	-	-	T30	(T30)	-	-
Freiheitsplatz - Albrecht-Dürer-Str.	6,40	-	T30	T30	-	-	T30	(T30)	-	T60
Fahrplan-km pro Jahr	**246.000**									
AST-Verkehr	21:30 - 22:30 Uhr									
AST-km pro Jahr	**2.000**									
Umsetzungsstufe 2										
IKEA - Albrecht-Dürer-Str.	5,40	-	T30	T30	-	-	T30	(T30)	-	-
Freiheitsplatz - Albrecht-Dürer-Str.	6,40	-	T30	T30	-	-	T30	(T30)	-	T60
Fahrplan-km pro Jahr	**246.000**									
AST-Verkehr	21:30 - 22:30 Uhr									
AST-km pro Jahr	**2.000**									
Umsetzungsstufe 3	Ausweitung des On-Demand-Angebotes im Abend- und Spätverkehr, vollständiger Ersatz des AST-Angebot durch On-Demand-Verkehr.									
Fahrzeugmindestkapazität	Standardlinienbus									
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kapitel 6 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.									
Prüfauftrag										

Linie 20

Linienverlauf	Hanau Hbf. - Lamboy
Anzahl der Haltestellen	14



Maßnahmenkonzept	Die Linie 20 dient in der HVZ als Schnellverbindung zwischen Hauptbahnhof und Lamboy. Sie verkehrt nur von Montag bis Freitag.									
Linienabschnitt	Linien-länge in km	Montag - Freitag				Samstag			Sonntag/ Feiertag	
		NaVZ	NVZ	HVZ	SVZ	NaVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	SVZ
Umsetzungsstufe 1										
Hanau Hbf. - Kiefernweg	5,60	-	-	EF	-	-	-	-	-	-
Fahrplan-km pro Jahr	**30.000**									
AST-km pro Jahr	**0**									
Umsetzungsstufe 2										
Hanau Hbf. - Kiefernweg	5,60	-	-	EF	-	-	-	-	-	-
Fahrplan-km pro Jahr	**30.000**									
AST-km pro Jahr	**0**									
Umsetzungsstufe 3	Ausweitung des On-Demand-Angebotes im Abend- und Spätverkehr, vollständiger Ersatz des AST-Angebot durch On-Demand-Verkehr.									
Fahrzeugmindestkapazität	Standardlinienbus									
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kapitel 6 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.									
Prüfauftrag										

On-Demand-Verkehr			
Bedienungsbereich	Klein-Auheim, Großauheim, Wolfgang, Nordwest, Mittelbuchen		
Anzahl der Haltestellen			
			
Maßnahmenkonzept	Einbindung des Hafens in das bestehende On-Demand-Angebot und Einführung eines On-Demand-Angebotes in Mittelbuchen zur Verbesserung der Verbindung zwischen Mittelbuchen und Freiheitsplatz. Dabei ersetzt das On-Demand-Angebot in den Abendstunden sowie an Sonn- und Feiertagen das bisherige Angebot der Linie 9. Durch die Einführung von Modalpräferenz sollen Parallelverkehre vermieden werden. Einbindung in den RMV-Tarif und Entfall des Komfortzuschlags, wenn keine zusätzliche Komfortleistung über das Linienangebot hinaus angefordert wird.		
Linienabschnitt	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag/ Feiertag
Umsetzungsstufe 1			
mainer Südost	06:00 - 22:00 Uhr (Freitag bis 00:00 Uhr)	07:00 - 00:00 Uhr	08:00 - 22:00 Uhr
mainer Mittelbuchen	20:00 - 01:00 Uhr	06:00 - 08:00 Uhr und 21:00 - 01:00 Uhr	07:00 - 00:00 Uhr
Fahrzeugstunden	**25.000**		
Umsetzungsstufe 2			
mainer Südost	06:00 - 22:00 Uhr (Freitag bis 00:00 Uhr)	07:00 - 00:00 Uhr	08:00 - 22:00 Uhr
mainer Mittelbuchen	20:00 - 01:00 Uhr	06:00 - 08:00 Uhr und 21:00 - 06:00 Uhr	07:00 - 00:00 Uhr
Fahrzeugstunden	**25.000**		
Umsetzungsstufe 3			
Gesamtstädtischer On-Demand-Verkehr	Ausweitung des On-Demand-Angebotes im Abend- und Spätverkehr, vollständiger Ersatz des AST-Angebot durch On-Demand-Verkehr.		
Fahrzeugstunden	**35.000**		
Fahrzeugmindestkapazität	9-sitziger Kleinbus		
Fahrzeugmindeststandards	Die im Kapitel 6 genannten Kriterien der Fahrzeugausstattung sind einzuhalten.		
Prüfauftrag	Prüfung der Erweiterung des Bedienungsgebiets und Einbeziehung des Bereiches Pfaffenbrunnenstraße.		

II. Priorisierung des barrierefreien Umbaus von Haltestellen

Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus					
Nr.	**Haltestelle**	**barriere-frei**	**Ein- und Aussteiger pro Tag[37]**	**Güteklasse**	**Hinweise**
1	Hauptbahnhof	teilweise	8.113	A	Der barrierefreie Ausbau erfolgt im Rahmen der Neuplanung des ZOB.
2	Kastanienallee	teilweise	941	A	
3	Bruchwiesenweg	teilweise	906	A	
4	Alfred-Delp-Straße	teilweise	841	A	Der barrierefreie Ausbau soll im Rahmen des geplanten Straßenausbaus erfolgen.
5	Akademiestraße	nein	660	B	
6	Wartburgstraße	teilweise	645	B	
7	Hohe Landesschule	teilweise	545	A	
8	Burgallee	nein	494	A	
9	Underwood	nein	470	C	
10	Vosswaldestraße	teilweise	328	A	
11	Dunlop Übergang	nein	317	A	Der barrierefreie Ausbau soll im Rahmen des geplanten Straßenausbaus erfolgen.
12	Friedenskirche	nein	271	A	
13	Hanauer Straßen-bahn	nein	267	B	
14	Grimmelshausen-straße	nein	251	B	
15	Harzweg	teilweise	233	B	
16	Wolfstraße	teilweise	230	A	Die Straßenbaulastträgerschaft liegt beim Main-Kinzig-Kreis. Mit der Kreisfreiheit geht die Straßenbaulast auf die Stadt Hanau über.
17	Brüningstraße	nein	210	A	
18	Am Obertor	nein	205	B	Der barrierefreie Ausbau ist städtebaulich nur schwer umsetzbar.
19	Rochusplatz	teilweise	204	A	
20	Pumpstation	nein	190	A	
21	Alter Rückinger Weg	nein	127	A	
22	Industrieweg	nein	115	B	
23	Friedrich-Ebert-An-lage	nein	110	B	Der barrierefreie Ausbau soll im Rahmen des geplanten Straßenausbaus erfolgen.
24	Landwehr	nein	105	B	
25	Barbarossastraße	nein	76	B	
26	Lindenauschule	nein	73	E	
27	Eppsteinschule	nein	72	E	
28	Vor der Kinzigbrücke	teilweise	63	A	
29	Schlossplatz	nein	54	B	
30	Rhönstraße	nein	49	B	
31	Heinrich-Fischer-Bad	nein	49	C	
32	Weiherfeld	teilweise	48	A	Hohe Bedeutung für den Regionalbusver-kehr.

[37] Verkehrsnachfrage auf den Stadtbuslinien der HSB im September 2024, ohne Nachfrage der überörtlichen Busverkehrs.

Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus					
Nr.	**Haltestelle**	**barriere-frei**	**Ein- und Aussteiger pro Tag[37]**	**Güteklasse**	**Hinweise**
33	Bismarckturm	nein	47	A	Die Straßenbaulastträgerschaft liegt beim Main-Kinzig-Kreis. Mit der Kreisfreiheit geht die Straßenbaulast auf die Stadt Hanau über.
34	Johann-Carl-Koch-Straße	nein	46	A	
35	Wachenbuchener Straße	teilweise	26	A	
36	Bahnhof Klein-Auheim	nein	12	E	
37	Otto-Hahn-Schule	nein	10	A	Hohe Bedeutung für den Regionalbusverkehr und zukünftig auch für Linie 1.
38	Amphitheater	nein	0	A	Hohe Bedeutung für den Regionalbusverkehr.
39	Nordbahnhof/ Friedberger Straße	nein	k.A.	A	Hohe Bedeutung für den Regionalbusverkehr.
40	Paul-Gerhardt-Schule	nein	70	E	Geringe Bedeutung, da ausschließlich im Schülerverkehr bedient.
41	Dieselstraße	nein	37	E	Geringe Bedeutung, da ausschließlich im Schülerverkehr bedient.
42	Hainstädter Straße	nein	21	E	Geringe Bedeutung, da ausschließlich im Schülerverkehr bedient.
43	Brüder-Bauer-Straße	nein	11	E	Geringe Bedeutung, da ausschließlich im Schülerverkehr bedient.
44	Obergasse	nein	9	E	Geringe Bedeutung, da ausschließlich im Schülerverkehr bedient.
45	Spitzenweg	nein	4	E	Geringe Bedeutung, da ausschließlich im Schülerverkehr bedient.
46	Behringstraße	nein	3	E	Geringe Bedeutung, da ausschließlich im Schülerverkehr bedient.
47	Borsigstraße	nein	2	E	Geringe Bedeutung, da ausschließlich im Schülerverkehr bedient.
48	Lindenaubad	nein	0	E	Geringe Bedeutung, da ausschließlich im Schülerverkehr bedient.
49	Kaufmännische Schule	nein	k.A.	E	Geringe Bedeutung, da ausschließlich im Schülerverkehr bedient.
50	Karl-Rehbein-Schule	nein	k.A.	E	Geringe Bedeutung, da ausschließlich im Schülerverkehr bedient.

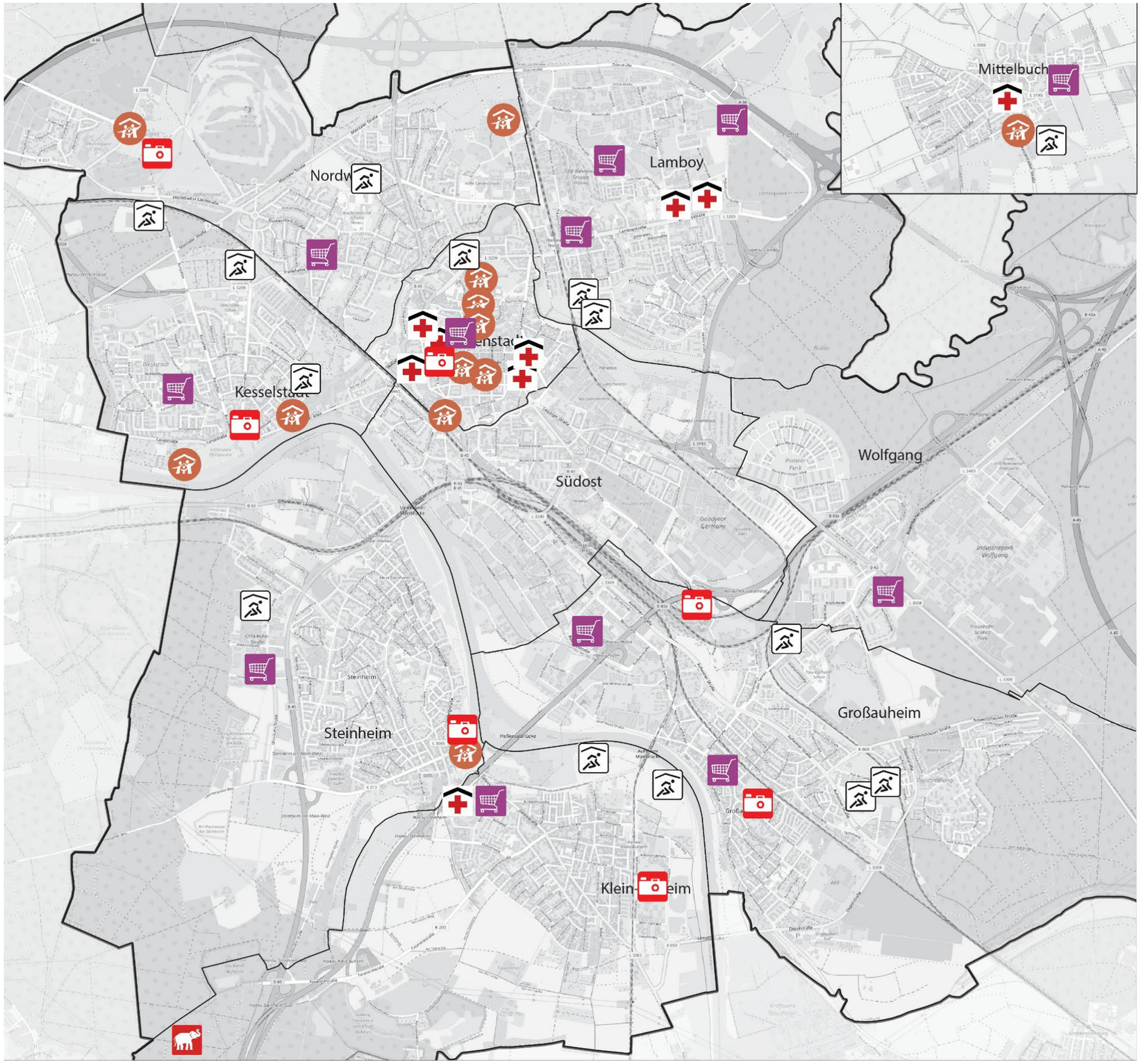
Rückstellung des barrierefreien Ausbaus an folgenden Haltestellen					
Nr.	**Haltestelle**	**barriere-frei**	**Ein- und Aussteiger pro Tag[38]**	**Güteklasse**	**Hinweise**
50	Rue de Conflans/ An der Lindenau	teilweise	1.452	A	Der barrierefreie Ausbau einer der drei Positionen ist wegen Grundstückszufahrten baulich nicht möglich.
51	Weserstraße	nein	95	C	Der barrierefreie Ausbau ist wegen Grundstückszufahrten bzw. Baumbestand baulich nicht möglich.
52	Rembrandtstraße	teilweise	68	C	Der barrierefreie Ausbau ist wegen Grundstückszugängen baulich nicht möglich.
53	Odenwaldstraße	nein	33	C	Der barrierefreie Ausbau ist wegen Grundstückszufahrten baulich nicht möglich.
54	Raiffeisenstraße	teilweise	141	B	Der barrierefreie Ausbau ist wegen Grundstückszufahrten baulich nicht möglich.
55	Pioneer Park	nein	2.826	A	Die zukünftige Bedeutung der Haltestelle ist noch offen.
56	August-Schärttner-Halle	nein	35	E	Die zukünftige Bedeutung der Haltestelle ist noch offen.
57	Forstamt	nein	k.A.	A	Die zukünftige Bedeutung der Haltestelle ist noch offen.
58	Kronprinzenstraße	nein	134	C	Haltestelle wird nicht weiter bedient.
59	Ostheimer Straße	nein	22	D	Haltestelle wird nicht weiter bedient.
60	Marköbeler Straße	nein	7	D	Haltestelle wird nicht weiter bedient.

[38] Verkehrsnachfrage auf den Stadtbuslinien der HSB im September 2024, ohne Nachfrage der überörtlichen Busverkehrs.

III. Kartenband

Hinweise zum Kartenband

- In diesem Dokument sind nicht alle Karten dargestellt, sondern ausschließlich die wichtigsten Analysekarten.
- Die Haltestelle Eppsteinstraße ist in den Karten noch am alten Standort dargestellt, da der barrierefreie Ausbau und die Verlegung der Haltestelle erst nach Abschluss der Bestandsaufnahme und Analyse eingeleitet wurden. Zum Zeitpunkt der Kartenerstellung war die Umsetzung noch nicht erfolgt. In der Karte „Barrierefreier Ausbau der Haltestellen“ ist die Haltestelle jedoch als bereits ausgebaut dargestellt.



HanauLNO

Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

Nahverkehrsplan Hanau 2025 - 2029

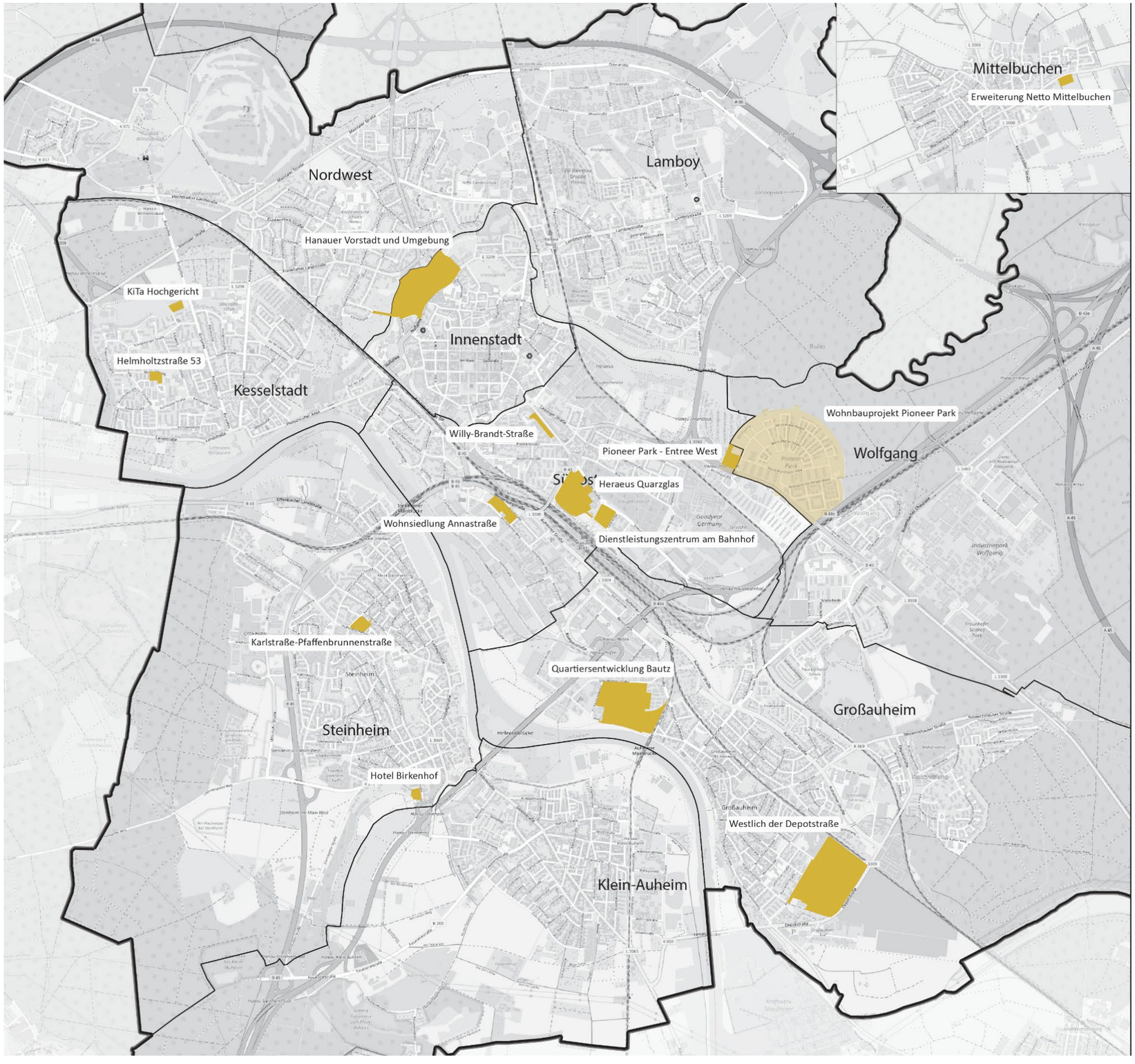
Wichtige Ziele

- Sportanlage
- Museum
- Veranstaltungsort
- Krankenhaus/Arztpraxis
- Nahversorgung/Einkaufszentrum
- Zoo/Wildpark

0m 500m 1.000m

büro stadtVerkehr

HanauLNO
Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH



HanauLNO
Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

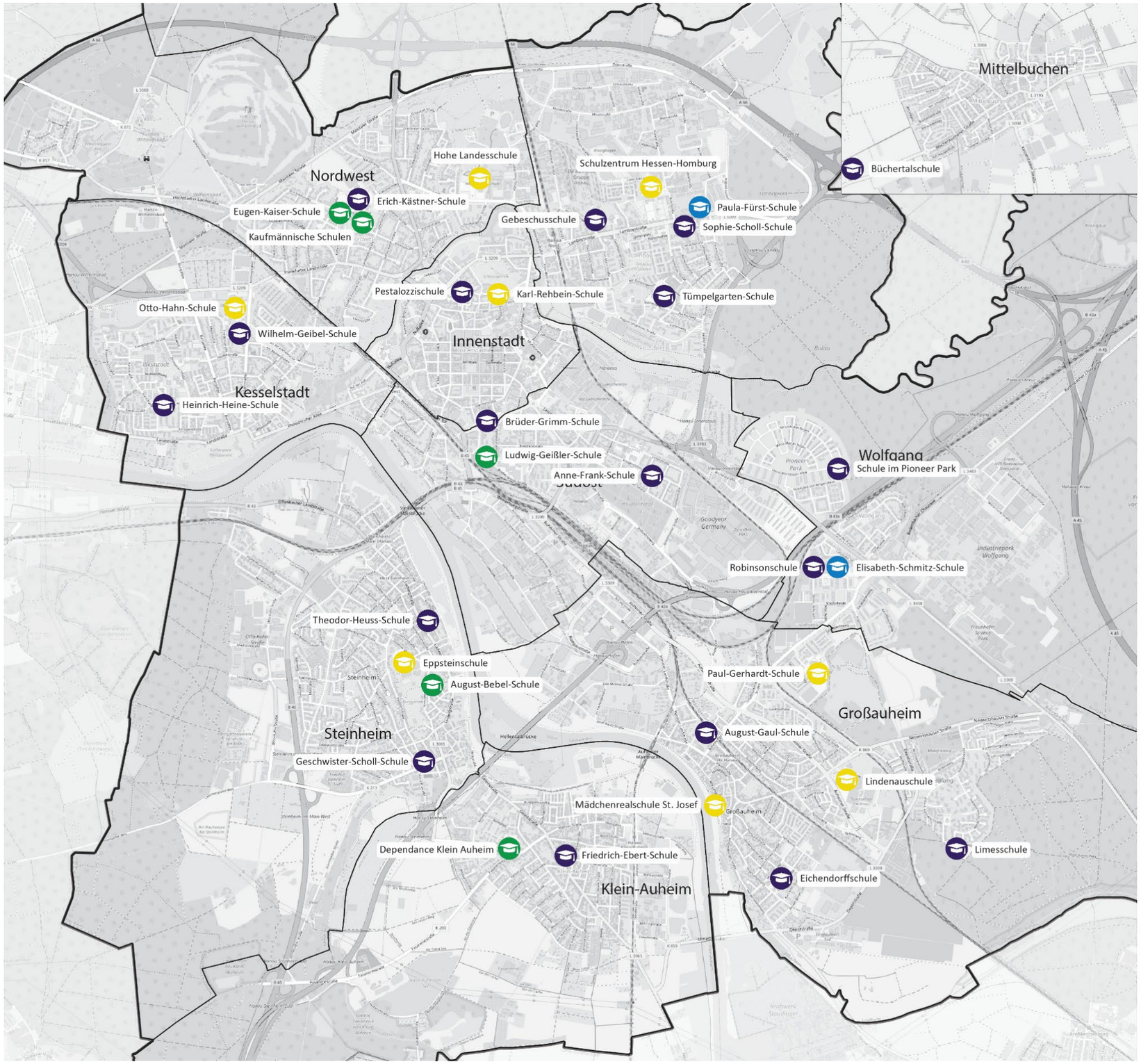
Nahverkehrsplan Hanau 2025 - 2029

Siedlungsflächen

- Geplante Siedlungsflächen
- Laufende Projekte

0m 500m 1.000m

büro stadtVerkehr



HanauLNO

Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

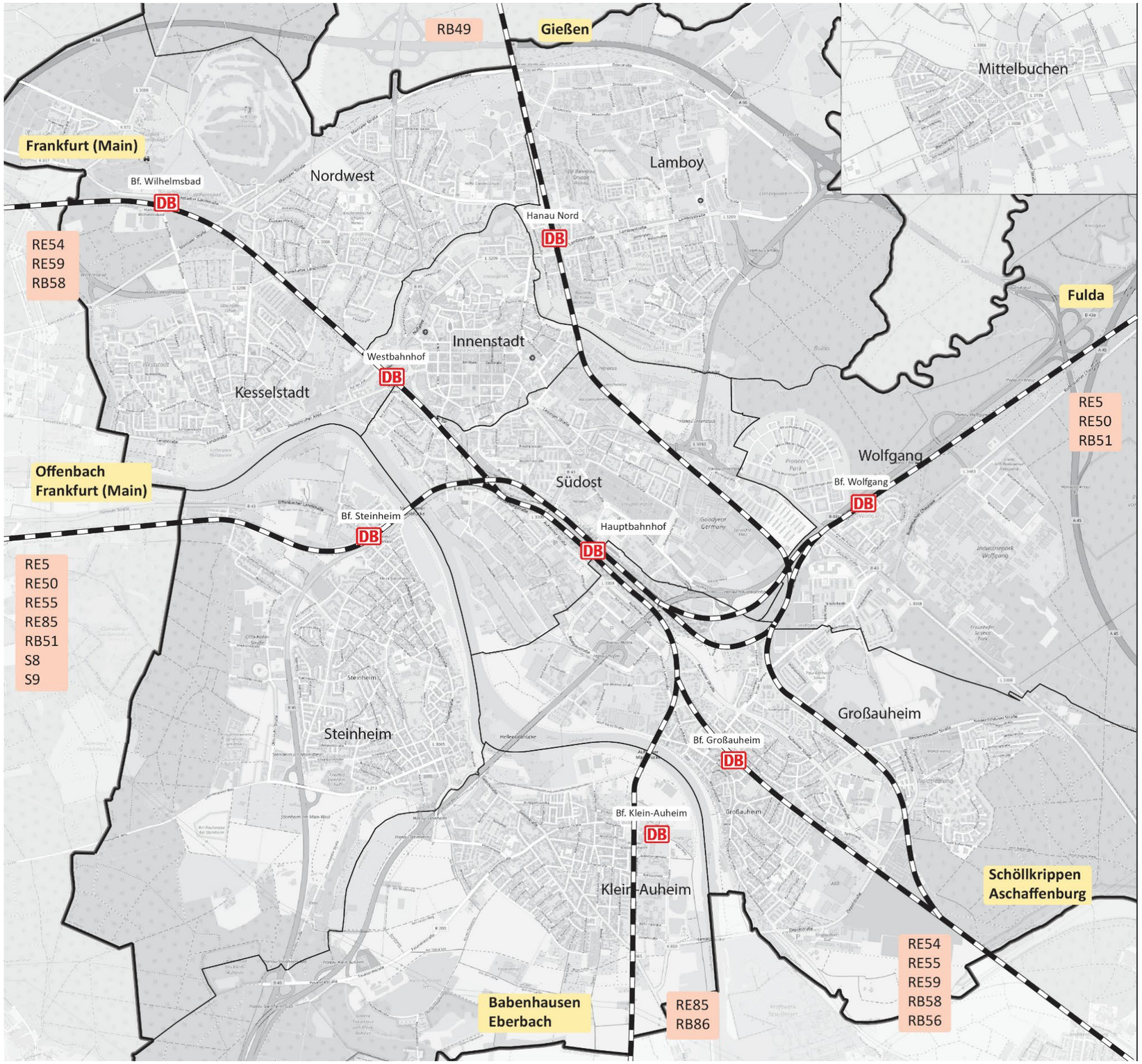
Nahverkehrsplan Hanau 2025 - 2029

Schulstandorte

- Grundschule
- Weiterführende Schule
- Berufsbildende Schule
- Förderschule

0m 500m 1.000m

büro stadtVerkehr



HanauLNO
Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

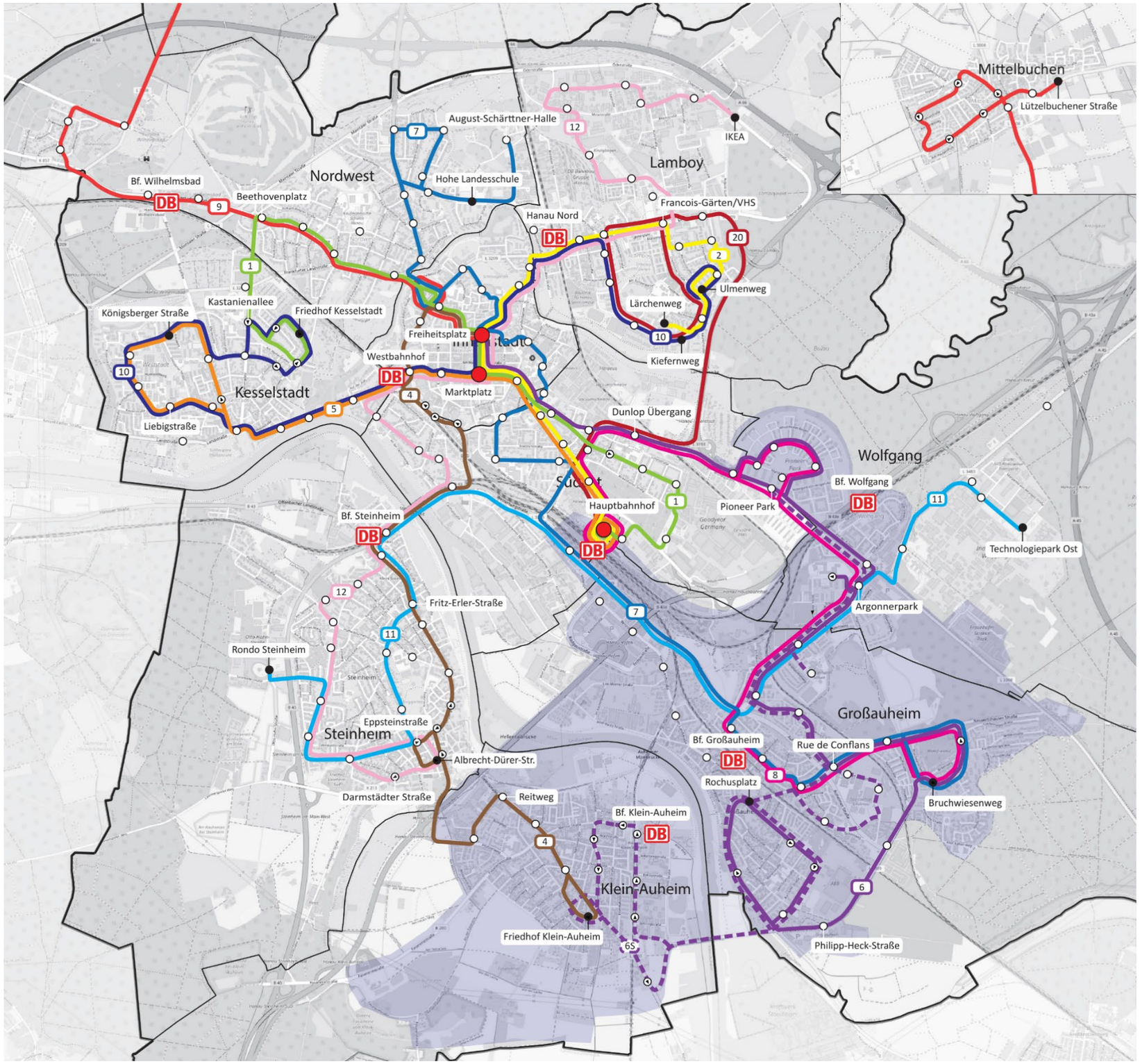
Nahverkehrsplan Hanau 2025 - 2029

Liniennetz SPNV

DB Bahnhof

0m 500m 1.000m

büro stadtVerkehr



HanauLNO

Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

Nahverkehrsplan Hanau 2025 - 2029

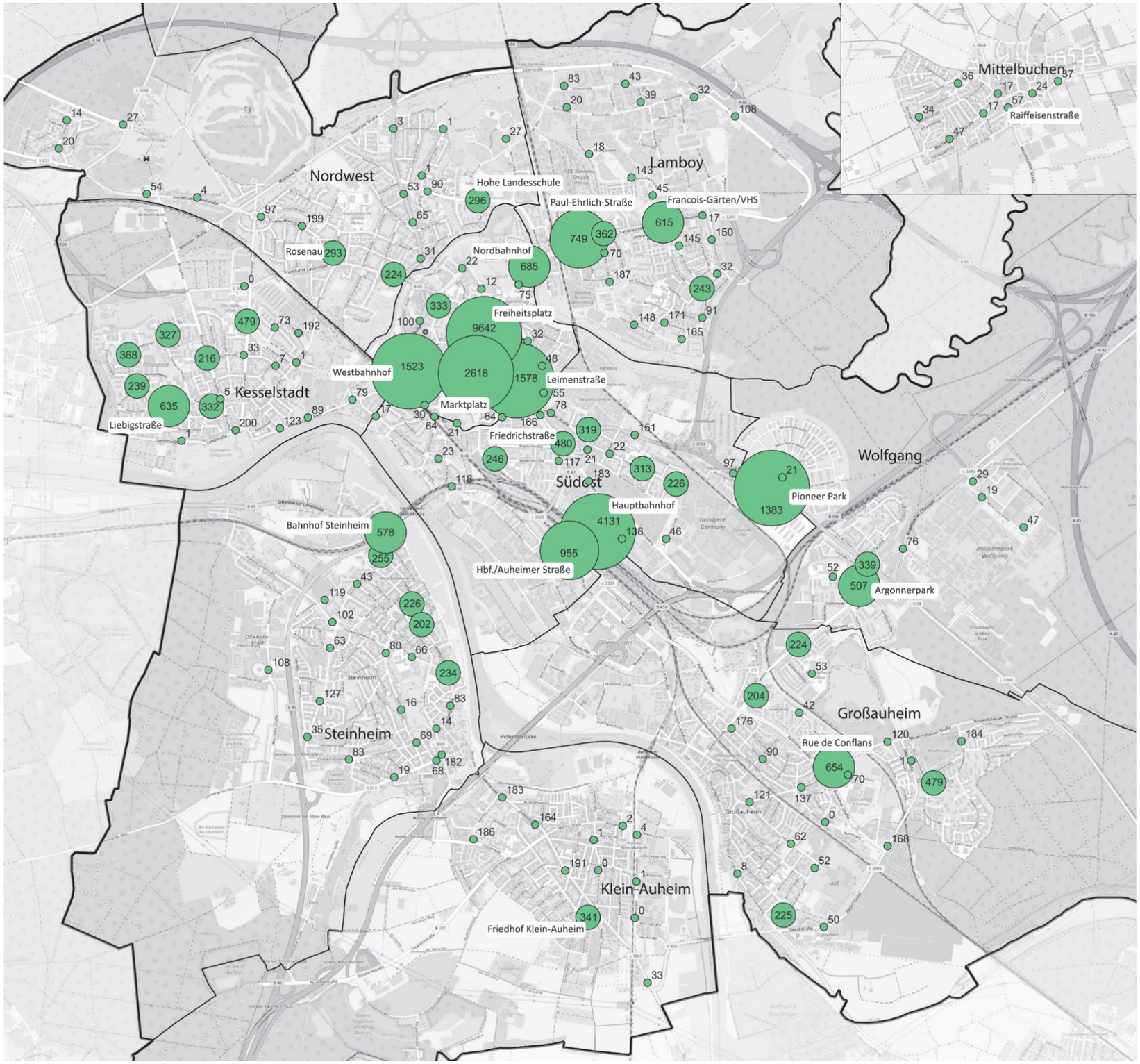
HSB Stadtbusverkehr

- Linie 1
- Linie 2
- Linie 4
- Linie 5
- Linie 6
- Linie 6S
- Linie 7
- Linie 8
- Linie 9
- Linie 10
- Linie 11
- Linie 12
- Linie 20

- Bedienungsgebiet mainer
- wichtige Verknüpfungspunkte
- Bushaltestelle
- End-/Anfangshaltestelle
- DB Bahnhof

Stand: Dezember 2024

büro stadtVerkehr



HanauLNO
Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

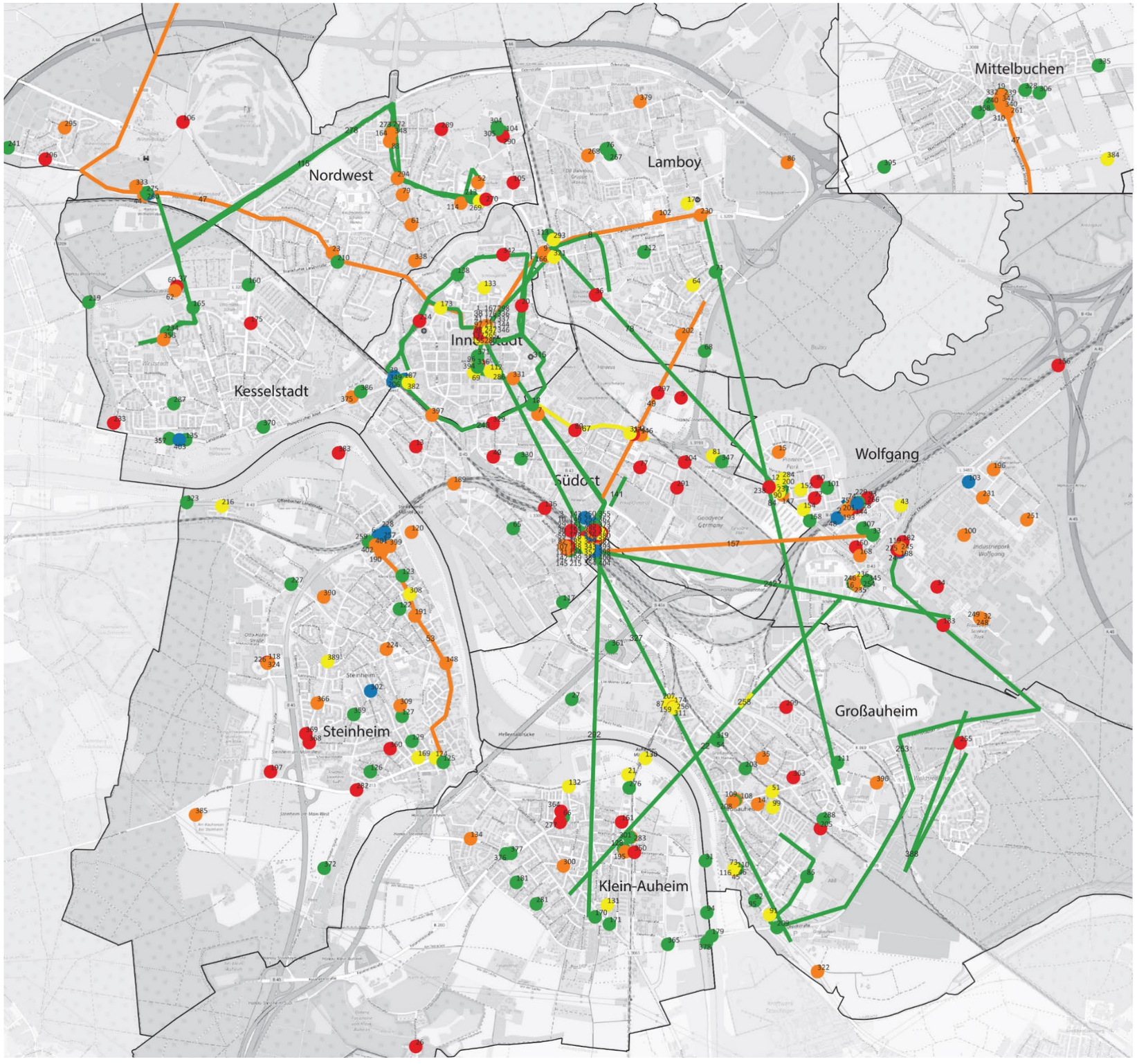
Nahverkehrsplan Hanau 2025 - 2029

Einsteiger pro Tag (Mo-Fr)

- über 1.000 Einsteiger
- 700 - 1.000 Einsteiger
- 500 - 700 Einsteiger
- 200 - 500 Einsteiger
- 0 - 200 Einsteiger

0m 500m 1.000m

büro stadtVerkehr



HanauLNO

Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

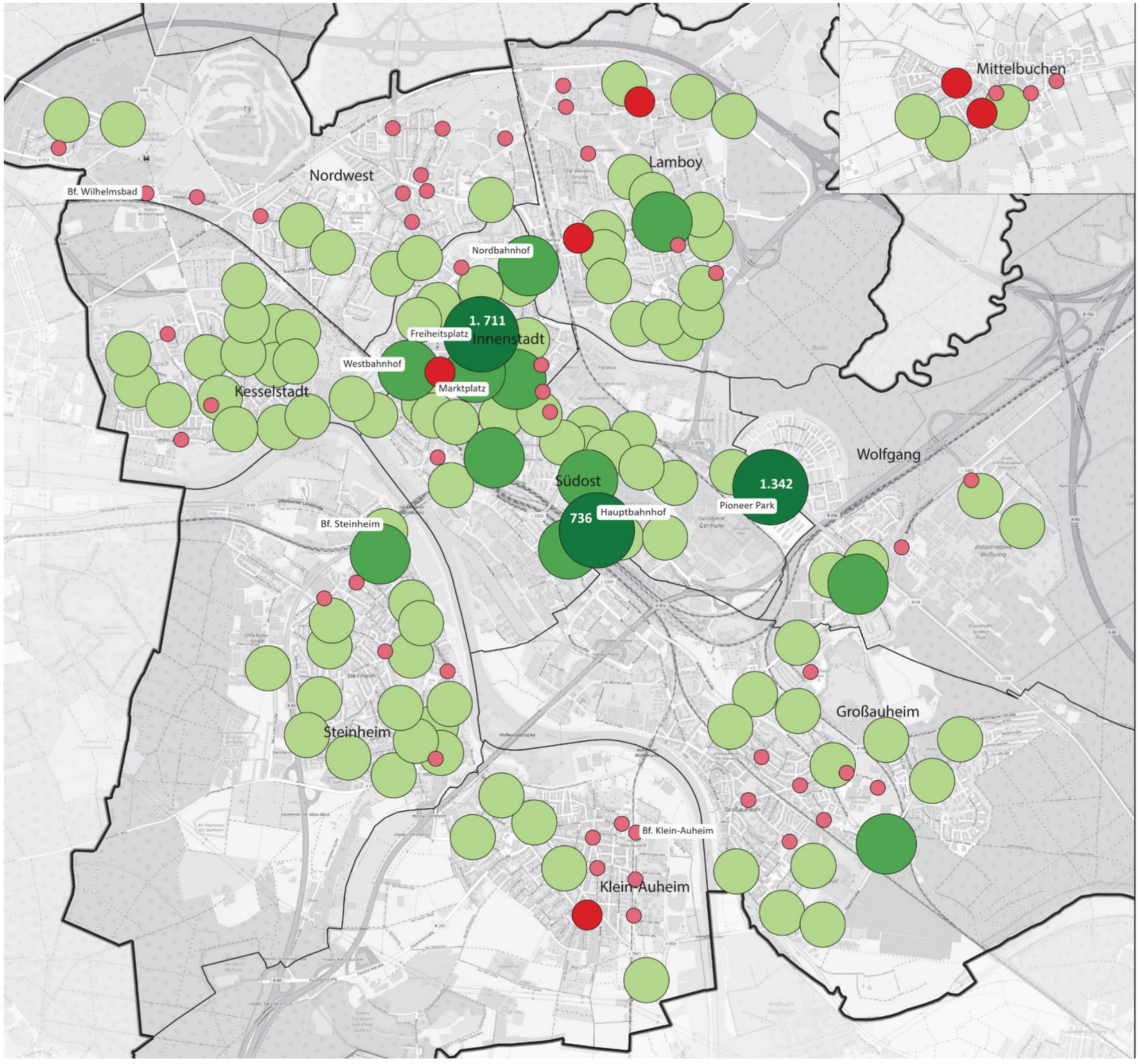
Nahverkehrsplan Hanau 2025 - 2029

Online Bürgerbeteiligung

- Linienweg/Verbindung
- Takte/Bedienung
- Haltestellen
- Verknüpfung der Verkehrsmittel
- Sonstiges
- 1 Zuordnungsnummer der Anregung oder des Hinweises

0m 500m 1.000m

büro stadtVerkehr



HanauLNO
Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

Nahverkehrsplan Hanau 2025 - 2029

Veränderungen der Fahrgastzahlen zwischen 2017 und 2024

- -92 bis -50 Fahrgäste
- -50 bis 0 Fahrgäste
- 0 bis 200 Fahrgäste
- 200 bis 400 Fahrgäste
- mehr als 400 Fahrgäste

0m 500m 1.000m

büro stadtVerkehr



HanauLNO
Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

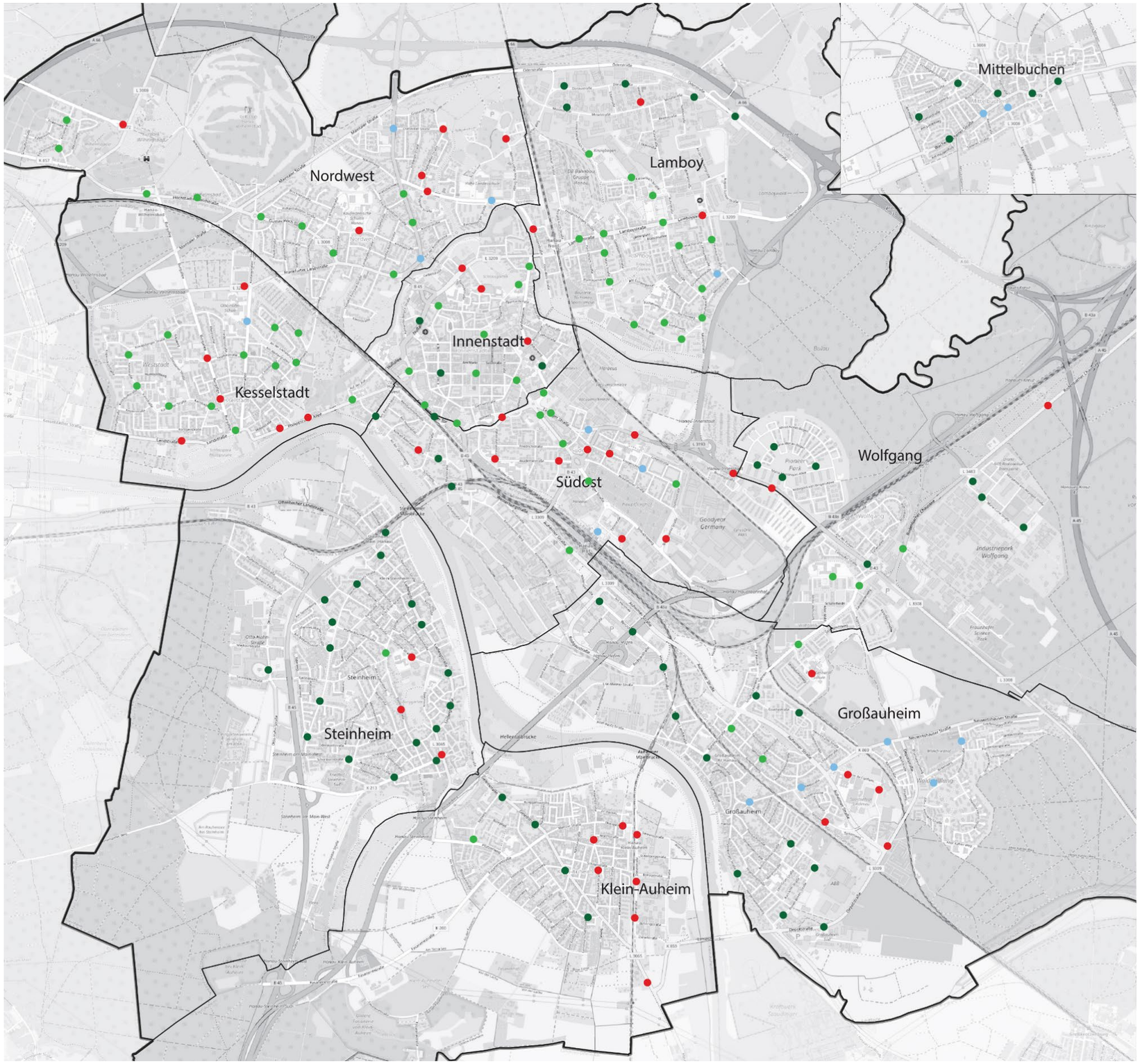
Nahverkehrsplan Hanau 2025 - 2029

Güteklassen der Bushaltestellen in Hanau

- Güteklasse A
- Güteklasse B
- Güteklasse C
- Güteklasse D
- Güteklasse E
- Bushaltestelle
- Bedienungsgebiet mainer
- Nicht erschlossene Gebäude

0m 500m 1.000m

büro stadtVerkehr



HanauLNO

Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

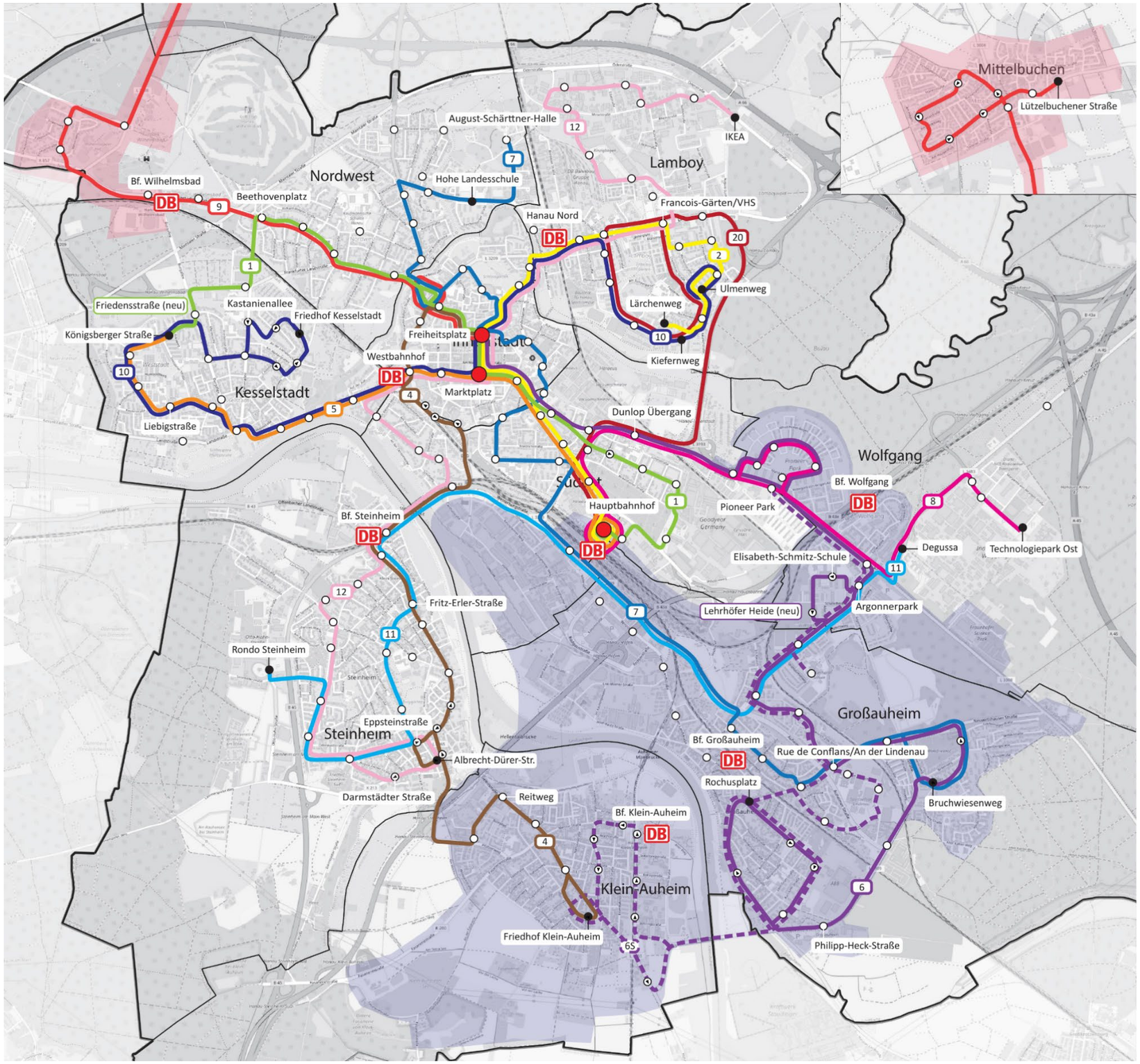
Nahverkehrsplan Hanau 2025 - 2029

Barrierefreier Ausbau der Haltestellen

- alle Haltepositionen vollständig barrierefrei ausgebaut
- alle Haltepositionen weitgehend barrierefrei ausgebaut
- einzelne Haltepositionen barrierefrei ausgebaut
- keine Halteposition barrierefrei ausgebaut

0m 500m 1.000m

büro stadtVerkehr



HanauLNO

Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

Nahverkehrsplan Hanau 2025 - 2029

Maßnahmenkonzept

- Linie 1
- Linie 2
- Linie 4
- Linie 5
- Linie 6
- Linie 6S
- Linie 7
- Linie 8
- Linie 9
- Linie 10
- Linie 11
- Linie 12
- Linie 20

- Bedienungsgebiet mainer
- Bedienungsgebiet On-Demand-Verkehr Mittelbuchen
- DB Bahnhof
- wichtige Verknüpfungspunkte
- Bushaltestelle
- End-/Anfangshaltestelle
- Haltestelle mit Bedienung im Richtungsbetrieb
- Neu einzurichtende Haltestelle

0m 500m 1.000m

büro stadtVerkehr

Brüder-Grimm-Stadt

HANAU



HanauLNO

Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

Daimlerstraße 5
63450 Hanau
Fon 0 61 81 / 364 50 - 83
Fax 0 61 81 / 364 52 - 50
info@hanau-lno-gmbh.de