NAHVERKEHRSPLAN ODENWALDKREIS

FORTSCHREIBUNG

2019 – 2024

Synopse zum Anhörungsverfahren

Zusammenschau der Stellungnahmen aus dem förmlichen Anhörungsverfahren und daraus resultierende Empfehlungen

Anhang zur Synopse: Vollständige Stellungnahme des Fahrgastverbandes PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V. (mit zwei Anlagen).

Zusammenschau der Stellungnahmen aus dem förmlichen Anhörungsverfahren nach § 14 Abs. 7 HÖPNVG und daraus resultierende Empfehlungen

Nachfolgend sind die Stellungnahmen wiedergegeben, die während der Anhörungsphase (29.03.2018 bis 27.04.2018) zum Entwurf des lokalen Nahverkehrsplans für den Odenwaldkreis sowie im Nachgang dazu schriftlich bei der IGDB Verkehrsplanung + Beratung eingegangen sind.

Die Reihenfolge der wiedergegebenen Stellungnahmen und der ihnen zugeordneten Empfehlungen orientiert sich an den Hauptkapiteln des NVP-Entwurfes und am Datum des Eingangs bei der IGDB.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
Stellungnahmen allgemeiner Art		
Polizeidirektion Odenwald (09.04.2018)	Seitens der Polizeidirektion Odenwald ist zu dem umfangreichen NVP-Entwurf **keine Stellungnahme** abzugeben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
OREG GB Wirtschaftsförderung/ -Service (18.04.2018)	Von Seiten der OREG (Geschäftsbereich Wirtschaftsförderung/Wirtschafts-Service) haben wir **keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche oder Einwände** zum lokalen Nahverkehrsplan.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Gemeinde Fränkisch-Crumbach (19.04.2018)	Die Gemeinde Fränkisch-Crumbach erhebt **keine Einwände** gegen den lokalen Nahverkehrsplan für den Odenwaldkreis.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Gemeinde Brensbach (27.04.2018)	Anbei übersende ich Ihnen bezüglich des Anhörungsverfahrens gemäß o. a. Betreff eine Rückmeldung zum Thema *Garantiert mobil!* seitens unseres gemeindlichen Jugendpflegers.	Das Anliegen der Gemeinde Brensbach steht nicht im Kontext des NVP als Rahmenplan, sondern betrifft die konkrete Handhabung von Buchungen. Die OREG wird dazu mit dem gemeindlichen Jugendpfleger entsprechenden Kontakt aufnehmen.
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (27.04.2018)	Hiermit erhalten Sie die Stellungnahme von Hessen Mobil zum Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) vom März 2018, die auch die fachliche Stellungnahme des anhörungsberechtigten zuständigen Ministeriums gemäß § 14 Abs. 7 HÖPNVG ist. Anmerkungen bzgl. der Mindestinhalte gem. HÖPNVG § 14: Es fehlt eine **Prognose des Gesamtverkehrs** mit Bewertung gemäß HÖPNVG § 14 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 und 2. …	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Für die Prognostizierung der Entwicklung der Verkehrsnachfrage im MIV und im ÖPNV im Odenwaldkreis bis zum Horizont 2024 müsste die OREG ein …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)	… Es werden zwar in Kap. IV-2.3 „Demographische Entwicklungen“ aufgezeigt (Einwohnerprognosen der Hessen Agentur) und in Kap. V-3.2 allgemeine „Einflüsse durch den demographischen Wandel“ erläutert.	… **multimodales Verkehrsnachfragemodell** erstellen lassen. Dies würde den Rahmen einer turnusmäßigen Fortschreibung eines lokalen NVP, der zudem originär „nur“ den lokalen straßengebundenen ÖPNV zum Gegenstand hat, deutlich übersteigen.
	Es wird aber nicht im Sinne einer **Prognose des Gesamtverkehrs** die **Entwicklung der Verkehrsnachfrage** (ÖPNV/MIV) als zentrale Eingangsgröße für die weiteren Arbeitsschritte konkreter prognostiziert.	Die OREG regt an, dass das Land Hessen Finanzmittel bereitstellt, so dass **ein südhessenweites multimodales Verkehrsmodell unter Federführung des RMV** (Datenbasis Verbunderhebungen) aufgebaut und gepflegt wird, auf das auch im Rahmen der Fortschreibung lokaler NVP zurückgegriffen werden kann.
	Zudem sind keine **Aussagen zu Nachfrageänderungen** infolge des im NVP-Entwurf konzipierten Angebots enthalten.	Die OREG geht im Geltungszeitraum des vorliegenden NVP von **Steigerungen des Fahrgastaufkommens und der Fahrgelderlöse** auf den lokalen Hauptlinien und den Erschließungslinien im Teilraum Erbach/Michelstadt aus, weist diese aber nicht linienscharf aus. Es bleibt bei einer internen globalen Erlösprognose über alle lokalen Linien im Kreisgebiet im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung.
	Der formalen Gestaltung (Gliederung) fehlt es an einem **stringenten systematischen Aufbau**. Üblicherweise orientieren sich die lokalen NVP in Hessen an dem folgenden Aufbau: Bestandsaufnahme, Mängelanalyse, Anforderungsprofil (ggf. vor der Mängelanalyse), Angebotskonzeption, Maßnahmenwirkung, Bewertung (vgl. „Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen“, HLSV 2002). Wir empfehlen eine stärkere Ausrichtung der Gliederung auf diese Arbeitsschritte.	Der OREG steht es frei, auch eine andere Gliederung bzw. Kapitelabfolge für ihren NVP vorzusehen. **Die wesentlichen Inhalte zur Bestandsaufnahme, zum Anforderungsprofil und zur Angebotskonzeption sind im NVP-Entwurf enthalten** und in einer für einen Rahmenplan hohen Detailtiefe abgebildet. **Die Mindestanforderungen an den NVP gemäß § 14 Abs. 4 HÖPNVG werden in adaptierter Weise eingehalten**, soweit dies für einen lokalen NVP eines ländlichen Kreises sinnvoll und mit einem entsprechenden Auftragsbudget leistbar ist (vgl. Ausführungen zum Aufbau eines multimodales Verkehrsmodells zwecks Prognostizierung der Nachfrage im MIV und im ÖPNV).

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)	Wir empfehlen außerdem den Abgleich und eine **Überarbeitung der inhaltlichen Gestaltung hinsichtlich Vollständigkeit und Bearbeitungstiefe** mit den o. g. „Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen". Vor allem gilt dies für die Darstellung der Betriebsleistungen und der Kosten/Erlöse in den Arbeitsschritten Bestandsaufnahme und Maßnahmenwirkungen, die Investitionsplanung im Arbeitsschritt Maßnahmenwirkung, die verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung der geplanten Maßnahmen im Arbeitsschritt Bewertung und das Thema Linienbündelung (ggf. als eigenständiges Kapitel im Arbeitsschritt Bewertung).	Auf die vorherige Kommentierung wird verwiesen. **Eine Kapitelumstellung des NVP erfolgt nicht.** Eine Angabe zu den voraussichtlichen Kosten der Leistungserbringung des neu gestalteten Gesamtangebotes ab 2020 im NVP (Kap. IX) wird aus vergaberechtlichen Erwägungen von der OREG nicht befürwortet. In der Vorabbekanntmachung wurde u. a. festgelegt, dass der Odenwaldkreis die zur Vergabe anstehenden Leistungen als Gesamtleistung betrachtet. Grundlage dafür ist der Beschluss des Kreisausschusses aus 2007, nachdem das damalige Linienbündelungskonzept zugunsten des planerischen Ansatzes für ein Gesamtnetz aufzuheben ist (vgl. Kap. III-4). Insofern enthält der NVP kein Kapitel über eine neue Linienbündelung.
BUND-Hessen (29.04.2018)	Hiermit geben wir [BUND-Odenwald; Anm. IGDB] Ihnen im Auftrag und im Namen des BUND-Hessen e. V. folgende Anregungen zum Planentwurf vom Dezember 2018.	Die Passagen der Stellungnahmen sind den einzelnen Hauptkapiteln zugeordnet. Der Planentwurf ist vom März 2018. Der Bezugszeitraum des NVP soll Anfang 2019 beginnen.
PRO BAHN (30.04.2018)	Wir bedanken uns dafür, dass uns die Möglichkeit eingeräumt wird, zum Entwurf des Nahverkehrsplans für den Odenwaldkreis Stellung zu beziehen. Gleichwohl wir die Frist zur Abgabe der Stellungnahme für angemessen halten und wir durchaus eine umfangreichere Öffentlichkeitsbeteiligung ggü. dem vorherigen NVP feststellen, hätten wir uns als Fachverband gewünscht, **viel eher in die Erstellung einbezogen zu werden.**	Die sehr umfangreiche und fachlich versierte Stellungnahme vom Fahrgastverband PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e. V. ist dieser Synopse zum förmlichen Anhörungsverfahren **vollständig als Anhang beigefügt**. In der Synopse werden nur Passagen mit direktem Bezug zum NVP-Entwurf aufgeführt und kommentiert (S. 4-17 der Stellungnahme). Hinweisen zu redaktionellen Sachverhalten wird nachgegangen (S. 17-19 der Stellungnahme). Eventuelle textliche Unklarheiten werden für die Schlussfassung des NVP korrigiert oder verständlicher dargestellt.
	Ein fast fertiges, bereits mit anderen Akteuren abgestimmtes Planwerk zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu bearbeiten, dürfte sich mit Blick auf die bereits eingeleitete Ausschreibung aller Verkehrsleistungen aus unserer Sicht schwierig gestalten.	Das Vergabeverfahren zur Gesamtleistung im lokalen straßengebundenen ÖPNV wird erst eingeleitet, nachdem der Kreistag (voraussichtlich) im Juni 2018 den NVP-Entwurf verabschiedet haben wird.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	Wir müssen daher davon ausgehen, dass **viele unserer vorgebrachten detaillierten Anregungen und Überlegungen nicht im erforderlichen Umfang berücksichtigt werden können**.	**Die Vorschläge von PRO BAHN sind für eine Weiterentwicklung des ÖPNV in der Region (über den Landkreis hinaus) wichtig und sinnvoll, sprengen aber den Rahmen dessen, was durch den lokalen NVP abgebildet werden kann.**
	Es bleibt uns nur zu wünschen, in Zukunft **intensiver einbezogen zu werden**. Wie Sie sehr vorbildlich dokumentiert haben, gab es über verschiedene Arbeitssitzungen ausreichende Gelegenheiten dazu.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Trotz dieses „verfahrenstechnischen Mankos“ möchten wir grundsätzlich **lobend voranstellen, dass das vorliegende Planwerk nicht mehr allein auf den Schülerverkehr abstellt, sondern insbesondere potenzielle Kunden stärker in den Blick nimmt,** als das in den Vorgängerversionen der Fall war.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Eine gute und nachvollziehbare Planung lebt von einer Bestandsaufnahme und Mängelanalyse des ÖPNV hinsichtlich bestimmter Kenngrößen. Wir stellen fest, **dass eine Mängelanalyse nur indirekt auf eine Rückschau der formulierten Maßnahmen des letzten NVP beschränkt wurde**. Dies halten wir für unzureichend.	Eine Mängelanalyse hinsichtlich der Verbindungsqualitäten auf Basis des Bestandsangebotes wurde **bewusst nicht aufgestellt**, da mit der Definition von Bedienstandards für den Jedermann-Verkehr (ILS, HLS, ELS, GVS) **eine neue Angebotskonzeption verbunden ist, die mit dem Bestandsangebot keinen Soll-Ist-Abgleich bedarf.**
	Dagegen wurden **die planerischen Aspekte aus der Raumplanung und den rechtlichen Rahmenbedingungen sehr gut und ausführlich dargestellt**, jedoch **verkehrsplanerische Kenngrößen zur Bewertung des ÖPNV-Bestands im Odenwaldkreis kaum bis gar nicht erfasst**. Dazu zählen:	
	- **Reisezeitvergleiche** mindestens zwischen jeder Gemeinde und allen benachbarten Zentren höherer zentralörtlicher Kategorie.	Reisezeitvergleiche zwischen MIV und ÖV haben unseres Erachtens in einem ländlich geprägten Landkreis keine nutzbare Aussagekraft für die Angebotsplanung. **Der Aufwand hierfür wäre zudem unverhältnismäßig hoch.**

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	- **Umsteigehäufigkeiten** im Bestand mindestens zwischen jeder Gemeinde und allen benachbarten Zentren höherer zentralörtlicher Kategorie zur Beurteilung, ob bzw. wo die aufgestellten „Ziel-Umsteigehäufigkeiten“ nicht eingehalten werden.	**Eine derartige Aufstellung wird für unverhältnismäßig erachtet**. Die Tabelle zu den Zielwerten der Umsteigevorgänge (siehe Kap. VI-8) wird als ausreichend angesehen. **Die künftige Angebotsplanung wird diese Vorgaben einhalten.**
	Unseres Erachtens ist es nur so möglich, **Angebotsmängel (insbesondere im Vergleich zum MIV) plausibel zu erfassen** und konkrete Anforderungen an einen künftigen Zielzustand abzuleiten. Wir fordern daher ggf. erfasste, jedoch nicht dargestellte Reisezeitvergleiche (F x 4) und Umsteigehäufigkeiten (F x 4) in den NVP als Anlage mit Erläuterung im Berichtsteil aufzunehmen.	Siehe vorgenannte Stellungnahme.
	Um Anforderungen an ein künftiges möglichst wirtschaftliches Angebot abzuleiten, müssen neben angebotsbezogenen Kriterien für ein Mobilitätsgrundnetz auch nachfragebezogene Aspekte berücksichtigt werden. **Die ÖPNV-Nachfrage im Bestand allein ist hierzu jedoch unzureichend, da potenzielle Kunden hierin keine Berücksichtigung finden.**	Die Analyse der tatsächlichen Nachfrage dient als Hilfestellung, bestehende Linien hinsichtlich ihrer Potenziale überschlägig zu bewerten. Um die potenzielle Nachfrage besser ermitteln und Planungsvarianten genauer bewerten zu können, **müsste ein multimodales Verkehrsmodell herangezogen werden** (vgl. Kommentierung Stellungnahme Hessen Mobil). Dies ist bezogen auf die Angebotsplanung im lokalen NVP nicht zielführend, da 80 % des Nachfragepotenzials durch den Schülerverkehr induziert sind und weitgehend innerhalb der Kreisgrenzen anfallen. Ein mögliches Fahrgastpotenzial aus dem Jedermann-Verkehr wurde im Planungsprozess abgewogen.
	Wenn im Bestand keine attraktive ÖPNV-Verbindung angeboten wird, ist auch nicht zu erwarten, dass diese zumutbar genutzt werden kann (Plakativ: Insbesondere bei Netzlücken im Busnetz oder bei miserablen Anschlussbeziehungen beträgt die Fahrgastnachfrage auf einer Relation höchstwahrscheinlich immer Null, woraus aber nicht eine „fehlende Nachfrage“ für eine Relation im ÖPNV-Netz abgeleitet werden darf).	
	Hessen Mobil stellt mit seinen **Verkehrsmengenkarten** eine öffentlich zugängliche hinreichend detaillierte Datengrundlage für jeden hessischen Landkreis bereit, aus der die Nachfrage im Straßennetz ermittelt und der ÖPNV-Nachfrage gegenübergestellt werden kann.	Die Verkehrsmengenkarte von Hessen Mobil für den Odenwaldkreis wird dem NVP als Anlage beigefügt. Die dort dargestellten Verkehrsmengen eröffnen jedoch nach Auffassung der OREG **nicht die Möglichkeit, hieraus Nachfragepotenziale im ÖPNV abzuleiten**, da Verkehrsquellen und -ziele sehr indifferent sind bzw. sich daraus nicht ergeben.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	Wir fordern von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen, um – ergänzend zu den dargestellten Daten über Pendlerbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter – zielgerichtete Anforderungen an das künftige ÖPNV-Angebot abzuleiten (F x 3).	(s. o.)
zu Kapitel I „Zusammenfassung“		
-	-	-
zu Kapitel II „Einleitung und Grundlagen“		
BUND-Hessen (29.04.2018)	Beteiligung der Öffentlichkeit §14 HÖPNVG (3) … *Die Nahverkehrspläne müssen den Anforderungen der §§ 3 und 4, des Städtebaus und des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen.* (7) *Bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne sind die nach § 8 Abs.3 Satz 4 und § 14 Abs. 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes Beteiligten hinzuzuziehen …* § 14 PBefG Anhörungsverfahren (1) Ziffer. 2. *die Stellungnahmen der im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs liegenden Gemeinden ... sowie anderer Behörden, deren Aufgaben durch den Antrag berührt werden, einzuholen.* (4) *Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Personen und Stellen können sich zu dem Antrag schriftlich gegenüber der Genehmigungsbehörde äußern. …* Wir stellen fest, dass der Umweltschutz ein zu berücksichtigendes Kriterium bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes ist. Demnach haben Sie **versäumt, vorab Behörden des Umweltschutzes sowie die nach § 63 BNatschG anerkannten Verbände bei der <u>Aufstellung</u> des Planes zu beteiligen.**	Der BUND ist ebenso wie die Hauptabteilung V (Landesaufgaben, Umwelt und Verkehr, Rechtsamt) der Verwaltung des Odenwaldkreises **in das gesetzlich vorgeschriebene förmliche Anhörungsverfahren zum NVP-Entwurf einbezogen**. …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
BUND-Hessen (29.04.2018)		… Seitens des BUND liegt eine Stellungnahme vor. Eine frühere Beteiligung des BUND in künftigen Verfahren wird geprüft.
PRO BAHN (30.04.2018)	**Das Beteiligungsverfahren ist hervorragend dokumentiert**. Die umfangreiche Transparenz ermöglicht eine große Nachvollziehbarkeit und zeigt deutlich die Anforderungen an den ÖPNV vonseiten der verschiedenen Akteure (L x 4). Wir bedauern, dass wir **nicht eher in den Planungsprozess eingebunden** worden sind und würden es begrüßen, wenn dies in Zukunft anders gehandhabt würde (V).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine frühere Beteiligung von PRO BAHN in künftigen Verfahren wird geprüft.
zu Kapitel III „Rechtsrahmen für den ÖPNV“		
PRO BAHN (30.04.2018)	Die **rechtlichen Rahmenbedingungen wurden ausführlich und plausibel dargelegt** und hinsichtlich des Planungsraumes konkretisiert (L x 2).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
zu Kapitel IV „Bestandsaufnahme“		
Neckar-Odenwald-Kreis (16.04.2018)	Wie Sie es richtig beschreiben, sind die wesentlichen **Anknüpfungspunkte** eines straßengebundenen ÖPNV beider Landkreise in der **touristischen Entwicklung bzw. Erschließung der Odenwaldregion** wiederzufinden. Wir begrüßen es daher ausdrücklich, dass unser Freizeitverkehr „NeO-BUS“ der VRN-Linie 821 in der Rubrik „IV-6 Touristische Erschließung der Odenwaldregion“ auf den Seiten 62-65 namentlich erwähnt ist. Unterstützt wird das Bestreben zudem durch die gemeinsamen Anstrengungen im Bereich des Marketings beider touristischer Busangebote. Ergänzend könnte daher im Nahverkehrsplan erwähnt werden, dass durch die beiderseitige Anerkennung der Tarifangebote im „NeO-BUS“ und *NaTourBus* eine **Befahrung der Odenwaldregion als Ringkurs ohne zusätzliches Tarifangebot** möglich ist.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Anregung wird aufgenommen und der Sachverhalt an einer geeigneten Stelle im NVP erwähnt.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
Neckar-Odenwald-Kreis (Forts.)	Eine **Verstetigung des touristischen Linienangebots „NeO-BUS“** erfolgte bei der Beschlussfassung des Nahverkehrsplans für den Neckar-Odenwald-Kreis im September 2017 und ist aktuell Teil der Buslinienbündelausschreibung „Buchen“ zum 01.01.2019 für die Betriebsjahre 2019-2028. Der Neckar-Odenwald-Kreis schätzt die gute, **konstruktive und verlässliche Zusammenarbeit mit dem Odenwaldkreis** und hofft im beiderseitigen Interesse auf eine langfristige Sicherung des zuvor genannten touristischen Verkehrsangebots.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg (25.04.2018)	In der Bestandaufnahme haben Sie anhand der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten eine – zumindest für den nordöstlichen Teilraum – **erhebliche Auspendlerquote zum Landkreis Miltenberg, aber auch zu Stadt und Landkreis Aschaffenburg ausgewiesen** (Abb. IV-10). Für die Einpendler fehlt zwar die Darstellung, gleichwohl dürfte auch in dieser Hinsicht eine nicht unerhebliche Verflechtung bestehen. **Auch im für den ÖPNV wichtigen Ausbildungsbereich bestehen beiderseitige Wanderungsbewegungen**, zumindest in einem begrenzten Umgriff im Raum Obernburg/Elsenfeld bzw. Höchst/Breuberg.	**Aufgrund der Fülle an räumlichem Datenmaterial ist an dieser Stelle auf die kartographische Darstellung der Einpendlerrelationen in den Odenwaldkreis verzichtet**. Der Odenwaldkreis ist in seiner Gesamtheit betrachtet ein Landkreis mit einem deutlichen Auspendlersaldo, weshalb schwerpunktmäßig die Auspendlerbeziehungen aufbereitet sind. **Für den Ausbildungsverkehr bestehen bedarfsgerechte Busverbindungen**, darunter zur Ernst-Göbel-Schule in Höchst sowie nach Elsenfeld und Erlenbach.
BUND-Hessen (29.04.2018)	Demographie Die Abbildungen IV-5 und IV-7 verwenden leider **unterschiedliche Gruppendefinitionen**. Sie lassen daher einen direkten Vergleich nicht zu. Eine **konsistente Datengrundlage** ist aber notwendig, um die Planungsabsichten ausreichend gut begründen zu können.	Die OREG pflichtet der Anmerkung bei, dass **die Grenzen der Altersgruppen in den Abb. IV-5 und IV-7 ungünstigerweise voneinander abweichen**. Die Prognose zur Altersstruktur der Wohnbevölkerung des Odenwaldkreises im Zeitvergleich in Abb. IV-7 ist für die Jahre 2020 und 2030 leider nur mit einer Altersgrenze bei 60 Jahren verfügbar; besser wäre hingegen 65 Jahre.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
BUND-Hessen (Forts.)	Wir halten als Ergebnis die Verschiebung der Altersstruktur der Bevölkerung fest, bei der künftig etwa 30 % der Altersgruppe > 60 Jahre zugehören werden. Dies hat eine wesentliche Konsequenz für die künftig herzustellende Barrierefreiheit, die Fahrplangestaltung sowie für die Tarifgestaltung des ÖPNV.	Die OREG sieht in der **sukzessiven Verschiebung der demographischen Zusammensetzung der Wohnbevölkerung einen weiteren Handlungsauftrag** für hochwertige ÖPNV-Dienstleistungen und die Herstellung von Barrierefreiheit. Mit dem NVP kommt sie dieser Forderung nach.
PRO BAHN (30.04.2018)	Aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 geht aus dem Ziel 5.1.3-9 (Z) hervor, dass die Odenwaldbahn eine *„überregional bedeutsame Nahverkehrsstrecke“* auf der Relation Hanau/Darmstadt – Eberbach – Stuttgart darstelle. Dies und das ebenda **formulierte landesplanerische Ziel diese Relation in das Fernverkehrsnetz einzubeziehen**, sollte unseres Erachtens im Abschnitt „Verkehrsachsen“ informell vermerkt werden (V).	Die Forderung ist aus landesplanerischer Sicht sinnvoll und hat auch weiterhin Berechtigung, **geht jedoch über die Zielsetzungen des lokalen NVP hinaus.**
	Es werden nur die zentralen Orte innerhalb des Odenwaldkreises in Abb. IV-4 dargestellt, obwohl im Text zuvor auf die **Relevanz außerhalb liegender zentraler Orte** hingewiesen wird. Die hinter der Kreisgrenze nächstgelegenen zentralen Orte sind in die Abbildung aufzunehmen (F x 2).	Soweit aus Platzgründen möglich, **werden zentrale Orte jenseits der Kreisgrenze in Abb. IV-4 nachgetragen**. Die hinter der Kreisgrenze liegenden zentralen Orte gehen u. a. aus der Abb. VI-5 hervor.
	S.45 f: Es werden mehrfach die Begriffe „Beschäftigte am Wohnort“ und „Beschäftigte am Arbeitsort“, „Binnenpendler“, „Auspendler“, „Einpendler“ verwendet. Ein **kurzer Erläuterungstext zur Abgrenzung der Begriffe** wäre für so manchen fachfremden Leser sicher eine Hilfe. (V).	Die Begriffe entstammen u. a. den Statistiken der Bundesagentur für Arbeit (BA). Der Hinweis ist zwar richtig, aber **ein NVP kann leider nicht alle Begrifflichkeiten näher erläutern**, die er im fachlichen Kontext verwendet.
	Die Pendlerbeziehungen sollten deutlicher visualisiert werden (wenn möglich relationsbezogen und nicht mit Balkendiagrammen; vgl. Abbildung unten). Aus den Angaben können keine Anforderungen an den lokalen und regionalen Busverkehr in den jeweiligen Betrachtungskorridoren abgeleitet werden (V).	Eine sog. Verflechtungsspinnendarstellung erfordert spezielle EDV-Programme. Deren manuelle grafische Erstellung ist sehr aufwändig. Mit den Säulendiagrammen können zumindest die **wichtigsten Pendlerrelationen in benachbarte Kreise und zu den zentralen Orten im Kreisgebiet** kartografisch dargestellt werden.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	Aus Abb. IV-9 oder Abb. IV-11 sollten die Pendlerverflechtungen in die benachbarten Mittel- und Unterzentren außerhalb des Odenwaldkreises hervorgehen, um valide Aussagen über kreisgrenzen übergreifende Pendlerverflechtungen treffen zu können. Abb. IV-10 stellt nur die Verflechtungen zwischen Gemeinden im Odenwaldkreis und den benachbarten Kreisen dar. Dies ist unzureichend, um Aussagen über vorhandenen oder fehlenden Bedarf für kreisübergreifende lokale Relationen* zu treffen. **Die Verflechtungen zu benachbarten zentralen Orten außerhalb des Odenwaldkreises sind daher in einer der bestehenden oder einer neuen Abbildung zu ergänzen** (F x 4). * Z. B. Erfassung, wie viele Pendler auf den Relationen Beerfelden – Wald-Michelbach – Weinheim bzw. Weschnitztal, Michelstadt – Fürth bzw. Weschnitztal, Reichelsheim – Wald-Michelbach	**Eine kartografische Aufstellung der Auspendler in benachbarte zentrale Orte wäre zu kleinteilig.** Aus den Veröffentlichungen der Bundesagentur für Arbeit können alle gemeindespezifischen Pendlerverflechtungen entnommen werden. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass alleine auf Basis der Auspendlerzahlen nicht auf eine potenzielle ÖV-Nachfrage geschlossen werden kann.
	Die Planung der ÖPNV-Angebote muss auf die freie Schulwahl in Hessen Rücksicht nehmen. Fehlende bzw. uneinheitliche Daten können selbstverständlich nicht ohne weiteres kompensiert werden (vgl. S. 58), doch kreisübergreifendende Relationen innerhalb Hessens sollten zumindest darstellbar sein.	Es bedürfte einer weiteren Karte, nur um die Schulauspendler aus dem Odenwaldkreis darzustellen (je nach Datenlage hinsichtlich der angrenzenden Bundesländer). Dadurch würde der NVP noch umfangreicher werden. Darüber hinaus **ergibt sich aus der freien Schulwahl in Hessen kein Anspruch auf Einrichtung einer ÖV-Verbindung** zwischen Wohnort und Schule.
	Im Text (S. 55 ff.) werden mengenmäßige Angaben zu einigen kreisübergreifenden Relationen getroffen. Zur Klarstellung sollten auch **Schulauspendler zwischen dem Odenwaldkreis und den Schulstandorten im Kreis Bergstraße und Kreis Darmstadt-Dieburg** dargestellt werden. Sofern es keine Schulauspendler gibt, ist dies nachrichtlich zu vermerken (F x 2).	**Die Auspendlerbeziehungen im Ausbildungsverkehr zu Schulen außerhalb des Odenwaldkreises** sind Kap. IV-4.2 textlich erwähnt, soweit es die Datenlage hergibt.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	Die **Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes auf Straße und Schiene ist sehr ausführlich**, enthält alle erforderlichen Angaben (differenziert dargestellte Bedienungshäufigkeiten, Linienführungen, Fahrgastaufkommen etc.) und berücksichtigt betriebliche Besonderheiten (Linienkonzept der Odenwaldbahn). Alle Angaben sind gut visualisiert (L x 4).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Gute ausführliche Darstellung der touristischen Destinationen! (L x 4)	
	Wir regen an, in der Auflistung der touristischen Ziele auf Seite 62 die Brauerei Schmucker in Ober-Mossau zu ergänzen. Neben Führungen mit Bierverkostung finden dort auch Festivitäten (z. B. Brauereifest) statt. Gerade die unlimitierte Bierverkostung bei Führungen könnte als Marketinggag zur ÖPNV-Nutzung animieren (V).	**Die Brauerei Schmucker in Ober-Mossau wird als touristisches Ziel in die Auflistung auf Seite 62 ergänzt**, zumal die Erschließungslinie 31 Ober-Mossau an allen Tagen (Mo-So) bedienen wird.
	S. 62 im Vergleich zu Anlage II-02, S. 4: Einerseits wird **der Marbach-Stausee als tagestouristische Destination** betont, andererseits wird eine bessere Erschließung aus dem Kreis Bergstraße nicht für erforderlich gehalten (Aussage Linie 50 sei ausreichend). **Die touristische Erschließung der Oberzent** (insbesondere in Richtung der Mittelzentren Weinheim/Heppenheim nur über *taxOMobil* auf einer Teilstrecke halten wir für unattraktiv und nicht konkurrenzfähig zum MIV.	Die OREG sieht vorerst noch **kein hinreichendes Fahrgastpotenzial**, den Marbach-Stausee mit einer Buslinie aus dem Kreis Bergstraße über die B460 (kaum Siedlungen) anzubinden.
	Zusammen mit einer Durchbindung zu den touristischen Zielen Brauerei Schmucker, Erbach und Michelstadt halten wir eine **Durchbindung der VRN-Linie 667** mit Halt in Hüttenthal (Erschließung des Marbach-Stausees aus Richtung Osten) und in Ober-Mossau (Brauerei Schmucker) für erforderlich (F x 2). Eine Umsetzung ist mit dem Kreis Bergstraße bzw. dem VRN abzustimmen.	Die Forderung wird zur Kenntnis genommen und im Dialog mit dem Kreis Bergstraße über **eventuelle künftige Kreisgrenzen überschreitende Verbindungen** im straßengebundenen ÖPNV geprüft.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	S. 63: **Die Freizeitbuslinien sind nicht vollständig aufeinander abgestimmt.** *NibelungenBus* und *NaTourBus* 50N verpassen sich in Michelstadt auf der Relation Eberbach – Reichelsheim um 7 Minuten zur geraden Stunde. In Fahrtrichtung West – Ost von *NibelungenBus* auf 40N beträgt der Übergang 1 h 11 min. In der Gegenrichtung kommt nur ein knapper 2-minütiger Übergang zustande, der im Alltagsbetrieb wohl kaum als solcher beworben werden kann. Daher sollte auf S. 63 der Satz im fünften Absatz wie folgt formuliert werden: *„Eine Besonderheit ist die zeitliche und räumliche Vernetzung einiger Freizeitbuslinien untereinander.“* (V)	Dem Vorschlag wird entsprochen. Die OREG wird prüfen, **ob und inwiefern bessere Anschlüsse und Vernetzungen untereinander zwischen den Freizeitlinien in der gesamten Odenwaldregion möglich sind.** Bei einem zweistündlichen Grundtakt der Freizeitbuslinien ergeben sich aus Symmetriegründen an einigen Verknüpfungspunkten leider längere Wartezeiten.
	In Tab. IV-2 sollten die **touristischen Ziele in Lindenfels** (Altstadt, Burgruine u. „Schöne Aussicht“) im Linienverlauf der Linie 665 ergänzt werden. Der Text unter der Tabelle sollte entsprechend ergänzt werden (V).	Dem Vorschlag wird entsprochen und eine Ergänzung vorgenommen.
	In der Bestandsaufnahme fehlt eine Darstellung der Auslastung des Straßennetzes. Hessen Mobil stellt Verkehrsmengenkarten kostenlos online bereit. Wenngleich die gegenwärtig verfügbaren Daten etwas veraltet sind, sollten sie dennoch informell erwähnt werden, um daraus Rückschlüsse zur Verkehrsnachfrage auf den zu betrachtenden Korridoren zu ziehen. Für eine vollständige Darstellung des Verkehrsgeschehens sind diese in die Betrachtungen aufzunehmen (F x 4).	**Die Verkehrsmengenkarte von Hessen Mobil für den Odenwaldkreis wird dem NVP als Anlage beigefügt**. Die dort dargestellten Verkehrsmengen eröffnen jedoch nach Auffassung der OREG **nicht die Möglichkeit, hieraus Nachfragepotenziale im ÖPNV abzuleiten**, da Verkehrsquellen und -ziele sehr indifferent sind bzw. sich daraus nicht ergeben.
zu Kapitel V „Grundlegende Anforderungen an den ÖPNV“		
BUND-Hessen (29.04.2018)	Zu V-3 „Grundziele und Leitbilder“ Es werden auf S. 68 5 Ziele formuliert:	
	Das Ziel Nr. 1 *„Für die Regionalachse der Odenwaldbahn…“* muss deutlicher auf die Nachfragesituation der nördlichen Kreisgemeinden abgestimmt werden. …	Diese Aussage im NVP ist als **Absichtserklärung des Odenwaldkreises für einen weiteren notwendigen infrastrukturellen Ausbau der Odenwaldbahn** zu verstehen. …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
BUND-Hessen (Forts.)	… **Die Pendlerströme lassen keinen Zweifel an der Notwendigkeit einer Verbesserung der Zubringerfunktion der Buslinien zum SPNV der Odenwaldbahn.** „Kann-" oder „Prüfaufträge" sind da wenig hilfreich. Das heutige Fahrplankonzept ist im Prinzip gut, es muss aber erweitert werden.	… Die maßgebenden Akteure sind hier der RMV als Aufgabenträger und die DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Mit der Umsetzung der Angebotskonzeption aus dem NVP ab Dez. 2019 wird das Fahrtenangebot der Buslinien im nördlichen Kreisteil (20, 21, 22, 35) erheblich erweitert, womit auch deren Zubringerfunktion zur Bahn deutlich verbessert wird („30er-Knoten" am Bf. Höchst).
	Im Ziel Nr. 2 „*Südabschnitt der Odenwaldbahn*" sind die wachsweichen Formulierungen „*ist anzustreben*" u. a. wenig hilfreich. **Der NVP muss hier eine deutliche Sprache sprechen** und dieses Ziel in einer bedingungslosen Vorgabe aufstellen.	Diese Aussage im NVP ist ebenfalls als **Absichtserklärung des Odenwaldkreises für einen infrastrukturellen Ausbau der Odenwaldbahn zwischen Erbach und Eberbach** zu sehen. Primärer Adressat sind der RMV und das Land Baden-Württemberg. Im NVP eines Aufgabenträgers für den lokalen straßengebundenen ÖPNV können keine bedingungslosen Vorgaben zum Angebot im SPNV und zur Eisenbahninfrastruktur getroffen werden.
	Das Ziel Nr. 3 „*Hauptkorridore der Verkehrsnachfrage*" muss **den Grad der Bedienungs- oder Taktverdichtung beziffern**. Die jeweiligen Strecken müssen benannt werden.	Das Ziel bezieht sich auf die lokalen Hauptkorridore der Verkehrsnachfrage. **Die Operationalisierung dieses Ziels ist in Kap. VI zum straßengebundener ÖPNV umfassend behandelt.** Dort sind auch die Strecken benannt.
	Wir schlagen folgende Zielformulierungen für die Odenwaldbahn vor: - 30-Min.-Takt zwischen Frankfurt/ Darmstadt und Erbach. - **Stunden-Takt zwischen Erbach und Eberbach** mit Kreuzungsstelle Hetzbach. Der Bedienungstakt wird mit den Nachbarkreisen DA/DI, OF und HU abgestimmt. - Elektrifizierung - **2-gleisiger Ausbau bis Erbach** (Hetschbachtunnel bleibt wegen Ausmauerung um 1910 eingleisig). - Wegen der jetzt schon bestehenden Kapazitätsprobleme wird **der Einsatz von Doppelstockwagen** angestrebt.	Die Zielformulierungen werden zur Kenntnis genommen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Aufgabenträgerschaft für den SPNV beim RMV liegt.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
BUND-Hessen (Forts.)	**Die Fahrgastzahlen der Odenwaldbahn sind heute am DA-Ostbahnhof am Limit**, eine Erhöhung der Fahrgastzahlen ist unmöglich. Dies ist – auch – durch Fehlentscheidungen des Aufgabenträgers begründet: Fahrzeuge der Baureihen Itino und Bombardier lassen sich nicht koppeln, auch verschiedene Itino-Versionen haben Softwareprobleme bei der Kopplung, sodass die theoretische Anpassung der Fahrzeugeinsätze an das Fahrgastaufkommen praktisch nicht möglich ist.	(s. o.)
	Ab 2027 gibt es eine Nachfolge für die VIAS, die bisherige Fahrzeugflotte muss dann ohnehin ausgewechselt werden. **Der NVP muss deshalb ein neues Konzept unter Berücksichtigung auch von Hybridfahrzeugen entwickeln**. Wie wichtig dabei die Abstimmung mit dem Nachbarkreis DA-DI ist, zeigt schon die Diskussion um die Wiederinbetriebnahme der Strecke nach Groß-Bieberau. Diese ist verkehrspolitisch angesagt, funktioniert aber praktisch nur mit Triebfahrzeugen, die in Reinheim entkoppelt werden können.	**Fahrzeugkonzepte im SPNV und Reaktivierungsbemühungen von stillgelegten Bahnstrecken in anderen Landkreisen sind nicht Gegenstand eines lokalen NVP**, sondern müssten im regionalen NVP des RMV und nachrichtlich in den lokalen NVP dieser Kreise behandelt werden.
	Das Ziel Nr. 4 „*Erschließungskorridore … im Umland von Erbach und Michelstadt*“ muss **als ein Basisangebot für die gesamte Woche** definiert werden.	**Die Operationalisierung dieses Ziels ist in Kap. VI zum straßengebundenen ÖPNV umfassend ausgearbeitet.** Für den Stadt-Umland-Verkehr von Erbach und Michelstadt ist ein Angebot an allen Wochentagen vorgesehen.
	Das Ziel Nr. 5 „*Grundangebot zur Daseinsvorsorge*“ ist zu wenig konkret. Wir fordern, **ein Basisangebot für die gesamte Woche** auszuarbeiten und verbindlich festzulegen.	Das Grundangebot zur Daseinsvorsorge ist in Kap. VI zum straßengebundener ÖPNV dargelegt. Die **zweistündliche Bedienung durch *taxOMobil*-Fahrten zum RMV-Grundtarif** wird erweitert durch ein **jederzeit verfügbares dynamisches Angebot** im Rahmen der Mobilitätsgarantie. Dies ist eine deutliche Verbesserung ggü. dem Status quo (*RufBus*).
	Zu V-3.2 „Einflüsse durch demographische Entwicklungen“	

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
BUND-Hessen (Forts.)	**Das Urteil das *„Gesamtverkehrsaufkommen nimmt ab“* auf S. 70 ist so nicht haltbar.** In der Fachliteratur finden sich gegenteilige Aussagen. Allerdings variiert die Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel mit dem Alter, dem Wohnort, der ökonomischen Situation usw.	**Es handelt sich um eine Einschätzung zum künftigen Gesamtverkehrsaufkommen im Odenwaldkreis.** Durch Bevölkerungsrückgänge und durch demographische Verschiebungen nimmt das Quellaufkommen in der Summe über das gesamte Kreisgebiet langfristig ab. Richtig ist, dass es auch zu Änderungen in der Struktur der Nachfrage kommt.
	Der letzte Absatz findet unsere uneingeschränkte Zustimmung, er muss sich nur in den realen Gestaltungen des NVP wiederfinden.	Mit dem vorliegenden NVP-Entwurf wird den aufgestellten Forderungen in weiten Teilen Rechnung getragen.
	Zu V-3.3 „Allgemeine fahrgastseitige Anforderungen“	
	Es fehlt eine Zieldefinition, die dem Fahrgast einen Ausweg aus dem gewollten **Wirrwarr an Zuständigkeiten** weisen könnte. Mittlerweile sind uns 6 Unternehmen bekannt	Die OREG verfolgt die Zielsetzung, für den lokalen ÖPNV im Odenwaldkreis als eine **einheitliche „Benutzeroberfläche“** wahrgenommen zu werden, die auch als einheitliche Ansprechstelle rund um den gesamten ÖPNV im Kreisgebiet fungiert.
	DB AG – RMV – OREG – VIAS – Transdev – HEAG,	
	die daran beteiligt sind, den Ablauf einer einzigen Fahrt per ÖPNV abzuwickeln – von Subunternehmen wollen wir nicht sprechen. Es muss aus Sicht des Fahrgastes **eine einzige Ansprechstelle geschaffen werden**, die verantwortlich auf Mängel und Schwachstellen des Gesamtsystems reagiert. Das bisherige Verschieben von Verantwortung ist nicht länger hinnehmbar. Es zeugt von Interesselosigkeit der Verantwortlichen, wenn z. B. bei defekten Ticketautomaten die Kundinnen des ÖPNV aus dem Fahrzeug gewiesen werden oder wenn die Fahrtenanzeigen mit den tatsächlichen Fahrtpositionen der Fahrzeuge nichts zu tun haben, weil es an interner Kommunikation hapert.	**Dennoch kann die OREG weder den Verkehrsverbund RMV noch das Eisenbahnverkehrsunternehmen VIAS „ersetzen“.** Der Hinweis auf die HEAG betrifft nicht den Odenwaldkreis. Eventuell defekte Fahrkartenautomaten an den Bahnstationen und die Kommunikation dessen gegenüber dem Zugbegleitpersonal der VIAS ist nicht Gegenstand eines lokalen ÖPNV-Rahmenplans.
	Zu V-4 „Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV“	
	Da die Barrierefreiheit am Hauptstrang des ÖPNV gebündelt erfahrbar wird, …	Im Rahmen der Modernisierung der Odenwaldbahn 2005 bis 2007 war es die eindeutige Entscheidung …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
BUND-Hessen (Forts.)	… müssen endlich **alle Haltepunkte der Odenwaldbahn ausgebaut werden**. Die Ausnahme Nr. 1 auf S. 77 ist völlig untragbar.	… des Odenwaldkreises, **die Haltepunkte Hetschbach, Hetzbach, Schöllenbach und Kailbach nicht barrierefrei auszubauen.**
	Zu V-5 „Planungsleitsätze für den NVP 2019-2024“	
	Die Planungsleitsätze müssen sprachlich eindeutiger formuliert werden, um die Differenz zwischen Zielformulierung und Zielrealisierung klein zu halten. Besonders Ziel 2 muss als verbindliche Vorgabe mit möglichst geringem Ermessensspielraum festgeschrieben werden.	Das Ziel 2 ist nach Auffassung der OREG **ausreichend konkret** dargestellt. In der Angebotskonzeption erfolgt die Umsetzung dieses Ziels.
	Verbindung Höchst – Klingenberg: **Der aus Bayern kommende Bus Wörth – Haingrund könnte nach Höchst durchfahren** und somit die Bedienung auf dieser Strecke aufwerten.	Die an sich sinnvollen Durchbindungen von Buslinien zwischen dem Mümling- und dem Maintal können für den Zeitraum des vorliegenden NVP insbesondere aufgrund **unterschiedlicher Konzessionslaufzeiten und Wettbewerbsstrategien** nicht realisiert werden.
	Verbindung Höchst – Aschaffenburg: **Die Aufgabe der durchgehenden Verbindung muss rückgängig gemacht werden**. Fahrtalternativen über Pflaumheim oder Schaafheim sind vorhanden. Die derzeitige Umsteigezeit in Mömlingen ist zu lang. Aus Aschaffenburg sollte die Weiterfahrt nach Erbach möglichst mit nur einem Umstieg erfolgen. Eine Verbindung Miltenberg – Mömlingen sollte geprüft werden.	Die OREG ist bestrebt, zusammen mit den Landkreisen Aschaffenburg und Miltenberg **eine langfristig tragfähige Lösung** zu finden (vgl. Kap. VI-7, S. 100). Beide Nachbarkreise sind daran ebenfalls sehr interessiert. **Eine durchgehende Busverbindung zwischen Miltenberg und Mömlingen liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der OREG**, da diese gänzlich im Landkreis Miltenberg verläuft.
	Verbindung Reinheim – Reichelsheim – Fürth/Bensheim: **Die Vernetzung mit dem Mümlingtal wird bei dieser Linie schlecht gemanagt.** Bei der Fahrt in Gegenrichtung werden in Reinheim die Anschlüsse in den Odenwald nicht in derselben Qualität bedient wie in Richtung Darmstadt.	Das Linienmanagement für die Odenwaldbahn sowie für die regionalen Buslinien 693 und ERB-30 liegt in der **Zuständigkeit des regionalen Aufgabenträgers RMV.**
	Eine **zusätzliche Verbindung Weinheim – Grasellenbach – Beerfelden** sollte geprüft werden.	Der Odenwaldkreis und der Kreis Bergstraße sind bestrebt, **die Verbindungen im straßengebundenen ÖPNV zwischen den beiden Kreisen langfristig zu verbessern.**

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
BUND-Hessen (Forts.)	Wir schlagen einen **2-h-Takt** für die Verbindungen Reichelsheim – Michelstadt, Fürth – Wegscheide – Hetzbach und Affolterbach – Olfen – Hetzbach vor.	**Die regionale Buslinie ERB-30 bietet bereits eine Verbindung im 2-Stunden-Grundtakt** zwischen Reichelsheim und Michelstadt. Auf der Verbindung Affolterbach – Beerfelden wird die derzeitige *RufBus*-Verbindung durch *taxOMobil*-Fahrten ersetzt. Ebenso wird **eine *taxOMobil*-Verbindung zwischen Gras-Ellenbach und Erbach** angestrebt.
	Grundsätzlich ist die Überwindung der Kreisgrenzen im ÖPNV ein Problem. Der NVP muss ein Konzept für die Relationen enthalten:	In der Tat **enden gesetzliche Zuständigkeiten von Gebietskörperschaften i. d. R. an deren Gebietsgrenzen**, was sich leider auch ungünstig auf Kreisgrenzen überschreitende ÖPNV-Verbindungen auswirkt. Darüber hinaus ist nicht zu verkennen, dass die Siedlungsdichte auf den Relationen zwischen benachbarten Kreisen oft sehr gering ausfällt. Dies schlägt sich auch auf die zu erwartende Verkehrsnachfrage nieder.
	- Höchst – Aschaffenburg	vgl. Kommentar oben
	- Dieburg – Obernburg – Elsenfeld	kein Bezug zum Odenwaldkreis
	- Höchst – Klingenberg	vgl. Kommentar oben
	- Erbach – Miltenberg	vorerst nur saisonal im Freizeitverkehr
	- Erbach – Bensheim	an Sa/So/Fei bereits durchgehend
	- Reichelsheim – Dieburg	in Zuständigkeit von RMV u. DADINA
	Für Ziel 3 ist **eine graphische Darstellung** für die Kundinnen des ÖPNV erforderlich.	Die Stellungnahme wird nicht verstanden.
	Ziel 4 sollte ergänzt werden: **Der NVP setzt die „Odenwaldkarte" für den geologischen Odenwald als Standard-Mobilitäts-Ticket für alle Nutzergruppen ein**. In Verhandlungen mit den Nachbarverbünden des ÖV wird ein Jahresticket zum Preis von 1 Euro pro Tag für alle Einwohnerinnen des Odenwaldes durchgesetzt und angeboten.	**Unklar ist die Forderung in Bezug auf den Planungsleitsatz „4",** der die gemeinschaftliche Finanzierung von Innerortslinien zum Gegenstand hat. **Die Forderung des BUND ist tariflicher Natur und wäre somit an die Verkehrsverbünde RMV und VRN zu richten,** die die Tarifhoheit innehaben. Der Odenwaldkreis wird die Einführung sinnvoller Tarifprodukte unterstützen.
	Die Ziele 5 und 9 sind **nicht geeignet, ein modernes attraktives Erscheinungsbild des ÖPNV** im Bewusstsein der Bevölkerung zu erzielen. …	Ältere Fahrzeuge, die auch hochflurig sein dürfen, **erfüllen alle technischen und betrieblichen Standards für die Personenbeförderung**. …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
BUND-Hessen (Forts.)	… Für den Schülertransport darf es keine 3. Klasse geben.	… Es wäre mit enormen Zusatzkosten für den Odenwaldkreis verbunden, würden alle Verstärkerfahrzeuge für die Schülerbeförderung mit nur kurzer täglicher Einsatzzeit dieselben Komfortmerkmale aufweisen wie die Fahrzeuge für Buslinien mit ganztägigem Fahrtenangebot (im ILS, HLS, ELS).
PRO BAHN (30.04.2018)	Wir begrüßen es sehr, dass der Odenwaldkreis Anforderungen an den lokalen und regionalen ÖPNV in seinem lokalen Nahverkehrsplan formuliert! (L x 4)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Die **Forderung nach Infrastrukturerweiterung, verbesserten Taktzeiten, kürzeren Reisezeiten und Prüfung einer Elektrifizierung** (S. 68) teilen wir als Mitinitiatoren der letzten Modernisierung 2005 uneingeschränkt (L x 4)!	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Wir regen an, mittelfristig **zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen** statt einer kostspieligen Bahnsteigerweiterung aller Bahnhöfe den (Wieder-) **Einsatz von Doppelstock-Zügen** (ggf. elektrisch, wenn die Tunnel für einen Oberleitungsbetrieb entsprechend hergerichtet werden können) zu prüfen (V).	Der Odenwaldkreis wird beim RMV und bei der DB Netz AG **auf einen weiteren, langfristig angelegten infrastrukturellen Ausbau der Odenwaldbahn** hinwirken.
	Die Forderung nach einem Stunden-Takt auf dem Südabschnitt der Odenwaldbahn (S. 68 f.) teilen wir ebenso uneingeschränkt! Wir regen zusätzlich an, **südlich von Erbach die (Wieder-)Einrichtung folgender (Bedarfs-)Haltepunkte für die Odenwaldbahn zu prüfen**, um dem geforderten Stunden-Takt zusätzliche Potenziale zuzuführen und die Wohnstandorte südlich Erbachs attraktiv zu halten: Erbach-Lauerbach, Ebersberg, Friedrichsdorf (Rhein-Neckar-Kreis), Gaimühle (Rhein-Neckar-Kreis; hier allerdings auch im Interesse der Erschließung des Sensbachtals) (V).	Der **zuständige Aufgabenträger für den SPNV** auf dem Gebiet des Rhein-Neckar-Kreises ist das Land Baden-Württemberg bzw. die **Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW)**.
	Nach unseren Kenntnissen dürfte **der zusätzliche Zeitaufwand von ca. 3 Minuten zwischen Erbach und Hetzbach und 3 Minuten** …	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	… **zwischen Hetzbach und Eberbach** betriebs- und anschlusstechnisch unproblematisch sein.	(s. o.)
	Wir begrüßen einerseits die verkehrspolitische Forderung nach einem verlässlichen ÖPNV-Angebot und einem Basisangebot ggü. dem MIV auf nachfragestärkeren Neben- und Erschließungskorridoren (vgl. S. 69), **vermissen jedoch andererseits Aussagen zugunsten eines systematisierten Kreisgrenzen übergreifenden Angebotes** (L x 1).	Kreisgrenzen überschreitende Verbindungen im straßengebundenen ÖPNV, sofern nicht regionaler Art (RMV, VRN), **bedürfen einer Abstimmung und Finanzierungsvereinbarungen mit den benachbarten Kreisen**. Mit dem Kreis Bergstraße ist hierzu ein Anfang eingeleitet.
	Für eine Tourismusregion ist ein Denken innerhalb von Verwaltungsgrenzen im ÖPNV schädlich und steht einer Ergänzung der gegenseitigen regionalen Stärken durch einen ungehinderten Austausch diametral entgegen. Eine **alleinige Bedienung wichtiger kreisübergreifender Busverbindungen zum Kreis Bergstraße mittels des vorbestellungspflichtigen Produkts *taxOMobil*** sowie fehlenden Aussagen zu Verbindungen in den südlichen Landkreis Miltenberg außerhalb der *NaTourBus*-Saison halten wir für unzureichend.	Siehe Kommentierungen zu Stellungnahmen bezüglich kreisübergreifender Verbindungen.
	Verwunderlich ist in diesem Zusammenhang die **hervorragende Darstellung der langfristigen Rahmenbedingungen** auf Seite 69 (Abnahme Schülerzahlen, Zunahme Pkw-Verfügbarkeit bei Senioren, Erfordernis neue Kundengruppen zu erschließen (L x 1)), **während kaum flächendeckende systematische Konsequenzen daraus gezogen werden** (V).	Auf die Feststellungen reagiert der vorliegende NVP mit **einer massiven Ausweitung des Bedienungsangebotes auf Haupt- und Erschließungslinien sowie der flächendeckenden Verfügbarkeit von *taxOMobil*-Fahrten** im Rahmen der Mobilitätsgarantie. Trotz rückläufiger Schülerzahlen hält der Odenwaldkreis an der Flächenversorgung im Schülerverkehr fest.
	Die **allgemeinen Anforderungen aus dem hessischen ÖPNV-Gesetz sind gut dargestellt** und es wurden verständliche Grundsätze für die weitere Planung abgeleitet (L x 2). **Die Grundsätze aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000** (z. B. Ausgestaltung des ÖPNV nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans („HESSEN-Takt"; 5.1.3-7 (G)) …	**Ein grundsätzlicher kreisweiter ITF kann angesichts der derzeitigen Rahmenbedingungen nicht realisiert werden**. In Teilbereichen (HLS, ELS) wird dieser bereits umgesetzt.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	… **sollten jedoch ergänzt bzw. für den Odenwaldkreis konkretisiert werden** (V).	(s. o.)
	Die **Anforderungen an die Notwendigkeit eines barrierefreien ÖPNV** wurden aus den verschiedenen gesetzgebenden Ebenen ausführlich hergeleitet und konkretisiert (L x 2).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Im Kapitel V-4.2 wird jedoch nur auf eine Barrierefreiheit gezielt, um Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen (Hochbetagte, Gehörlose etc.; vgl. S. 75) nicht zu benachteiligen. Zur **Herstellung einer Barrierefreiheit für Menschen, die aus der Verwaltung des ÖPNV (z. B. Netzplanung) benachteiligt werden**, wird dagegen nichts ausgeführt (Barrierefreiheit in der Verkehrsmittelverfügbarkeit).	Die erwähnten Fachgesetze des Bundes und des Landes zielen auf eine (vollständige) barrierefreie Nutzbarkeit eines vorhandenen und künftig einzurichtenden (straßengebundenen) ÖPNV ab. **Der Gesetzgeber verlangt in diesem Kontext hingegen nicht die ubiquitäre Verfügbarkeit von ÖPNV-Angeboten**, um auch eine vollständige Barrierefreiheit bei der Verkehrsmittelverfügbarkeit und -wahlfreiheit zu gewährleisten.
	Aus unserer Sicht sollte der aus den übergeordneten gesetzlichen Instanzen hergeleitete **Begriff der Barrierefreiheit auch auf die Verkehrsmittelverfügbarkeit als Voraussetzung für die räumliche Mobilität** angewendet werden. Die zentrale Frage lautet: Welche elementaren Barrieren in der räumlichen Mobilität hat ein ÖPNV-Zwangskunde ggü. einer Person mit Pkw-Verfügbarkeit?	Diese Frage ist normativer Natur und trifft auf das gesamte Bundesgebiet zu. **Der Odenwaldkreis kann hierzu keine juristische Klärung herbeiführen**. Es kann diese Forderung jedoch operativ für seinen Wirkungsbereich mit der Anhebung der Bedienung auf vielen lokalen Buslinien und der Vorhaltung bedarfsgesteuerter und adressscharfer Fahrtenangebote für Orte mit relativ geringem Quellaufkommen faktisch umsetzen.
	Ein ÖPNV-Netz, das fahrzeugseitig technisch zwar „vollständig barrierefrei“ nutzbar ist, aber nicht **die Überwindung von Kreisgrenzen oder anderer Netzlücken des ÖPNV-Angebots** ermöglicht, kann aus unserer Sicht nicht als „barrierefrei“ bezeichnet werden und benachteiligt jene Personengruppen, die aus den beschriebenen körperlichen Gründen, einem fehlenden Pkw-Besitz oder Umweltbewusstsein betroffen sind.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Die laut § 4 BGG **zu vermeidende „fremde Hilfe“ bei der Nutzung des ÖPNV ist unseres Erachtens also auch auf die Zielwahl für ÖPNV-Captives zu übertragen** …	

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	… („Kann jeder sein Ziel grundsätzlich ohne fremde Hilfe mit dem Verkehrsmittel ÖPNV erreichen?"). Wir fordern daher die Ergänzung einer entsprechenden Textpassage zur Verdeutlichung dieser Grundvoraussetzung (F x 3).	(s. o.)
	Nachfolgend ein Formulierungsvorschlag für einen Satz im zweiten Absatz des Kapitels V-4.2 „Begrifflichkeit und Systemkomponenten":	
	„Voraussetzung für eine nutzerspezifische Umsetzung im ÖPNV-System ist jedoch, dass eine behinderte oder mobilitätseingeschränkte Person von sich aus in der Lage ist, in anderen Lebensbereichen (Wohnen, Arbeit, Versorgung etc.) eigenständig, selbstbestimmt und unabhängig zu agieren. Des Weiteren sollte der ÖPNV-Aufgabenträger seinerseits auf die Sicherstellung einer räumlichen Barrierefreiheit durch Verfügbarkeit eines entsprechenden ÖPNV-Angebotes in seinem Zuständigkeitsbereich als Grundvoraussetzung Rücksicht nehmen."	**Der Formulierungsvorschlag wird übernommen.** Umgesetzt wird die Forderung bereits durch die flächendeckende Verfügbarkeit von zuschlagspflichtigen *taxOMobil*-Fahrten, die im Rahmen der Mobilitätsgarantie jederzeit und adressscharf zur Verfügung stehen.
	S. 77 Ausnahmen „vollständige Barrierefreiheit": Die **benannten Ausnahmen sind aus unserer Sicht nicht hinreichend begründet** (Beantwortung der elementaren Frage: „Warum werden gerade diese Komponenten im Betrachtungszeitraum nicht barrierefrei hergestellt?"). Dies muss nachgeholt werden, um den gesetzlichen Anforderungen aus dem PBefG (§ 8 Abs. 3 Satz 4) gerecht zu werden (F x 2).	**Die Begründungen werden in die Abschlussfassung des NVP eingearbeitet**, vor allem die Bushaltestellen betreffend (vgl. auch Kommentierung der Stellungnahme von Hessen Mobil).
	S. 79 Planungsleitlinien: Wir **begrüßen ausdrücklich die Systematisierung und Ausweitung des Angebots in die Nachtstunden.** Insbesondere die Umstellung von *RufBus*-Fahrten in fest bediente Fahrten ohne Voranmeldung werten wir als wichtigen Qualitätssprung im Sinne einer Angebotsoffensive (L x 4).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	Ebenso **begrüßen wir die anteilige Finanzierung von Innerortsverkehren.** Damit unterstützt der Odenwaldkreis eine integrierte Verkehrsgestaltung und nimmt eine Vorbildfunktion ein (L x 4).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	In Planungsprämisse 8 wird (zu Recht) auf die Notwendigkeit einer Prioritätensetzung hingewiesen, andererseits aber **nicht begründet, ab wann eine Haltestelle als *„ausreichend frequentiert“* gilt, um einen barrierefreien Ausbau zu rechtfertigen.** An anderer Stelle im Bericht kommt die Ziffer „25 Fahrgäste pro Haltestellenbereich“ vor. Dies sollte an dieser Stelle im Dokument zur besseren Lesbarkeit erwähnt werden (V).	Der Hinweis über die Mindestfrequentierung von 25 Fahrgästen über alle Mastpositionen einer Haltestelle **wird an der genannten Stelle in die Abschlussfassung des NVP aufgenommen.**
	Wir begrüßen **die grundsätzliche Festschreibung von Niederflurfahrzeugen auf Hauptlinien** als heutzutage selbstverständliche Grundvoraussetzung für Barrierefreiheit für alle Fahrgastgruppen (L x 1).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
zu Kapitel VI „Straßengebundener ÖPNV“		
Theodor-Litt-Schule Michelstadt (19.04.2018)	Wir haben den Anhörungsentwurf zum öffentlichen Nahverkehrsplan erhalten. **Aus Sicht unserer Schule gibt es grundsätzlich keine Einwände.** Allerdings haben wir nach wie vor zwei Details zum Fahrplan.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Da unsere Schulkonzeption einzigartig im Odenwaldkreis ist (u. a. Kooperation mit dem Beruflichen Schulzentrum Michelstadt) **erstreckt sich unser Einzugsgebiet nicht nur auf den Kernbereich Erbach/Michelstadt**, sondern unsere Schülerinnen und Schüler kommen beispielsweise auch aus Ober- und Unterzent. Gerade bei den Verbindungen Unterzent haben wir folgendes Problem:	
	Schulschluss 13.00 Uhr:	
	1) **ÖPNV-Verbindung in die Richtung Zell/Bad König/Höchst/** …; Abfahrt Haltestelle Hallenbad Michelstadt 12:55 Uhr Buslinie 48 zum Bahnhof Michelstadt, …	Die Problematik ist der OREG bekannt. Im Rahmen der Schulzeitstaffelung ist zu prüfen, inwieweit **eine Anpassung der Unterrichtszeiten** möglich ist.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
Theodor-Litt-Schule Michelstadt (Forts.)	… um dann den nächsten Zug zu nehmen; spätere Abfahrt fast eine Stunde später.	(s. o.)
	2) **ÖPNV-Verbindung in die Richtung Brombachtal und Ortsteile**; Abfahrt Haltestelle Hallenbad Michelstadt 13:02 Uhr Buslinie 35; bei 8 Min. Fußweg von der Theodor-Litt-Schule zum Hallenbad müssen auch diese Kinder früher den Unterricht verlassen.	Die Problematik ist der OREG bekannt. Im Rahmen der Schulzeitstaffelung ist zu prüfen, inwieweit **eine Anpassung der Unterrichtszeiten** möglich ist.
	Insbesondere für die jüngeren Kinder der Klassen 5 bis 7 wäre es wünschenswert, wenn **der Schultag nicht zu lang wird** und sie gleichzeitig aber den Unterricht bis 13:00 Uhr mitmachen könnten.	Die Problematik ist der OREG bekannt. Im Rahmen der Schulzeitstaffelung ist zu prüfen, inwieweit **eine Anpassung der Unterrichtszeiten** möglich ist.
Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg (25.04.2018)	Gleichwohl existiert bis heute **keine – die zentralen Orte verbindende – durchgehende Buslinie zwischen den Kreisen beiderseits der Landesgrenze.** Noch vergleichsweise gut funktioniert ein Rendezvous-Punkt in Mömlingen zwischen der OREG-Linie 20 Höchst – Mömlingen, der DADINA-Linie GU2 Dieburg – Mömlingen und den VAB-Linien 55 Aschaffenburg – Obernburg bzw. 68 Obernburg – Mömlingen.	**Die OREG pflichtet dieser Stellungnahme vom Grundsatz nach inhaltlich bei.** Die OREG sieht durchgehende Buslinien zwischen den zentralen Orten bzw. Bahnstationen des Odenwaldkreises einerseits und der Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg andererseits ebenfalls als **einen wichtigen Bestandteil des ÖPNV-Angebotes in der östlichen Odenwaldregion** an (vgl. S. 100).
	Die durchgehende **Buslinie Miltenberg – Michelstadt ist als *NaTour-Bus*** ein touristisches Angebot im Wochenendverkehr, **das auf die Sommermonate beschränkt ist**.	
	Im Raum Klingenberg/Wörth bzw. Höchst bestehen auf beiden Seiten Buslinien, die sich auf der hessischen Seite überlappen, aber **nur begrenzt aufeinander abgestimmt sind**.	
	Ein Vorschlag unsererseits, auf kooperativer Basis **durchgehende Linien zwischen Klingenberg/Wörth und Höchst zu schaffen** (analog der Lösung im Raum Großostheim/Babenhausen) und eine gegenseitige Beauftragung der jeweiligen Genehmigungsinhaber auszuhandeln, wurde – unter Hinweis auf genehmigungsrechtliche Bedenken – leider abgelehnt.	Am Planungsziel dieser länderübergreifenden Verkehre wird festgehalten. Wegen **unterschiedlicher Konzessionslaufzeiten und Wettbewerbsstrategien der jeweiligen Aufgabenträger** ist eine Umsetzung kurzfristig nicht möglich.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg (Forts.)	Auch wenn gerade im südlicheren Bereich die Verkehrsströme begrenzt sind, **liegen die Enden der jeweiligen Buslinien nur wenige Kilometer auseinander:** - Kirchzell-Breitenbuch – Würzberg 5,6 km - Schloss Eulbach – Würzberg 4,0 km - Schloss Eulbach – Vielbrunn 4,9 km - Schloss Eulbach – Michelstadt 7,9 km Ziel könnte sein, zumindest **eine werktägliche Hin- und Rückfahrt**, z. B. für Berufstätige, mehr noch für „nicht automobile" Auszubildende zu ermöglichen, ggf. auch auf Basis von bedarfsgesteuerten Angeboten.	Der Grenzsaum zwischen Hessen und Bayern ist in diesem Teil spärlich besiedelt und bietet deshalb nur **ein sehr geringes Quellpotenzial im Jedermann-Verkehr zu den zentralen Orten im jeweiligen Nachbarkreis.** Die Linie VAB 98 weist zwischen Amorbach und Schloss Eulbach vier Fahrtenpaare an Werktagen auf, wovon zwei nachmittägliche Fahrtenpaare nur Mo-Do verkehren. Im Zuge der Fahrplanerstellung wird die OREG prüfen, **ob sich zumindest an Schulwerktagen Umsteigeverbindungen mit kurzen Übergangszeiten herstellen lassen**. Sinnvollerweise sollte die Linie VAB 98 dann aber auch an Freitagen alle vier Fahrtenpaare bis zum neuen Verknüpfungspunkt am Schloss Eulbach anbieten.
Kreis Bergstraße (26.04.2018)	Von Seiten des Kreises Bergstraße werden im Zuge des förmlichen Anhörungsverfahrens folgende Anmerkungen zum vorgelegten Entwurf des Nahverkehrsplanes gemacht: Der Kreis Bergstraße **begrüßt die Aufnahme einzelner Vorschläge für neue kreisüberschreitende Verkehrsleistungen** bzw. man sieht auch die Notwendigkeit, die Einrichtung von Verkehren bei entsprechender Nachfrage zu unterstützen, mittelfristig durchaus auch über die vorgesehenen flexiblen Angebote hinaus. Hierbei kann auch auf **das im Kreis Bergstraße bestehende Ruftaxisystem** bzw. das durch den Verkehrsverbund Rhein-Neckar angebotene Buchungssystem zurückgegriffen werden.	Mit der **Einrichtung bedarfsgesteuerter Verbindungen mit *taxOMobil* bis Gras-Ellenbach und Affolterbach** ist hierzu ein erster Schritt getan. Die OREG sieht derzeit noch **keine hinreichenden Nachfragestrukturen im Jedermann-Verkehr**, die auf diesen Relationen fest bediente Buslinien tragfähig erscheinen ließen. Das Produkt *taxOMobil* im Odenwaldkreis wird über **ein bei der OREG angesiedeltes Hintergrundsystem** gebucht. Sollte eine Ruftaxi-Verbindung aus dem Kreis Bergstraße in den Odenwaldkreis verlängert werden, würde diese sinnvollerweise über das bestehende Buchungssystem des VRN gesteuert werden.
Berufliches Schulzentrum Odenwaldkreis (27.04.2018)	Vielen Dank für Ihre Informationen zum Beginn des förmlichen Anhörungsverfahrens zum lokalen Nahverkehrsplan für den Odenwaldkreis. …	

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
Berufliches Schulzentrum Odenwaldkreis (Forts.)	Im Rahmen dieses Verfahrens bitten wir folgende Punkte zur Optimierung des lokalen Nahverkehrs zu beachten: 1) **Die Verbindung für Schülerinnen und Schüler unserer Schule in das Gersprenztal bedarf einer deutlichen Verbesserung.** Diesen Sachverhalt habe ich bereits im Jahr 2016 ohne Erfolg vorgetragen und u. a. darauf hingewiesen, dass wir damit unsere eigenen regionalen Strukturen vernachlässigen:	
	Das BSO beendet seinen Unterricht in der Regel um 15:00 Uhr – nach derzeitiger Busverbindung fährt **der nächste Bus Richtung Gersprenztal um 15:43** Uhr ab Michelstadt Hallenbad und erreicht z. B. Reichelsheim Ortsmitte um 16:24 Uhr, d. h. netto 1:24 Std. plus Wegezeit nach Hause.	Der NVP-Entwurf sieht bei Oberstufen- bzw. Berufsschulen **eine zumutbare Wartezeit bei einem Unterrichtsende nach der 8. Stunde von 30 bis 40 min** vor (Richt- bzw. Grenzwert, vgl. Abb. VI-9.7). Hinzu kommen Wegezeiten zwischen Klassenzimmer und Bushaltestelle, die darin nicht enthalten sind. Diese Fahrt der Linie ERB-30 nach Reichelsheim nimmt Schüler aus allen weiterführenden Schulen in Erbach und Michelstadt auf, deren 8. Stunden zu unterschiedlichen Zeiten enden.
	Bei Unterrichtsende um 12:45 Uhr geht **die nächste Busverbindung in das Gersprenztal um 13:03 Uhr** und erreicht z. B. Reichelsheim Ortsmitte um 13:43 Uhr – netto 0:58 Std.	Wegen der **unterschiedlichen Schulschlusszeiten** werden die Schüler einiger Schulen bei einigen Verbindungen nach Hause mal längere, mal kürzere Wartezeiten in Kauf nehmen müssen.
	Es ist sicherlich wichtig für Sie, dass auf der Bildungskonferenz des Odenwaldkreises in zwei Arbeitsgruppen unabhängig voneinander **die Verbesserung der Verbindung des ÖPNV des Gersprenz- und Mümlingtales** in seiner Bedeutung für die Menschen, Ausbildungs- und Arbeitsplätze hervorgehoben wurden (siehe Protokolle beim Schulträger). 2)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Seitens des Schulelternbeirates wurde mir vorgetragen, … dass es **deutliche Kapazitätsengpässe und** …	Diese Auffassung wird nicht geteilt. Nach langjährigen Beobachtungen der OREG **stehen i. d. R. ausreichende Buskapazitäten zur Verfügung.** …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
Berufliches Schulzentrum Odenwaldkreis (Forts.)	… **„schwierige Situationen" vor Unterrichtsbeginn** beim Umsteigen am Bahnhof Michelstadt zu den Bussen Richtung Gymnasium Michelstadt bzw. BSO gibt.	… Engpässe können allenfalls im Rahmen von Betriebsstörungen und nicht planbaren Ereignissen auftreten.
DADINA (27.04.2018)	Die DADINA ist an einer **Weiterführung des Burgenbusses** in seiner jetzigen Form als *RufBus* interessiert. Wir schlagen vor, **die heutige Route über den Otzberger Ortsteil Hering beizubehalten**, da die Ortsteile Nieder- und Ober-Klingen inzwischen am Wochenende auch durch den Linienverkehr angebunden sind. Zusätzlich regen wir **die Einbeziehung von Schloß-Nauses und Ober-Nauses in die Linienführung** des Burgenbusses an. Dies ist auch ein Wunsch der Gemeinde Otzberg.	Die OREG wird den **Weiterbetrieb des *BurgenBusses*** zwischen Höchst und Otzberg-Lengfeld über Hering (Veste Otzberg) **im Rahmen eines *RufBus*-Angebotes prüfen.** Eine Linienführung über die Ortsteile Nieder- und Ober-Klingen ist nicht vorgesehen. Ob und inwieweit Schloß-Nauses und Ober-Nauses in die Linienführung aufgenommen werden können, muss ebenso geprüft werden.
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (27.04.2018)	S. 11, S. 93 ff., S. 97 ff.: **Das konzipierte Linienkonzept mit differenzierten, aufeinander abgestimmten Bedienungsstandards und Netzebenen**, welche sich an der Raumstruktur, der Nachfrage und klar definierten „Produkten" orientieren, wird begrüßt. Die sich dadurch bietenden Potenziale für nachfragegerechte, gut integrierte (v. a. hinsichtlich der Verknüpfung) und nutzerfreundliche ÖPNV-Angebote sollten genutzt werden. S. 14, S. 121 ff.: Es wird begrüßt, dass **eine Staffelung von Schulanfangs- und Schlusszeiten** umgesetzt wird. Die sich dadurch bietenden Potenziale für eine wirtschaftlichere Abwicklung des ÖPNV (Fahrzeugeinsparungen) sollten ausgeschöpft werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Schulzeitenstaffelung wurde bereits mit **der ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplans** umgesetzt. Entsprechende Synergien aus dem Fahrzeugeinsatz sind schon ausgeschöpft.
BUND-Hessen (29.04.2018)	Zu VI-3 „Umsetzung der Vorgaben und Maßnahmen zum lokalen ÖPNV aus dem NVP 2012" Die Erfolgskontrolle der aus dem Vorgängerplan bestehenden Veränderungen fällt für die Betreiber beschämend aus: **66 % der Verbesserungsmöglichkeiten für den Jedermann-Verkehr wurden nicht realisiert**.	Diese Feststellung ist für die Zukunft irrelevant, **da der vorliegende Nahverkehrsplan ein neues Angebotskonzept** vorsieht.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
BUND-Hessen (Forts.)	Zu VI-5 „Raumerschließung durch Zugangsstellen“ Es fehlt **eine Darstellung der tatsächlichen Einzugsbereiche der vorhandenen Haltestellen**. Das planerische Entfernungsmaximum von 800 m Luftlinie = ca. 1.000 m Fußweg wurde von Planern gemacht, die selber noch nie eine gefüllte Einkaufstasche 1 km weit getragen haben. Für den ländlichen Raum ist diese Methodik der Verkehrsplaner aus dem vorigen Jahrhundert nicht mehr zu gebrauchen, falls man an einer Steigerung der Fahrgastzahlen interessiert ist. Da die Bedarfe erheblich flexibler sind, muss auch das Angebot wesentlich flexibler werden – auch im Hinblick auf die Haltepunkte.	Pauschale Einzugsradien sind ein gängiges Hilfsmittel in der Planung, um die räumliche Abdeckung mit ÖPNV-Zugangsstellen (Bahnstationen, Bushaltestellen) pauschal zu prüfen und festzulegen. Die Klärung tatsächlicher Fußwegeentfernungen zu den Zugangsstellen würde einer rechnergestützten sog. Netzwerkanalyse bedürfen, in der alle Straßen und sonstigen Wege enthalten sind. **Dies würde den monetären und zeitlichen Aufwand für die Fortschreibung des NVP deutlich erhöhen**. Vor allem bei Bushaltestellen kann in der Praxis für eine wohnortnahe Bedienung gesorgt werden, sofern neue Haltestellenpositionen entlang des Linienweges günstig zu Quell- und Zielgebieten liegen. Das *taxOMobil* hält auch abseits von Haltestellen (an der „Haus-“ bzw. „Gartentür“).
	Zu VI-6 „Definition von Netzebenen und Produkten“ Das neue Angebot *taxOMobil* hat folgende Definition: *„Buchbarkeit einer haltestellenungebundenen taxOMobil-Fahrt nach b) auf dafür vorgesehenen Relationen“*. Die letzten 4 Worte sollten gestrichen werden, denn **durch die eingesetzte Technik ist eine relationsgebundene Betriebsweise nicht mehr grundlegend.** Vielmehr sollte die theoretisch vorhandene Flexibilität des Angebotes voll ausgenutzt werden, um so viele Fahrten wie möglich durch das System abzudecken.	*Garantiert Mobil!* ist darauf ausgerichtet, die Mobilität von der Ortschaft in das jeweils „zuständige“ Zentrum zu gewährleisten. Diese, als Relation bezeichnete Verbindung, ist deckungsgleich mit dem Laufweg von ÖPNV-Linien. Es handelt sich dabei grundsätzlich um **eine Systementscheidung, mit der bewusst vermieden werden soll, dass flächendeckender Querverkehr den traditionellen ÖPNV kannibalisiert.**
PRO BAHN (30.04.2018)	Aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 geht aus Ziel 5.1.3-7 (Z) hervor, **den Integralen Taktfahrplan als Planungsprinzip zur landesweiten Gestaltung des ÖPNV** zu verfolgen („HESSEN-Takt“). Im vorliegenden NVP-Entwurf wird nur über die Festlegung von Bedienungshäufigkeiten und einigen Anschlussrelationen (Kap. VI-10.2) darauf Bezug genommen. …	**Der vorliegende NVP-Entwurf erhebt nicht den Anspruch, eine regionsweite ITF-Konzeption zu erstellen.** Beim Verknüpfungskonzept sind Taktanschlüsse in beide Richtungen vorgesehen. Die Knoten Höchst und Eberbach sind bspw. „30er-Knoten“ (wie in Tab. VI-11 vermerkt). …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	… **Es fehlen jedoch Anforderungen bzw. Darstellung von Ausnahmen der Ausbildung von Taktknoten** (z. B. Entwicklung von Reichelsheim zu einem 00-Knoten). Es wird daher vorgeschlagen, konkrete Taktnoten und Anschlussrelationen dieser Taktnoten zu ergänzen (V).	… Die Linien in Reichelsheim sind regional und haben ganz andere Zwangspunkte (Reinheim, Fürth, Bensheim). Die konkreten Fahrtlagen der lokalen Buslinien werden im Zuge der Fahrplanerstellung festgelegt.
	Die Fahrgastnachfrage ist vorbildlich produktspezifisch dargestellt. Es fehlen lediglich **ausführlichere Angaben zum regionalen Busverkehr** (gleichwohl dieser nicht in die Zuständigkeit des lokalen NVP fällt) und eine zusammenfassende kartenbasierte Gesamtdarstellung (L x 1).	Der OREG liegen nur **Angaben zum Fahrgastaufkommen auf den regionalen Buslinien des RMV im Kreisgebiet** vor (ERB-30, RMV 693), nicht jedoch zu deren Fahrgaststrukturen. Eine linienbasierte Kartendarstellung ist ohne eine spezielle Fachsoftware aufwändig zu erstellen.
	Die Angaben zur Aufteilung der Fahrgastnachfrage nach Fahrkartenarten auf S. 85 sind **durch die fehlende Darstellung der regionalen Linien sehr unvollständig**. Die Angaben sind – wenn möglich – zu vervollständigen (F x 2).	
	Es wurden differenzierte Anforderungen an Umsteigevorgänge definiert (L x 2; Kapitel VI-8), jedoch halten wir **ein zweimaliges Umsteigen von Orten ohne zentralörtliche Funktionen für fragwürdig.**	Zweimaliges Umsteigen zu einem Mittelzentrum (Erbach, Michelstadt o. a.) wird de facto **nur auf sehr wenige Fahrgäste aus Orten abseits der Verkehrsachsen** im Gersprenztal und im nordöstlichen Kreisgebiet zutreffen.
	Jeder Umstieg kostet Zeit. **Insofern sollten Umstiege durch möglichst viele attraktive Direktverbindungen reduziert werden.** So ist auch die Anforderung eines einmaligen Umstiegs zu nächstliegenden Mittelzentren keine unrealistische Forderung, sofern man eine intelligente Netzplanung vorantreibt (F x 2).	
	Schülerverkehr: Die Standards für den Schülerverkehr sind sehr detailliert dargelegt (L x 4).	
	Das wünschenswerte **Ziel den Stundenplan nach einem Integralen Taktkonzept auszurichten** (ggf. weg von der pädagogisch nicht unumstrittenen Bismarck´schen Stundenplan-Systematik, bei der eine Schulstunde 45 Minuten dauert), …	Der Odenwaldkreis hat dies bereits früh erkannt und auch am Nachmittag **eine funktionierende Schulzeitenstaffelung** durchgesetzt. Es wäre aber „lebensfremd“ dabei davon auszugehen, …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	… sollte verfolgt werden, um auch die mittäglichen Taktabweichungen vom Regeltaktsystem langfristig zu eliminieren (V).	… dass dies stets im Rahmen eines strengen Taktkorsetts möglich sein kann, auch wenn dies „planungsästhetisch“ erstrebenswert erscheint.
	S. 108 mit freier Schulwahl verbundene Herausforderungen: Unseres Erachtens **wird die freie Schulwahl im NVP-Entwurf zu stark dramatisiert** und lässt den Eindruck erwecken, dass ÖPNV als Selbstzweck zur Schülerbeförderung zum nächsten Schulstandort zu verstehen ist.	Ca. 80 % der Fahrgäste auf den lokalen Linien sind Schüler. Die Belange dieser Hauptfahrgastgruppe nimmt die OREG sehr ernst. Von einer Dramatisierung kann keine Rede sein. Sofern der ÖPNV im Odenwaldkreis seinen Hauptzweck nicht zufriedenstellend erfüllen würde, verkäme er zu einem reinen Selbstzweck. Eine **qualitativ hochwertige und gut funktionierende Schülerbeförderung ist Grundvoraussetzung für die nachhaltige Akzeptanz des ÖPNV-Angebots** in der Bevölkerung, denn die Schüler sind die Kunden von „morgen“.
	Die **freie Schulwahl sollte als Chance für einen Qualitätswettbewerb** zwischen den Schulen und Recht auf Selbstbestimmung für Schüler bzw. Eltern verstanden werden und nicht als „Problemfall für den ÖPNV“. Schließlich bestehen auch individuelle Erfordernisse, einen langjährig besuchten „nächstliegenden Schulstandort“ zu wechseln, etwa durch soziale Probleme an einer Schule oder ein fehlendes Kursangebot bzw. fehlenden Ausbildungsgang. Dem (zugespitzt) mit „Wir können Ihnen möglicherweise kein adäquates Angebot bereitstellen, da Sie halt nicht den nächsten Schulstandort besuchen“ zu antworten, halten wir nicht für kundenorientiert.	Die OREG pflichtet der Stellungnahme grundsätzlich bei. Allerdings **können Schüler nicht davon ausgehen, dass die Vorgaben für die Schülerbeförderung zur nächstgelegenen „zuständigen“ Schule in vollem Umfang gewährleistet** werden können. Umwege bzw. Umstiege über die definierten „Zentralen Orte“ und Knotenpunkte sind ggf. in Kauf zu nehmen.
	Vor diesem Hintergrund erneuern wir nochmals unser Plädoyer für **eine kreisübergreifende Vernetzung der ÖPNV-Angebote mit einem kontinuierlichen Taktangebot auf Hauptachsen in alle Nachbarkreise des Odenwaldkreises**. Die Stärken der Region sollten interkommunal genutzt werden können und nicht durch Organisationsschwierigkeiten überdramatisiert werden! …	Die Forderungen nach mehr Kreisgrenzen überschreitenden Verbindungen im (lokalen) straßengebundenen ÖPNV **sind hinlänglich an anderen Punkten ausführlich kommentiert.**

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	Es gibt Lösungen für diese Herausforderungen, wenn man gewillt ist, diese ernsthaft anzupacken. Mit der wochenendlichen Durchbindung Bensheim – Erbach und „Garantiert mobil!“ werden doch sinnvolle Ansätze verfolgt. Diese gilt es auszubauen!	(s. o.)
	Auf S. 70 wird festgestellt, **dass unter rückläufiger Bevölkerungszahl Wegelängen zunehmen**. **Leider nimmt die Angebotskonzeption keinen Bezug darauf** und verharrt weiterhin auf der Annahme, dass für die Bevölkerung (potenzielle Fahrgäste) jeweils nur die jeweiligen nächstgelegenen zentralen Orte (z. T. nur innerhalb der Kreisgrenzen) relevant seien. Mit dem *NibelungenBus* wurde ein richtiger Ansatz verfolgt (Durchbindung von Buslinien zur Verringerung der Umsteigehäufigkeit), den es auch auf andere Relationen auszuweiten gilt.	Dito.
	Bei den Grundsätzen zur Netz- und Fahrplangestaltung **fehlt ein systematischer Ansatz auf Basis der zentralörtlichen Funktionen der Städte und Gemeinden des Odenwaldkreises.** Aus im Odenwaldkreis und in seiner unmittelbaren Nachbarschaft liegenden zentralen Orten sollten Verbindungskorridore entwickelt werden, auf deren Basis abhängig von räumlichen Gegebenheiten, der Nachfrage im Straßennetz (Verkehrsmengenkarte) und Fahrgastaufkommen Angebotsstandards abgeleitet werden.	Dito.
	Nur so ist aus unserer Sicht eine **angemessene und Verwaltungsgrenzen unabhängige Netzplanung** im Sinne der Mobilitätsanforderungen der Bevölkerung möglich.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Auf dem eben skizzierten Verfahren nach **den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen** wurde das Straßennetz der BRD geplant bzw. …	

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	… die Straßenbaulast festgelegt (Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen etc.).	(s. o).
	Wir fordern, **diesen Ansatz der Straßennetzplanung auch systematisch auf den ÖPNV im Odenwaldkreis** anzuwenden (F x 4).	
	Der Satz auf S. 92 im Absatz 2 „*Die Richt- und Grenzwerte…*“ ist für fachlich nicht versierte Leser möglicherweise schwer verständlich. **Daher sollte ein Lesebeispiel das Verständnis unterstützen.** Wenn wir den Satz richtig verstanden haben, könnte ein Formulierungsvorschlag lauten: „*Wenn 80 % eines Siedlungsgebiets in einer Kernstadt mit ILS-Standard innerhalb des ÖPNV-Einzugsbereichs von 300 m erreichbar ist, gilt es als räumlich erschlossen*“ (V).	Die textliche Ergänzung **wird in abgeänderter Fassung in die Abschlussfassung des NVP** aufgenommen.
	Im Übrigen **halten wir als Einzugsbereiche folgende Durchschnittswerte für zumutbar**: max. 500 m für Bus (außerhalb zentraler Orte), 250 m für Bus (innerhalb zentraler Orte) und 1000 m für SPNV. In diesen Angaben sind zielgruppenspezifische Besonderheiten berücksichtigt. Z. B. deutet eine Untersuchung in einer deutschen Großstadt aus dem Jahr 2017 darauf hin, dass Senioren (60 Jahre oder älter) bereit sind, max. 235 m weit zu laufen, um den ÖPNV zu erreichen. Vor dem Hintergrund einer wachsenden Anzahl dieser Altersgruppe raten wir dringend – unabhängig der unseres Erachtens zu pauschalen Aussagen aus anerkannten Regelwerken – die getroffenen Angaben der tatsächlichen Lebensrealität anzupassen (V).	Die Werte in Tabelle VI-2 **werden beibehalten, da sie sich in der Vergangenheit bewährt haben** und das tatsächliche Haltestellennetz ohnehin faktisch deutlich dichter ist.
	Kapitel VI-6 Netzebenen und Produkte (S. 93 f.): Die **Definitionen der Netzebenen** sollten nicht allein nach Aufgabenträgerschaft der Verkehre, sondern zusätzlich **nach ihren konkreten verkehrlichen Funktionen** erfolgen.	Aus Sicht der **organisatorischen Steuerung** ist die gewählte Aufteilung in diesem Fall zielführender.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	Die Produktzuordnung in Tabelle VI-3 ist aus unserer Sicht nutzlos, wenn **nicht deutlich wird, auf welchen konkreten Korridoren im Odenwaldkreis** (und auf grenzüberschreitenden Relationen) **welches Produkt zur Anwendung kommen soll** (z. B. welches Produkt wird mit welcher verkehrlichen Begründung auf der Relation Michelstadt – Reichelsheim eingesetzt?, Welcher Bedienstandard soll mit welcher Begründung zur Erschließung des Ortsteils Fürstengrund (Bad König) zur Anwendung kommen?, Welcher Bedienstandard ist auf der grenzüberschreitenden Relation zwischen den Unterzentren Beerfelden und Wald-Michelbach (Kreis Bergstraße) anzusetzen? usw.).	An dieser Stelle fließt in das Produktkonzept aber auch die Aufgabenträgerschaft mit ein, da **der gestalterische Zugriff der OREG auf den SPNV und den regionalen Busverkehr nur gering ist**. Aus der Tabelle VI-3 geht hervor, **auf welcher Art von Bedienung die Produkte zum Einsatz kommen** (HLS, ELS und ILS). Eine Erweiterung oder Änderung der Produkttabelle VI-3 ist nicht beabsichtigt.
	Nach Anwendung der RIN 2008 schlagen wir daher **folgende funktionale Ergänzungen nach raumbezogenen Kriterien** vor (V): <u>Netzebene 1</u>: Anbindung Mittelzentren an Oberzentren, Verbindung zwischen benachbarten Mittelzentren sowie Anbindung Unterzentren an benachbarte Mittelzentren (oder Zentren höheren Ranges). <u>Netzebene 2</u>: Verbindung zwischen Unterzentren und Anbindung Orte ohne zentralörtliche Funktionen mit mindestens 400 Einwohnern an benachbarte Zentren (oder Zentren höheren Ranges). <u>Netzebene 3</u>: Anbindung von nicht im Liniennetz der den Netzebenen 1 und 2 liegenden Orten unter 400 Einwohnern an benachbarte Zentren (Grundversorgung/GVS-Standard).	Im vorliegenden Nahverkehrsplan wurde ein **anderer Ansatz** gewählt.
	Die **Netzebenen und zentralen Orte sollten in einer kartografischen Gesamtdarstellung visualisiert** werden (V). Ein Beispiel hierzu liefert Anlage 1.	Die genannte Anlage 1 ist als Anhang zur Synopse beigefügt.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	Ob nun die oben dargestellte Einwohnerziffer 400 Einwohner (die oberhalb des Kennwerts anerkannter Regelwerke liegt) oder darüber bzw. darunter für die Abgrenzung der Netzebenen 2 (Festbedienung) und 3 (Bedarfsbedienung) zur Anwendung kommt, ist durch den Aufgabenträger festzulegen. **Im vorliegenden Entwurf fehlt jedenfalls eine derartige Zuordnung von Gemeinden/Ortsteilen bestimmter Kategorie zu Bedienungsstandards.** Dies ist nachzuholen (F x 4). Die Angaben in Tabelle VI-3 diesbezüglich halten wir für zu pauschal.	In Anlage VI-2 zum NVP ist aufgeführt, welche Stadt- bzw. Ortsteile welche Bedienstandards für den Jedermann-Verkehr erhalten (HLS, ELS, ILS, GVS). **Eine zwingende Verknüpfung mit einem hierarchischen Produktkonzept ist aus Sicht der OREG nicht notwendig.** Die Bedienstandards geben bereits ein Produkt (Bus, *RufBus*, *taxOMobil*) vor.
	S. 95 *taxOMobil*: Zur **Konkretisierung, dass es sich bei den GVS-Standard-Fahrten um fahrplangebundene Fahrten handelt**, regen wir an, unter a) wie folgt zu ergänzen: *„Zur Sicherstellung des Grundversorgungs-Standards (GVS) werden fahrplangebundene taxOMobil-Fahrten zum RMV-Grundtarif ca. alle 120 Minuten angeboten“*. (V)	Beim *taxOMobil*: handelt es sich um **fahrplan<u>un</u>gebundene Fahrten** (vgl. Kap. VI-6, S. 95).
	Ebenda: Wir begrüßen ausdrücklich **die Schaffung zusätzlicher ÖPNV-Qualitäten durch die Möglichkeit, eine vollflexible ÖPNV-Fahrt bestellen zu können.** Insbesondere ÖPNV-Zwangskunden erhalten so die Möglichkeit, außerhalb eines starren Fahrplans Termine besser wahrzunehmen. Wir wünschen dem Projekt *Garantiert mobil!* viel Erfolg, weisen jedoch auf folgende Bedenken hin (L x 2). […]	Die erwähnten Bedenken werden aus Platzgründen nicht in der Synopse wiedergegeben, sondern es wird **auf die vollständige Fassung der Stellungnahem von PRO BAHN hingewiesen** (S. 12 f.). Das Produkt *taxOMobil* befindet sich erst am Anfang, so dass im Zeitverlauf ggf. **Änderungen bei der Buchung und beim Tarif** vorgenommen werden können.
	Ebenda: Der letzte Absatz auf S. 95 deutet darauf hin, dass **das ausgearbeitete Netzkonzept keiner plausiblen Systematik folgt**, sondern über Ausnahmen und schwer nachvollziehbarer Spezifika (z. B. welche Kriterien eines Ortes/Korridors müssen für eine Bedienung per *taxOMobil* vorliegen, um eine „Notwendigkeit“ für diese Bedienform zu begründen?) wird versucht, …	Der Einsatz von Festbedienung mit Standardbussen wird erst ab einem Quellpotenzial von über 175 Einwohnern je Linienkilometer für sinnvoll erachtet. **Es sind zusätzliche Verbindungen für den Jedermann-Verkehr mit *taxOMobil* zum RMV-Grundtarif zu weiteren zentralen Orten notwendig**, …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	… individuelle Einsatzbereiche für einige Gemeinden zu erklären. Wir verweisen hierzu auf unsere Ausführungen zu den Netzebenen.	… **die wegen geringer Nachfrage für regelmäßige Fahrten mit dem konventionellen straßengebundenen ÖPNV nicht in Frage kommen**, bspw. in der Oberzent. Diese gehen aus Abb. IV-7 und VI-15 in Kombination mit Anlage VI-02 hervor. Über die Grundversorgung hinaus stehen **jederzeit verfügbare *taxOMobil*-Fahrten zur Erfüllung der Mobilitätsgarantie** zur Verfügung.
	Der Grundversorgungsstandard sollte sich unseres Erachtens ausschließlich auf die Erschließung von Ortschaften kleiner 400 Einwohner beschränken, soweit diese Ortschaften nicht bereits über die übergeordneten Netzebenen erschlossen sind. Ob in jedem Fall eine Direktverbindung oder auch eine Umsteigeverbindung in das nächste Zentrum für akzeptabel gehalten wird, sollte auf Basis eines groben Betriebskonzeptes nach der Systematik des Integralen Taktfahrplans (vgl. Anl. 2) und den konkreten Anforderungen der Aufgabenträger entschieden werden.	Die Herabsetzung der Einwohnerzahlen für Orte mit GVS auf 400 Einwohner (derzeit bis zu 950 Einwohner) würde weitere Buslinien in Festbedienung erfordern. Diese Orte haben im Status quo überwiegend *RufBus*-Bedienung, weshalb **deren Anbindung in Zukunft nicht schlechter wird, lediglich das Produkt wird umgestellt.** Außerdem wird das Angebot durch jederzeit verfügbare *taxOMobil*-Fahrten zur Erfüllung der Mobilitätsgarantie ergänzt.
	S. 97 Anforderungen Jedermann-Verkehr: Es ist zwar vorbildlich dargelegt, **welcher Ort durch welchen Standard zu bedienen ist, nicht jedoch, welche Kriterien maßgeblich für die Einstufung sind.** Auf S. 97 beschränkt man sich nur auf den allgemeinen Satz „*Die räumliche Zuordnung der einzelnen Standards und deren spezifische Angebotsniveaus orientieren sich an den Raum- und Siedlungsstrukturen (...), Verkehrsachsen, Pendlerverflechtungen und an der Fahrgastnachfrage im ÖPNV*“, ohne diesen inhaltlich zu unterfüttern.	Die Ausweisung von Bedienstandards in einem NVP ist keine mathematische Funktion, sondern orientiert sich an der qualitativen Bewertung der erwähnten Kriterien. **Eine ausführliche Begründung anhand quantitativer Daten für jeden Stadt- bzw. Ortsteil** würde einen zusätzlichen erheblichen Aufwand bedeuten.
	Im Geiste der Transparenz („*Niemand soll jemanden für dumm verkaufen, indem Informationen vorenthalten werden*“) fordern wir zugunsten einer Nachvollziehbarkeit für alle Leser des Nahverkehrsplans …	Für den Erschließungslinien-Standard sowie den Grundversorgungs-Standard **werden die Einwohnerzahlen je Linien-km ergänzt**.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	… **eine Konkretisierung der Zuordnung von ortsspezifischen Merkmalen und den festgelegten Angebotsstandards** (F x 4): Raum- und Siedlungsstruktur mit Verkehrsachsen: **Welcher Einwohnerzahlen/Verbindungskorridortypen sind welchem Standard (HLS/ELS/GVS) zuzuordnen** (vgl. Ausführungen zu Netzebenen und Netzmodellierung)? Ab welchem Pendleraufkommen wird welcher Standard für erforderlich gehalten?	(s. o.)
	Abbildungen VI-5, VI-6 und VI-7, S. 98 ff.: Für uns ist **nicht ersichtlich, weshalb Fürth, Reinheim und Mömlingen als zentrale Orte außerhalb des Odenwaldkreises dargestellt sind, nicht jedoch die Unterzentren Amorbach und Wald-Michelbach**, die für die jeweils nahe der Kreisgrenze liegenden Ortschaften des Odenwaldkreises relevant sein dürften. Diese sind in den entsprechenden Darstellungen zu ergänzen (F x 2).	Die Abbildungen VI-5, VI-6 und VI-7 beziehen **nur jene zentralen Orte jenseits der Kreisgrenzen ein, die durch die Bedienstandards erfasst werden** (so ist das UZ Wald-Michelbach nicht darunter). Das GZ Amorbach und das MZ Miltenberg spielen nur im Freizeitverkehr (*NaTourBus*) eine Rolle und befinden sich räumlich außerhalb der Kartendarstellung. **Deren zentralörtliche Funktionen werden in der Karte** in Abb. VI-7 **textlich nachgetragen.**
	Wir halten die in Anlage VI-01 dargestellten **Bedienstandards im Vergleich zum vorherigen NVP für richtungsweisend, aber noch nicht differenziert genug.** Wenn man sich die Tabelle ansieht, erhält man den Eindruck, dass in Orten, die im Erschließungslinienstandard (ELS), Grundversorgungsstandard (GVS) oder Lückenschluss-Standard (LS) angebunden sind, ab 18/19 Uhr die Bürgersteige hochgeklappt werden. Dies ist gerade für jüngere Zielgruppen oder Langstreckenpendler mit später nächtlicher Heimkehr unzureichend.	Bei der konkreten Umsetzung im Vergabeverfahren erfolgt noch **eine genauere Ausgestaltung der zeitlichen Lage der letzten Rückfahrt** vom jeweiligen Zentrum.
	In Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage **sollten auch kleinere Orte nachts bzw. mindestens bis spät abends erreichbar bleiben.** Eine Zubring- und Abbringmöglichkeit zu Verbindungen des Hauptlinienstandards sollte gewährleistet werden. …	**Eine entsprechende Verdichtung des Angebotes** bei Gemeinden im Bedienstandard ELS und GVS **wird durch zuschlagspflichtige *taxO-Mobil*-Fahrten vorgesehen** (vgl. S. 95). …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	… Wir **fordern daher die Festschreibung einer Erreichbarkeit aller Orte des Odenwaldkreises bis mindestens 22 Uhr** (an Wochenenden bis mindestens 00 Uhr) (F x 3). Dies ist mithilfe bedarfsgesteuerter Bedienformen realisierbar. Insofern hoffen wir, dass das Konzept *Garantiert mobil!* langfristig entsprechend weiterentwickelt wird.	… Die konkrete Umsetzung ist von den Ergebnissen des Vergabeverfahrens abhängig.
	Es fehlt die Gesamtdarstellung aller Netzebenen, um auf einen Blick zu erkennen, welcher Ort bzw. welche Relation mit welchem Mindeststandard bedient werden soll. Wir regen an, aus den planerisch sinnvollen Einzeldarstellungen der jeweiligen Netzebenen eine Gesamtdarstellung aller Netzebenen für interessierte (ÖPNV-fachlich aber weniger versierte) Leser zu produzieren (V). Dies wäre unseres Erachtens ein Beitrag dafür, das Gesamtsystem des neukonzipierten ÖPNV im Odenwaldkreis leichter begreiflich zu machen.	Aus Sicht der OREG wird **eine ortsteilscharfe kartografische Darstellung auf Ebene der Bedienstandards als sinnvoller** erachtet und in die Abschlussfassung des NVP aufgenommen (siehe Abb. VI-5 bis Abb. VI-7).
	S. 99: Die Feststellung, dass neben Michelstadt/Erbach auch **die übrigen Zentren des Odenwaldkreises Stadtverkehre vertragen** könnten, begrüßen wir sehr und unterstützen diese Position (L x 4).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Wir begrüßen außerdem **die konkrete Forderung nach der Wiedereinrichtung eines Stadtbussystems für Bad König**, weisen gleichzeitig darauf hin, dass auch die außerhalb der Kernstadt liegenden Ortsteile im Falle einer eventuellen Neukonzeption zu berücksichtigen sind (L x 1).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	S. 99 ff. Bedienungsstandards: Auch aus den Ausführungen zu den Bedienstandards ist nicht ersichtlich, **welche Voraussetzungen ein Ort bzw. eine Relation zwischen (zentralen) Orten erfüllen muss, um einem bestimmten Bedienungsstandard zugeordnet zu werden.** Es sei auf die obigen Ausführungen verwiesen.	Es wird auf die obige Kommentierung verwiesen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	Wir begrüßen die **Forderung nach einer kundenfreundlicheren Ausweitung der Linienverkehre in den benachbarten Landkreis Aschaffenburg** bzw. das Oberzentrum Aschaffenburg (L x 4), merken jedoch an, dass die offensichtlich hohe Verkehrsnachfrage mit 6.000 bis 10.000 Kfz pro Tag auf dem Abschnitt zwischen Höchst und Mömlingen (vgl. Verkehrsmengenkarte von Hessen Mobil) besser mit **einem attraktiven leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel** abgewickelt werden könnte.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Im Korridor Höchst – Aschaffenburg werden die fatalen Fehlschüsse kurzsichtiger Nachkriegs-Verkehrspolitik plakativ deutlich. Nicht einmal **eine vollständige Trassensicherung** wurde von den damaligen Kirchturmpolitikern der jeweiligen Kommunen verfolgt. Das Ergebnis ist eine teilweise (insbesondere in Großostheim) überbaute nur **schwer reaktivierbare Bachgaubahn.** Am westlichen Ende der Strecke wurde bis vor wenigen Jahren noch Güterverkehr durchgeführt, bis auch diese Verkehre auf Lkw-Transporte umgestellt wurden (mit der Folge, dass die Ortsdurchfahrt Höchst heute mit knapp 400 Lkw pro Tag ein Sicherheitsrisiko darstellt).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Es kann daher nur als wünschenswert beschrieben werden, **zukünftige Verkehrsherausforderungen mit einer wiederbelebten Bachgaubahn** zu begegnen. Zumindest auf bayerischer Seite wurden letztes Jahr Bestrebungen bekannt, zwischen Großostheim und Aschaffenburg einen regelmäßigen SPNV-Betrieb wieder aufzunehmen. Trotz der schwierigen Situation einer möglichen Reaktivierung sollte der Odenwaldkreis von weiteren Bebauungen absehen und sich zur weiteren Trassensicherung bekennen (V).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	S. 100 Hauptlinienstandards: Es ist enttäuschend festzustellen, dass der Odenwaldkreis **eine Beibehaltung der unzureichenden 2-Stunden-Takte auf den Korridoren des HLS II** für ausreichend erachtet. Wir halten einen Stunden-Takt auf dem Südabschnitt der Odenwaldbahn (Erbach – Eberbach), wie auch **zusätzliche Bahnhaltepunkte in Lauerbach und Ebersberg** für dringend geboten, um die Bahn für die hiesige Bevölkerung nutzbarer zu machen (F x 4).	Im Rahmen der Machbarkeitsstudie „Vision 2030“ besteht die Zielvorstellung des Odenwaldkreises, **im Südabschnitt der Odenwaldbahn eine stündliche Anbindung an die S-Bahn in Eberbach** zu schaffen. Da im Zeitraum der Gültigkeit des NVP (2019-2024) mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht von einem infrastrukturellen Ausbau (Kreuzungsbahnhof) und einer Verdoppelung der Zugpaare (1-Std.- statt 2-Std.-Takt) durch den RMV auszugehen ist, **muss der Südabschnitt faktisch in den Standard HLS II eingestuft werden**. Stattdessen erhält die Busverbindung Michelstadt – Erbach – Oberzent-Beerfelden – Eberbach HLS (mit Stundentakt).
	Auf dem Korridor Michelstadt – Reichelsheim halten wir eine Bedienung dichter als im 2-Stunden-Takt für möglich und finanzierbar. Hier ist eine differenzierte Wechselbedienung auf verschiedenen Linienwegen denkbar (mögliche Variante ist in Anlage 2 dargestellt).	Im Rahmen der Vergabe der lokalen Verkehrsleistung ist **eine Verdichtung auf eine stündliche Bedienung der Linie ERB-30** als Erweiterungsmodul vorgesehen.
	S. 100, Erschließungslinien-Standard: **Der Korridor Vielbrunn – Bad König – Michelstadt – Würzberg weist einen fragwürdigen Parallelverkehr zwischen Michelstadt und Bad König auf.** Die „Ressource Bus“ sollte unseres Erachtens so nicht vergeudet werden. Stattdessen schlagen wir eine Linie mit folgender Führung vor: Bad König – Vielbrunn – Weiten-Gesäß – Michelstadt – Erbach – Erlenbach – Lauerbach (B45) – Haisterbach (V). Eine denkbare anschlussoptimale Lösung wird in Anlage 2 dargestellt.	Das Konzept unterstellt **eine Befahrbarkeit der Straße zwischen Vielbrunn und Weiten-Gesäß für Solobusse.** Diese **ist im Status quo nicht gegeben**; es handelt sich nicht um eine öffentliche Straße für den Kfz-Verkehr. Eine solche müsste durch die Stadt Michelstadt entsprechend baulich hergestellt werden. Auch handelt es bei dem **Streckenabschnitt Erlenbach – Lauerbach ebenfalls nicht um eine für den Kfz-Verkehr freigegebene Straße** (entsprechende bauliche Herrichtung durch die Stadt Erbach notwendig).
	Kapitel VI-10.2 Verknüpfungskonzept: Es wurden **angemessene Standards für zumutbare Umsteigezeiten** dargestellt (L x 2).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	Wir weisen darauf hin, dass **mit Umsetzung der Durchbindung der Linie 665 Bensheim – Erbach der Umstieg in Nieder-Kainsbach, Friedhof am Wochenende** [zur Linie 693; Anm. IGDB] **entfallen ist.** Eine Möglichkeit, wie dem ohne Nachteile an anderer Stelle begegnet werden kann, wurde in Anlage 2 beispielhaft dargelegt. In Tabelle VI-11 **fehlt die Nennung von „Affolterbach, Abzw. Beerfelden" und „Grasellenbach, Nibelungenhalle" (beide Kreis Bergstraße) als Verknüpfungspunkte** in benachbarten Kreisen (F x 1).	**Die Durchbindung der Linie VRN 665 von Reichelsheim nach Erbach als *NibelungenBus* betrifft nur Wochenenden und Feiertage.** Hier ist dann bei einer Beibehaltung der Fahrtlagen der regionalen Buslinien RMV 693 und VRN 665 jeweils im 2-Stunden-Takt keine direkte Verknüpfung mehr gegeben. Die beiden Verknüpfungspunkte für die Lückenschlüsse in den Kreis Bergstraße **werden für die Abschlussfassung des NVP nachgetragen.**
Gleichstellungsbeauftragte Odenwaldkreis (02.05.2018)	Aus meiner Sicht ist sicherzustellen, dass **eine Vereinbarkeit von Familie und Beruf durch möglichst engmaschige Taktung von öffentlichen Verkehrsverbindungen** sichergestellt ist. Besonders wichtig ist auch **eine engere Taktung im Hinblick auf die Verbindung beider großen Odenwaldtäler** (Mümling- und Gersprenztal) miteinander.	**Mit den Standards HLS und ELS wird das Angebot im straßengebundenen ÖPNV ggü. dem Status quo deutlich angehoben,** so dass sich daraus auch Verbesserungen in Hinblick auf die Vereinbarkeit von Familie und Beruf einstellen werden. Im Rahmen der Vergabe der lokalen Verkehrsleistung ist **eine Verdichtung auf eine stündliche Bedienung der Linie ERB-30 als Erweiterungsmodul** vorgesehen.
Stadt Oberzent (03.05.2018)	Seitens der Stadt Oberzent sehen wir die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Odenwaldkreis durchaus positiv. **Die Sicherstellung der Grundversorgung ist nach unserer Auffassung ergänzt durch *taxO-Mobil* durchaus gegeben und auch vorteilhaft.** Die Stärkung der nachfragestarken Linien ist ebenfalls zu begrüßen. Für uns ist auch wichtig, dass im Nachgang auf Grundlage von Erfahrungen und Nachfrageveränderungen noch **Anpassungen von Verkehrsleistungen möglich sind.**	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. In der Laufzeit eines Verkehrsvertrages – hier von 10 Jahren von Dez. 2019 bis Dez. 2029 – **wird es immer Möglichkeiten geben, das Angebot aufgrund Nachfrageveränderungen anzupassen.** Eine vollständige Neukonzeption des im NVP projektierten Angebotes (zugleich Basis für das Vergabeverfahren) ist aber nicht vorgesehen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
Stadt Oberzent (Forts.)	Die Regelung zur künftigen Bedienung der Linie 52b (Schöllenbach – Eberbach) wurde gesondert zwischen OREG, Stadt Eberbach und Rhein-Neckar-Kreis besprochen. Hier ist **eine Lösung zur Weiterführung der Verkehrsleistung in Abstimmung aller Beteiligten** gefunden. Diese Lösung (Weiterbedienung und Aufteilung des Zuschussbedarfs) **sollte unbedingt umgesetzt werden.**	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
zu Kapitel VII „Ergänzende Anforderungen“		
Kreis Bergstraße (26.04.2018)	Wir schließen uns auch der Feststellung an, dass **der bestehende Übergangstarif vor dem Hintergrund des demographischen Wandels in Zukunft kundenfreundlicher gestaltet** werden sollte. Hierzu gehört auch die Überprüfung einer Ausweitung nach Norden und Süden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (27.04.2018)	S. 13, S. 14, S. 142: **Die Ausschöpfung der Beförderungskapazität** von 80 Personen („im Standardlinienbus“) entspricht einer über 100-%igen Auslastung (bei 0,25 m² je Person Stehplatzkapazität) bzw. im Ausbildungsverkehr von 75 Personen („im Standard-Solobus“) einer ca. 100-%igen Auslastung. **Anzustreben ist in der Regel eine Auslastung von unter 100 %, z. B. maximal 65 % in der Spitzenstunde bezogen auf die Sitz- und Stehplätze.** Wir empfehlen daher diese Vorgabe zu überprüfen.	Die zugelassenen Fahrgastkapazitäten liegen regelmäßig deutlich über 80 Fahrgästen. Aus Platzgründen werden aber nur 80 Fahrgäste als oberste zumutbare Grenze angesehen. In den Spitzen des Ausbildungsverkehrs ist es jedoch **unvermeidlich, für kurze Strecken im unmittelbaren Zulauf zu den Schulorten auch in nennenswertem Umfang für kürzere Beförderungszeiten von max. 10 bis 15 Minuten auf Stehplätze zurück zu greifen.** Dies ist bundesweiter Usus.
BUND-Hessen (29.04.2018)	Zu VII-4.2 „Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN)“ Die im Odenwaldkreis betriebenen **Fahrkartenautomaten müssen alle gültigen und anerkannten Fahrkarten anbieten.**	**Die Fahrkartenautomaten an den Bahnstationen unterliegen vollständig der Zuständigkeit des RMV.** RMV- und VRN-Tarif sind über die Automaten kaufbar. Ansonsten besteht lediglich eine **einseitige Anerkennungsregelung ausgewählter VRN-Netzkarten** im Odenwaldkreis.
PRO BAHN (30.04.2018)	Die betrieblichen und fahrzeugseitigen Anforderungen sind gut und ausführlich dargestellt (L x 4).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	Besonders hervorheben möchten wir unser Lob für **eine engagierte Anschlusssicherung mithilfe von Echtzeitdaten.** So werden gute Voraussetzungen für einen integrierten ÖPNV geschaffen.	(s. o.)
	Kapitel VII-3, Fahrgastgarantien: Wir begrüßen **die umfangreichen Garantien, die die OREG für ihre Fahrgäste bereitstellt.** Der Mix aus Mobilitäts- und Pünktlichkeitsgarantie weisen zwar in die richtige Richtung (L x 2), die vielen für den Alltagskunden **schwer nachvollziehbaren Ausnahmen bei Anwendung der Fahrtzielgarantie sind allerdings nur als kundenfern zu deklarieren.** Schließlich differenziert der ÖPNV-Kunde nicht zwischen „lokalen“ und „regionalen“ Linien, sondern sieht Bus und Bahn als integriertes Angebot (dafür kaufen Dauerkunden schließlich ihre Zeitkarte – nicht für ein Teilnetz).	Die OREG stimmt der Stellungnahme zu. **Die Problematik ergibt sich jedoch aus den unterschiedlichen Zuständigkeiten** der lokalen und regionalen Aufgabenträger.
	Wir fordern daher, nach **Lösungen zu suchen, die eine wirkliche Fahrtzielgarantie für das Gesamtsystem ÖPNV** beinhaltet und nicht eine nach organisatorischen Befindlichkeiten heruntergebrochene (F x 3).	Es handelt sich nicht um organisatorische Befindlichkeiten. **Im Odenwaldkreis bestehen eben von Fahrgastseite andere Anforderungen** als im Ballungsraum.
	Kapitel VII-4, Tarife: Wir begrüßen ausdrücklich **die langfristigen Bemühungen der OREG, die ÖPNV-Tarife für ihre Fahrgäste zu optimieren** (L x 4). Wir begleiten diesen Prozess als unmittelbar Betroffene sehr gerne mit.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Ebenso sehen wir neben der Beibehaltung der Anerkennungsregelungen für VRN-Netzkarten **in der Aufhebung der Nutzungsrestriktion für VRN-MAXX-Ticket-Kunden an Werktagvormittagen** einen wichtigen Beitrag, den Tarifdschungel zu lichten (L x 4).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Wir begrüßen, dass **die Aufgaben der OREG klar beschrieben werden** und sehen hier eine Vorbildfunktion für andere …	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	… lokale ÖPNV-Aufgabenträger (Kapitel VIII-5; L x 2). So werden die Komplexität der ÖPNV-Organisation und die Erforderlichkeit eigener Strukturen zur optimalen lokalen Steuerung vor Ort transparent.	(s. o.)
zu Kapitel VIII „Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV“		
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (27.04.2018)	Anmerkungen zum Thema Barrierefreiheit:	
	S. 154 ff.: **Der Zielzeitpunkt 01.01.2022 für die vollständige Barrierefreiheit wird** beim grob skizzierten Haltestellenausbauprogramm in Kap. VIII in Verbindung mit Anlage VIII-02 **nicht hinreichend konkret berücksichtigt.**	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Ausnahmen sind gem. HÖPNVG § 14 Abs. 4 in Verbindung mit PBefG § 8 Abs. 3 Satz 3 konkret zu benennen und zu begründen. Im Sinne einer „konkreten“ Benennung **sollten alle Haltestellen einzeln benannt werden, die erst nach dem 01.01.2022 vollständig barrierefrei ausgebaut werden** – jeweils mit Begründung.	Eine Aussage, welche Bushaltestellen <u>vor</u> und <u>nach</u> dem 01.01.2022 im HLS und ILS tatsächlich ausgebaut sein werden, ist seitens der OREG als kreisweiter LNO nur mit großen Unsicherheiten vorzunehmen. Die Planungshoheit und die Finanzierung des Eigenanteils liegen bei den kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Der Umfang des jährlichen Zuflusses an Fördermitteln (Positivbescheide) ist außerdem nicht abzuschätzen. **In der Anlage VIII-2 wird dennoch eine Priorisierung <u>vor/nach</u> dem Stichtag 01.01.2022 je Haltestelle nachgetragen.**
	Aus der Anlage VIII-02 geht zwar hervor, welche Haltestellen im Gültigkeitszeitraum 2019-24 im Innerortslinien-Standard (ILS) und im Hauptlinien-Standard (HLS) ausgebaut werden sollen und damit auch, welche nicht. Allerdings **fehlt hier der Bezug zum Zielzeitpunkt 01.01.2022** (bzw. die Differenzierung vor/nach dem 01.01.2022). Zudem fehlen die weiteren Haltestellen (außer ILS u. HLS).	Für die Abschlussfassung des NVP wird die OREG in einer weiteren Anlage (VIII-3) **eine Liste mit allen Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV jenseits des HLS und ILS aufstellen, die keine Priorisierung hinsichtlich eines barrierefreien Ausbaus im Zeitraum 2019-2024 erfahren werden.** Die Gründe werden zu jeder einzelnen Haltestelle kurz erwähnt.
	S. 18, S. 164, S. 165, S. 171: Eine **Anhebung der Warteflächen auf ein Niveau von (lediglich) 18 cm sollte gemäß den hessischen Förderregeln nur dort erfolgen,** …	Die Hinweise und Ergänzungen werden in die genannten Textstellen im NVP aufgenommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)	… **wo infolge bleibender ungünstiger Rahmenbedingungen bei Bau und Betrieb eine Anhebung auf mindestens 20 cm, besser 22 bis 25 cm, noch nicht machbar ist** (vgl. zutreffende Darstellung auf S. 165). Darauf sollte durchgehend hingewiesen werden. Zudem könnte ergänzt werden, dass für eine Förderung der Nachweis der Notwendigkeit vom Zuwendungsempfänger zu erbringen ist.	(s. o.)
	S. 162: Bushaltestellen, die nur mit **niederflurgerechten Sonderbordsteinen und mit taktilen Leitstreifen** versehen werden, können als „teilweise“ oder „weitgehend“ barrierefrei, aber nicht grundsätzlich als „vollständig“ barrierefrei bezeichnet werden. **Die „vollständige Barrierefreiheit“ geht über das bloße Vorhandensein dieser beiden Ausstattungsmerkmale hinaus.** Vgl. hierzu das von Hessen Mobil herausgegebene „Informationsblatt für Haltestellen“ bzw. S. 165 ff. im NVP-Entwurf.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Die genannten Textstellen werden entsprechend abgeändert.
	S. 165: Die Neuanlage von Haltestellen ist auf einen Zeitraum von 20 bis 30 Jahren ausgerichtet. Der Zyklus des Fahrzeugparks ist wesentlich kürzer. **Es sollte daher aufgezeigt werden, auf welchen Linien bzw. Strecken und mit welchem zeitlichen Horizont das Problem Außenschwenktüren gelöst werden kann.**	Die OREG vermag nicht zu beurteilen, welche Türsysteme bei Überlandbussen und bei Midi-Stadtbussen in 10, 20 oder 30 Jahren auf dem Markt sein werden. Die anstehende Vergabe der Leistungen wird einen Zeitraum von 10 Jahren (2020-2030) umfassen. Die OREG wird das Spektrum an einsetzbaren Fahrzeugen nicht dadurch einschränken, indem sie konkrete Türsysteme vorgibt oder ausschließt. Denn **bei allen Überlandbussen sind derzeit und auch im Planungshorizont 2019-2024 Außenschwenktüren als Stand der Technik anzusehen**, insbesondere was diejenigen Fahrzeugtypen betrifft, die angesichts der topografische Einsatzbedingungen im Odenwaldkreis bevorzugt in die enger Wahl kommen. …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)	(s. o.)	… Es ist zutreffend, dass hier die UNECE-Richtlinie R107 bzgl. der Anforderungen an die barrierefreie Ausgestaltung der Fahrzeuge nicht mit den national gesetzlichen allgemeinen Zielstellungen zur vollständigen Barrierefreiheit hinsichtlich Spalthöhen und -breiten und der hierzu notwendigen Bordhöhen harmoniert. **Dieses grundsätzliche Problem kann allerdings nicht auf der Ebene eines lokalen Nahverkehrsplanes einer Lösung zugeführt werden.**
BUND-Hessen (29.04.2018)	**Die Fahrplandaten** [an Haltestellen?, Anm. IGDB] **müssen in einer für Ungeübte lesbaren Form ausgehängt werden, damit schnell die nächste Abfahrt und das Fahrtziel ablesbar sind.** Eine Kartendarstellung mit Eintrag der Linie wäre hilfreich. Dies kann auch über **eine Bereitstellung dieser Daten im Internet** geleistet werden. Dann sind aber an der Haltestelle entsprechende funktionierende Informationen erforderlich.	**Stark nachgefragte Haltestellen von Bahn und Bus verfügen i. d. R. über Informationsvitrinen, in denen auch stilisierte oder topographische Liniennetzpläne als Kartendarstellungen aushängen.** Im Internetauftritt des RMV können Haltestellenaushänge individuell zusammengestellt und abgerufen werden. Auf dem Markt gibt es bereits Haltestellenaushänge mit digitaler Anzeige des Fahrplans; bisher sind diese im Odenwaldkreis jedoch nur punktuell bzw. testweise zur Anwendung gelangt. Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.
	Zu VIII-2.4 „Ausstattungsmerkmale“	
	Jeder Haltepunkt muss mit einer Wartehalle ausgestattet werden.	**Der Katalog in Tabelle VIII-3 sieht für fast alle Bushaltestellen Wartehallen vor, bei den Kategorien „H“, „L“ und „M“ jedoch nach Bedarf** (z. B. in maßgebender Einstiegsrichtung). Bushaltestellen der Kategorie „N“ außerorts, also in unbebauten Gebieten, können von dieser Forderung ausgenommen bleiben.
	Die verschiedenen Bauformen von Haltestellen einschließlich der Wartehallen müssen zugunsten eines einheitlichen Erscheinungsbildes des ÖPNV beseitigt werden. Die schafstallartigen Holzhütten (S. 164) oder Eternit-Unterstände waren vielleicht 1960 angemessen.	Die Wartehallen gehören den Städten und Gemeinden. Die OREG kann im NVP dazu Vorschläge unterbreiten und koordinierende Funktion wahrnehmen. Die Wartehallen in Holzbauweise mit transparenten Seitenwänden sind für dörfliche Ortsbilder angemessen. …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
BUND-Hessen (Forts.)	(s. o.)	… **Die OREG wird darauf hinarbeiten, dass ältere Wartehallen, die den aufgestellten Anforderungen nicht genügen, ersetzt werden** (vgl. bspw. Abb. VIII-7, linkes Foto).
	Es ist für die Verantwortlichen der OREG beschämend, **dass im Jahr 2018 Bilder von Haltestellen wie auf Seite 175 möglich sind.** Bei dieser Art des Zugangs darf man sich über mangelnde Akzeptanz nicht wundern.	Im Rahmen des betreiberübergreifenden Haltestellenmanagements **wird die OREG systematisch Mängel im Bestandsnetz identifizieren und beheben lassen** (vgl. Kap. VIII-4).
	Zu VIII-4 „Betreiberübergreifendes Haltestellenmanagement“	
	Das Haltestellenmanagement muss auf **sofortige Beseitigung von Beschädigungen** umgestellt werden. Ein jährlicher Reinigungs- und Reparaturturnus ist völlig unmöglich. Hierfür muss **an jeder Haltestelle eine verantwortliche und kompetente Kontaktaufnahme** für Mängelanzeigen angeboten werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
PRO BAHN (30.04.2018)	Die Anforderungen an Bushaltestellen allgemein sowie Vorgaben zur Barrierefreiheit sind sehr ausführlich und nachvollziehbar dargestellt. Im Vergleich zu anderen Landkreisen stellen wir im Odenwaldkreis außerdem **eine größtenteils gut gepflegte und sehr dichte Haltestelleninfrastruktur** fest (L x 4).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Es wurde zwar eine ausführliche Mängeltypisierung durchgeführt, es fehlt jedoch **ein detaillierter Soll-Ist-Abgleich zwischen Bestand und diesen möglichen Mangelsituationen. Ein Umsetzungskonzept zur Behebung eventueller Mängel im Haltestellenbestand** in Zusammenarbeit mit den Kommunen wäre ebenfalls wünschenswert.	Eine Mängelanalyse im NVP, die über das Aufzeigen exemplarischer Defizite hinausgeht und jede Haltestellenposition einzeln bewertet, bedeutet eine sehr umfangreiche Vor- bzw. Zuarbeit. Adressaten des Kapitels sind auch die Städte und Gemeinden, der Kreis und die Verkehrsunternehmen. **Die OREG wird im Rahmen des Haltestellenmanagements das Thema der Erneuerung der Haltestelleninfrastruktur weiterhin auf der Agenda behalten.**
	Uns ist bewusst, dass eine solche **ausführliche Analyse über alle Haltepositionen** vermutlich nicht in angemessener Zeit leistbar wäre; …	

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme (Hervorhebungen durch OREG)	Empfehlungen von OREG und IGDB
PRO BAHN (Forts.)	… zumindest für eine wichtige Teilmenge der Haltestellen (z. B. Kategorien A bis K ohne D, H und L) halten wir **eine solche Analyse jedoch für dringend erforderlich, um glaubhafte Aussagen über die Aufenthaltsqualität zu treffen** und einen Mindestkomfort für einen Großteil der Fahrgäste zu gewährleisten (F x 2). Die durchgeführte beispielhafte Darstellung halten wir nicht für ausreichend.	(s. o.)
zu Kapitel IX „Finanzierungskonzept“		
PRO BAHN (30.04.2018)	**Die Kosten- und Finanzstrukturen wurden gut dargestellt.** Interessierte Leser erhalten durch diese Transparenz einen Einblick in die Bestandteile der Kosten- und Einnahmearten (L x 2).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Nachträge durch OREG (GB Nahverkehr)		
-	Kap. VI-9.7 „Zulässige Warte- und Übergangszeiten“ **Der pauschale Zeitbedarf von 5 Minuten für den Fußweg zwischen Klassenraum und Bushaltestelle** ist in den angegebenen Wartezeiten vor bzw. nach den Unterrichtszeiten in Tab. VI-6 nicht enthalten.	Dieser Sachverhalt soll im angegebenen Kapitel besser herausgestellt werden.
Nachträge durch IGDB		
-	Anlage IV-3 „Verkehrliche Merkmale der ÖPNV-Linien auf dem Gebiet des Odenwaldkreises“ **Die Linie VAB 98 fehlt**, die von Amorbach bis zum Schloss Eulbach fährt.	Die einbrechende Linie VAB 98 wird in die Auflistung der Bestandslinien auf dem Gebiet des Odenwaldkreises aufgenommen.

Synopse der Stellungnahmen aus dem förmlichen Anhörungsverfahren nach § 14 Abs. 7 HÖPNVG

[eigene Zusammenstellung]

Fahrgastverband
PRO BAHN
Regionalverband Starkenburg e.V.

Postfach 1269 • 64356 Mühltal
Tel.: 01577 9217391
E-Mail: info@starkenburg.pro-bahn.de
www.pro-bahn.de/starkenburg

Regionalvorsitzender: Peter Castellanos
Steinmetzweg 38 • 64625 Bensheim
Tel.: +49(0)721 / 66997061
Mobil: +49(0)157 / 79217391
E-Mail: peter.castellanos@pro-bahn-hessen.de

Bankverbindung:
Volksbank Darmstadt-Südhessen
IBAN: DE83 5089 0000 0000 5713 00
BIC: GENODEF1VBD

PRO BAHN Starkenburg e.V. • Postfach 1269 • 64356 Mühltal

IG Dreieich Bahn GmbH (IGDB)
NVP Odenwaldkreis
Im Steingrund 3
63303 Dreieich

und

OREG mbH
Hulster Straße 2
64720 Michelstadt

30.4.2018

Sehr geehrter Herr Dr. Schmöe,
Sehr geehrter Herr Menzer,

wir bedanken uns dafür, dass uns die Möglichkeit eingeräumt wird zum Entwurf des Nahverkehrsplans für den Odenwaldkreis Stellung zu beziehen. Gleichwohl wir die Frist zur Abgabe der Stellungnahme für angemessen halten und wir durchaus eine umfangreichere Öffentlichkeitsbeteiligung ggü. dem vorherigen NVP feststellen, hätten wir uns als Fachverband gewünscht viel eher in die Erstellung einbezogen zu werden.

Ein fast fertiges bereits mit anderen Akteuren abgestimmtes Planwerk zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu bearbeiten dürfte sich mit Blick auf die bereits eingeleitete Ausschreibung aller Verkehrsleistungen aus unserer Sicht schwierig gestalten. Wir müssen daher davon ausgehen, dass viele unserer vorgebrachten detaillierten Anregungen und Überlegungen nicht im erforderlichen Umfang berücksichtigt werden können. Es bleibt uns nur zu wünschen in Zukunft intensiver einbezogen zu werden. Wie Sie sehr vorbildlich dokumentiert haben, gab es über verschiedene Arbeitssitzungen ausreichende Gelegenheiten dazu.

Trotz dieses „verfahrenstechnischen Mankos“ möchten wir grundsätzlich lobend voranstellen, dass das vorliegende Planwerk nicht mehr allein auf den Schülerverkehr abstellt, sondern insbesondere potenziellen Kunden stärker in den Blick nimmt, als das in den Vorgängerversionen der Fall war.

Mit freundlichen Grüßen,

Peter Castellanos, den 30.4.2018
Vorsitzender

Stellungnahme zum Entwurf des lokalen Nahverkehrsplans für den Odenwaldkreis 2019 – 2024

PRO BAHN Starkenburg e.V., 30.4.2018

0a. Grundlagen des Bewertungsverfahrens

I. PRO BAHN bewertet als Verbraucherverband die Inhalte von Planwerken grundsätzlich nach ihrem Fahrgastnutzen. Des Weiteren spielt für uns der verantwortliche Umgang mit Steuergeldern eine zentrale Rolle. Ziel eines jeden Aufgabenträgers sollte es sein über eine hohe Nutzerzahl den Subventionsbedarf des ÖPNV möglichst niedrig zu halten.

II. Im Nahverkehrsplan konkretisiert der Aufgabenträger die „ausreichende Verkehrsbedienung" für den ÖPNV in seinem Wirkungsbereich. Neben den aus gesellschaftspolitischer und rechtlicher Sicht für die Aufgabenträger unumgänglichen Ausgestaltung des Schülerverkehrs gehört dazu auch die angemessene Vorhaltung eines Angebotes für Menschen ohne Pkw, ohne Fahrerlaubnis oder anderen Gruppen ohne Entscheidungsfreiheit in der Verkehrsmittelwahl („Captive Riders"). Die unangemessene Einschränkung von Verkehrsangeboten oder das Unterlassen von Verbesserungsmaßnahmen interpretieren wir vor diesem Hintergrund als Einschränkung der Mobilität und damit der gesellschaftlichen Teilhabe dieser Betroffenen (z.B. eingeschränkte Flexibilität in der Zielwahl, Terminfindung, Vollständige Teilnahme an gesellschaftlichen Events usw.).

III. Der ÖPNV nimmt eine wichtige klimapolitische Funktion zur nachhaltigen Senkung der Umweltbelastungen im Verkehr ein. Als Umweltverband interpretieren wir in einer Vernachlässigung des ÖPNV bzw. alleinigen Beibehaltung eines unzumutbaren Status quo ein Desinteresse der Aufgabenträger eine für künftige Generationen intakte Umwelt zu bewahren.

IV. Forderungen (**F**) von PRO BAHN berücksichtigen neben Fahrgastbelangen auch organisatorische Belange der ausführenden Stellen. Basis hierzu bildet der uns bekannte allgemeine Stand der Technik und Erfahrungen aus vergleichbaren Regionen. Bei Forderungen handelt es sich daher ausdrücklich NICHT um „unerfüllbare Wünsche", sondern um „Muss-Anforderungen" zur Schaffung von Grundlagen für ein aus unserer Sicht zumutbares ÖPNV-Angebot im Sinne einer menschenwürdigen Daseinsvorsorge.

V. Vorschläge bzw. Anregungen (**V**) von PRO BAHN dienen in erster Linie als Hinweise zur Überprüfung. Sie sollen perspektivische Weiterentwicklungen aufzeigen, denen die Aufgabenträger nachgehen können, wenn Sie ein Interesse an einem kundenorientierten ÖPNV verfolgen. Es handelt sich hierbei

um „Kann-Anforderungen“ zur Schaffung von zusätzlichen Qualitäten für einen attraktiven ÖPNV. Eine unbegründete Nichterfüllung deuten wir als Desinteresse an einem attraktiven ÖPNV.

VI. Als Lob (**L**) von PRO BAHN ist ein Inhalt mit Vorbildfunktion zu verstehen, der für andere Regionen zur Nachahmung empfohlen wird.

VII. Forderungen (**F**) und Lob (**L**) werden in einem einfachen Punktesystem gewichtet (Faktor 1 für sehr geringes, 2 für geringes, 3 für hohes, 4 für sehr hohes Gewicht). Diese Summe aus Forderungs- und Lobpunkten bildet die für die Bewertung des NVP-Entwurfs wertungsrelevante Gesamtpunktemenge. Anschließend werden Lobpunkte durch die wertungsrelevante Gesamtpunktemenge geteilt. Das Ergebnis bildet den sogenannten „ÖPNV-Planungsindex“ – eine Kennziffer zur Bewertung von ÖPNV-Planwerken hinsichtlich ihrer Kundenfreundlichkeit und politischen Zukunftsfähigkeit nach den durch PRO BAHN festgelegten Maßgaben.

Vorschläge/Anregungen (**V**) sind als neutrale Hinweise aufzufassen und bedürfen daher keiner Gewichtung. Werden diese jedoch umgesetzt, kann der ÖPNV-Planungsindex des Planentwurfs nach Veröffentlichung der Endfassung verbessert werden (Näheres unter Kapitel 9).

Die Gewichtung erfolgt individuell unter Abwägung unserer konkreten Erwartungen über eine „gute ÖPNV-Planung“. Werden unsere Erwartungen aus langjähriger Erfahrung mit der Bewertung und Begleitung von Nahverkehrsplänen in ihrer Umsetzung durch zusätzliche unter Kapitel 0b nicht beschriebene Qualitäten übertroffen, wird dies entsprechend durch Lobpunkte honoriert.

VIII. Das soeben vorgestellte Bewertungsverfahren ist offen für Optimierungsvorschläge. Falls die an einem Planwerk bearbeitenden Stellen ihre Arbeit als nicht angemessen bewertet empfinden, würden wir uns freuen, wenn Sie uns Ihre Kritik zukommen lassen könnten (Kontaktmöglichkeiten sind dem Einführungsschreiben zu entnehmen).

0b. Anforderungsprofil zum Bewertungsverfahren

Aus Sicht von PRO BAHN sollte ein lokaler Nahverkehrsplan mindestens folgende Themenbereiche des ÖPNV behandeln (nicht notwendigerweise nach der hier dargestellten Reihenfolge/Gliederung):

I. Bestandsaufnahme:

a. Verständliche Darstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen auf allen relevanten politischen Ebenen.

b. Darstellung aller für den ÖPNV relevanten allgemeinen Ziele der Raumplanung,

c. Darstellung der zentralen Orte im und in direkter Nachbarschaft zum betrachteten Planungsraum.

d. Ungeschönte Darstellung des ÖPNV im Status quo aus Perspektive seiner Nutzer. Hierbei sollen insbesondere behandelt werden:

i. Reisezeitvergleiche zwischen MIV und ÖPNV, sowie Umsteigehäufigkeiten auf den in b) ermittelten Relationen zwischen den zentralen Orten innerhalb des Planungsraumes und von diesen zu außerhalb des Planungsraumes nächstliegenden zentralen Orten. Die Reisezeitvergleiche und Umsteigehäufigkeiten sind hinsichtlich ihrer Relevanz für die weitere Planung zu kommentieren.

ii. Fahrzeuge und Haltestellen (darunter Verknüpfungspunkte, Barrierefreiheit, Anteil eingesetzter Niederflurfahrzeuge etc.)

iii. Tarifsituation (Darstellung aller angewendeten Tarife, deren räumlicher Geltungsbereich, Übergangstarife etc.)

iv. Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln (Zuwegung von Haltestellen im Fußverkehr, Integration des Fahrrades, P+R usw.)

v. Vorhandene Nachfrage im ÖPNV- und MIV-Netz

e. Anforderungen an den ÖPNV vonseiten der Bürgerinnen und Bürger, Kommunen, ÖPNV-Kunden, Verbände, Verkehrsunternehmen, sowie anderen Akteuren

II. Anforderungsprofil: Zu den unter Absatz I genannten Themen sind geeignete Soll-Werte durch den Aufgabenträger zu definieren.

III. Mängelanalyse: Soll-Ist-Abgleich der Bestandsaufnahme mit dem formulierten Anforderungsprofil

IV. Angebotskonzeption: Konzept zur Beseitigung der beschriebenen Mängel (inklusive Umsetzungskonzept mit Angaben zur Finanzierung und ungefähren Zeiträumen).

Aus den unter Absatz I.c ermittelten zentralen Orten und übrigen Orten im Planungsraum ist ein Netzkonzept nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008 (RIN 2008)[1] zu entwickeln. Den so ermittelten Betrachtungskorridoren werden Verbindungsfunktionsstufen zugewiesen, denen wiederum ein differenziertes Bedienungsangebot abhängig von den räumlichen Rahmenbedingungen eines jeden Betrachtungskorridors (Einwohnerpotenzial, Nachfragedaten etc.) zuzuordnen ist.

V. Planungsdokumentation: Das Verfahren zur Erstellung des Nahverkehrsplans ist so zu dokumentieren, dass nicht am Planungsprozess Beteiligte die Planungsprämissen und Maßnahmenentwicklung im Nachhinein nachvollziehen können. Eine größtmögliche Transparenz sollte angestrebt werden – schließlich werden zur Erstellung des Planwerks Steuergelder aufgewendet.

[1] Richtlinie für integrierte Netzgestaltung 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2008

1. Allgemeines & Bestandsaufnahme

I. Das Beteiligungsverfahren ist hervorragend dokumentiert. Die umfangreiche Transparenz ermöglicht eine große Nachvollziehbarkeit und zeigt deutlich die Anforderungen an den ÖPNV vonseiten der verschiedenen Akteure (**L x 4**).

II. Wir bedauern, dass wir nicht eher in den Planungsprozess eingebunden worden sind und würden es begrüßen, wenn dies in Zukunft anders gehandhabt würde (**V**).

III. Die rechtlichen Rahmenbedingungen wurden ausführlich und plausibel dargelegt und hinsichtlich des Planungsraumes konkretisiert (**L x 2**).

IV. Aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 geht aus Ziel 5.1.3-7 (Z) hervor den Integralen Taktfahrplan als Planungsprinzip zur landesweiten Gestaltung des ÖPNV zu verfolgen („HESSEN-Takt"). Im vorliegenden NVP-Entwurf wird nur über die Festlegung von Bedienungshäufigkeiten und einigen Anschlussrelationen (Kapitel VI-10.2) darauf Bezug genommen. Es fehlen jedoch Anforderungen bzw. Darstellung von Ausnahmen der Ausbildung von Taktknoten (z.B. Entwicklung von Reichelsheim zu einem 00-Knoten). Es wird daher vorgeschlagen konkrete Taktnoten und Anschlussrelationen dieser Taktnoten zu ergänzen (**V**).

V. Aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 geht aus dem Ziel 5.1.3-9 (Z) hervor, dass die Odenwaldbahn eine „überregional bedeutsame Nahverkehrsstrecke" auf der Relation Hanau/Darmstadt – Eberbach – Stuttgart darstelle. Dies und das ebenda formulierte landesplanerische Ziel diese Relation in das Fernverkehrsnetz einzubeziehen sollte unseres Erachtens im Abschnitt „Verkehrsachsen" informell vermerkt werden (**V**).

VI. Es werden nur die zentralen Orte innerhalb des Odenwaldkreises in Abb. IV-4 dargestellt, obwohl im Text zuvor auf die Relevanz außerhalb liegender zentraler Orte hingewiesen wird. Die hinter der Kreisgrenze nächstgelegenen zentralen Orte sind in die Abbildung aufzunehmen (**F x 2**).

VII. S.45f: Es werden mehrfach die Begriffe „Beschäftigte am Wohnort" und „Beschäftigte am Arbeitsort", „Binnenpendler", „Auspendler", „Einpendler" verwendet. Ein kurzer Erläuterungstext zur Abgrenzung der Begriffe wäre für so manchen fachfremden Leser sicher eine Hilfe. (**V**).

VIII. Die Pendlerbeziehungen sollten deutlicher visualisiert werden (wenn möglich relationsbezogen und nicht mit Balkendiagrammen; vgl. Abbildung unten). Aus den Angaben können keine Anforderungen an den lokalen und regionalen Busverkehr in den jeweiligen Betrachtungskorridoren abgeleitet werden (**V**).

IX. Aus Abb. IV-9 oder Abb. IV-11 sollten die Pendlerverflechtungen in die benachbarten Mittel- und Unterzentren außerhalb des Odenwaldkreises hervorgehen, um valide Aussagen über kreisgrenzen übergreifende Pendlerverflechtungen treffen zu können. Abb. IV-10 stellt nur die Verflechtungen zwischen Gemeinden im Odenwaldkreis und den benachbarten Kreisen dar. Dies ist unzureichend, um Aussagen über vorhandenen oder fehlenden Bedarf für kreis-

übergreifende lokale Relationen[2] zu treffen. Die Verflechtungen zu benachbarten zentralen Orten außerhalb des Odenwaldkreises sind daher in einer der bestehenden oder einer neuen Abbildung zu ergänzen (**F x 4**).

X. Die Planung des ÖPNV-Angeboten muss auf die freie Schulwahl in Hessen Rücksicht nehmen. Fehlende bzw. uneinheitliche Daten können selbstverständlich nicht ohne Weiteres kompensiert werden (vgl. S.58), doch kreisübergreifendende Relationen innerhalb Hessens sollten zumindest darstellbar sein.

Im Text (S.55ff) werden mengenmäßige Angaben zu einigen kreisübergreifenden Relationen getroffen. Zur Klarstellung sollten auch Schulauspendler zwischen dem Odenwaldkreis und den Schulstandorten im Kreis Bergstraße und Kreis Darmstadt-Dieburg dargestellt werden. Sofern es keine Schulauspendler gibt, ist dies nachrichtlich zu vermerken (**F x 2**).

XI. Die Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes auf Straße und Schiene ist sehr ausführlich, enthält alle erforderlichen Angaben (differenziert dargestellte Bedienungshäufigkeiten, Linienführungen, Fahrgastaufkommen etc.) und berücksichtigt betriebliche Besonderheiten (Linienkonzept der Odenwaldbahn). Alle Angaben sind gut visualisiert (**L x 4**)

XII. Gute ausführliche Darstellung der touristischen Destinationen! (**L x 4**)

Wir regen an in der Auflistung der touristischen Ziele auf Seite 62 die Brauerei Schmucker in Ober-Mossau zu ergänzen. Neben Führungen mit Bierverkostung finden dort auch Festivitäten (z.B. Brauereifest), statt. Gerade die unlimitierte Bierverkostung bei Führungen könnte als Marketinggag zur ÖPNV-Nutzung animieren (**V**).

XIII. S.62 im Vergleich zu Anlage II-02, S.4: Einerseits wird der Marbach-Stausee als tegestouristische Destination betont, andererseits wird eine bessere Erschließung aus dem Kreis Bergstraße nicht für erforderlich gehalten (Aussage Linie 50 sei ausreichend). Die touristische Erschließung der Oberzent (insbesondere in Richtung der Mittelzentren Weinheim/Heppenheim nur über „TaxOmobil“ auf einer Teilstrecke halten wir für unattraktiv und nicht konkurrenzfähig zum MIV.

Zusammen mit einer Durchbindung zu den touristischen Zielen Brauerei Schmucker, Erbach und Michelstadt halten wir eine Durchbindung der VRN-Linie 667 mit Halt in Hüttenthal (Erschließung des Marbach-Stausees aus Richtung Osten) und in Ober-Mossau (Brauerei Schmucker) für erforderlich (**F x 2**). Eine Umsetzung ist mit dem Kreis Bergstraße bzw. dem VRN abzustimmen.

XIV. S.63: Die Freizeitbuslinien sind nicht vollständig aufeinander abgestimmt. Nibelungenbus und NaTourBus 50N verpassen sich in Michelstadt auf der Relation Eberbach – Reichelsheim um 7 Minuten zur geraden Stunde. In Fahrtrichtung West – Ost von Nibelungenbus auf 40N beträgt der Übergang 1h 11

[2] Z.B. Erfassung wie viele Pendler auf den Relationen Beerfelden – Wald-Michelbach – Weinheim bzw. Weschnitztal, Michelstadt – Fürth bzw. Weschnitztal, Reichelsheim – Wald-Michelbach

Minuten. In der Gegenrichtung kommt nur ein knapper 2-Minütiger Übergang zu Stande, der im Alltagsbetrieb wohl kaum als solcher beworben werden kann. Daher sollte auf S.63 der Satz im fünften Absatz wie folgt formuliert werden: *„Eine Besonderheit ist die zeitliche und räumliche Vernetzung **einiger Freizeitbuslinien** untereinander."* (**V**)

XV. In Tabelle IV-2 sollte die touristischen Ziele in Lindenfels (Altstadt, Burgruine und „Schöne Aussicht") im Linienverlauf der Linie 665 ergänzt werden. Der Text unter der Tabelle sollte entsprechend ergänzt werden (**V**).

XVI. Die Fahrgastnachrage ist vorbildlich produktspezifisch dargestellt. Es fehlen lediglich ausführlichere Angaben zum regionalen Busverkehr (gleichwohl dieser nicht in die Zuständigkeit des lokalen NVP fällt) und eine zusammenfassende kartenbasierte Gesamtdarstellung (**L x 1**)

XVII. In der Bestandsaufnahme fehlt eine Darstellung der Auslastung des Straßennetzes. Hessen mobil stellt Verkehrsmengenkarten kostenlos online bereit. Wenngleich die gegenwärtig verfügbaren Daten etwas veraltet sind, sollten sie dennoch informell erwähnt werden, um daraus Rückschlüsse zur Verkehrsnachfrage auf den zu betrachtenden Korridoren zu ziehen. Für eine vollständige Darstellung des Verkehrsgeschehens sind diese in die Betrachtungen aufzunehmen (**F x 4**).

2. Anforderungen

I. Wir begrüßen es sehr, dass der Odenwaldkreis Anforderungen an den lokalen & regionalen ÖPNV in seinem lokalen Nahverkehrsplan formuliert! (**L x 4**)

II. Die Forderung nach Infrastrukturerweiterung, verbesserten Taktzeiten, kürzeren Reisezeiten und Prüfung einer Elektrifizierung (S.68) teilen wir als Mitinitiatoren der letzten Modernisierung 2005 uneingeschränkt (**L x 4**)! Wir regen mittelfristig zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen statt einer kostspieligen Bahnsteigerweiterung aller Bahnhöfe den (Wieder-)Einsatz von Doppelstock-Zügen (ggf. elektrisch, wenn die Tunnel für einen Oberleitungsbetrieb entsprechend hergerichtet werden können) zu prüfen (**V**).

Die Forderung nach einem Stunden-Takt auf dem Südabschnitt der Odenwaldbahn (S.68f) teilen wir ebenso uneingeschränkt! Wir regen zusätzlich an südlich von Erbach die (Wieder-)Einrichtung folgender (Bedarfs-)haltepunkte für die Odenwaldbahn zu prüfen, um dem geforderten Stunden-Takt zusätzliche Potenziale zuzuführen und die Wohnstandorte südlich Erbach attraktiv zu halten: Erbach-Lauerbach, Ebersberg, Friedrichsdorf (Rhein-Neckar-Kreis), Gaimühle (Rhein-Neckar-Kreis; hier allerdings auch im Interesse der Erschließung des Sensbachtals) (**V**). Nach unseren Kenntnissen, dürfte der zusätzliche Zeitaufwand von ca. 3 Minuten zwischen Erbach und Beerfelden-Hetzbach und 3 Minuten zwischen Beerfelden-Hetzbach und Eberbach betriebs- und anschlusstechnisch unproblematisch sein.

III. Wir begrüßen einerseits die verkehrspolitische Forderung nach einem verlässlichen ÖPNV-Angebot und einem Basisangebot ggü. dem MIV auf nachfragestärkeren Neben- und Erschließungskorridoren (vgl. S.69), vermissen jedoch

andererseits Aussagen zugunsten eines systematisierten kreisgrenzen übergreifenden Angebotes (**L x 1**).

Für eine Tourismus-Region ist ein Denken innerhalb von Verwaltungsgrenzen im ÖPNV schädlich und steht einer Ergänzung der gegenseitigen regionalen Stärken durch einen ungehinderten Austausch diametral entgegen. Eine alleinige Bedienung wichtiger kreisübergreifender Busverbindungen zum Kreis Bergstraße mittels des vorbestellungspflichtigen Produkts „taxOmobil", sowie fehlenden Aussagen zu Verbindungen in den südlichen Landkreis Miltenberg außerhalb der NaTourBus-Saison halten wir für unzureichend.

Verwunderlich ist in diesem Zusammenhang die hervorragende Darstellung der langfristigen Rahmenbedingungen auf Seite 69 (Abnahme Schülerzahlen, Zunahme Pkw-Verfügbarkeit bei Senioren, Erfordernis neue Kundengruppen zu erschließen (**L x 1**)), während kaum flächendeckende systematische Konsequenzen daraus gezogen werden (**V**).

IV. Die allgemeinen Anforderungen aus dem hessischen ÖPNV-Gesetz sind gut dargestellt und es wurden verständliche Grundsätze für die weitere Planung abgeleitet (**L x 2**). Die Grundsätze aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 (z.B. Ausgestaltung des ÖPNV nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans („HESSEN-Takt"; 5.1.3-7 (G)) sollten jedoch ergänzt bzw. für den Odenwaldkreis konkretisiert werden (**V**).

V. Die Anforderungen an die Notwendigkeit eines barrierefreien ÖPNV wurden aus den verschiedenen gesetzgebenden Ebenen ausführlich hergeleitet und konkretisiert (**L x 2**). Im Kapitel V-4.2 wird jedoch nur auf eine Barrierefreiheit gezielt, um Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen (Hochbetagte, Gehörlose etc.; vgl. S.75) nicht zu benachteiligen. Zur Herstellung einer Barrierefreiheit für Menschen, die aus der Verwaltung des ÖPNVs (z.B. Netzplanung) benachteiligt werden, wird dagegen nichts ausgeführt (Barrierefreiheit in der Verkehrsmittelverfügbarkeit).

Aus unserer Sicht sollte der aus den übergeordneten gesetzlichen Instanzen hergeleitete Begriff der Barrierefreiheit auch auf die Verkehrsmittelverfügbarkeit als Voraussetzung für die räumliche Mobilität angewendet werden. Die zentrale Frage lautet: Welche elementaren Barrieren in der räumlichen Mobilität hat ein ÖPNV-Zwangskunde ggü. einer Person mit Pkw-Verfügbarkeit?

Ein ÖPNV-Netz, das fahrzeugseitig technisch zwar „vollständig barrierefrei" nutzbar ist, aber nicht die Überwindung von Kreisgrenzen oder anderer Netzlücken des ÖPNV-Angebots ermöglicht, kann aus unserer Sicht nicht als „barrierefrei" bezeichnet werden und benachteiligt jene Personengruppen, die aus den beschriebenen körperlichen Gründen, eines fehlenden Pkw-Besitzes oder Umweltbewusstseins betroffen sind.

Die laut §4 BGG zu vermeidende „fremde Hilfe" bei der Nutzung des ÖPNV ist unseres Erachtens also auch auf die Zielwahl für ÖPNV-Captives zu übertragen (*„Kann jeder sein Ziel grundsätzlich ohne fremde Hilfe mit dem Verkehrsmittel ÖPNV erreichen?"*). Wir fordern daher die Ergänzung einer entsprechenden Textpassage zur Verdeutlichung dieser Grundvoraussetzung (**F x 3**).

Nachfolgend ein Formulierungsvorschlag für einen Satz im zweiten Absatz des Kapitels V-4.2 „Begrifflichkeit und Systemkomponenten“:

„Voraussetzung für eine nutzerspezifische Umsetzung im ÖPNV-System ist jedoch, dass eine behinderte oder mobilitätseingeschränkte Person von sich aus in der Lage ist, in anderen Lebensbereichen (Wohnen, Arbeit, Versorgung etc.) eigenständig, selbstbestimmt und unabhängig zu agieren. ***Des Weiteren sollte der ÖPNV-Aufgabenträger seinerseits auf die Sicherstellung einer räumlichen Barrierefreiheit durch Verfügbarkeit eines entsprechenden ÖPNV-Angebotes in seinem Zuständigkeitsbereich als Grundvoraussetzung Rücksicht nehmen.*** *“*

VI. S.77 Ausnahmen „vollständige Barrierefreiheit“: Die benannten Ausnahmen sind aus unserer Sicht nicht hinreichend begründet (Beantwortung der elementaren Frage: *„Warum werden gerade diese Komponenten im Betrachtungszeitraum nicht barrierefrei hergestellt?“*). Dies muss nachgeholt werden, um den gesetzlichen Anforderungen aus dem PBefG (§8 Abs. 3 Satz 4) gerecht zu werden (**F x 2**).

VII. S.79 Planungsleitlinien: Wir begrüßen ausdrücklich die Systematisierung und Ausweitung des Angebots in die Nachtstunden. Insbesondere die Umstellung von Rufbusfahrten in fest bediente Fahrten ohne Voranmeldung werten wir als wichtigen Qualitätssprung im Sinne einer Angebotsoffensive (**L x 4**).

Ebenso begrüßen wir die anteilige Finanzierung von Innerortsverkehren. Damit unterstützt der Odenwaldkreis eine integrierte Verkehrsgestaltung und nimmt eine Vorbildfunktion ein (**L x 4**).

In Planungsprämisse 8 wird (zu Recht) auf die Notwendigkeit einer Prioritätensetzung hingewiesen, andererseits aber nicht begründet, ab wann eine Haltestelle als „ausreichend frequentiert“ gilt um einen barrierefreien Ausbau zu rechtfertigen. An anderer Stelle im Bericht kommt die Ziffer „25 Fahrgäste pro Haltestellenbereich“ vor. Dies sollte an dieser Stelle im Dokument zur besseren Lesbarkeit erwähnt werden (**V**).

Wir begrüßen die grundsätzliche Festschreibung von Niederflurfahrzeugen auf Hauptlinien als heutzutage selbstverständliche Grundvoraussetzung für Barrierefreiheit für alle Fahrgastgruppen (**L x 1**).

VIII. Die Angaben zur Aufteilung der Fahrgastnachfrage nach Fahrkartenarten auf S.85 ist durch die fehlende Darstellung der regionalen Linien sehr unvollständig. Die Angaben sind – wenn möglich – zu vervollständigen (**F x 2**).

IX. Es wurden differenzierte Anforderungen an Umsteigevorgänge definiert (**L x 2**; Kapitel VI-8), jedoch halten wir ein zweimaliges Umsteigen von Orten ohne zentralörtliche Funktionen für fragwürdig.

Jeder Umstieg kostet Zeit. Insofern sollten Umstiege durch möglichst viele attraktive Direktverbindungen reduziert werden. So ist auch die Anforderung eines einmaligen Umstiegs zu nächstliegenden Mittelzentren keine unrealistische Forderung, sofern man eine intelligente Netzplanung vorantreibt (**F x 2**).

X. Schülerverkehr: Die Standards für den Schülerverkehr sind sehr detailliert dargelegt (**L x 4**).

Das wünschenswerte Ziel den Stundenplan nach einem Integralen Taktkonzept auszurichten (ggf. weg von der pädagogisch nicht unumstrittenen Bismarck´schen Stundenplan-Systematik, bei der eine Schulstunde 45 Minuten dauert) sollte verfolgt werden, um auch die mittäglichen Taktabweichungen vom Regeltaktsystem langfristig zu eliminieren (**V**).

S.108 Mit freier Schulwahl verbundene Herausforderungen: Unseres Erachtens wird die freie Schulwahl im NVP-Entwurf zu stark dramatisiert und lässt den Eindruck erwecken, dass ÖPNV als Selbstzweck zur Schülerbeförderung zum nächsten Schulstandort zu verstehen ist.

Die freie Schulwahl sollte als Chance für einen Qualitätswettbewerb zwischen den Schulen und Recht auf Selbstbestimmung für Schüler bzw. Eltern verstanden werden und nicht als „Problemfall für den ÖPNV". Schließlich bestehen auch individuelle Erfordernisse einen langjährig besuchten „nächstliegenden Schulstandort" zu wechseln, etwa durch soziale Probleme an einer Schule oder ein fehlendes Kursangebot bzw. fehlenden Ausbildungsgang. Dem (zugespitzt) mit „Wir können Ihnen möglicherweise kein adäquates Angebot bereitstellen, da Sie halt nicht den nächsten Schulstandort besuchen" zu antworten, halten wir nicht für kundenorientiert.

Vor diesem Hintergrund erneuern wir nochmals unser Plädoyer für eine kreisübergreifende Vernetzung der ÖPNV-Angebote mit einem kontinuierlichen Taktangebot auf Hauptachsen in alle Nachbarkreise des Odenwaldkreises. Die Stärken der Region sollten interkommunal genutzt werden können und nicht durch Organisationsschwierigkeiten überdramatisiert werden! Es gibt Lösungen für diese Herausforderungen, wenn man gewillt ist diese ernsthaft anzupacken. Mit der wochenendlichen Durchbindung Bensheim – Erbach und „Garantiert Mobil" werden doch sinnvolle Ansätze verfolgt. Diese gilt es auszubauen!

XI. Die betrieblichen und fahrzeugseitigen Anforderungen sind gut und ausführlich dargestellt (**L x 4**). Besonders hervorheben möchten wir unser Lob für eine engagierte Anschlusssicherung mithilfe von Echtzeitdaten. So werden gute Voraussetzungen für einen integrierten ÖPNV geschaffen.

XII. Kapitel VII-3, Fahrgastgarantien: Wir begrüßen die umfangreichen Garantien, die die OREG für ihre Fahrgäste bereitstellt. Der Mix aus Mobilitäts- und Pünktlichkeitsgarantie weisen zwar in die richtige Richtung (**L x 2**), die vielen für den Alltagskunden schwer nachvollziehbaren Ausnahmen bei Anwendung der Fahrtzielgarantie sind allerdings nur als kundenfern zu deklarieren. Schließlich differenziert der ÖPNV-Kunde nicht zwischen „Lokalen" und „Regionalen" Linien, sondern sieht Bus und Bahn als integriertes Angebot (dafür kaufen Dauerkunden schließlich ihre Zeitkarte – nicht für ein Teilnetz).

Wir fordern daher nach Lösungen zu suchen, die eine wirkliche Fahrtzielgarantie für das Gesamtsystem ÖPNV beinhaltet und nicht eine nach organisatorischen Befindlichkeiten heruntergebrochene (**F x 3**).

XIII. Kapitel VII-4, Tarife: Wir begrüßen ausdrücklich die langfristigen Bemühungen der OREG die ÖPNV-Tarife für ihre Fahrgäste zu optimieren (**L x 4**). Wir begleiten diesen Prozess als unmittelbar Betroffene sehr gerne mit.

Ebenso sehen wir neben der Beibehaltung der Anerkennungsregelungen für VRN-Netzkarten in der Aufhebung der Nutzungsrestriktion für VRN-MAXX-Ticket-Kunden an Werktagvormittagen einen wichtigen Beitrag den Tarifdschungel zu lichten (**L x 4**).

XIV. Wir begrüßen, dass die Aufgaben der OREG klar beschrieben werden und sehen hier eine Vorbildfunktion für andere lokale ÖPNV-Aufgabenträger (Kapitel VIII-5; **L x 2**). So wird die Komplexität der ÖPNV-Organisation und die Erforderlichkeit eigener Strukturen zur optimalen lokalen Steuerung vor Ort transparent.

3. Angebotskonzeption

I. Auf S. 70 wird festgestellt, dass unter rückläufiger Bevölkerungszahl Wegelängen zunehmen. Leider nimmt die Angebotskonzeption keinen Bezug darauf und verharrt weiterhin auf der Annahme, dass für die Bevölkerung (potenzielle Fahrgäste) jeweils nur für die jeweiligen nächstgelegenen zentralen Orte (z.T. nur innerhalb der Kreisgrenzen) relevant sei. Mit dem Nibelungenbus wurde ein richtiger Ansatz verfolgt (Durchbindung von Buslinien zur Verringerung der Umsteigehäufigkeit), den es auch auf andere Relationen auszuweiten gilt.

II. Bei den Grundsätzen zur Netz- und Fahrplangestaltung fehlt ein systematischer Ansatz auf Basis der zentralörtlichen Funktionen der Städte und Gemeinden des Odenwaldkreises. Aus im Odenwaldkreis und in seiner unmittelbaren Nachbarschaft liegenden zentralen Orten sollten Verbindungskorridore entwickelt werden, auf deren Basis abhängig von räumlichen Gegebenheiten, der Nachfrage im Straßennetz[3] und Fahrgastaufkommen Angebotsstandards abgeleitet werden. Nur so ist aus unserer Sicht eine angemessene und Verwaltungsgrenzen unabhängige Netzplanung im Sinne der Mobilitätsanforderungen der Bevölkerung möglich.

Auf dem eben skizzierten Verfahren nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wurde das Straßennetz der BRD geplant bzw. die Straßenbaulast festgelegt (Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen etc.).

Wir fordern diesen Ansatz der Straßennetzplanung auch systematisch auf den ÖPNV im Odenwaldkreis anzuwenden (**F x 4**).

III. Der Satz auf S. 92 im Absatz 2 „Die Richt- und Grenzwerte..." ist für fachlich nicht versierte Leser möglicherweise schwer verständlich. Daher sollte ein Lesebeispiel das Verständnis unterstützen. Wenn wir den Satz richtig erstanden

[3] Hierzu bieten die Verkehrsmengenkarten von Hessen Mobil eine gute Informationsbasis. (https://mobil.hessen.de/%C3%BCber-uns/downloads-formulare/stra%C3%9Fenverkehrsz%C3%A4hlung-2015)

haben, könnte ein Formulierungsvorschlag lauten: *„Wenn 80% eines Siedlungsgebiets in einer Kernstadt mit ILS-Standard innerhalb des ÖPNV-Einzugsbereichs von 300 m erreichbar ist, gilt es als „räumlich erschlossen“* (**V**).

Im Übrigen halten wir als Einzugsbereiche folgende Durchschnittswerte für zumutbar: Max. 500m für Bus (außerhalb zentraler Orte), 250m für Bus (innerhalb zentraler Orte) und 1000m für SPNV für zumutbar. In diesen Angaben sind zielgruppenspezifische Besonderheiten berücksichtigt. Z.B. deutet eine Untersuchung in einer deutschen Großstadt aus dem Jahr 2017 darauf hin, dass Senioren (60 Jahre oder älter) bereit sind maximal 235m weit laufen, um den ÖPNV zu erreichen[4]. Vor dem Hintergrund einer wachsenden Anzahl dieser Altersgruppe raten wir dringend – unabhängig der unseres Erachtens zu pauschalen Aussagen aus anerkannten Regelwerken – die getroffenen Angaben der tatsächlichen Lebensrealität anzupassen (**V**).

IV. Kapitel VI-6 Netzebenen & Produkte (S.93f): Die Definitionen der Netzebenen sollten nicht allein nach Aufgabenträgerschaft der Verkehre, sondern zusätzlich nach ihren konkreten verkehrlichen Funktionen erfolgen.

Die Produktzuordnung in Tabelle VI-3 ist aus unserer Sicht nutzlos, wenn nicht deutlich wird auf welchen konkreten Korridoren im Odenwaldkreis (und auf grenzüberschreitenden Relationen) welches Produkt zur Anwendung kommen soll (z.B. welches Produkt wird mit welcher verkehrlichen Begründung auf der Relation Michelstadt – Reichelsheim eingesetzt?, Welcher Bedienstandard soll mit welcher Begründung zur Erschließung des Ortsteils Fürstengrund (Bad König) zur Anwendung kommen?, Welcher Bedienstandard ist auf der grenzüberschreitenden Relation zwischen den Grundzentren Beerfelden und Wald-Michelbach (Kreis Bergstraße) anzusetzen? usw.).

Nach Anwendung der RIN 2008 schlagen wir daher folgende funktionale Ergänzungen nach raumbezogenen Kriterien vor (**V**):

- **Netzebene 1:** Anbindung Mittelzentren an Oberzentren, Verbindung zwischen benachbarten Mittelzentren, sowie Anbindung Unterzentren an benachbarte Mittelzentren (oder Zentren höheren Ranges),
- **Netzebene 2:** Verbindung zwischen Unterzentren und Anbindung Orte ohne zentralörtliche Funktionen mit mindestens 400 Einwohnern an benachbarte Zentren (oder Zentren höheren Ranges)
- **Netzebene 3:** Anbindung von nicht im Liniennetz der den Netzebenen 1 und 2 liegenden Orten unter 400 Einwohnern an benachbarte Zentren (Grundversorgung/GVS-Standard).

Die Netzebenen und zentralen Orte sollten in einer kartografischen Gesamtdarstellung visualisiert werden (**V**). Ein Beispiel hierzu liefert ANLAGE 1.

Ob nun die oben dargestellte Einwohnerziffer 400 Einwohner (die oberhalb des Kennwerts anerkannter Regelwerke liegt)[5] oder darüber bzw. darunter für

[4] CASTELLANOS, SCHUHMANN 2017, Akzeptanz fußläufiger Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen, S.26

[5] Vgl. FGSV 2009, Empfehlungen für Planung & Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, S.7, Tabelle 4; hier werden bereits 350 Einwohner für eine Festbedienung in Betracht gezogen.

die Abgrenzung der Netzebenen 2 (Festbedienung) und 3 (Bedarfsbedienung) zur Anwendung kommt, ist durch den Aufgabenträger festzulegen. Im vorliegenden Entwurf fehlt jedenfalls eine derartige Zuordnung von Gemeinden/Ortsteilen bestimmter Kategorie zu Bedienungsstandards. Dies ist nachzuholen (**F x 4**). Die Angaben in Tabelle VI-3 diesbezüglich halten wir für zu pauschal.

V. S.95 taxOMobil: Zur Konkretisierung, dass es sich bei den GVS-Standard-Fahrten um fahrplangebundene Fahrten handelt, regen wir an unter a) wie folgt zu ergänzen: *„Zur Sicherstellung des Grundversorgungs-Standards (GVS) werden **fahrplangebundene** taxOMobil-Fahrten zum RMV-Grundtarif ca. alle 120 Minuten angeboten“*. (**V**)

VI. Ebenda: Wir begrüßen ausdrücklich die Schaffung zusätzlicher ÖPNV-Qualitäten durch die Möglichkeit eine vollflexible ÖPNV-Fahrt bestellen zu können. Insbesondere ÖPNV Zwangskunden erhalten so die Möglichkeit außerhalb eines starren Fahrplans Termine besser wahrzunehmen. Wir wünschen dem Projekt „Garantiert Mobil“ viel Erfolg, weisen jedoch auf folgende Bedenken hin (**L x 2**):

- Der ÖPNV konkurriert zu im ländlichen Raum sehr hohen Pkw-Verfügbarkeiten (ohne die Notwendigkeit einer Vorbestellung 60 Minuten im voraus). Wenn mit dem flexiblen taxOMobil zu b) eine aus Umweltgesichtspunkten wünschenswerte Verkehrsverlagerung im Sinne einer Substitution von MIV-Fahrten (bzw. Steigerung der Auslastung vorhandener Pkw) gewollt ist, dürfen keine zu hohen Zuschläge erhoben werden, da i.d.R. nur der Benzinverbrauch bei einem Kostenvergleich mit anderen Verkehrsmitteln herangezogen wird (gleichwohl die Kostenwahrheit natürlich eine andere ist).
- Aus Mobilitätsstudien ist hinreichend bekannt, dass typische ÖPNV-Zwangskunden i.d.R. über ein vergleichsweise niedriges Haushaltseinkommen verfügen. Diese Personengruppe wird daher vermutlich nur unter dem Druck einer besonderen Terminsituation die Möglichkeit einer zuschlagpflichtigen flexiblen Fahrt wählen – nicht jedoch eine ihren tatsächlichen individuellen zeitlichen Bedürfnissen entsprechende Fahrt. Es stellt sich für uns also die Frage nach der tatsächlichen Kundenorientierung des Produktes taxOMobil.
- Vor den oben genannten Umständen (Konkurrenz zu Pkw und finanzielle Spielräume typischer ÖPNV-Kunden) darf ein Zuschlag für flexible Fahrten unseres Erachtens nicht mehr als 15% des gewöhnlichen ÖPNV-Fahrpreises (RMV-Tarif; besonders im RMV herrscht ohnehin schon ein vergleichsweise hohes Preisniveau) liegen – maximal jedoch 1€ pro Fahrt. Optimal wäre selbstverständlich eine zuschlagsfreie Nutzung der flexiblen taxOMobil-Fahrten. Nur 20% unterhalb des Taxitarifs halten wir für viel zu hoch.
- Ohne bezahlbare Angebote für die unkomplizierte Nutzbarkeit der flexiblen Fahrten für Dauernutzer (z.B. Verbund-Jahreskarte ggf. mit einmaligem Zuschlag) sehen wir nur eine geringfügige Akzeptanz bzw.

Umsteigewilligkeit auf den ÖPNV bzw. das Produkt „flexibles taxO-Mobil“ voraus.

VII. Ebenda: Der letzte Absatz auf S.95 deutet darauf hin, dass das ausgearbeitete Netzkonzept keiner plausiblen Systematik folgt, sondern über Ausnahmen und schwer nachvollziehbarer Spezifika (z.B. Welche Kriterien eines Ortes/Korridors müssen für eine Bedienung per taxOMobil vorliegen um eine „Notwendigkeit“ für diese Bedienform zu begründen?) versucht individuelle Einsatzbereiche für einige Gemeinden zu erklären. Wir verweisen hierzu auf unsere Ausführungen zu den Netzebenen (Absatz IV).

Der Grundversorgungsstandard sollte sich unseres Erachtens ausschließlich auf die Erschließung von Ortschaften kleiner 400 Einwohner beschränken, soweit diese Ortschaften nicht bereits über die übergeordneten Netzebenen erschlossen sind (**V**). Ob in jedem Fall eine Direktverbindung oder auch eine Umsteigeverbindung in das nächste Zentrum für akzeptabel gehalten wird, sollte auf Basis eines groben Betriebskonzeptes nach der Systematik des Integralen Taktfahrplans (vgl. ANLAGE 2) und den konkreten Anforderungen der Aufgabenträger entschieden werden.

VIII. S.97 Anforderungen Jedermannverkehr Es ist zwar vorbildlich dargelegt, welcher Ort durch welchen Standard zu bedienen ist, nicht jedoch welche Kriterien maßgeblich für die Einstufung sind. Auf S.97 beschränkt man sich nur auf den allgemeinen Satz *„Die räumliche Zuordnung der einzelnen Standards und deren spezifische Angebotsniveaus orientieren sich an den Raum- und Siedlungsstrukturen (...), Verkehrsachsen, Pendlerverflechtungen und an der Fahrgastnachfrage im ÖPNV.“* ohne diesen inhaltlich zu unterfüttern.

Im Geiste der Transparenz (*„Niemand soll jemanden für dumm verkaufen, indem Informationen vorenthalten werden“*) fordern wir zugunsten einer Nachvollziehbarkeit für alle Leser des Nahverkehrsplans eine Konkretisierung der Zuordnung von ortsspezifischen Merkmalen und den festgelegten Angebotsstandards (**F x 4**):

- Raum- und Siedlungsstruktur mit Verkehrsachsen: Welcher Einwohnerzahlen/Verbindungskorridortypen sind welchem Standard (HLS/ELS/GVS) zuzuordnen (vgl. Ausführungen zu Netzebenen und Netzmodellierung nach RIN 2008 in Absatz IV)?
- Ab welchem Pendleraufkommen wird welcher Standard für erforderlich gehalten?

IX. Abbildungen VI-5, VI-6 und VI-7, S.98ff: Für uns ist nicht ersichtlich, weshalb Fürth, Reinheim und Mömlingen als zentrale Orte außerhalb des Odenwaldkreises dargestellt sind, nicht jedoch die Unterzentren Amorbach und Wald-Michelbach, die für die jeweils nahe der Kreisgrenze liegenden Ortschaften des Odenwaldkreises relevant sein dürften. Diese sind in den entsprechenden Darstellungen zu ergänzen (**F x 2**).

X. Wir halten die in Anlage VI-01 dargestellten Bedienstandards im Vergleich zum vorherigen NVP für richtungsweisend, aber noch nicht differenziert genug. Wenn man sich die Tabelle ansieht, erhält man den Eindruck, dass in Orten, die im Erschließungslinienstandard (ELS), Grundversorgungsstandard (GVS) oder Lückenschluss-Standard (LS) angebunden sind ab 18/19 Uhr die Bürgersteige hochgeklappt werden. Dies ist gerade für jüngere Zielgruppen oder Langstreckenpendler mit später nächtlicher Heimkehr unzureichend.

In Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage sollten auch kleinere Orte nachts bzw. mindestens bis spät abends erreichbar bleiben. Eine Zubring- und Abbringmöglichkeit zu Verbindungen des Hauptlinienstandards sollte gewährleistet werden. Wir fordern daher die Festschreibung einer Erreichbarkeit aller Orte des Odenwaldkreises bis mindestens 22 Uhr (an Wochenden bis mindestens 00 Uhr) (**F x 3**). Dies ist mithilfe bedarfsgesteuerter Bedienformen keine realisierbar. Insofern hoffen wir, dass das Konzept „Garantiert mobil" langfristig entsprechend weiterentwickelt wird.

XI. Es fehlt die Gesamtdarstellung aller Netzebenen, um auf einen Blick zu erkennen, welcher Ort bzw. welche Relation mit welchem Mindeststandard bedient werden soll. Wir regen an aus den planerisch sinnvollen Einzeldarstellungen der jeweiligen Netzebenen eine Gesamtdarstellung aller Netzebenen für interessierte (ÖPNV-fachlich aber weniger versierte) Leser zu produzieren (**V**). Dies wäre unseres Erachtens ein Beitrag dafür das Gesamtsystem des neukonzipierten ÖPNV im Odenwaldkreis leichter begreiflich zu machen.

XII. S.99: Die Feststellung, dass neben Michelstadt/Erbach auch die übrigen Zentren des Odenwaldkreises Stadtverkehre vertragen könnten, begrüßen wir sehr und unterstützen diese Position (**L x 4**)

Wir begrüßen außerdem die konkrete Forderung nach der Wiedereinrichtung eines Stadtbussystems für Bad König, weisen gleichzeitig darauf hin, dass auch die außerhalb der Kernstadt liegenden Ortsteile im Falle einer eventuellen Neukonzeption zu berücksichtigen sind (**L x 1**).

XIII. S.99ff Bedienungsstandards: Auch aus den Ausführungen zu den Bedienstandards ist nicht ersichtlich, welche Voraussetzungen ein Ort bzw. eine Relation zwischen (zentralen) Orten erfüllen muss, um einem bestimmten Bedienungsstandard zugeordnet zu werden. Es sei Auf die Ausführungen im Absatz IV verwiesen.

XIV. Wir begrüßen die Forderung nach einer kundenfreundlicheren Ausweitung der Linienverkehre in den benachbarten Landkreis Aschaffenburg bzw. das Oberzentrum Aschaffenburg (**L x 4**), merken jedoch an, dass die offensichtlich hohe Verkehrsnachfrage mit 6 000 bis 10 000 Kfz pro Tag auf dem Abschnitt zwischen Höchst und Mömlingen[6] besser mit einem attraktiven leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel abgewickelt werden könnte.

Im Korridor Höchst – Aschaffenburg werden die fatalen Fehlschüsse kurzsichtiger Nachkriegs-Verkehrspolitik plakativ deutlich. Nicht einmal eine

[6] Quelle: Hessen Mobil 2015, Verkehrsmengenkarte für den Odenwaldkreis

vollständige Trassensicherung wurde von den damaligen Kirchturmpolitikern der jeweiligen Kommunen verfolgt. Das Ergebnis ist eine teilweise (insbesondere in Großostheim) überbaute nur schwer reaktivierbare Bachgaubahn. Am westlichen Ende der Strecke wurde bis vor wenigen Jahren noch Güterverkehr durchgeführt, bis auch diese Verkehre auf Lkw-Transporte umgestellt wurden (mit der Folge, dass die Ortsdurchfahrt Höchst heute mit knapp 400 Lkw pro Tag[7] ein Sicherheitsrisiko darstellt.

Es kann daher nur als wünschenswert beschrieben werden zukünftige Verkehrsherausforderungen mit einer wiederbelebten Bachgaubahn zu begegnen. Zumindest auf bayerischer Seite wurden letztes Jahr Bestrebungen bekannt zwischen Großostheim und Aschaffenburg einen regelmäßigen SPNV-Betrieb wiederaufzunehmen. Trotz der schwierigen Situation einer möglichen Reaktivierung sollte der Odenwaldkreis von weiteren Bebauungen absehen und sich zur weiteren Trassensicherung bekennen (**V**).

S.100, Hauptlinienstandards: Es ist enttäuschend festzustellen, dass der Odenwaldkreis eine Beibehaltung der unzureichenden 2-Stunden-Takte auf den Korridoren des HLS II für ausreichend erachtet. Wir halten einen Stunden-Takt auf dem Südabschnitt der Odenwaldbahn (Erbach – Eberbach)), wie auch zusätzliche Bahnhaltepunkte in Lauerbach und Ebersberg für dringend geboten, um die Bahn für die hiesige Bevölkerung nutzbarer zu machen (**F x 4**). Auf dem Korridor Michelstadt – Reichelsheim halten wir eine Bedienung dichter als im 2-Stunden-Takt für möglich und finanzierbar. Hier ist eine differenzierte Wechselbedienung auf verschiedenen Linienwegen denkbar (Mögliche Variante ist in ANLAGE 2 dargestellt).

XV. S.100, Erschließungslinien-Standard: Der Korridor Vielbrunn – Bad König – Michelstadt – Würzberg weist einen fragwürdigen Parallelverkehr zwischen Michelstadt und Bad König auf. Die „Ressource Bus“ sollte unseres Erachtens so nicht vergeudet werden. Stattdessen schlagen wir eine Linie mit folgender Führung vor: Bad König – Vielbrunn – Weiten-Gesäß – Michelstadt – Erbach – Erlenbach – Lauerbach (B45) – Haisterbach (**V**). Eine denkbare anschlussoptimale Lösung wird in ANLAGE 2 dargestellt.

XVI. Kapitel VI-10.2., Verknüpfungskonzept: Es wurden angemessene Standards für zumutbare Umsteigezeiten dargestellt (**L x 2**).

Wir weisen darauf hin, dass mit Umsetzung der Durchbindung der Linie 665 Bensheim – Erbach der Umstieg in Nieder-Kainsbach, Friedhof am Wochenende entfallen ist. Eine Möglichkeit, wie dem ohne Nachteile an anderer Stelle begegnet werden kann, wurde in ANHANG 2 beispielhaft dargelegt.

In Tabelle VI-11 fehlt die Nennung von „Affolterbach, Abzw. Beerfelden“ und „Grasellenbach, Nibelungenhalle“ (beide Kreis Bergstraße) als Verknüpfungspunkte in benachbarten Kreisen (**F x 1**).

[7] Ebenda

4. Haltestelleninfrastruktur

Die Anforderungen an Bushaltestellen allgemein, sowie Vorgaben zur Barrierefreiheit sind sehr ausführlich und nachvollziehbar dargestellt. Im Vergleich zu anderen Landkreisen stellen wir im Odenwaldkreis außerdem eine größtenteils gut gepflegte und sehr dichte Haltestelleninfrastruktur fest (**L x 4**).

Es wurde zwar eine ausführliche Mängeltypisierung durchgeführt, es fehlt jedoch ein detaillierter Soll-Ist-Abgleich zwischen Bestand und diesen möglichen Mangelsituationen. Ein Umsetzungskonzept zur Behebung eventueller Mängel im Haltestellenbestand in Zusammenarbeit mit den Kommunen wäre ebenfalls wünschenswert.

Uns ist bewusst, dass eine solche ausführliche Analyse über alle Haltepositionen vermutlich nicht in angemessener Zeit leistbar wäre; zumindest für eine wichtige Teilmenge der Haltestellen (z.B. Kategorien A bis K ohne D, H und L) halten wir eine solche Analyse jedoch für dringend erforderlich, um glaubhafte Aussagen über die Aufenthaltsqualität zu treffen und einen Mindestkomfort für einen Großteil der Fahrgäste zu gewährleisten (**F x 2**). Die durchgeführte beispielhafte Darstellung halten wir nicht für ausreichend.

5. Finanzierung

Die Kosten- und Finanzstrukturen, wurden gut dargestellt. Interessierte Leser erhalten durch diese Transparenz einen Einblick in die Bestandteile der Kosten- und Einnahmearten (**L x 2**).

6. Sonstiges

I. Eine gute und nachvollziehbare Planung lebt von einer Bestandsaufnahme und Mängelanalyse des ÖPNV hinsichtlich bestimmter Kenngrößen. Wir stellen fest, dass eine Mängelanalyse nur indirekt auf eine Rückschau der formulierten Maßnahmen des letzten NVP beschränkt wurde. Dies halten wir für unzureichend.

   Dagegen wurden die planerischen Aspekte aus der Raumplanung und den rechtlichen Rahmenbedingungen sehr gut und ausführlich dargestellt, jedoch verkehrsplanerische Kenngrößen zur Bewertung des ÖPNV-Bestands im Odenwaldkreis kaum bis gar nicht erfasst. Dazu zählen:

   - Reisezeitvergleiche mindestens zwischen jeder Gemeinde und allen benachbarten Zentren höherer zentralörtlicher Kategorie.
   - Umsteigehäufigkeiten im Bestand mindestens zwischen jeder Gemeinde und allen benachbarten Zentren höherer zentralörtlicher Kategorie zur Beurteilung, ob bzw. wo die aufgestellten „Ziel-Umsteigehäufigkeiten“ nicht eingehalten werden.

   Unseres Erachtens ist es nur so möglich Angebotsmängel (insbesondere im Vergleich zum MIV) plausibel zu erfassen und konkrete Anforderungen an einen künftigen Zielzustand abzuleiten. Wir fordern daher ggf. erfasste jedoch nicht dargestellte Reisezeitvergleiche (**F x 4**) und Umsteigehäufigkeiten (**F x 4**) in den NVP als Anlage mit Erläuterung im Berichtsteil aufzunehmen.

II. Um Anforderungen an ein künftiges möglichst wirtschaftliches Angebot abzuleiten, müssen neben angebotsbezogenen Kriterien für ein Mobilitätsgrundnetz (siehe Absatz I) auch nachfragebezogene Aspekte berücksichtigt werden. Die ÖPNV-Nachfrage im Bestand allein ist hierzu jedoch unzureichend, da potenzielle Kunden hierin keine Berücksichtigung finden.

Wenn im Bestand keine attraktive ÖPNV-Verbindung angeboten wird, ist auch nicht zu erwarten, dass diese zumutbar genutzt werden kann (Plakativ: Insbesondere bei Netzlücken im Busnetz oder bei miserablen Anschlussbeziehungen beträgt die Fahrgastnachfrage auf einer Relation höchstwahrscheinlich immer Null, woraus aber nicht eine „fehlende Nachfrage" für eine Relation im ÖPNV-Netz abgeleitet werden darf).

Hessen Mobil stellt mit seinen Verkehrsmengenkarten eine öffentlich zugängliche hinreichend detaillierte Datengrundlage für jeden hessischen Landkreis bereit, aus der die Nachfrage im Straßennetz ermittelt und der ÖPNV-Nachfrage gegenübergestellt werden kann. Wir fordern von dieser Möglichkeit Gebrach zu machen, um – ergänzend zu den dargestellten Daten über Pendlerbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter – zielgerichtete Anforderungen an das künftige ÖPNV-Angebot abzuleiten (**F x 3**).

7. Bemerkungen & Fragen

Fundstelle	Bemerkung	Frage(n)
S.33, Kartendarstellung (Abb. IV) und S.36	Die Karte zeigt regionale und lokale Achsen. Im Regionalplan Südhessen 2010 werden jedoch nur ausschließlich „Regionalachsen" und „überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen" beschrieben (vgl. Regionalplan Südhessen 2010, S.19, Abb.4)	Was ist unter einer „lokalen Verkehrsachse" in Abb. IV-1 und S.36 zu verstehen? Welche Systematik liegt der Einschätzung einer „Verkehrsachse (über-)örtlicher Bedeutung" zugrunde?
S.37	*„Für die Bewohner entlang der Kreisgrenzen sind zudem die jeweils benachbarten Mittelzentren in anderen Kreisen von Relevanz"*	Woraus ergibt sich eine „Relevanz" für Kommunen im Odenwaldkreis
S.40	Formulierungsvorschlag: Statt *„Bei diesem Zahlenmaterial handelt es sich nicht um amtliche Daten des Hessischen statistischen Landesamtes, sondern die Angaben stammen aus dem Einwohnermelderegister der Städte und Gemeinden."* soll der Satz umformuliert werden in *„Bei diesem Zahlenmaterial handelt es sich nicht um amtliche Daten des Hessischen statistischen Landesamtes, sondern um Angaben aus dem Einwohnermelderegister"*	
S.45f	Es werden mehrfach die Begriffe „Beschäftigte am Wohnort", „... am Arbeitsort" verwendet.	
S.60	*„Die RB-Linien 81/82 verkehren zwischen Groß-Umstadt-Wiebelsbach und **Eberbach** in einer stündlichen Grundtaktung, zwischen Erbach und Eberbach lediglich zweistündlich"*.	Sollte es nicht lauten *„...zwischen Groß-Umstadt-Wiebelsbach und **Erbach**..."*, statt Eberbach?

S.63	Es wird festgestellt, dass die SPNV-Angebote *„tagestouristischen Belangen [...] hinreichend genügen“*	Wie kommt diese Einschätzung zu Stande? Ab welchem Bedienungsangebot genügt nach Ansicht des Odenwaldkreises der SPNV tagestouristischen Belangen? Insbesondere auf dem Südabschnitt der Odenwaldbahn sehen wir noch Verbesserungsbedarf (Stundentakt und zusätzliche Haltepunkte erforderlich).
S.75	Frage/Hinweis: Der letzte Satz im vorletzten Absatz scheint unvollständig zu sein: *„Sind solche Einrichtungen in nicht vorhanden, entfällt die Einhaltung der vorgenannten technischen Bestimmungen“*	
S.77f	Die Odenwaldbahn ist nicht Bestandteil des lokalen NVP und es werden trotzdem Aussagen zur Barrierefreiheit formuliert.	Wieso wird einerseits auf S.78 betont, dass SPNV laut AEG nicht der Forderung nach „vollständiger Barrierefreiheit“ unterliegt und andererseits ausführlich dargelegt, weshalb der Südabschnitt nicht barrierefrei gestaltet wird?
S.78	Für den lokalen Busverkehr wird bei fehlender Barrierefreiheit das taxOmobil als „Rückfallebene“ beschrieben.	Welcher Fahrzeugtyp kommt bei taxOmobil-Fahrten zum Einsatz? Für welche Personengruppen ist die Nutzung des taxOmobil tatsächlich barrierefrei? Ist eine zuschlagsfreie (adressscharfe) Beförderung mit einem Schwerbehindertenausweis mit Wertmarke gewährleistet? Ist eine taxOmobil-Bestellung im Falle einer parallel bestehenden Busverbindung“ für Menschen mit Behinderung ohne Kostennachteile ggü. einer Busfahrt möglich?
S.79	Planungsprämisse 3 definiert „Erschließungskorridore mit hohem Quellpotenzial (ab ca. 175 Einwohner je Linienkilometer).	Woher stammt die Schätzung, dass 175 Einwohner je Linienkilometer als „hohes Quellpotenzial“ einzustufen sind? (Bitte Quelle angeben).
S.80	Tippfehler in Planungsprämisse 9: Statt *„Fahrplanjahr **21017**“*, muss es heißen *„Fahrplanjahr **2017**“*	
S.89ff, Tab. VI-1:	Bei der Linie 3 wird die Maßnahme als *„nicht umgesetzt“* deklariert, obwohl *„CityBus-Linien 3-4 mit Betrieb an Sonn-/Feiertagen“* begründet wird	
S.89f	Es ist dramatisch festzustellen, dass von den 20 formulierten Maßnahmen aus dem NVP 2012 mit 7 nicht mal die Hälfte umgesetzt wurden. Insbesondere Maßnahmen bzgl. des Jedermannverkehr deuten auf eine Vernachlässigung hin. Wir sehen jedoch mit dem gegenwärtigen NVP einer besseren Zukunft entgegen!	
S.92	Als Quelle für Haltestelleneinzugsbereiche wird der vergangene NVP genannt	Welche Primärquelle liegt den getroffenen Angaben zugrunde? Aus der Literatur sind 800 bis 1200 m für SPNV und 500 bis 700 m für ÖSPV (jeweils in niedrigster Gemeindeklasse) bekannt[8].
S.93	Tippfehler in Absatz „Netzebene 2“(?): Statt *„...Hauptprodukt „Bus“ in Festbedienung **(1a)** ...“*, sollte es heißen *„... Hauptprodukt „Bus“ in Festbedienung **(2a)**...“*(?)	

[8] FGSV 2010, Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, S.8

	Die Ebene 1a ist bereits dem RE-Verkehr auf der Odenwaldbahn zugeordnet	
S.95	Der letzte Absatz scheint inhaltlich unvollständig zu sein(?): *„..., die zwar über ein schienen- oder straßengebundenes Angebot verfügen. Es sind zusätzliche Verbindungen...“*	
Ebenda	Im letzten Absatz heißt es *„Es sind zusätzliche Verbindungen für den Jedermann-Verkehr ... notwendig, die wegen geringer Nachfrage für regelmäßige Fahrten mit dem konventionellen ÖPNV nicht in Frage kommen*“	Ab wann liegt eine „geringe Nachfrage“ für eine Festbedienung bzw. taxOMobil-Fahrt nach GVS vor? Welche Grenzwerte (z.B. Einwohnerzahl) wurden verwendet und welchen Quellen liegen diese zugrunde?
S.96	Erster Satz (analog zu obiger Anmerkung): Darstellung Kombination der Angebotsformen für „kleinere Stadt- und Ortsteile“	Was sind „kleinere Stadt- und Ortsteile“? Ist Bad-König Fürstengrund mit ca. 650 Einwohnern oder Breuberg Wald-Amorbach (500 Einwohner) „gleichklein“ wie Reichelsheim-Laudenau (320 Einwohner), Oberzent-Olfen (330 Einwohner), Oberzent Hesselbach oder Brombachtal-Birkert (240 Einwohner)? Betrachtet man Abb. VI-7 lautet die Antwort scheinbar Ja (?). Welche Grenzwerte für die Bedienungsstandards wurden verwendet und welchen Quellen liegen diese zugrunde?
S.99	Letzter Absatz ILS: *„Für die Stadtteile Breubergs, sowie für die Kernorte von Höchst und Reichelsheim müssten im Fall einer Umsetzung adaptierte Bedienformen entwickelt werden“*	Was ist mit „adaptierte Bedienformen“ gemeint? Eine Erläuterung wäre sicher hilfreich.
S.102f	Darstellung Korridore für Grundversorgungsstandard (GVS) und Lückenschlüsse (LS)	Weshalb werden LS und GVS separat thematisiert, wenn im Grunde der gleiche Bedienungsstandard festgesetzt wird (vgl. Anlange VI-01)?
S.103	Lückenschlüsse LS: Es wird dargestellt, dass der vorliegende NVP keinen GVS für die Relation Schöllenbach – Friedrichsdorf – Eberbach vorsieht.	Mit welcher Begründung wird das Busangebot dort eingestellt?
S.105	Tabelle VI-4 (Umsteigevorgänge) ist etwas irritierend: In der Zeile „Zielort“ wird jeweils „oder höher“ angefügt, obwohl für die nächsthöhere Zentralitätsstufe jeweils Standards für die Ortstypen definiert sind.	Was ist mit dem Zusatz „oder höher“ gemeint? Etwa das nächstliegende benachbarte Zentrum höheren Ranges? Bitte die Tabelle im Text deutlicher erläutern.

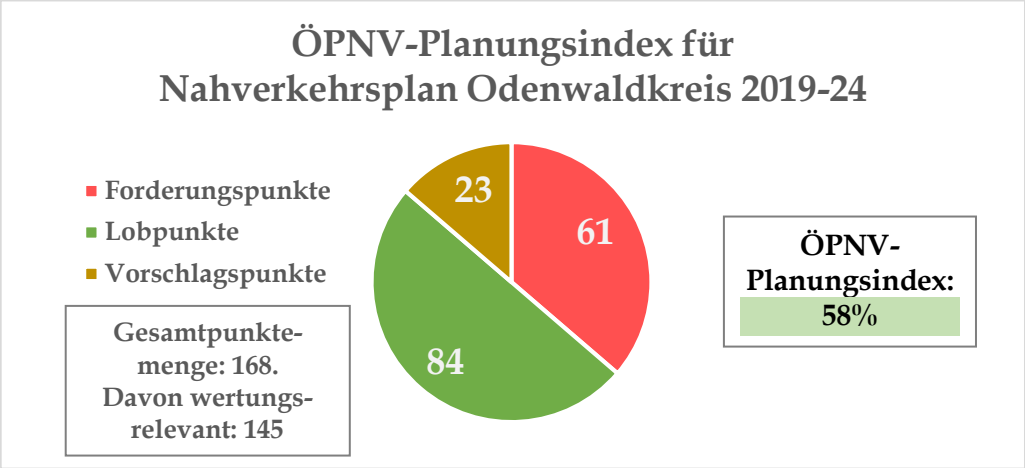
8. Ermittlung ÖPNV-Planungsindex

Kapitel + Absatz		Thema/Inhalt	Aussa-gen-typ F = Forderung V = Vorschlag L = Lob	Gewich-tung 1 = Sehr gering 2 = gering 3 = hoch 4 = sehr hoch
1.	I	Dokumentation Beteiligungsverfahren	L	4
	II	Frühzeitige Beteiligung	V	0
	III	Darstellung rechtliche Rahmenbedingungen	L	2
	IV	Berücksichtigung Ziel „HESSEN-Takt“ aus LEP	V	0
	V	Erwähnung Einbindung Odenwaldbahn in Fernverkehrsnetz	V	0
	VI	Fehlende Darstellung zentrale Orte außerhalb des Odenwaldkreises	F	2
	VII	Erläuterung zur Abgrenzung von Begriffen	V	0
	VIII	Relationsbezogene Visualisierung Pendlerbeziehungen	V	0
	IX.	Detailliertere Darstellung Pendlerbeziehungen in Nachbarkreise	F	4
	X	Aussagen zu Schülerströmen über Kreisgrenzen hinweg	F	2
	XI	Ausführliche Bestandsaufnahme ÖSPV & SPNV	L	4
	XII	Gute Darstellung touristische Destinationen; Vorschlag Brauerei Schmucker mitaufzulisten	L	4
			V	0
	XIII	Bessere Erschließung Marbach-Stausee aus Richtung Kreis Bergstraße	F	2
	XVI	Bemerkung nur einige Freizeitlinien abgestimmt	V	0
	XV	Ergänzung touristische Ziele in Lindenfels	V	0
	XVI	Darstellung Fahrgastnachfrage	L	1
	XVII	Fehlende Darstellung Auslastung Straßennetz	F	4
	Zwischensumme Kap. 1. Allgemeines & Bestandsaufnahme F = 14 • L = 15 • V = 8 x 0			
2.	I.	Formulierung Anforderungen an regionalen ÖPNV	L	4
	II	Konkretisierung Forderung ÖPNV-Ausbau	L	4
			V	0
	III	Forderung nach verlässlichem ÖPNV-Angebot, jedoch ohne kreisübergreifende Angebote; gute Darstellung langfristiger Rahmenbedingungen	L	1+1
			V	0
	IV	Darstellung rechtliche Anforderungen ÖPNVG-HE; Grundsätze aus LEP sollten ergänzt werden	L	2
			V	0
	V	Rechtliche Anforderung Barrierefreiheit; Forderung nach Vermeidung „fremder Hilfe“ auf Netzgestaltung ausweiten	L	2
			F	3
	VI	Begründung Ausnahmen von Barrierefreiheit	F	2
	VII	Planungsleitlinien, Unterstützung Stadtverkehre; Einsatz von Niederflurfahrzeugen auf Hauptlinien	L	4+4+1
			V	0
	VIII	Fehlende Darstellung Fahrkartenverkauf regionaler Linien	F	2
	IX	Anforderungen an Umsteigevorgänge	L	2+4+4
			F	2

	X	Standards für Schülerverkehr; Vorschlag Stundenplanung nach für Fahrplanung und pädagogisch sinnvollen Intervallen zu planen.	V	0
	XI	Betriebliche & Fahrzeugseitige Anforderungen	L	4
	XII	Fahrgastgarantien	L	2
			F	3
	XIII	Anforderungen an Tarife	L	4 + 4
	XIV	Anforderungen an Regiemanagement	L	2
	Zwischensumme Kap. 2. Anforderungen F = 12 • L = 50 • V = 5 x 0			
3.	I.	Liniendurchbindung	V	0
	II.	Netzplanung	F	4
	III.	Haltestelleneinzugsbereiche	2 x V	0
	IV.	Definition von Netzebenen	F	4
			V	0
	V.	taxOMobil-Fahrten im GVS	L	2
			V	0
	VII.	Konkretisierung Voraussetzungen für GVS	V	0
	VIII.	Nachvollziehbarkeit Ortskategorien und Angebotsstandardss	F	4
	IX	Darstellung außerhalb des Odenwaldkreises liegende zentrale Orte	F	2
	X	Zeitliche Erreichbarkeit	F	3
	XI.	Gesamtdarstellung Netzebenen	V	0
	XII.	Forderung Stadtverkehre; Wiedereinrichtung Stadtbus Bad König	L	4+1
	XIII.	Bemerkung Bedienungsstandards	V	0
	XIV.	Ausweitung Verkehre Richtung Aschaffenburg	F	4
			L	4
			V	0
	XV.	Parallelverkehr Michelstadt – Bad König	V	0
	XVI.	Verknüpfungskonzept	L	2
			F	1
	Zwischensumme Kap. 3. Angebotskonzeption F = 22 • L = 13 • V = 10 x 0			
4. + 5		Anforderungen an Bushaltestellen, Barrierefreiheit, ausführliche Mängeltypisierung, Soll-Ist-Abgleich aufgestellter Standards für wichtige Haltestellen	F	2
			L	4
		Darstellung Kosten- und Finanzstrukturen und einzusetzende Mittel	L	2
	Zwischensumme Kap. 4. Haltestelleninfratruktur und 5. Finanzierung F = 2 • L = 6 • V = 0			
6.	I.	Darstellung von Reisezeitvergleichen und Umsteigehäufigkeiten im Bestand	F	4+4
	II.	Ermittlung von ÖPNV-Potenzialen durch angemessene Darstellung der Verkehrsnachfrage	F	3
	Zwischensumme Kap. 6. Sonstiges F = 11 • L = 0 • V = 0			

GESAMTERGEBNIS, siehe nächste Seite.

GESAMTERGEBNIS



$$PI = \frac{84}{145} = 0{,}579 = \mathbf{58}\%$$

Bewertungsskala:	
< 25%	Mangelhafte, wenig zukunftsfähige Planung. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV ist auch bei Umsetzung aller Maßnahmen sehr unwahrscheinlich. Die Bevölkerung wird nahezu ausnahmslos auf einen eigenen Pkw angewiesen sein.
25 – 49%	Ausreichende, jedoch wenig innovative Planung. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV ist eher unwahrscheinlich. Die Bevölkerung wird größtenteils auf einen eigenen Pkw angewiesen bleiben.
50 – 75%	Gute Planung mit punktuellen innovativen Ansätzen. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV scheint auf einigen Korridoren realistisch zu werden; es bleibt jedoch eine Restabhängigkeit von einem eigenen Pkw. Die Vorhaltung eines Zweitwagens in einem Haushalt scheint in Teilen des Planungsgebiets wenig erforderlich.
> 75%	Sehr gute Planung mit flächendeckenden Innovationen für gesamtes Planungsgebiet. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV scheint nahezu flächendeckend möglich zu werden. Ein Haushalt wird bei Umsetzung aller Maßnahmen mindestens problemlos auf einen Zweitwagen verzichten können.

9. Abschließende Gesamtbewertung

PRO BAHN Starkenburg e.V. zertifiziert hiermit den Planentwurf für den Nahverkehrsplan des Odenwaldkreises 2019-24 (Stand März 2018) nach Maßgabe der hier verwendeten Anforderungen mit dem Prädikat

„Gute Planung mit punktuellen Innovationen und wahrscheinlicher Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV auf einigen Korridoren“

Der vorliegende Planentwurf für den ÖPNV der nächsten mindestens 5 Jahre weist viele Innovationen auf, die ein Umsteigen vom privaten Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel in einem Großteil des Planungsgebiets wahrscheinlich erscheinen lassen.

Für einen flächendeckend attraktiven ÖPNV, für den glaubhaft flächendeckend bei der Bevölkerung geworben werden kann, müssen jedoch unbedingt weitere Aktivitäten folgen; dafür steht PRO BAHN in Zukunft gerne mit Rat und Tat zur Seite.

Die vorliegende Bewertung stellt unsere Stellungnahme zum uns vorgelegten Planentwurf dar. Mit unseren als „**Vorschläge**" deklarierten Aussagen besteht die Möglichkeit einer Verbesserung des Planungsindexes. Sofern unsere Vorschläge in der Endfassung berücksichtigt werden, wird der Planungsindex wie folgt verbessert:

- Ein in der Endfassung berücksichtigter Vorschlag (**V**) wird mit einem Lobpunkt (**L x 1**) bewertet.
- Unter der Annahme, dass alle 23 Vorschläge berücksichtigt werden, kann der Planungsindex für die Endfassung um 6% auf 64% gesteigert werden (168 – 61 = 107 ➔ 107/168 = 0,64.

Wird eine **Forderung** in der Endfassung umgesetzt, werden Forderungspunkte (**F**) entsprechend ihrer Gewichtung 1:1 in Lobpunkte (**L**) überführt.

Gerne kann eine nachträgliche Bewertung der Endfassung gemeinsam mit Ihnen als ÖPNV-Aufgabenträger öffentlichkeitswirksam publiziert werden. Kommen Sie hierzu gerne zeitnah nach Veröffentlichung der Endfassung auf uns zu.

10. Anlagen

ANLAGE 1: Mobilitätsgrundnetz für Region Bergstraße-Odenwald

Vorschlag für ein Mobilitätsgrundnetz (Netzebenen 1 und 2 in Festbedienung) in der „Region Bergstraße-Odenwald". Das dort dargestellte Grobnetz wurde aus Verbindungskorridoren abgeleitet. Die Linienführungen wurden gemäß den jeweiligen Einwohnerschwerpunkten eines Verbindungskorridors gelenkt, sodass nicht immer die direkteste Linienführung zu Stande kommt. Wo sinnvoll, sollten zusätzlich zu den dargestellten Führungen Schnellbusverbindungen auf Korridoren für regionale Hauptlinien eingerichtet werden. Aus dem in ANLAGE 1 dargestellten Grobnetz ist ein konkretes Fahrplankonzept abzuleiten (vgl. ANLAGE 2).

ANLAGE 2: Linienkonzeption für Region Bergstraße-Odenwald

Vorschlag für Fahrplankonzept in der „Region Bergstraße-Odenwald" nach der Logik des Integralen Taktfahrplans. Es handelt sich lediglich um einen Entwurf bzw. eine denkbare Variante, die unter der Prämisse einer Anschlussmaximierung und Herstellung von Verbindungen auf Basis des in ANLAGE 1 beschriebenen Mobilitätsgrundnetzes aufgestellt wurde. Der Entwurf dient in erster Linie als Diskussionsgrundlage, und stellt keine Forderung zur Umsetzung dar.

Impressum

An der Erarbeitung dieser Stellungnahme haben mitgewirkt:

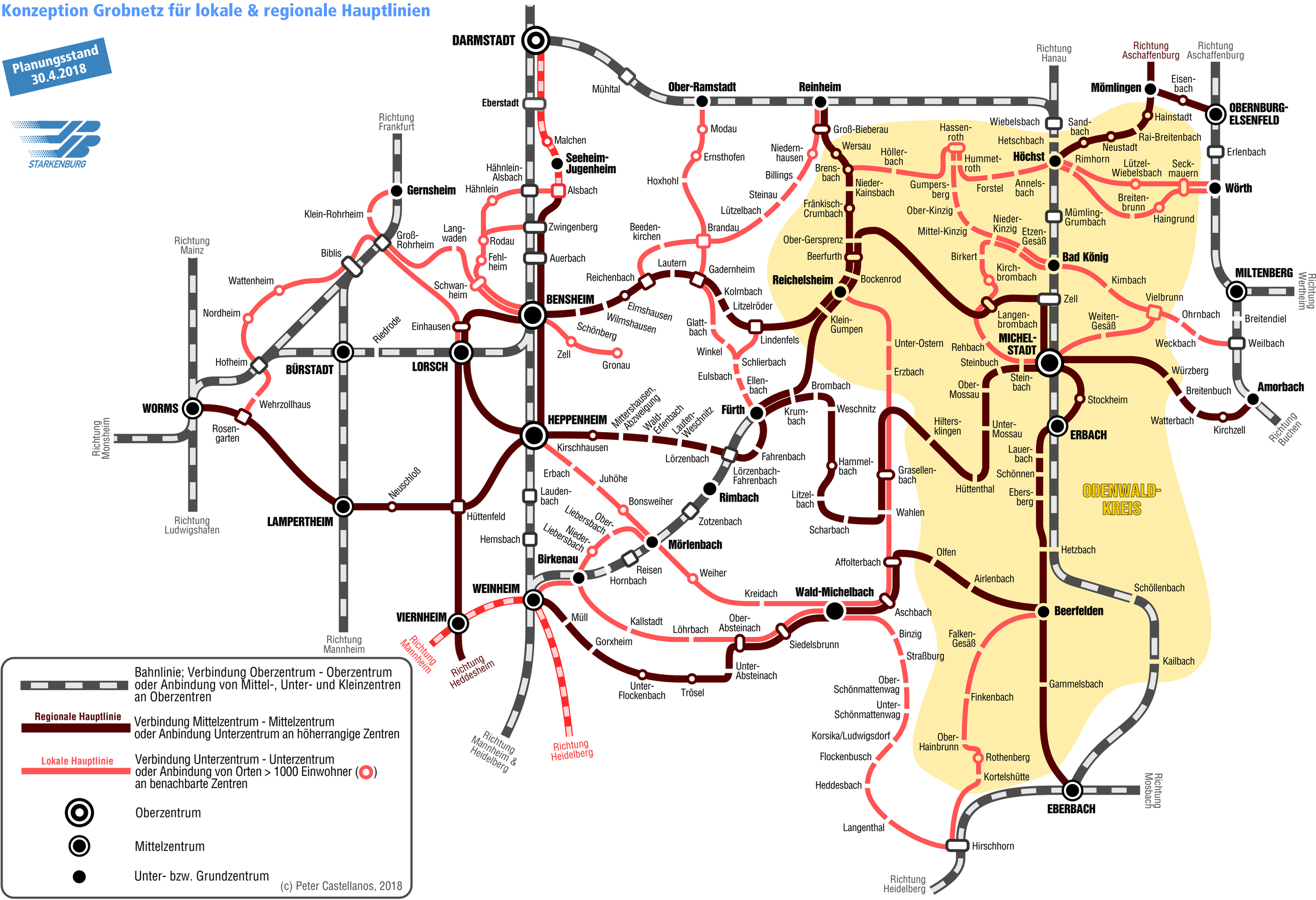
Peter Castellanos (V.i.S.d.P.) und Kurt-Michael Hess

Mobilitätsgrundnetz für Region Bergstraße-Odenwald

Konzeption Grobnetz für lokale & regionale Hauptlinien

Planungsstand 30.4.2018

STARKENBURG



Bahnlinie; Verbindung Oberzentrum - Oberzentrum oder Anbindung von Mittel-, Unter- und Kleinzentren an Oberzentren

Regionale Hauptlinie — Verbindung Mittelzentrum - Mittelzentrum oder Anbindung Unterzentrum an höherrangige Zentren

Lokale Hauptlinie — Verbindung Unterzentrum - Unterzentrum oder Anbindung von Orten > 1000 Einwohner ( ) an benachbarte Zentren

Oberzentrum

Mittelzentrum

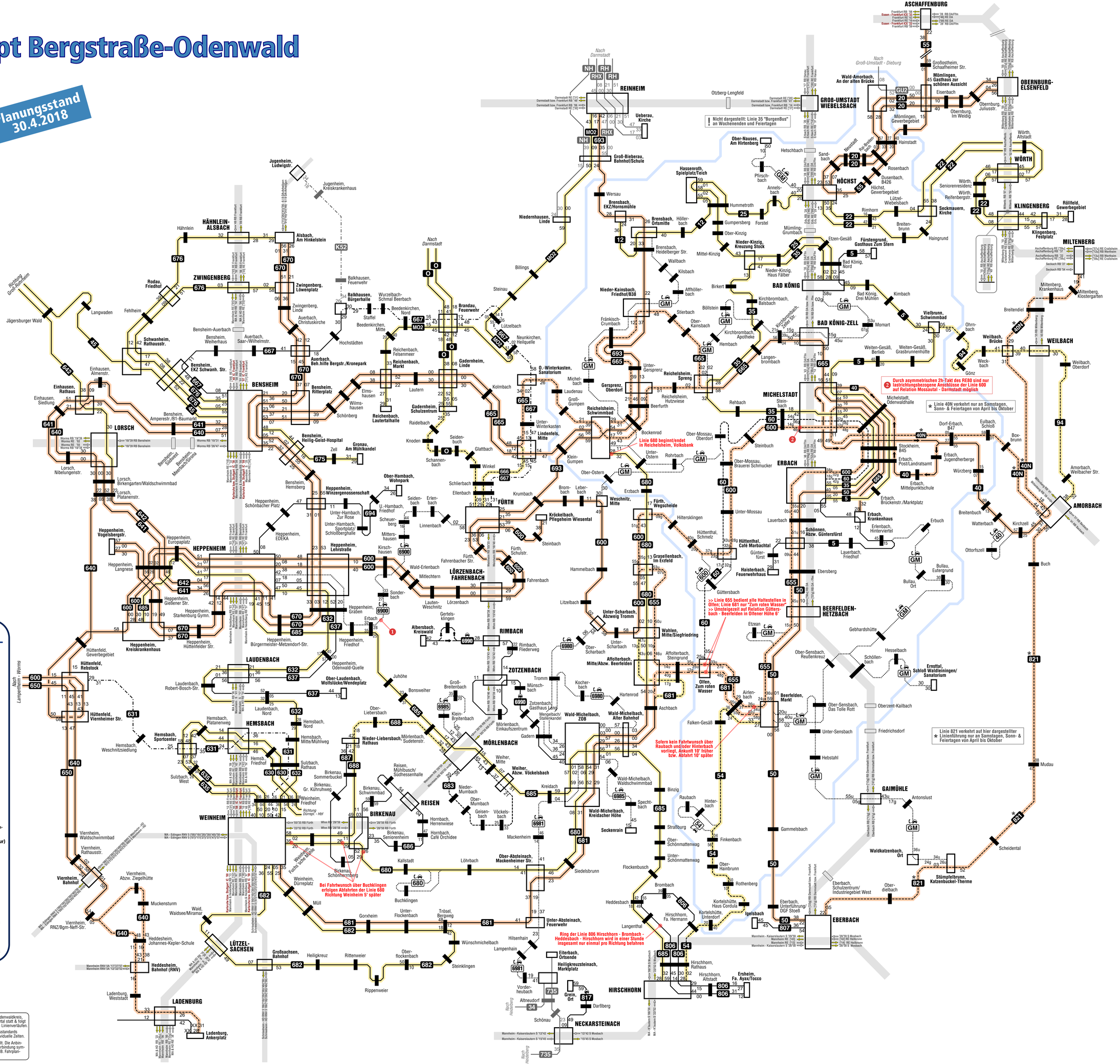
Unter- bzw. Grundzentrum

(c) Peter Castellanos, 2018

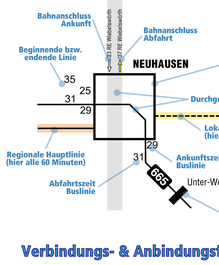
ÖPNV-Konzept Bergstraße-Odenwald

STARKENBURG

Planungsstand 30.4.2018



Legende



Verbindungs- & Anbindungsfunktion

Regionale Hauptlinie
1) Verbindung Mittelzentrum - Mittelzentrum
2) Anbindung Unterzentrum an benachbarte höherrangige Zentren

Lokale Hauptlinie
1) Verbindung Unterzentrum - Unterzentrum
2) Anbindung von Orten 1000 Einwohner an benachbarte Orte mit zentralörtlicher Funktion

Lokale Erschließungslinie (ohne Kontur)
Anbindung von Orten < 1000 Einwohner an benachbarte Orte mit zentralörtlicher Funktion

Bedienungshäufigkeit

- Alle 60 Minuten
- Alle 2 Stunden
- Einzelfahrten
- Freizeitverkehr an Samstagen, Sonn- & Feiertagen; alle 2 Stunden
- Bedienung nach vorheriger Anmeldung (Rufbedienung)

Peter Castellanos / PRO BAHN Starkenburg e.V., 2018

1 Nutzung Werkstraße Röhrig nur mit Genehmigung möglich. Ohne Genehmigung kann HP-Erbach durch Linie 6900 nicht bedient werden

2 Durch asymmetrischen 2h-Takt des RE80 sind nur lastrichtungsbezogene Anschlüsse der Linie 600 auf Relation Mossautal - Darmstadt möglich

GM Bedarfsgesteuerte Bedienung durch "Garantiert Mobil" (Direktanbindung an nächstes Zentrum im Odenwaldkreis, sowie Michelstadt & Erbach). Fahrt findet nur nach Voranmeldung + Registrierung im Buchungsportal statt & folgt nicht notwendigerweise den dargestellten (möglicherweise für konkreten Fahrtwunsch umwegigen) Linienverläufen.

Die dargestellten Taktlagen repräsentieren Empfehlungen für einen Fahrplan des Grundversorgungsstandards im 2-Stunden-Takt. Bei einer Mitnahmefahrt gelten diese Fahrzeiten nicht, sondern fallbezogen individuelle Zeiten.

Aus Übersichtsgründen ist nur Anschluss an nächstes Zentrum im Odenwaldkreis explizit dargestellt. Die Anbindung an Erbach bzw. Michelstadt wird durch Anschluss an eine bestehende dorthin laufende Busverbindung symbolisiert, ohne das jedoch ein betrieblicher Zusammenhang zwischen den Bedienformen besteht (z.B. Fahrplantaktlagen, Fahrzeugeinsatz, Umweglahrten der Busverbindung etc.)!