

Entwurf der gemeinsamen Stellungnahme der Stadt Darmstadt, des Landkreises Darmstadt-Dieburg, der Landkreiskommunen, der HEAG mobilo und der DADINA zum RNVP-Entwurf des RMV (Stand 17.2.2020)

Präambel:

Der ÖPNV im RMV-Gebiet ist ein Erfolgsmodell. Immer mehr Menschen nutzen die umweltfreundlichen Verkehrsmittel des lokalen und regionalen öffentlichen Verkehrs und tragen durch einen Verzicht auf die Pkw-Nutzung ihren Teil zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Im DADINA-Gebiet sind in den vergangenen Jahren die Fahrgastzahlen deutlich gestiegen, im Regionalverkehr speziell auf der Schiene ist dies ähnlich.

Dieser erfreuliche Erfolg ist auf die Anstrengungen vieler Akteure auf den unterschiedlichen Ebenen zurückzuführen, wodurch die Qualität, der Leistungsumfang wie auch das Image des Bus- und Bahnverkehrs im RMV-Gebiet deutlich gewonnen haben. Der Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplanes des RMV greift diese Entwicklung auf und zeichnet ein differenziertes Bild für die weitere Entwicklung.

Indes führt der vorhandene Fahrgastzuwachs in den Wachstumsregionen Darmstadt und Rhein/Main auch zu Kapazitätsproblemen in Bussen und Bahnen. Im Schienenverkehr ist oftmals die vorhandene Infrastruktur nicht mehr ausreichend, ein Ausbau aber zeit- und kostenaufwendig. Insbesondere das Verfahren der standardisierten Bewertung hat sich immer wieder als Hemmschuh für wichtige Projekte heraus gestellt. Hier findet zurzeit ein Umdenken auf der Bundesebene statt, das Hoffnung auf Veränderungen in der Zukunft macht.

Ein weiteres Problem ist, dass die Fahrgeldeinnahmen durch die zunehmende Zahl von Flatrate-Tickets nicht im gleichen Maße steigen wie die Fahrgastzahlen. Verschärft wird die Finanzierungsproblematik durch Steigerungen für Personal- und Energiekosten sowie der Kosten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur. Deshalb wird der ÖPNV zukünftig verstärkt auf Zuschüsse angewiesen sein. Dies kann nicht durch die kommunale Ebene alleine geleistet werden. Zur Umsetzung der Verkehrswende müssen auf allen Ebenen mehr Mittel bereitgestellt werden.

Aus Sicht der DADINA ist es zwingend erforderlich, dass alternative Finanzierungsmodelle geprüft und eingeführt werden, um das steigende Defizit auszugleichen. Nur dann wird es dem System des öffentlichen Personenverkehrs auch gelingen, sich den Herausforderungen der technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen sowie des demografischen Wandels erfolgreich zu stellen.

Regionaler Schienenverkehr:

- Aus Sicht der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg weisen wir darauf hin, dass die Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an das ICE-Netz nach wie vor für uns gemeinsam Priorität hat. Wir begrüßen die Einrichtung einer schnellen Zugverbindung (HessenExpress) von Darmstadt über den Frankfurter Flughafen nach Wiesbaden. Dies entspricht dem lokalen NVP. Voraussetzung hierfür ist der Bau der Neubaustrecke von Frankfurt nach Darmstadt sowie die „Wallauer Spange“.
- Nicht erwähnt wurde im RNVP der im lokalen NVP dokumentierte Wunsch nach einem durchgängigen Halbstundentakt der Linie RB75 auch auf dem Abschnitt zwischen Darmstadt und Aschaffenburg.
- Zur Odenwaldbahn wird auf Seite 234 zwar ein Ausbaubedarf festgestellt, es werden aber keine konkreten Umsetzungsmaßnahmen genannt. Hier sollten die Ergebnisse des Gutachtens zur Zukunft der Odenwaldbahn dargestellt werden, soweit diese vorliegen. Sollte auch nach den Änderungen des GVFG-Verfahrens im Bund keine Chance auf den Erhalt von GVFG-Mitteln für den Infrastrukturausbau auf der Odenwaldbahn bestehen, müssten andere

Finanzierungsmöglichkeiten (z. B. LUFV) genutzt werden. Eine Verlängerung der Bahnsteige entlang der Odenwaldbahn zur Erhöhung der Kapazitäten würde die DADINA begrüßen, ebenso die Schaffung von zusätzlichen Kreuzungsmöglichkeiten z. B. in Mühlthal. Für das Betriebsprogramm ist es das Ziel, einen durchgehenden Stundentakt nach Frankfurt über Darmstadt Nord und über Hanau sowie insgesamt drei Züge pro Stunde zwischen Groß-Umstadt Wiebelsbach und Darmstadt anzubieten. Es ist zu prüfen, inwieweit der Stundentakt nach Frankfurt auf dem Darmstädter Ast auch ohne Infrastrukturmaßnahmen umsetzbar wäre. Des Weiteren sollte geprüft werden, ob der Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen und Zusatzbestellungen außerhalb der Hauptverkehrszeit kurzfristig umsetzbar ist. Hier sind u. a. eine stärkere Behängung sowie einzelne Zusatzfahrten an Wochenenden und Feiertagen zu nennen.

- Für die Pfungstadtbahn sollte im RNVP ein durchgängiger Halbstundentakt als Ziel genannt werden.
- Für die stillgelegte Bahnstrecke zwischen Reinheim und Groß-Bieberau (S. 290) sollte im RNVP erwähnt werden, dass auf jeden Fall die Trasse zu sichern ist, unabhängig davon, ob es mittelfristig zu einer Reaktivierung kommen sollte. Dies entspricht auch dem lokalen NVP. Des Weiteren sollten die Ergebnisse der RMV-Untersuchung zur Reaktivierung der Strecke übernommen werden, soweit diese vorliegen.
- Für die Dreieichbahn begrüßen wir gemeinsam mit den beteiligten Kommunen die Aufnahme des Kreuzungsbahnhofs Eppertshausen als Infrastrukturmaßnahme, da dies Voraussetzung für einen Halbstundentakt zwischen Ober-Roden und Dieburg ist. Auch die Elektrifizierung der Dreieichbahn sowie die längerfristige Weiterführung (mit Neubaustrecke) der S2 nach Dieburg mit einer möglichen Durchbindung nach Darmstadt werden von uns und den beteiligten Kommunen unterstützt.
- Wir sehen nach wie vor den Neubau eines Haltepunktes „Babenhausen-Sickenhofen“ als sinnvoll und notwendig an, auch wenn dies „aufgrund der Fahrplanzwänge“ zurzeit nicht möglich sein sollte. Wir gehen davon aus, dass diese fahrplantechnischen Zwänge zumindest mittelfristig auch veränderbar sind, und bitten, das Ziel eines Haltepunktes Babenhausen-Sickenhofen weiter zu verfolgen.
- Ebenso sehen die DADINA und die Stadt Groß-Umstadt die Einrichtung des Haltepunktes „Groß-Umstadt Nord“ weiterhin als notwendig an. Die Planungen der Stadt Groß-Umstadt in diesem Bereich werden fortgeführt, sodass die Einrichtung des zusätzlichen Haltepunktes weiterhin sinnvoll ist, auch wenn der ZOB zwischenzeitlich am Haltepunkt Groß-Umstadt Mitte eingerichtet wurde.
- Im Bahnhof Babenhausen sind die Umsteigezeiten – besonders für Personen mit eingeschränkter Mobilität – zu knapp, wenn für den Umstieg der Bahnsteig gewechselt werden muss. Dies ist auch nach dem Ausbau des Bahnhofs Babenhausen aufgrund des fortbestehenden Linienbetriebs weiterhin der Fall. Es ist zu prüfen, mit welchen Maßnahmen die Umsteigezeit verlängert werden kann, ohne an anderer Stelle die Anschlüsse zu verschlechtern. Ggf. könnte auch eine Verlegung der Überholung der Linie RE60 vom Bahnhof Bickenbach zum Darmstädter Hauptbahnhof zu einer Entspannung des Fahrplans auf der Linie RB75 zwischen Darmstadt und Babenhausen beitragen, da sich die Anschlüsse im Darmstädter Hauptbahnhof ändern.
- Ständige Probleme gibt es weiterhin auf den Bahnsteigzugängen im Darmstädter Hauptbahnhof. Da die Kapazitäten der Aufgänge zu bestimmten Zeiten nicht ausreichend sind, verpassen wiederholt Fahrgäste ihre Züge, da sie nicht rechtzeitig die Treppen zu den Bahnsteigen passieren können. Hier ist es dringend geboten, zusammen mit der DB AG Lösungsmöglichkeiten zu finden.
- Es ist geplant, auf der Schienenstrecke von Darmstadt Ost nach Groß-Zimmern eine neue Straßenbahnlinie (in Meterspur) zu bauen, die bis in die Darmstädter Innenstadt und ggf. sogar bis nach Weiterstadt geführt werden soll. Auch wenn eine Förderwürdigkeit zurzeit noch nicht besteht, werden durch die GVFG-Änderungen und durch eine Überarbeitung der NKU hierfür gute Chancen gesehen. Eine Reaktivierung als Eisenbahn hatte nach Durchführung einer NKU

keine Umsetzungschancen (s. S. 291). Wir sehen hier durchaus auch einen regionalen Charakter der Straßenbahn. Zudem würden die Gemeinden Roßdorf und Groß-Zimmern wieder einen Anschluss an das Schienennetz (der Straßenbahn) bekommen. Mehrere Regionalbuslinien des RMV müssten angepasst werden. Wir schlagen deshalb vor, das Projekt Straßenbahn Darmstadt – Groß-Zimmern in den RNVP aufzunehmen.

- In Abbildung 96 auf S. 239 fehlt die Linie RE 70.
- Auf S. 37 ist die Formulierung „Halbstundentakt des RE60“ missverständlich. Der RE60 verkehrt im Stundentakt, und bildet somit zusammen mit den Linien RB67/68 einen Halbstundentakt auf dem gemeinsamen Abschnitt, was wir sehr begrüßen. Wir bitten, die Formulierung anzupassen.
- Zur RTW (ab Seite 270) tritt die DADINA in Abstimmung mit den Kommunen Dieburg, Münster und Eppertshausen weiterhin dafür ein, am südlichen Endpunkt im Bahnhof Dreieich-Buchsschlag einen Mittelbahnsteig vorzusehen, um die Option einer Weiterführung der RTW auf die Dreieichbahn zu erhalten.
- Auf S. 188 und S. 248 sind die langen Vorlauf- und Planungszeiten für den Ausbau von Bahnhöfen (ca. 7 Jahre) erwähnt. Wir sehen hier dringenden Handlungsbedarf – insbesondere im Hinblick auf die geplanten Bahnsteigverlängerungen auf der Odenwaldbahn. Hier ist auch Handlungsbedarf auf Bundes- und Landesebene und bei der DB AG gegeben, damit sich dringend notwendige Kapazitätserweiterungen auf der Odenwaldbahn nicht verzögern.

Regionaler Busverkehr:

- An verschiedenen Stellen im RNVP (S. 128, S. 240, Baustein 13, Anlagen 4B und 4c) wurde eine Unterscheidung der Lokalen Busverkehre in verschiedene Kategorien (Stadtbus, Gemeindebus etc.) vorgenommen. Wir halten es nicht für zweckmäßig, im RNVP Lokale Busverkehre in Kategorien einzuteilen. In der DADINA wird zum Beispiel großer Wert darauf gelegt, die Busverkehre in der Stadt Darmstadt und im Landkreis möglichst einheitlich zu gestalten. Auch sollte die Kategorie „Schulbus“ nach der erfolgten, weitgehenden Integration der Schülerverkehre in den Linienverkehr eigentlich nicht mehr notwendig sein. Deshalb schlagen wir vor, die Unterkategorien des „Lokalbus“ aus dem RNVP heraus zu nehmen.
- In der Abbildung 118 ist eine mögliche X-Buslinie zwischen Darmstadt und dem Flughafen eingezeichnet. Da hier der AIR-Liner verkehrt (und später der HessenExpress) sehen wir auf dieser Relation keinen Bedarf für eine X-Buslinie.
- Die neue X-Bus-Verbindung Weiterstadt – Flughafen begrüßen wir und die Stadt Weiterstadt, in der Liste auf S. 296 sollte es aber nur „Weiterstadt – Flughafen“ heißen und nicht „Darmstadt/Weiterstadt – Flughafen“.
- In der Liste der neuen Expressbusverbindungen auf S. 296 ist die Linie von Reichelsheim nach Darmstadt nicht enthalten, obwohl diese in Abb. 118 dargestellt ist. Wir verweisen darauf, dass die Führung zusätzlicher Busse in die Darmstädter Innenstadt problematisch ist, da insbesondere am Luisenplatz und am Willy-Brandt-Platz die Kapazitäten schon weitestgehend ausgeschöpft sind.

Finanzierung/Tarif:

- Die DADINA setzt sich für eine zeitnahe Umsetzung der Tarifstrukturreform des RMV mit der Umsetzung eines entfernungsabhängigen Regionaltarifs auf Basis der Erfahrungen des Modellprojekts „RMVsmart“ ein. Dies sollte im RNVP noch konkreter und mit einem Umsetzungshorizont dargestellt werden.
- Die DADINA ist der Auffassung, dass günstige Tarife allein nicht die Verkehrswende bringen werden, sondern dass dafür auch entsprechende Voraussetzungen insbesondere mit dem Ausbau der Infrastruktur und der Ausweitung der Verkehrsleistungen geschaffen werden müssen.

- Die Verkehrswende wird nur umsetzbar sein, wenn auf allen Ebenen mehr Finanzmittel bereitgestellt werden. Dies betrifft sowohl die Bundes- und die Landesebene als auch die kommunale. Des Weiteren müssen zeitnah alternative Finanzierungsmöglichkeiten aufgezeigt und eingeführt werden. Die Dringlichkeit alternativer Finanzierungsformen müsste im RNVP noch deutlicher dargestellt werden
- Im Kapitel 6.9. (Tarif) sollte noch als Maßnahme aufgenommen werden, zukünftig eine Tarifstufe unterhalb der Preisstufe 1 (Arbeitstitel: „Preisstufe 0“) anzubieten. Insbesondere für Stadtbus- oder AST-Verkehre in kleineren Kommunen wird die Preisstufe 1 oft als unverhältnismäßig teuer wahrgenommen. Dies führt dann ggf. zu Sonderregelungen und dem Wunsch nach Ein-Euro-Tickets.

Verschiedenes:

- Die zu liefernden Echtzeitdaten der Datendrehscheibe sollten auch dafür genutzt werden, um in den Fahrzeugen aktuelle Informationen über Anschlussbeziehungen anzuzeigen.
- An verschiedenen Stellen im RNVP werden On-Demand-Verkehre erwähnt. Hier sehen HEAG mobilo und DADINA insbesondere auf S. 133 und im Baustein 15 Änderungsbedarf. Dass On-Demand-Verkehre den ÖPNV sinnvoll ergänzen sollen, ist sicherlich richtig. Diese Ergänzung kann aber nicht nur Zubringerfahrten zum bestehenden ÖPNV oder einen Ersatz von schwach ausgelasteten Linienverkehren leisten, sondern auch sog. A-nach-B-Bedienung (virtuelle Haltestellen) anbieten, die auch parallel zu bestehenden ÖPNV-Linien erfolgen kann. Hierfür muss aber vom Kunden ein deutlich höherer Preis als für eine normale ÖPNV-Fahrkarte bezahlt werden. Die Erfahrungen der kvGOF zeigen, dass es hierfür eine Nachfrage gibt. Nach den Gesprächen mit RMV und rms zur Gestaltung der On-Demand-Verkehre soll diese Möglichkeit – auch tariflich – vorgesehen werden, es müssen aber nicht alle Partner davon Gebrauch machen. Es können jederzeit bestimmte Relationen von der A-nach-B-Bedienung ausgenommen werden, aber auch hier sollte kein Muss definiert werden. Ein tariflicher Zuschlag sollte nicht nur für eine Haustürbedienung, die nur in Ausnahmefällen vorgesehen ist, sondern ggf. auch für Zubringerfahrten erhoben werden. Insgesamt ist die Bedienung durch On-Demand-Verkehre als ein zusätzlicher Komfort gegenüber dem Linienverkehr anzusehen.

Im gesamten Papier, z.B. auf Seite 12, werden On-Demand-Verkehre vor allem außerhalb von Ballungsräumen oder an deren Rand betrachtet, was aus unserer Sicht nicht zielführend ist. Auch innerhalb von Ballungsräumen haben öffentlich bzw. kommunal gesteuerte On-Demand-Angebote ihre Berechtigung – insbesondere vor dem Hintergrund des großen Potenzials zur Verkehrsvermeidung, wenn Autofahrer*innen als Neukunden gewonnen werden können.

Wir plädieren deshalb dafür, diese Textstellen anzupassen und die vielfältigen Möglichkeiten dieser modernen Verkehrssysteme nicht durch restringierende Formulierungen im RNVP zu beschränken. Darüber hinaus empfehlen wir eine weiterführende Abstimmung mit den Projektverantwortlichen für „OnDeMo FRM“, um hier keine Widersprüche entstehen zu lassen.

- Auf S. 66 werden Städte mit Fahrradvermietsystemen genannt. Hier ist noch die Stadt Darmstadt (Call a Bike) zu ergänzen.
- Auf Seite 135 sind Vorgaben für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen genannt. Wir weisen darauf hin, dass durch geänderte Ausführungsbestimmungen von Hessen Mobil auch die Zuwegung zu den Haltestellen barrierefrei sein muss. Dies kann insbesondere in kleinen Ortschaften ohne gesonderten Bürgersteig dazu führen, dass der Ausbau von Haltestellen nicht förderfähig ist.

Tillmann, Rainer

Von: Zweckverband DADINA - Herr Froese <J.Froese@dadina.de>
Gesendet: Donnerstag, 20. Februar 2020 11:44
An: Tillmann, Rainer
Betreff: Entwurf Stellungnahme RNVP / X-Linie im Bereich Weiterstadt / S. 296 des RNVP
Anlagen: RMV-RNVP_Seitenextrakt_X-Linien.pdf
Signiert von: j.froese@dadina.de

Sehr geehrter Herr Tillmann,

gern geben wir Ihnen detailliertere Auskunft bzgl. der im RNVP-Entwurf erwähnten X-Linie. Es gab dazu ein Fachgespräch mit den Kollegen des RMV.

Erwägt wird eine X-Linie zwischen Weiterstadt und dem Flughafen mit einer beschleunigten Führung durch den Kreis Groß-Gerau, also weniger in Anlehnung an die derzeitige Linie 751.

Für Weiterstadt haben wir eine Endstelle „Im Rödling“ vorgeschlagen, weil die Busse dort gut wenden können und zudem so das Gewerbegebiet erschlossen wird. Durch den Weiterstädter Stadtkern sollte die Linie über die Darmstädter Straße geführt werden, sodann analog der der Linie WE2 über Braunshardt in das Gebiet des Kreises Groß-Gerau.

Am anderen Linienende ist eine Anbindung des neuen Terminal 3 und wenn möglich auch von Gateway Gardens in der Diskussion.

Wir möchten in diesem Zusammenhang auf unsere zugesandte Stellungnahme der DADINA zum RNVP verweisen und möchten empfehlen, dass die Stadt Weiterstadt sich unserer Anregung anschließen möchte und würden begrüßen, wenn die X-Linie positiv bewertet würde. Die Ausführungen im RNVP sind ja dem Rahmen entsprechend recht allgemein gehalten.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
i.A. Johannes Froese



**Darmstadt-Dieburger
Nahverkehrsorganisation**
bahnGALERIE
Europaplatz 1
64293 Darmstadt

Johannes Froese
Diplom-Geograph
Fahrplan- und Verkehrsplanung

Telefon: 06151/36051-14
Telefax: 06151/36051-22
E-Mail: j.froese@dadina.de
Web: www.dadina.de



6.3.3 Straßengebundener ÖPNV

Aus dem im Kapitel 5 beschriebenen Angebotskonzept können die folgenden konkreten Maßnahmen abgeleitet werden:

Einrichtung neuer Expressbuslinien

Auf den folgenden Korridoren sollen vertiefende Planungen für Expressbuslinien erstellt werden, die die Grundlage für eine mögliche Umsetzung bilden.

- Offenbach – Flughafen,
- Dietzenbach – Flughafen,
- Kelkheim/Bad Soden – Bad Homburg,
- Alsfeld – Marburg Lahnberge – Marburg Hbf – Behringwerke,
- Herbstein – Steinau/Wächtersbach,
- Gladenbach – Herborn,
- Biedenkopf – Dillenburg,
- Frankfurt Nordwestzentrum – Kronberg,
- Kronberg – Bad Camberg,
- Bad Homburg – Bad Vilbel,
- Darmstadt/Weiterstadt – Flughafen,
- Weilburg – Butzbach,
- Büdingen – Friedberg,
- Erlensee – Bruchköbel – F-Enkheim,
- Büdingen – Hanau,
- Fulda – Meiningen,
- Hofheim – Flörsheim – Rüsselsheim,
- Usingen – Bad Nauheim – Friedberg und
- Alsfeld – Bad Hersfeld.

Diese Korridore und die bestehenden Expressbusverbindungen sind in Abbildung 118 dargestellt.

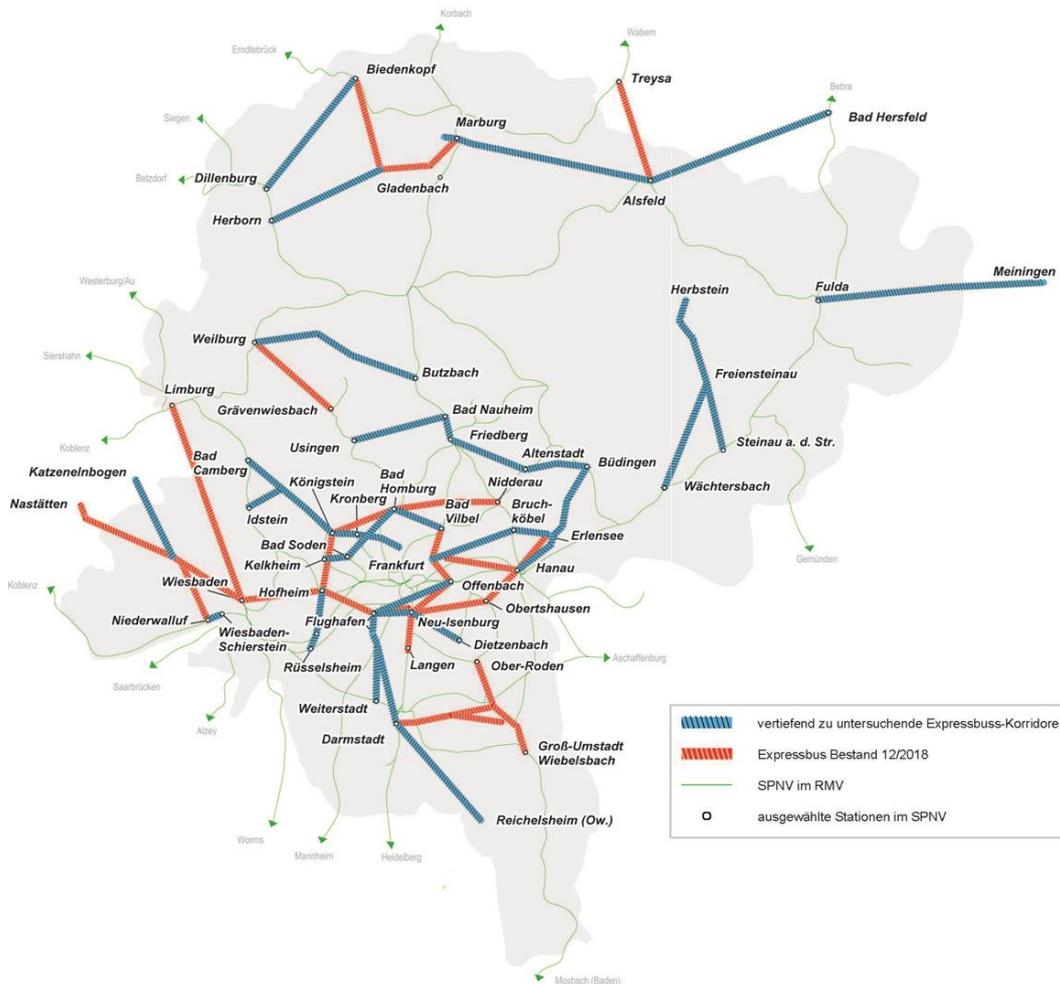


Abbildung 118: Vertiefend zu untersuchende Expressbus-Korridore und bestehende Expressbusverbindungen.

Eine mögliche Umsetzung erfolgt im Rahmen eines Migrationskonzeptes unter Berücksichtigung aktueller Konzessionslaufzeiten. Dabei erfolgt auch eine Anpassung des Bestandsnetzes unter Einbeziehung lokaler Angebote und Rückkopplung mit der lokalen Aufgabenträgerebene. Grundsätzlich werden dabei „Expressbus-reine“ Linienbündel angestrebt, damit die im Kapitel 3 definierten Fahrzeugstandards bereits im Vergabeverfahren berücksichtigt werden können. Dadurch ergeben sich zum Teil modifizierte Linienbündel, die in der Anlage 6B (Vergabekalender regionaler Busverkehr) noch nicht berücksichtigt sind.

Während der Erprobungsphase neuer Linien kann von den in Kapitel 3 vorgegebenen Fahrzeug- und Bedienungsstandards abgewichen werden.

Beschleunigungsmaßnahmen im vorhandenen Netz

Soweit die Einrichtung neuer Expressbuslinien aus verkehrlichen oder wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll ist, aber dennoch ein Bedarf an schnellen Verbindungen besteht, sollen auf vorhandenen Regiolinien einzelne schnelle Fahrten, insbesondere in der HVZ, eingerichtet werden. Diese Fahrten weisen einen direkteren Linienweg und eine geringere Haltestellendichte auf als das übrige Linienangebot.

Auf bereits vorhandenen Expressbuslinien, deren Reisegeschwindigkeit nicht den Bedienungsstandards entspricht, wird geprüft, inwieweit durch das Auflassen von Haltestellen Fahrtzeitverkürzungen erreicht werden können. Eine Übersicht über die betroffenen Linien gibt Anlage 4 B. Ungeachtet der vorgenannten Maßnahmen soll gemeinsam mit lokalen Aufgabenträgerorganisationen geprüft werden, inwiefern mit Hilfe infrastruktureller Maßnahmen (z.B. separate Fahrstreifen und/oder Lichtsignalsteuerungen) Beschleunigungspotenziale generiert werden können.

Leistungsanpassungen

In Kapitel 3 wurden Mindeststandards für die regional verantworteten Buslinien definiert. Diese umfassen einen 60-Minuten-Grundtakt mit nachfragegerechten Verstärkern sowie einen Bedienungszeitraum von grundsätzlich 6 bis 22 Uhr (Mo-Fr) mit nachfragespezifischen Anpassungen. Das Verkehrsangebot an Wochenenden und Feiertagen wird grundsätzlich nachfrageorientiert definiert. Dabei werden jedoch Aspekte der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum besonders berücksichtigt. Somit ergeben sich Leistungsmehrungen in folgenden Bereichen:

- Taktverdichtung,
- Ausweitung des Betriebszeitraums in Tagesrandlagen sowie
- Ausweitung des Verkehrs an Wochenenden und Feiertagen.

Dem gegenüber wurden bereits im RNVP 2010 Korridore benannt, bei denen es zu Parallelverkehren von mehreren Linien kommt und wo die Effizienz des Netzes beeinträchtigt wird. Diese Parallelität ist sowohl zwischen Schienen- und Busverkehr vorhanden als auch zwischen Buslinien untereinander. Entscheidend für einen Optimierungsbedarf ist jedoch nicht alleine der räumliche Linienvorlauf, sondern vielmehr die Kombination aus räumlicher und zeitlicher Parallelität. Hier kann eine Leistungsanpassung in beide Richtungen erfolgen: Grundsätzlich ist Parallelverkehr im Sinne einer höheren Effizienz des Gesamtsystems abzubauen. In Einzelfällen kann zudem eine Ausweitung der parallelen Bedienung sinnvoll sein, um den erforderlichen Kapazitäten in den Verkehrsspitzen gerecht zu werden. Eine Übersicht über die geplanten Anpassungsmaßnahmen im regional verantworteten Busnetz gibt Anlage 4 B.

New Mobility / On-Demand-Verkehre

Modellhaft soll ein On-Demand-Shuttle-Service im Gebiet des östlichen Wetteraukreises aufgebaut werden. Als Vorbereitung wurde eine Mobilitätsanalyse durchgeführt, um geeignete Testgebiete zu identifizieren. Diese bildet die Grundlage für weitere Detailuntersuchungen hinsichtlich der zu erwartenden Gesamtnachfrage, Pooling-Rate und so weiter. Die Ergebnisse fließen anschließend in die operative



Planung ein. Im auf zwei Jahre terminierten Pilotversuch ist zunächst der Einsatz von fünf Fahrzeugen vorgesehen, die – als Zu- und Abbringer zum SPNV – eine Servicezeit von 5 bis 21 Uhr gewährleisten sollen. Dabei werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Anbindung weniger gut erschlossener Gebiete an den ÖPNV,
- Erhöhung der Qualität des ÖPNV durch Flexibilisierung des Angebots in Folge dynamischer und logischer Bündelung von Fahrten und Strecken,
- Verringerung des IV durch Erschließung neuer Kundenpotenziale für den ÖV und
- Schaffung einer neuen Mobilitätslösung als Alternative zum klassischen Linienverkehr.

Grundlage für die Organisation der Verkehre ist eine integrierte Plattform mit App-basierten Einzelementen für Fahrgast, Fahrpersonal und Operator.