



Stadt Hanau

NAHVERKEHRSPLAN

2025 - 2029

Entwurf 06 | 25

Experten für die Mobilität

Stadtbuslinien

On-Demand-Shuttle – der mainer

Arbeit Schule Einkauf Freizeit Kultur Ausflug

Mobilität für eine wachsende Stadt versus wirtschaftliche Verkehrsgestaltung

Vernetzt mit MKK und Landkreis Offenbach

Tickets lokal regional deutschlandweit

Planung Koordination Umsetzung

Echtzeitinformationen

Eigene Werkstatt

Anrufsammeltaxen

Linienverkehr und Verkehre auf Abruf

Solobusse Gelenkbusse Großraum-Vans

Vernetzt im Rhein-Main-Verkehrsverbund

Beratung Verkauf Fundsachen

Verbundabrechnungen Bereitstellung von
Daten für das Land

Themen und Ziele des Nahverkehrsplanes

Barrierefreier Ausbau aller Haltestellen

Ausweitung des On-Demand-System

Förderung der Verkehrsmittelübergreifenden Mobilität

Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split

Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe

Leistungsstarke Verknüpfung von Bus und Bahn

Einrichtung von Mobilitätsstationen

wirtschaftliche Verkehrsgestaltung

Park and Ride (P+R)

Ausweitung der Bedienzeiten

**Mobilität für eine sozialverträgliche Stadt
und Quartiersentwicklung**

**inter- und multimodale
Mobilitätsangebote**

Busvorrangschaltungen und Busspuren

**Mobilitätsmanagement
in Verwaltung und in Betrieben**

Bike and Ride (B+R)



Nahverkehrsplan der Stadt Hanau 2025 - 2029

Bürgerinformationsveranstaltung

Vorstellung Maßnahmenkonzept

Willi-Rehbein-Halle, Klein-Auheim , 28.06.2025

Bürgerhaus Wolfgang, 28.06.2025



HanauLNO
Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH

Themen der Sitzung

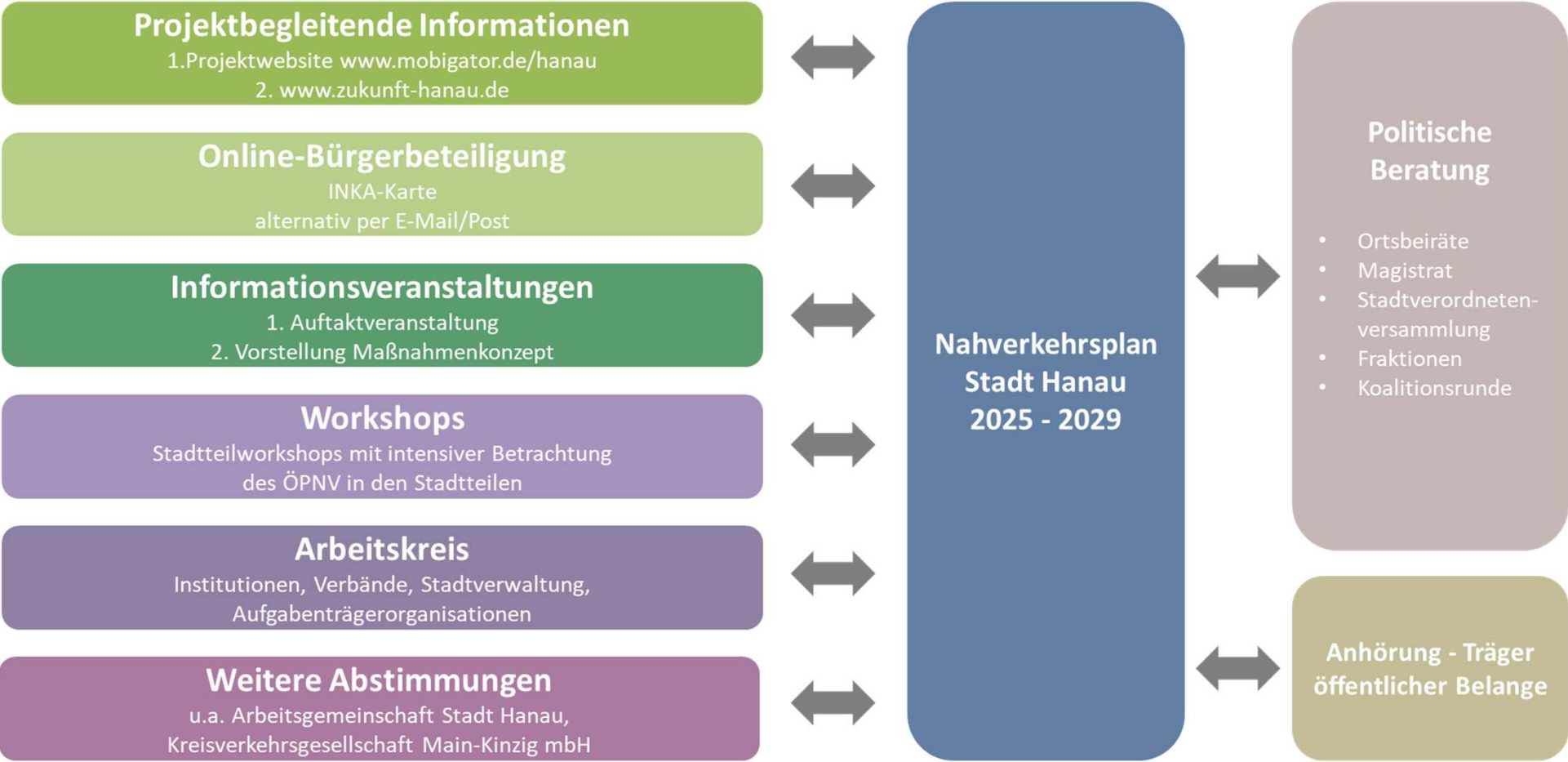
1. Beteiligungsverfahren NVP und Situation des ÖPNV in Hanau
2. Vorstellung des Maßnahmenkonzeptes
3. Infrastrukturmaßnahmen für den Busverkehr
4. Gesamtkonzept
5. Ausblick auf das weitere Vorgehen





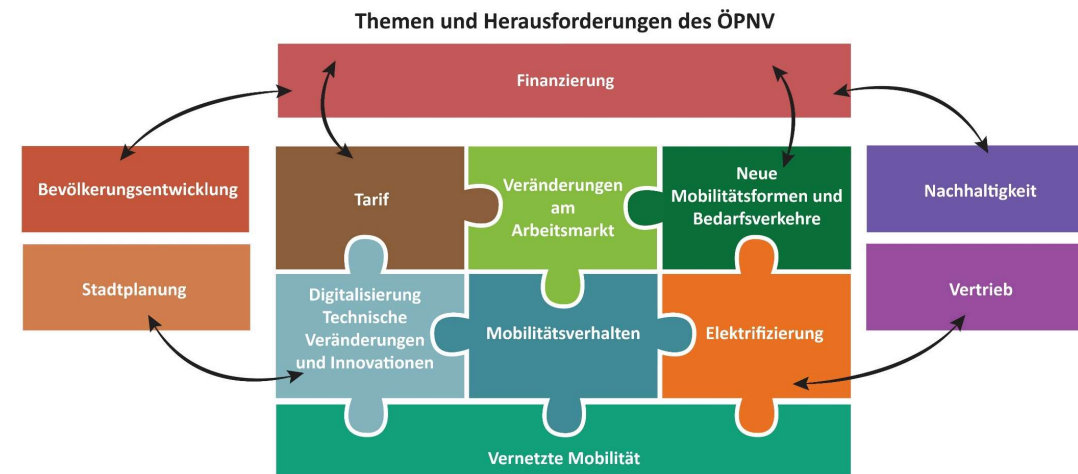
Beteiligungsverfahren NVP und Situation des ÖPNV in Hanau

Beteiligungsverfahren



Situation des ÖPNV allgemein und in Hanau

- 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
- 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 CO₂-Emissionen führt zu höheren Betriebs- und Investitionskosten sowie Kosten für die Qualifizierung der Mitarbeitenden
- 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
- Der NVP ist abgeleitet aus dem Mobilitätsleitbild der Stadt Hanau, baut auf dem NVP 2019-2023 auf und wird Bestandteil des gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplans.



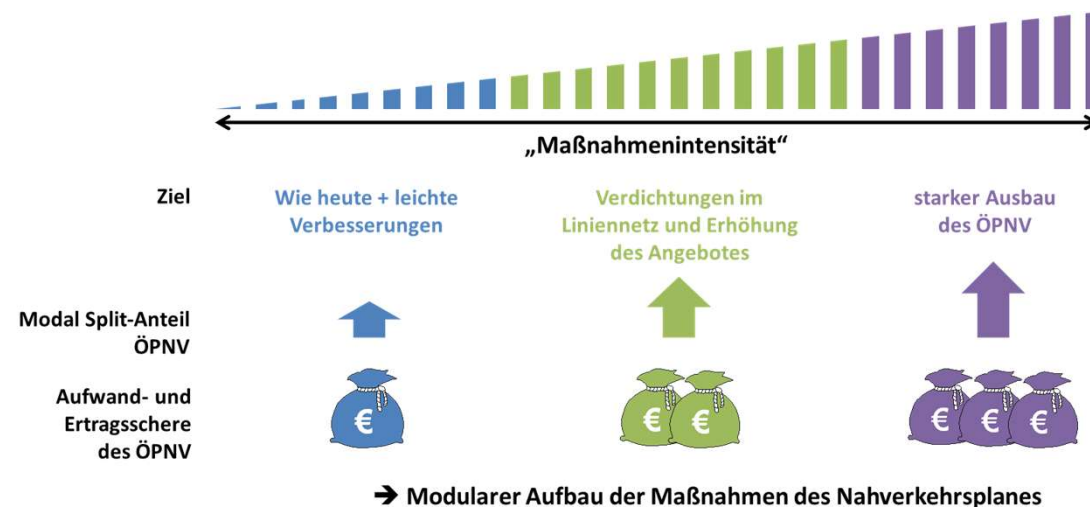


2

Vorstellung des Maßnahmenkonzeptes

Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes

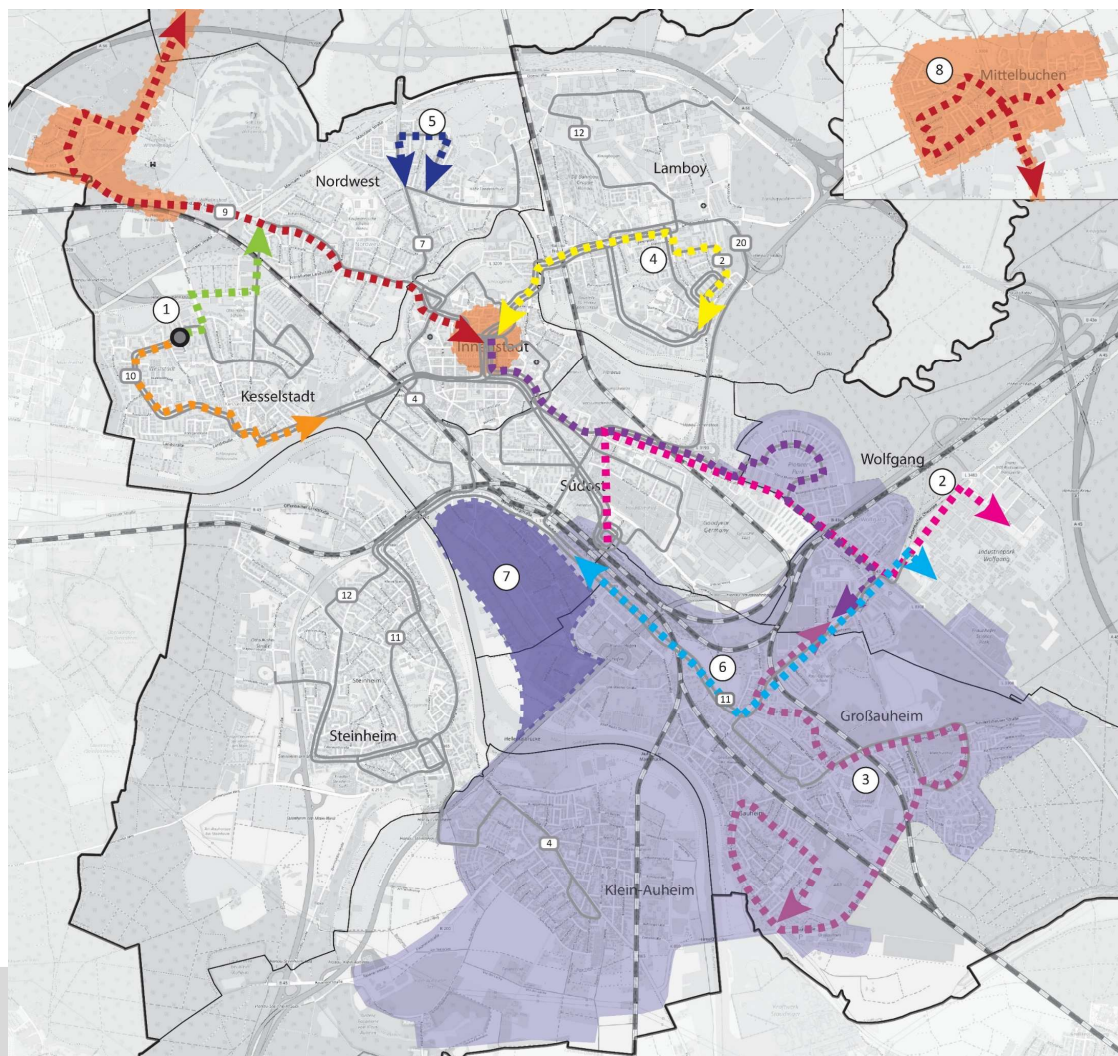
- Das aktuell auf dem NVP 2019 basierende Angebot bleibt erhalten, wird punktuell angepasst und maßvoll ergänzt
- Keine der bestehenden Linien in Hanau entfällt
- Punktuelle Optimierung der Betriebszeiten auf Grundlage von Fahrgastzählungen
- Eine Stärkung der starken Linien mit hoher Nachfrage und eine Reduzierung bei schwachen Linien ist vorgesehen
- Abstimmung des Liniennetzes auf die Regionalbuslinien
- Erreichung eines möglichst hohen Erschließungsgrades
- Ausweitung des On-Demand-Angebots für den Abend- und Spätverkehr sowie an Sonn- und Feiertagen
- Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten der Stadt
➔ Modularer Aufbau



Maßnahmenkonzept

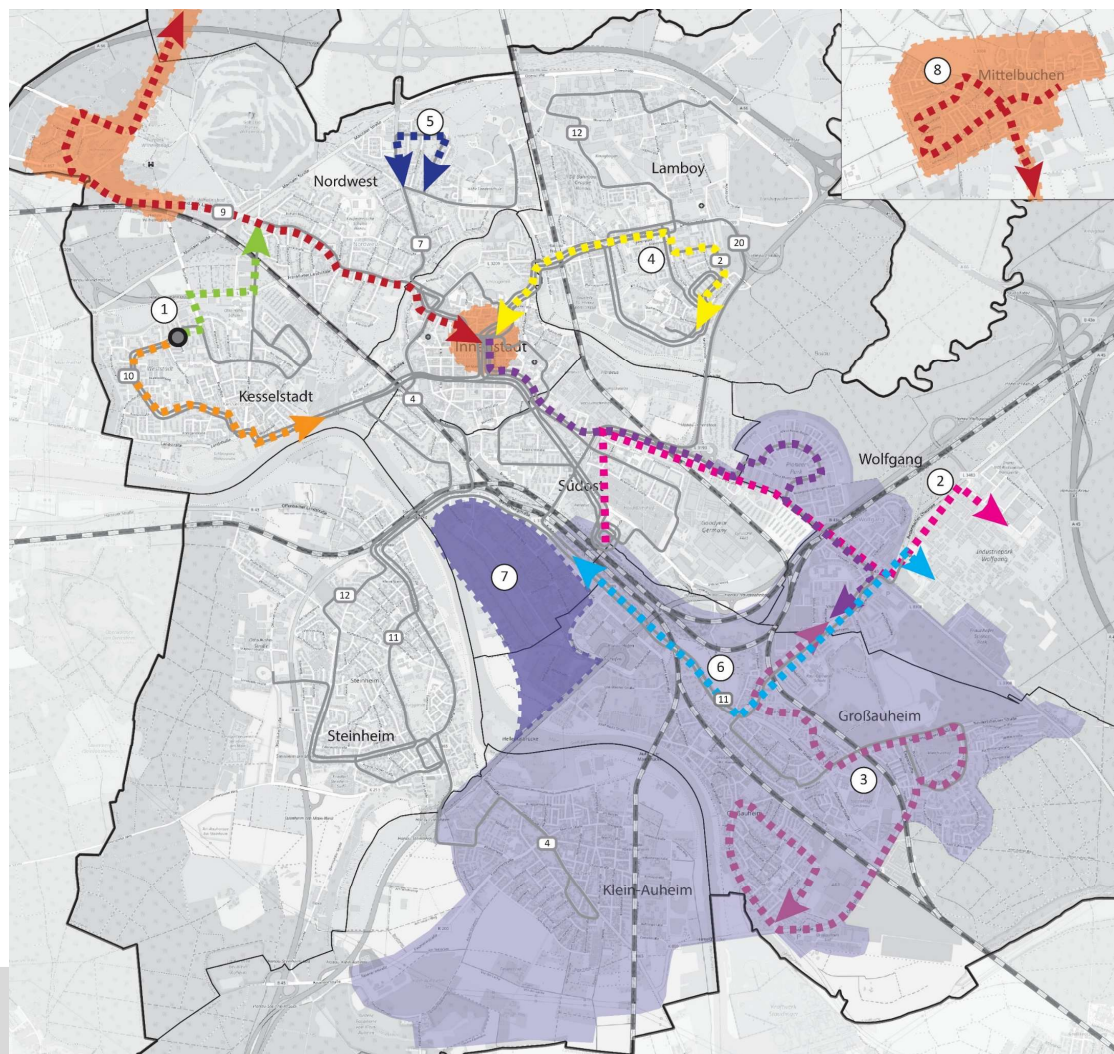
Grundsätzlich sind Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität durch Fahrzeitanpassungen und längere Standzeiten notwendig.

1. Optimierung des Angebots in Kesselstadt durch Verknüpfung der Linien 1 und 5
2. Stärkung der Achse Hauptbahnhof - Pioneer Park - Technologiepark durch die Linie 8
3. Optimierung der Linie 6 durch nachfrageorientierten 15-Minuten-Takt vom Freiheitsplatz bis Lehrhöfer Heide und 30-Minuten-Takt bis Großauheim
4. Taktverdichtungen auf der Linie 2 auf einen 15-Minuten-Takt auf Grund der hohen Fahrgastnachfrage zwischen Hauptbahnhof, Freiheitsplatz und Lamboy, perspektivisch auch auf den Linien 1, 5 und 10



Maßnahmenkonzept

5. Direkte Linienführung der Linie 7
6. Harmonisierung des Taktangebotes und der Linienführung auf der Linie 11
7. Erweiterung des Bedienungsgebietes des mainer Klein-Auheim, Großauheim, Wolfgang, Pioneer Park um den Bereich Hafen
8. Ausweitung des On-Demand-Verkehrs zur Optimierung des Angebots in Mittelbuchen zusätzlich zu einem Grundangebot der Linie 9 und den MKK-Linien
9. Ersatz des AST-Verkehrs durch On-Demand-Verkehr auf den Linien 6, 8 und 9
10. AST-Angebot auf den Linien 2, 4, 10 und 12 wird mittel- bis langfristig durch ein On-Demand-Angebot übernommen



Maßnahmenkonzept On-Demand-Verkehr

- Derzeit besteht ein On-Demand-Angebot durch den „mainer“ in den Ortsteilen Klein-Auheim, Großauheim, Wolfgang und Pioneer Park
- Aktuell sind drei Fahrzeuge im Bestand und die Bedienzeiten beginnen morgens um 6:00/7:00 oder 8:00 Uhr und enden am Abend um 22:00 Uhr oder 24:00 Uhr

Das On-Demand-Angebot soll in fünf Modulen erweitert werden

1. Einbindung des Hafens in das bestehende On-Demand-Angebot
2. Einführung eines On-Demand-Angebotes in Mittelbuchen zur Verbesserung des Angebotes zwischen Mittelbuchen und Freiheitsplatz
3. Einbindung des On-Demand-Angebotes in den RMV-Tarif, sodass kein Zuschlag mehr erhoben wird. Gleichzeitig Einführung der Modalpräferenz, so dass der mainer nur bei fehlender Busverbindung gebucht werden kann.
4. Verlängerung des On-Demand-Angebotes im Spätverkehr und Ersatz des Anruf-Sammel-Taxis
5. Einführung eines gesamtstädtischen On-Demand-Angebotes mit Schwerpunkt auf dem Nachtverkehr

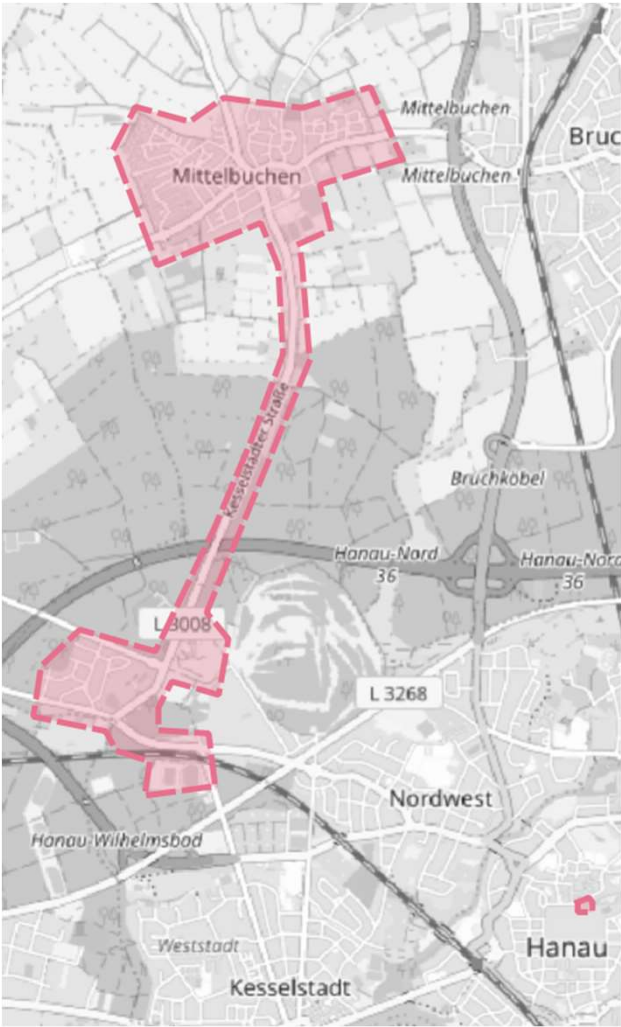


Maßnahmenkonzept Mittelbuchen

Verkehrsangebot Linie 9, MKK-31 und mainer nach Hohe Tanne / Mittelbuchen

- In den schulrelevanten Hauptverkehrszeiten bleibt das heutige Angebot 30-Minuten-Takt erhalten. Während der wenig nachgefragten Zeiten fährt die Linie 9 noch im Stundentakt.
- Alternativ zu den wegfallenden Busabfahrten fährt weiterhin die Linie MKK-31 zwischen Mittelbuchen und Freiheitsplatz. Diese bedient dort die Haltestellen „Raiffeisenstraße“ und „Kilianstädter Straße“, künftig werden außerdem die Haltestellen in Hohe Tanne angefahren.
- Die Abfahrten der Linien 9 und MKK-31 werden aufeinander abgestimmt (zusammen 30-Minuten-Takt).
- Abends sowie sonn- und feiertags kommt das erweiterte On-Demand-Angebot des „mainer“ mit den entsprechenden Vorteilen zum Zuge. Die bisherigen AST bzw. Busfahrten werden dadurch ersetzt.
- Im Bus und AST-Verkehr können jährlich rund 200.000 EUR eingespart werden.

Betriebszeiten des mainer in Mittelbuchen			
	Mo-Fr	Sa	So
05:00	L9		
06:00		OD	OD
07:00			
08:00			
09:00			
10:00			
11:00			
12:00			
13:00			
14:00			
15:00			
16:00			
17:00			
18:00			
19:00			
20:00	OD	OD	
21:00			
22:00			
23:00			
00:00			



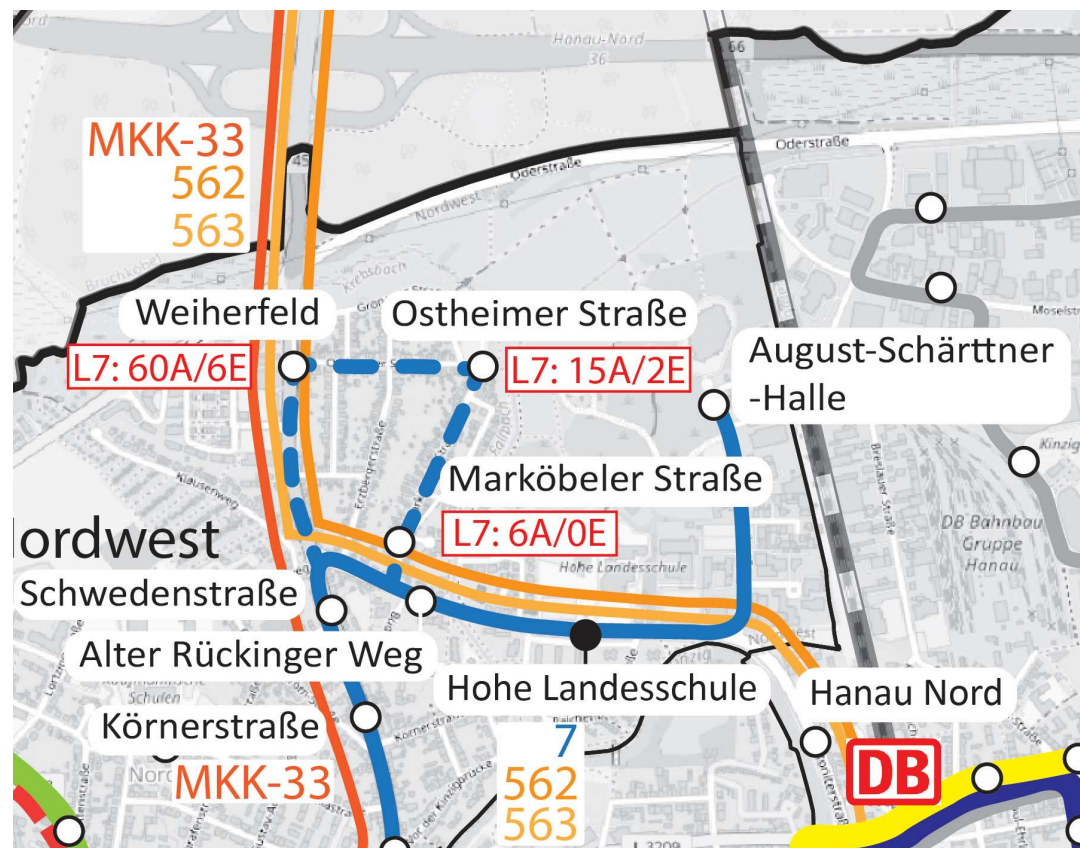
Maßnahmenkonzept Linie 7 Ostheimer Straße

Verzicht auf den Fahrweg der Linie 7 durch die Ostheimer Straße

- Die Fahrzeit über Ostheimer Straße ist für die meisten Fahrgäste mit dem Hauptziel Hohe Landesschule/ Reichenberger Straße unnötig verlängert und unattraktiv.
- Wegen der Buswende und Standzeit gibt es nahezu keine Einsteiger Richtung Freiheitsplatz.
- Die Haltestelle weist eine sehr geringe Fahrgastfrequenz mit täglich 17 Ein- und Aussteigern auf, bei insgesamt 32 Fahrten (Mo-Fr). Seit dem letzten NVP gibt es hier keine positive Entwicklung.
- Die Haltestellensituation insbesondere in der Ostheimer Straße ist ungünstig. Ein barrierefreier Ausbau ist nicht möglich.

Alternativen

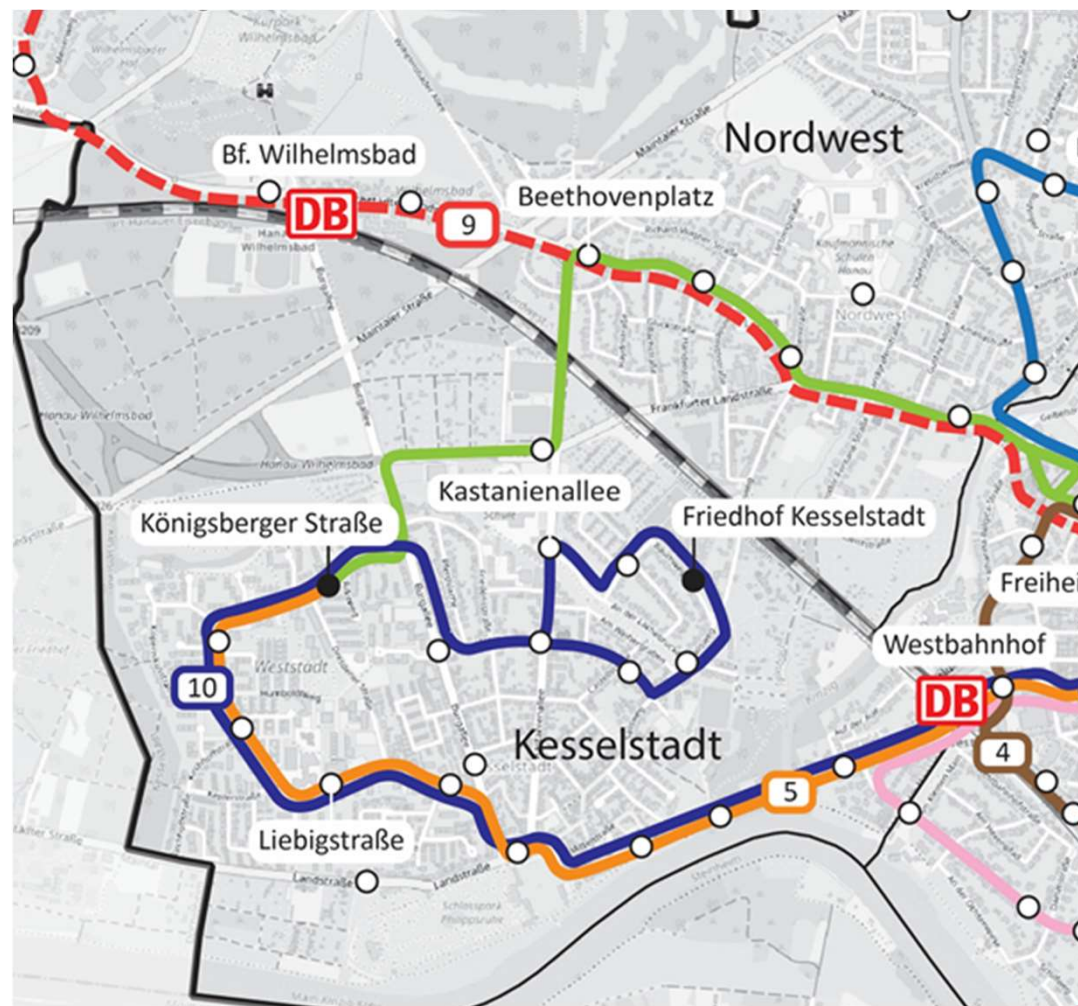
- Die Haltestelle „Weiherfeld“ wird von den Linien MKK-33, 562 und 563 bedient (4 Fahrten pro Stunde in der Normalverkehrszeit).
- Die Haltestelle „Marköbeler Straße“ liegt im Einzugsbereich der Haltestelle „Alter Rückinger Weg“, die ohnehin von der Linie 7 sowie zusätzlich von den Linien 562 und 563 bedient wird.
- Die Haltestelle „Ostheimer Straße“ liegt ca. 400-450 Meter von der nächstgelegenen Haltestelle „Weiherfeld“ entfernt.



Maßnahmenkonzept Kesselstadt

Kesselstadt

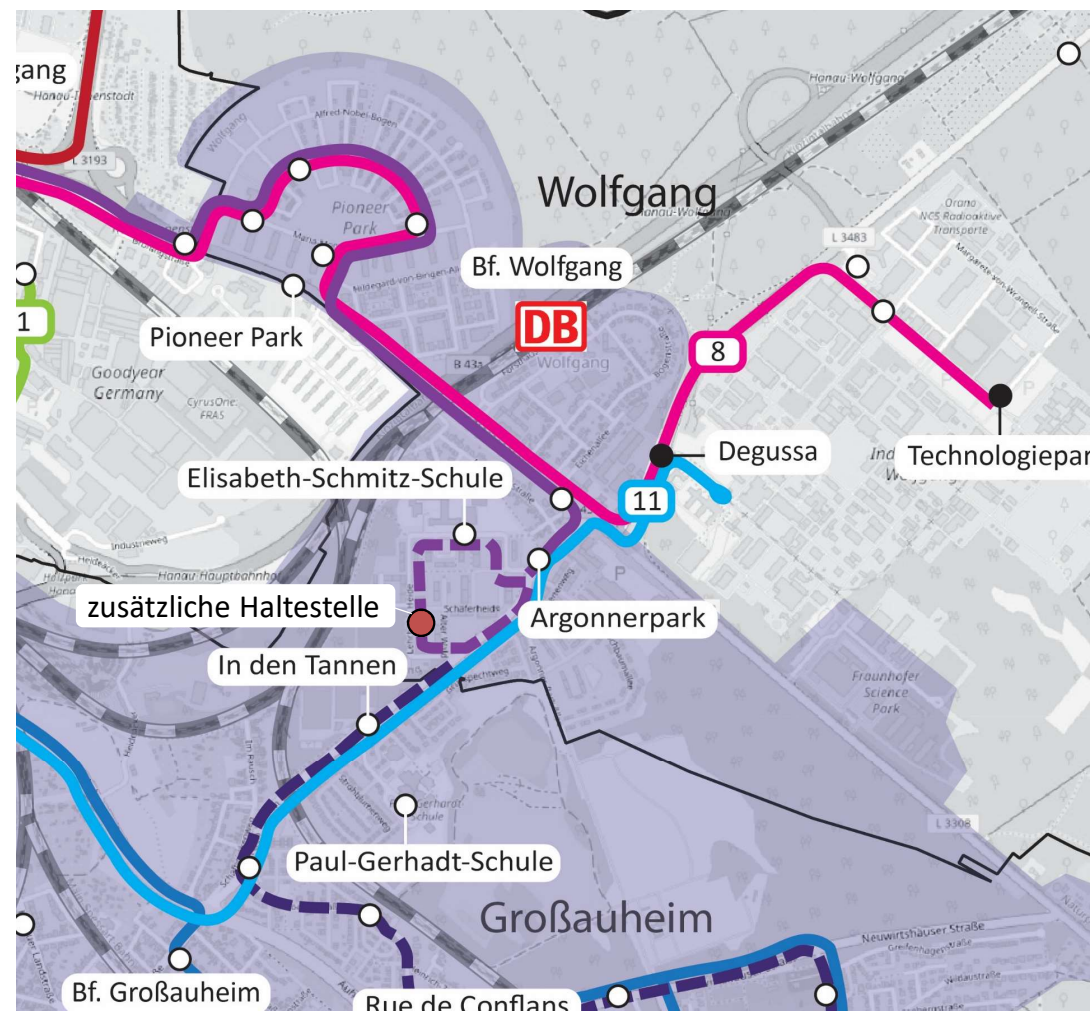
- Führung der Linie 1 ab Haltestelle Beethovenplatz über Kastanienallee zur Haltestelle Otto-Hahn-Schule, Weiterführung über Frankfurter Landstraße und Burgallee zu Königsberger Straße mit Verknüpfung mit Linie 5 an der Haltestelle Königsberger Straße.
- Entfall der Verknüpfung mit Linie 10 an der Haltestelle Friedhof Kesselstadt.
- Die Linie 10 bleibt die Hauptlinie zu allen Tageszeiten.
- Die Linie 5 fährt vertaktet als Verstärkerlinie.
- Entlastung der Siedlungsbereiche im Bereich des Friedhofs Kesselstadt durch Verringerung der Schleifenfahrten zum Friedhof.



Maßnahmenkonzept Linie 8 und Linie 11

Technologiepark/ Lehrhöfer Heide

- Die Linie 8 wird über den Pioneer Park verlängert bis Technologiepark Ost (30-Minuten-Takt)
- Neu hinzu kommen die MKK-Linien vom Hbf.-Nordseite Richtung Rodenbach über Pioneer Park und Technologiepark (30-Minuten-Takt)
- Linienführung der Linie 11 bis Degussa mit Wende am KVP Degussa und Einführung eines durchgängigen 30-Minuten-Taktes im gesamten Linienvverlauf mit Verstärkerfahrten zwischen Hauptbahnhof/Auheimer Str. und Degussa zwischen 06:00 und 09:00 Uhr sowie 15:00 und 19:00 Uhr
- Linie 6 Verdichtung von einem 20-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt zwischen Freiheitsplatz und Lehrhöfer Heide mit Ausbau der Haltestelle Elisabeth-Schmitz-Schule und Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle an Lehrhöfer Heide
- Gleichzeitig Verringerung des 20-Minuten-Taktes auf einen 30-Minuten-Takt zwischen Lehrhöfer Heide und Rochusplatz
- Zusätzlich: Verlängerung der Schülerfahrten bis zur Haltestelle Rue de Conflans





3

Infrastrukturmaßnahmen für den Busverkehr

Infrastrukturelle und ordnungsrechtliche Maßnahmen im Rahmen der Erstellung des NVP

Ziel ist die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in Bezug auf

- Reisezeiten
- Fahrplanstabilität
- Umsteigebeziehungen
- Barrierefreiheit
- Aufenthaltsqualität
- Verkehrsmittelverknüpfung

Infrastrukturmaßnahmen

- **Busbeschleunigungsmaßnahmen**
 - Prüfung von Bus- und Umweltspuren
 - Ansteuerung von Lichtsignalanlagen
 - Verbesserung der Straßenbefahrbarkeit (z.B. durch Neuordnung des Parkens)
- **Barrierefreier Umbau von Haltestellenanlagen**
- **Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten** (z.B. Hauptbahnhof)
- **Einrichtung von Mobilstationen zur Verkehrsmittelverknüpfung**



Infrastrukturmaßnahmen für den Busverkehr im Rahmen des NVP

Folgende Infrastrukturmaßnahmen sind vorgesehen

- Funktionales Verkehrs- und Gestaltungskonzept des Bahnhofsumfelds und Umbau zur Mobilitätsdrehscheibe
- 70 Prozent aller auszubauenden Haltestellen in Hanau sind bereits vollständig barrierefrei ausgebaut
➔ Jährlicher barrierefreier Ausbau von mindestens 6 weiteren Haltestellen. Der Ausbau aller relevanten Haltestellen in Hanau ist voraussichtlich 2033 abgeschlossen.
- LSA-Ansteuerung an Knotenpunkten zur Vermeidung von Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
- Weitere Installation von digitalen Fahrgastinformationssystemen an Haltestellen
- Passgenaue Einrichtung von Bus- und Umweltspuren (nicht Quantität, sondern Qualität)
- Busbeschleunigung durch Neuordnung von PKW-Stellplätzen





4

Gesamtkonzept

Umsetzungskonzept Nahverkehrsplan

Gliederung des Maßnahmenkonzeptes in verschiedene Umsetzungsstufen

Umsetzungsstufe 0: Beibehaltung des Status Quo

- Beibehaltung des derzeitigen Fahrplans

Umsetzungsstufe 1: Fahrplan NVP (im Jahr 2026/2027)

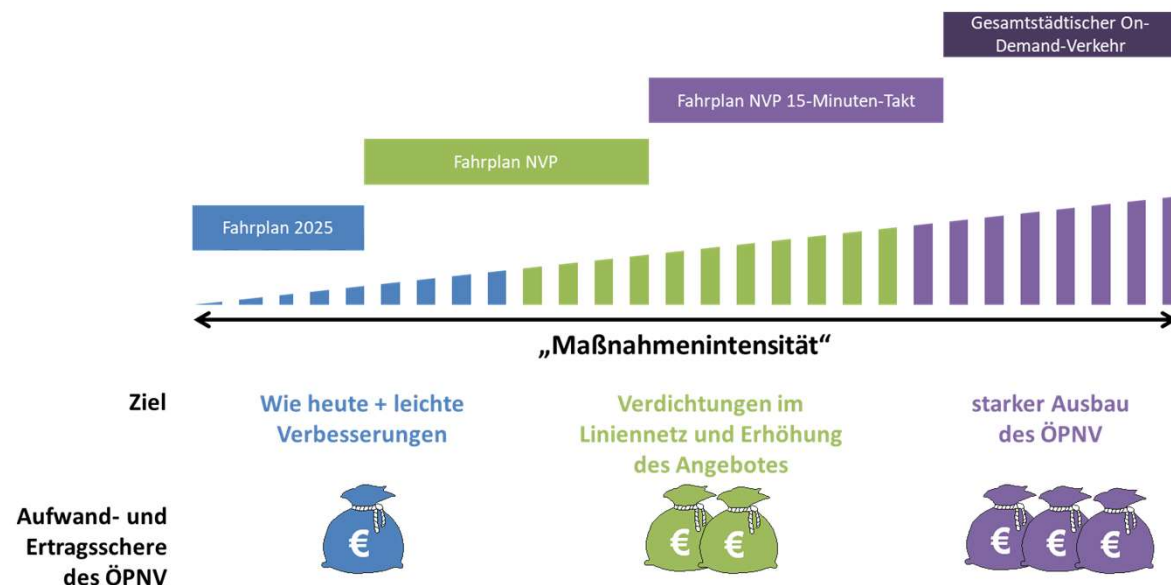
- Verknüpfung der Linien 1 und 5, Linie 6 im 15-Minuten-Takt, Optimierung der Führung der Linien 8 und 11 zum Technologiepark, Linie 9 im 60/30-Minuten-Takt und On-Demand-Verkehr in Mittelbuchen

Umsetzungsstufe 2: NVP 15-Minuten-Takt (im Jahr 2028/2029)

- Wie Umsetzungsstufe 1 und zusätzlich 15-Minuten Takt auf den Linien 1, 2, 5 und 10 jeweils von montags bis freitags

Umsetzungsstufe 3: Gesamtstädtischer On-Demand-Verkehr (optional)

- Langfristige Option des Einsatzes eines gesamtstädtischen On-Demand-Verkehrs, insbesondere in den Abendstunden



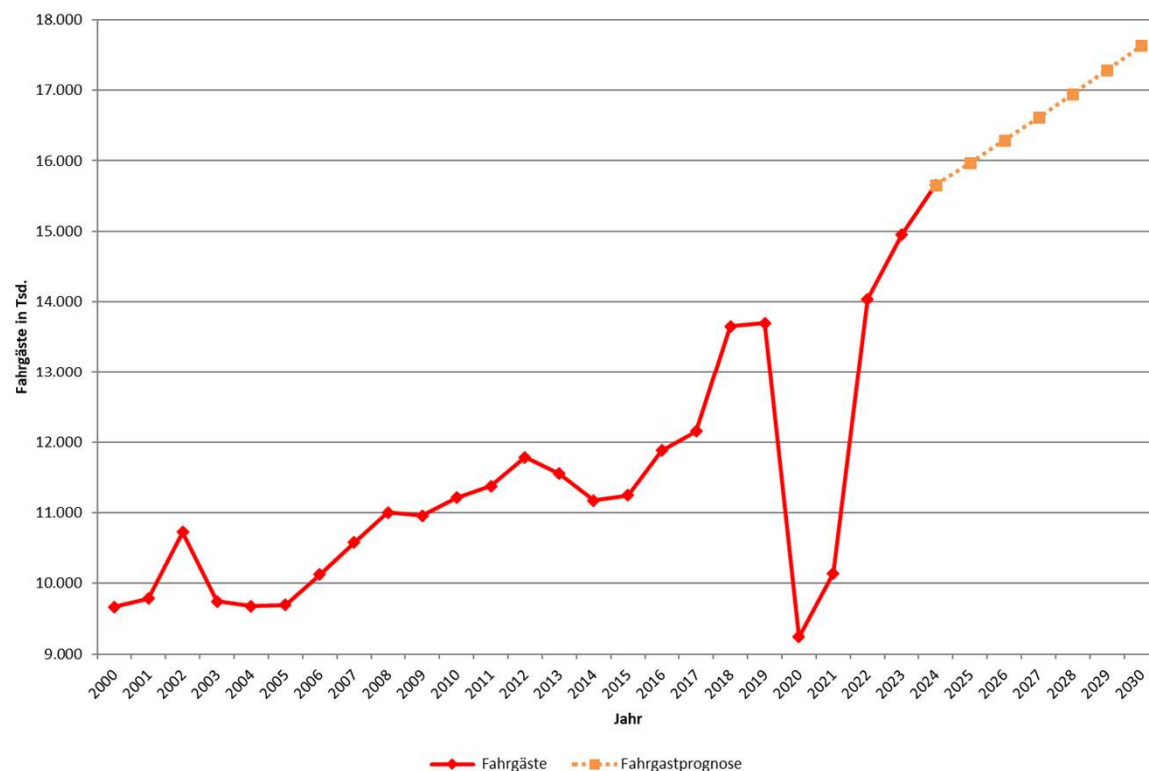
Wirkungsanalyse

- Umsetzung der Maßnahmen führt zu Verbesserungen im Bereich der Reisezeiten, bei den Umsteigebeziehungen und der Fahrplanteue.
- Die Taktverdichtungen führen zu niedrigeren Belastungen in den Bussen und damit zu einer höheren Fahrgastzufriedenheit.
- Die Infrastrukturmaßnahmen verbessern die Barrierefreiheit.
- Die Fahrgastzahlen im Busnetz der Stadt Hanau werden steigen.
- Aufgrund von Bevölkerungszuwächsen und dem verbesserten ÖPNV ist von einem steigenden ÖPNV-Anteil am Modal Split auszugehen.

Aber:

- Der ÖPNV-Kostendeckungsgrad wird weiter sinken.
- Zusätzliche Fahrgeldeinnahmen von neuen Nutzern gleichen die zusätzlichen Zuschussbedarfe im ÖPNV nicht aus.
 - ➔ Zuschussbedarf wird steigen
 - ➔ die Abhängigkeit von Surrogaten wächst (Deutschlandtickets, Hessenpass Mobil)

Fahrgastentwicklung auf den HSB-Linien



- Seit dem Jahr 2000 durchschnittlich ca. 2,0 Prozent Fahrgastzunahme pro Jahr
- Die Fahrgastprognose geht ebenfalls von einem Fahrgastzuwachs von 2,0 Prozent pro Jahr aus

Umsetzungsstufen

- Die jährlichen Kilometerleistungen im Busverkehr für die verschiedenen Umsetzungsstufen sind in der Tabelle inhaltlich beschrieben
- Zusätzlich entsteht ein Aufwand für den On-Demand-Verkehr
- Die Leistungen des On-Demand-Verkehrs differenzieren je nach Umsetzungsstufe
- Insgesamt müssen Kostensteigerungen im ÖPNV auf Grund der zu erwartenden Inflation und weiteren externen, nicht beeinflussbaren Faktoren berücksichtigt werden.
- Ein Teil des Mehraufwandes ergibt sich aus den notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität

Umsetzungsstufe	Maßnahmenbeschreibung	Busverkehr			On-Demand und AST	
		km-Leistungen in Buskm/a	Mehr-/Minder-km %	Anzahl Busse	On-Demand-Verkehr	Fahrzeuge On-Demand
Umsetzungsstufe 0	Beibehaltung des Status Quo Beibehaltung des derzeitigen Fahrplans	2.750.000		27 SL 26 GL 53	keine Veränderungen	3
Umsetzungsstufe 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	On-Demand-Verkehr ergänzend zur Linien 9 und im Hafen	7
Umsetzungsstufe 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	On-Demand-Verkehr ergänzend zur Linien 9 und im Hafen	7
Umsetzungsstufe 3 N3	Gesamtstädtischer On-Demand-Verkehr Langfristige Option des Einsatzes eines gesamtstädtischen On-Demand-Verkehrs, insbesondere in den Abendstunden und Nachts Substitution AST auf allen Linien	2.900.000	5%	23 SL 34 GL 57	On-Demand-Verkehr ergänzend zur Linien 9 und im Hafen und gesamtstädtisches On-Demand-Angebot im Spät- und Nachtverkehr	8

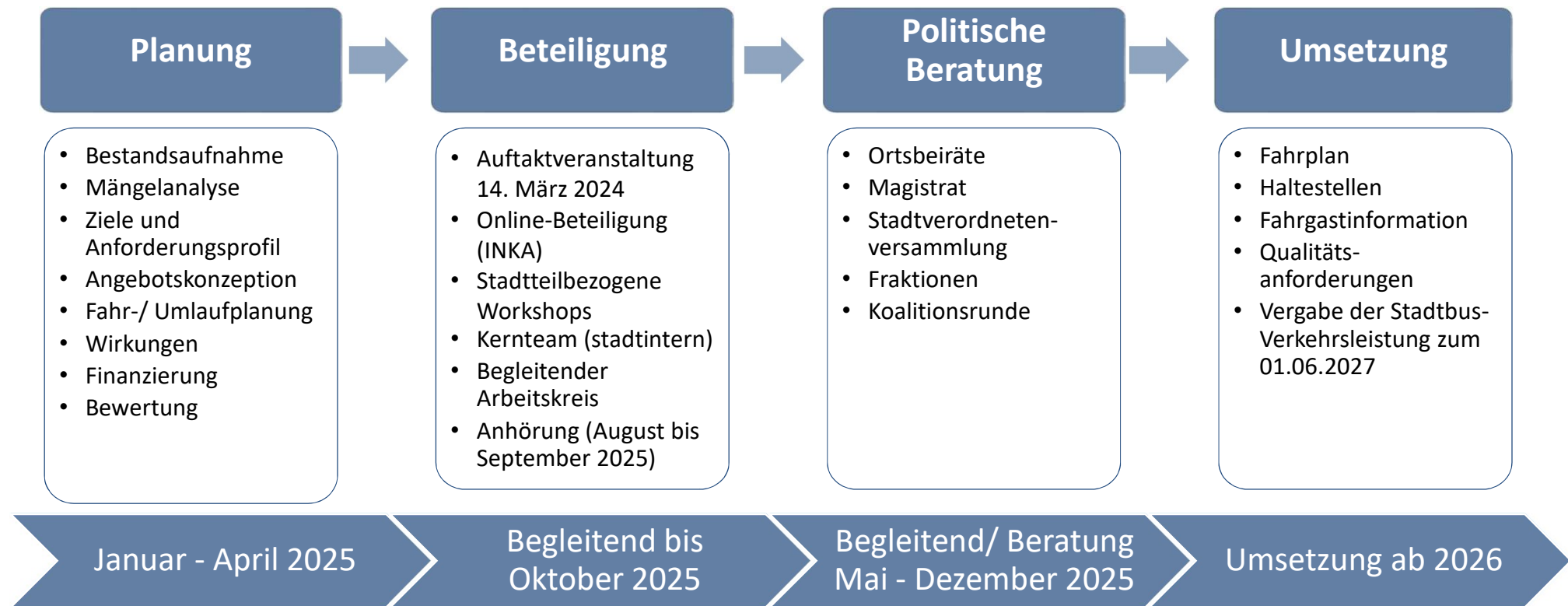


5

Ausblick auf das weitere Vorgehen

Ausblick auf das weitere Vorgehen

Fertigstellung 2025 und stufenweise Umsetzung ab 2026 möglich





vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

büro stadtVerkehr



büro stadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Verwaltungssitz: Mittelstraße 55
Bürostandort: Bahnhofsallee 11
D-40721 Hilden

Tel: 02103 / 91159-0

Fax: 02103 / 91159-22

www.buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer, Sebastian Schulz
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Persönlich haftende Gesellschafterin:
Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255



Ansprechpartner:

B. Sc. Karsten Strack

Telefon: 02103 91159-19

E-Mail: strack@buero-stadtverkehr.de

M. Sc. Thomas Schimanski

Telefon: 02103 91159-18

E-Mail: schimanski@buero-stadtverkehr.de

M. Sc. Rebecca Nguyen

Telefon: 02103 91159-23

E-Mail: nguyen@buero-stadtverkehr.de

Die Foto- und Bildrechte liegen bei

- Moritz Göbel, Stadt Hanau
- Voith GmbH & Co. KGaA/ HSB