

Verfahrensbegleitende Materialien

Sitzung zur Beteiligung der Behinderten- und Sozialverbände sowie des Fahrgastbeirates am 20. November 2017

- Einladungsschreiben
- Präsentation
- Protokoll



odenwaldmobil.de

OREG mbH • Hulster Straße 2 • 64720 Michelstadt

Arbeiterwohlfahrt Kreisverband Odenwaldkreis
Beirat für Menschen mit Behinderungen des Odenwaldkreises
Caritasverband Darmstadt e. V. – Außenstelle Erbach
Deutsches Rotes Kreuz, Kreisverband Odenwaldkreis e. V.
Diakonisches Werk Odenwaldkreis
Fahrgastbeirat Odenwaldkreis
Lebenshilfe Odenwaldkreis e. V.
Sozialverband VdK Deutschland e. V., Kreisverb. Odenwaldkreis
Verein Lebenshilfe für Menschen mit geistiger Behinderung e. V.

Internet: www.odenwaldmobil.de

Zentrale:

Telefon: 06061 97 99 - 0

Fax: 06061 97 99 - 10

E-Mail: info@odenwaldmobil.de

Ansprechpartner: Peter Menzer

Telefon: 06061 97 99 - 18

E-Mail: p.menzer@odenwaldmobil.de

Aktenzeichen: B / 4.1.4

(bei Antwortschreiben bitte angeben)

Datum: 26.10.2017

Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2019

hier: Beteiligung der Sozial- und Behindertenverbände

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Beauftragung durch den Kreistag des Odenwaldkreises befasst sich die OREG derzeit in enger Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro IGDB GmbH Dreieich mit der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplanes zum Jahr 2019. Gerne möchten wir Sie als lokale Sozial- und Behindertenverbände entsprechend den Vorgaben des § 8 PBefG an dieser Fortschreibung beteiligen. Die Beteiligung soll im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung in unserem Hause stattfinden:

20.11.2017, 16.30 Uhr
OREG mbH
Geschäftsbereich Nahverkehr
Bahnhof – 1. Stock
Hulster Straße 2
64720 Michelstadt

Bitte teilen Sie uns in einer kurzen Antwort mit, ob wir mit Ihrer Teilnahme rechnen können. Bei weiteren Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
i. V. K r ä m e r
Leiter des Geschäftsbereichs
Nahverkehr

gez.
i. A. M e n z e r
Planung & Betrieb



Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan (NVP) für den Odenwaldkreis 2019-2024



odenwaldmobil.de

Beteiligungsverfahren mit Behinderten- und Sozialverbänden sowie Fahrgastbeirat

(redaktionell korrigierte Version)

Montag, 20.11.2017

Erbach

Dr. Hinrich Schmöe



Gliederungsübersicht

2

- 1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan**
- 2. Fahrgastnachfrage im Bestandsnetz**
- 3. Bedienungsangebot für den Jedermann-Verkehr**
 - Innerortslinienstandard (ILS)
 - Hauptlinienstandard (HLS)
 - Ergänzungslinienstandard (ELS)
 - Grundversorgungsstandard (GVS)
- 4. Barrierefreiheit**
 - Definition, Zielsetzungen, Normen
 - Haltestellen
 - Fahrzeuge










1. **Nahverkehrsplan als Rahmenplan**
2. **Fahrgastnachfrage im Bestandsnetz**
3. **Bedienungsangebot für den Jedermann-Verkehr**
 - Innerortslinienstandard (ILS)
 - Hauptlinienstandard (HLS)
 - Ergänzungslinienstandard (ELS)
 - Grundversorgungsstandard (GVS)
4. **Barrierefreiheit**
 - Definition, Zielsetzungen, Normen
 - Haltestellen
 - Fahrzeuge



Aufgabenträgerkonstellationen in Südhessen:

- Die Aufgabenträger (Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatusstädte) nehmen die Belange des regionalen ÖPNV gemeinsam in Verkehrsverbünden wahr (RMV, VRN).
- Daher nimmt ein Landkreis wie der Odenwaldkreis die Aufgabenträgerschaft unmittelbar nur für den lokalen straßengebundenen ÖPNV wahr.
- Regionaler Busnahverkehr ist ein Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des PBefG, der als regionale Linie in den regionalen NVP aufgenommen ist. Der übrige ÖPNV ist lokaler Verkehr (vgl. Hess. ÖPNV-Gesetz).

Verkehr	Aufgabenträger (-organisation)
regionaler Verkehr  	
lokaler Verkehr  	 



Aufgaben und Funktionen eines Nahverkehrsplanes (gemäß HÖPNVG):

- Die Aufgabenträger stellen eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen im ÖPNV im Rahmen des betreffenden NVP sicher.
- Die lokalen Aufgabenträger bzw. deren lokale Nahverkehrsorganisationen sind für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV zuständig. Im Odenwaldkreis übernimmt die OREG diese Funktion.
- Zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV werden durch die Verkehrsverbünde verbundweite NVP für den SPNV und den regionalen straßengebundenen ÖPNV (Busnahverkehr) erstellt.
- Der NVP ist ein sektoraler Rahmenplan zur Entwicklung des ÖPNV.
- Die lokalen Aufgabenträger (Landkreise) stellen die lokalen NVP für den übrigen (lokalen) ÖPNV auf.
- Der regionale Busnahverkehr wird im lokalen NVP nachrichtlich aufgenommen, nicht jedoch originär behandelt und beschlossen.
- Ein lokaler NVP wird vom Aufgabenträger beschlossen (hier: Kreistag).



Ein Nahverkehrsplan soll gemäß Hessischem ÖPNV-Gesetz im Idealfall Aussagen u. a. zu folgenden Themen enthalten:

- Bestandsaufnahme (Analysen zu Raumstruktur, Verkehrsangebot und -nachfrage; Prognosen)
- Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele der Verkehrsabwicklung sowie für Fahrzeuge und Verkehrsinfrastrukturen („Anforderungsprofil“)
- Bewertung des Bestandes (Mängel-/Schwachstellenanalyse)
- Schnittstellen zu überregionalen Verkehrsangeboten und zu anderen Verkehrsträgern
- barrierefreie Gestaltung des ÖPNV-Angebotes
- Verkehrsentwicklungsprogramm mit angestrebten Maßnahmen zu Angebotsentwicklung und Angebotsverbesserungen
- Kostenschätzungen für vorgesehene Maßnahmen
- Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung



Rückschau und Fortschreibung des Nahverkehrsplans

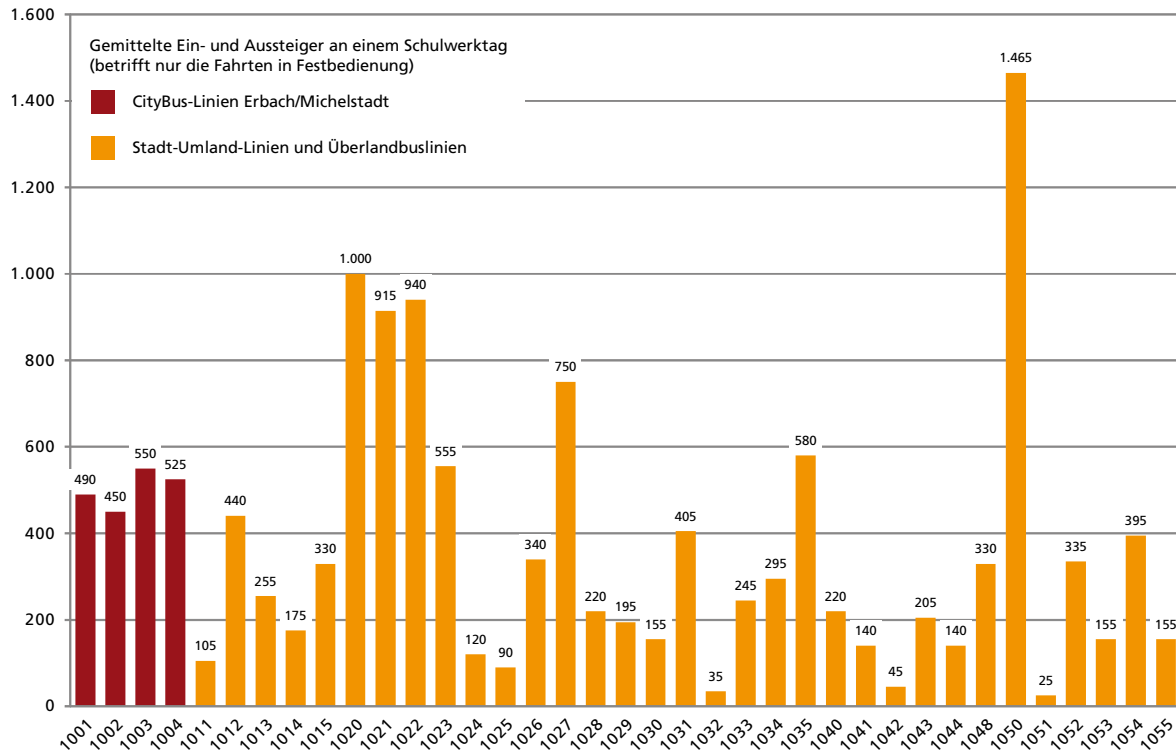
- aktuell gilt noch der 3. NVP des Odenwaldkreises
- Beschlussfassung am 25. Juni 2012 durch den Kreistag
- Laufzeit eines NVP von i. d. R. 5 Jahren – hier: 2012-2017
- seit Oktober 2016 Prozess zur Fortschreibung des 4. NVP
- Zwischenstand der Fortschreibung im Oktober 2017
- förmliches Anhörungsverfahren voraussichtlich im 1. Quartal 2018
- vorgesehene Beschlussfassung im 2. Quartal 2018
- neue Laufzeit: 2019-2024
- NVP ist die inhaltliche Grundlage zur Neuausrichtung der Leistungen im lokalen straßengebundenen ÖPNV ab Dezember 2019.



1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan
2. Fahrgastnachfrage im Bestandsnetz
3. Bedienungsangebot für den Jedermann-Verkehr
 - Innerortslinienstandard (ILS)
 - Hauptlinienstandard (HLS)
 - Ergänzungslinienstandard (ELS)
 - Grundversorgungsstandard (GVS)
4. Barrierefreiheit
 - Definition, Zielsetzungen, Normen
 - Haltestellen
 - Fahrzeuge



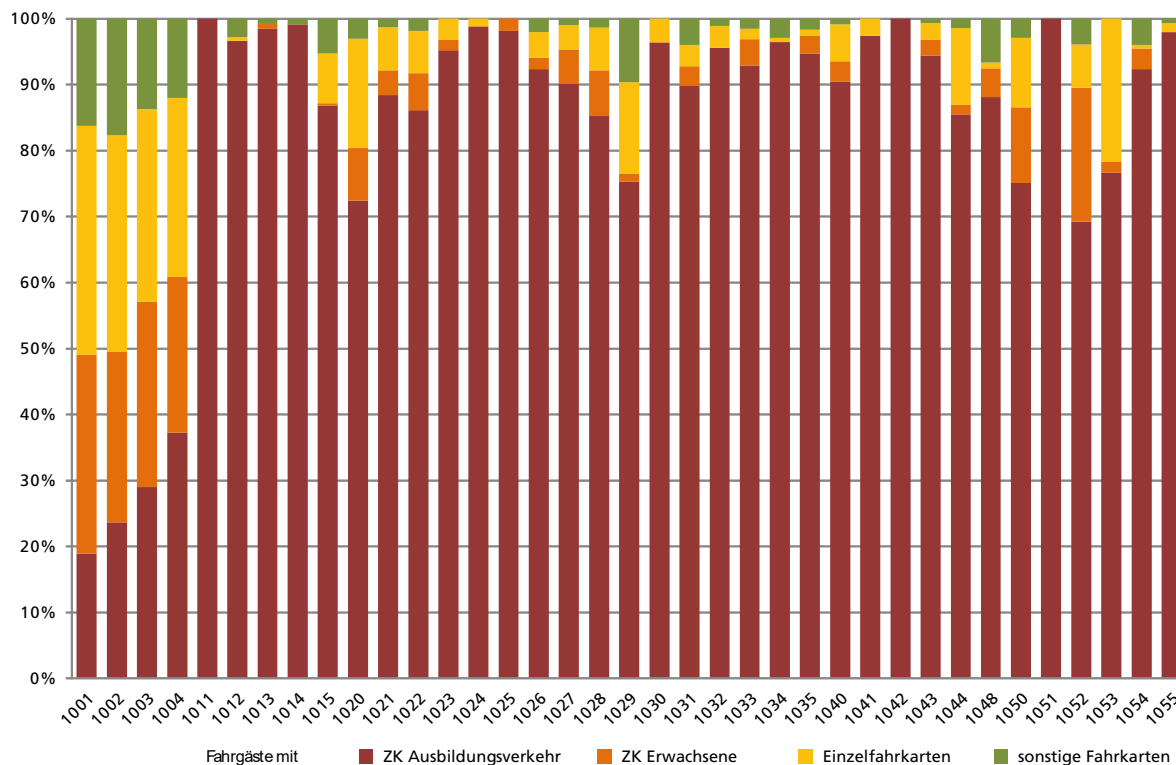
Fahrgastaufkommen auf den lokalen Buslinien (2016)



Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2019-2024



Struktur der Fahrgastnachfrage an Schulwerktagen in lokalen Buslinien (2015)



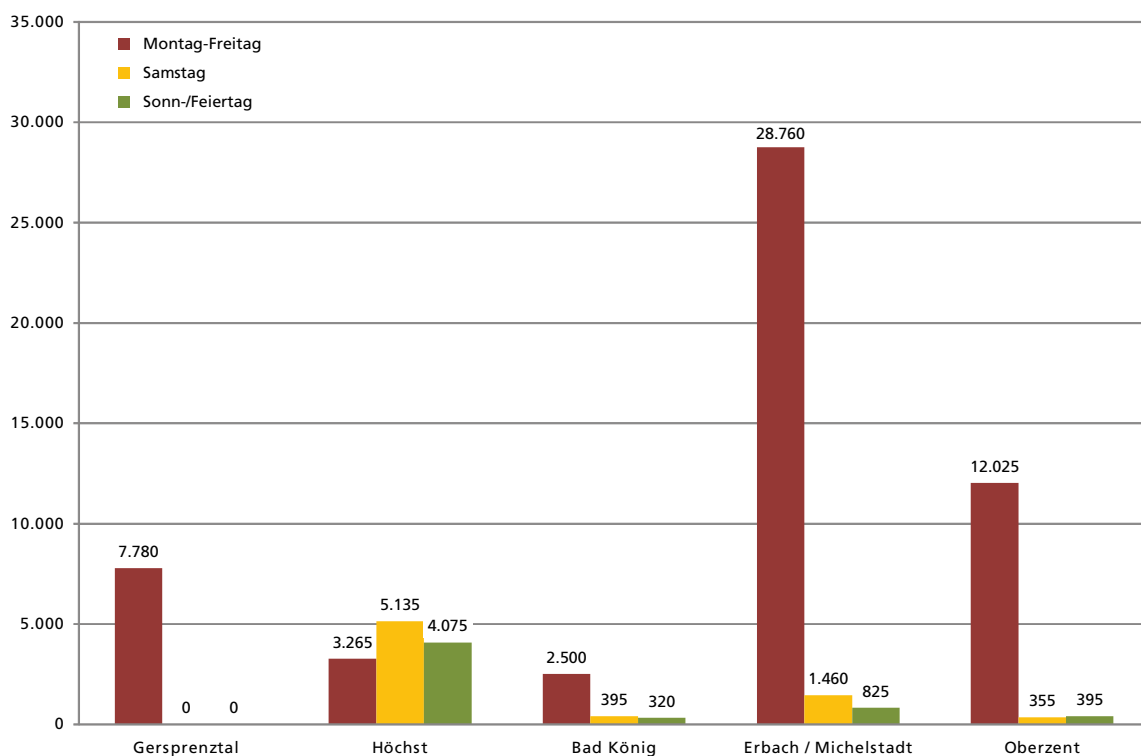
Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2019-2024



- Das Fahrgastaufkommen in der Summe über alle lokale Buslinien im Odenwaldkreis liegt an einem durchschnittlichen Schulwerktag in 2017 bei ca. 14.000 Einsteigern (ohne Umsteiger zwischen den Linien).
- Das gemeinsame *CityBus*-System Erbach/Michelstadt mit vier Linien kommt auf ca. 2.000 Einsteiger (ohne Umsteiger zwischen den Linien).
- Die Hauptlinie 50 (1050) Michelstadt – Beerfelden – Eberbach befördert ca. 1.500 Fahrgäste und ist damit die aufkommensstärkste Einzellinie.
- Die drei Hauptlinien 20, 21 und 22 (1020, 1021 und 1022) in der Unterzent (von/nach Höchst) haben zusammen ca. 2.900 Einsteiger.
- Die Fahrgastnachfrage lässt sich nach Fahrkartenhaupttypen strukturieren: Fahrgäste mit Zeitkarten (ZK), Einzelfahrkarten oder sonstigen Fahrkarten.
- Der Anteil der Fahrgäste mit Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs (Schulwegkostenträger und Selbstzahler) liegt kreisweit bei ca. 80 %, im gemeinsamen *CityBus für Erbach und Michelstadt* nur bei 28 %.
- Die Fahrgastnachfrage (Aufkommen, Struktur) auf der Odenwaldbahn und auf den regionalen Buslinien ist der OREG nicht bekannt.



Fahrgastaufkommen je Verkehrstagsgruppe in den *RufBus*-Bediengengebieten (2016)





- Das **RufBus**-System verzeichnete im Jahr 2016 kreisweit ca. 54.330 Fahrgäste. Wegen der Fahrtanmeldung ist die Nachfrage im Detail bekannt.
- Die Nachfrage in den einzelnen Bediengebieten fällt unterschiedlich aus.
- Die höchsten Einsteigerzahlen entfällt auf die werktägliche Bedienung im Raum Erbach/Michelstadt mit fast 29.000 Fahrgästen im Jahr (ca. 114 Fahrgäste pro Tag). Die **RufBusse** fahren i. d. R. in den „Zwischenzeitlagen“ zu den außen liegenden Stadtteilen und in die Gemeinde Mossautal.
- In der Unterzent (Höchst) besteht eine hohe Nachfrage an Wochenenden, da die dortigen Bushauptlinien nach Breuberg und Lützelbach keine Fahrten in Festbedienung haben (ca. 97 Fahrgäste an einem durchschnittlichen Samstag und ca. 68 Fahrgäste an einem Sonn- bzw. Feiertag).
- Die **RufBus**-Bedienung im Gersprenztal und in der Oberzent erfolgt abseits der nachfragestarken Korridore der dortigen Bushauptlinien.
- Die Nachfrage bleibt im Gersprenztal mit ca. 31 und in der Oberzent mit ca. 48 Fahrgästen pro Werktag – darunter viele im Ausbildungsverkehr – nach etwa 20 Jahren **RufBus**-Betrieb hinter den Erwartungen zurück.



1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan
2. Fahrgastnachfrage im Bestandsnetz
3. Bedienungsangebot für den Jedermann-Verkehr
 - Innerortslinienstandard (ILS)
 - Hauptlinienstandard (HLS)
 - Ergänzungslinienstandard (ELS)
 - Grundversorgungsstandard (GVS)
4. Barrierefreiheit
 - Definition, Zielsetzungen, Normen
 - Haltestellen
 - Fahrzeuge



Auswahl an Planungsleitlinien für den fortzuschreibenden NVP:

- Die bestehenden und bewährten Schülerbeförderungsstandards werden im Grundsatz beibehalten und fortgeschrieben.
- Das Angebot auf den lokalen Bushauptlinien in der Unter- und in der Oberzent wird gestärkt und systematisiert: Die bisherigen *RufBus*-Leistungen an Wochenenden und Feiertagen auf den Hauptlinien in der Unterzent werden in fest bediente Busfahrten umgewandelt.
- Der Bus in Festbedienung ersetzt an Werktagen den *RufBus* auf ausgewiesenen Erschließungskorridoren mit besonders hohen Quellpotenzialen.
- Der Odenwaldkreis unterstützt weiterhin Kommunen für freiwillig verantwortete Innerortslinien (derzeit nur Erbach und Michelstadt).
- Die Bedienung kleinerer Orte abseits der künftigen Haupt- und Erschließungslinienkorridore wird außerhalb der Zeiten der schulbezogenen ÖPNV-Fahrten im Rahmen von „Garantiert mobil!“ auf eine neue Grundlage gestellt. Der *RufBus* in seiner bisherigen Form entfällt und wird durch eine „alternative Beförderung“ mit dem Produkt *taxOmobil* ersetzt.



Der neue NVP definiert Anforderungen an das zeitliche und räumliche Angebot im Jedermann-Verkehr auf dem Gebiet des Odenwaldkreises über alle öffentlichen Verkehrsmittel (inkl. Bahn):

- Innerortslinien-Standard (ILS)
- Hauptlinien-Standard (HLS)
- Erschließungslinien-Standard (ELS)
- Grundversorgungs-Standard (GVS)
- Lückenschlüsse (LS)
- Für die besonderen Belange des Ausbildungsverkehrs in Bezug auf die Schulstandorte sind im NVP eigenständige Anforderungen aufgestellt. Diese entsprechen jenen des bisherigen NVP (2012-2017) und werden hier nicht näher behandelt.



Die räumliche Zuordnung der einzelnen Standards für den Jedermann-Verkehr und deren spezifische Angebotsniveaus orientieren sich an:

- **Raum- und Siedlungsstruktur des Kreisgebietes**
(Lage und Funktionen der zentralen Orte, Einwohnerdichten usw.)
- **Verlauf und Bedeutung von Siedlungs- und Verkehrsachsen**
- **Pendlerverflechtungen**
(Berufstätige, teilw. auch Ausbildungsverkehr)
- **potenzielle Fahrgastnachfrage**
- **tatsächlich erreichte Fahrgastnachfrage auf den Linien des straßenge-
bundenen ÖPNV im Bestand**



- 1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan**
- 2. Fahrgastnachfrage im Bestandsnetz**
- 3. Bedienungsangebot für den Jedermann-Verkehr**
 - **Innerortslinienstandard (ILS)**
 - **Hauptlinienstandard (HLS)**
 - **Ergänzungslinienstandard (ELS)**
 - **Grundversorgungsstandard (GVS)**
- 4. Barrierefreiheit**
 - **Definition, Zielsetzungen, Normen**
 - **Haltestellen**
 - **Fahrzeuge**



Innerortslinien-Standard (ILS):

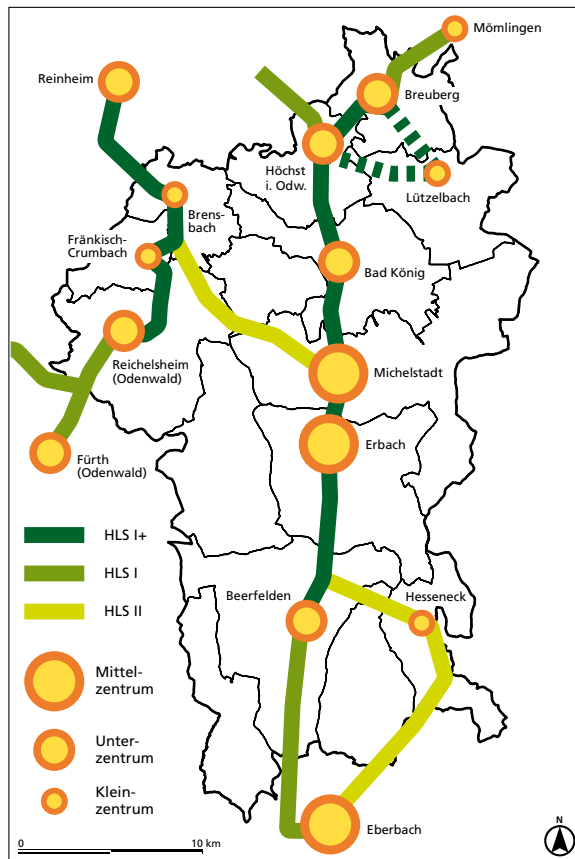
- innere Erschließung der Kernstädte und Kernorte: Anbindung von Wohngebieten an
 - Alt- bzw. Innenstädte, Ortskerne
 - publikumswirksame Einrichtungen
 - Standorte für Versorgung und Dienstleistungen
- setzt finanzielle Beteiligung der nutznießenden Kommunen voraus
- **CityBus** derzeit faktisch nur für Kernstädte Erbach und Michelstadt
- auch für Bad König, Breuberg, Höchst und Reichelsheim denkbar

Innerortslinien-Standard (ILS)		Verkehrstagsgruppen			
		Mo-Fr an Schultagen	Mo-Fr an Ferientagen	Samstage	Sonn-/ Feiertage
ILS	Bedienzeitraum	06-19 Uhr	06-19 Uhr	08-19 Uhr	09-19 Uhr
	Taktung	30 Min.	30 Min.	30 / 60 Min. ¹	60 Min.

¹ an Samstagnachmittagen ab ca. 14 Uhr 60- anstatt 30-Minuten-Takt möglich



1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan
2. Fahrgastnachfrage im Bestandsnetz
3. Bedienungsangebot für den Jedermann-Verkehr
 - Innerortslinienstandard (ILS)
 - Hauptlinienstandard (HLS)
 - Ergänzungslinienstandard (ELS)
 - Grundversorgungsstandard (GVS)
4. Barrierefreiheit
 - Definition, Zielsetzungen, Normen
 - Haltestellen
 - Fahrzeuge



Hauptlinien-Standard (HLS):

- HLS I+
- HLS I
- HLS II

HLS bezieht ein:

- SPNV
- regionale Bushauptlinien
- lokale Bushauptlinien (in Festbedienung)

Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2019-2024

Hauptlinien-Standard (HLS)		Verkehrstagsgruppen			
		Mo-Fr an Schultagen	Mo-Fr an Ferientagen	Samstage	Sonn-/ Feiertage
HLS I+	Bedienzeitraum	05-22 Uhr	05-22 Uhr	07-25 Uhr	09-19 Uhr
		freitags bis 25 Uhr	freitags bis 25 Uhr	-	-
	Taktung	60 Min. ¹	60 Min.	60 Min.	120 Min.
		in HVZ: 30 Min. ^{1,2}	in HVZ: 30 Min. ²	-	-
HLS I	Bedienzeitraum	05-22 Uhr	05-22 Uhr	07-25 Uhr	09-19 Uhr
		freitags bis 25 Uhr	freitags bis 25 Uhr	-	-
	Taktung	60 Min. ¹	60 Min.	60 Min.	120 Min.
HLS II	Bedienzeitraum	05-22 Uhr	05-22 Uhr	07-20 Uhr	09-19 Uhr
	Taktung	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.

¹ an Schulwerktagen mit schulverkehrsrelevanten Verstärker- bzw. Verdichterfahrten

² Hauptverkehrszeiten (HVZ) sind 06-08 Uhr und 15-18 Uhr

Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2019-2024



Standard „HLS I+“:

- Reichelsheim – Fränkisch-Crumbach – Brensbach – Groß-Biebrau – Reinheim (regionaler Busverkehr)
- Erbach – Michelstadt – Bad König – Höchst (SPNV, ergänzend lokaler Busverkehr)
- Höchst – Breuberg-Neustadt (lokaler Busverkehr)
- Höchst – Breuberg-Neustadt / Lützelbach-Rimhorn – Lützelbach-Lützel-Wiebelsbach (lokaler Busverkehr)
- Beerfelden – Erbach – Michelstadt (lokaler Busverkehr)

Anmerkung:

- Anbindung des Kleinzentrums Lützel-Wiebelsbach im Standard „HLS I+“ erfolgt wechselseitig über Lützelbach-Rimhorn und Breuberg-Neustadt.

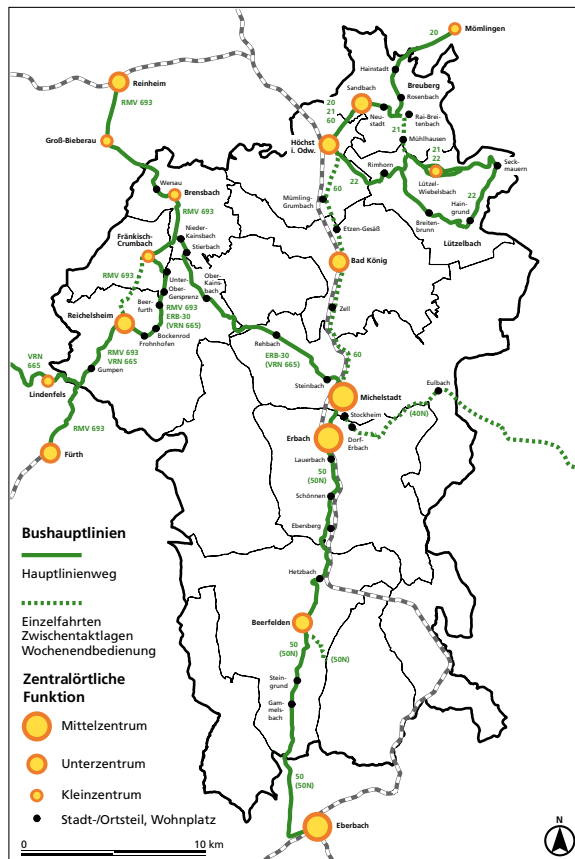


Standard „HLS I“:

- Reichelsheim – Fürth (regionaler Busverkehr)
- Reichelsheim – Lindenfels – Lautertal – Bensheim (regionaler Busverkehr)
- Höchst – Groß-Umstadt-Wiebelsbach – Darmstadt / Hanau (SPNV)
- Breuberg-Neustadt – Mömlingen (lokaler Busverkehr)
- Beerfelden – Eberbach (lokaler Busverkehr)

Standard „HLS II“:

- Reichelsheim – Brensbach-Nieder-Kainsbach – Michelstadt – Erbach (regionaler Busverkehr)
- Beerfelden-Hetzbach – Hesseneck – Eberbach (SPNV)

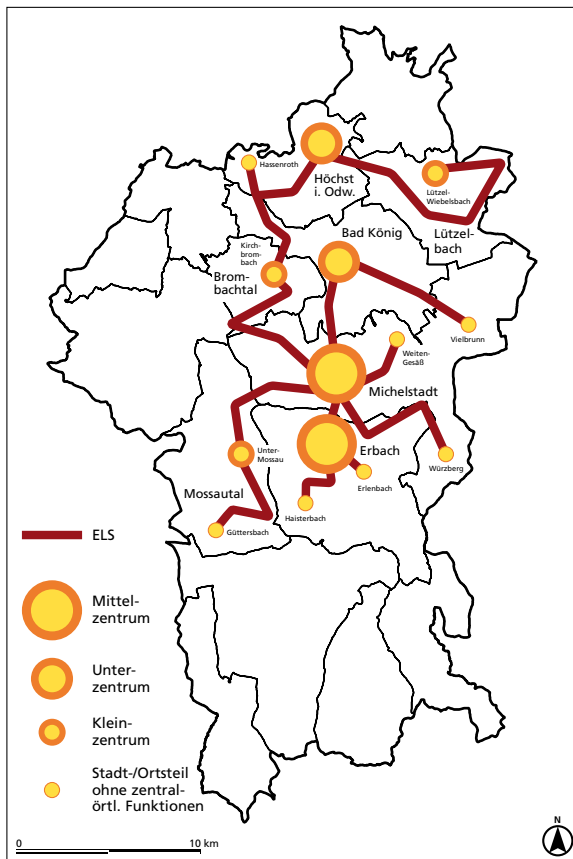


Bushauptlinien:

- **RMV 693**
Fürth – Gersprenztal – Reinheim
- **RMV ERB-30**
Gersprenztal – Erbach
- **VRN 665**
Bensheim – Reichelsheim
(– Gersprenztal – Erbach)
- **20, 21, 22**
Unterzent
- **50**
Oberzent
- **60**
Breuberg – Höchst – Erbach
(Ergänzung zur Odenwaldbahn)

Gliederungsübersicht

1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan
2. Fahrgastnachfrage im Bestandsnetz
3. Bedienungsangebot für den Jedermann-Verkehr
 - Innerortslinienstandard (ILS)
 - Hauptlinienstandard (HLS)
 - Ergänzungslinienstandard (ELS)
 - Grundversorgungsstandard (GVS)
4. Barrierefreiheit
 - Definition, Zielsetzungen, Normen
 - Haltestellen
 - Fahrzeuge



Erschließungslinien-Standard (ELS)

ELS bezieht ein:

- lokale Linien des straßen- gebundenen ÖPNV
 - Bus in Festbedienung
 - RufBus

Erschließungslinien-Standard (ELS)		Verkehrstagsgruppen			
		Mo-Fr an Schultagen	Mo-Fr an Ferientagen	Samstage	Sonn-/ Feiertage
ELS	Bedienzeitraum	06-19 Uhr	06-19 Uhr	07-19 Uhr	09-19 Uhr
	Taktung	60 Min. ¹	60 Min.	120 Min.	120 Min.

¹ an Schulwerktagen ggf. mit schulverkehrsrelevanten Verstärker- bzw. Verdichterfahrten

Fahrten für den ELS sind i. d. R. mit KOM in Festbedienung durchzuführen.

Fahrten zu Zeiten und auf Abschnitten sehr geringer Fahrgastnachfrage dürfen operativ bedarfsgesteuert und mit kleineren Fahrzeugen erbracht werden.



Erschließungslinien-Standard (ELS):

- M.-Vielbrunn – B. K.-Kimbach – Bad König – B. K.-Zell – Michelstadt – M.-Würzburg (Durchmesserkorridor)
- M.-Weiten-Gesäß – Michelstadt – Erbach – E.-Erlenbach (Durchmesserkorridor)
- E.-Haisterbach – E.-Günterfürst – E.-Lauerbach – Erbach – Michelstadt – M.-Steinbuch – Mossautal (Ober-Mossau, Unter-Mossau, Hüttenthal, Güttersbach) (Durchmesserkorridor)
- Höchst – H.-Hassenroth – H.-Hummetroth – Bad König-Ober-Kinzig – B. K.-Mittel-Kinzig – Brombachtal (Kirchbrombach, Langenbrombach) – M.-Rehbach – M.-Steinbach – Michelstadt
- Höchst – Lützelbach (Rimhorn, Breitenbrunn, Haingrund, Seckmauern)

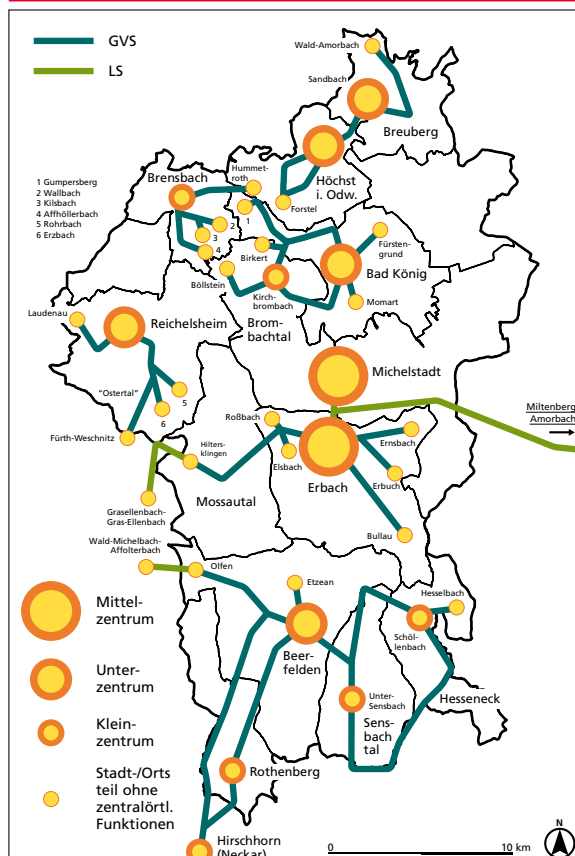


Erschließungslinien:

- **5**
Stadtteile von Erbach und Michelstadt (*CityBus-Linie*)
- **22**
Lützelbach
(nur Sa, So/Fei)
- **31**
Mossautal
- **34**
südwestliche Stadtteile von Erbach
- **35**
Brombachtal
- **44**
östliche Stadtteile von Michelstadt

1. **Nahverkehrsplan als Rahmenplan**
2. **Fahrgastnachfrage im Bestandsnetz**
3. **Bedienungsangebot für den Jedermann-Verkehr**
 - Innerortslinienstandard (ILS)
 - Hauptlinienstandard (HLS)
 - Ergänzungslinienstandard (ELS)
 - **Grundversorgungsstandard (GVS)**
4. **Barrierefreiheit**
 - Definition, Zielsetzungen, Normen
 - Haltestellen
 - Fahrzeuge

3) Anforderungen Bedienungsangebot Jedermann-Verkehr



Grundversorgungs-Standard (GVS)

GVS bezieht ein:

- **Bus für Ausbildungsverkehr (in Festbedienung)**
- *RufBus* (vereinzelt)
- *taxOmobil*

Lückenschlüsse (LS)

- lokale Linien des straßen-
gebundenen ÖPNV
 - *NaTourBus*
(Bus in Festbedienung)
 - *RufBus* (ggf.)
 - *taxOmobil*



Grundversorgungs-Standard (GVS)		Verkehrstagsgruppen			
		Mo-Fr an Schultagen	Mo-Fr an Ferientagen	Samstage	Sonn-/ Feiertage
GVS	Bedienzeitraum	06-18 Uhr ¹	06-18 Uhr	-	-
	Taktung	120 Min. ¹	120 Min.	-	-
¹ schülerverkehrs-spezifische Fahrten in Festbedienung (mit KOM)					
Fahrten zur Erfüllung des GVS ansonsten i. d. R. bedarfsgesteuert mit Fahrzeugen der Kategorie C					

Lückenschlüsse (LS)		Verkehrstagsgruppen			
		Mo-Fr an Schultagen	Mo-Fr an Ferientagen	Samstage	Sonn-/ Feiertage
LS	Bedienzeitraum	06-19 Uhr	06-19 Uhr	08-19 Uhr	10-19 Uhr
	Taktung	120 Min.	120 Min.	120 Min.	120 Min.
Fahrten zur Schließung regionaler Lückenschlüsse i. d. R. bedarfsgesteuert mit Fahrzeugen der Kategorie C					

**Grundversorgungs-Standard (GVS):**

- Brensbach – B.-Höllerbach – Höchst-Hummetroth (– Höchst)
- Brensbach – B.-Wallbach – B.-Kilsbach – B.-Affhöllerbach
- Reichelsheim – R.-Klein-Gumpen – R.-Laudenau
- Reichelsheim – *Ostertal* – Fürth-Weschnitz
- Höchst – H.-Dusenbach – Breuberg-Rai-Breitenbach – B.-Wald-Amorbach
- Höchst – H.-Pfirsichbach – H.-Annelsbach – H.-Forstel
- Bad König – B. K.-Etzen-Gesäß – B. K.-Nieder-Kinzig – B. K.-Mittel-Kinzig – B. K.-Ober-Kinzig – B. K.-Gumpersberg
- Bad König – B. K.-Fürstengrund
- Bad König – B. K.-Momart
- Bad König – Brombachtal

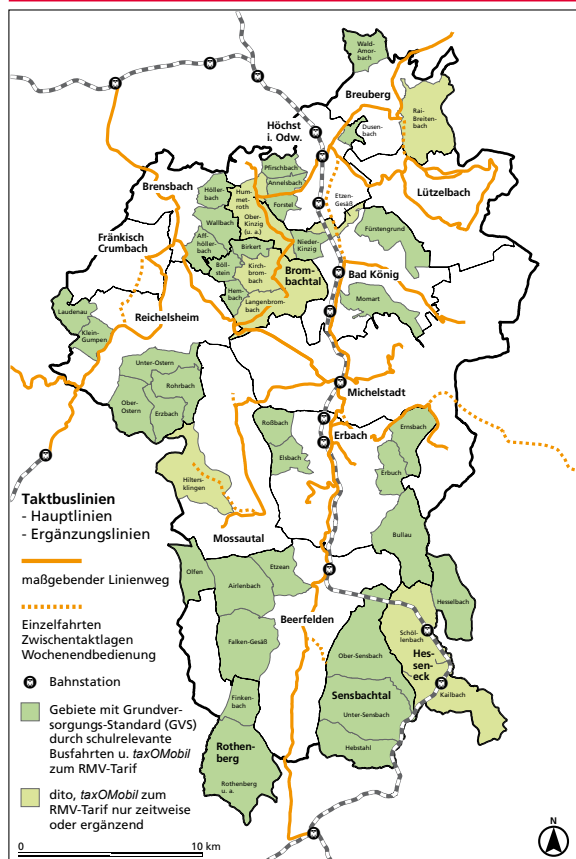


Grundversorgungs-Standard (GVS) (Fortsetzung):

- Erbach – E.-Roßbach – E.-Elsbach – Mossautal-Hiltersklingen
- Erbach – E.-Erbach – E.-Ernsbach
- Erbach – E.-Bullau
- Beerfelden – B.-Etzean
- Beerfelden – B.-Airlenbach – B.-Olfen
- Beerfelden – B.-Falken-Gesäß – Rothenberg (alle OT) – Hirschhorn (Neckar)
- Beerfelden – Sensbachtal (alle OT) – Hesseneck (alle OT)

Lückenschlüsse (LS):

- Erbach / Michelstadt – M.-Eulbach – Amorbach – Miltenberg
- (Erbach – Michelstadt –) Mossautal-Hiltersklingen – Grasellenbach-Gras-Ellenbach
- (Beerfelden –) B.-Olfen – Wald-Michelbach-Affolterbach



Bedienung mit *taxOMobil* zu/von Stadt- bzw. Ortsteilen folgender Städte bzw. Gemeinden:

- Bad König
- Beerfelden
- Brensbach
- Brombachtal
- Breunberg
- Erbach
- Hesseneck
- Höchst
- Mossautal
- Rothenberg
- Sensbachtal



1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan
2. Fahrgastnachfrage im Bestandsnetz
3. Bedienungsangebot für den Jedermann-Verkehr
 - Innerortslinienstandard (ILS)
 - Hauptlinienstandard (HLS)
 - Ergänzungslinienstandard (ELS)
 - Grundversorgungsstandard (GVS)
4. Barrierefreiheit
 - Definition, Zielsetzungen, Normen
 - Haltestellen
 - Fahrzeuge



Definition und Zielsetzung eines barrierefreien ÖPNV (I):

- bezieht alle Nutzergruppen mit permanent oder temporär eingeschränkter Mobilität ein
- im Fokus stehen i. d. R.
 - Rollstuhlfahrer
 - Gehbehinderte
 - Sehbehinderte
- nicht zu vernachlässigen sind:
Gehörlose, Greifbehinderte, Hochbetagte, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen, Kleinwüchsige, Analphabeten
- außerdem Personen mit zeitweisen oder situationsbedingten Einschränkungen verschiedener Art:
 - temporär Gehbehinderte
 - mit Kinderwagen
 - mit schwerem Gepäck



Definition und Zielsetzung eines barrierefreien ÖPNV (II):

- dem vorgenannten heterogenem Personenkreis die Möglichkeit eröffnen, einer
 - eigenständigen,
 - selbstbestimmten,
 - unabhängigen – d. h. ohne fremde Hilfestellung,
 - sicheren Nutzung... des ÖPNV im Alltag nachzukommen
- Voraussetzung für die nutzerspezifische Umsetzung im ÖPNV-System:
Eine behinderte oder anderweitig mobilitätseingeschränkte Person ist von sich aus in der körperlichen und/oder geistigen Lage, in anderen Lebensbereichen (Wohnen, Ausbildung, Beruf, Versorgung usw.) eigenständig, selbstbestimmt und unabhängig zu agieren.



Normative Grundlagen für einen barrierefreien ÖPNV:

- Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen der Vereinten Nationen (2008)
- Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)
- Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz (HessBGG)
- Hessisches ÖPNV-Gesetz (HÖPNVG)



Normative Anforderungen an die Barrierefreiheit in § 8 Abs. 3 PBefG (Auszug):

*„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine **vollständige** Barrierefreiheit zu erreichen.*

Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören.

Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“



Zielsetzung der Herstellung einer vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV auf dem Gebiet des Odenwaldkreises:

- Verankerung im 4. NVP
 - als dynamische Zielsetzung (realistisch)
 - nicht als statische Umsetzungsvorgabe (unrealistisch)
- unter Einbeziehung aller öffentlichen Verkehrsmittel (Zug, Bus)
- in Bezug auf:
 - bauliche Infrastrukturen (Bahnhöfe, Haltestellen)
 - Fahrzeuge (Schiene, Straße)
 - Fahrgastinformation und Kundenkommunikation
 - laufender Betrieb und Unterhalt



Hinwirken auf vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV im Odenwaldkreis für:

- Odenwaldbahn zwischen Höchst i. Odw. und Erbach (soweit durch eisenbahnbetriebliche und -technische Spezifika herstellbar)
- Korridore der regionalen und lokalen Bushauptlinien (HLS)
 - Fahrzeuge der Kategorie A
 - ausgebaute Haltestellen innerorts (im Umfeld relevanter Bebauung)*
- künftige lokalen Erschließungslinien (ELS), soweit es Taktfahrten in Festbedienung für den Jedermann-Verkehr mit Fahrzeugen der Kategorie A sind; Haltestellen nur soweit Abschnitte mit Hauptlinien oder in ERB/MI
- gemeinsames *CityBus*-System für Erbach und Michelstadt (ILS)
 - Fahrzeuge der Kategorie A (Midibus)
 - ausgebaute Haltestellen*
- Fahrgastinformation und Kundenkommunikation
- (*) vorgeschlagene Mindestfrequentierung von 25 Fahrgästen pro Schulwerktag in der Summe über alle Ein- und Aussteiger an allen Positionen



Ausnahmen von einer vollständigen Barrierefreiheit im Odenwaldkreis für:

- Stationen der Odenwaldbahn zwischen Erbach und Eberbach (jeweils ausschließlich) und in Höchst-Hetschbach
- Verstärkerfahrten für den Ausbildungsverkehr auf den regionalen und lokalen Buskorridoren (HLS, ELS)
- Bediengebiete abseits der regionalen und lokalen Buskorridore (HLS, ELS), für die – neben den Busfahrten für den Ausbildungsverkehr – im Jedermann-Verkehr eine alternative Bedienung mit dem Produkt *taxOmobil* (GVS) in Frage kommt
- fest bediente Fahrplanfahrten, bedarfsgesteuerte oder alternative Angebotsformen mit Kleinbussen, Vans, Großraum-Pkw und Pkw (*RufBus*, *taxOmobil*)
- Haltestellen mit einer geringen schulwerktäglichen Frequentierung unter 25 Fahrgästen, auch wenn diese an Bushauptkorridoren (HLS) oder im Bediengebiet des *CityBus*-Systems Erbach/Michelstadt (ILS) liegen



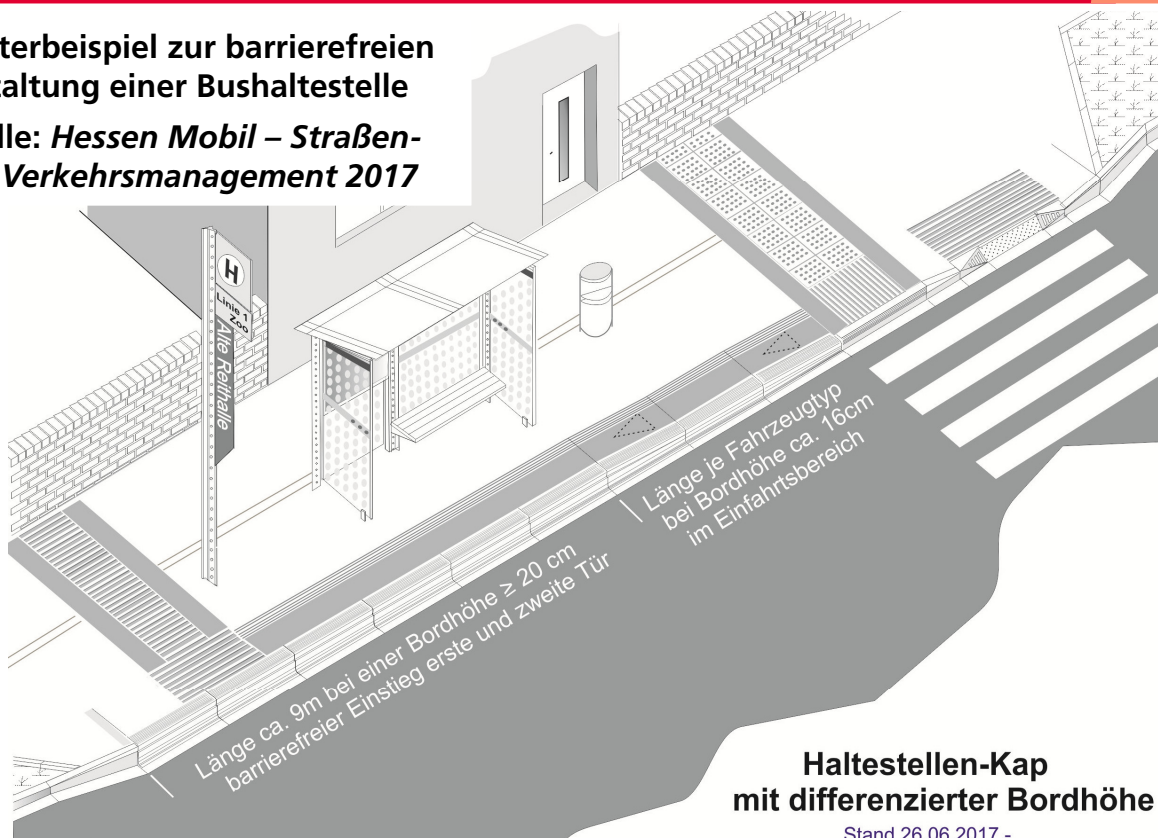
1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan
2. Fahrgastnachfrage im Bestandsnetz
3. Bedienungsangebot für den Jedermann-Verkehr
 - Innerortslinienstandard (ILS)
 - Hauptlinienstandard (HLS)
 - Ergänzungslinienstandard (ELS)
 - Grundversorgungsstandard (GVS)
4. Barrierefreiheit
 - Definition, Zielsetzungen, Normen
 - Haltestellen
 - Fahrzeuge



4) Barrierefreiheit

Musterbeispiel zur barrierefreien Gestaltung einer Bushaltestelle

Quelle: *Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement 2017*





Michelstadt Odenwaldhalle

02.04.2015



Reichelsheim Volksbank

27.04.2015

- Von ca. 820 Mastpositionen im Odenwaldkreis haben mit Stand Sept. 2017 (HMS) zu
 - ca. 91 % stufenfreie Zugänge
 - ca. 5 % Sonderbordsteine o. Ä. (16-20 cm)
 - ca. 4 % taktile Leitelemente
- Für Barrierefreiheit im ILS und HLS müssten ca. 250 Positionen ausgebaut werden.
- Die meisten der ausgebauten Haltestellen befinden sich in Erbach und Michelstadt.
- Fotos mit Beispielen für stark frequentierte Bushaltestellen in zentralen Stadt- bzw. Ortslagen ohne barrierefreie Ausbauelemente

Fotos: HMS der RMS (2015)

Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2019-2024



Bad König Bahnhof

16.05.2015



Erbach Bahnhof

30.04.2015

Beispiele für
barrierefrei
ausgebaute
Bushaltestellen
bzw. ZOB
an Bahn-
stationen



Höchst Bf. / ZOB

27.04.2015



Michelstadt Bf. / ZOB

30.04.2015

Fotos:
HMS der
RMS 2015

Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2019-2024



**Beispiele für
barrierefrei
ausgebaute
Bushaltestellen
im Kreisgebiet**



**Fotos:
HMS der
RMS 2015**

Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2019-2024

IGDB
Verkehrsplanung + Beratung



**Beispiele für
barrierefrei
(oben) und
nicht barriere-
frei (unten)
ausgebaute
Bushaltestellen
an weiter-
führenden
Schulen**



**Fotos:
HMS der
RMS 2015**

Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2019-2024

IGDB
Verkehrsplanung + Beratung



- Foto zeigt ausgebaute Bushaltestelle an der Westseite des Bahnhofs Bad König
- Kasseler Sonderbord mit 18 cm
- taktiler Leitsystem
- Dynamische Fahrgastinformationsanzeige (hier nur Rückseite) mit akustischer Ausgabe
- Niederflerbus der Linie 29 steht gerade und spaltfrei an der Bordsteinkante
- nahezu barrierefreier Übergang zwischen Bussteig und Fahrzeug
- alles ideal?

Foto: HMS der RMS 2015

Zusammenspiel zwischen Bordsteinhöhe und Bodenhöhe Busfahrzeug:

- Die Förderrichtlinien von Hessen Mobil sehen seit 2015 Bordsteinhöhen an Bushaltestellen von 22 cm bis 25 cm über Fahrbahnniveau als notwendig an, mindestens jedoch von 20 cm.
- Bei Bordsteinhöhen über 22 cm kann durch den Einsatz der Kneeling-Technik, mittels der der Einstiegsbereich des Fahrzeugs auf 27 cm über Straßenniveau abgesenkt wird, die Reststufe zwischen Wartebereich (Bussteig) und Trittkante (Fahrzeugboden) auf unter 5 cm gehalten werden. Im Idealfall verbleiben nur noch 2-3 cm Reststufenhöhe.
- Die Spaltbreite zwischen Wartebereich und Fahrzeug darf zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit ebenfalls nur maximal 5 cm betragen.
- Diese Reststufenhöhe bzw. Restspaltbreite erlaubt es Rollstuhlfahrern, den Ein- und Ausstieg ohne fremde Hilfe – somit auch ohne die vom Fahrpersonal zu bedienende Klapprampe – zu bewältigen, womit für diese Gruppe eine vollständige Barrierefreiheit vorliegt.
- **Problem:** Haltestellen mit Bordsteinhöhen von über 20 cm sind für Busfahrzeuge mit Außenschwenktüren ungeeignet, kein Kneeling möglich.



Quelle: *Hessen Mobil*

Vortragsfolien Herr Armin Schulz

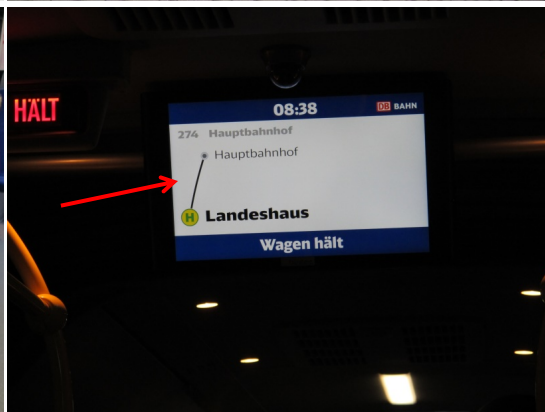
RMV-Workshop am 03.03.2017



1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan
2. Fahrgastnachfrage im Bestandsnetz
3. Bedienungsangebot für den Jedermann-Verkehr
 - Innerortslinienstandard (ILS)
 - Hauptlinienstandard (HLS)
 - Ergänzungslinienstandard (ELS)
 - Grundversorgungsstandard (GVS)
4. Barrierefreiheit
 - Definition, Zielsetzungen, Normen
 - Haltestellen
 - Fahrzeuge

Ausgewählte Anforderungen an die Busfahrzeuge der Kategorie A für die Taktfahrten im Jedermann-Verkehr für Bedienstandards ILS, HLS und ELS:

- Neufahrzeuge bzw. neuwertige Fahrzeuge
- Alter Einzelfahrzeug: bis 10 Jahre; Flottendurchschnittsalter: 7 Jahre (wenn nur Neufahrzeuge zu Betriebsstart, dann bis max. 10 Jahre)
- Abgasnorm bei Diesel (bei Erstzulassung): Euro VI
- alternative Antriebe (Hybrid, Gas, Elektro) u. Leichtbauweisen zugelassen
- Klimaanlage
- durchgehend Niederflur oder „Low-Entry“ (LE) mit maximaler Einstiegs-
höhe 27 cm – ggf. unter Einschaltung der Kneeling-Technik
- Barrierefreiheit als Fahrzeug der Klasse I gemäß § 30d Abs. 4 StVZO bzw.
Anhang VII zur EU-Richtlinie 2001/85/EG gegeben
- manuelle Klapprampe (durch Fahrer zu betätigen)
- mindestens 1 Rollstuhlstellplatz auf der Sondernutzungsfläche
- automatisches Fahrgastinformationssystem (FGI) nach dem „Zwei-Sinne-
Prinzip“: akustisch und optisch (TFT-Bildschirm)



Bsp. für barrierefreie Busfahrzeuge mit

- Klapprampe
- Niederflureinstieg
- kontrastreicher Innenraum
- Mehrzweckfläche
- Haltetasten
- Rückenlehne
- TFT-Monitor für opt. FGI

Fotos: IGDB

Ausgewählte Mindestanforderungen an die Busfahrzeuge der Kategorie B für Verstärkerfahrten (HLS, ELS) oder Einzelfahrten (GVS) im Ausbildungsverkehr:

- Gebrauchtfahrzeuge mit Alter bis 15 Jahre (kein Flottenhöchstalter)
- Abgasnorm bei Diesel (bei Erstzulassung): Euro IV
- Heizungs- und Lüftungsanlage, jedoch keine Klimaanlage
- maximale Einstiegshöhe ab Straße: 38 cm
- max. Fußbodenhöhe (über Straßenebene): 86 cm
- Niederflurfahrzeuge nicht gefordert, Hochflurfahrzeuge zugelassen, Reisebusse im Linienverkehr ausgeschlossen
- Sondernutzungsfläche gemäß DIN 75 077 (kein Rollstuhlstellplatz)
- Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen und Rollstühle bis 50 kg (ggf. im Gepäckraum)
- kein automatisches FGI-System (akustisch, optisch)
- Fahrzeuge erfüllen die Voraussetzungen für Barrierefreiheit nicht



**Vielen Dank für
Ihre Mitwirkung**



Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan 2019-2024 für den Odenwaldkreis

OREG mbH
Geschäftsbereich Nahverkehr

hier: Beteiligungsverfahren mit Behinderten- und Sozialverbänden
sowie Fahrgastbeirat

Datum
19.12.17

Aktenzeichen
B / 4.1.4

Protokoll

Datum / Uhrzeit: 20.11.2017 / 16:30 Uhr

Ort: Kreisverwaltung des Odenwaldkreises
Michelstädter Str. 12, 64711 Erbach

Teilnehmer/-innen: Herr Scheuermann, VdK
Herr Kowarsch, Fahrgastbeirat
Herr Hildwein, Fahrgastbeirat
Frau Nennstiel, Beirat für Menschen mit Behinderung
Frau Hoffmann, Behindertenbeauftragte Odenwaldkreis
Frau Walther, DRK KV Erbach
Herr Engelter, DRK KV Erbach
Herr Kronfeld, DKR KV Erbach
Frau Simon, Diakonisches Werk
Herr Wissmüller, Busunternehmen Wissmüller
Herr Sauter, Busunternehmen Sauter
Herr Dr. Schmöe, IGDB
Herr Krämer, OREG
Herr Weiß, OREG
Herr Menzer, OREG

Pos.	Beschreibung
1	Begrüßung durch den Leiter des Geschäftsbereiches Nahverkehr der OREG Herrn Krämer
2	Nahverkehrsplan als Rahmenplan Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe Anlage 2 , Folien 3-7
3	Fahrgastnachfrage im Bestandsnetz Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe Anlage 2 , Folien 8-13
	Herr Kowarsch (Fahrgastbeirat des Odenwaldkreises) erkundigt sich nach vorliegenden Fahrgastzahlen zum Bahnhof Hetzbach. Herr Dr. Schmöe (IGDB) benennt etwa 60 bis 70 Einsteiger am Tag.
4	Bedienungsangebot für den Jedermann-Verkehr Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe Anlage 2 , Folien 14-17
4a	Innerortslinienstandard (ILS) Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe Anlage 2 , Folien 18-19
	Herr Krämer (OREG) erwähnt die Notwendigkeit einer Teilfinanzierung von CityBus- bzw. Stadtbusangeboten durch die nutznießenden Kommunen. Er weist darauf hin, dass die Städte Erbach und Michelstadt bereits einer Fortschreibung des dortigen CityBus-Angebotes im Grundsatz zugestimmt haben.
4b	Hauptlinienstandard (HLS)

	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2 , Folien 20-25
4c	Ergänzungslinienstandard (ELS)
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2 , Folien 26-30
4d	Grundversorgungsstandard (GVS)
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2 , Folien 31-36
	<p>Herr Krämer erläutert die Unterschiede zwischen dem Bedarfsverkehrsangebot für kleinere Ortschaften im Status-Quo und dem zukünftigen Angebot auf den Linien des Grundversorgungsstandard. Während auf den betroffenen Relationen heute ein kombiniertes Angebot aus Schülerverkehr und RufBus-Fahrten angeboten wird, soll der klassische Rufbus zukünftig vom Produkt taxOMobil abgelöst werden. Als fahrplanloses Angebot können taxOMobil-Fahrten unter Zahlung eines Grund- und Zuschlagspreises dann ganztägig genutzt werden. Zusätzlich werden taxOMobil-Fahrten zu bestimmten Uhrzeiten zum RMV-Tarif angeboten.</p> <p>Herr Krämer führt weiter aus, dass der barrierefreie Zugang zum ÖPNV im Odenwaldkreis grundsätzlich auf wichtigen Strecken durch den Um- bzw. Ausbau von Haltestellen und den Einsatz von Niederflurfahrzeugen gesichert werden soll. Auf allen übrigen Strecken wird die barrierefreie Nutzung durch das Angebot von taxOMobil gewährleistet.</p> <p>Herr Scheuermann (VdK) fragt, wie beispielsweise ältere Menschen ohne Zugang zum Online-Buchungsportal das Angebot von taxOMobil in Anspruch nehmen können. Herr Krämer antwortet, dass die Möglichkeit besteht, taxOMobil-Fahrten telefonisch zu bestellen.</p> <p>Frau Nennstiel (Beirat für Menschen mit Behinderung) erkundigt sich nach der Nutzbarkeit von taxOMobil-Fahrten für Rollstuhlfahrer und Besitzer eines Schwerbehindertenausweises. Herr Krämer teilt mit, dass für eine Rollstuhlmitnahme eine Vorbuchungszeit von fünf Stunden eingehalten werden muss, damit ein entsprechendes Fahrzeug zur Verfügung gestellt werden kann. Für Besitzer eines Schwerbehindertenausweises entfällt bei taxOMobil-Fahrten die Zahlung des Grundtarifs. Der Zuschlagspreis muss jedoch weiterhin entrichtet werden, sofern die gebuchte Fahrt nicht ohnehin nur zum RMV-Grundtarif angeboten wird.</p> <p>Frau Hoffmann (Behindertenbeauftragte Odenwaldkreis) erfragt, ob das Angebot von garantiert mobil! zukünftig auch vollständig im Gebiet der Gemeinde Reichelsheim nutzbar sein wird. Herr Krämer bestätigt, dass die Verfügbarkeit von taxOMobil-Fahrten im Gersprenztal ab dem Fahrplanwechsel 2017/2018 durch ein ortsansässiges Taxiunternehmen sichergestellt wird.</p> <p>Herr Engelter (DRK Kreisverband Erbach) möchte wissen, ob Rollstuhlfahrer bei der Nutzung von taxOMobil-Fahrten vom Fahrer auch direkt im Haus abgeholt werden können. Frau Simon (Diakonisches Werk) ergänzt hierzu, dass bei einer sogenannten Beförderung von „Haustür zu Haustür“ unterschieden werden müsse, ob eine Beförderung des Fahrgastes tatsächlich ab dessen Haustür oder lediglich ab dessen Grundstücksgrenze möglich sei. Herr Engelter fügt hinzu, dass betroffene Personen beispielsweise nicht selten über Treppenstufen hinwegbefördert werden müssen. Herr Dr. Schmoe erklärt, dass der Begriff der „Haustür“ im Verständnis des Rhein-Main-Verkehrsverbundes bzw. bei der Verwendung des Begriffes durch den RMV tatsächlich mit der Grundstücksgrenze des Fahrgastes gleichzusetzen ist. Herr Engelter merkt an, dass die Überbrückung des Weges zwischen Haustür und Grundstücksgrenze besonders bei Patientenfahrten des DRK im Odenwaldkreis ein tägliches Problem darstellt. Frau Simon fügt hinzu, dass beispielsweise bei Senioren grundsätzlich ein hoher Bedarf an einer weiteren Unterstützung abseits der reinen Transportleistung besteht. Herr Engelter schlägt hierrauf vor, das Anbieten von „Kundenfahrten“ bzw. betreuten Fahrten im Rahmen von garantiert mobil! in Erwägung zu ziehen. Herr Krämer benennt den Wunsch, zukünftig auch Patientenfahrten in das System garantiert mobil! einzubinden und diese über die entsprechenden Krankenkassen abzurechnen. Weiterhin dankt Herr Krämer für den Hinweis auf die Notwendigkeit, den Begriff der „Haustür zu Haustür“-Beförderung</p>

	<p>bei taxOMobil-Fahrten genauer zu definieren. Er teilt mit, dass man sich im Zweifelsfall darauf berufen sollte, die Beförderung nur von der bzw. nur bis zur Grundstücksgrenze anzubieten.</p> <p>Frau Simon merkt an, dass besonders für gehbehinderte Personen oft Probleme beim Transport von Einkäufen entstehen. Herr Krämer erwähnt an dieser Stelle die grundsätzliche Möglichkeit zur Gepäckmitnahme bei garantiert mobil!-Fahrten.</p>
5	Barrierefreiheit
5a	Definition, Zielsetzungen, Normen
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2 , Folien 37-44
	<p>Herr Scheuermann benennt Trittstufen und ausklappbaren Rampen welche im Zugverkehr zur Überbrückung von Restlücken zwischen Zug und Bahnsteigkante genutzt werden können. Die Verfügbarkeit beider Lösung ist bei einem einzelnen Fahrzeug jedoch technisch nicht miteinander vereinbar. Herr Scheuermann macht weiterhin darauf aufmerksam, dass in den Zügen der Odenwaldbahn gesonderte Bleche zum Einsatz kommen, welche es Rollstuhlfahrern ermöglichen, bestehende Restlücken zu überwinden. Diese Bleche müssen jedoch vom Zugpersonal händisch ausgelegt werden weshalb die selbstständige Nutzung des Zugverkehrs durch Rollstuhlfahrer nicht gewährleistet ist.</p> <p>Herr Kowarsch kritisiert, dass derzeit auf der vergleichsweise stark genutzten Hauptlinie 50 im Odenwaldkreis nicht immer Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen. Herr Krämer versichert, dass dies zukünftig kategorisch und ohne Ausnahme der Fall sein wird.</p> <p>Herr Scheuermann fragt, ob zukünftig für gehbehinderte Personen oder Rollstuhlfahrer auf Fahrten ohne Niederflurfahrzeug eine Hilfeleistung beim Einsteigen durch den Fahrer angeboten werden wird. Er betont, dass man sich besonders als Rollstuhlfahrer bei der Wahl einer bestimmten Fahrtmöglichkeit auf die Angaben zum Fahrzeugtyp verlassen können muss. Herr Sauter (Busunternehmen Sauter) antwortet, dass ein Einstieg für Rollstuhlfahrer in Fahrzeuge mit meiner Bodenhöhe von 860 mm ohnehin nur mit einer gesonderten Rampe möglich ist. Herr Scheuermann erwidert, dass ein Einstieg in solchen Fahrzeugen ohne Rampe sehr wohl möglich sei, sofern der Rollstuhlfahrer von Hilfspersonen in das Fahrzeug getragen wird. Herr Sauter merkt an, dass das Fahrpersonal hierfür speziell geschult werden muss, diese Qualifikation im Reglement des RMV jedoch grundsätzlich nicht vorgesehen ist. Herr Krämer fügt hinzu, dass das Verlassen des Fahrzeuges durch den Fahrer ein grundsätzliches Sicherheitsproblem darstellt. Herr Scheuermann gibt zu bedenken, dass das Verlassen des Fahrzeuges durch den Fahrer beispielsweise beim NaTour-Bus auch jetzt bereits regelmäßig stattfindet. Herr Krämer versichert, dass sich die OREG dem Thema Hilfestellungen zum Ein- und Ausstieg von Fahrgästen durch das Fahrpersonal bei der Erstellung der Vergabeunterlagen zur anstehenden Neuvergabe der Verkehrsleistungen des Odenwaldkreises annehmen wird. Herr Dr. Schmoe betont, dass das Problem beim Einsatz von Neufahrzeugen prinzipiell nicht besteht, da diese bereits ab Werk alle heute gängigen Normen erfüllen. Herr Scheuermann gibt hierzu an, dass beispielsweise für die Nachrüstung von PKW durchaus praktikable Lösungen zum Ein- und Ausstieg von Rollstuhlfahrern existieren und verweist auf Plattformen die automatisch ausgefahren, abgesenkt und angehoben werden können. Herr Scheuermann macht weiterhin sein Verständnis dafür deutlich, dass die Nachrüstung von Bussen mit entsprechenden Systemen hohe Kosten verursacht, eine vollständige Barrierefreiheit jedoch nicht vorliegt, sofern betroffene Personen nicht selbstständig, sondern nur durch die Hilfe Dritter, den ÖPNV nutzen können. Herr Sauter gibt zu bedenken, dass durch den Einbau entsprechender Systeme sowie durch das Vorhalten von Sondernutzungsflächen in Fahrzeugen ohne Niederflurbauweise Stehplätze verloren gehen, die besonders im Schülerverkehr dringend benötigt werden.</p>
5b	Haltestellen
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2 , Folien 45-53
	Herr Krämer führt aus, dass im Odenwald rund 800 Haltepunkte existieren und für einen vollständig barrierefreien Ausbau pro Haltepunkt Kosten von etwa

	<p>33.000 € zu veranschlagen sind. Dies entspricht einem Gesamtvolumen von rund 24 Mio. € für den Umbau aller Haltepunkte im Odenwaldkreis. Herr Krämer gibt zu bedenken, dass die räumlichen Gegebenheiten an vielen Haltestellen einem barrierefreien Ausbau ohnehin im Wege stehen. Bereits heute wird das Herstellen der Barrierefreiheit jedoch bei sämtlichen Haltestellen verfolgt, die von Baumaßnahmen im Straßenraum betroffen sind.</p> <p>Herr Hildwein (Fahrgastbeirat des Odenwaldkreises) benennt das Problem des erschwerten Fahrzeugeinstieges von gehbehinderten Personen und Rollstuhlfahrern an Haltestellen in Hanglage. Herr Dr. Schmoe macht deutlich, dass dieses Problem schwer in den Griff zu bekommen ist, da der barrierefreie Ausbau von Haltestellen ebenfalls entlang bzw. entsprechend der Straßenlage vorgenommen werden muss.</p> <p>Herr Scheuermann greift die Problematik der Kollision zwischen nach außen öffnenden Bustüren und den Oberkannten von Hochbordsteinen auf und benennt die Zwangssteuerung der Türen als Kern des Problems. Er führt aus, dass das Problem nach seiner Ansicht gelöst werden kann, indem die Türen erst nach dem Anheben des Busses auf der Einstiegsseite („Kneeling“) geschlossen werden. Herr Wissmüller (Busunternehmen Wissmüller) erwidert, dass die Türen jedoch aus Sicherheitsgründen bereits geschlossen sein müssen, bevor die Fahrzeugseite abgesenkt oder angehoben werden kann.</p>
5c	Fahrzeuge
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2 , Folien 54-57

gez.
i. V. K r ä m e r
Leiter des Geschäftsbereichs
Nahverkehr

gez.
i. A. M e n z e r
Planung & Betrieb

Anlagen

Präsentationsfolien „Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan (NVP) für den Odenwaldkreis 2019-2024 – Beteiligungsverfahren mit Behinderten- und Sozialverbänden sowie Fahrgastbeirat“