

Drucksachen-Nr. XII/19

Bad Schwalbach, den 20.04.2026

Aktenzeichen:

Ersteller/in: Arno Brandscheid

## Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft

Beratungsfolge	Sitzungstermin	TOP	Öffentlich
Kreisausschuss	04.05.2026		nein
Kreistag	12.05.2026		ja

Titel

**Beschlussfassung über die Vertragsverlängerung der Beauftragung der DB Regio zur Leistungserbringung auf der Linie 265 – Kreisquerverbindung.**

### I. Beschlussvorschlag:

Die Gesellschafterversammlung selbst hat sich in der Tendenz für die **Umsetzung der Alternative 3** ausgesprochen, allerdings nur dann, wenn es in den noch ausstehenden Verhandlungen mit der DB gelingt die bisherigen Kosten in der Zukunft durch geeignete Maßnahmen um ein Drittel der derzeitigen Kosten zu reduzieren.

### Beschlussalternativen:

#### Alternative 1

Die Gesellschafterversammlung empfiehlt dem Kreistag die RTV-Geschäftsführung zu beauftragen, die im laufenden Verkehrsvertrag mit der DB-Regio bestehende Option der weiteren vierjährigen Vertragsverlängerung auszuüben und den Vertrag **bis spätestens 13.06.2026, um weitere vier Jahre bis zum 31.12.2030** zu den im Verkehrsvertrag vorgesehenen indexierten Konditionen zu verlängern.

#### Alternative 2

Die Gesellschafterversammlung empfiehlt dem Kreistag die RTV-Geschäftsführung zu beauftragen, die im laufenden Verkehrsvertrag mit der DB-Regio bestehende Option der weiteren vierjährigen **Vertragsverlängerung nicht auszuüben und dies der DB-Regio fristgemäß, bis spätestens 13.06.2026 mitzuteilen**. Die Linie 265 endet damit zum Fahrplanwechsel 2026/2027. Die dadurch eingesparten Kosten von zukünftig rd. 1,5 Mio.€ jährlich, werden zur Finanzierung der zu erwartenden Mehrkosten aus den anstehenden Bündelausschreibungen eingesetzt.

#### Alternative 3

Die Gesellschafterversammlung empfiehlt dem Kreistag die RTV-Geschäftsführung zu beauftragen, die im laufenden Verkehrsvertrag mit der DB-Regio bestehende Option der weiteren vierjährigen **Vertragsverlängerung nur dann auszuüben, wenn es in Verhandlungen mit der DB Regio gelingt, die Fahrplanleistung sehr deutlich zu reduzieren**. Eine solche Reduzierung könnte erreicht werden, wenn nur noch Fahrten zwischen den beiden Berufsschulstandorten Geisenheim und Taunusstein und auch dann nur noch zu den Schulzeiten stattfinden. Die erforderlichen Gespräche und Verhandlungen mit der DB Regio müssen bis zum 31.05.2026 abgeschlossen und vertraglich vereinbart sein.

## II: Sachverhalt:

### **Ausgangssituation und Bewertung der Linie**

Der Kreistag des Rheingau-Taunus-Kreises hat im Jahr **2022** im Rahmen der Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Kreisgebiet die Einrichtung einer neuen **Kreisquerverbindung zwischen Idstein, Taunusstein und Geisenheim** beschlossen.

Mit der Einführung der Buslinie **265** wurde erstmals eine direkte Verbindung zwischen **Untertaunus und Rheingau** geschaffen, ohne den Umweg über Wiesbaden.

Ein zentrales Ziel der Verbindung war insbesondere die **verkehrliche Verknüpfung der beiden Berufsschulstandorte im Kreisgebiet in Taunusstein und Geisenheim**. Darüber hinaus sollte die Linie die kreisinternen Wegebeziehungen für Ausbildung, Beruf und Freizeit verbessern.

Der Kreistag hatte die Einführung der Linie zunächst **befristet auf vier Jahre**, bis zum Ende des Jahres 2027, beschlossen. In diesem Zeitraum sollten mit der Linienführung praktische Erfahrungen über Nachfrage und Nutzung dieser neuen Verbindung gesammelt werden.

Der Betrieb der Linie wurde ausgeschrieben und erfolgt derzeit im Rahmen des bestehenden Verkehrsvertrages zwischen der **Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (RTV)** und der **DB Regio Bus Mitte GmbH**.

Der Verkehrsvertrag enthält eine einseitige **Option der RTV zur Verlängerung der Leistung um weitere vier Jahre**, ohne dass hierfür ein neues Vergabeverfahren durchgeführt werden muss. Die Option muss bis spätestens 13.06.2026 ggü. der DB Regio verbindlich erklärt werden. Die Verlängerung erfolgt dann zu den ursprünglich vereinbarten, vertraglich **indexierten Konditionen**.

**Im Jahr 2026 rechnen wir mit Jahresgesamtkosten für diese Linie in Höhe von mind.1,32 Mio.€.**

### **Verkehrspolitische Bewertung**

Die Kreisquerverbindung erfüllt eine politisch gewünschte Funktion für die **kreisinterne Mobilität** im Rheingau-Taunus-Kreis.

Insbesondere trägt die Linie dazu bei,

- die **beiden beruflichen Schulstandorte im Kreisgebiet direkt miteinander zu verbinden**,
- eine **attraktive Ost-West-Verbindung innerhalb des Kreisgebietes** zu schaffen,
- sowie das Busnetz, um eine **direkte kreisinterne Relation zwischen Rheingau und Untertaunus** zu ergänzen.

Der Rheingau-Taunus-Kreis verfolgt mit seiner ÖPNV-Strategie das Ziel, die **innerregionalen Verkehrsverbindungen zu stärken und attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen**. Der Ausbau und die Sicherung leistungsfähiger Busverbindungen sind hierfür ein zentraler Baustein. Die Linie ist Bestandteil des beschlossenen Nahverkehrsplans und des sog. Zielnetzes.

### **Bewertung der Verwaltung / RTV**

Die bisherigen Betriebserfahrungen zeigen, dass die Linie 265 eine konstante Fahrgastnutzung aufweist.

Die Nutzung der Linie durch Fahrgäste wurde Anfang Dezember 2024 an mehreren Werktagen und auch am Wochenende durch von der RTV gestelltes Zählpersonal in beiden Richtungen vollumfänglich gezählt und ausgewertet.

- Die aktuelle Probetriebsphase (2022–2026) der Linie 265 soll eine **grundlegende Entscheidungsbasis** liefern, ob die Verbindung nach 2026 **verstetigt, verändert oder eingestellt** wird.

### Konkret Ziele der Evaluation

#### Nutzungsanalyse je Streckenabschnitt:

- Erkennen von **stark frequentierten Teilstrecken** (z. B. Taunusstein-Zentrum)
- Identifizieren von **wenig genutzten Abschnitten** (z. B. Hettenhain – Eichendorffstraße – Taunusviertel)

#### Wirtschaftlichkeitsbetrachtung:

- Stimmen Aufwand (Fahrzeit, Fahrzeugeinsatz, Personal) und Ertrag (Fahrgastzahlen)?
- Lohnt sich z. B. die komplette Durchbindung oder wären Teilkürzungen sinnvoll?
- Verkehrlicher Mehrwert:
- Verbindet die Linie Wohn- und Arbeits-/Schulstandorte sinnvoll?
- Gibt es Alternativen, die Fahrgäste ohnehin nutzen würden?

#### Langfristige Netzstrategie:

- Soll die Linie langfristig als zentrale West-Ost-Achse im Kreisverkehr dienen und somit eine tragende Rolle im Querverkehr zwischen Rheingau und Untertaunus übernehmen?
- Oder nur punktuell weitergeführt werden (z. B. nur bis Taunusstein-Zentrum)?

#### Durchschnittliche Fahrgastzahlen aus der Zählung:

- ca. 1000 Fahrgästen pro Werktag
- ca. 630 Fahrgäste an Samstagen & ca. 500 Fahrgästen an Sonntagen.
- Durchschnittliche Besetzung gesamt auf der Streck durchschnittlich 30 Fahrgäste pro Fahrt

Linie	Tag	Anzahl Fahrten	FG	ØFG/Fahrt	Ø Besetzung	Fahrten mit ØBesetzung <5
265	10.12.2024	31	997	32,2	6,4	12
265	12.12.2024	31	996	32,1	6,6	9
265	14.12.2024	21	629	30,0	5,6	11
265	15.12.2024	23	488	21,2	4,9	12
265	<b>Summe</b>	<b>106</b>	<b>3110</b>	<b>29,3</b>	<b>5,9</b>	<b>44</b>

#### Fazit:

##### Die aktuellen Zahlen zeigen:

- **Starkes Potenzial im Zentralraum von Taunusstein**
- **Schwache Nutzung an Endhaltestellen und ländlichen Bereichen**
- **Es könnte sinnvoll sein, die Linie in Zukunft:**

- zu verkürzen (z. B. nicht mehr bis Idstein Busbahnhof)
- oder verstärkt auf stark genutzte Abschnitte zu konzentrieren

Im Durchschnitt sitzen auf der gesamten Strecke zwischen den Haltestellen jeweils zwischen 5-7 Personen im Bus. Bezogen auf einen vollständigen Fahrtumlauf kommen so ca. 30-33 Fahrgäste pro Richtungsumlauf, demnach ca. 60-66 Fahrgäste auf insgesamt auf den jeweiligen hin und zurück Strecken zusammen. Bezogen auf die Gesamtzahl der werktätlich (Mo-Fr) gefahrenen Umläufe kommen so ca. an Wochentagen 950-1.000 auf Teilstrecken beförderte Fahrgäste pro Tag zusammen.

Auf einem Teil der gut ausgelasteten Teilstrecken gäbe es auch bestehende andere Beförderungsmöglichkeiten auf bestehenden anderen Lokal- oder Regionalbuslinien, die stellenweise in ähnlichen Zeitfenstern und ggfls. auf etwas anderen Routen fahren.

Sollte sich der Kreistag für die Einstellung dieser Linie entscheiden, würde dadurch in der Gesamtkostenbetrachtung der ÖPNV-Kosten für die Zukunft ein durchschnittlicher Kostenbetrag in Höhe von rd. 1,5 Mio.€ abzüglich der aus der Linie zu erwartenden Erlöszuscheidungen des RMV (ca. 20%) in Höhe von rd. 300 T€, demnach rd. 1,2 Mio.€ Kosten p.a., effektiv eingespart. Dieser Betrag wäre ein Großteil der aus der anstehenden Bündelausschreibung zu erwartenden Mehrkosten durch die zwischenzeitlich eingetretenen allgemeinen Personal- und Sachkostensteigerungen.

Bei unverändertem Forstbestehen der Linie müssen der RTV GmbH durch den Kreistag dauerhaft jährlich mindestens 1,2 Mio.€ zzgl. der aus der Preisindexierung resultierenden zukünftigen Preissteigerungen zur Verfügung gestellt werden.

Im Falle der Fortführung der Linie in einer deutlich reduzierten Form, würde dies jährlich vermutliche Mehrkosten von mind. 700 T€ p.a. erfordern und es wäre dann auch keine vollständige Kreisquerverbindung im bisherigen Umfang mehr.

### Nachfolgend die Ergebnisse der Fahrgastzählung im Detail:

#### Übersicht der durchschnittlichen Besetzung nach Haltestellen

Haltestelle	durchschn. Besetzung	R
H		Idstein Busbahnhof
Eltville Bahnhof		Escher Straße
Kapellenstraße	7,2	Friedhof/Himmelsbornweg
Friedhof	7,6	Taunusviertel
Schulzentrum/Wiesweg	7,2	Krankenhaus Eingang
Martinthal Heimatstraße	6,5	Eisenbach Hochhaus
Schiersteiner Straße	5,4	Am Wörzengarten
Rauenthal Efenwerk	5,5	Eschenhahn Panoramaweg
Schlangenbad Landgrafenplatz	5,3	Neuhof Mitte
Wambacher Mühle	5,5	Lilienstraße
Wambach Schwalbacher Straße	5,0	Berliner Straße
Hettenhain Roter Stein	4,8	Freiäcker
SWA Eichendorffstraße	4,7	ZOB
Kurhaus	4,9	Röder
Adolfstraße	7,6	Aartal Center
Brodelsbrunnen	8,0	Taunusstein Am Hofengarten
Bahnhofstraße	8,6	SWA Bahnhofstraße
Taunusstein Am Hofengarten	9,7	Kreishaus/Mühlweg
Aartal Center	9,7	Adolfstraße
Röder	9,2	Kurhaus
ZOB	8,3	SWA Eichendorffstraße
Freiäcker	7,2	Hettenhain Roter Stein
Berliner Straße	6,1	Wambach Schwalbacher Straße
Lilienstraße	5,4	Wambacher Mühle
Neuhof Mitte	5,0	Schlangenbad Landgrafenplatz
Idstein Rathausstraße	4,7	Rauenthal Efenwerk
Am Wörzengarten	4,8	Martinthal Wildsauplatz
Eisenbach Hochhaus	3,8	Heimatstraße
Krankenhaus Eingang	3,4	Schulzentrum/Wiesweg
Taunusviertel	3,0	Friedhof
Friedhof/Himmelsbornweg	3,1	Kapellenstraße
Escher Straße	3,0	Eltville Bahnhof
Busbahnhof	2,3	

## **Besonders gut genutzte Haltestellen (durchschnittlich hohe Fahrgastzahlen):**

### ■ Hinrichtung (nach Idstein):

- Taunusstein Am Hopfengarten & Aartal Center: je 9,7
- Röder: 9,2
- Bahnhofstraße: 8,6
- Brodelbrunnen: 8,0
- Adolfstraße: 7,6
- Rückrichtung (nach Eltville):
- Friedhof (Eltville): 9,0
- Kapellenstraße: 8,7
- Schulzentrum/Wiesweg: 8,6
- Kreishaus/Mühlweg & Taunusstein Am Hopfengarten: je 9,5
- Adolfstraße: 9,2
- Aartal Center: 8,9
  
- SWA Bahnhofstraße: 8,8

### ■ Rückrichtung (nach Eltville):

- Friedhof (Eltville): 9,0
- Kapellenstraße: 8,7
- Schulzentrum/Wiesweg: 8,6
- Kreishaus/Mühlweg & Taunusstein Am Hopfengarten: je 9,5
- Adolfstraße: 9,2
- Aartal Center: 8,9
- SWA Bahnhofstraße: 8,8

## **Schwach genutzte Abschnitte (durchschnittlich niedrige Fahrgastzahlen):**

### ■ Hinrichtung:

- Ab Idstein Rathausstraße bis Busbahnhof: durchgängig unter 5,0
- Besonders niedrig: Busbahnhof: 2,3, Taunusviertel & Escher Straße: je 3,0

### ■ Rückrichtung:

- Auch hier niedrigste Werte am Busbahnhof (3,9) und Taunusviertel (3,8)

## **Analyse des Abschnitts: Eltville Bahnhof → Hahn ZOB / Busbahnhof Hinrichtung (Eltville → Hahn Busbahnhof)**

### ■ Streckenbeginn: Eltville bis Schlangenbad

- Eltville Bahnhof: Startpunkt (keine Zahl)
- Kapellenstraße bis Schlangenbad: nur 5,3–7,6 Fahrgäste Ø
- → mäßige bis schwache Nutzung

### ■ Schlangenbad bis Taunusstein-Zentrum (ZOB)

- Wambach bis SWA Eichendorffstraße: Ø 4,7–5,5
- Kurhaus bis Röder: Ø 4,9–9,2
- ZOB Hahn: 8,3
- Fazit (Hinweg):
- Schwache Nutzung im Abschnitt Rauenthal – Hettenhain – Eichendorffstraße (teils

unter 5,0)

- Gute Nutzung ab Adolfstraße bis ZOB-Hahn, besonders:
  - Taunusstein Am Hopfengarten & Aartal Center: je 9,7
  - Röder: 9,2
  - Bahnhofstraße: 8,6

### **Rückrichtung (Hahn Busbahnhof → Eltville Bahnhof)**

#### ■ Busbahnhof bis Taunusstein-Zentrum

- Busbahnhof: nur 3,9
- Taunusviertel & Krankenhaus: unter 5,0
- Ab Aartal Center bis Adolfstraße: sehr gute Werte (8,3–9,5)
- Schlangenbad bis Eltville
- Wieder etwas geringere Werte (5,3–6,9), aber leicht höher als in Hinrichtung
- Letzte Haltestellen vor Ziel:
  - Schulzentrum/Wiesweg: 8,6
  - Friedhof: 9,0
  - Kapellenstraße: 8,7
  - Eltville Bahnhof: 7,2

### **Fazit (Rückweg):**

- Sehr gute Nutzung im innerstädtischen Bereich von Taunusstein
- Solide Nutzung auch im Eltviller Stadtgebiet
- Schwächere Werte erneut im Bereich um Wambach, Hettenhain, Eichendorffstraße

(Sandro Zehner)  
Landrat