

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	<i>Verzeichnisse.pdf</i>
Quellenverzeichnis	
Abkürzungsverzeichnis	
Abbildungsverzeichnis	
Tabellenverzeichnis	
Anlagenverzeichnis	
Vorwort des Landrates	<i>Vorwort.pdf</i>
I Zusammenfassung	<i>Kap_I_Zusammenfassung.pdf</i>
II Einleitung und Grundlagen	<i>Kap_II_Einleitung.pdf</i>
II-1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans	
II-2 Ausrichtung der Vorgaben	
II-3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans	
II-4 Beteiligungsverfahren	
II-5 Beschlussfassung	
III Rechtsrahmen	<i>Kap_III_Rechtsrahmen.pdf</i>
III-1 Europarechtlicher Rahmen	
III-1.1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	
III-2 Bundesrechtlicher Rahmen	
III-2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	
III-2.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)	
III-2.3 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)	
III-2.4 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)	
III-3 Landesrechtlicher Rahmen	
IV Bestandsaufnahme	
IV-1 Lage und Raumstruktur.....	<i>Kap_IV_1-4_Bestandsaufnahme.pdf</i>
IV-2 Demographie	
IV-2.1 Bevölkerungsverteilung	
IV-2.2 Altersstruktur	
IV-2.3 Demographische Entwicklungen	

IV-3	Beschäftigte und Berufspendelnde	
IV-4	Schulstruktur	
IV-4.1	Schultypen und Schulstandorte	
IV-4.2	Schulpendelnde	
IV-4.3	Entwicklung der Schülerzahlen	
IV-5	Touristische Erschließung der Odenwaldregion.....	<i>Kap_IV_5-7_Bestandsaufnahme.pdf</i>
IV-6	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	
IV-7	Verkehrsbelastungen im Straßennetz	
IV-8	Verkehrsnachfrage.....	<i>Kap_IV_8_Verkehrsnachfrage.pdf</i>
IV-8.1	Buslinien in Festbedienung	
IV-8.2	RufBus und TaxOMobil	
IV-9	Tarif und Vertrieb.....	<i>Kap_IV_9_Tarif.pdf</i>
IV-9.1	Tarifgebiete	
IV-9.2	Fahrkartensortiment	
IV-9.3	taxOMobil-Fahrten	
IV-9.4	Vertrieb	
IV-9.5	Weiterentwicklung Tarife	
V	Grundlegende Anforderungen	
	an den ÖPNV.....	<i>Kap_V_Anforderungen.pdf</i>
V-1	Bedeutung der Anforderungen im Nahverkehrsplan	
V-2	Grundziele und Leitbilder	
V-2.1	Leitbild	
V-2.2	Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit	
V-2.3	Einflüsse durch demographische Entwicklungen	
V-2.4	Fahrgastseitige Anforderungen	
V-3	Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV	
V-3.1	Normative Grundlagen und Vorgaben	
V-3.2	Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit	
V-4	Planungsleitsätze für den NVP 2025-2029	

VI Straßengebundener ÖPNV

- VI-1 Regionale und lokale Linien und deren
Aufgabenträger *Kap_VI_01-03_Strassengebundener_OEV.pdf*
- VI-2 Regionale Linien
- VI-3 Lokale Linien
 - VI-3.1 Teilnetze und Regionen
 - VI-3.2 Betreiberstrukturen
 - VI-3.3 Verkehrliche Funktionen
 - VI-3.4 Bedarfsbedienung mit *RufBus*
 - VI-3.5 Mobilitätsgarantie und *taxOMobil*
 - VI-3.6 Touristische Linien
- VI-4 Bilanzierung NVP 2019 - 2024 *Kap_VI_04_Bilanzierung.pdf*
 - VI-4.1 Region Gersprenztal
 - VI-4.2 Region Höchst i. Odw. („Unterzent“)
 - VI-4.3 Region Erbach und Michelstadt
 - VI-4.4 Region Oberzent
- VI-5 Grundsätze zur künftigen Netz- und
Fahrplangestaltung *Kap_VI_05-09_Strassengebundener_OEV.pdf*
- VI-6 Raumerschließung durch Zugangsstellen
- VI-7 Netzebenen und Produkte
 - VI-7.1 Netzebene 1: SPNV und regionaler Busverkehr
 - VI-7.2 Netzebene 2: Lokaler straßengebundener Verkehr
 - VI-7.3 Netzebene 3: On-Demand Verkehr (*taxOMobil*)
- VI-8 Bedienungsstandards im Jedermann-Verkehr
 - VI-8.1 Innerortslinien-Standard (ILS)
 - VI-8.2 Hauptlinien-Standard (HLS)
 - VI-8.3 Erschließungslinien-Standard (ELS)
 - VI-8.4 Grundversorgungs-Standard (GVS)
 - VI-8.5 Lückenschlüsse (LS)
- VI-9 Umsteigevorgänge
- VI-10 Anforderungen
an den Ausbildungsverkehr *Kap_VI_10_Schulverkehr.pdf*

VI-10.1	Rechtsgrundlage zur Schülerbeförderung	
VI-10.2	Bildungspolitische Zielsetzungen	
VI-10.3	Auswirkungen schulpolitischer Entscheidungen auf die Umsetzung der Anforderungen an die Schülerbeförderung im ÖPNV	
VI-10.4	Kurzstreckenbeförderungen	
VI-10.5	Bedienungsumfang nach Schultyp	
VI-10.6	Räumliche Bedienungsstandards zu/von Schulen	
VI-10.7	Zulässige Warte- und Übergangszeiten	
VI-10.8	Abstimmung bzw. Staffelung der Schulzeiten	
VI-10.9	Erschließung der Wohn- und Schulstandorte	
VI-10.10	Einbeziehung des regionalen ÖPNV in die Schülerbeförderung	
VI-11	Potenzialanalyse	<i>Kap_VI_11_Potenzialanalyse.pdf</i>
VI-11.1	Fahrgastpotenzial und erhobene Beförderungsfälle im Vergleich	
VI-12	Angebotskonzept	<i>Kap_VI_12_Angebotskonzept.pdf</i>
VI-12.1	Linienkonzeption	
VI-12.2	Verknüpfungskonzept	
VII	Beteiligungsverfahren	<i>Kap_VII_Beteiligung.pdf</i>
VII-1	Umfrage unter den Städten und Gemeinden	
VII-2	Bürger bzw. Fahrgäste	
VII-2.1	Schülerverkehr	
VII-2.2	Bedienungshäufigkeit & Fahrpläne	
VII-2.3	Anbindung & Erreichbarkeit	
VII-2.4	Barrierefreiheit & Ausstattung der Haltestellen	
VII-2.5	Information & Kommunikation	
VII-3	Verkehrsunternehmen	
VII-4	Politische Gremien, Behinderten- und Sozialverbände, Fahrgastbeirat	
VII-5	Förmliches Anhörungsverfahren	

VIII Haltestellen

des straßengebundenen ÖPNV *Kap_VIII_Haltestellen.pdf*

VIII-1 Bestandsaufnahme zu den Haltestellen

VIII-2 Anforderungen an die Haltestellen

VIII-2.1 Allgemeine Anforderungen

VIII-2.2 Kategorisierung der Haltestellen

VIII-2.3 Ausstattungsmerkmale

VIII-2.4 Bauliche Anforderungen

VIII-2.5 Haltestellenausstattung

VIII-3 Typisierung von Mängeln im Haltestellennetz

VIII-3.1 Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit

VIII-3.2 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität

VIII-3.3 Fehlende Barrierefreiheit

VIII-3.4 Unzureichender barrierefreier Ausbaustand

VIII-3.5 Eingeschränkte verkehrliche Funktionalität

VIII-3.6 Keine durchgängige Außendarstellung

VIII-3.7 Unzureichende Informationsmöglichkeiten

VIII-4 Betreiberübergreifendes Haltestellenmanagement

VIII-5 Angebotskonzept

VIII-5.1 Barrierefreier Ausbau

VIII-5.2 Erneuerung von Haltestellenschildern

VIII-5.3 Erneuerung von Haltestellenmobiliar

VIII-5.4 Neuinstallation und Erneuerung von DFI-Anzeigen

IX Fahrzeuge *Kap_IX_Fahrzeuge.pdf*

IX-1 Bestandsaufnahme

IX-2 Dekarbonisierung

IX-2.1 Saubere Fahrzeuge Beschaffungs-Gesetz

IX-2.2 Umsetzung im Odenwaldkreis

IX-3 Anforderungsprofil

IX-3.1 Allgemeine Anforderungen

IX-3.2 Barrierefreiheit

IX-3.3 Fahrgastkomfort

IX-3.4	Fahrgastinformation	
IX-3.5	Technische Ausstattung	
IX-3.6	Erscheinungsbild	
IX-3.7	Fahrzeuganforderungen lokale Verkehre (Zusammenfassung)	
IX-4	Mängelanalyse	
IX-5	Angebotskonzept	
X	Ergänzende Anforderungen	<i>Kap_X_Ergaenzende_Anforderungen.pdf</i>
X-1	Anforderungen an die Qualität der Betriebsdurchführung	
X-1.1	Beförderungskapazitäten	
X-1.2	Betriebsstörungsmanagement	
X-1.3	Anschlussicherung	
X-1.4	Fahrgastinformation	
X-1.5	Beschwerdemanagement	
X-1.6	Vertrieb	
X-1.7	Fahrpersonal	
X-2	Fahrgastgarantien	
X-2.1	Mobilitätsgarantie „garantiert mobil!“	
X-2.2	Fahrtzielgarantie	
X-3	Anforderungen an das Regiemanagement	
XI	Finanzierungskonzept	<i>Kap_XI_Finanzierungskonzept.pdf</i>
XI-1	Erlöse	
XI-1.1	Verkehrserlöse	
XI-1.2	Drittfinanzierungen	
XI-2	Kosten	
XI-2.1	Regiekosten der Aufgabenträgerorganisation	
XI-2.2	Kosten für die vom Verkehrsunternehmen erbrachten Leistungen	
XI-2.3	Aufwendungen nach § 161 HSchG	
XI-3	Prognose des Finanzbedarfs	
XI-3.1	Aufwendungen für den laufenden Betrieb	
XI-3.2	Investitionskosten des Haltestellenausbaus	

XII Linienbündelung & Vergabe *Kap_XII_Linienbuendelung_Vergabe.pdf*

XII-1 Linienbündelung

XII-1.1 Zweck der Linienbündelung

XII-1.2 Informationspflicht der zuständigen Behörde

XII-1.3 Methoden der Linienbündelung

XII-1.4 Ermessensspielräume

XII-1.5 Linienbündelung im Odenwaldkreis

XII-2 Vergabe

Quellenverzeichnis

Literaturverzeichnis

- DIN (= Deutsches Institut für Normung) (2014): DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum.
- DIN (= Deutsches Institut für Normung) (2023): DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.
- FGSV (= Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).
- FGSV (= Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen - H BVA.
- FGSV (= Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2012): Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL).
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Wohnen und Verkehr (2022): Anlage 10 – Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz taktiler Elemente im Fuß- und Radverkehr.
- HMWW (= Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Wohnen und Verkehr) (2020): Landesentwicklungsplan Hessen 2020.
- infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland – MiD 2017 – Ergebnisbericht (im Auftrag des BMVI).
- Kreisausschuss des Odenwaldkreises (2021): Kreisentwicklungskonzept 2021.
- Odenwaldkreis (2018): Schulentwicklungsplanung für den Odenwaldkreis, Fortschreibung für die Jahre 2018 -2023.
- RMV (= Rhein-Main-Verkehrsverbund) (2019): Gestaltungsrichtlinien für Haltestellen und Wartehallen im RMV-Verbundgebiet.
- RMV (= Rhein-Main-Verkehrsverbund) (2019): RMV-Maßnahmenplan „Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr“. Hofheim am Taunus (<https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung>)
- RMV (= Rhein-Main-Verkehrsverbund) (2019): Mindeststandards für Busse im Rhein-Main-Verkehrsverbund. Hofheim am Taunus
- RMV (= Rhein-Main-Verkehrsverbund) (2021): Der verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main. Hofheim am Taunus.
- RMV; IVM (o.J.): Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main – Maßnahmenplan Park + Ride. (<https://www.rmv.de/c/de/ueber-uns/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung>) RP DA (= Regierungspräsidium Darmstadt) (2011): Regionalplan Südhessen 2010.

RP DA (= Regierungspräsidium Darmstadt) (2024): Regionalplan Südhessen (Entwurf / Vor-entwurf 2024).

VCDB (= VerkehrsConsult Dresden-Berlin) (2024): Machbarkeitsstudie zur Einsatzmöglich-keit von Bussen mit alternativen Antrieben - Technologieentscheidung für die De-karbonisierung der Busflotte im Odenwaldkreis (Abschlussbericht Juni 2024).

Vereinte Nationen (2015): Transformation unserer Welt: Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung.

Verzeichnis der Datenquellen

HA Hessen Agentur GmbH (2016): Bevölkerungsvorausschätzung für Hessen und seine Re-gionen als Grundlage der Landesentwicklungsplanung. Wichtige Ergebnisse im Überblick.

Hessen Mobil (2022): Verkehrsmengenkarte Straßenverkehrszählung 2021

Hessisches Statistisches Landesamt (2023): Bevölkerung im Odenwaldkreis nach Ge-schlecht und Einzelaltersjahren 2021 bis 2050

Hessisches Statistisches Landesamt (2024): Die Bevölkerung in Hessen am 31.12.2023 nach Alter, Geschlecht und Staatsangehörigkeit (Kreis- und Gemeindeebene)

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2024): Pendlerrechnung der Länder (30.06.2022)

Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2024): Verwaltungsgebiete 1:250 000.

Verzeichnis der Quellen zum Europarecht

Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) – Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 oder M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale

Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energie-effizienter Straßenfahrzeuge (Text von Bedeutung für den EWR.)

Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG

Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhe-bung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates

- Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste
- Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge
- Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG Text von Bedeutung für den EWR
- Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG Text von Bedeutung für den EWR
- Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (Text von Bedeutung für den EWR)
- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
- Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (Text von Bedeutung für den EWR) - Erklärung
- Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (Text von Bedeutung für den EWR)

Verzeichnis der Quellen zum Bundesrecht

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)
- Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG)
- Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG)
- Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetzes - BGG)

Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns (Mindestlohngesetz - MiLoG)

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG)

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG)

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)

Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)

Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV)

Verordnung über die Vergabe von öffentlichen Aufträgen im Bereich des Verkehrs, der Trinkwasserversorgung und der Energieversorgung (SektVO)

Verzeichnis der Quellen zum Hessischen Landesrecht

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG)

Hessisches Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz - HessBGG)

Hessisches Schulgesetz (HSchG)

Hessisches Vergabe- und Tariftreuegesetz (HVTG)

Verzeichnis der Quellen zum Kommunalrecht des Odenwaldkreises

Satzung über die Bildung von Schulbezirken für die Grundschulen des Odenwaldkreises (vom 19.02.2021)

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AK	Arbeitskreis
B	Bundestraße
BEMU	<i>Battery-electric multiple unit</i>
Bergstr.	Bergstraße
BFF	Beförderungsfälle
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CWS	Carl-Weyprecht-Schule, Bad König
d.h.	das heißt
DB	Deutsche Bahn
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
Einw.	Einwohner
ELS	Erschließungslinien-Standard
EU	Europäische Union
ff.	und die folgenden
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
ggü.	gegenüber
GM	garantiert mobil!
GNO	Gemeinsame Nahverkehrsorganisation
GVS	Grundversorgungs-Standard
Hbf.	Hauptbahnhof
HBVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
HLS	Hauptlinien-Standard
HMS	Haltestellenmanagementsystem
HÖPNVG	Hessisches ÖPNV-Gesetz
HÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen

i. d. R.	in der Regel
i. S. d.	im Sinne des
i. V. m.	in Verbindung mit
ICTS	<i>Intermodal Transport Control System</i>
IGDB	IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH
ILS	Innerortslinien-Standard
ITF	Integraler Taktfahrplan
Kfz	Kraftfahrzeuge
KI	Künstliche Intelligenz
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
LS	Lückenschlüsse
NVP	Nahverkehrsplan
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
o. Ä.	oder Ähnliches
o. ä.	oder ähnlich
o. g.	oben genannt
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
Odenw.	Odenwald
ODV	On-Demand-Verkehr
ODVB	Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH
Odw.	Odenwald
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OREG	Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
RMS	Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH

RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
sog.	sogenannt
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
u. a.	unter anderem
u. U.	unter Umständen
VAB	Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain
VDV	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
VGO	Verkehrsgemeinschaft Odenwaldkreis
VO	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung IV-1-1: Lage des Odenwaldkreises in Südhessen
- Abbildung IV-1-2: Städte und Gemeinden des Odenwaldkreises mit ihren Ortsteilen
- Abbildung IV-1-3: Zentrale Orte und Raumstrukturen im Odenwaldkreis
- Abbildung IV-1-4: Verkehrsachsen im Odenwaldkreis
- Abbildung IV-2-1: Bevölkerungszahlen im Odenwaldkreis auf Ebene der Ortsteile
- Abbildung IV-2-2: Altersstruktur in den Gemeinden des Odenwaldkreises (2022)
- Abbildung IV-2-3: Historische und prognostizierte Entwicklung der Altersstruktur und Einwohnerzahl im Odenwaldkreis (in absoluten Zahlen) [Hessisches Statistisches Landesamt 2023].
- Abbildung IV-2-4: Historische und prognostizierte Entwicklung der Altersstruktur im Odenwaldkreis (in prozentualen Anteilen)
- Abbildung IV-3-1: Beschäftigte mit Wohn- oder Arbeitsort im Odenwaldkreis
- Abbildung IV-3-2: Ein- und Auspendlerströme zwischen Gemeinden des Odenwaldkreises
- Abbildung IV-3-3: Kreisübergreifende Ein- und Auspendlerströme von Gemeinden des Odenwaldkreises
- Abbildung IV-4-1: Schulstandorte im Odenwaldkreis
- Abbildung IV-4-2: Verkehrsströme des Ausbildungsverkehrs im Odenwaldkreis
- Abbildung IV-4-3: Kreisübergreifende Verkehrsströme des Ausbildungsverkehrs im Gersprenztal
- Abbildung IV-4-4: Kreisübergreifende Verkehrsströme des Ausbildungsverkehrs in der Unterzent
- Abbildung IV-4-5: Entwicklung der Zahl der Schülerinnen und Schüler an Schulen im Odenwaldkreis zwischen 2018 und 2025 nach Schulart
- Abbildung IV-4-6: Entwicklung der Zahl der Schülerinnen und Schüler an Schulen im Odenwaldkreis zwischen 2018 und 2025 an einzelnen Schulen mit Veränderungen von über 30
- Abbildung IV-6-1: Verlauf der Odenwaldbahn mit Bahnhaltungen und deren Merkmalen
- Abbildung IV-7-1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (Kfz) im Odenwaldkreis im Jahr 2021. Datengrundlage: Verkehrszählung 2021 [Hessen Mobil 2022]
- Abbildung IV-8-1: Jährliche Beförderungsfälle inklusive des zugehörigen statistischen Fehlers differenziert nach Linien
- Abbildung IV-8-2: Jährliche Beförderungsleistung inklusive des zugehörigen statistischen Fehlers differenziert nach Linien

- Abbildung IV-8-3: Jährliche Beförderungsfälle zwischen Gemarkungen des Odenwaldkreises. Gemarkungen außerhalb des Kreisgebiets sind auf Gemeindeebene zusammengefasst. Datengrundlage sind die ermittelten Ein- und Aussteigenden im Fahrtverlauf. Verbindungen sind mit auf dem tatsächlichen Linienweg dargestellt, außer bei Stich- und Rundfahrten.
- Abbildung IV-8-4: Tägliche Beförderungsfälle nach Wochentagen.
- Abbildung IV-8-5: Fahrgastaufkommen im Tagesverlauf zusammengefasst über alle erhobenen Linien. Die Darstellung fasst die Daten in 20-Minuten-Intervalle zusammen. Die Zuordnung zum jeweiligen Intervall erfolgt über die mittlere Uhrzeit zwischen zwei Halten entlang des Laufwegs.
- Abbildung IV-8-6: Anteile der Tarife an den erhobenen Fahrkarten
- Abbildung IV-8-7: Anteile der Fahrkartenarten.
- Abbildung IV-8-8: Anteile der Vertriebskanäle der Fahrkarten des RMV-Tarifs.
- Abbildung IV-8-9: Anteile der Fahrtzwecke
- Abbildung IV-8-10: Anteile der Fahrtzwecke differenziert nach Linien
- Abbildung IV-8-11: Anteile der Fahrkarten differenziert nach Fahrtzwecken
- Abbildung IV-8-12: Jährliche Beförderungsfälle in 20-Minuten-Intervallen differenziert nach Fahrtzwecken
- Abbildung IV-8-13: Quelle-Ziel-Matrix der Start- und Zielpunkte der Reiseketten von befragten Personen im lokalen Busverkehr.
- Abbildung IV-8-14: Entwicklung der jährlichen Beförderungsfälle für RufBus-Angebote
- Abbildung IV-8-15: Entwicklung der jährlichen Beförderungsfälle für TaxOMobil-Angebote.
- Abbildung IV-8-16: Beförderungsfälle des Bedarfsverkehrs im Jahr 2024 differenziert nach Linien
- Abbildung IV-8-17: Beförderungsfälle des Bedarfsverkehrs im Jahr 2024 zwischen Gemarkungen des Odenwaldkreises. Gemarkungen außerhalb des Kreisgebiets sind auf Gemeindeebene zusammengefasst. Verbindungen sind nicht auf dem tatsächlichen Linienweg dargestellt, da dieser im Bedarfsverkehr nicht bekannt ist, sondern folgen dem Linienverlauf von Verbindungen des Regelverkehrs.
- Abbildung IV-8-18: Tägliche Beförderungsfälle der Bedarfsverkehre im Jahr 2024 nach Wochentagen für einen Tag gemittelt
- Abbildung IV-8-19: Fahrgastaufkommen im Tagesverlauf der Bedarfsverkehre im Jahr 2024. Die Darstellung fasst die Daten in 60-Minuten-Intervalle zusammen. Die Zuordnung zum jeweiligen Intervall erfolgt anhand der Startzeit der Fahrt.

- Abbildung IV-8-20: Anteile der Fahrkartenarten im Bedarfsverkehr im Jahr 2024
- Abbildung IV-9-1: RMV-Tarifwabenplan mit Übergangstarifgebieten zum VRN und VAB (Stand: 2026)
- Abbildung IV-9-2: VRN-Tarifgebiet mit Übergangstarif zum Odenwaldkreis (blau markiert)
- Abbildung V-2-1: Wie Verkehr entsteht und Unterscheidung der Begriffe „Mobilität“ und „Verkehr“
- Abbildung V-2-2: Handlungsebenen zur Konkretisierung der Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung
- Abbildung VI-8-1: Räumliche Gültigkeit der Angebotsstandards
- Abbildung VI-10-1: Einzugsbereiche der Grundschulen als Grundlage für ÖPNV-Bedienungsstandards
- Abbildung VI-10-2: Bedienungsstandards f. Gesamtschulen Bad König, O.-Beerfelden, Breuberg, Erbach
- Abbildung VI-10-3: Bedienungsstandards für die weiterführenden Schulen in Michelstadt
- Abbildung VI-10-4: Bedienungsstandards für die weiterführenden Schulen in Höchst und Reichelsheim
- Abbildung VI-11-1: Wöchentliches Fahrgastpotenzial auf Relationen zwischen Ortsteilen im Odenwaldkreis. Die Potenziale sind auf Verkehrsachsen summiert.
- Abbildung VI-11-2: Vergleich des wöchentlichen Fahrgastpotenzials mit den erhobenen wöchentlichen Beförderungsfällen.
- Abbildung VI-11-3: Vergleich zwischen Fahrgastpotenzial und erhobenen Nachfragedaten auf einer Relation bei Erbach.
- Abbildung VI-11-4: Vergleich zwischen Fahrgastpotenzial und erhobenen Nachfragedaten auf einer Relation im Raum Beerfelden.
- Abbildung VII-2-1: Themennennungen differenziert nach Regionen
- Abbildung VII-2-2: Korrelation von Begriffen differenziert nach Regionen
- Abbildung VII-2-3: Darstellung der Häufigkeiten von Themennennungen in Form einer „Wortwolke“
- Abbildung VIII-1-1: Beispiele für barrierefrei ausgebaute Haltestellen.
- Abbildung VIII-1-1: Beispiele für barrierefrei ausgebaute Haltestellen.
- Abbildung VIII-1-2: Beispiele für teilweise barrierefrei ausgebaute Haltestellen: zu geringe Bordsteinhöhe (links) und zu geringe Tiefe des Bereichs (rechts).
- Abbildung VIII-1-3: Beispiele für sonstige Haltestellen.
- Abbildung VIII-2-1: Musterhaltestelle bei ausreichenden Flächenverhältnissen[© RMV, Quelle: RMV 2019, S.24]

- Abbildung VIII-2-2: Musterhaltestelle bei beengten Flächenverhältnissen © RMV, Quelle: RMV 2019, S.25
- Abbildung VIII-2-3: Muster eines im Odenwaldkreis zu priorisierenden Haltestellenschildes mit abgerundeten Ecken nach den Standards des RMV [Quelle: OREG]
- Abbildung VIII-2-4: Wartehallen als Stahlkonstruktion (links) und in Holzblockbauweise (rechts). [linkes Foto: HMS des RMV]
- Abbildung VIII-3-1: Beispiele für einfache Haltestellen an anbaufreien Außerortstraßen: ohne Wartefläche (links) und mit Wartefläche (rechts). [Fotos: HMS des RMV]
- Abbildung VIII-3-2: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter Aufenthalts- und Nutzungsqualität: ungepflegte Wartehalle (links) und nur teilweise befestigter Haltestellenbereich mit Stufen (rechts). [Rechtes Foto: HMS des RMV]
- Abbildung VIII-3-3: Beispiele für Verknüpfungshaltestellen ohne barrierefreie Gestaltung: Oberzent-Hetzbach „Bahnhof“ (links) und Michelstadt „Hallenbad“ (rechts). [linkes Foto: HMS des RMV]
- Abbildung VIII-3-4: Beispiele für ausgebaute Haltestellen mit begrenzter barrierefreier Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (fehlende oder unvollständige Leitstreifen, Haltestellenbreite unter 1,50 m). [Fotos: HMS des RMV]
- Abbildung VIII-3-5: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter verkehrlicher Funktionalität (links wurde inzwischen verbessert und dient nur zur Illustration) [Fotos: HMS des RMV]
- Abbildung VIII-3-6: Beispiele für Haltestellen ohne ausreichende Informationsmöglichkeiten. [Fotos: HMS des RMV]
- Abbildung VIII-3-7: Beispiele für gestörte bzw. nicht funktionierende DFI-Anzeigen.
- Abbildung VIII-5-1: Anzahl der geplanten neu barrierefrei ausgebauten Haltestellenpositionen pro Jahr.

Tabellenverzeichnis

- Tabelle IV-2-1: Angaben zu Einwohnerzahlen und Flächen der Städte und Gemeinden (Stand 31.12.2023) [Hessisches Statistisches Landesamt 2024]
- Tabelle IV-8-1: Beförderungsfälle und Personenkilometer auf den Linien des Odenwaldkreises im Fahrplanjahr 2024
- Tabelle VI-3-1: Vermarktete Freizeitbuslinien in der Odenwaldregion (Stand: 2024)
- Tabelle VI-6-1: Einzugsradien um die Zugangsstellen des ÖPNV im Odenwaldkreis
- Tabelle VI-7-1: Produkte, Grundtakte, Verkehrliche Funktionen und Angebotsmerkmale der Netzebene 1
- Tabelle VI-7-2: Produkte, Grundtakte, Verkehrliche Funktionen und Angebotsmerkmale der Netzebene 2
- Tabelle VI-7-3: Produkte, Grundtakte, Verkehrliche Funktionen und Angebotsmerkmale der Netzebene 3
- Tabelle VI-8-1: Bedienzeitraum und Taktung zum Innerortslinien-Standard
- Tabelle VI-8-2: Bedienzeiträume und Taktungen der Hauptlinien-Standards
- Tabelle VI-8-3: Bedienzeiträume und Taktungen des Erschließungslinien-Standards
- Tabelle VI-8-4: Bedienzeiträume und Taktungen des Grundversorgungs-Standards
- Tabelle VI-9-1: Maximale Umsteigevorgänge bei Fahrten zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufe
- Tabelle VI-10-1: Bedienungsumfang im ÖPNV nach Schultypen
- Tabelle VI-10-2: Maximale Wartezeiten vor bzw. nach den Unterrichtszeiten (ohne Wegezeiten)
- Tabelle VI-10-3: Schematische Darstellung d. zeitlichen Staffeln d. morgendlichen Schulbedienung
- Tabelle VI-10-4: Schematische Darstellung d. zeitlichen Staffeln d. mittäglichen Schulbedienung
- Tabelle VI-10-5: Schematische Darstellung d. zeitl. Staffeln d. nachmittäglichen Schulbedienung
- Tabelle VI-12-1: Angebotskonzeption der lokalen Linien des CityBus Michelstadt-Erbach
- Tabelle VI-12-2: Angebotskonzeption der lokalen Linien der Region Gersprenztal
- Tabelle VI-12-3: Angebotskonzeption der lokalen Linien der Region Höchst
- Tabelle VI-12-4: Angebotskonzeption der lokalen Linien der Region Bad König
- Tabelle VI-12-5: Angebotskonzeption der lokalen Linien der Region Erbach-Michelstadt

- Tabelle VI-12-6: Angebotskonzeption für die lokalen Linien der Region Oberzent
- Tabelle VI-12-7: Verknüpfungspunkte im Odenwaldkreis und angrenzenden Orten
- Tabelle VIII-1-1: Haltestellen und deren Ausstattungsmerkmale im Odenwaldkreis
- Tabelle VIII-2-1: Haltestellenkategorien mit Beispielen im Odenwaldkreis.
- Tabelle VIII-2-2: Kategoriebezogene Ausstattungsmerkmale für die Haltestellen im Odenwaldkreis
- Tabelle VIII-5-1: Anzahl der geplanten barrierefreien Umbauten von Haltestellenpositionen und Schätzung der damit verbunden Kosten für die Gebiete der Gemeinden
- Tabelle VIII-5-2: Standorte der neuen DFI-Anzeigen
- Tabelle VIII-5-3: Standorte der zu erneuernder DFI-Anzeigen
- Tabelle IX-1-1: Anzahl der im lokalen Busverkehr eingesetzten Fahrzeuge nach Fahrzeugkategorie (Stand: 2025)
- Tabelle IX-2-1: Vom SaubFahrzeugBeschG betroffene Fahrzeugklassen im ÖPNV-Sektor
- Tabelle IX-3-1: Anforderungen an die Fahrzeuge im lokalen straßengebundenen ÖPNV (Fahrzeugmatrix)

Anlagenverzeichnis

I Zusammenfassung

-

II Einleitung und Grundlagen

-

III Rechtsrahmen

-

IV Bestandsaufnahme

Anlage IV-1: Ergänzende Informationen zur Verkehrsnachfrage und Fahrgastbefragung

V Grundlegende Anforderungen an den ÖPNV

-

VI Straßengebundener ÖPNV

Anlage VI-1: Liniensteckbriefe

Anlage VI-2: Liniennetzplan

Anlage VI-3: Quelle-Ziel-Relationen für tarifliche Kurzstreckenregelungen im Ausbildungsverkehr

Anlage VI-4: Erfordernis einer ÖPNV-Bedienung zu/von Grundschulen (GS) und zu/von weiterführenden Schulen auf der Ebene der Stadt- und Ortsteile

VII Beteiligungsverfahren

Anlage VII-1: Fragebogen zur Beteiligung der Kommunen

Anlage VII-2: Gebietssteckbriefe

Anlage VII-3: Fragenkatalog Bürgerbeteiligung

Anlage VII-4: Rückmeldungen Bürgerbeteiligung

Anlage VII-5: Präsentation zur Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Anlage VII-6: Protokoll zur Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Anlage VII-7: Präsentation zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Anlage VII-8: Protokoll zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Anlage VII-9: Zur Teilnahme am Anhörungsverfahren aufgeforderte Institutionen

Anlage VII-10: Synopse zum Anhörungsverfahren

VIII Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Anlage VIII-1: Auflistung der Bushaltestellen mit Angaben zum barrierefreien Ausbau

IX Fahrzeuge

–

X Ergänzende Anforderungen

Anlage X-1: Relationen Mobilitätsgarantie

XI Finanzierungskonzept

–

XII Linienbündelung und Vergabe

–

Vorwort des Landrates



Der Odenwaldkreis, unsere Heimat, ist geprägt von viel Natur und einem lebenswerten Umfeld in starken Kleinstädten, Gemeinden und Dörfern. Als ländlicher Raum sind wir aber auch von weiten Wegen geprägt. Die Menschen sind deshalb auf Verlässlichkeit angewiesen. Genau dafür steht unser öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Als Aufgabenträger nach dem Hessischen ÖPNV-Gesetz tragen wir die Verantwortung, Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen. Der vorliegende Lokale Nahverkehrsplan beschreibt die Leit-

planken hierfür und wurde vom Kreistag für den Zeitraum 2025 bis 2029 beschlossen.

Die vergangenen Jahre haben uns vor Augen geführt, wie verwundbar Mobilität sein kann. Pandemie und Verteuerung der Energie in Folge des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine haben den ÖPNV in ganz Deutschland unter Druck gesetzt: Fahrgastzahlen sanken zeitweise stark, Kosten stiegen massiv. Und dennoch: der Odenwaldkreis hat standgehalten.

Mit dem Deutschlandticket hat ein neues Kapitel begonnen. Es verändert Mobilität in Deutschland grundlegend und sorgt auch bei uns für steigende Nutzungszahlen. Doch eines ist klar: Im ländlichen Raum steht der ÖPNV seit jeher gegen die notwendige Abwägung jedes Einzelnen, ein eigenes Auto vorhalten zu müssen. Dass wir im Odenwald trotzdem gut aufgestellt sind, liegt an einem mutigen Schritt, den wir 2019 gemeinsam gegangen sind:

Wir haben unseren Linienverkehr neu geordnet, Haupt- und Erschließungslinien gestärkt und mit „garantiert mobil!“ ein Angebot geschaffen, das auch dann fährt, wenn klassische Linien an ihre Grenzen stoßen. Während der Pandemie hat „taxOMobil“ eindrucksvoll gezeigt, wie wichtig flexible, sichere und verlässliche Mobilität im Odenwald ist. Dieser Weg war richtig – und er ist noch lange nicht zu Ende.

Eine besondere Stärke unseres Nahverkehrs ist die Odenwald-Bahn. Sie verbindet unsere Region mit dem Rhein-Main-Gebiet und bildet gemeinsam mit dem Busverkehr das Rückgrat der regionalen Mobilität. Mit der „Erbacher Erklärung“ haben wir, zusammen mit dem RMV und den Nachbarlandkreisen, einen klaren Zukunftsfahrplan entwickelt. Diesen gilt es weiter, Schritt für Schritt umzusetzen.

Auch der lokale Busverkehr wird weiterentwickelt: digitaler, zugänglicher und zukunftssicher. Dank der Förderung des Landes Hessen werden wir unsere Fahrgastinformationen modernisieren, entlang der Odenwald-Bahn ebenso wie an vielen hochfrequentierten Haltestellen im Kreis.

Der Nahverkehrsplan 2025–2029 stellt die Weichen für die großen Veränderungen, die auf uns zukommen. Dazu gehört insbesondere die gesetzlich geforderte Umstellung auf alternative Antriebe. Die veröffentlichte Machbarkeitsstudie zeigt: Wir sind gut vorbereitet und wissen, welche Schritte wir in den kommenden Jahren gehen müssen.

Mobilität im Odenwald bedeutet nicht nur von A nach B zu kommen. Sie schafft Teilhabe, verbindet Menschen, hält unseren Landkreis lebendig. Der vorliegende Nahverkehrsplan ist ein wichtiger Baustein, damit der Odenwaldkreis auch in Zukunft ein lebenswerter und gut erreichbarer Raum bleibt.

Frank Matiaske,

Landrat des Odenwaldkreises

I Zusammenfassung

Kapitel II: Einleitung und Grundlagen

Der vorliegende, fünfte Nahverkehrsplan (NVP) für den Odenwaldkreis erhält mit seiner Verabschiedung durch den Kreistag Gültigkeit für die Jahre 2025 bis zunächst 2029.

Die Pflicht zur Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen geht auf das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und das Hessische ÖPNV-Gesetz (HÖPNVG) zurück. Den Landkreisen als ÖPNV-Aufgabenträger wurde die Verantwortung zur Ausgestaltung und Finanzierung des lokalen straßengebundenen ÖPNV gesetzlich übertragen. Die Aufgabenwahrnehmung der Planung und Organisation des ÖPNV erfolgt durch sog. lokale Nahverkehrsorganisationen, im Odenwaldkreis durch den Geschäftsbereich Nahverkehr der Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG).

Zu den Verpflichtungen der Aufgabenträger gehört die Festschreibung der Rahmenplanung für die Weiterentwicklung des ÖPNV. Diese findet im Nahverkehrsplan ihren Ausdruck. Hier werden die Rahmenbedingungen für eine Daseinsvorsorge für die Bürgerinnen und Bürger des Odenwaldkreises sowie die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität im ländlichen Raum festgelegt.

Die Ziele des Plans konzentrieren sich auf die Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen, die Berücksichtigung des demografischen Wandels, die Berücksichtigung der Belange aller Nutzergruppen durch den Ausbau der Barrierefreiheit sowie die Minimierung des ökologischen Fußabdrucks des öffentlichen Verkehrs.

Die nachfolgenden Kapitel beschäftigen sich detailliert mit:

- Betrachtung des rechtlichen Rahmens, in dem sich der öffentliche Verkehr (ÖV) bewegt.
- Analyse der räumlichen und verkehrlichen Strukturen sowie der Bevölkerungsentwicklung im Odenwaldkreis.
- Durchführung einer Bestandsaufnahme des aktuellen Verkehrsangebots und Infrastruktur.
- Definition von Zielen für den künftigen ÖV im Anforderungsprofil.
- Betrachtung von Schwachstellen und Erarbeiten von Handlungsbedarfen.
- Formulierung des zukünftigen Angebots im ÖV im Rahmen des Angebotskonzepts.
- Betrachtung der Kosten- und Erlösstrukturen.
- Durchführung von Beteiligungsverfahren mit Bürgerinnen und Bürgern, Kommunen, Verkehrsunternehmen, politischen Gremien und den Trägern öffentlicher Belange.

Kapitel III: Rechtsrahmen

Dieses Kapitel des Nahverkehrsplans beschreibt den Rechtsrahmen des ÖPNV auf europäischer Ebene sowie auf Bundes- und Landesebene.

Europarechtlicher Rahmen

Die Vergabe gemeinwirtschaftlicher öffentlicher Personenverkehrsdienste richtet sich im Kern nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom 23.10.2007, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2016/2338 („VO“). Sie beschreibt die möglichen Vorgehensweisen bei der Auftragsvergabe.

Bundesrechtlicher Rahmen

Der bundesrechtliche Rahmen setzt sich im Wesentlichen zusammen aus:

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- Regionalisierungsgesetz,
- Behindertengleichstellungsgesetz,
- Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)

Vom gesetzgeberischen Leitbild her sind Verkehrsleistungen im ÖPNV gemäß § 8 Abs. 4 PBefG eigenwirtschaftlich zu erbringen. Die erlösseitigen Voraussetzungen für eine eigenwirtschaftliche Erbringung der Leistungen auf allen lokalen Linien sind im Odenwaldkreis nicht gegeben. Angesichts der Kostenentwicklungen sowie der erzielbaren Einnahmen haben sich auf die Vorabbekanntmachung vom Oktober 2017 keine Verkehrsunternehmen mit einem eigenwirtschaftlichen Antrag beworben. Somit wurde die Leistungserbringung in einem europaweiten Verfahren vergeben.

Im Jahr 2016 ließ die OREG dazu eine juristische Bewertung der Finanzierungsinstrumente nach der VO (EG) 1370/2007 vornehmen. Im Ergebnis dieses Gutachtens bietet nur eine europaweite Ausschreibung als öffentlicher Dienstleistungsauftrag ausreichende Rechtssicherheit. Weder eine Direktvergabe noch die Finanzierung über eine Satzung wird wegen der betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen als rechtssichere Alternative empfohlen. Der Kreisausschuss folgte mit seinem Beschluss vom 12. September 2016 den Empfehlungen des Gutachtens.

Landesrechtlicher Rahmen

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) gibt die Rahmenbedingungen für die Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vor. Hier werden u.a. die Zuständigkeiten der jeweiligen Aufgabenträger für den öffentlichen Verkehr definiert.

Kapitel IV: Bestandsaufnahme

Das Kapitel zur Bestandsaufnahme enthält die wesentlichen Raum- und Verkehrsstrukturen als Daten- und Informationsgrundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots. Die Ausführungen umfassen u. a. administrative Gliederungen, zentralörtliche Einstufungen, Verkehrsachsen, Demographie, Beschäftigte, Berufspendler und Schulstruktur. Die Verflechtungen im Berufs- und Ausbildungsverkehr sind in mehreren thematischen Karten anschaulich aufbereitet.

Für die regionalen Verkehrsbeziehungen des Odenwaldkreises, am Schnittpunkt von Hessen, Baden-Württemberg und Bayern gelegen, sind die Oberzentren Darmstadt, Frankfurt am Main, Heidelberg und Aschaffenburg von Bedeutung. Dies zeigt sich besonders in den Pendlerbeziehungen, wobei sich die partiellen Orientierungen in das Rhein-Neckar-Gebiet bei der Oberzent und nach Aschaffenburg bei den nordöstlichen Kommunen bemerkbar machen.

Hinsichtlich der Binnenverflechtungen im Kreisgebiet nimmt das Zentrum Erbach/Michelstadt sowohl für Berufstätige als auch Schüler eine herausragende Stellung ein (einziger Berufsschulstandort).

Weitere wichtige Zentren sind

- Bad König, Höchst i. Odw. und Breuberg für das untere Mümlingtal bzw. für die sogenannte „Unterzent“,
- Beerfelden für die Flächenstadt Oberzent,
- Reichelsheim für das Gersprenztal.

Die genannten Städte bzw. Orte verfügen alle über weiterführende Schulen. Jene in Höchst und Reichelsheim haben zudem gymnasiale Oberstufen.

Die Bevölkerungszahl nahm seit dem Jahr 2015 leicht zu und erreichte im Jahr 2022 die Anzahl von 97.577 Einwohnern. Die größte Veränderung ist zurzeit die Zunahme des Anteils der Personen ab 65 Jahren. Das Hessische statistische Landesamt gehen jedoch von einem Ende der Bevölkerungszunahme aus und prognostiziert eine Abnahme. Bis zum Jahr 2030 sollen im Odenwaldkreis nur noch 97.030 Personen leben und zum Jahr 2050 nur noch 89.787 Personen.

Im Zeitraum von 2018 bis 2025 ist die Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler an allen Schulen im Odenwaldkreis von 11.110 um etwa 5% auf etwa 11.660 gestiegen.

Die verkehrliche Erschließung mit dem SPNV obliegt im Wesentlichen der Odenwaldbahn, die das Mümlingtal in nord-südlicher Richtung durchzieht. Von den Bahnhöfen in Höchst, Bad König, Michelstadt und Erbach bestehen Verbindungen im straßengebundenen ÖPNV in das übrige Kreisgebiet. Der südliche Abschnitt der Odenwaldbahn durch den östlichen Teil der Oberzent stellt die Verbindung nach Baden-Württemberg her. Das Gersprenztal ist im Norden in Reinheim (Odenwaldbahn) und im Süden in Fürth (Weschnitztalbahn) indirekt an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angebunden.

Die größten Verkehrsbelastungen auf den Straßen entstehen im mittleren Mümlingtal zwischen Erbach und Höchst auf der B 45. Aufgrund der Brückensperrung bei Zell seit April 2025 verlagert sich die Belastung südlich von Bad König auf den Ortsteil Zell. Schwerpunkte liegen in Michelstadt (Überschneidung mit B 47), nördlich von Michelstadt und südlich von Höchst. Auch die Bundesstraßen des Gersprenztals (B 47 und B 38) sind stark belastet. Weitere stark ausgelastete Streckenabschnitte im Odenwaldkreis sind die B 426 in Breuberg und Höchst, die B 47 im Osten von Michelstadt, die B 45 zwischen Erbach und Beerfelden.

Fahrgasterhebung

Der Odenwaldkreis beauftragte im Jahr 2024 kurzfristig eine eigene Fahrgasterhebung auf allen Linien in Aufgabenträgerschaft des Kreises mit Regelbedienung, da die vorliegenden, verbundweiten Zahlen durch die Corona-Pandemie als nicht mehr valide angesehen wurden. Die Erhebung erfolgte in Form einer personengestützten Fahrgastzählung und Fahrgastbefragung. Insgesamt wurden ca. 2.6 Millionen Beförderungsfälle bei einer Verkehrsleistung von ca. 18.6 Millionen Personenkilometern registriert. Die räumliche Verteilung der Fahrgastnachfrage ist sehr unterschiedlich. Der Citybus-Linien 1 - 4 sowie die Linien 22, 23 und 50 transportieren die meisten Fahrgäste.

Tarif und Vertrieb

Im Odenwaldkreis kommt der Tarif des Rhein-Main-Verkehrsbund (RMV) zur Anwendung. Dieser gilt auch im nordwestlich angrenzenden Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie im süd- und mittelhessischen Raum. Der Odenwaldkreis erkennt bestimmte Fahrkartensorten des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) an und ist im Tarifsystem des VRN eine eigene Tarifwabe (26).

Eine wesentliche Neuerung war die Einführung des Deutschlandtickets als attraktives und verbundübergreifendes Angebot. Gleichzeitig stellt das Deutschlandticket den Odenwaldkreis vor die Herausforderung bei ggf. sinkenden Einnahmen den ÖPNV mit ausreichenden Mittel zu finanzieren. Aus den Vertriebsdaten des Deutschlandtickets geht seine Nutzung nicht hervor. Die Einnahmeverteilung erfolgt daher derzeit nach veralteten Verteilschlüsseln. Die Stufe 2 und 3 der EAV steht zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden NVPs noch (teilweise) aus.

Kapitel V: Anforderungen

Mit dem auch als Anforderungsprofil bezeichneten Kapitel formuliert der Odenwaldkreis seine konkreten Vorstellungen und Ziele für die künftige Ausgestaltung des lokalen straßengebundenen ÖPNV.

Hieraus leiten sich daraus die vertragliche Beziehung zwischen dem Odenwaldkreis und den leistungserbringenden Verkehrsunternehmen ab. Bei Genehmigungswettbewerben haben die, um die Liniengenehmigungen konkurrierenden Verkehrsunternehmen die Mindestanforderungen aus dem Nahverkehrsplan bei der Ausgestaltung ihrer Anträge zu berücksichtigen.

Grundziele und Leitbilder

Mobilität ist einer der Eckpfeiler unserer modernen Gesellschaft. Eine zukünftige Mobilität muss dabei aktuellen Entwicklungen, wie gesellschaftlichem Wandel und klimatischen Veränderungen Rechnung tragen.

Verkehr ist das Ergebnis eines individuellen Entscheidungsprozesses. Die Schlüsselfrage lautet: „Wie können Menschen ihre Ziele möglichst effektiv und nachhaltig erreichen?“.

Eine intermodale Betrachtung verfolgt das Ziel, die spezifischen Stärken der jeweiligen Verkehrsmittel miteinander in Einklang zu bringen

Eine weitere wichtige Forderung für eine Mobilität der Zukunft ist deren Nachhaltigkeit. Ziel ist es, Nachfolgenerationen ein Leben ohne Einschränkungen zu ermöglichen sowie wirtschaftlichen Fortschritt im Einklang mit sozialer Gerechtigkeit zu gestalten.

Ziele für die zukünftige Gestaltung des Verkehrs und der Mobilität sind:

- Alle Bevölkerungsgruppen haben eine möglichst freie Wahl des Ziels und des Verkehrsmittels. Unterschiedliche soziale Rahmenbedingungen der Bevölkerungsgruppen und die Leistungsfähigkeit der Kostenträger sind zu berücksichtigen.
- Der Verbrauch von Flächen und Energie sowie Luftschadstoff- und Lärmemissionen sind zu minimieren.
- Soziale Verträglichkeit für alle Nutzenden. Integrale Betrachtung aller Mobilitätsbereiche.

Konkrete Maßnahme zur Umsetzung können sein:

- Vermeidung von Wegen und Entfernungen.
- Verlagerung auf nachhaltiger Verkehrsformen.
- Optimierung vorhandener Verkehrssysteme.

Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit

Das ÖPNV-System, bestehend aus Schienenpersonennahverkehr und straßengebundem ÖPNV, ist auf die Sicherstellung der Mobilität ausgerichtet. Bei einem ÖPNV-Kongress¹ am 23.09.2025 wurde u.a. Mittel- und langfristige Angebotsverbesserungen für die Odenwaldbahn formuliert und deren Umsetzungsperspektive genannt:

- Angebotsverbesserung an den Wochenenden,
- Erweiterung der Fahrzeugflotte um 14%,
- Größeres Sitzplatzangebot im Zulauf auf Darmstadt und Hanau,
- Taktverdichtungen zwischen Darmstadt und Groß-Umstadt sowie zwischen Erbach und Eberbach,
- Einsatz von längeren Zügen von bis 170 m Länge,
- Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge (BEMU),
- Bau längerer Bahnsteige und eine Teilelektrifizierung bis zum Jahr 2030,
- Ausbau der Bahnhöfe Mühlthal und Hetzbach als Kreuzungsbahnhöfe bis Mitte der 2030er Jahre.

Demoskopische Entwicklung

Die demografische Entwicklung in Form von Bevölkerungsrückgängen und Alterung, wird dazu Anpassungen des ÖPNV-Systems führen müssen. Der Einwohnerrückgang tritt vornehmlich bei den Altersstufen der Schüler und Auszubildenden als Hauptnutzern des ÖPNV-Systems auf.

Dem Trend des Einwohnerrückgangs bei der Gruppe der jungen Menschen gegenzusteuern, bedarfs es eines auf die Altersgruppe ausgerichteten ÖPNV-Angebots. Eine im Jahr 2023 von der OREG beauftragte Studie zu einem sogenannten „Jugendtaxi“ zeigte, welche Mobilitätsbedürfnisse junge Menschen haben. Bleiben diese unberücksichtigt, so wird der ländliche Raum als Lebensmittelpunkt für junge Menschen immer unattraktiver.

Für den Odenwaldkreis ist es wichtig, den (potenziellen) Nutzern des öffentlichen Verkehrssystems ein verständliches und nachvollziehbares Gesamtangebot zu unterbreiten. Wahlfreie Gelegenheitsnutzer stellen andere Anforderungen an die Dienstleistung ÖPNV als Stammkunden im Berufsverkehr oder als „Zwangskunden“ im Ausbildungsverkehr.

¹ Erster ÖPNV-Kongress Darmstadt-Dieburg: <https://www.rmv.de/c/de/start/dadina/aktuell/pressemitteilungen/erster-oepnv-kongress-darmstadt-dieburg-und-darmstadt>

Die Aufstellung des Anforderungsprofils beinhaltet im Wesentlichen die folgenden Themen:

- Berücksichtigung fahrgastseitiger Anforderungen bezüglich des Verkehrsangebots,
- Bauliche Anforderungen an die Infrastruktur,
- Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge,
- Anforderungen an die Barrierefreiheit.

Planungsleitsätze

Aus den Anforderungen leiten sich die folgenden Planungsleitsätze für einen zukünftigen ÖPNV ab:

- Beibehaltung der Schülerbeförderungsstandards bei der Ausgestaltung des Leistungsangebotes.
- Weitgehende Beibehaltung des Angebots auf den Bushauptlinien.
- Auf Korridoren abseits der Hauptlinien mit besonders hohem Nachfragepotenzial soll an Werktagen eine stündliche Festbedienung erfolgen.
- Betriebskostenzuschuss des Odenwaldkreises von bis zu 30% der Kosten für die von den kreisangehörigen Kommunen freiwillig verantworteten Innerortslinien.
- Einsatz von hochwertigen Niederflurfahrzeugen auf den Haupt- und Innerortslinien. In Ausnahmefällen ist der Einsatz von Kombibussen (ohne Niederflurbereiche) und/ oder ältere Fahrzeuge zugelassen.
- Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV. Dies betrifft Haltestellen, Fahrzeuge und Fahrgastinformation, die nur im Paket die Barrierefreiheit sicherstellen. Der Odenwaldkreis ist sich darin einig, die entsprechende Zielsetzung nur auf Haupt- und Innerortslinien mit hoher Nachfrage anzuwenden. Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen fördert die OREG.

Kapitel VI: Handlungsfeld Straße

In diesem Kapitel werden Themen zum straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis behandelt:

- Bestandsaufnahme der aktuellen Verkehre.
- Bilanzierung der Umsetzung der im Nahverkehrsplans 2019 formulierten Maßnahmen
- Beschreibung der Planungsgrundsätze, Netzebenen und Angebotsstandards
- Durchführung einer Potenzialanalyse zur Abschätzung der Fahrgastnachfrage
- Konzeption des zukünftigen Verkehrsangebots

Bestandsaufnahme

Der straßengebundene ÖPNV im Odenwaldkreis setzt sich aus „regionalen“ und „lokalen“ Linien zusammen.

Regionale Linien

- Buslinien in Aufgabenträgerschaft des RMV (693, X69);
- Buslinien in Aufgabenträgerschaft des VRN (665, 665E);
- Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Miltenberg (VU-67).

Lokale Linien

Das Netz der lokalen Bestandslinien in der Aufgabenträgerschaft des Odenwaldkreises setzt sich aus 41 Linien zusammen. Die Bedienungsräume dieser Linien lassen sich sechs Teilnetzen/Regionen zuordnen:

- Teilnetz Odenwald-Nord, Region Gersprenztal mit 5 Linien (Linien 10 - 15)
- Teilnetz Odenwald-Nord, Region Höchst mit 5 Linien (Linien 20 - 24)
- Teilnetz Odenwald-Nord, Region Bad König mit 8 Linien (Linien 30 - 37)
- Teilnetz Odenwald-Süd, Region Erbach-Michelstadt mit 10 Linien (Linien 40 - 49)
- Teilnetz Odenwald-Süd, Region Oberzent mit 7 Linien (Linien 50 - 56)
- Teilnetz CityBus, Region Erbach-Michelstadt mit 6 Linien (Linien 1 - 6)

Bedarfsbedienung mit *RufBus*

Ein großer Teil des lokalen Busverkehrs wird nicht nur durch fest bediente Busfahrten durchgeführt, sondern in Teilen bedarfsgesteuert als *RufBus* mit Kleinbussen. Hierbei gilt wie bei den festbedienten Linien der RMV-Tarif. Die Einsatzbereiche des *RufBus* sind:

- Ergänzende Bedienung im Korridor von Busverbindungen in Festbedienung an Schulwerktagen, überwiegend im Jedermann-Verkehr (12, 13, 14, 15, 23, 24, 31, 32, 33, 34, 36, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 51, 52, 53, 54, 55);
- Ersatz der Busverbindungen in Festbedienung an Ferienwerktagen für den Jedermann-Verkehr (12, 13, 14, 15, 23, 24, 31, 32, 33, 34, 36, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55);
- dito, an Samstagen (6, 22, 35, 37, 39, 40, 45, 48, 50);
- dito an Sonn- und Feiertagen (6, 22, 35, 37, 40, 45, 48);
- Fahrten des Ausbildungsverkehrs mit besonders geringem Fahrgastaufkommen (14, 23, 45, 46, 51, 53, 54);

Mobilitätsgarantie und *taxOMobil*

Das On-Demand-Angebot *taxOMobil* verbessert das ÖPNV-Angebot im Rahmen von „garantiert mobil!“ zwischen den Ortschaften und den jeweiligen Zentren. Es wurde im

September 2017 als Mobilitätsgarantie weitestgehend auf den Strecken eingeführt, die dem Linienverlauf der dort verkehrenden Buslinien entsprechen.

Die Mobilitätsgarantie gilt zu den Betriebszeiten von Montag bis Freitag von 05 - 22 Uhr. Samstag, Sonn- und Feiertag von 06-22 Uhr. Am 24. und 31.12. ist um 15 Uhr Betriebschluss. Für taxOMobil gilt der RMV-Tarif; Es ist zusätzlich ein entfernungsabhängiger Zuschlagspreis zu zahlen, für den ein Rabattsystem gilt.

Touristische Linien

Zur Erreichbarkeit touristischer Ziele abseits der Bahnstationen fahren 4 Kreis-, Verbund- und Bundeslandgrenzen überschreitende Buslinien. Das Angebot besteht an Wochenenden und Feiertagen zum Teil ganzjährig, aber auch saisonal von Anfang April bis Ende Oktober.

Bilanzierung

Der vierte lokale Nahverkehrsplan, gültig für die Jahre 2019 bis 2024, formulierte eine Reihe von Maßnahmen, die umgesetzt werden sollten. Die Bilanzierung überprüft die Umsetzung der formulierten Maßnahmen.

Die meisten der formulierten Maßnahmen wurden umgesetzt. Nicht umgesetzt wurde die Einführung von taxOMobil als Ersatz für einige Rufbus-Verkehre. Die Bestandsbetreiber der Rufbusbedienung unterbreiteten ein kostengünstiges Angebot für die Fortführung der Rufbus-Bedienung. Die Abrechnung der erbrachten Leistungen erfolgt analog zu den Modalitäten von taxOMobil.

Grundsätze zur künftigen Netz- und Fahrplangestaltung

Die planerisch-konzeptionellen Grundsätze für die künftige Netz- und Fahrplangestaltung im Odenwaldkreis orientieren sich an folgenden Vorgaben:

- Einheitliche Linienführung bei Hauptlinien und im Takt verkehrenden Erschließungslinien.
- Einheitliches Fahrtenangebot.
- Anpassung des Angebotsumfang bei unterschiedlich hohen Fahrgastaufkommen an Schul- und Ferientagen unter Beibehaltung eines Grundgerüst an Fahrten für den Jedermann-Verkehr.
- Das Angebot auf Haupt- und Innerortslinien erfolgt in Festbedienung.
- Das Angebot auf Erschließungslinien kann sowohl in Fest- als auch Bedarfsbedienung erfolgen.
- Beachtung von Vorgaben des Integralen Taktfahrplans (ITF) soweit möglich

Raumerschließung durch Zugangsstellen

Haltestellen sind die Zugangspunkte zum ÖPNV, die sich in räumlicher Nähe zu den Nutzern befinden müssen (Erschließung). In den Kernstädten bzw. Kernorten sollten mindestens 80 % der relevanten Ziele innerhalb eines Radius von max. 300 m um eine Haltestelle

des straßengebundenen ÖPNV liegen. Für 100 % der relevanten Ziele beträgt der Radius max. 500 m.

Für alle anderen Orte im Odenwaldkreis ist im straßengebundenen ÖPNV ein Richtwert von 600 m (max. 800 m) ausreichend. Bei Orten mit Zugangsstellen zur Odenwaldbahn beträgt der Richtwert 800 m (max. 1200 m).

Netzebenen und Produkte

Die Netzebenen definieren Angebotsstandards für regionale und lokale Verkehre in Bezug auf die damit verknüpften Verkehrsmittel und Produkte sowie den Mindeststandards für die Verkehrsbedienung. Jeder Linie im Wirkungsbereich des Aufgabenträgers ist eine Netzebene zugeordnet.

Das Verkehrsangebot Im Odenwaldkreis gliedert sich in drei Hauptnetzebenen:

- Netzebene 1: SPNV und regionaler Busverkehr
- Netzebene 2: Lokaler straßengebundener Verkehr
- Netzebene 3: On-Demand Verkehr (taxOMobil)

Bedienungsstandards im Jedermann-Verkehr

Bedienungsstandards definieren für ein Verkehrsangebot im Wesentlichen die täglichen Bedienungszeiten je Verkehrstagsgruppe, die Intervalle, in denen das Angebot verkehrt (Taktung) sowie das verwendete Verkehrsmittel.

- Der Innerortslinien-Standard (ILS) dient der Erschließung der Kernstädte und Kernorte. Der Bedienungszeitraum umfasst alle Wochentage mit einem Angebot im 30-Minuten-Takt (am Wochenende teilweise 60-Minuten-Takt). Der Betriebsbeginn unter der Woche ist um 06:00 Uhr, an Samstagen um 08:00 Uhr und an Sonntagen um 10:00 Uhr. Betriebsende ist an allen Wochentagen um 19:00 Uhr.
- Der Hauptlinien-Standard beinhaltet die Teilstandards „HLS I+“, „HLS I“ und „HLS II“. Der SPNV auf der Odenwaldbahn sowie der regionale und lokale Busverkehr tragen zur Erfüllung dieser Teilstandards entlang verschiedener Korridore bei. Der Bedienungszeitraum umfasst alle Wochentage mit einem Angebot im 60/120-Minuten-Takt. Der Betriebsbeginn unter der Woche ist um 05:00 Uhr, an Samstagen um 07:00 Uhr und an Sonntagen um 09:00 Uhr. Betriebsende ist unter der Woche um 22:00 Uhr, an Samstagen um 01:00 (mit Ausnahme des HLS II, der um 20:00 Uhr endet) und an Sonntagen um 19:00 Uhr.
- Die Linien mit Erschließungslinien-Standard sind Teil des lokalen Busverkehrs. Das Potenzial möglicher Nutzer des Busverkehrs soll bei mindestens 175 Einwohnern je Linienkilometer liegen. Der Bedienungszeitraum umfasst alle Wochentage mit einem Angebot im 60/120-Minuten-Takt. Der Betriebsbeginn unter der Woche ist um 06:00 Uhr, an Samstagen um 07:00 Uhr und an Sonntagen um 09:00 Uhr. Betriebsende ist an allen Wochentagen um 19:00 Uhr.
- Der Grundversorgungs-Standard ermöglicht jenen Orten über Schülerverkehrsfahrten hinaus eine nachfragegesteuerte Anbindung im Jedermann-Verkehr zum

RMV-Tarif. Der Bedienungszeitraum umfasst die Wochentage Montag – Freitag mit einem Angebot im 120-Minuten-Takt. Der Betriebsbeginn ist um 06:00 Uhr, das Betriebsende um 18:00 Uhr.

- Der Bedienungsstandard Lückenschlüsse dient dem Schließen von Bedienungslücken im ÖPNV-Netz zu Orten in benachbarten Landkreisen. Je nach Bedienungskorridor gelten individuelle Betriebszeiten und Taktungen.

Umsteigevorgänge

Zur Erreichung der zentralen Orte im Odenwaldkreis und außerhalb von dessen Kreisgebiet ist die Anzahl der Umsteigevorgänge im Jedermann-Verkehr zu begrenzen. Für die Verbindungen zwischen den verschiedenen Zentren. Eine besondere Rolle spielt das Mittelzentrum Erbach / Michelstadt. Es muss von allen Orten des Kreisgebiets, die über eine im Takt verkehrenden Verbindung verfügen, mit nicht mehr als 2 Umsteigevorgängen erreichbar sein.

Schulverkehr

Im Ausbildungsverkehr gelten gesonderte Anforderungen an die Bedienung (Schülerbeförderungsstandards). Die Rechtsgrundlage zur Schülerbeförderung enthält § 161 des Hessischen Schulgesetzes (HSchG²). Die Schüler haben vorrangig öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, wobei Ausnahmen in begründeten Fällen möglich sind. Beim Besuch der jeweils zuständigen Schule übernimmt der Schulträger die Beförderungskosten.

Aufgrund von Siedlungsstrukturen, Schulstandorten, Linienführungen oder Zeitlagen sind Abweichungen vom Regelangebot des ÖV notwendig. Die Schülerverkehrsfahrten ergänzen somit das Regelbedienungsangebot.

Der Bedienungsumfang richtet sich nach dem jeweiligen Schultyp. So haben z.B. Grundschulen die höchste Bedienungsdichte mit 2 Anfahrten am Morgen und je 2 Abfahrten mittags und nachmittags. Weiterhin darf kein Umstieg erforderlich sein. Für Mittel- und Oberstufenschulen reduzieren sich die Anforderungen. Die genauen Bedienungsumfänge werden mit den Schulen abgestimmt

Schulpolitische Entscheidungen wie die freie Schulwahl und die Nachmittagsbetreuung an Grundschulen wirken sich auf den Umfang des Verkehrsangebots und die damit verbundenen Kosten aus. Es wird - Stand heute - keine Angebotsausweitung im lokalen ÖV bezüglich der Ganztagsbetreuung an den Schulen im Odenwaldkreis geben.

Zur Entzerrung der Spitzenbelastungen im Ausbildungsverkehr ist eine Staffelung der Schulzeiten zwischen den verschiedenen Schulstandorten unerlässlich. Als zumutbares Zeitfenster wird dabei ein Schulanfang zwischen 07:30 Uhr und 08:00 Uhr angesehen. Der erreichte hohe Stand sollte für die Zukunft unbedingt erhalten bleiben.

² in der Fassung vom 31. März 2023

Potenzialanalyse

Für die im Rahmen des Angebotskonzepts durchzuführende Angebotsplanung ist es zielführend Informationen über eine potenzielle Nachfrage auf dem Liniennetz des Odenwaldkreises zu haben. Zur Abschätzung der potenziellen Nachfrage wurde eine Simulationsrechnung (Potenzialanalyse) durchgeführt.

Die Berechnungen zeigen die größten ÖV-Fahrgastpotenziale im Mümlingtal. Darüber hinaus bestehen größere Potenziale zu Städten außerhalb des Kreisgebiets. Besonders starke Potenziale ergeben sich dort auf der Achse zwischen Erbach und Groß-Umstadt. Auch im Bereich des Gersprenztals bestehen größere Fahrgastpotenziale. Dazu kommen größere kreisübergreifende Potenziale in den nördlich liegenden Kreis Darmstadt-Dieburg und zu den Städten Darmstadt und Frankfurt. Die Potenziale in den Kreis Bergstraße und in das Mümlingtal sind geringer. Verhältnismäßig größere Potenziale bestehen auch zwischen den Ortsteilen von Breuberg, Lützelbach und Höchst.

Ein Vergleich der berechneten Fahrgastpotenzial mit den Ergebnissen der Fahrgasterhebung zeigt, dass bei einem guten ÖPNV-Angebot die Potenziale nahezu abgeschöpft werden. Bei Relationen mit einem Grundangebot und Schülerfahrten ist die Abschöpfungsquote relativ gering. Es ist davon auszugehen, dass durch eine regelmäßige Bedienung mehr potenzielle Fahrgäste ihre Mobilitätsbedürfnisse tatsächlich mit dem ÖPNV realisieren würden. Das wäre aber mit hohen Kosten verbunden.

Angebotskonzept

Das Angebotskonzept ist darauf ausgerichtet, den Status Quo im straßengebundenen ÖV zu halten und an verschiedenen Stellschrauben zu optimieren.

Die geplanten Maßnahmen im CityBus-Netz Michelstadt-Erbach sollen durch besser an die örtlichen Gegebenheiten angepasste Fahrzeiten für eine Stabilisierung des Fahrplans sorgen. Dabei erfordern betriebliche Randbedingungen auch Anpassungen am Linienweg und an der Menge der bedienten Haltestellen.

In der Region Gersprenztal decken die regionalen Bushauptlinien VRN 665, RMV 693 und X69 sowie die lokale Linie 10 die Grundlast im Jedermann-Verkehr ab. Ansonsten bleibt es neben dem Angebot für den Schülerverkehr bei einem Angebot im Grundversorgungsstandard.

In der Region Unterzent werden kleine Anpassungen vorgenommen. So wird die Linie 21 nicht mehr den Ortsteil Hainstadt der Gemeinde Breuberg anfahren. Die Linie 30 fährt zusätzliche Fahrten von Erbach aus in Richtung Unterzent. Die Linie 39 wird in die Linie 49 umbenannt.

In der Region Erbach-Michelstadt sind keine Veränderungen im Angebot vorgesehen.

In der Region Oberzent erhält die Linie 50 von Montag – Freitag den HLS I+ - Linienstandard sowie am Wochenende den HLS II – Linienstandard

Das SPNV-Angebot auf der Odenwaldbahn ist nicht Gegenstand des vorliegenden lokalen Nahverkehrsplans, sondern des regionalen bzw. verbundweiten NVP des RMV [vgl. RMV

2021]. Dies betrifft ebenso den regionalen Busverkehr, dessen Angebotskonzepte zwischen den regionalen und lokalen Aufgabenträgerorganisationen abgestimmt sind.

Verknüpfungskonzept

Für das Verkehrsgebiet des Odenwaldkreises sind Verknüpfungspunkte ausgewiesen, an denen Umsteigebeziehungen zwischen ÖPNV-Linien (SPNV, Bus) vorgesehen sind. Vertaktete Umsteigeverbindungen im regionalen ÖPNV-Netz (SPNV, Bus) sowie zu/von regelmäßig verkehrenden lokalen Buslinien betreffen besonders den Jedermann-Verkehr. Im Ausbildungsverkehr gibt es je nach Bedarf weitere dezentrale Umsteigepunkte.

Kapitel VII: Beteiligungsverfahren

Neben den Projektterminen mit den Projektverantwortlichen der OREG und der IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH wurden eine Reihe von Beteiligungsverfahren durchgeführt:

- Umfrage unter den Städten und Gemeinden des Odenwaldkreises zwischen November 2023 und März 2024,
- Beteiligung von Bürgern bzw. Fahrgästen mittels eines auf der Webseite von odenwaldmobil.de bereitgestellten Online-Formulars im Zeitraum vom November 2023 bis zum März 2024,
- Veranstaltung zur Beteiligung von politischen Gremien des Kreises, Behinderten- und Sozialverbände sowie des Lokalen Fahrgastbeirates Odenwaldkreis am 02. Mai 2024,
- Sitzung zur Beteiligung der Verkehrsunternehmen im 21. August 2024,
- förmliches Anhörungsverfahren.

Umfrage unter den Städten und Gemeinden

Die Umfrage unter den Städten und Gemeinden erhob statistische Daten und bat um Ausführungen zu ÖPNV-relevanten Themen (publikumswirksame Einrichtungen, Ziele, geplante Neubaugebiete, usw.)

Bürger bzw. Fahrgäste

Die Bürgerinnen und Bürger des Odenwaldkreises bzw. die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel im Odenwaldkreis hatten von November 2023 bis April 2024 die Gelegenheit, über ein Online-Formular auf den Internetseiten der OREG (www.odenvaldmobil.de) Kritiken, Anregungen und Wünsche zum ÖPNV abzugeben. Insgesamt 298 Rückmeldungen mit Anliegen zu verschiedenen Themenblöcken konnten ausgewertet werden. Die Analyse der Textbeiträge erfolgte mit Hilfe eines Textanalysewerkzeug (CATMA). Die Ergebnisse wurden nach Regionen und Themenblöcken visualisiert und ergaben ein differenziertes Bild der Wünsche und Nöte der Bürgerinnen und Bürger. Die meisten Anliegen betrafen die Themen Bedienungszeitraum, Bedienungshäufigkeit, Anbindung und Schulverkehr.

Verkehrsunternehmen

Die im Odenwaldkreis tätigen Verkehrsunternehmen wurden im Rahmen einer Sitzung am 21. August 2024 über den Stand der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans informiert. Hier war einer der Themenschwerpunkte u.a. die Umsetzung des Saubere Fahrzeug Beschaffungsgesetzes.

Politische Gremien, Behinderten- und Sozialverbände, Fahrgastbeirat

Die politischen Gremien des Odenwaldkreises und die im Odenwaldkreis aktiven Behinderten- und Sozialverbände sowie der Fahrgastbeirat wurden auf einer Sitzung am 02. Mai 2014 über den Stand der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans unterrichtet. Die Inhalte fokussierten insbesondere auf:

- Rolle des lokalen Nahverkehrsplans
- Darstellung des Erreichten der letzten 5 Jahre
- Entwicklungen im Odenwaldkreis
- Ergebnisse der Bürgerbeteiligung
- Formulierung der Anforderungen und Ziele des NVP
- Inhalte und Perspektiven des Saubere Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
- Barrierefreiheit: Definition, Zielsetzungen und Normen sowie Umsetzung bei Haltestellen und Fahrzeugen.

Ein vom Arbeitskreises Mobilität BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Odenwaldkreis übermitteltes Arbeitspapier führt verschiedene Maßnahmenbereiche zur Verbesserung des ÖPNV im Odenwald auf.

Förmliches Anhörungsverfahren

Vor der Beschlussfassung durch das Vertretungsorgan des Aufgabenträgers fand das förmliche Anhörungsverfahren gemäß PBefG und HÖPNVG ab dem 16.12.2025 statt. Dazu wurden die Träger öffentlicher Belange (TÖB) aufgefordert Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans abzugeben.

Kapitel VIII: Haltestellen

Bestandsaufnahme

Im Odenwaldkreis gibt es mit Stand Oktober 2025 rund 469 Haltestellen, die zusammen über etwa 825 Mastpositionen verfügten. Die Zahl der vollständig barrierefrei ausgebauten Haltestellenpositionen im Odenwaldkreis beträgt 84. Dazu kommen 21 teilweise barrierefrei ausgebauten Haltestellenpositionen. Die Summe von 105 Haltestellenpositionen entspricht einem Anteil von ca. 13% bezogen auf die Gesamtzahl aller Haltestellenpositionen.

Der Anteil der Haltestellenpositionen mit Fahrgastunterständen beträgt 44% und 40% aller Haltestellen bieten Sitzgelegenheiten.

Anforderungen

Die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV sind Zugangsstellen und Umsteigepunkte. Dort warten und informieren sich Fahrgäste, weshalb die Haltestellen die „Visitenkarten“ des ÖPNV sind.

Haltestellen sind so anzulegen, dass folgende Kriterien erfüllt sind:

- Sichere Erreichbarkeit und Aufenthalt,
- Objektives und subjektives Sicherheitsgefühl,
- Keine Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern,
- Vollständige Barrierefreiheit,
- Verkehrsgünstig Lage,
- Auffälliges Design, aber dennoch baulich in das Stadt- bzw. Ortsbild passend,
- Standardisierte Ausstattung im Sinne des RMV.

Der RMV kategorisiert Haltestellen nach einem verbundweit gültigen System von A -N. Die Ausstattung einer Haltestelle richtet sich nach ihrer Einordnung in eine der Kategorien.

Bei der baulichen Ausführung einer Haltestelle sind diverse Vorgaben, z.B. DIN-Normen, einzuhalten. Insbesondere die Borsteinhöhe von 20 cm über Fahrbahnniveau ist wichtig, um barrierefrei ins Fahrzeug zu gelangen

Typisierung von Mängeln im Haltestellennetz

Obwohl im Odenwaldkreis sukzessive Haltestellen modernisiert werden, bestehen, aufgrund der großen Anzahl an Haltestellen und begrenzten finanziellen Mitteln, Mängel im Haltestellennetz. Die Mängel betreffen überwiegend Haltestellen mit geringerer verkehrlicher Bedeutung. Rund 825 Haltestellenpositionen im Odenwaldkreis wurden auf vorhandene typische Schwachstellen und Mängel hin untersucht und bei betreffenden Haltestellen beispielhaft aufgezeigt.

Betreiberübergreifendes Haltestellenmanagement

Die OREG nimmt die Regieaufgabe des Haltestellenmanagements wahr. Dies dient einer betreiberübergreifenden Integration verschiedener Verkehrsträger mittels eines einheitlichen Haltestellenschildes und eines einheitlichen Aushangfahrplans sowie der Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zuganges zur Haltestelleninfrastruktur.

Angebotskonzept

Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit ist die vordringliche Aufgabe zur Erfüllung der gesetzlichen Bestimmungen und der Anforderungen an das Haltestellennetz. Aus der Bestandsaufnahme geht hervor, dass hier noch großer Handlungsbedarf im Odenwaldkreis besteht. Dieser steht jedoch im Kontrast zu den limitierten Umsetzungsmöglichkeiten durch die begrenzten Kapazitäten in Planung und Bau sowie die finanziellen Lagen der Straßenbaulastträger. Daher folgt der Ausbau einer Priorisierung.

Je nach Standort variieren die Kosten für einen Ausbau zwischen 50.000 und 100.000 Euro.

Die OREG beabsichtigt die Erneuerung von 432 Haltestellenmasten und deren Schildern. Ziel der Erneuerung ist einerseits der Austausch der wenigen verbliebenen Schilder, die noch nicht dem RMV-Design entsprechen. Andererseits sollen somit auch viele inzwischen stark verschlissene Schilder ersetzt werden. Das Projekt wird vom Land Hessen aus Mitteln des Mobilitätsförderungsgesetzes unterstützt.

Im Sinne eines modernen und fahrgastgerechten ÖPNVs beabsichtigt die OREG die Neuinstallation von 39 DFI-Anzeigen sowie die Erneuerung der 24 bestehenden DFI-Anzeigen im Kreisgebiet. Für die Neuinstallation sind ausgewählte bedeutsame Haltestellen vorgesehen. Die Anzeigetafeln werden dort direkt in den Haltestellenmast integriert. Die Installation und Inbetriebnahme ist bis Ende 2028 vorgesehen. Das Projekt wird vom Land Hessen aus Mitteln des Mobilitätsförderungsgesetzes unterstützt.

Kapitel IX: Fahrzeuge

Bestandsaufnahme

Derzeit werden im lokalen Busverkehr 68 Fahrzeuge eingesetzt, die sich in einzelne Fahrzeugkategorien aufteilen. Fahrzeugalter und Ausstattung bestimmen die Zuordnung zu einer Kategorie.

- Kategorie A: Niederflurbusse mit zeitgemäßer Ausstattung für den im Takt verkehrenden Überland und Stadtverkehr.
- Kategorie B: Ältere Fahrzeuge mit Abstrichen beim Fahrzeugalter, Komfort und Abgasnormen für den Ausbildungsverkehr, Verstärkerfahrten und Fahrzeuge im Ruf-Bus-Einsatz
- Kategorie C: Vans oder Pkw als Fahrzeuge für das Produkt taxOMobil

Die meisten Fahrzeuge sind Solo-Busse mit 12 m Länge der Kategorie A (23 Fahrzeuge) und Kategorie B (28 Fahrzeuge).

Dekarbonisierung

Mit dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG) wurden EU-Vorgaben (Richtlinie 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG) zur Beschaffung von Fahrzeugen für öffentliche Aufträge in nationales Recht umgesetzt.

Das Gesetz legt für öffentliche Aufträge Quoten für den Einsatz von sauberen Antrieben bei Straßenfahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen M (Personenbeförderung) und N (Güterbeförderung) fest.

Eine im Auftrag der OREG und der Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH erstellte Machbarkeitsstudie³ kommt zu dem Schluss, dass beim Einsatz von Batterie-Elektrobussen mit nächtlicher Ladung ein Großteil der heutigen Fahrzeugumläufe (Status-quo) ohne Fahrzeugmehrbedarf auf einen sauberen Antrieb umgestellt werden könnte. Geprüft wurde auch der Aufwand für die Umstellung der bestehenden Betriebshöfe.

Die Umstellung würde aber erhebliche Investitionen erfordern. So kommt es bei Elektrobussen zu mehr als einer Verdoppelung der Beschaffungskosten im Vergleich zu Dieselbussen. Eine Inanspruchnahme von Fördermitteln wäre daher unverzichtbar, würde aber die Mehrkosten auch nicht vollständig decken.

Eine Umsetzung kann daher allenfalls im kleinen Stil erfolgen. Dabei läge der Fokus auf die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben.

Anforderungen

Für die Fahrzeuge sind die jeweils aktuellen gesetzlichen Bestimmungen der StVO, der StVZO und der BOKraft einzuhalten. Höherwertige Ausstattungen sind zulässig. Das Fahrzeughöchstalter liegt für Fahrzeuge der Kategorie A bei 10 Jahren (Kategorie B 15 Jahre).

Barrierefreiheit

Zur Gewährleistung einer vollständigen Barrierefreiheit, ist im Busbetrieb (Kategorie A1, A2, B1) bei allen Bussen ein niederfluriger Einstieg sowie die Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne Prinzip (sowohl optisch als auch akustisch) zu gewährleisten.

Fahrgastkomfort

Damit der ÖPNV auch als Alternative zu Individualverkehrsmitteln wahrgenommen wird, ist dem Fahrgastkomfort besondere Beachtung zu schenken. Der Kostenanteil für eine komfortablere Ausstattungsmerkmale ist im Vergleich zu den Kosten für die Fahrzeugtechnik relativ gering, hat aber Wirkung auf die Fahrgastzufriedenheit.

³VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH (2024): Machbarkeitsstudie zur Einsatzmöglichkeit von Bussen mit alternativen Antrieben - Technologieentscheidung für die Dekarbonisierung der Busflotte im Odenwaldkreis (Abschlussbericht Juni 2024)

Fahrgastinformation

Für die Fahrgastinformation sind außen an der Front- und Türseite der Busse Anzeigetafeln mit Liniennummer und Fahrtziel sowie ggf. Zwischenzielen, am Heck und an der türlosen Seite ist mindestens ein LED- Display mit der Liniennummer anzubringen.

In Hinblick auf blinde Fahrgäste wird empfohlen, dass von den außerhalb des Fahrzeugs wartenden Fahrgästen bei Bedarf akustische Informationen zu Fahrziel, Liniennummer und bei Doppelhaltestellen auch Informationen zur Halteposition von einfahrenden bzw. sich in der Haltestelle befindlichen Fahrzeugen abgefragt werden können.

Im Innenraum erfolgt die Information über die nächste Haltestelle sowohl über einen TFT-Bildschirm oder LED-Anzeige als auch über eine akustische Ansage („Zwei-Sinne-Prinzip“).

Mängelanalyse und Angebotskonzept

Die derzeit eingesetzten Fahrzeuge entsprechen den Anforderungen des Nahverkehrsplans 2019 - 2024. Es waren in der Kategorie B1 noch Fahrzeuge ohne Niederflureinstieg zugelassen. Diese sind zukünftig nicht mehr zugelassen. Bei der Fahrgastinformation im Fahrzeug fehlt die akustische Ansage.

Bei den künftigen Ausschreibungen werden die aufgeführten Fahrzeuganforderungen berücksichtigt. Im Vorfeld der Ausschreibungen wird geprüft, inwieweit die Anforderungen des SaubFahrzeugBeschG zu berücksichtigen sind.

Wird dafür Ladeinfrastruktur auf Betriebshöfen von Privatunternehmen errichtet, sind vertragliche Regelungen zu treffen, damit die (mit öffentlichen Mittel geförderte) Infrastruktur nach der Laufzeit des Verkehrsvertrags auch von anderen Verkehrsunternehmen genutzt werden kann.

Kapitel X: Ergänzende Anforderungen

Beförderungskapazitäten

Aus Komfortgründen dürfen in einem Standardbus maximal 80 Fahrgäste befördert werden. Es sind je Fahrt mindestens 38 Sitzplätze anzubieten.

Betriebsstörungenmanagement

Für den Kunden muss während der gesamten Betriebszeit die telefonische Erreichbarkeit eines kompetenten Ansprechpartners unter der kreiseinheitlichen Rufnummer möglich sein, der etwaige Störungsmeldungen an den zuständigen Disponenten des betreffenden Verkehrsunternehmens weiterleitet.

Der Kunde hat eine Fahrtzielgarantie innerhalb des Liniennetzes des Odenwaldkreises im Falle von Betriebsstörungen in Form einer kostenfreien Ersatzbeförderung nach Bekanntwerden der Betriebsstörung

Anschlussicherung

Für definierte Knotenpunkte im Liniennetz erfolgt eine Anschlussicherung zwischen den Verkehrsmitteln. Es wird auf verspätete Anschlussverkehrsmittel bis zu 5 Minuten gewartet, bei Innerortsverkehren bis zu 3 Minuten (Wartezeitvorschrift). Das Fahrpersonal entscheidet im Einzelfall, ob aufgrund der Verspätungslage der Anschluss über die Wartezeitvorschrift hinaus gewährleistet werden kann.

Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation erfolgt über Druck- und Online-Medien unter vorzugsweiser Nutzung des Informationssystems *odenwaldmobil.de*. Die Pünktlichkeit von Verkehrsmitteln wird auf stationären oder mobilen Endgeräten Mittels einer „Live-Karte“ dargestellt.

Beschwerdemanagement

Im Odenwaldkreis wird das Beschwerdemanagement betreiberübergreifend von der OREG im Rahmen des Regiemanagements wahrgenommen. Für die laufende Verbesserung der Qualität der angebotenen Verkehrsleistungen werden die eingehenden Beschwerden statistisch ausgewertet. Bekanntwerdende betriebliche Qualitätsmängel sind durch die Verkehrsunternehmen zu beheben.

Vertrieb

Der Vertrieb von Verbundfahrausweisen erfolgt auf allen Fahrzeugen und in den von den lokalen Betreibern geführten Vertriebsstellen. Abonnements des Jedermann- und Ausbildungsverkehrs werden ausschließlich im zentralen Vorverkauf durch die RMV-MobilitätsZentrale oder durch besonders zugelassene Stellen vertrieben.

Fahrpersonal

Auf dem Gebiet des Odenwaldkreises dürfen im Linienbusverkehr nur entsprechend ausgebildete und qualifizierte Fahrpersonale zum Einsatz gelangen.

Die Untergrenze der Entlohnung des Fahrpersonals richtet sich bundesweit grundsätzlich nach der Mindestlohnhöhe. Der nach dem Hessische Vergabe- und Tariftreuegesetz HVTG vorgegebene Mindestlohn für das ÖPNV-Gewerbe ist anzuwenden, sofern die Leistungen unter die Bestimmungen des HVTG fallen.

Die Fahrpersonale müssen der gesetzlichen Berufskraftfahrer-Qualifizierung nach der Richtlinie 2003/59/EG als Grundqualifikation entsprechen. Eine Weiterbildung mit Zertifikat als „Fachkraft im Verkehrsservice“ ist verpflichtend durchzuführen.

Fahrgastgarantien

Mobilitätsgarantie „garantiert mobil“

Jederzeit verfügbare Mobilität wird im Odenwaldkreis durch das Versprechen einer Mobilitätsgarantie umgesetzt. Diese gilt im gesamten Odenwaldkreis von der Ortschaft in das nächste (zuständige) Unterzentrum und immer auch in die Mittelzentren Erbach und Michelstadt. Die Mobilitätsgarantie in Zeiträumen ohne reguläres Fahrtangebot wird durch

das taxOMobil-Angebot gewährleistet. Die Fahrten sind mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens 60 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit zu buchen und sind gegenüber dem RMV-Tarif zuschlagspflichtig.

Fahrtzielgarantie

Im Falle von Betriebsstörungen und bei Anschlussversäumnissen haben die betroffenen Fahrgäste im lokalen straßengebundenen ÖPNV innerhalb des Odenwaldkreises Anspruch auf eine für sie kostenfreie Ersatzbeförderung zum gewünschten Fahrtziel innerhalb einer Zeitspanne von 30 Minuten, bzw. 15 Minuten im CityBus-Verkehr.

Anforderungen an das Regiemanagement

Der ÖPNV im Odenwaldkreis soll auch künftig hohen Qualitäts-, Sicherheits- und Umweltstandards genügen. Es wird durch entsprechende Regelungen dafür Sorge zu tragen, dass dem subjektiven und objektiven Sicherheits-, Sauberkeits- und Informationsbedürfnis der Fahrgäste entsprochen wird [vgl. § 4 Abs. 2 HÖPNVG].

Die OREG nimmt bestimmte Aufgaben des ÖPNV-Managements betreiberübergreifend wahr und finanziert diese über die Betriebsumlagen des jeweiligen Verkehrsunternehmens.

Dazu gehören:

- Die Beistellung und Nutzung von EDV-technischen Hintergrundsystemen zu Fahrgastinformation und Vertrieb.
- Mobilitätsmanagement mit Mobilitätsberatung, Fahrgastinformation, Vermittlung von Bedarfsfahrten, Beschwerde- und Betriebsstörungenmanagement.
- Aufgaben im Haltestellenmanagement (u.a. Vertragliche Regelungen, Erstellen von Aushangfahrplänen, Pflege der Haltestellen).
- Qualifizierung des Fahr- und Vertriebspersonals.

Kapitel XI: Finanzierungskonzept

Erlöse

Die Erlöse – Zusammengesetzt aus Verkehrserlösen und Drittfinanzierungen - reduzieren die vom Odenwaldkreis zu zahlenden Ausgleichleistungen und belaufen sich im Jahr 2025 gemäß mittelfristiger Finanzplanung auf 7,5 Mio. Nach dem Einnahmeaufteilungsverfahren und Fremdnutzerausgleich, dürften sich die Erlöse gemäß aktueller Planung auf 5,7 Mio. Euro reduzieren.

Kosten

Regiekosten der Aufgabenträgerorganisation

Für hoheitliche Aufgaben und Aufgaben des Regiemanagements entstehen jährliche Kosten von ca. 610.000 Euro (Budgetplanung für das Jahr 2025). Der Personalaufwand beträgt 6,5 Voll-zeitäquivalente (VZÄ).

Für betreiberspezifische bzw. betreibernahe Dienstleistungen, die für Verkehrsunternehmen erbracht werden, entstehen jährliche Kosten in Höhe von rund 973.000 Euro (Budgetplanung für das Jahr 2025). Der Personalaufwand für betreiberspezifische bzw. -nahe Dienstleistungen beträgt 9,7 VZ

Kosten für die vom Verkehrsunternehmen erbrachten Leistungen

Die Bestellungen der Verkehrsleistungen erfolgen ausschließlich auf Basis von Bruttoverträgen. Die Verkehrsunternehmen erhalten eine Vergütung für ihre Aufwendungen zur Erbringung der Verkehrsleistungen. Davon werden die kassentechnischen Fahrgeldeinnahmen in Abzug gebracht.

Aufwendungen nach § 161 HSchG

Die Beförderung von Regelschülern im Odenwaldkreis ist vollständig in den ÖPNV integriert. Bei den genannten Aufwendungen handelt es sich daher nur um den Tarifaufwand (brutto) zum landesweiten Schülerticket Hessen. Die Höhe dieses Tarifentgelts beträgt im Schuljahr 2025/2026 pro anspruchsberechtigten Schüler 424,70 Euro (brutto).

Prognose des Finanzbedarfs

Aufwendungen für den laufenden Betrieb

Unter Berücksichtigung der Angebotskonzeption und der bis zum Jahre 2025 zu erwartenden Kosten- und Drittmittelentwicklungen wird für das Jahr 2025 ein voraussichtlicher Finanzierungsbedarf von 6,8 Mio. Euro vor EAV und 8,8 Mio. Euro nach EAV erwartet, der durch den Kreishaushalt bereitzustellen ist. Dieser Wert entspricht den bisher angesetzten Aufwendungen des Kreises im Jahr 2025.

Investitionskosten des Haltestellenausbaus

Der Haltestellenausbau ist Aufgabe des Straßenbaulastträgers, innerhalb geschlossener Ortschaften.

Haltestellen bzw. deren Ausbau sind durch Bundes- und Landesmittel förderfähig. Die Förderquote beträgt etwa 60 % des Gesamtaufwandes. Daraus ergäbe sich ein realer Bedarf von ca. 10,0 – 12,0 Millionen Euro seitens der 12 Kommunen.

Die OREG beabsichtigt die Erneuerung von 432 Haltestellenmasten und deren Schildern, die Neuinstallation von 39 DFI-Anzeigen sowie die Erneuerung der 24 bestehenden DFI-Anzeigen im Kreisgebiet. Das Projekt wird vom Land Hessen aus Mitteln des Mobilitätsfördergesetzes unterstützt.

Kapitel XII: Linienbündelung und Vergabe

Linienbündelung

Die Bildung von Linienbündeln verfolgt insbesondere den Zweck der Sicherung einer dauerhaften, gleichmäßigen, für den Fahrgast durchgängigen Verkehrsbedienung in einem zusammenhängenden Verkehrssystem und einer kostengünstigen Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien. Im Vorfeld von eigenwirtschaftlichen Antragstellungen oder Ausschreibungen bieten Linienbündel Schutz vor sog. „Rosinenpickerei“, bei der sich Verkehrsunternehmen auf eigenwirtschaftlicher Basis die Konzessionen rentabler Linien sichern und die Finanzierung der verbliebenen, unrentablen Linien allein der öffentlichen Hand überlassen.

Informationspflicht der zuständigen Behörde

Aus Gründen der Transparenz sind Informationen über auslaufende und neu zu erteilende Linienverkehrskonzessionen eines Linienbündels jedem Interessenten in einem transparenten Verfahren in gleicher Weise zugänglich zu machen.

Ein Jahr vor Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe muss dies im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden.

Methoden der Linienbündelung

Laut PBefG und HÖPNVG sind die Interessen des Mittelstands bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags angemessen zu berücksichtigen. Von großer Bedeutung ist dabei die Größe der in den Nahverkehrsplänen zu definierenden Linienbündel. Zu große Linienbündel hindern kleine und mittlere Unternehmen an der Teilnahme am Wettbewerb. Branchenüblich werden Linienbündel von bis zu 700.000 Fahrplankilometer als mittelstandsfreundlich angesehen.

Ermessensspielräume

Integration der Bedienung

Eine integrierte Verkehrsbedienung mit einem einheitlichen Fahrplan, Tarif und Marktauftritt im Sinne des PBefG lässt sich bei Bedienung der Linien durch ein Unternehmen am einfachsten sicherstellen.

Enge verkehrliche Verflechtung von Linien

Bei Linien, die in größerem Umfang Umsteigebeziehungen aufweisen oder eine flächenhafte Erschließung erforderlich ist, kommt der Linienbündelung hohe Bedeutung zu, da für eine integrierte Bedienung kein anderes Mittel als die Linienbündelung verfügbar ist.

Betriebliche Optimierung

Die betriebliche Optimierung der Fahrzeugumläufe und Dienste trägt zur Wirtschaftlichkeit bei. Im Sinne des PBefG bildet dieser Umstand ein wesentliches Kriterium für die Linienbündelung.

Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien

Zur Gestaltung eines wirtschaftlichen Verkehrs ist die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwacher Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen den Linien zulässig.

Erschließungs- und Hauptlinien

Werden wirtschaftlich schwache Erschließungslinien und ertragsstarke Hauptlinie nicht gebündelt, so führt dies dazu, dass der Aufgabenträger die unrentablen Erschließungslinien als gemeinwirtschaftlichen Verkehr zu finanzieren und auszuschreiben hat. Von dem hohen Zubringerwert der Erschließungslinien profitiert ggf. der Betreiber (eigenwirtschaftlicher) Hauptlinien. Es kommt zu einer indirekten Verschiebung von Beihilfen in den eigenwirtschaftlichen Bereich.

Mittelstandsförderung und Monopolvermeidung

Die Grundrechte auf freie Berufsausübung und Chancengleichheit sind bei der Linienbündelung unbedingt zu berücksichtigen. Der Erhalt und die Förderung einer vielfältigen Marktstruktur und mittelständischer Unternehmen zur Vermeidung von Konzentrationsprozessen und Monopolbildungen ist daher bei der Bündelung von Linien zu berücksichtigen.

Berufszugang und Wettbewerbsförderung

Auch zu kleine Linienbündel führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da sie den Unternehmer mit bereits vorhandenem Standort und Linienverkehr vor Ort begünstigen. Ein natürlicher Standortvorteil der ortsansässigen Unternehmer stellt noch keine Wettbewerbsverfälschung dar. Wenn aber der Zuschnitt des Linienbündels einen derart geringen Leistungsumfang aufweist, dass sich selbst unter den vorhandenen Unternehmen in der Region kein echter Wettbewerb entwickeln kann, ist die Bündelung rechtlich nicht mehr vertretbar.

Linienbündelung im Odenwaldkreis

Die im Odenwaldkreis verkehrenden lokalen Linien werden zu einem Linienbündeln zusammengefasst. Innerhalb des Linienbündels werden zwei Lose, die im Wesentlichen den Teilnetzen entsprechen, gebildet:

- Odenwald Nord (Linien 10 – 15, 20 – 24, 30 - 37)
- Odenwaldwald Süd (Linien 1-6, 40 – 49, 50 – 56)

Die aktuelle Vertragslaufzeit endet zum Dezember 2029, so dass alle lokalen Linien zu einem gemeinsamen Zeitpunkt ausgeschrieben werden können.

Vergabe

Die aktuelle Vertragslaufzeit endet zum Dezember 2029, so dass alle lokalen Linien zu einem gemeinsamen Zeitpunkt ausgeschrieben werden können.

Die politischen Gremien des Odenwaldkreises entscheiden im Jahr 2026 über das Verfahren (konstruktiv oder funktional) und Vertragslaufzeitlänge der kommenden Ausschreibung der Verkehrsleistung.

Beim taxOMobil-Angebot handelt es sich um ÖPNV i. S. d. PBefG. Die Erbringung ist Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrages mit dem konzessionierten Verkehrsunternehmen für den konventionellen Linienverkehr. Die Leistung wird daher als Teil der Gesamtleistung des lokalen ÖPNV im Odenwaldkreis vergeben.

II Einleitung und Grundlagen

II-1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans

Es ist die Aufgabe des Odenwaldkreises, als lokaler Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr, regelmäßig (normalerweise alle 5 Jahre) einen Nahverkehrsplan (NVP) neu aufzustellen bzw. einen bestehenden Nahverkehrsplan fortzuschreiben. Der aktuelle Nahverkehrsplan wurde am 18. Juni 2018 vom Kreistag beschlossen.

Der vorliegende, fünfte Nahverkehrsplan als Fortschreibung des bestehenden Nahverkehrsplans soll für die Jahre 2025 bis zunächst 2029 gelten.

Der lokale Aufgabenträger ist für die Finanzierung und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zuständig. Die gesetzlichen Grundlagen dazu liefert das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und das Hessische ÖPNV-Gesetz (HÖPNVG). Die Planung und Organisation des ÖPNV übernimmt hierbei der Geschäftsbereich Nahverkehr der Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG) als lokale Nahverkehrsorganisation des Odenwaldkreises.

Der Nahverkehrsplan schreibt Konzepte und Planungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV fest. Grundlage der Entwicklungen sind neben der Berücksichtigung einer ausreichenden Verkehrsbedienung auch Aspekte eines zukunftsorientierten und nachhaltigen Verkehrsangebots.

Dazu sind u.a. die demografischen Entwicklungen zu betrachten, die Einhaltung einer Diskriminierungsfreiheit unterschiedlichster Nutzergruppen und die Berücksichtigung eines minimalen ökologischen Fußabdrucks durch den ÖPNV.

Während der Erstellung des Nahverkehrsplans durchgeführte Beteiligungsverfahren von Bürgern, Träger öffentlicher Belange, Kommunen und Verkehrsunternehmen sichert zu, dass die zukünftigen Entwicklungen die Interessen der Beteiligten berücksichtigen.

Der Nahverkehrsplan nimmt eine systematische Betrachtung des Verkehrsangebotes vor. Dies geschieht in Hinblick auf die Ausweisung von Bedienkorridoren mit unterschiedlichen Angebotsstandards, für Verbindungen zwischen zentralen Orten im Kreisgebiet und zu/von Orten in Nachbarkreisen sowie die Zuordnung des Angebotes zu ÖPNV-Produkten.

Zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV in Hessen werden durch die Verkehrsverbünde (RMV, NVV, VRN für den Kreis Bergstraße) die regionalen Nahverkehrspläne und durch die örtlichen Aufgabenträger die lokalen Nahverkehrspläne aufgestellt. In einem Gegenstromprinzip sind die lokalen Nahverkehrspläne eines Verbundgebietes aus dem regionalen Nahverkehrsplan zu entwickeln, während dieser die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen hat [vgl. § 14 Abs. 6 HÖPNVG].

Die Inhalte der Nahverkehrspläne werden bei der Erteilung von Liniengenehmigungen durch das Regierungspräsidium Darmstadt als zuständige Genehmigungsbehörde berücksichtigt. Investitionen des Landes Hessen in ÖPNV-bezogene Infrastrukturen orientieren sich an den Inhalten des Nahverkehrsplans.

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan setzt der Odenwaldkreis die Rahmenbedingungen für eine Grundversorgung der Bevölkerung mit Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr („ausreichende Verkehrsbedienung“ i. S. d. § 1 Abs. 1 RegG) um.

II-2 Ausrichtung der Vorgaben

Bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen sind die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen [vgl. § 14 Abs. 2 Satz 1 HÖPNVG]. Hierfür steht der Regionalplan Südhessen 2010 als Grundlage zur Verfügung, aus dem u. a. die zentralörtliche Gliederung und Einstufung hervorgehen.

Die Inhalte eines Nahverkehrsplans müssen mit den allgemeinen Zielen für und den Anforderungen an das ÖPNV-System übereinstimmen, die in den §§ 3 und 4 HÖPNVG formuliert sind. Des Weiteren muss der Nahverkehrsplan die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung berücksichtigen; dieser muss den Anforderungen des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen [vgl. § 14 Abs. 3 HÖPNVG].

Die übergeordnete Ausrichtung der Vorgaben für die Ausgestaltung des künftigen ÖPNV-Angebotes im Odenwaldkreis fokussiert auf

- Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit,
- Herausforderungen durch demographische Entwicklungen,
- Berücksichtigung der Belange unterschiedlicher Nutzergruppen,
- Anforderungen an die Barrierefreiheit.
- Minimaler ökologischer Fußabdruck

Die Ausrichtung der planerischen Vorgaben im Nahverkehrsplan orientiert sich an den raumstrukturellen Gegebenheiten des Kreisgebietes und an den dort vorherrschenden Verkehrsbeziehungen und Nachfrageverhalten. Der Odenwaldkreis gehört in Gänze dem ländlichen Raum an, während dessen hessische Nachbarkreise schon dem Ordnungsraum zugeordnet werden.

Der Nahverkehrsplan nimmt eine Systematisierung des Angebotes vor in Hinblick auf

- die Ausweisung von Bedienkorridoren mit entsprechend unterschiedlichen Angebotsstandards,
- die Verbindungen zwischen zentralen Orten im Kreisgebiet und zu jenen in den Nachbarkreisen,
- die Zuordnung bzw. Hierarchisierung des ÖPNV-Angebotes zu Angebotstypen bzw. Produkten.

Die Strukturierung des Verkehrsangebotes zielt auf ein zeitliches und räumliches Zusammenwirken der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel und Angebotsformen im Kreisgebiet ab.

Die regionalen Buslinien des RMV und die lokalen Hauptlinien übernehmen die Grundbedien-
nung entlang der Verkehrs- und Siedlungsachsen mit einer hohen Verkehrsnachfrage im
Mümling- und Gersprenztal. Im Mümlingtal ergänzt der lokale Busverkehr das Angebot der
Odenwaldbahn. In den Achsenzwischenräumen und in anderen nachfrageschwächeren Ver-
kehrsgebieten wird die ÖPNV-Bedienung zwischen fest bedienten Busfahrten zu den Zeiten
der Schülerbeförderung und bedarfsgesteuerten bzw. alternativen Bedienformen aufge-
teilt.

II-3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans

Nahverkehrspläne sollen laut § 14 Abs. 4 HÖPNVG für ihr jeweiliges Geltungsgebiet im Allge-
meinen enthalten:

- Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur;
- eine Bewertung der vorstehenden Feststellungen;
- das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbeson-
dere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Er-
schließungsqualität;
- Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrs-
trägern;
- Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV-Angebotes nach § 8 Abs. 3 Satz 3
PBefG;
- Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Ange-
botsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind;
- Anforderungen an Fahrzeuge und an die sonstige Verkehrsinfrastruktur;
- ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und
Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein
Organisationskonzept.

Die Abfolge der Kapitel und deren inhaltliches Zusammenwirken im Nahverkehrsplan für
den Odenwaldkreis orientieren sich vom Prinzip her an den Gliederungsvorgaben aus dem
HÖPNVG, skalieren diese jedoch auf die Situation eines überwiegend im ländlichen Raum
gelegenen Verkehrsgebietes.

Der formale Aufbau des vorliegenden Nahverkehrsplans geht aus der Zusammenfassung
hervor (**vgl. Kapitel I**).

II-4 Beteiligungsverfahren

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans begleitete eine Reihe von Projektterminen mit den Projektverantwortlichen der OREG und der IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH. Parallel dazu wurden eine Reihe von Beteiligungsverfahren durchgeführt:

- Umfrage unter den Städten und Gemeinden des Odenwaldkreises,
- Beteiligung von Bürgern bzw. Fahrgästen,
- Beteiligung von politischen Gremien des Kreises, Behinderten- und Sozialverbände sowie des Fahrgastbeirates,
- Beteiligung der Verkehrsunternehmen,
- förmliches Anhörungsverfahren

Kapitel VII geht im Detail auf die durchgeführten Beteiligungsverfahren ein.

II-5 Beschlussfassung

Der Kreistag des Odenwaldkreises stimmte in seiner Sitzung am XX. XXXX 2025 dem Entwurf des lokalen Nahverkehrsplans für die Fortschreibungsperiode 2025 bis 2029 in der Fassung vom XX. XXXX 2025 einschließlich der Synopse zum förmlichen Anhörungsverfahren nach § 14 Abs. 7 HÖPNVG vom xx.xx.2026 zu.

Die Stellungnahmen aus dem förmlichen Anhörungsverfahren gemäß der vorgelegten Synopse und der dazugehörigen Bewertungen wurden in die Abschlussfassung des Nahverkehrsplans eingearbeitet.

III Rechtsrahmen

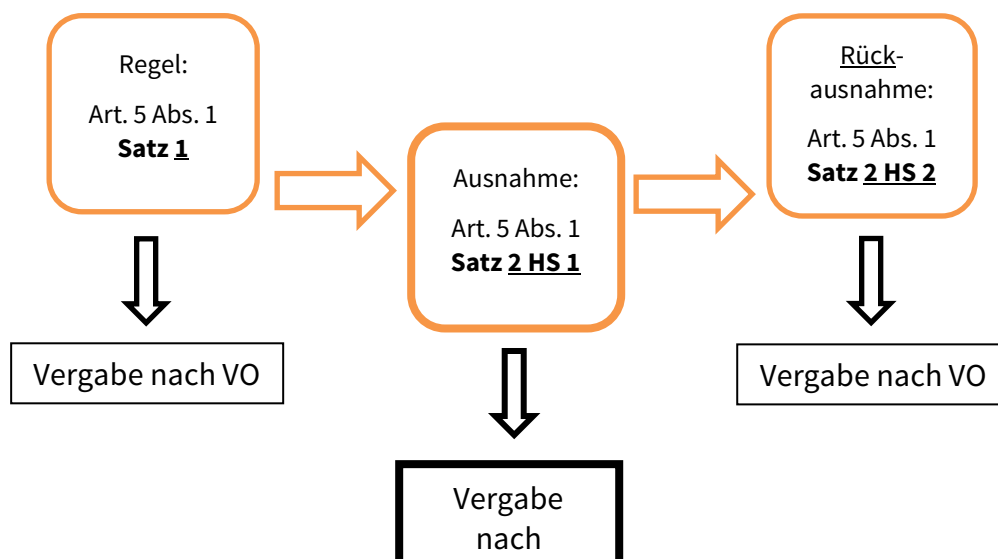
III-1 Europarechtlicher Rahmen

III-1.1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, richtet sich im Kern nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom 23.10.2007, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2016/2338 („VO“). Die VO bildet den zentralen europarechtlichen Rahmen für die Organisation und Finanzierung öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Inhaltlich regelt die VO neben einer Auftragsvergabe durch öffentliche Auftraggeber u.a. die Befugnis zum Erlass allgemeiner Vorschriften, soziale Aspekte wie die Möglichkeit der Anordnung einer Fahrpersonalübernahme, den Umfang einer möglichen Vergabe von Unteraufträgen sowie die Veröffentlichung einer Vorabbekanntmachung vor der Einleitung eines Vergabeverfahrens.

Im Folgenden werden die möglichen Vorgehensweisen bei einer Auftragsvergabe dargestellt sowie die im Odenwaldkreis gewählte Vorgehensweise. Die Vorgehensweisen sind entsprechend des Aufbaus der VO gegliedert in eine dreiteilige Regelung mit Regelfall – Ausnahme – Rückausnahme:



a. Regelfall: Vergabe nach Art. 5 Abs. 1 S. 1 VO 1370/2007

Als theoretischen Regelfall sieht Art. 5 Abs. 1 S. 1 VO vor, dass öffentliche Personenverkehrsdienste über öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe der VO vergeben werden. Zwischen den in der VO vorgesehenen Vergabevarianten besteht keine Wahlfreiheit. Vielmehr ist eine abgestufte Vorgehensweise einzuhalten.

b. Praktische Ausnahme: Vergabe nach allgemeinen vergaberechtlichen Vorschriften

Art. 5 Abs. 1 S. 2 VO bestimmt als theoretische Ausnahme, die jedoch den praktisch relevanten Regelfall darstellt, dass Dienstleistungsaufträge oder öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG (bzw. deren Nachfolgerichtlinien 2014/25/EU und 2014/24/EU) nach den dort vorgesehenen allgemeinen Vergabeverfahren zu vergeben sind.

In Deutschland bedeutet dies eine Vergabe nach der Vergabeverordnung („VgV“ – Umsetzung der Richtlinie 2014/24/EU in deutsches Recht), Sektorenverordnung („SektVO“ – Umsetzung der Richtlinie 2014/25/EU in deutsches Recht) sowie dem GWB-Vergaberecht.

In diesen Fällen sind die vergaberechtlichen Regelungen der VO 1370/2007 nicht anwendbar.

c. Rückausnahme: Dienstleistungskonzessionen

Handelt es sich hingegen um eine Dienstleistungskonzession im Sinne der Definitionen in den genannten EU-Richtlinien, ist die Vergabe wieder nach Art. 5 Abs. 2 ff. VO zulässig (Art. 5 Abs. 1 S. 2 HS 2). In derartigen Dienstleistungskonzessionsmodellen trägt – anders als beim Dienstleistungsauftrag – das beauftragte Unternehmen das überwiegende, d.h.: mehr als hälftige, wirtschaftliche Risiko. In der Praxis hat diese Konstellation im straßengebundenen ÖPNV allerdings nur noch geringe Bedeutung.

d. Risikoverteilung und typische Vertragsformen

Im straßengebundenen ÖPNV sind Vergaben regelmäßig als öffentliche Dienstleistungsaufträge einzuordnen, da die Verkehrsleistungen aufgrund der Erlössituation meist nicht kostendeckend erbracht werden können. Diese werden als „Bruttoverträge“ bezeichnet auf Grund einer Tragung des Erlösrisikos durch den öffentlichen Auftraggeber.

Bei Bruttoverträgen ist zwingend das allgemeine Vergaberecht anzuwenden; die Absätze 2–6 des Art. 5 VO finden keine Anwendung.

Damit kann auf Basis der VO keine

- Direktvergabe an Eigen- oder Inhouse-Unternehmen, Art. 5 Abs. 2 VO;
- Wettbewerbliche Vergabe, Art. 5 Abs. 3 VO (dies ist eine andere Regelung als eine Vergabe nach VgV oder SektVO);
- Direktvergabe in Bagatellfällen, Art. 5 Abs. 4 VO

erfolgen, wenn das überwiegende Erlösrisiko beim Auftraggeber liegt. Auf Grund der Kostenentwicklung im ÖPNV ist perspektivisch eine Deckung der Kosten durch die Erlöse, d.h.: durch Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen und Ersatzleistungen, nicht möglich.

e. Juristische Bewertung im Odenwaldkreis

Im Vorfeld der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2016 hat die OREG eine juristische Bewertung der Finanzierungsinstrumente nach der VO 1370/2007 eingeholt. Das Gutachten kam bereits damals zu dem eindeutigen Ergebnis, das nur eine europaweite Ausschreibung als öffentlicher Dienstleistungsauftrag eine für den Odenwaldkreis ausreichende Rechtssicherheit bietet. Eine Direktvergabe oder eine Finanzierung über eine Allgemeine Vorschrift (Satzung) war im Hinblick auf die nachweisbaren betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht rechtssicher umsetzbar. Insbesondere konnten die Verkehrsleistungen nicht als kostendeckend dargestellt werden, sodass eine Finanzierung über eine Allgemeine Vorschrift nicht den wirtschaftlichen Vorgaben der VO entsprach. Der Kreisausschuss des Odenwaldkreises hat diese Empfehlung mit Beschluss vom 12. September 2016 bestätigt.

Seitdem hat sich die Kosten- und Erlössituation noch weiter in Richtung des Erfordernisses öffentlicher Zuschüsse zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV entwickelt. Eine europaweite Ausschreibung als Öffentlicher Dienstleistungsauftrag bildet daher weiter die Grundlage für eine ausreichend rechtssichere Vergabe öffentlicher Verkehrsleistungen im Odenwaldkreis.

f. Weitere relevante europarechtliche Normen

Neben der VO 1370/2007 sind im straßengebundenen ÖPNV insbesondere zu berücksichtigen:

- Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Lenk- und Ruhezeiten),
- Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers.

III-2 Bundesrechtlicher Rahmen

III-2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen (O-Bussen) und mit Kraftfahrzeugen, u.a. mit Kraftomnibussen.

Sowohl die Definition des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), welcher für den Odenwaldkreis Gegenstand dieses Nahverkehrsplans ist, als auch die Forderung nach einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sind im PBefG bundesrechtlich geregelt.

III-2.1.1 Definition ÖPNV

Als ÖPNV wird in § 8 Abs. 1 S. 1 PBefG die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, O-Bussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (auch Taxen oder Mietwagen) zur Befriedigung der Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr definiert. Gemäß § 8 Abs. 2 PBefG handelt es sich auch beim Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der vorstehend genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet, um ÖPNV. Im Unterschied hierzu bezieht die landesrechtliche Norm des § 2 Abs. 1 HÖPNVG in die Definition auch Eisenbahnen sowie diejenigen alternativen Bedienungsformen mit ein, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen.

Diese Definition ist in Zusammenhang mit § 2 des Regionalisierungsgesetzes sowie mit § 2 Abs. 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zu sehen. In diesen Gesetzen ist eine entsprechende Regelung enthalten.

Ergänzend gilt gemäß § 44 S. 1 PBefG auch der Verkehr, der der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient (Linienbedarfsverkehr), als öffentlicher Personennahverkehr i.S.d. § 8 PBefG.

Allen genannten Normen ist gemein, dass diese keine Definition des Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrs enthalten. Als Auffangklausel ist lediglich normiert, dass im Zweifel vom Vorliegen eines dieser Verkehre auszugehen ist, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Ohne gesetzliche Definition ist davon auszugehen, dass es sich

- bei Stadtverkehren um Verkehre innerhalb eines Kommunalgebietes handelt;
- bei Vorortverkehren um Verkehre handelt, welche eine Kommune mit ihrem benachbarten Umland verbinden;
- bei Regionalverkehren um Verkehre handelt, die eine Kommune mit zwar noch in der Nähe liegenden, aber nicht mehr angrenzenden Kommunen verbinden und die im regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen sind.

III-2.1.2 Vollständige Barrierefreiheit

Das PBefG gibt in § 8 Abs. 3 vor, dass der „Nahverkehrsplan [...] die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen [hat], für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“ Die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit ist auch durch andere Gesetze, wie dem Behindertengleichstellungsgesetz (siehe Kapitel III-2.3) vorgeschrieben und daher ein übergeordnetes Ziel der Anforderungen an alle fahrgastrelevanten Elemente des ÖPNV-Systems gemäß PBefG.

III-2.1.3 Ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen

Im PBefG wird in § 8 Abs. 3 der Begriff der „ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr“ verwendet. Die Aufgabenträger als von den Ländern hierzu benannte Behörden definieren dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.

Da der Begriff der „ausreichenden Bedienung“ sowohl in § 1 Abs.1 des Regionalisierungsgesetzes als auch im Personenbeförderungsgesetz genannt wird, gilt er nach diesen bundesgesetzlichen Normen einheitlich für den ÖPNV sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße.

Im hessischen Landesrecht sind in § 4 Abs. 1 sowie in § 5 Abs. 2 HÖPNVG Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung enthalten.

III-2.1.4 Veröffentlichungen zur Vergabe von Verkehrsleistungen

Vom gesetzgeberischen Leitbild her sind Verkehrsleistungen im ÖPNV gemäß § 8 Abs. 4 PBefG eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.

Selbst wenn für Verkehrsleistungen aus wirtschaftlichen Gründen, d.h. einem Missverhältnis zwischen Kosten und zu erwartenden Erlösen, nicht mit der Stellung eigenwirtschaftlicher Anträge zu rechnen ist, sollen diese Anträge nach den Vorstellungen des Gesetzgebers durch die transparente Veröffentlichung von Informationen über auslaufende Liniengenehmigungen ermöglicht werden. So haben die zuständigen Behörden gemäß § 8a Abs. 2 S. 2 PBefG i.V.m. Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007 eine Vorabbekanntmachung über die beabsichtigte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu veröffentlichen. Diese soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen, und hat den Hinweis auf die Antragsfrist des § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten, wonach ein eigenwirtschaftlicher Antrag spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen ist. Ergänzend ist ein eigenwirtschaftlicher Antrag spätestens 12 Monate vor dem Beginn des beantragten Geltungszeitraums, d. h. der Betriebsaufnahme, zu stellen.

Da gemäß Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 spätestens ein Jahr vor der Einleitung eines Vergabeverfahrens die dort aufgeführten Informationen zu veröffentlichen sind und dieses einschließlich der Vorbereitung der Betriebsaufnahme durch das Verkehrsunternehmen ca. 12 Monate in Anspruch nimmt, ergeben sich verschärfte Handlungspflichten für die zuständigen Behörden. Die interne Entscheidungsfindung muss so frühzeitig beginnen, dass im Zeitraum zwischen 27 und 24 Monaten vor Betriebsaufnahme eine Vorabbekanntmachung veröffentlicht werden kann.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass zu diesem Zeitpunkt noch nicht alle über die Anforderungen eines Nahverkehrsplanes hinausgehenden verkehrlichen Details, insbesondere die Fahrpläne, in ihrem Endstand vorzuliegen brauchen. Diese müssen erst zur Einleitung eines Vergabeverfahrens abschließend vorliegen. Für eine Vorabbekanntmachung benötigt werden gemäß § 8a Abs. 2 S. 3 PBefG die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards zu Mindestanforderungen der zu erbringenden Leistungen.

Darüber hinaus kann gemäß § 8a Abs. 2 S. 4 PBefG angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Gesamtnetz, Teilnetz, Linienbündel, Linie). Diese Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans oder durch einen Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.

Ergänzend zur vorstehenden Vorabbekanntmachung hat die Genehmigungsbehörde gemäß § 18 Abs. 1 PBefG am Ende jedes Kalenderjahres ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im öffentlichen Personennahverkehr für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Hierbei sind deren Geltungsdauer anzugeben sowie ein Hinweis, dass der Antrag auf Genehmigung einer eigenwirtschaftlichen Konzession erbracht werden kann.

Im Odenwaldkreis ist nach dem aktuellen Stand der Kostenentwicklung, der erzielbaren Einnahmen aus Beförderungserlösen und Ausgleichszahlungen sowie in Hinblick auf die politische gewollten Angebotsstandards nicht damit zu rechnen, dass sich Verkehrsunternehmen um eine eigenwirtschaftliche Leistungserbringung bewerben werden.

Mithin wären die weithin bestehenden Verflechtungen verkehrlicher Art durch sich ergänzende und parallele Verkehrsbedienungen insbesondere erlöstechnisch bei eigenwirtschaftlichem Betrieb nur auf einem Teil des Netzes nicht zuverlässig zu anderen Linien oder Teilnetzen abgrenzbar¹. Daher muss wegen der Wirkung der Vorabbekanntmachung für den Fall einer eigenwirtschaftlichen Antragsstellung die Einstufung als nicht auflösbare Gesamtleistung i. S. d. § 8a Abs. 2 Satz 4 i. V. m. § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG erfolgen. Andernfalls droht später eine jahrelange Auseinandersetzung zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Teilnetzen bzw. Linien um die jeweils den Parteien zustehenden Erlöse.

Bei der Vergabe von „Brutto“-Verträgen per Öffentlichem Dienstleistungsauftrag (ÖDA) hingegen, bei denen das Erlösrisiko durch den Auftraggeber getragen wird statt durch das Verkehrsunternehmen, spielt die erlösseitige gegenseitige Abhängigkeit dann aber keine entscheidende Rolle mehr. Daher können bei der Vergabe von Bruttoverträgen auch Lose gebildet werden, sofern dies produktionsseitig wirtschaftlich sinnvoll ist.

¹ Einer besonderen Betrachtung unterzogen werden müssen dabei die lokalen Buslinien im Gersprenztal. Diese erfüllen hauptsächlich Funktionen im Ausbildungsverkehr insbesondere zu/von den lokalen Schulstandorten. Wegen der besonderen Konstellation, dass die regionale Buslinie RMV 693 dem Linienbündel „Darmstadt/Odenwald“ (LDD) angehören, bilden die lokalen Buslinien im Gersprenztal zwar ein nahezu in sich geschlossenes Bediengebiet, das jedoch bei einem relativ hohen Fahrzeugbedarf lediglich auf ca. 180 Tsd. Nkm p. a. kommt. Ein eigenständiger Betrieb ist daher aus verkehrswirtschaftlichen Erwägungen heraus nicht zu empfehlen und zur Vermeidung wirtschaftlicher Nachteile für den Aufgabenträger auszuschließen.

Aus diesem Grunde kann sich der Odenwaldkreis in einer Vorabbekanntmachung vorbehalten, sofern nach Ablauf der dafür bestehenden gesetzlichen dreimonatigen Frist keine eigenwirtschaftlichen Anträge für die Gesamtleistung vorgelegt wurden, eine Losbildung bei der dann vorzunehmenden Ausschreibung der Verkehrsleistungen vorzunehmen.

Nach erfolgter Ausschreibung und Vergabe der Verkehrsleistungen ist für jeden ÖDA eine gebündelte Beantragung der dazugehörigen Liniengenehmigungen vorzunehmen. Sollten dabei Lose an unterschiedliche Betreiber vergeben worden sein, so ist für die Linien eines jeden Loses eine eigene Genehmigung vom Betreiber zu beantragen.

III-2.1.5 Parallelverkehre

Um einerseits eine ausreichende Verkehrsbedienung für die Bevölkerung zu gewährleisten und andererseits eine Überversorgung oder eine Kannibalisierung von Erlösen zu vermeiden, sind öffentliche Linienverkehre genehmigungspflichtig. Gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 PBefG ist die Genehmigung zu versagen, wenn

- der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,
- der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,
- die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3 PBefG selbst durchzuführen,
- der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Schon beim Vorliegen eines dieser Ausschlussgründe greift das Mehrfachgenehmigungsverbot. Ob der Verkehr auf einer Relation befriedigend bedient wird, ergibt sich aus dem mit dem Nahverkehrsplan beschlossenen Anforderungsprofil. Steht ein Verkehr nicht im Einklang mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG, kann ebenfalls die Genehmigung versagt werden.

Nicht nur genehmigungsrechtlich, auch im Sinne eines für den Fahrgast übersichtlichen und die Aufgabenträger wirtschaftlichen Verkehrs sind parallele Nahverkehrsangebote zu vermeiden. Damit von einem Parallelverkehr gesprochen werden kann, muss es zu deutlichen Überschneidungen

- der räumlichen Komponente (wie Bedienung derselben Orte),
- der zeitlichen Komponente (Abfahrt innerhalb eines engen Zeitkorridors, ähnliche Reisezeit) und

- der funktionalen Komponente (auf die Bedürfnisse bestimmter Zielgruppen, wie Pendler, zugeschnittene Verkehre)

kommen. Ein Expressbus stellt daher keinen Parallelverkehr dar, wenn er aufgrund der Auslassung von Haltestellen bzw. Orten eine andere Erschließungsfunktion hat und aufgrund der schnelleren Reisezeit die zeitliche Komponente eine andere ist als bei Linien, die alle Haltestellen bedienen.

Andererseits ist eine zu einer Eisenbahnstrecke parallel verlaufende Busverbindung mit Haltestellen näher an der Ortslage nicht als „wesentliche Verbesserung“ zu sehen, wenn über Umsteigeverbindungen Zug/Bus weiterhin kürzere Reisezeiten zu erzielen sind. Im Sinne eines gestuften Angebotskonzeptes sollte sich daher das Busnetz am Eisenbahnnetz orientieren und dieses ergänzen. Lediglich zu Zeiten, wenn das Fahrgastaufkommen für den Zugverkehr zu gering ist, sind ergänzende schienenparallele Busverkehre denkbar.

III-2.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs – Regionalisierungsgesetz (RegG) - benennt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 1 Abs. 1 RegG).

Gemäß des Sozialstaatsgebots (Art. 20 Abs. 1 GG) kommt dem Staat eine Pflicht zur Mobilitätsgewährleistung zu. Die Öffentliche Hand hat die Aufgabe, eine Grundversorgung sicherzustellen, die den gewöhnlichen Mobilitätsbedürfnissen der einzelnen Bevölkerungsgruppen entspricht.

III-2.3 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Ein weiterer Schwerpunkt bei der Definition moderner öffentlicher Verkehrssysteme liegt in der Barrierefreiheit, welcher bei der baulichen und betrieblichen Ausgestaltung sowie bei der Informationsdistribution des öffentlichen Verkehrssystems eine besondere Bedeutung zukommt. Grundlage dafür ist § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG), in dem Verkehrsmittel als barrierefrei definiert werden, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. § 8 BGG enthält darüber hinaus die Forderung, alle Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr barrierefrei zu gestalten. Diese Forderung befindet sich auch in § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG, wonach im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen sind, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit (gemäß dem PBefG § 8 (3) Satz 3) zu erreichen. Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan sind Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Der Nahverkehrsplan hat dahingehend auf die Erteilung einer Genehmigung Einfluss, dass der Antrag „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden

barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“ enthalten soll (§ 12 Abs. 1 Nr. 1c PBefG). Nach § 62 Abs. 2 können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, wenn dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist.

III-2.4 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)

Am 15. Juni 2021 trat das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (SaubFahrzeugBeschG) zur Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) in Kraft.

Durch das Gesetz werden den öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern verbindliche Quoten für die Beschaffung von sauberen sowie emissionsfreien leichten und schweren Nutzfahrzeuge sowie Busse vorgegeben. Das Gesetz beinhaltet jedoch auch Ausnahmeregelungen.

Durch die gesetzliche Vorgabe von Mindestquoten soll ein Impuls zur Steigerung der Nachfrage nach sauberen, bzw. emissionsarmen und -freien Straßenfahrzeugen durch die öffentliche Hand ausgelöst. Ziel ist die Senkung von Emissionen im Verkehrsbereich. Die neuen Vorgaben gelten seit dem 2. August 2021.

Der ÖPNV leistet damit einen Beitrag zur Verringerung der CO₂- und Luftschadstoffemissionen und damit auch einen Beitrag zur Erreichung der politischen Ziele in den Bereichen Umwelt- und Klimaschutz. Daneben soll die Begünstigung einer breiteren Nachfrage von sauberen Straßenfahrzeugen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und zum Wachstum in diesem Sektor beitragen. Die Finanzierung obliegt den nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträgern, soweit nicht im Einzelfall Förderprogramme des Bundes oder eines Bundeslandes aufgelegt werden.

Die Einhaltung der Mindestziele durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber in den Bundesländern sollen diese eigenverantwortlich für ihr Hoheitsgebiet regeln und sicherstellen. Die konkrete Umsetzung durch das Land Hessen steht mit Stand Dezember 2025 jedoch noch aus. Auf Landesebene kann letztlich entschieden werden, ob die Quoten auf Landes- oder Kreisebene einzuhalten sind. Das Gesetz gibt den Ländern ferner die Möglichkeit, mit den Branchenverbänden eine Vereinbarung auf Landesebene (§ 5 Abs. 2 SaubFahrzeugBeschG) oder länderübergreifend (§ 5 Abs. 3 SaubFahrzeugBeschG) abzuschließen. Hessen hatte sich der länderübergreifenden Branchenvereinbarung für den ersten Referenzzeitraum vom 02.08.2023 bis zum 31.12.2025 im Busbereich (Klasse M 3) angeschlossen. Die Branchenvereinbarung war mit Wirkung vom 01.11.2023 in Kraft getreten. Mit Stand Dezember 2025 ist unklar, ob es für den Zeitraum 2026-2030 eine erneute branchenspezifische Vereinbarung geben wird.

Das Mindestziel für „emissionsarme und -freie“ Busse (schwere Nutzfahrzeuge, Fahrzeugklasse M3) im ÖPNV liegt für den Zeitraum Januar 2026 bis Ende 2030 bei 65 % der Neubeschaffungen. Davon sind 32,5 % durch emissionsfreie Fahrzeuge gem. SaubFahrzeugBeschG zu erfüllen.

III-3 Landesrechtlicher Rahmen

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) gibt die Rahmenbedingungen für Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vor.

Als Ziel definiert das HÖPNVG in § 3, dass der Öffentliche Personennahverkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems dazu beiträgt, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Der Öffentliche Personennahverkehr soll als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens gestärkt werden. Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs ist hierzu vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.

Die Aufgabenträger haben gemäß § 5 Abs. 2 S. 1 HÖPNVG eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des jeweiligen Nahverkehrsplans sicherzustellen. Sie sind ferner zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Hierbei definiert § 5 Abs. 1 HÖPNVG als Aufgabenträger die Landkreise, die kreisfreien Städte und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern. Diese nehmen die Aufgabe des Öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahr.

Ferner können gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 HÖPNVG kreisangehörige Gemeinden, die keine Aufgabenträger verkörpern, im Einverständnis mit dem Landkreis und nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes freiwillig Aufgaben des Öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung wahrnehmen.

III-3.1 Abgrenzung regionale und lokale Buslinien

Eine Abgrenzung zwischen regionalen und lokalen Buslinien findet sich in § 2 HÖPNVG. In Abs. 3 und 4 wird unterschieden zwischen öffentliche Personennahverkehr,

- „der alternativ zum Schienenpersonennahverkehr nach Abs. 2 erbracht wird“ („Verbundbusverkehr“),
- „der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird und der deshalb als regionale Linie in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist“ („Regionaler Busnahverkehr“)
- der zu keinen der genannten Gruppen gehört („lokaler Verkehr“).

Der Regionale Nahverkehrsplan des RMV nennt Kriterien für die Zuordnung von Linien ins regionale Liniennetz, führt deren Ausprägung aber nicht weiter aus:

- zentralörtliche Verbindungsfunktion,
- Verknüpfungsfunktion mit dem SPNV,
- Schienenersatz-/Schienenergänzungsfunktion,
- Linienlänge,

- Fahrtlänge der Reisenden,
- Anteil Ausbildungsverkehre sowie
- Anzahl betroffener Aufgabenträgerorganisationen.

III-3.2 Aufgabenträger des ÖPNV

Die Aufgabenträger nehmen gemäß § 6 Abs. 2 S. 1 HÖPNVG die Belange des regionalen Verkehrs, d. h. die Belange des Schienenpersonennahverkehrs, des Verbundbusverkehrs und des regionalen Busnahverkehrs, gemeinsam in Verkehrsverbünden wahr. An Verkehrsverbünden existieren in Hessen laut § 6 Abs. 2 HÖPNVG der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV). Alle Aufgabenträger in Hessen gehören einem dieser beiden Verbünde an. Einzig der südhessische Kreis Bergstraße kann aus Gründen der räumlichen und verkehrlichen Ausrichtung dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) angehören und hat von dieser Befugnis Gebrauch gemacht.

Die Aufgabenträger können ihrerseits gemäß § 2 Abs. 6 und § 6 Abs. 1 HÖPNVG für die Belange des lokalen Verkehrs eine Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) einrichten. Der Aufgabenträger kann dieser die Wahrnehmung seiner Aufgaben ganz oder teilweise übertragen. Benachbarte Aufgabenträger können eine gemeinsame Nahverkehrsorganisation (GNO) gründen.

Die Verbünde und die Nahverkehrsorganisationen als Aufgabenträgerorganisationen sind zur Zusammenarbeit verpflichtet, insbesondere um über ihre jeweiligen Zuständigkeitsgrenzen hinaus ein durchgängiges Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten. Darüber hinaus haben die Verkehrsverbünde gemäß § 7 Abs. 4 HÖPNVG die Nahverkehrsorganisationen bei wichtigen verkehrlichen und tariflichen Vorhaben zu beteiligen.

III-3.3 Weitere hessische Gesetze

Als weitere Gesetze des Landesrechtes, die Bezug zum ÖPNV haben, sind das Mobilitätsfördergesetz (MobFöG) und das Hessische Nahmobilitätsgesetz (NahMobG) zu nennen.

Im Mobilitätsfördergesetz ist die Landesförderung von Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV sowie für Fahrzeuge geregelt. Der Fokus liegt hierbei u.a. auf der Förderung von Maßnahmen, die der Dekarbonisierung des straßen- und schienengebundenen ÖPNV dienen.

Mit dem Hessischem Nahmobilitätsgesetz soll die Nahmobilität, also der Fuß- und Radverkehr sowie die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten, gefördert werden. Neben Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur gehört auch die Öffentlichkeitsarbeit und das Mobilitätsmanagement dazu. Da die Nahmobilität eine wichtige Zu-/Abbringer-Funktion von Stationen des ÖPNV erfüllt, hat sie für das Gesamtsystem der umweltfreundlichen Mobilität eine große Bedeutung. Dies wird im §3, Abs.3 des NahMobG betont:

„Zur Erreichung der in Abs. 1 genannten Zwecke soll die Nahmobilität und deren Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personenverkehr gefördert werden.“

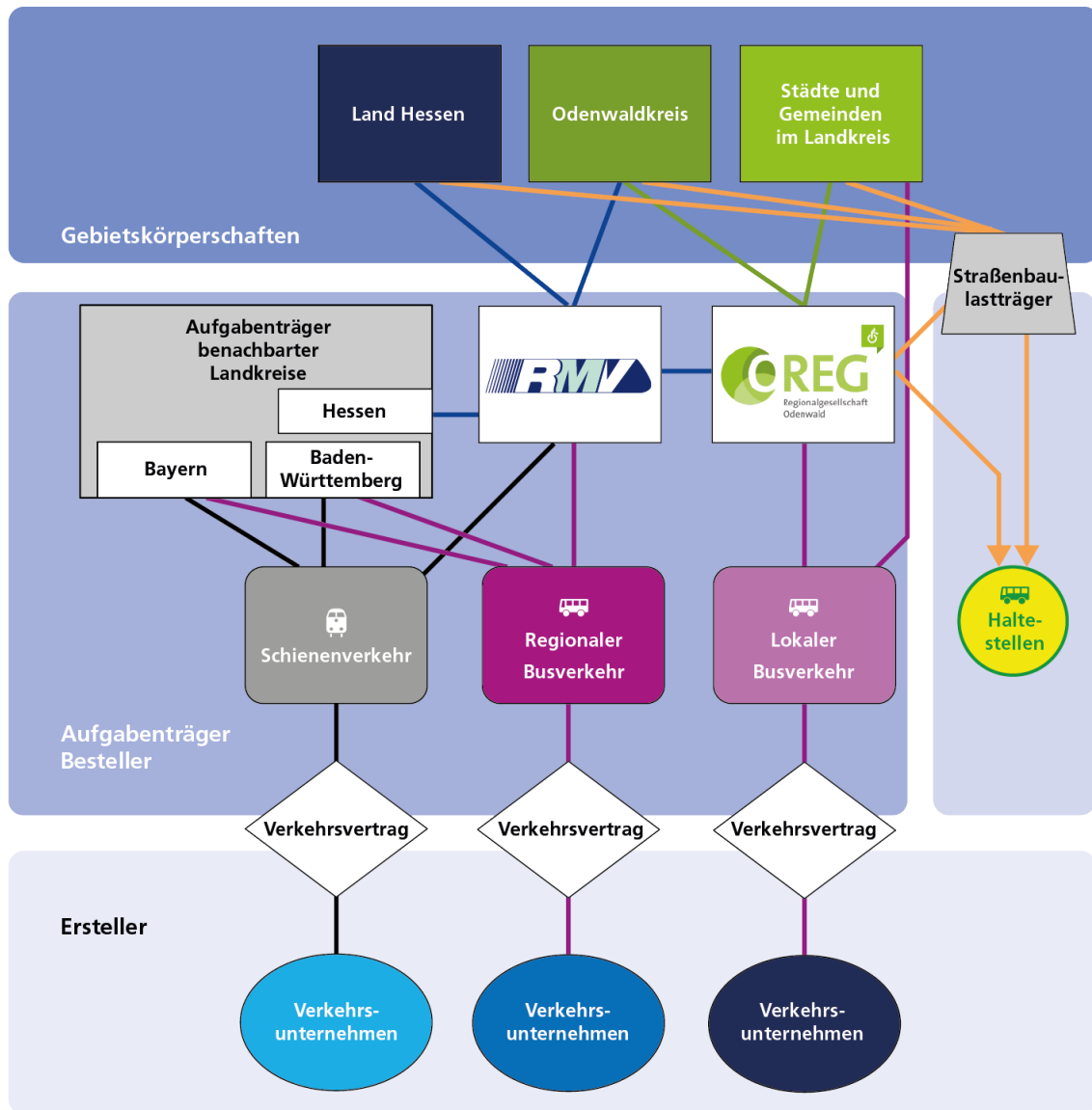


Abbildung III-3-1: Organisationsdiagramm für Verkehrsangebot und Haltestellen im Odenwaldkreis
(Grafik: IGDB)

IV Bestandsaufnahme

IV-1 Lage und Raumstruktur

Der Odenwaldkreis als gegenständlicher Planungsraum gehört der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main an und liegt im Süden Hessens. Er grenzt an die Bundesländer Baden-Württemberg (Metropolregion Rhein-Neckar) und Bayern an. Das sind im Nordwesten der Landkreis Darmstadt-Dieburg, im Westen und Südwesten der Kreis Bergstraße (Hessen), im Südwesten und Süden der Rhein-Neckar-Kreis, im Südosten der Neckar-Odenwald-Kreis (Baden-Württemberg) und im Osten und Nordosten der Landkreis Miltenberg (Bayern) (Abbildung IV-1-1).

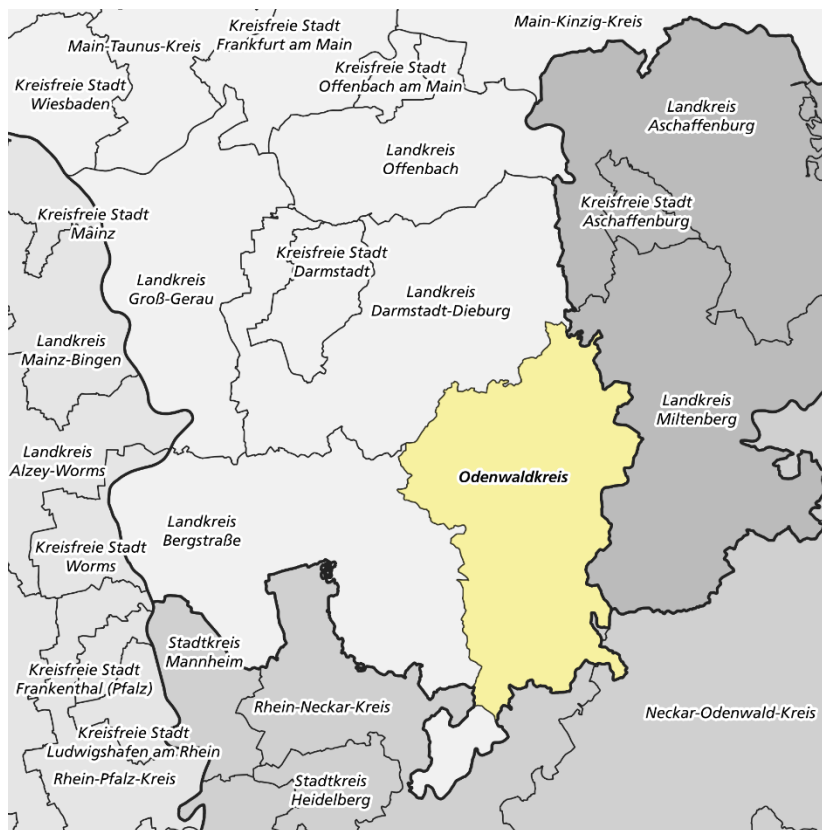


Abbildung IV-1-1: Lage des Odenwaldkreises in Südhessen

Administrative Zugehörigkeit und Gliederung

Das Kreisgebiet umfasst eine Größe von 624 km² und gliedert sich in die fünf Städte Bad König, Breuberg, Erbach, Michelstadt und Oberzent, sowie in die sieben Gemeinden Brensbach, Brombachtal, Fränkisch-Crumbach, Höchst i. Odw., Lützelbach, Mossautal und Reichelsheim (Odenwald). Die Städte und Gemeinden verfügen zusammen über 95 Stadt- und Ortsteile (Abbildung IV-1-2).



Abbildung IV-1-2: Städte und Gemeinden des Odenwaldkreises mit ihren Ortsteilen

Der Odenwaldkreis gehört dem Regierungsbezirk Darmstadt an, der zugleich die Planungsregion Südhessen bildet. Der für diese Region aufgestellte *Regionalplan Südhessen*¹ [vgl. *RP DA 2024*] ist zentrales Instrument der Raumordnung, der an den *Landesentwicklungsplan Hessen* [vgl. *HMWVW 2020*] anknüpft.

Raumstruktur

Der Odenwaldkreis ist ein ländlicher Raum. Die hessische Landesplanung differenziert zwischen ländlichen Räumen mit Verdichtungsansätzen und dünn besiedelten ländlichen Räumen. Im Odenwaldkreis werden die Stadt Oberzent und die Gemeinde Mossautal als dünn besiedelter ländlicher Raum klassifiziert, während die übrigen Städte und Gemeinden ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen darstellen (Abbildung IV-1-3) [vgl. *HMWVW 2020*].

Ländliche Räume sollen im Sinne des Regionalplans als attraktive, eigenständige und zukunftsfähige Lebens-, Arbeits-, Wirtschafts-, Natur- und Erholungsräume erhalten und weiterentwickelt werden. Dabei sollen „die die für die Versorgung der Bevölkerung notwendigen Infrastruktureinrichtungen soweit erforderlich unter Beachtung des Systems der Zentralen Orte gewährleistet werden und bei Bedarf ausgebaut werden“ [vgl. *RP DA 2024*].

Um diesen Grundsätzen und Ziele der Landesplanung gerecht zu werden ist ein starker öffentlicher Nahverkehr erforderlich. Für dünn besiedelte ländliche Räume wird dabei explizit festgesetzt, dass „die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung vorrangig durch alternative Bedienformen des Öffentlichen Verkehrs gesichert werden“ sollen [vgl. *RP DA 2024*].

Zentrale Orte

Das System der Zentralen Orte bietet eine Grundlage für die Raumordnung in dem es Orte mit überörtlicher Versorgungsfunktion klassifiziert. Diese können dann entsprechend gesichert und entwickelt werden, sodass eine Versorgung mit Gütern und Dienstleistung flächendeckend in zumutbarer Entfernung gesichert ist. Es wird zwischen Oberzentren, Mittelzentren und Grundzentren (Unterzentren und Kleinzentren) unterschieden, um die jeweilige überörtliche Bedeutung auszudrücken. Diese unterschiedlichen Einstufungen erfordern auch jeweils andere Anbindungen durch den öffentlichen Nahverkehr. Maßgebend für die zentralörtliche Einstufung der Siedlungen ist der Landesentwicklungsplan Hessen, dessen Vorgaben von den Regionalplänen übernommen werden bzw. auf den in den Regionalplänen verwiesen wird.

Oberzentren werden als Standorte mit „hochwertiger spezialisierter Einrichtungen im wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und wissenschaftlichen Bereich mit landesweiter, nationaler und internationaler Bedeutung“ definiert [vgl. *HMWVW 2020*]. Sie sollen „als

¹ Der wirksame Regionalplan Südhessen ist zurzeit die im Oktober 2011 verabschiedete Fassung. Zurzeit läuft eine Neuaufstellung, die sich in der Anhörungsphase befindet. Die für den vorliegenden Nahverkehrsplan relevanten Aussagen beider Fassungen unterscheiden sich nur wenig. Die Neuaufstellung berücksichtigt jedoch die Gebietsreform aus dem Jahr 2018, sodass diese eine bessere Grundlage für den vorliegenden Nahverkehrsplan darstellt.

Verknüpfungspunkte großräumiger und regionaler Verkehrssysteme weiter ausgebaut“ werden [ebd.].

Als Oberzentrum für den Odenwaldkreis fungiert weit überwiegend die Stadt Darmstadt. Des Weiteren sind die nahegelegenen Oberzentren Aschaffenburg für den nordöstlichen und Heidelberg für den südlichen Kreisteil von erheblicher Bedeutung. Darüber hinaus ist das Oberzentrum Frankfurt am Main, das durch den Landesentwicklungsplan als Metropole von internationaler Bedeutung festgelegt wird, ebenfalls bedeutend für den Odenwaldkreis.

Mittelzentren sind „Standorte für regional bedeutsame gehobene Einrichtungen im wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und administrativen Bereich sowie für weitere öffentliche und private Dienstleistungen“ [vgl. *HMWW* 2020]. „Sie sind Verknüpfungspunkte des öffentlichen Nahverkehrs und sollen die Verbindung zum regionalen und überregionalen Verkehr sichern“ [ebd.].

Im Odenwaldkreis erfüllen die Städte Erbach und Michelstadt die Funktion der Mittelzentren. Ihre Mittelbereiche teilen das Kreisgebiet (Abbildung IV-1-3). Für die Bewohner entlang der Kreisgrenzen sind zudem die jeweils benachbarten Mittelzentren in anderen Kreisen von Relevanz. Dies sind die Stadt Eberbach im Süden und das polyzentrische Mittelzentrum aus den Städten Obernburg am Main, Elsenfeld, Wörth am Main, Erlenbach am Main, und Klingenberg am Main im Nordosten. Die beiden kreiseigenen Mittelzentren werden darüber hinaus als „Mittelzentren PLUS im Ländlichen Raum“ klassifiziert. Das bedeutet neben der räumlichen Lage auch eine stärkere zentralörtliche Ausprägung und einem tendenziell hohen Mitversorgungsgrad [vgl. *HMWW* 2020].

Grundzentren werden in der Hessischen Landesplanung nach Unterzentren und Kleinzentren differenziert. Sie „sind als Standorte zur Konzentration von Einrichtungen der gemeindlichen Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen sowie der gewerblichen Wirtschaft zu sichern und zu entwickeln. Sie sind in das Netz des öffentlichen Nahverkehrs einzubinden“ [vgl. *HMWW* 2020]. Die Einteilung von Unterzentren und Kleinzentren und die Festlegung des zentralen Ortsteils erfolgt im Regionalplan Südhessen.

Demnach sind Unterzentren „Zentrale Orte, welche die Einrichtungen der Grundversorgung in vollem Umfang abdecken können und darüber hinaus hinsichtlich einzelner Funktionen Versorgungsangebote für angrenzende Kommunen bereitstellen können“ [vgl. *RP DA* 2024].

Dagegen sind Kleinzentren „Zentrale Orte, bei denen die Sicherung der Grundversorgung innerhalb des eigenen Gemeindegebietes im Vordergrund steht“ [vgl. *RP DA* 2024].

Im Odenwaldkreis werden Bad König, Reichelsheim, Höchst und Beerfelden (Stadt Oberzent) als Unterzentren ausgewiesen. Kleinzentren sind Brensbach, Fränkisch-Crumbach, Sandbach (Stadt Breuberg), Lützel-Wiebelsbach (Gemeinde Lützelbach), Kirchbrombach (Gemeinde Brombachtal), Unter-Mossau (Gemeinde Mossautal).

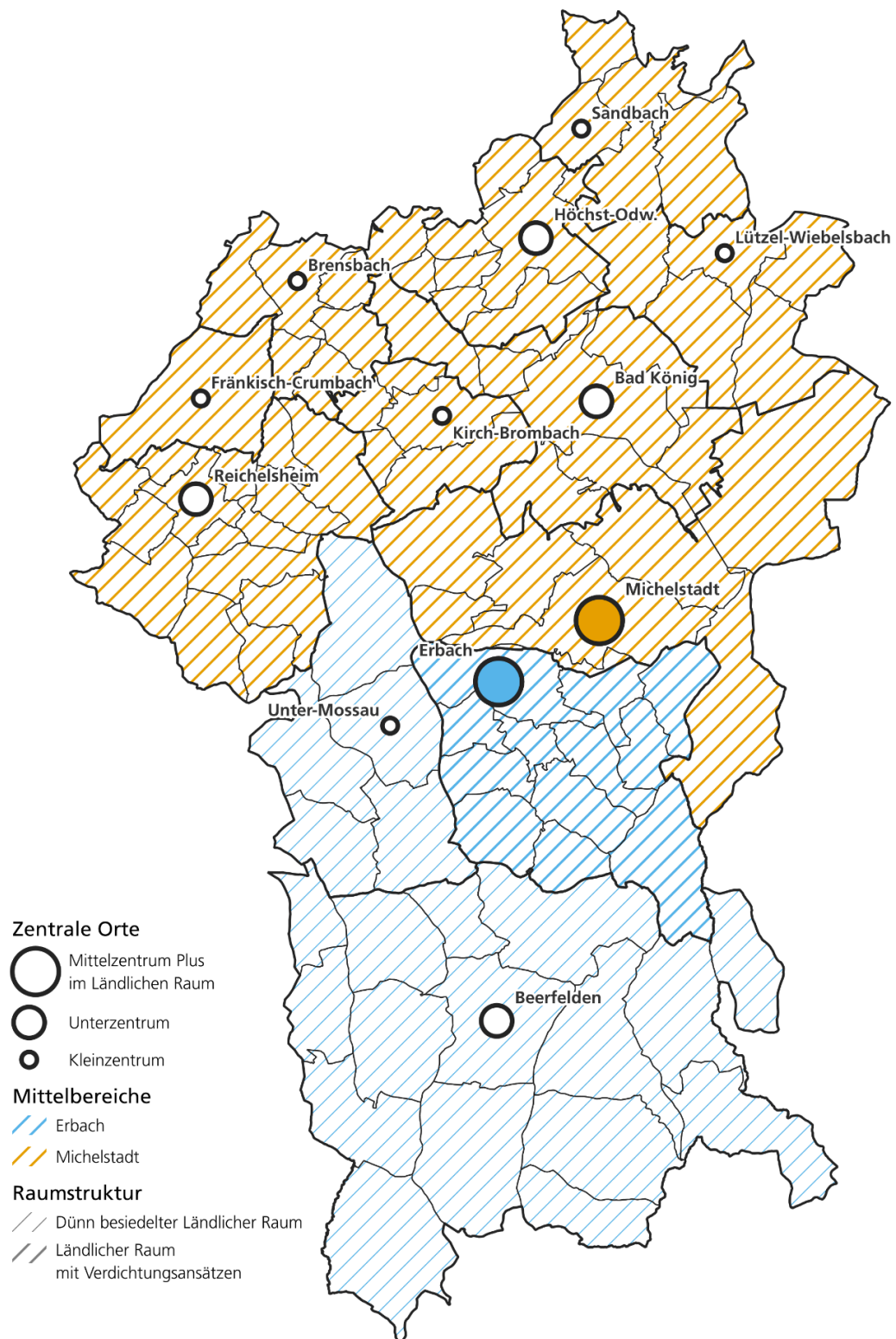


Abbildung IV-1-3: Zentrale Orte und Raumstrukturen im Odenwaldkreis

Verkehrs- und Entwicklungssachsen

Der Odenwaldkreis ist durch das namensgebende Mittelgebirge, den Odenwald, in seiner Siedlungs- und Verkehrsstruktur geprägt. Zwei in Süd-Nord-Richtung verlaufende Flusstäler bestimmen die Siedlungs- und Verkehrsachsen des Planungsraumes. Die Mümling fließt von Beerfelden (Stadt Oberzent) aus durch ein Siedlungsband mit Erbach, Michelstadt, Bad König, Höchst i. Odw. und Breuberg weiter nach Mömlingen und Obernburg am Main (beide im Landkreis Miltenberg gelegen), wo sie schließlich in den Main mündet.

Die Gersprenz mit ihren beiden Quellbächen Mergbach und Osterbach bildet das zweite, in süd-nördlicher Richtung verlaufende und raumprägende Siedlungsband im Odenwald. Im Gersprenztal liegen die Gemeinden Reichelsheim (Odenwald), Fränkisch-Crumbach und Brensbach.

In der Regionalplanung werden regional bedeutsame Verkehrs- und Entwicklungsachsen als Regionalachsen oder überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen festgelegt. Dazu heißt es:

„Entlang dieser Verkehrs- und Entwicklungsachsen soll die Verkehrsinfrastruktur vorrangig erhalten und bei Bedarf weiterentwickelt werden. Das den Verkehrs- und Entwicklungsachsen zugrundeliegende Verkehrsnetz bildet eine Grundvoraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Das verkehrliche Leistungsangebot, insbesondere im öffentlichen Verkehr soll nachfragegerecht weiterentwickelt werden. Die hierzu erforderliche Infrastruktur soll ausgebaut werden“ [vgl. *RP DA 2024*].

Der *Regionalplan Südhessen* weist für das Gebiet des Odenwaldkreises zwei **Regionalachsen** aus. Die Verläufe werden wie folgt beschrieben:

- Hanau – Seligenstadt – Groß-Umstadt – Michelstadt/Erbach – (Eberbach),
- Darmstadt – Michelstadt/Erbach – (Eberbach).

Dazu gehört eine Achse, die in Nord-Süd-Richtung den Odenwaldkreis durchquert und ihn mit dem Oberzentrum Hanau und in Kombination mit weiteren Regionalachsen mit den Oberzentren Frankfurt am Main und Heidelberg verbindet. Eine zweite Regionalachse verbindet die Zentren des Odenwaldkreises mit Darmstadt (Abbildung IV-1-4).

Die Regionalachsen sollen die Erreichbarkeit der Oberzentren sicherstellen. Dazu werden konkrete Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur und Nahverkehrsangebote gestellt. Dies wird im Regionalplan Südhessen wie folgt ausgeführt:

„In den Regionalachsen sollen der Leistungsaustausch zwischen den Mittelzentren sowie deren Anbindung an die Metropole Frankfurt am Main sowie die Oberzentren Darmstadt, Hanau, Offenbach und Wiesbaden und das überregionale Fernverkehrsnetz auch Regionsgrenzen überschreitend auf Straße und Schiene gewährleistet werden. Die dazu notwendige Verkehrsinfrastruktur und das verkehrliche Leistungsangebot entlang der Achsen sollen erhalten oder ausgebaut werden. Zur Stärkung des Umweltverbundes (Öffentlicher Personennahverkehr /Schienenpersonen-Nahverkehr/umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Fahrrad und zu Fuß gehen) haben Ausbau und Weiterentwicklung

des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs, insbesondere auf der Schiene, Priorität. Das den Regionalachsen zugrundeliegende Verkehrsnetz bildet eine Grundvoraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region“ [vgl. *RP DA* 2024].

Auch **überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen** werden für das Gebiet des Odenwaldkreises ausgewiesen (Abbildung IV-1-4). Diese entsprechen primär dem Verlauf von Teilen der Bahnstrecken der Odenwaldbahn:

- Darmstadt – Reinheim – Groß-Umstadt – Bad König – Michelstadt – Erbach,
- Hanau – Seligenstadt – Groß-Umstadt – Michelstadt – Erbach.

Über die beschriebene überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen hinaus lässt sich für die verkehrliche Anbindung und Erschließung des Odenwaldkreises jedoch faktisch drei weitere Verkehrs- und Entwicklungsachse feststellen, die den Verläufen der Bundesstraßen 38, 45 und 426 entsprechen:

- (Reinheim) – (Groß-Bieberau) – Brensbach – Fränkisch-Crumbach – Reichelsheim – (Fürth (Odenwald)),
- Höchst i. Odw. – Breuberg – (Mömlingen) – (Obernburg am Main) – (Elsfeld),
- Erbach – Oberzent – (Eberbach).

Für die Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs in den Ländlichen Räumen werden, mit Anschluss an die festgelegten Zentralen Orte und Verkehrsachsen, im *Regionalplan Südhessen* die folgenden Grundsätze definiert:

„Im Ländlichen Raum [...] sollen die lokalen Nahverkehrsorganisationen die Grundzentren möglichst mit direkten Relationen an die auf den überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen sowie Regionalachsen liegenden Haltepunkte des Schienenpersonennahverkehrs anbinden und ein attraktives sowie effizientes Bedienungsangebot sicherstellen. Die Grundzentren sollen mit einem ausreichenden Fahrten- und Bedienungsangebot an weitere Ziele des Versorgungsgebietes sowie der benachbarten Verkehrsräume entsprechend der Verkehrsnachfrage und der siedlungsstrukturellen Gegebenheiten nutzerorientiert angebunden werden. [...] Einer Streckenausdünnung des Öffentlichen Personennahverkehrs soll vorausschauend und nutzerorientiert entgegengewirkt werden. Im dünn besiedelten ländlichen Raum soll auch unter den Rahmenbedingungen einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung eine Mindestbedienung mit modernen flexiblen Bedienungsformen wie z.B. On-Demand-Verkehre sichergestellt werden. Im Sinne der Daseinsvorsorge soll im Ländlichen Raum einer Mobilitätsarmut entgegengewirkt werden“ [vgl. *RP DA* 2024].

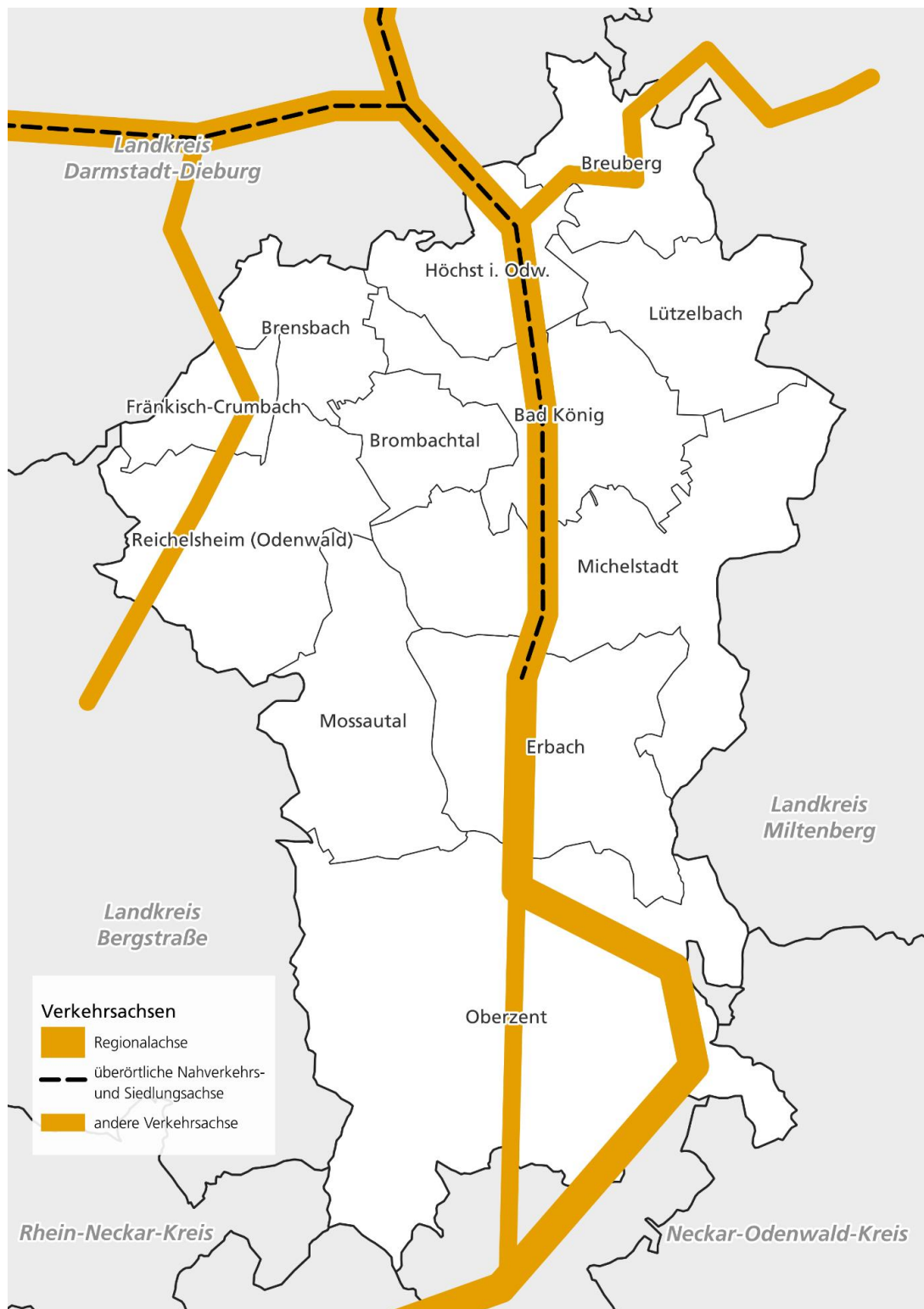


Abbildung IV-1-4: Verkehrsachsen im Odenwaldkreis

IV-2 Demographie

IV-2.1 Bevölkerungsverteilung

Im Odenwaldkreis lebten zum Jahresende 2023 97.182 Einwohner [Hessisches Statistisches Landesamt 2024]. Die Bevölkerungsdichte betrug 156 Einwohner pro km², womit der Odenwaldkreis der Landkreis mit der geringsten Bevölkerungsdichte in der Planungsregion Südhessen ist.

Tabelle IV-2-1 stellt die zentralen Größen Einwohner, Fläche und Einwohnerdichte je Stadt bzw. Gemeinde zusammen.

Stadt/Gemeinde	Einwohner	Fläche [km ²]	Einwohnerdichte [Einw. pro km ²]
Bad König	9.857	46,7	211
Brensbach	5.043	23,2	218
Breuberg	7.556	30,7	246
Brombachtal	3.484	20,4	171
Erbach	14.099	61,5	229
Fränkisch-Crumbach	3.035	16,1	188
Höchst i. Odw.	10.320	30,5	339
Lützelbach	6.788	35,4	192
Michelstadt	15.975	86,9	184
Mossautal	2.470	48,5	51
Reichelsheim	8.426	58,2	145
Oberzent	10.129	165,5	61
Odenwaldkreis	97.182	623,5	156

Tabelle IV-2-1: Angaben zu Einwohnerzahlen und Flächen der Städte und Gemeinden (Stand 31.12.2023) [Hessisches Statistisches Landesamt 2024]

Die einwohnerstärksten Kommunen sind Michelstadt (ca. 15.975 Einw.), Erbach (ca. 14.099 Einw.) Höchst (ca. 10.320 Einw.), Oberzent (ca. 10.129 Einw.), Bad König (ca. 9.857 Einw.) und Reichelsheim (ca. 8.426 Einw.).

Die einwohnerschwächsten Gemeinden sind Mossautal (ca. 2.470 Einw.), Fränkisch-Crumbach (ca. 3.035 Einw.) und Brombachtal (ca. 3.484 Einw.).

In Bezug auf die Bevölkerungsdichte (in Klammern: Einwohner pro km²) rangieren auf den ersten fünf Rängen die Stadt- bzw. Gemeindegebiete von Höchst (339), Breuberg (246), Erbach (229), Brensbach (218) und Bad König (211). Am unteren Ende der Skala liegen die Gemeindegebiete von Oberzent (61) und Mossautal (51)

Abbildung IV-2-1 zeigt eine grafische Darstellung der Einwohnerzahlen der einzelnen Stadt- und Ortsteile im Odenwaldkreis.

Siedlungsschwerpunkte befinden sich im Mümlingtal und im Gersprenztal. Im Mümlingtal befinden sich auch die einwohnerstärksten Stadt- bzw. Ortsteile. Das sind die Kernstädte bzw. -orte von Michelstadt (ca. 8.595 Einw.), Erbach (ca. 8.560 Einw.), Höchst (ca. 6.166 Einw.) und Bad König (ca. 5.260 Einw.). Die Kernstädte Erbachs und Michelstadts bilden zusammen mit ihren Stadtteilen Dorf-Erbach, Erlenbach und Lauerbach (Erbach) sowie Steinbach und Stockheim (Michelstadt) ein baulich (nahezu) zusammengewachsenes Siedlungsgebiet mit rund 23.650 Einwohnern.

Die Gebietssteckbriefe in **Anlage VII-2** führen die Einwohnerzahlen der einzelnen Stadt- und Ortsteile im Odenwaldkreis auf.

Bei diesem Zahlenmaterial handelt es sich nicht um amtliche Daten des Hessischen Statistischen Landesamtes, sondern die Angaben stammen aus den Einwohnermelderegistern der Städte und Gemeinden. Der Datenstand richtet sich nach dem jeweiligen Abfragedatum (hier im Zeitraum Jahreswechsel 2022/2023). Die Einwohnermeldedaten einer Kommune weichen von der amtlich statistischen Einwohnerzahl ab, da den jeweiligen Daten unterschiedliche Methodiken der Erhebung zugrunde liegen. Für planerische Fragestellungen auf kleinräumiger Ebene wird üblicherweise die Summe aus den gemeldeten Haupt- und Nebenwohnsitzen herangezogen. Auch aus diesem Grund weichen die gemeldeten Einwohnerzahlen von den amtlich statistischen Zahlen ab, da letztere zudem nur Hauptwohnsitze berücksichtigen.

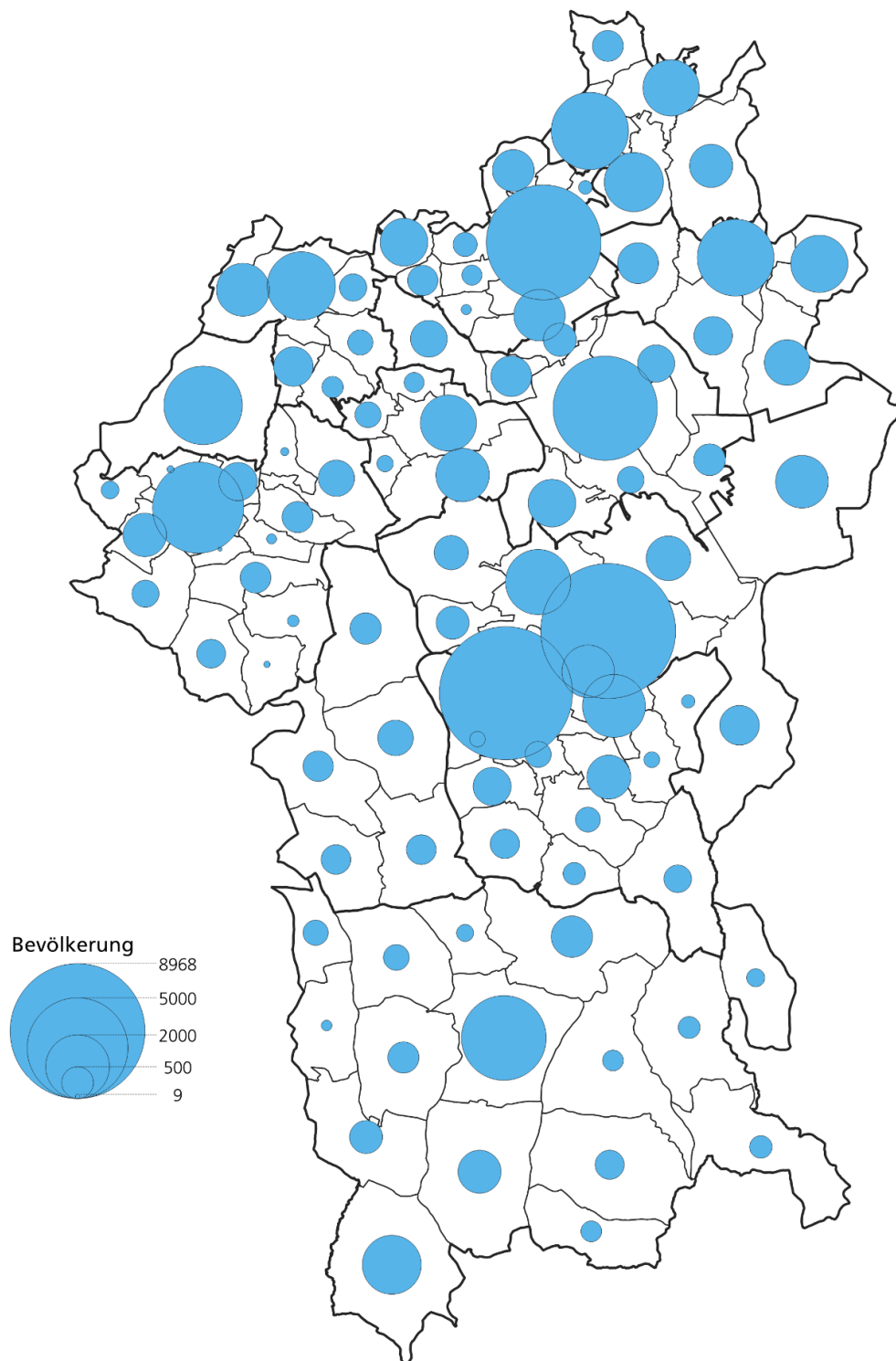


Abbildung IV-2-1: Bevölkerungszahlen im Odenwaldkreis auf Ebene der Ortsteile

IV-2.2 Altersstruktur

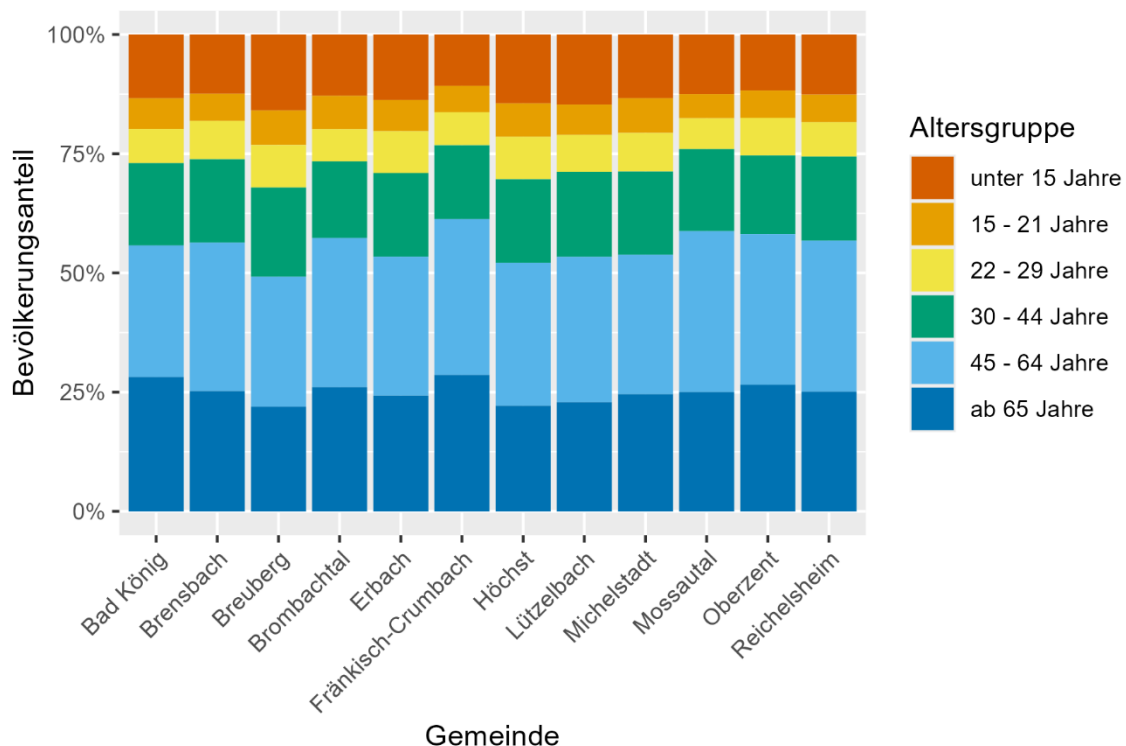


Abbildung IV-2-2: Altersstruktur in den Gemeinden des Odenwaldkreises (2022)

Die vorgenommene Einordnung der Bevölkerung in sechs Altersgruppen orientiert sich an der Relevanz für den öffentlichen Personennahverkehr (Abbildung IV-2-2). Die Altersgruppen haben zumeist unterschiedliche aktionsräumliche Verhaltensweisen und somit auch andere Präferenzen hinsichtlich der Angebots- und Bedienungsstandards im ÖPNV. Die Altersverteilung in den Städten und Gemeinden besitzt zwar eine gewisse Homogenität, dennoch sind folgende Unterschiede und Auffälligkeiten herauszustellen:

Die Städte und Gemeinden mit einem überdurchschnittlichen Anteil an Kindern (bis 14 Jahre) von über 13 % sind Breuberg, Erbach, Höchst und Lützelbach. Der geringste Anteil der Kinder an der Gesamtbevölkerung besteht in Fränkisch-Crumbach. Erweitert man den Personenkreis um die Jugendlichen bis 21 Jahre hat Michelstadt überdurchschnittlich hohe Anteile an junger Bevölkerung.

Bei den Personen im erwerbsfähigen Alter von 22 bis 64 Jahren gibt es nur geringe Abweichungen vom Kreisdurchschnitt von 55 %. Ausreißer ist hier Bad König mit besonders wenigen (52 %) Personen dieser Altersgruppe.

Größere Unterschiede lassen sich bei den Personen ab 65 Jahren erkennen. Hier liegen überdurchschnittliche Anteile in Bad König, Brombachtal, Fränkisch-Crumbach und Oberzent vor.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Breuberg, Erbach, Höchst, Lützelbach und Michelstadt die geringsten Durchschnittsalter besitzen. Sie liegen alle unter dem

Kreisdurchschnitt von ca. 46 Jahren. Neben gemeindespezifischen Besonderheiten, wie Sondereffekten durch verschiedene Zuzugswellen in Kombination mit periodisch entstandenen Wohngebieten spielt bei der Alterszusammensetzung der Wohnbevölkerung vor allem die Nähe zu den Arbeitsplatzschwerpunkten (Breuberg, Michelstadt) oder die Möglichkeit des bequemen Auspendelns (Höchst) eine Rolle. Die Gemeinde Lützelbach liegt zwischen den wichtigen Einpendlerorten Breuberg bzw. Obernburg und Elsenfeld.

Die durch die zeitliche Querschnittsanalyse erkennbaren demographischen Entwicklungen in den einzelnen Städten und Gemeinden werden sich in den kommenden Jahren vermutlich fortsetzen und sich deutlicher herausbilden. Dies wird Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, auf die Struktur der Verkehrsnachfrage (Wegehäufigkeiten, Wegelängen) und auf das Verkehrsmittelwahlverhalten haben.

IV-2.3 Demographische Entwicklungen

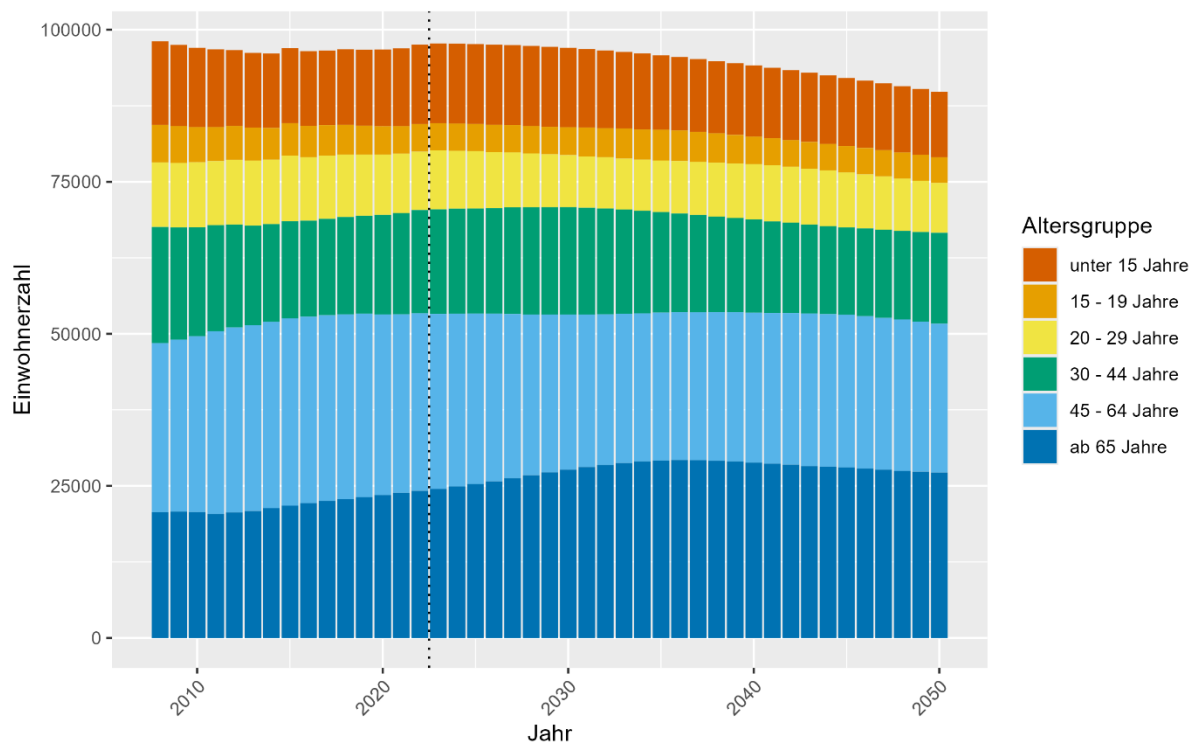


Abbildung IV-2-3: Historische und prognostizierte Entwicklung der Altersstruktur und Einwohnerzahl im Odenwaldkreis (in absoluten Zahlen) [Hessisches Statistisches Landesamt 2023].

Die Bevölkerungszahl des Odenwaldkreises nahm in der ersten Hälfte der 2010er Jahre kontinuierlich ab [vgl. Hessisches Statistisches Landesamt 2023]. Nachdem im Jahr 2003 ein Höchstwert von 100.650 erreicht wurde, sank die Einwohnerzahl seitdem auf ihren Tiefpunkt von 96.100. Erst im Jahr 2015 stoppte der Abwärtstrend. Seitdem ist die Bevölkerungszahl im leichten Aufwärtstrend und hat 2022 97.577 erreicht (Abbildung IV-2-3).

Das Hessische statistische Landesamt gehen jedoch von einem Ende des Trends aus und prognostiziert eine Abnahme für die Zukunft. Bis zum Jahr 2030 sollen im Odenwaldkreis nur noch 97.030 Personen leben und zum Jahr 2050 nur noch 89.787 Personen.

Die aktuellen Einwohnerzahlen sowie die aktuelle Prognose zeigen dabei jeweils niedrigere Werte als die Prognosen aus der letzten Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans. Für das Jahr 2020 wurde 2016 eine Zunahme der Wohnbevölkerung im Odenwaldkreis auf ca. 98.700 prognostiziert [vgl. *HA Hessen Agentur* 2016]. Tatsächlich lebten im Jahr 2020 nur 96.754 Personen im Odenwaldkreis. Die damalige Prognose sah darüber hinaus für das Jahr 2030 noch optimistischer als die heutige Prognose eine Bevölkerungszahl von 97.800 voraus.

Prognoserechnungen haften naturgemäß methodisch bedingte Unsicherheiten an. Zum einen müssen im Vorfeld Annahmen getroffen bzw. Prämissen definiert werden, zum anderen wird für den anstehenden Prognosehorizont auf einen Stützzeitraum aus der jüngeren Vergangenheit aufgesetzt. Besondere bevölkerungsrelevante Ereignisse, wie die Flucht in Folge von Kriegen, können im Prognosemodell daher zu gegenläufigen Berechnungsergebnissen führen.

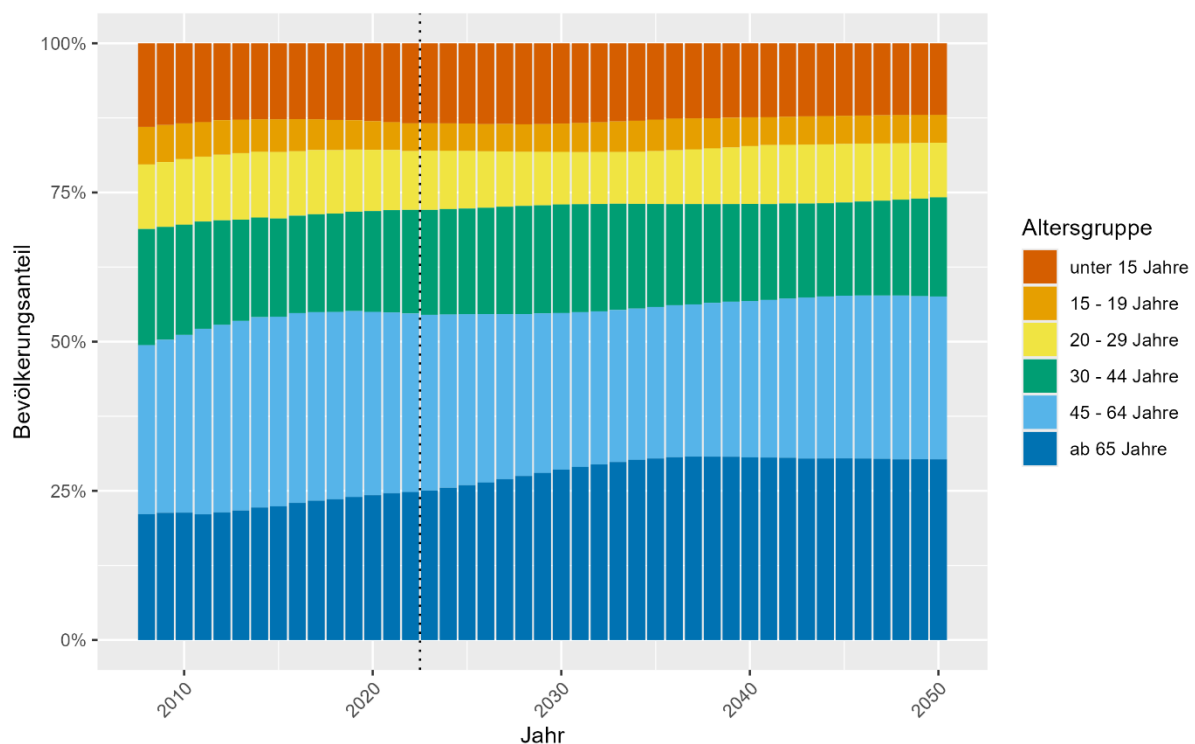


Abbildung IV-2-4: Historische und prognostizierte Entwicklung der Altersstruktur im Odenwaldkreis (in prozentualen Anteilen)

Veränderungen sind neben den Bevölkerungszahlen sind auch in der Altersstruktur der Bevölkerung vorzufinden (Abbildung IV-2-4). Die größte Veränderung ist die Zunahme des Anteils der Personen ab 65 Jahren. In Verbindung dazu nimmt der Anteil der Erwachsenen, in Zukunft insbesondere im älteren erwerbsfähigen Alter (45 bis 64 Jahre) ab. Geringfügigere Veränderungen sind auch bei allen anderen Altersgruppen prognostiziert. Der Anteil der

Kinder unter 15 Jahren soll leicht abnehmen, nachdem er zuletzt noch gestiegen ist. Der Anteil der Jugendlichen und jungen Erwachsenen unterliegt Schwankungen.

Unabhängig davon durchlief bzw. durchläuft die Einwohnerentwicklung in den einzelnen Städten und Gemeinden des Kreisgebietes unterschiedliche Phasen. Durch die relative räumliche sowie zeitliche Nähe zum Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main sowie zum Oberzentrum Darmstadt können sich beispielsweise die im nördlichen bzw. nordwestlichen Kreisgebiet gelegenen Gemeinden als Pendlerwohnorte profilieren. Durch die Konzentration großer Betriebe mit vielen Beschäftigten wie in Breuberg oder in Obernburg am Main hängt die lokale Entwicklung der Einwohnerzahlen oftmals von jener der Beschäftigtenzahlen an diesen Standorten ab.

IV-3 Beschäftigte und Berufspendelnde

Zum 30.06.2022 waren im Odenwaldkreis 50.117 Beschäftigte registriert [vgl. *Statistische Ämter des Bundes und der Länder* 2024]. Die zugrundeliegende Statistik berücksichtigt neben sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auch alle anderen Beschäftigungsformen. Somit beträgt der Anteil der Beschäftigten im Odenwaldkreis etwa 51 % der Gesamtbevölkerung. Die Summe der Beschäftigten mit Arbeitsort im Odenwaldkreis betrug im Kreisgebiet zum selben Stichtag 38.945 Personen.

Die Geringere Anzahl von Beschäftigten mit Arbeitsort im Odenwaldkreis im Verhältnis zu den Beschäftigten mit Wohnort im Odenwaldkreis bedeutet 14.598 Auspendelnde aus dem Odenwaldkreis. Gleichzeitig gibt es jedoch auch 4.750 Einpendelnde in den Odenwaldkreis.

In Abbildung IV-3-1 sind neben den Beschäftigten am Wohnort und am Arbeitsort die ungerichteten (räumlich noch nicht ausdifferenzierten) Binnen-, Ein- und Auspendler je Stadt bzw. Gemeinde mittels Säulendiagrammen dargestellt.

Vor allem in kleineren Kommunen kann durch Zu- und Wegzüge einzelner Betriebe, durch Betriebsverlagerungen oder Umstrukturierungen innerhalb weniger Jahre die Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort bei einem geringen absoluten Niveau erfahrungsgemäß gewissen Schwankungen unterliegen, weshalb die an dieser Stelle präsentierten Daten ein Querschnittsbild zum Stichtag wiedergeben.

Je mehr Einwohner eine Stadt bzw. Gemeinde hat, desto mehr Beschäftigte am Wohnort hat sie in der Regel auch. Die Anzahl der Beschäftigten am Arbeitsort hängt hingegen stark mit der örtlichen Wirtschaftsstruktur zusammen.

Die größten Arbeitsplatzschwerpunkte (in Klammern: Beschäftigte) des Odenwaldkreises sind – absolut betrachtet – Erbach (8.834), Michelstadt (8.349) und Breuberg (4.830). Die größten Arbeitgeber sind im Gesundheitswesen sowie in der Kunststoff- und Lebensmittelindustrie. Das Verhältnis zwischen Beschäftigten am Arbeitsort zu jenen am Wohnort liegt in Breuberg mit 1,28 kreisweit am höchsten, gefolgt von Erbach mit 1,21 und Michelstadt mit 1,01. Alle anderen Kommunen des Odenwaldkreises weisen Verhältniswerte von deutlich unter 1,0 auf.

Die meisten Einpendler verzeichnen Erbach (5.861), Michelstadt (5.464) und Breuberg (3.578); hiernach kommen Bad König (2.079) und Reichelsheim (1.610).

Die Gemeinden Brombachtal, Fränkisch-Crumbach, Höchst, Lützelbach, Mossautal, und Oberzent weisen im Verhältnis zu ihren Einwohnerzahlen relativ wenige Arbeitsplätze vor Ort auf. Das Verhältnis von Beschäftigten am Arbeitsort zu jenen am Wohnort liegt größtenteils bei unter 0,5. Entsprechend liegt die Auspendlerquote (Anzahl Auspendelnde zu Anzahl Beschäftigte am Wohnort) um 0,8.

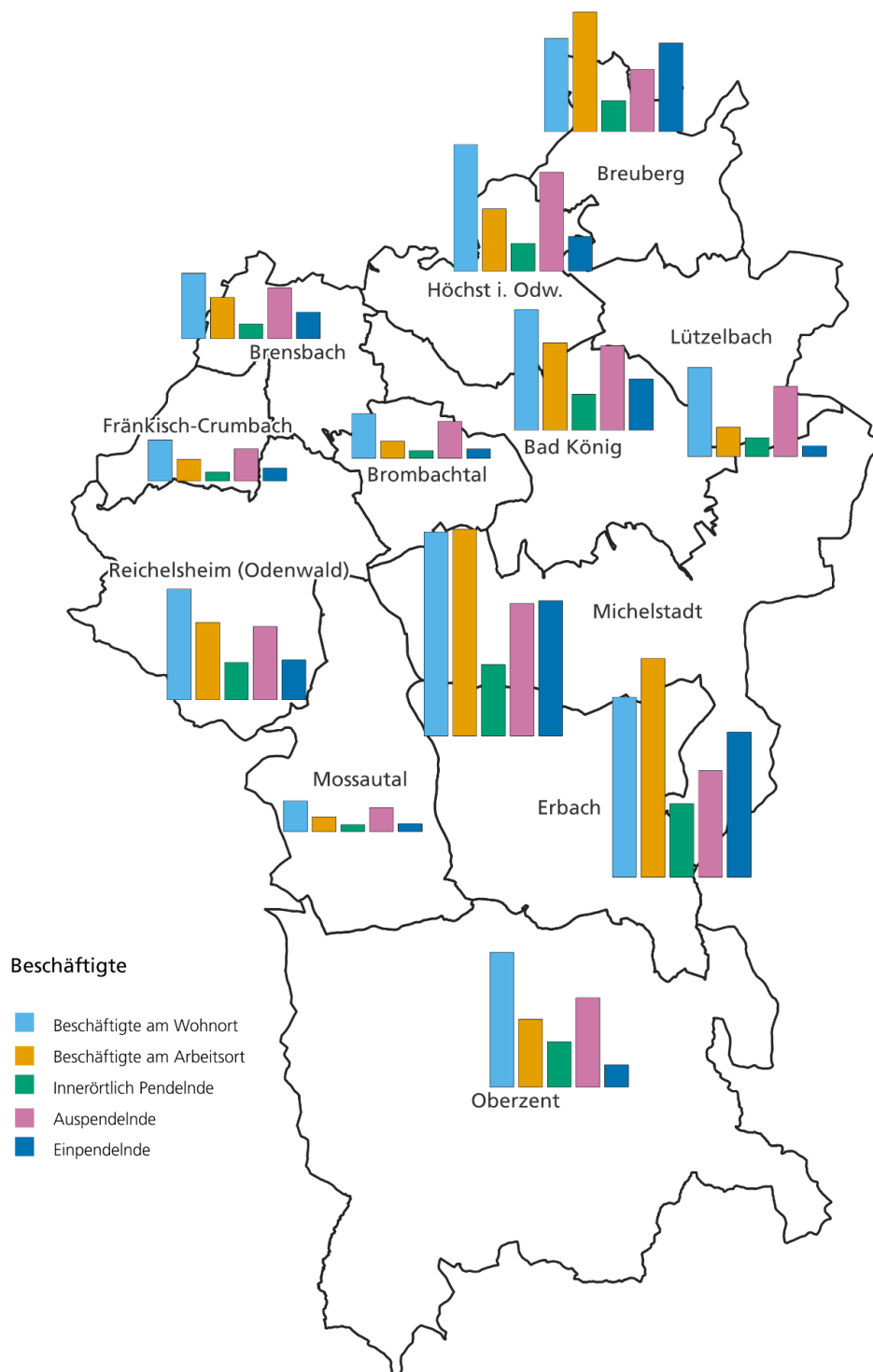


Abbildung IV-3-1: Beschäftigte mit Wohn- oder Arbeitsort im Odenwaldkreis

Abbildung IV-3-2 und Abbildung IV-3-3 zeigen die Pendelströme der Beschäftigten des Odenwaldkreises mit den auf Verkehrsachsen summierten Pendelverflechtungen zwischen den einzelnen dargestellten Gemeinden. Die Achsen-Darstellung dient der Übersichtlichkeit und entspricht nicht der tatsächlichen Verkehrsmittelnutzung und Routenwahl. Der Verlauf der Ströme orientiert sich jedoch an realen Verkehrsachsen. Berücksichtigt sind Pendelnde mit Wohn- oder Arbeitsort im hell hervorgehobenen Gebiet. Pendelverflechtungen beider Richtungen, also Ein- und Auspendler sind zusammengefasst dargestellt.

Zunächst werden in Abbildung IV-3-2 nur die Ströme dargestellt, die direkt zwischen Gemeinden des Odenwaldkreises bestehen (Kreisbinnenpendelnde). Besonders starke Ströme existieren im Mümlingtal, das einen Großteil der Bevölkerung und Arbeitsplätze des Odenwaldkreises beherbergt.

Erbach und Michelstadt liegen im Zentrum des Odenwaldkreises und können daher aus allen Teilen des Kreisgebietes sowohl mit dem motorisierten Individualverkehr als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln in einer angemessenen Zeit erreicht werden. Entsprechend weit erstreckt sich deren Einzugsgebiet, das insgesamt 7.141 Kreisbinnenpendelnde umfasst. Darin sind jedoch die Pendelnden zwischen Erbach und Michelstadt nicht enthalten. Mit 3.140 Pendelnden ist dies die größte direkte Pendelbeziehung. 1.776 Beschäftigte leben auf dem Gebiet der Stadt Michelstadt und pendeln in das Gebiet der Stadt Erbach, umgekehrt sind es 1.364. Durch die direkte Nachbarschaft besteht ein eng verwobenes Verkehrsnetz, dass Pendeln in den jeweiligen Nachbarort mit geringem oder zu vernachlässigendem Zeitaufwand ermöglicht. Während Erbach deutlich mehr Einpendelnde als Auspendelnde in den Kreis besitzt, ist das Verhältnis für Michelstadt ausgeglichen. Weitere große Beziehungen der beiden Mittelzentren des Kreises sind die zwischen Michelstadt und Bad König (934), Erbach und Bad König (802), sowie Erbach und Oberzent (856).

Die Stadt Bad König hat mit 3.273 Kreisbinnenpendelnden die drittmeisten Pendelnde nach Erbach und Michelstadt. Die zentrale Lage im Kreisgebiet macht die Stadt gut erreichbar für Pendelnde aus dem Mümlingtal, aber auch aus den anderen umliegenden Gemeinden. Gleichzeitig lassen sich von Bad König auch die umliegenden Gemeinden gut erreichen. Das Verhältnis von Ein- und Auspendelnden aus oder in den Odenwaldkreis ist hier ausgeglichen.

Dicht darauf folgt die Stadt Breuberg mit 3.116 Kreisbinnenpendelnden. Breuberg stellt wegen der dortigen Großbetriebe das drittgrößte Einpendelzentrum im Kreisgebiet dar. Von den rund 3.578 Einpendelnden nach Breuberg entstammen etwa zwei Drittel (2.281) aus den Städten und Gemeinden des Odenwaldkreises (ohne Binnenpendelnde innerhalb Breubergs). Die stärksten Einpendelströme verlaufen von Höchst (670), Lützelbach (396), Michelstadt (392), Bad König (322) und Erbach (298).

Die übrigen Gemeinden weisen überwiegend nur lokale Pendeleinzugsgebiete aus den direkt angrenzenden Städten und Gemeinden auf. Die jeweiligen Pendlerströme bleiben mit unter 500 Beschäftigten gegenüber den oben aufgeführten Arbeitsplatzschwerpunkten deutlich nachrangiger.

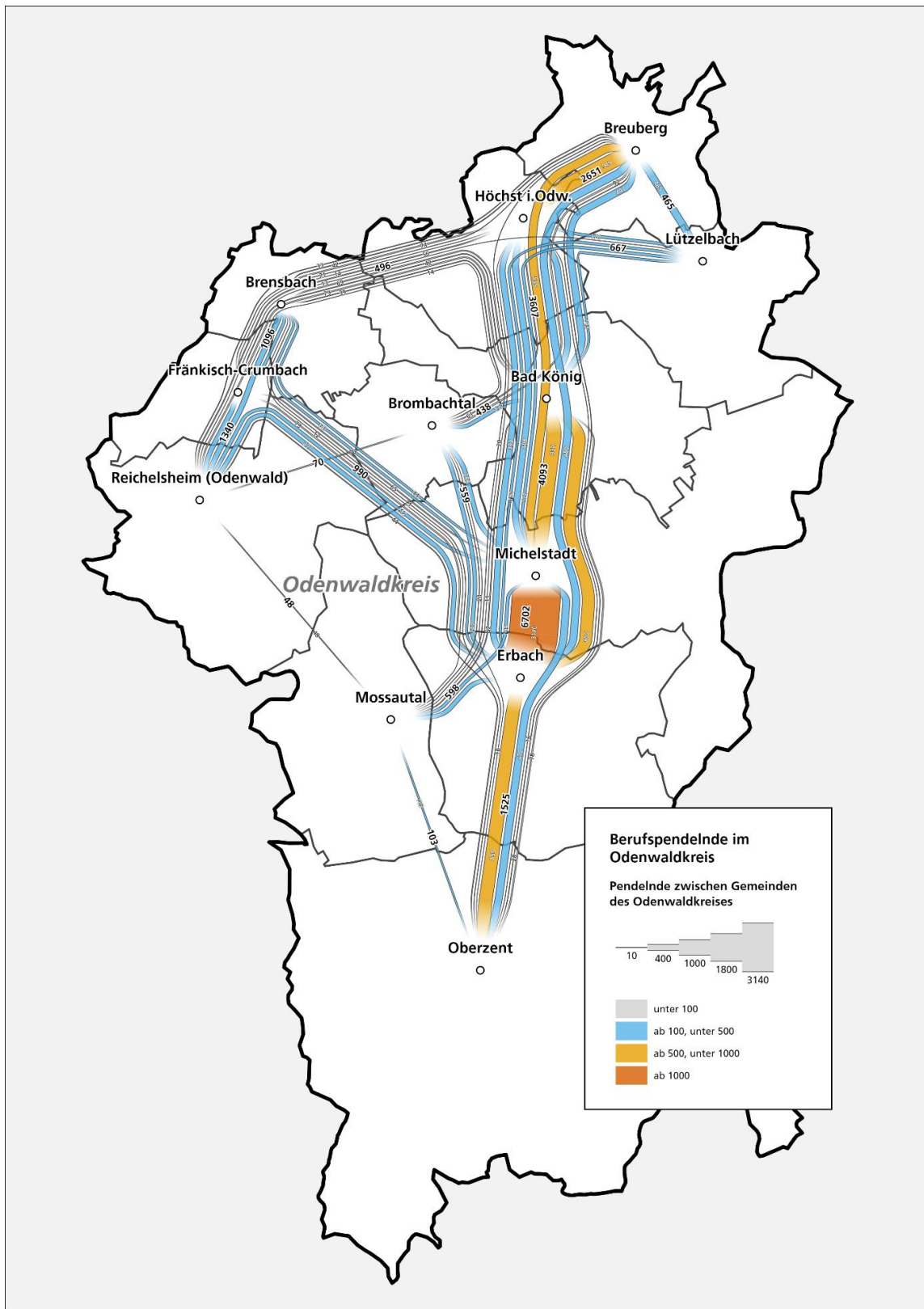


Abbildung IV-3-2: Ein- und Auspendlerströme zwischen Gemeinden des Odenwaldkreises

Neben den Pendelströmen innerhalb des Odenwaldkreises ist ein Großteil der Berufsverkehre auf kreisübergreifende Pendelströme zurückzuführen (Abbildung IV-3-3). Schwerpunktstädte sind hier die Oberzentren Darmstadt und Frankfurt. Es existieren aber auch mit den Nachbarlandkreisen bedeutende Pendelverflechtungen. Dazu kommen weitere Großstädte der umliegenden Regionen.

Die größten kreisübergreifenden Pendelströme aus dem Odenwaldkreis bestehen in den im Nord-Westen angrenzenden Landkreis Darmstadt-Dieburg mit 5.438 Pendelnden, wovon 3.935 den Odenwaldkreis verlassen. Die Kreisfreien Städte Darmstadt (3.691 Pendelnde, 3.410 Auspendelnde aus dem Odenwaldkreis) und Frankfurt am Main (1.620, 1.491) bilden jedoch die wichtigsten Arbeitsorte dieser Region für Pendelnde aus dem Odenwaldkreis. Das Gersprenztal und das Mümlingtal ab einschließlich Erbach flussabwärts (mit Nachbargemeinden) sind die dominierenden Herkunftsgebiete dieser Auspendelnden.

Weniger weite Pendelstrecken werden für die bayerischen Nachbargemeinden des im Osten angrenzenden Landkreis Miltenberg zurückgelegt. Mit Strömen von insgesamt 2.176 Pendelnden, wovon 1.395 außerhalb des Odenwaldkreises arbeiten ist diese Beziehung ausgeglichener. Die Industriestandorte um Obernburg am Main sorgen für lokal bedeutsame Pendelströme. Das nordöstlich gelegene Aschaffenburg bildet ebenfalls ein Ziel für Pendelnde primär aus dem Nordosten des Odenwaldkrieses (430, 382).

Für den Süden des Odenwaldkreises ist die Stadt Eberbach des baden-württembergischen Rhein-Neckar-Kreises zentrales Pendelziel. Von 660 Pendelnden zwischen dem Odenwaldkreis und der Stadt Eberbach verlassen 510 den Odenwaldkreis, hauptsächlich die Stadt Oberzent, zum Arbeiten. Auch die Oberzentren Mannheim (325, 255) und Heidelberg (320, 301) sind wichtige Arbeitsorte für Pendelnde primär aus dem Süden des Odenwaldkreises.

Der westlich gelegene Landkreis Bergstraße verfügt ebenfalls über ausgeprägte Pendelverflechtungen mit dem Odenwaldkreis. 2.172 Pendelnde überqueren die gemeinsame Grenze zum Odenwaldkreis. Die 1.268 Auspendler und entsprechenden 904 Einpendler sorgen für ein nahezu ausgeglicheneres Verhältnis. Die Ströme bestehen hauptsächlich zwischen den direkt benachbarten Gemeinden beider Kreise. Der größte Strom besteht für die Kreisstadt Heppenheim (Bergstraße) (226, 48).

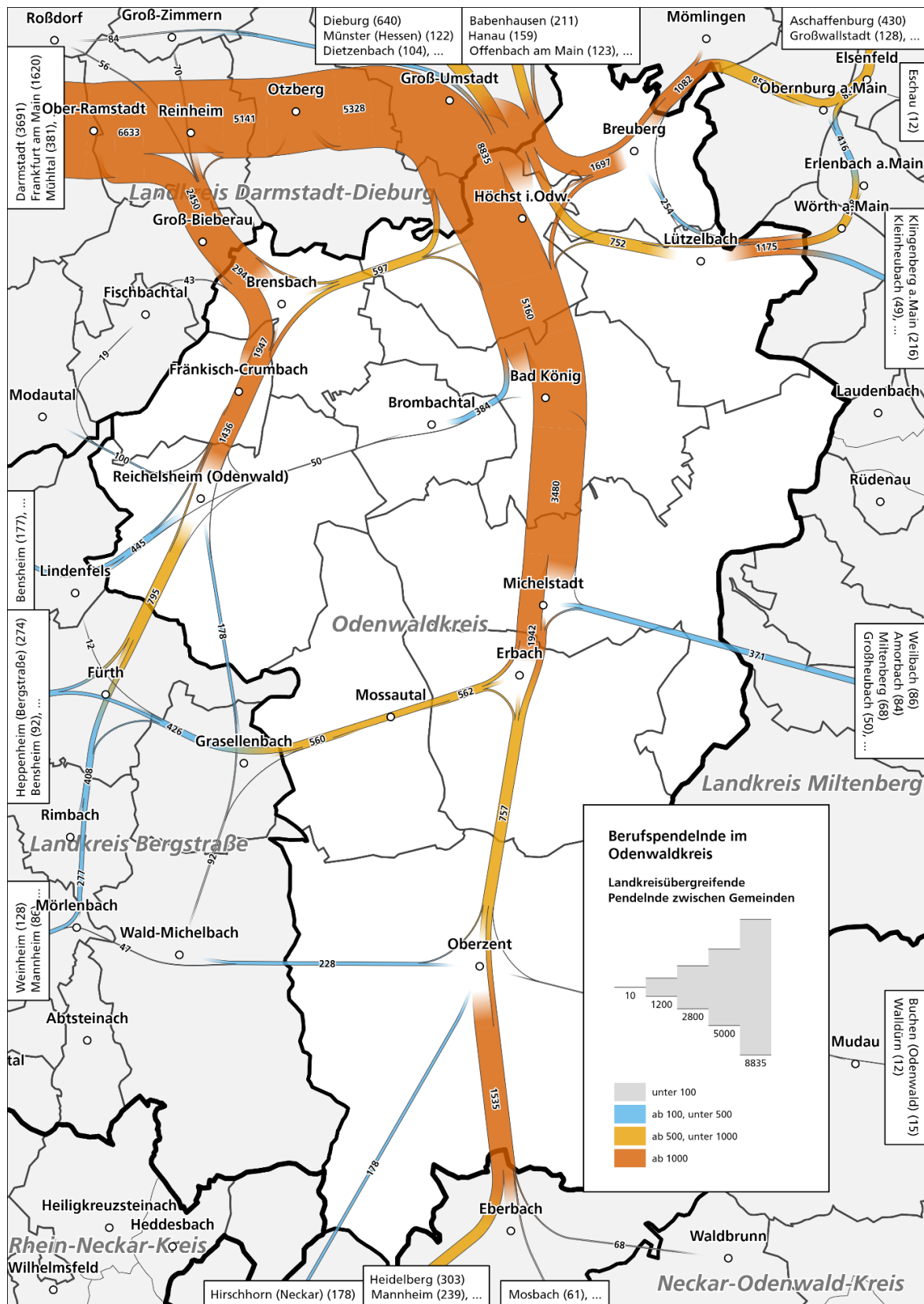


Abbildung IV-3-3: Kreisübergreifende Ein- und Auspendlerströme von Gemeinden des Odenwaldkreises

IV-4 Schulstruktur

IV-4.1 Schultypen und Schulstandorte

Der Ausbildungsverkehr stellt gerade im Odenwaldkreis das dominierende Nachfragesegment im straßengebundenen ÖPNV dar. Daher sind die Schulstandorte und deren Einzugsbereiche von erheblicher und unmittelbarer Bedeutung für das öffentliche Verkehrssystem.

Abbildung IV-4-1 zeigt alle Schulstandorte auf dem Gebiet des Odenwaldkreises stadt- bzw. ortsteilscharf. Die Darstellung enthält keine Aus- und Fortbildungsstätten spezieller Fachrichtungen.

Die **Primarstufe** kann an 26 allgemeinbildende **Grundschulen** in öffentlicher oder freier Trägerschaft im Odenwaldkreis absolviert werden. Alle Städte und Gemeinden verfügen über mindestens eine Grundschule. Insgesamt besuchten im Schuljahr 2024/25 etwa 4.000 Schülerinnen und Schüler Grundschulen im Odenwaldkreis. Oft gibt es neben Grundschulen in den Kernstädten bzw. -orten noch Grundschulstandorte in weiteren Stadt- bzw. Ortsteilen. Es verbleiben jedoch zahlreiche Ortsteile ohne eigene Grundschule. In allen Kommunen des Odenwaldkreises sind Schülerbeförderungen zu/von den Grundschulen im straßengebundenen ÖPNV notwendig. Die Einzugsbereiche der jeweiligen Grundschulen (Grundschulbezirke) sind über eine Kreissatzung detailliert festgelegt, sodass die Ausbildungspendelbeziehungen hieraus resultieren. Die gesetzlich verankerte Notwendigkeit einer Beförderung greift bei Grundschulern in der Regel bereits ab einer Distanz von zwei Kilometern zwischen Wohnort und Schule [vgl. § 161 Abs. 2 HSchG].

Die nach der Grundschule folgenden **weiterführenden Schulen** sind auf wenige größere Standorte konzentriert. Die allgemeinbildende **Sekundarstufe I** kann im Odenwaldkreis an acht verschiedenen Schulen absolviert werden. Je nach Bildungsgang bzw. angestrebtem Abschluss sind dafür unterschiedliche Schulen zu besuchen. Die Schulzweige Haupt- und Realschule werden an allen integrierten Gesamtschulen (Bad König, Erbach und Beerfelden), allen kooperativen Gesamtschulen (Rai-Breitenbach, Höchst und Reichelsheim) und einer Mittelstufenschule (Michelstadt) angeboten. Der gymnasiale Bildungsgang der Sekundarstufe I wird am einzigen Gymnasium des Odenwaldkreises (Michelstadt) sowie an drei Gesamtschulen angeboten (Rai-Breitenbach, Höchst und Reichelsheim).

Die auch zur Sekundarstufe I gehörende sonderpädagogische Förderung wird im Odenwaldkreis in drei **Förderschulen** (Erbach und Bad König) sowie teilweise auch an Gesamtschulen angeboten. Diese wurden im Schuljahr 2024/25 von etwa 220 Schülerinnen und Schülern besucht.

Durch die relative räumliche Konzentration der weiterführenden Schulen der Sekundarstufe I sowie der freien Schulwahl ab dem Eintritt in die Sekundarstufe I kommt es im Ausbildungsverkehr in erheblichem Umfang zu einer die Gemeindegrenzen überschreitenden Nachfrage. Die Notwendigkeit einer Beförderung bzw. deren Kostenerstattung durch den Träger der Schülerbeförderung greift bei diesen Schulen ab einer Distanz zwischen Wohnort und Schule von drei Kilometern [vgl. § 161 Abs. 2 HSchG].

Die **Sekundarstufe II** umfasst sowohl die Oberstufe des gymnasialen Bildungsgangs als auch alle berufsbildenden Bildungszweige.

Die allgemeinbildende **gymnasiale Oberstufe** bieten das Gymnasium Michelstadt und die zwei Gesamtschulen in Höchst und Reichelsheim an. Dies sind demnach die einzigen Schulen, an denen das Abitur absolviert werden kann. Mit dem Ende der Schulpflicht und somit auch dem Eintritt in die Oberstufe endet die Kostenübernahme der Schulbeförderung durch den Kreis.

Insgesamt besuchten im Schuljahr 2024/25 etwa 6040 Schülerinnen und Schüler allgemeinbildende weiterführende Schulen der Sekundarstufen I und II.

Der Odenwaldkreis verfügt mit dem „Beruflichen Schulzentrum Odenwaldkreis“ in Michelstadt über eine berufliche Schule, die unterschiedliche Schulformen bündelt und unter anderem auch ein Berufliches Gymnasium enthält. Dort wurden im Schuljahr 2024/25 etwa 1401 Schülerinnen und Schüler unterrichtet. Die Schulwegkostenträgerschaft des Kreises erstreckt sich nur auf das erste Berufsschuljahr.

Der Träger der Schülerbeförderung entscheidet darüber, ob die Beförderung mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV, im freigestellten Schülerverkehr oder mittels privaten Kraftfahrzeugs (gegen Kostenerstattung) erfolgt [vgl. § 161 Abs. 4 HSchG].

Maßgebende Schulstandorte

Der mit Abstand größte Schulstandort im Odenwaldkreis (über alle Schulformen) ist die Kernstadt Michelstadt mit etwa 3.590 Schülerinnen und Schülern im Schuljahr 2024/25. Darauf folgen die Kernorte Höchst (1.710), Reichelsheim (1.330) und die Kernstadt Erbach (1.320). Die übrigen größeren Standorte sind Rai-Breitenbach (Breuberg), Bad König und Beerfelden (Oberzent) mit jeweils etwa 840, 800 bzw. 660 Schülerinnen und Schülern im Schuljahr 2024/25.

Diese Schulstandorte ziehen Schuleinpendler in erheblichem Maße an. Diese sind häufig auf die Fahrten im straßengebundenen ÖPNV angewiesen. Bad König, Erbach, Höchst und Michelstadt sind auch mit dem SPNV erreichbar; für die übrigen drei Standorte Beerfelden, Rai-Breitenbach und Reichelsheim besteht keine direkte Anbindung an die Odenwaldbahn.

Tiefgreifende Veränderungen bei den Schulstandorten sind zwischenzeitlich nicht erfolgt und bisher auch nicht in naher Zukunft geplant. Der Odenwaldkreis hat jedoch im Jahr 2025 eine Überprüfung aller Schulstandorte beauftragt. Die Ergebnisse des Gutachtens könnten in Zukunft Umstrukturierungen verursachen. Veränderungen bei den Schulen hinsichtlich ihrer Standorte und ihrer pädagogischen Ausrichtung haben Auswirkungen auf die Schülerströme und somit auch auf das Angebot vor allem im straßengebundenen ÖPNV.

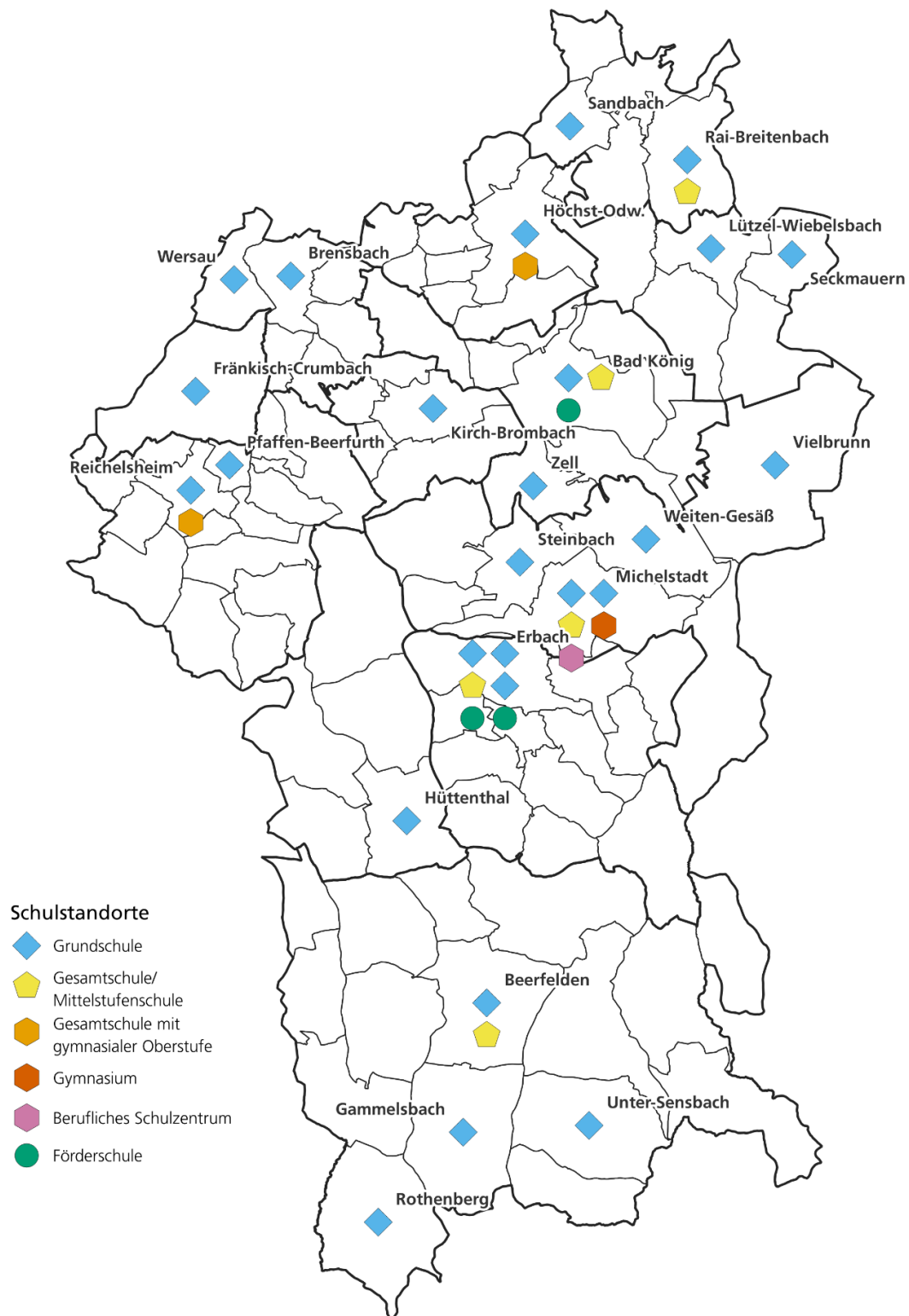


Abbildung IV-4-1: Schulstandorte im Odenwaldkreis

IV-4.2 Schulpendelnde

Im Folgenden werden die Verflechtungen im Ausbildungsverkehr der Schulen des Odenwaldkreises mit Stand vom 01.01.2025 aufbereitet. Neben den umfangreichen Pendelströmen innerhalb des Kreisgebiets bestehen auch ausgeprägte Ein- und Auspendelbeziehungen in die angrenzenden Landkreise.

Ausbildungsverkehrsströme innerhalb des Odenwaldkreises

Abbildung IV-4-2 zeigt die im Ausbildungsverkehr entstehenden Verkehrsströme. Die Grafik zeigt die auf Verkehrsachsen summierten Pendelverflechtungen differenziert nach Schultypen zwischen den einzelnen dargestellten Stadt- und Ortsteilen. Datengrundlage sind die Schülerinnen und Schüler, die eine Fahrkarte vom Kreis gestellt bekommen. Für die Schulen der Sekundarstufe II ist demnach davon auszugehen, dass die Ströme tatsächlich größer sind. Die gewählte Darstellung der Verkehrsachsen orientiert sich an den vorhandenen ÖPNV-Angeboten. In Einzelfällen kann die tatsächliche Verkehrsmittelnutzung und Routenwahl abweichen. Die in der Grafik dargestellten Querschnittswerte dienen einer groben Einordnung der pendelnden Schülerzahlen und lassen keine detaillierten Rückschlüsse auf die tatsächliche Auslastung von ÖPNV-Angeboten zu. Detailliertere Angaben zur Nutzung einzelner ÖV-Angebote können den Ergebnissen der im Rahmen des Nahverkehrsplans durchgeführten Fahrgasterhebung entnommen werden (siehe **Kapitel IV-8**).

Da im gesamten Kreisgebiet **Grundschulen** vorhanden sind entstehen hier nur kleinräumliche Verflechtungen. Die Zahl der pendelnden Schülerinnen und Schüler (sogenannte Fahrschülerinnen und Fahrschüler) ist daher bei vielen Grundschulen entsprechend niedrig. Durch Ortsteile ohne eigene Grundschule entstehen jedoch zu einigen Grundschulen nicht unerhebliche Pendelströme, die sich auf etwa 1.200 Schülerinnen und Schülern summieren. Die meisten Fahrschüler aller Grundschulen hat die Breuberg-Schule in Rai-Breitenbach mit etwa 230 zu befördernden Schülerinnen und Schülern aus den umliegenden Orten.

Der Großteil der Ausbildungsverkehrsströme entsteht durch **weiterführende Schulen** (mind. etwa 3380 Fahrschülerinnen und Fahrschüler). Die Einzugsgebiete der Schulen erstrecken sich schwerpunktmäßig auf die Ortsteile des Wohnorts und benachbarten Gemeinden. Es lassen sich allerdings für jeden Standort kleinere Verflechtungen in entferntere Orte erkennen. Insbesondere das Gymnasium und das Berufliche Schulzentrum (beide in Michelstadt) haben durch ihre jeweils einmalige Schulform im Kreis verhältnismäßig große Einzugsgebiete mit vielen Schülerinnen und Schülern aus entfernteren Orten. Ähnliches ist auch bei der Ernst-Göbel-Schule (Höchst) und die Carl-Weyprecht-Schule (Bad König) zu beobachten. Eine Vielzahl unterschiedlicher Schulformen und Ausrichtungen bedeutet in diesem Fall auch eine Vielzahl an unterschiedlichen Verkehrsströmen. Schulpendelnde zwischen Gersprenz- und Mümlingtal sind kaum vorhanden. Das Gersprenztal bündelt seine kreisinternen Ströme auf den weiterführenden Schulstandort in Reichelsheim. Im Mümlingtal bestehen dagegen Überlappungen und Überlagerungen von Ausbildungsverkehrsströmen. Schüler aus Gemeinden ohne weiterführende Schule, wie Mossautal und Brombachtal, verteilen sich auf die umliegenden Schulen.

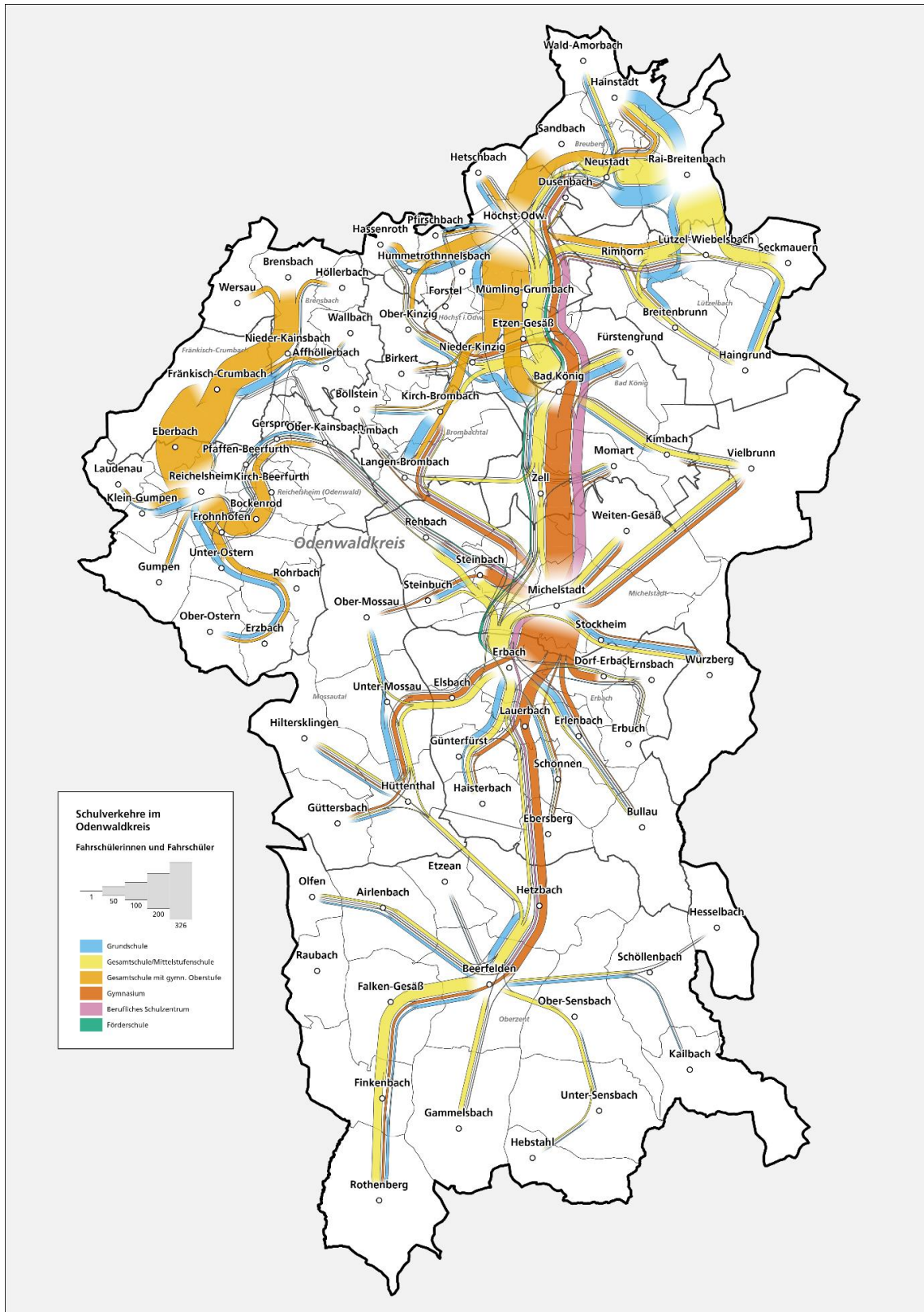


Abbildung IV-4-2: Verkehrsströme des Ausbildungsverkehrs im Odenwaldkreis

Kreisübergreifende Ausbildungsverkehrsströme

Der Odenwaldkreis verfügt neben den kreisinternen Ausbildungsverkehrsströmen auch ausgeprägte Ausbildungspendelbeziehungen über seine Kreisgrenzen, bzw. auch die Grenzen Hessens, hinaus. Abbildung IV-4-3 und Abbildung IV-4-4 zeigen die größten kreisübergreifenden Ausbildungsverkehrsströme des Odenwaldkreises analog zu Abbildung IV-4-2. Auspendelströme und Einpendelströme sind jeweils durch unterschiedliche Farbtöne unterschieden. Aufgrund der teils unterschiedlichen Regelungen und Zuständigkeiten bei kreisübergreifenden Schulbesuchen beziehen sich die Daten bei Abbildung IV-4-3 und Abbildung IV-4-4 auf alle Fahrschülerinnen und Fahrschüler unabhängig von den Fahrkarten. Zudem sind Einzelfälle bzw. zu kleine Pendelbeziehungen nicht abgebildet.

Die kreisübergreifenden Ausbildungsverkehrsströme des Odenwaldkreises bündeln sich auf die drei Regionen Gersprenztal (Abbildung IV-4-3), Unterzent (Abbildung IV-4-4) und Oberzent.

Die meisten kreisfremden Schülerinnen und Schüler im Odenwaldkreis besitzt die Georg-August-Zinn-Schule in Reichelsheim (Abbildung IV-4-3). Ein Großteil der etwa 220 externen Schülerinnen und Schüler stammt aus den benachbarten Gemeinden Lindenfels und Fürth des Landkreises Bergstraße. Die vielen Einpendler sind auf frühere Bemühungen des Kreises zurückzuführen, der mit externen Schülerinnen und Schülern den Erhalt der Oberstufe der Schule abgesichert hat. Die Entwicklung der Oberstufe in Reichelsheim kann auch als Grund dafür gesehen werden, dass in die entgegengesetzte Richtung heute kaum noch Schülerinnen und Schüler den Odenwaldkreis für das Gymnasium in Rimbach (Martin-Luther-Schule) verlassen. Im nördlichen Gersprenztal besteht eine bedeutende Auspendelbeziehung von Schülerinnen und Schülern aus Brensbach mit seinen Ortsteilen nach Groß-Bieberau zur Albert-Einstein-Schule (Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe).

Weitere kreisübergreifende Verflechtungen bestehen in der Unterzent um die Gemeinden Höchst, Breuberg und Lützelbach (Abbildung IV-4-4). Schwerpunkt der Beziehungen ist der bayerische Landkreis Miltenberg. Die meisten Einpendler besitzt in diesem Gebiet die Ernst-Göbel-Schule in Höchst. Auch die Georg-Ackermann-Schule in Rai-Breitenbach wird von einem nicht unerheblichen Anteil bayerischer Schülerinnen und Schüler besucht. Auspendler aus dem Odenwaldkreis besuchen hier vor allem die Gymnasien in Erlenbach und Elsenfeld.

Für die Oberzent ist das Gymnasium in Eberbach als Auspendelziel relevant. Hier gibt es ca. 30 Auspendler die vor allem aus den südlichen Ortsteilen stammen.

Darüber hinaus gibt es noch weitere Fälle von kreisübergreifenden Fahrschülerinnen und Schülern die als Einzelfälle keine Verkehrsströme von planerisch relevantem Ausmaß ergeben.

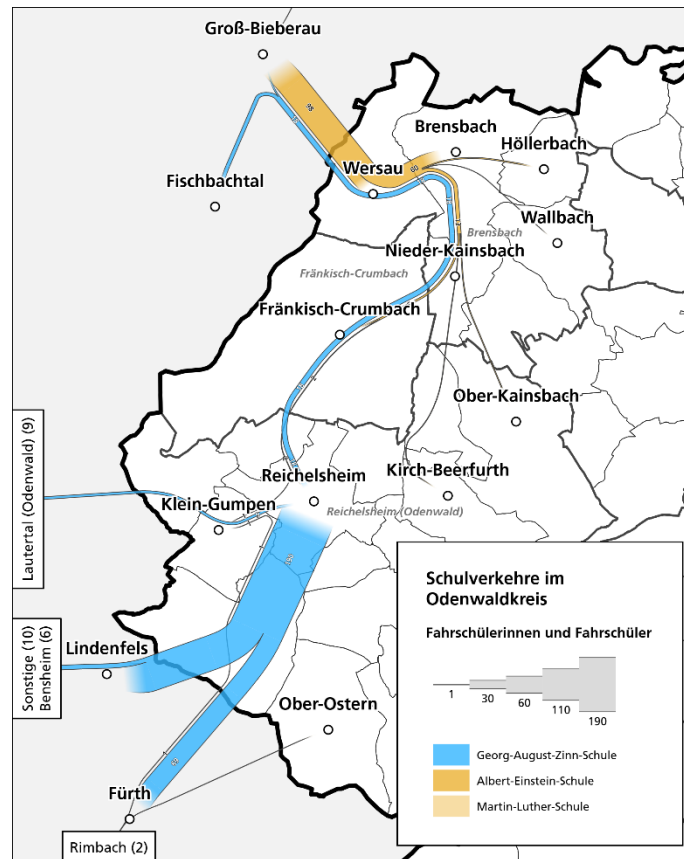


Abbildung IV-4-3: Kreisübergreifende Verkehrsströme des Ausbildungsverkehrs im Gersprenztal

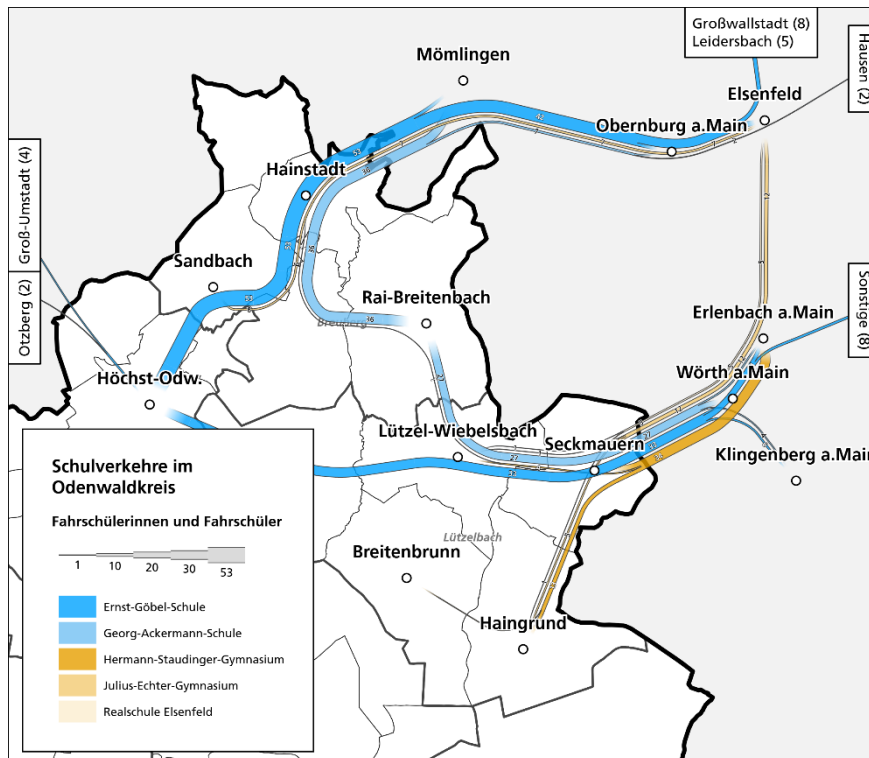


Abbildung IV-4-4: Kreisübergreifende Verkehrsströme des Ausbildungsverkehrs in der Unterzent

IV-4.3 Entwicklung der Schülerzahlen

Im Zeitraum von 2018 bis 2025 ist die Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler an allen Schulen im Odenwaldkreis von 11.110 um etwa 5% auf etwa 11.660 gestiegen. In Abhängigkeit von den Schulformen sind die Entwicklungen der Schülerzahlen jedoch teils gegensätzlich. Die detaillierten Verläufe der Schülerzahlen sind zusammengefasst für einige Schulformen in Abbildung IV-4-5 dargestellt.

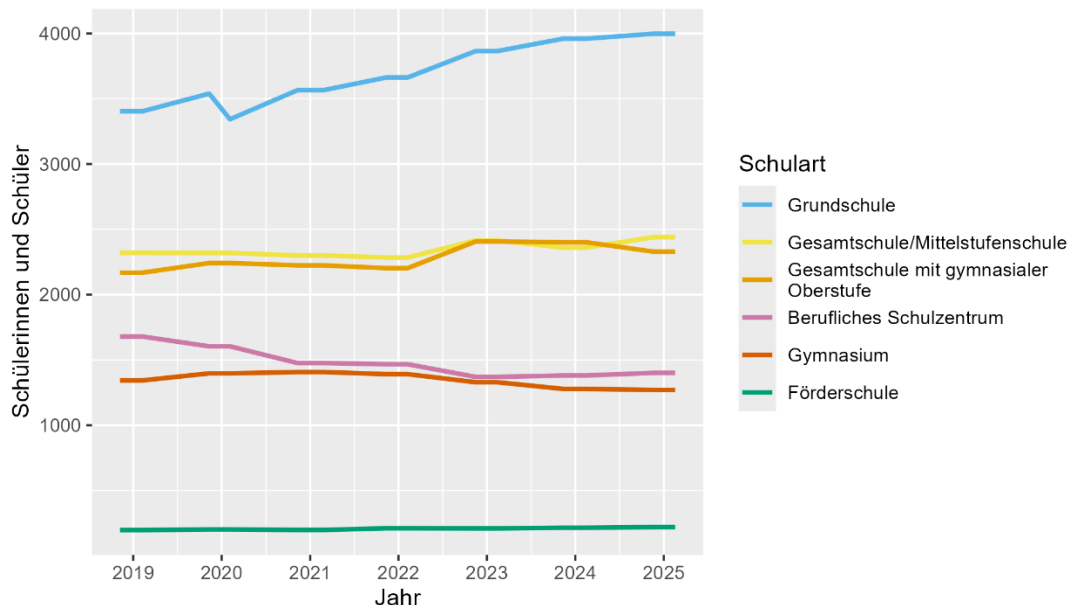


Abbildung IV-4-5: Entwicklung der Zahl der Schülerinnen und Schüler an Schulen im Odenwaldkreis zwischen 2018 und 2025 nach Schulart

Die Zahl der Grundschüler und Grundschülerinnen unterlag der größten Veränderung. Ausgehend von etwa 3400 Schülerinnen und Schülern im Jahr 2018 gab es einen Anstieg um etwa 15% auf 4000 im Jahr 2025. Somit ist das Wachstum der gesamten Schülerzahlen zu einem großen Teil auf die Grundschulen zurückzuführen.

Auch bei den allgemeinbildenden weiterführenden Schulen gab es zuletzt einen Anstieg der Schülerzahlen. Insgesamt gab es einen Anstieg der Zahl der Schülerinnen und Schüler von etwa 5.830 um 3% auf 6.040. Hier bestehen jedoch Unterschiede zwischen den Schulformen. Während die Zahl der Schülerinnen und Schüler, die das Gymnasium besuchen leicht abnahm haben die Gesamtschulen (inklusive deren Gymnasialzweige und Mittelstufenschulen) ihrer Schülerzahlen erhöht.

Den größten Rückgang verzeichnet das Berufliche Schulzentrum. Ausgehend von etwa 1.680 Schülerinnen und Schülern im Jahr 2018 ist die Zahl um etwa 20% auf 1.400 im Jahr 2025 gesunken.

Die Förderschulen weisen in etwa konstante Schülerinnen- und Schülerzahlen auf.

Bei dieser Entwicklung spielt neben den Auswirkungen des demographischen Wandels auch die freie Schulwahl eine Rolle, die im Zeitverlauf je nach Präferenzen Schwankungen unterliegt. So gibt es zwischen den weiterführenden Schulen einen Wettbewerb um die

Schüler der Region, der auch über die Kreisgrenzen hinweg besteht. Somit wird die Zahl der Schülerinnen und Schüler an Schulen im Odenwaldkreis auch durch Entwicklungen der benachbarten Landkreise beeinflusst.

Die Betrachtung der Entwicklung der Zahl der Schülerinnen und Schüler an einzelnen Schulen bestätigt dies (Abbildung IV-4-6). Während die alle anderen Gesamtschulen des Odenwaldkreises Zuwächse zwischen 2018 und 2025 verzeichnen konnten, hat die Carl-Weyprecht-Schule (CWS) in Bad König Schülerinnen und Schüler verloren. Im Vergleich mit den Verlusten des Beruflichen Schulzentrum und des Gymnasiums sind die der CWS jedoch vergleichsweise gering. Das stärkste Wachstum unter den Gesamtschulen konnte die Ernst-Göbel-Schule in Höchst verzeichnen. Die Gesamtschulen in Breuberg, Beerfelden und Reichelsheim hatten ähnliche Zuwächse. Die größten positiven Veränderungen können bei den Grundschulen verzeichnet werden. Hier hat das stärkste Wachstum von über 100 Schülerinnen und Schülern die Schule an der Mümling in Höchst erzielt. Es folgen die Grundschulen in Sandbach und Beerfelden mit starken Zuwächsen.

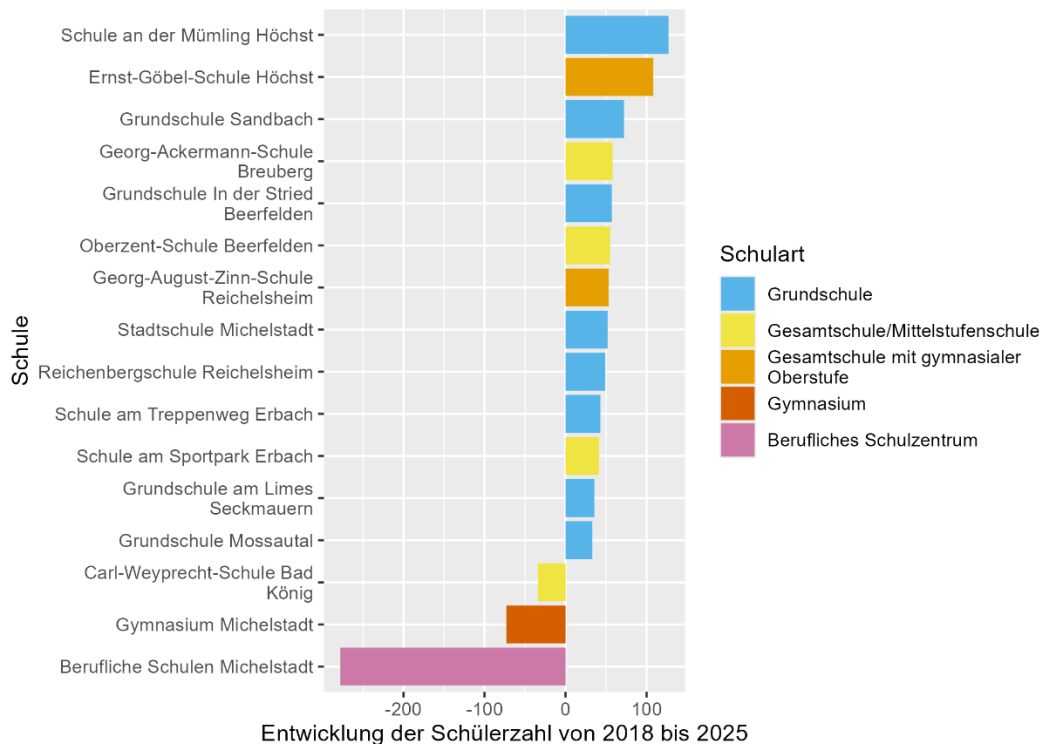


Abbildung IV-4-6: Entwicklung der Zahl der Schülerinnen und Schüler an Schulen im Odenwaldkreis zwischen 2018 und 2025 an einzelnen Schulen mit Veränderungen von über 30

IV-5 Touristische Erschließung der Odenwaldregion

Der Odenwald grenzt im Norden und Westen an die Ballungsräume Frankfurt/Rhein-Main und Rhein-Neckar heran. Die gesamte Odenwaldregion bietet sich für die Bewohner dieser Ballungsräume als tagestouristisches Ziel besonders an. Neben etlichen Klein- bzw. Mittelstädten mit ihren historischen Zentren und baulichen Kulturdenkmälern unterschiedlicher Epochen ist es vor allem die attraktive Landschaft, die von vielen Tagesbesuchern und Erholungssuchenden geschätzt wird. Zur Erschließung durchziehen mehrere überregionale Wander- und Radwanderwege die Region.

Im Odenwaldkreis sind es vor allem die drei Städte im Mümlingtal, die gerne touristisch besucht werden:

- Bad König (Thermalbad, Kurpark, Schloss),
- Erbach (Schloss mit barocker Parkanlage, Altstadt),
- Michelstadt (mittelalterliche Altstadt).

Darüber hinaus bietet der Odenwald weiter tagestouristische Anziehungspunkte. Dies sind u.a.:

- Burg Breuberg (oberhalb von Breuberg-Neustadt),
- Freilichtmuseum Römische Villa Haselburg (bei Höchst-Hummetroth),
- Obrunnschlucht (bei Höchst i. Odw.),
- Einhardsbasilika (in Michelstadt-Steinbach),
- Schloss mit Schlossgarten Fürstenau (in Michelstadt-Steinbach),
- Jagdschloss Eulbach mit englischem Landschaftspark und Tierfreigehege (bei Michelstadt-Würzberg),
- Jagdschloss Krähberg (an der Passhöhe Reußenkreutz zwischen Hetzbach, Schöllchenbach und Ober-Sensbach auf dem Gebiet der Stadt Oberzent),
- Marbach-Stausee (zwischen Oberzent-Beerfelden, Erbach und Mossautal),
- Bikepark Oberzent-Beerfelden (im Tal und auf der Sensbacher Höhe),
- Schloss Reichenberg (bei Reichelsheim; mit Tagungs- und Begegnungsstätte).

Die Angebote im Schienenverkehr als auch im straßengebunden öffentlichen Verkehr bieten auch an Wochenenden und an Feiertagen Angebote, die touristische Belange entlang ihrer Korridore abdecken.

IV-6 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Odenwaldregion wird von sieben Bahnstrecken durchschnitten bzw. tangiert:

- *Hessische Odenwaldbahn*: Frankfurt am Main – Hanau / Darmstadt – Groß-Umstadt-Wiebelsbach – Höchst i. Odw. – Bad König – Michelstadt – Erbach – Eberbach,
- *Maintalbahn*: Aschaffenburg – Obernburg/Elsenfeld – Klingenberg (Main) – Miltenberg (– Wertheim – Lauda),
- *Madonnenlandbahn*: Miltenberg – Amorbach – Walldürn – Buchen – Seckach,
- *Neckartalbahn*: Heidelberg – Eberbach – Mosbach-Neckarelz (– Bad Friedrichshall),
- *Weschnitztalbahn*: Weinheim (Bergstr.) – Mörlenbach – Fürth (Odenw.).

Die Hessische Odenwaldbahn ist die für den Odenwaldkreis wichtigste Bahnstrecke. Die eingleisige, nicht-elektrifizierte Strecke verläuft vom Knotenbahnhof Groß-Umstadt-Wiebelsbach im Landkreis Darmstadt-Dieburg aus in Nord-Süd-Richtung über Höchst, Bad König, Michelstadt, Erbach, und Oberzent nach Eberbach im Rhein-Neckar-Kreis (vgl. Abbildung IV-6-1). In Eberbach bestehen Anschlüsse über die Neckartalbahn nach/aus Heidelberg bzw. Mosbach. In Groß-Umstadt-Wiebelsbach teilt sich die Strecke und bindet den Odenwaldkreis an Darmstadt und Hanau bzw. Frankfurt an.

Aufgabenträger für den SPNV in Südhessen ist der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), zu dessen Gesellschaftern auch der Odenwaldkreis zählt. Mit der Durchführung des Regionalzugbetriebes auf der Odenwaldbahn ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen VIAS Rail GmbH beauftragt. Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist die DB InfraGO AG für den Fahrweg und die Verkehrsstationen.

Die Einzelheiten zum SPNV-Angebot sind in den Liniensteckbriefen in **Anlage VI-1** zusammengestellt. Die Angaben beziehen sich auf das Fahrplanjahr 2024.

Auf dem Gebiet des Odenwaldkreises besteht das SPNV-Angebot hauptsächlich aus zwei *RegionalBahn*- und einer *RegionalExpress*-Linien. Die Bedienschemata sind zwischen den Wochentagen (Montag bis Freitag) und den Wochenendtagen nicht einheitlich:

An Wochentagen bietet der RE 80 in einer zweistündlichen Grundtaktung eine schnelle Verbindung zwischen Erbach und Darmstadt (Hbf.). Diese RE-Linie wird durch die RB-Linien 81/82 überlagert, die abwechselnd Darmstadt Hbf. (RB 81) und Frankfurt a. M. Hbf. (RB 82) anfahren. Bei letzterem Linienabschnitt wird der Darmstädter Hbf. ausgelassen und ab Darmstadt Nordbahnhof nach Frankfurt am Main Hbf. ohne Halte gefahren. Somit verfügt der Odenwaldkreis ebenfalls über eine schnelle umsteigefreie Anbindung an die Kernzone des Ballungsraumes Rhein-Main. Die RB-Linien 81/82 verkehren zwischen Groß-Umstadt-Wiebelsbach und Erbach in einem stündlichen Grundtakt, zwischen Erbach und Eberbach lediglich zweistündlich. Diese Taktlinien werden zu den Hauptverkehrszeiten durch Verstärkerzüge bzw. nicht vertaktete Einzelzüge ergänzt.

Am Knotenbahnhof Groß-Umstadt-Wiebelsbach bestehen abgestimmte Taktanschlüsse zu/von den Linien RE 85 und RB 86, die über Groß-Umstadt (Kernstadt) und Babenhausen

nach Hanau verlaufen. Die RE-Linie 85 setzt ihre Fahrt über Hanau hinaus weiter nach Offenbach am Main (Hbf.) und Frankfurt am Main (Hbf.).

An Wochenend- und Feiertagen entfällt die RE-Linie 80 zwischen Erbach und Darmstadt (Hbf.). Stattdessen übernimmt die RE-Linie 85 über Babenhausen und Hanau alle zwei Stunden eine zusätzliche umsteigefreie Anbindung des Odenwaldkreises (ebenfalls ab/ bis Erbach) an Frankfurt am Main (Hbf.).

In Abbildung IV-6-1 sind besondere Merkmale der Bahnstationen angegeben. Die Züge der RE-Linien 80 und 85 halten im Odenwaldkreis nur an den Bahnhöfen der mittel- und unterzentralen Orte Höchst, Bad König, Michelstadt und Erbach (Start- bzw. Endbahnhof). An diesen Bahnstationen sowie in Oberzent-Hetzbach bestehen zudem systematische Übergänge zum straßengebundenen ÖPNV.

Alle Bahnstationen entlang der Odenwaldbahn zwischen Höchst i. Odw. und Erbach (jeweils einschließlich) verfügen über stufenfreie Zugänge vom öffentlichen Straßenraum aus zu den Bahnsteigen. An den Haltepunkten Höchst-Hetschbach und Oberzent-Hetzbach ist dies nur bedingt der Fall. An den zwei schwach frequentierten Bahnstationen Schöllnbach und Kailbach der Stadt Oberzent fehlen stufenfreie Bahnsteigzugänge.

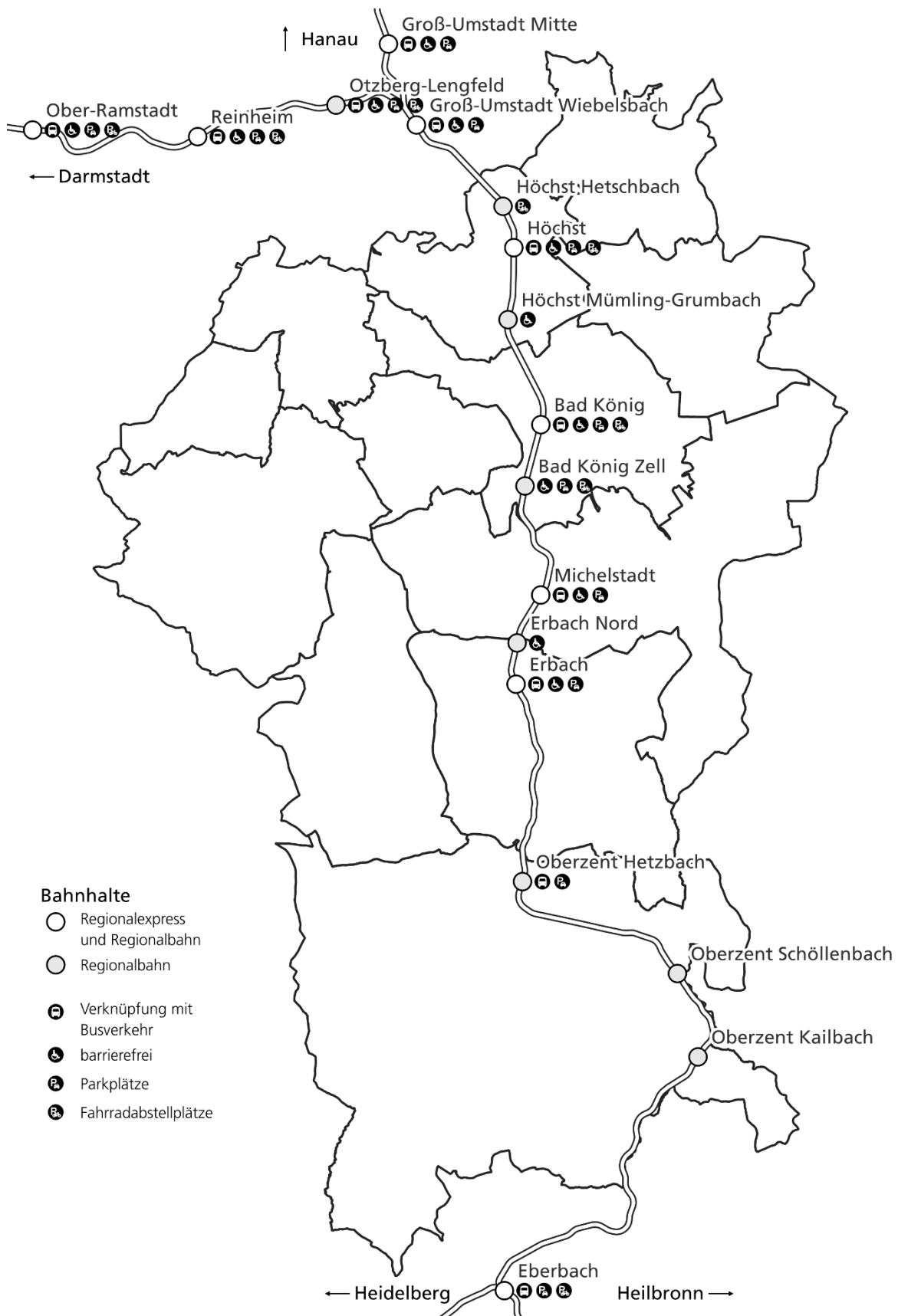


Abbildung IV-6-1: Verlauf der Odenwaldbahn mit Bahnhalten und deren Merkmalen

IV-7 Verkehrsbelastungen im Straßennetz

Die Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr im Straßennetz des Odenwaldkreises werden durch *Hessen Mobil* alle fünf Jahre im Rahmen der bundesweiten Straßenverkehrszählung auf Landes- und Bundesstraßen im Odenwaldkreis erhoben (*Hessen Mobil* 2022). Abbildung IV-7-1 zeigt die Ergebnisse der Verkehrszählung aus dem Jahr 2021 für die erhobenen Straßenabschnitte im Odenwaldkreis.

Die größten Verkehrsbelastungen im Straßennetz entstehen im mittleren Mümlingtal zwischen Erbach und Höchst auf der B 45. Schwerpunkte liegen in Michelstadt (Überschneidung mit B 47), nördlich von Michelstadt und südlich von Höchst.

Auch die Bundesstraßen des Gersprenztals (B 47 und B 38) werden stark belastet. Dabei nehmen die Verkehrsmengen im Norden zu. Insgesamt liegen die Verkehrsmengen jedoch hinter denen des Mümlingtals zurück.

Weitere stark ausgelastete Streckenabschnitte im Odenwaldkreis sind die B 426 in Breu-berg und Höchst, die B 47 im Osten von Michelstadt, die B 45 zwischen Erbach und Beerfel-den.

Abseits dieser stark belasteter Straßenabschnitte bestehen auf den meisten Straßen im Kreisgebiet nur vergleichsweise geringe Verkehrsmengen.

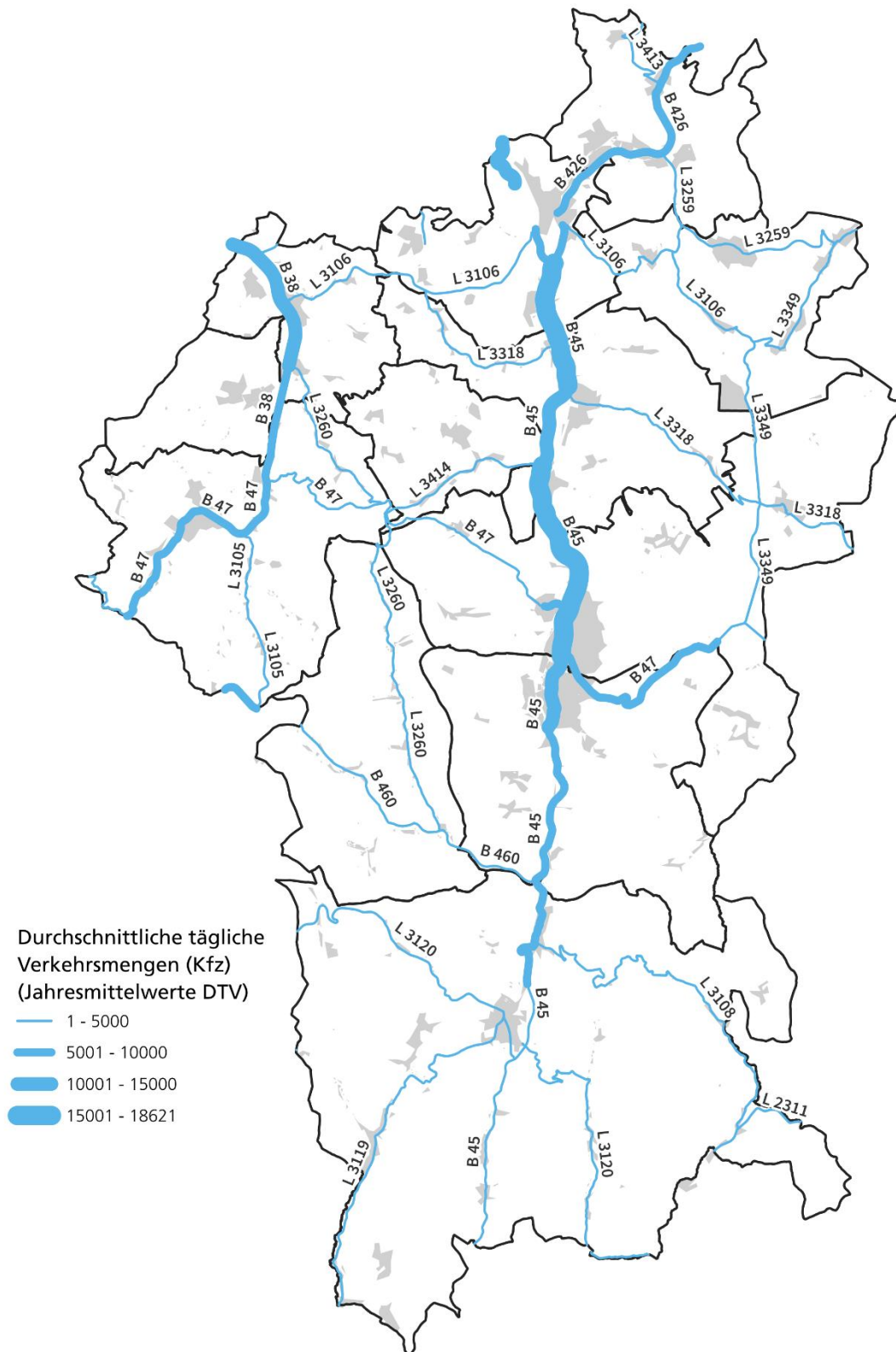


Abbildung IV-7-1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (Kfz) im Odenwaldkreis im Jahr 2021.
Datengrundlage: Verkehrszählung 2021 [Hessen Mobil 2022]

IV-8 Verkehrsnachfrage

IV-8.1 Buslinien in Festbedienung

IV-8.1.1 Fahrgasterhebung 2024

Der Odenwaldkreis beauftragte im Jahr 2024 eine Fahrgasterhebung auf allen Linien in Aufgabenträgerschaft des Kreises mit Regelbedienung. Die Erhebung erfolgte von Februar bis Juni des Jahres 2024 und beinhaltete ausschließlich Schulzeiträume. Bedarfsverkehre wurden nicht erhoben, da die Nachfrage und Reiseketten über die Buchungsportale ermittelt werden kann. Die Erhebung erfolgte in Form einer personengestützten Fahrgastzählung und Fahrgastbefragung. Die Fahrgastbefragung ergänzt die Informationen der Fahrgastzählung um strukturelle Informationen über das Reiseverhalten der Fahrgäste.

Die eingesetzten Erhebenden registrierten entlang des jeweiligen Linienlaufwegs an allen Haltestellen die Ein- und Aussteiger in/aus dem Fahrzeug sowie als Kontrollgröße den Fahrgastbesatz im Fahrzeug zwischen zwei Haltestellen. Die analysierten und hochgerechneten Daten der Fahrgastzählung liefern in Verbindung mit den Fahrtstrecken zwischen den Haltestellen die Beförderungsleistung in Einheiten von Personenkilometer (Pkm) sowie die Beförderungsfälle (BFF) im Untersuchungsgebiet.

In der Fahrgastbefragung wurden ergänzende Informationen unter anderem zum Fahrtzweck, verwendeten Fahrkarte und dem Vor- und Nachverlauf der Reise erfragt. Eine Aufstellung der gestellten Fragen befindet sich in **Anlage IV-1.1**.

IV-8.1.2 Fahrgastaufkommen

Die Ergebnisse der Fahrgastzählung, hochgerechnet auf das Fahrplanjahr 2024 und zusammengefasst nach Liniengruppen stellen sich wie in Tabelle IV-8-1 aufgeführt dar.

Linien	Beförderungsfälle / Jahr	Personenkilometer / Jahr
1-6	419.147	1.440.339
10-15	322.254	2.689.233
20-24	681.220	4.654.165
30-39	479.002	3.979.559
40-48	353.946	2.132.323
50-56	376.828	3.744.544
Summe	2.632.397	18.640.163

Tabelle IV-8-1: Beförderungsfälle und Personenkilometer auf den Linien des Odenwaldkreises im Fahrplanjahr 2024

Zwischen den einzelnen Linien bestehen signifikante Unterschiede im Fahrgastaufkommen. Besonders viele Beförderungsfälle entfallen auf die CityBus Linien 1-4, die Linien 22 und 23 sowie auf die Linie 50 (Abbildung IV-8-1).

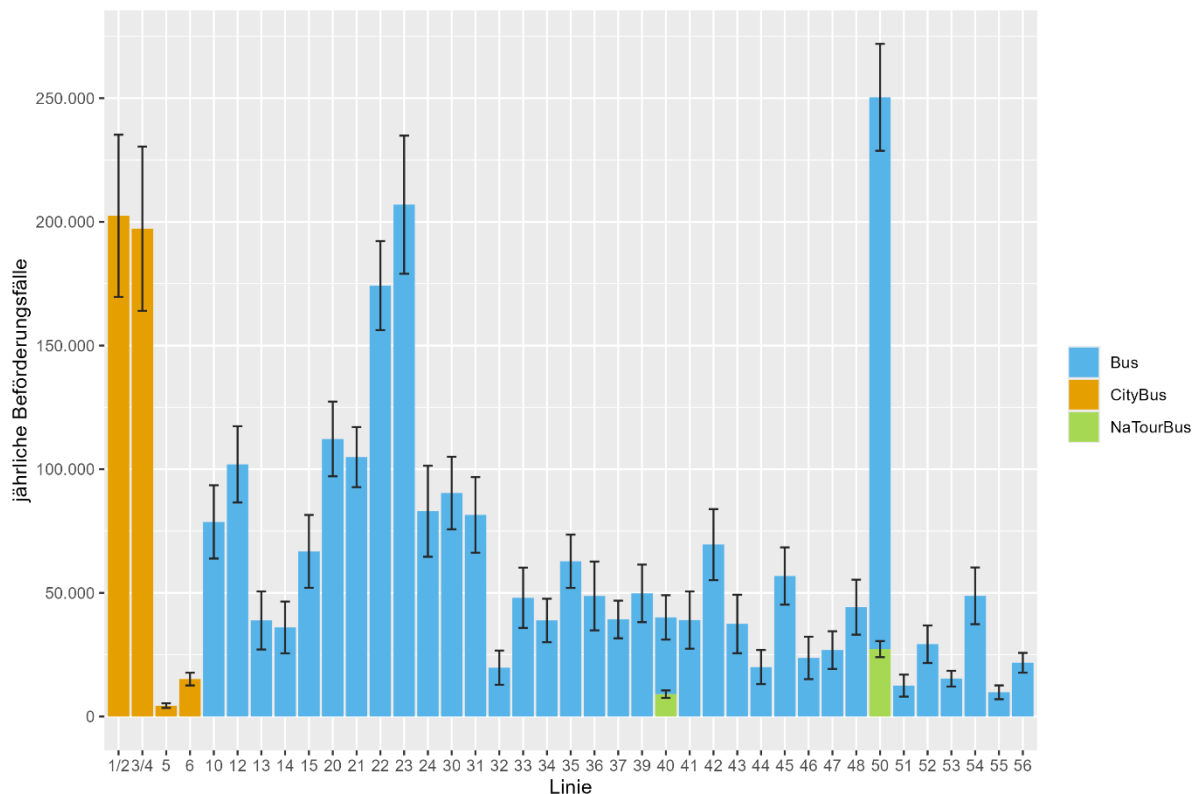


Abbildung IV-8-1: Jährliche Beförderungsfälle inklusive des zugehörigen statistischen Fehlers differenziert nach Linien

Auch die mit dem Fahrgastaufkommen verbundene Beförderungsleistungen unterscheiden sich je nach Linie (Abbildung IV-8-2). Der im Vergleich zu den Beförderungsfällen deutlich kleinere Anteil des CityBus an der Beförderungsleistung resultiert aus den gegenüber anderen Linien kürzeren Wegstrecken.

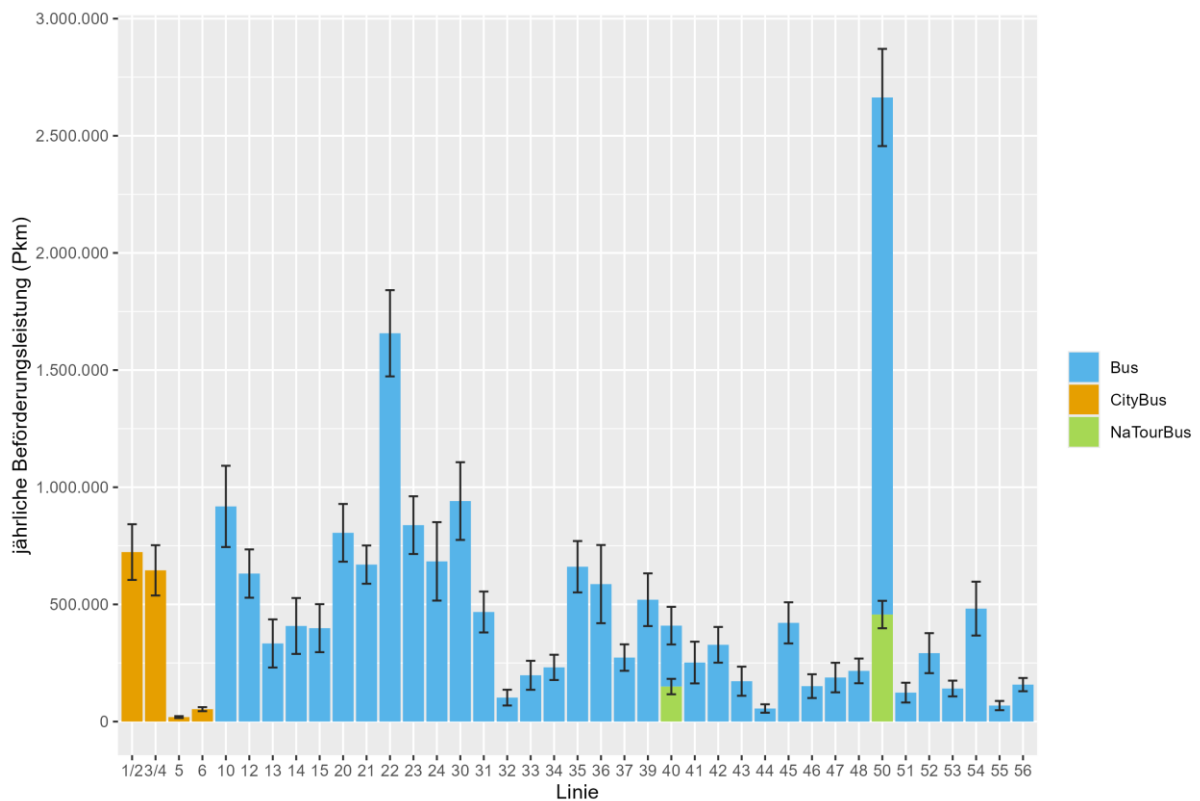


Abbildung IV-8-2: Jährliche Beförderungsleistung inklusive des zugehörigen statistischen Fehlers differenziert nach Linien

Die Unterschiede in den Fahrgastzahlen der einzelnen Linien spiegeln die regionalen Unterschiede in der Fahrgastnachfrage wider. Abbildung IV-8-3 zeigt die jährlichen Beförderungsfälle zwischen den Gemarkungen des Odenwaldkreises. Der Raum um Erbach und Michelstadt mit den Stadtteilen Dorf-Erbach, Stockheim und Steinbach ist auf Grund der engmaschigen Verknüpfungen nicht detailliert dargestellt. Schwerpunkte der ÖPNV-Nutzung liegen im Mümlingtal zwischen Beerfelden und Michelstadt sowie im Raum Höchst und Breuberg.

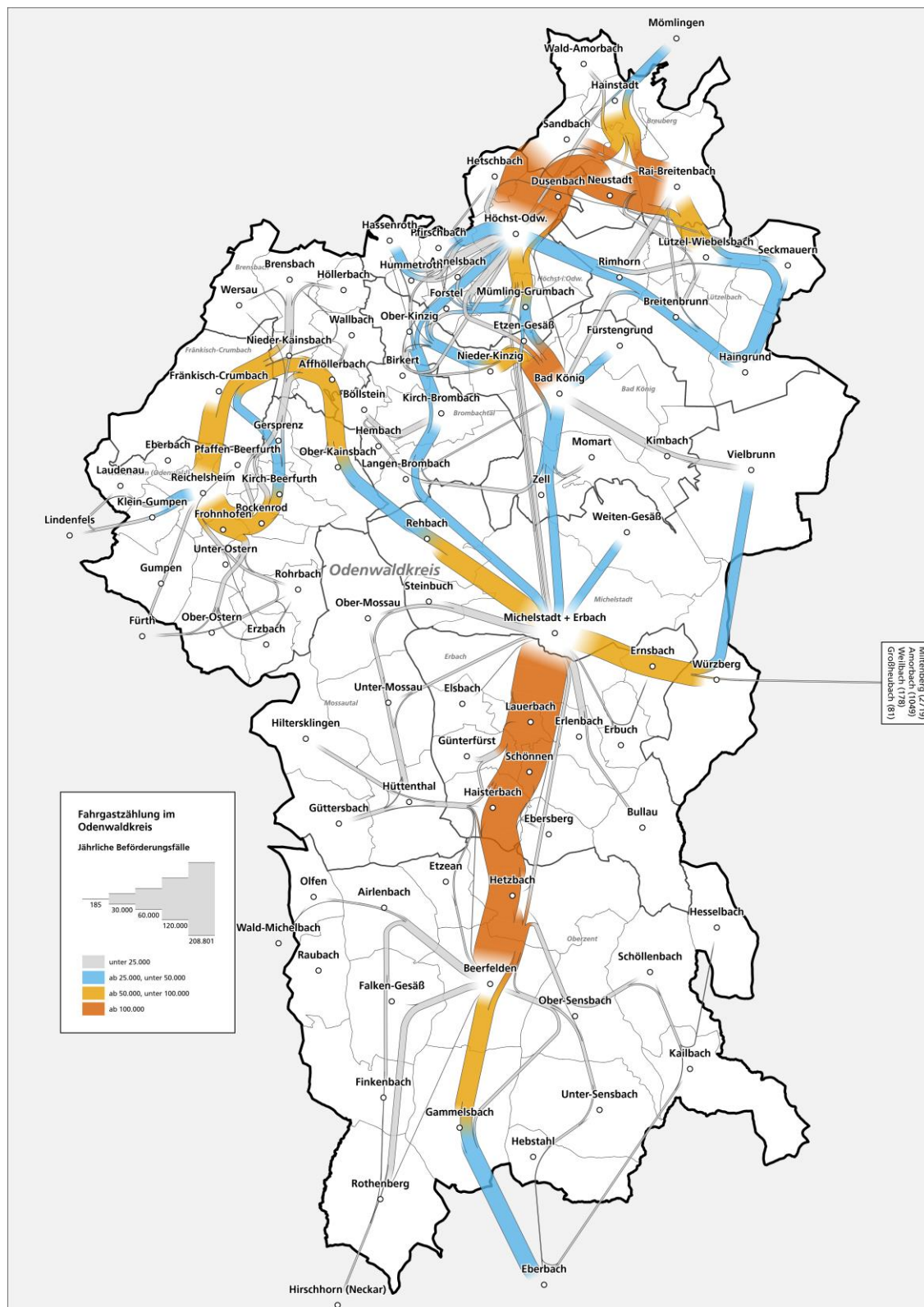


Abbildung IV-8-3: Jährliche Beförderungsfälle zwischen Gemarkungen des Odenwaldkreises. Gemarkungen außerhalb des Kreisgebiets sind auf Gemeindeebene zusammengefasst. Datengrundlage sind die ermittelten Ein- und Aussteigenden im

Fahrtverlauf. Verbindungen sind mit auf dem tatsächlichen Linienweg dargestellt, außer bei Stich- und Rundfahrten.

Die Betrachtung des Fahrgastaufkommens auf den jeweiligen Fahrten der Linien gibt Aufschluss über die Auslastung und benötigten Kapazitäten auf einzelnen Linien. Eine Darstellung dazu befindet sich in **Anlage IV-1.2**.

Das Fahrgastaufkommen ist nicht gleichmäßig auf die unterschiedlichen Verkehrstage verteilt. 95,7 % der jährlichen Beförderungsfälle entfallen auf den Zeitraum Montag bis Freitag. Nur 3,1 % entfallen auf Samstag und 1,2 % auf Sonntage. Da es im Jahr mehr Tage unter der Woche als am Wochenende gibt, werden in Abbildung IV-8-4 die jährlichen Beförderungsfälle über alle Tage hinweg auf einen durchschnittlichen Tag gemittelt. Montag bis Freitag sind dabei zusammengefasst, da sie nicht einzeln erhoben wurden.

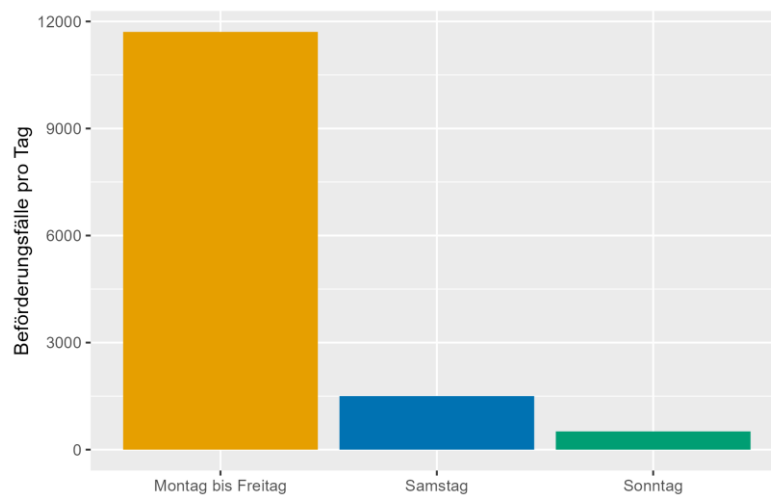


Abbildung IV-8-4: Tägliche Beförderungsfälle nach Wochentagen.

Das Fahrgastaufkommen ist neben den Wochentagen auch im Tagesverlauf ungleichmäßig verteilt. Insbesondere die Schulverkehre in der Verkehrstagsgruppe Montag - Freitag sorgen im Tagesverlauf für die bekannten Nachfragespitzen. Abbildung IV-8-5 zeigt das Fahrgastaufkommen summiert über alle erhobenen Linien. Eine Darstellung des täglichen Verlaufs der Fahrgastnachfrage differenziert nach Linien befindet sich in **Anlage IV-1.3**.

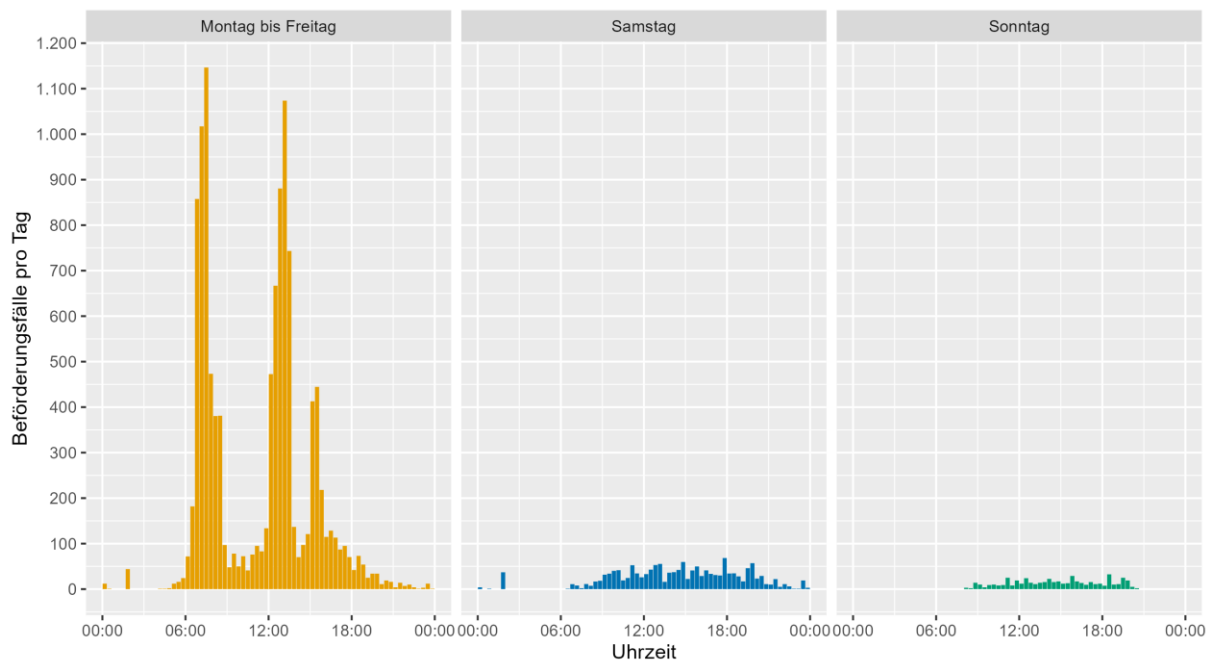


Abbildung IV-8-5: Fahrgastaufkommen im Tagesverlauf zusammengefasst über alle erhobenen Linien. Die Darstellung fasst die Daten in 20-Minuten-Intervalle zusammen. Die Zuordnung zum jeweiligen Intervall erfolgt über die mittlere Uhrzeit zwischen zwei Halten entlang des Laufwegs.

IV-8.1.3 Fahrgastbefragung

Tarife und Fahrkarten

Mit der Befragung wurden detaillierte Informationen zu den verwendeten Fahrkarten und den damit verbundenen Tarifen auf den lokalen Buslinien im Odenwaldkreis gewonnen. Am häufigsten auftretender Tarif ist demnach das vom Land Hessen geführte Schülerticket mit einem Anteil von 69,7 % (Abbildung IV-8-6). Das seit dem letzten Nahverkehrsplan neu eingeführte Deutschlandticket hat - mit seinem deutschlandweit gültigem Tarif - inzwischen den zweitgrößten Anteil im Odenwaldkreis (14,7 %). Erst danach folgen Fahrkarten mit dem Verbundtarif des RMV (7,6 %).

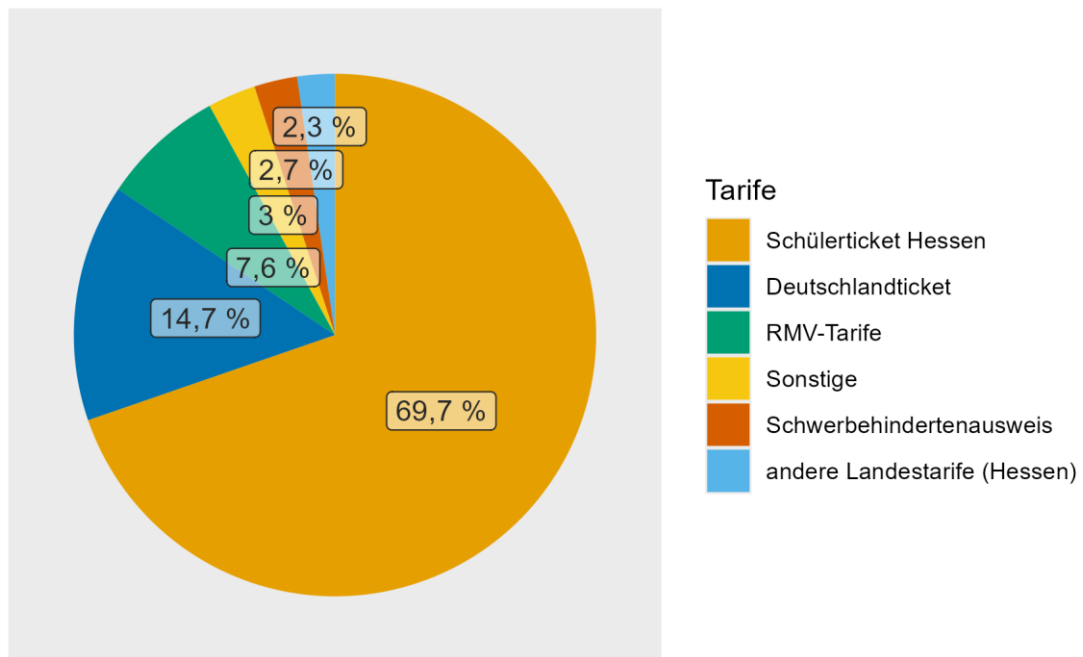


Abbildung IV-8-6: Anteile der Tarife an den erhobenen Fahrkarten

Entsprechend sind auch die Fahrkartenarten verteilt (Abbildung IV-8-7). Der überwiegende Anteil sind Monats- bis Jahreskarten (inklusive Abonnements), insbesondere solche die zu Bildungszwecken ausgegeben werden. Um etwa 3 % liegt der Anteil der Einzel- und Tageskarten. 2,7 % hatten eine andere Fahrberechtigung, wie einen Schwerbehindertenausweis und 2,4 % der erhobenen Fahrgäste fuhr ohne Fahrkarte.

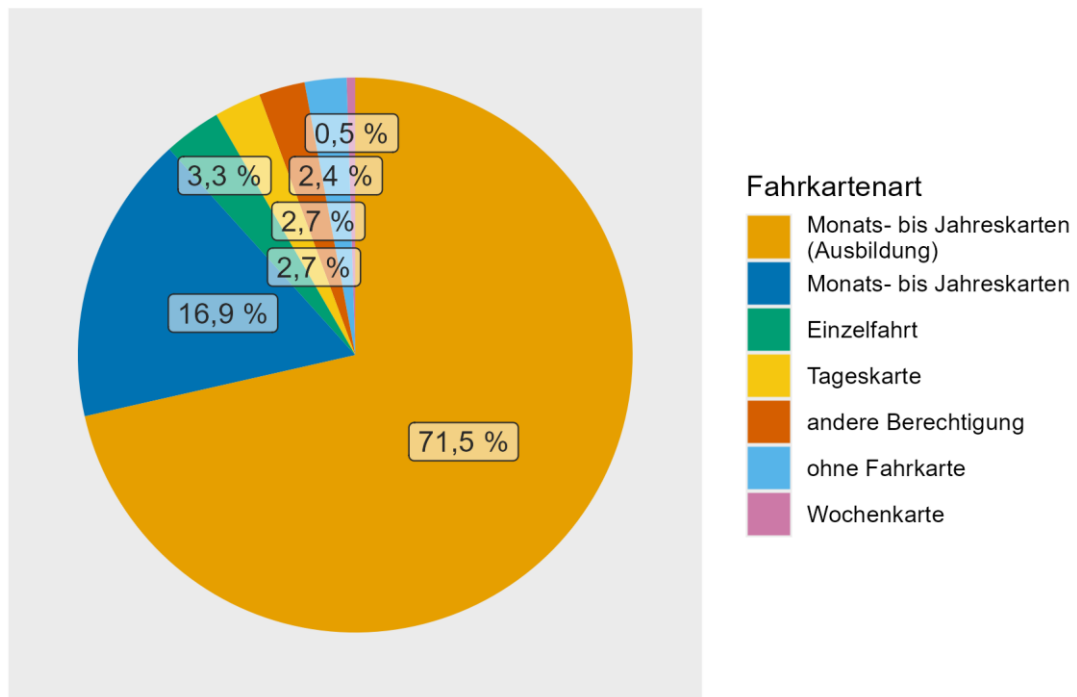


Abbildung IV-8-7: Anteile der Fahrkartenarten.

Es wurde neben der Fahrkartenart auch der Vertriebskanalerfragt. Für die Fahrkarten des RMV-Tarifs ist das primär der Verkauf im Bus mit einem Anteil von 80,8 % (Abbildung IV-8-8). Der Erwerb über Apps macht nur 2,3 % der Verkäufe von RMV-Fahrkarten aus. Die GarantiertMobil App wurde von keiner befragten Person im Rahmen der erhobenen Fahrten zum Fahrkartenkauf verwendet.

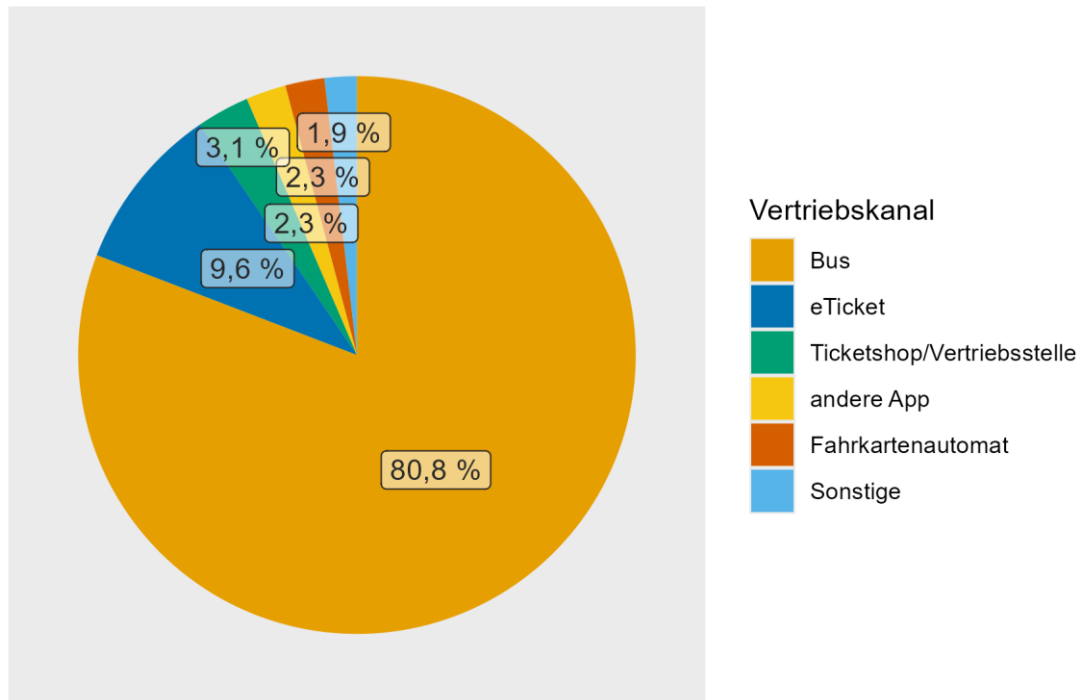


Abbildung IV-8-8: Anteile der Vertriebskanäle der Fahrkarten des RMV-Tarifs.

Fahrtzwecke

Die Fahrgastbefragung hat die Fahrtzwecke der Fahrgäste auf den lokalen Linien im Odenwaldkreis ermittelt (Abbildung IV-8-9). Dies ist überwiegend zur Schule/Ausbildung (71,2 %). Es folgen Versorgung/Erledigung (12,5 %), Freizeit (8,7 %) und Beruf/Arbeit (6,3 %).

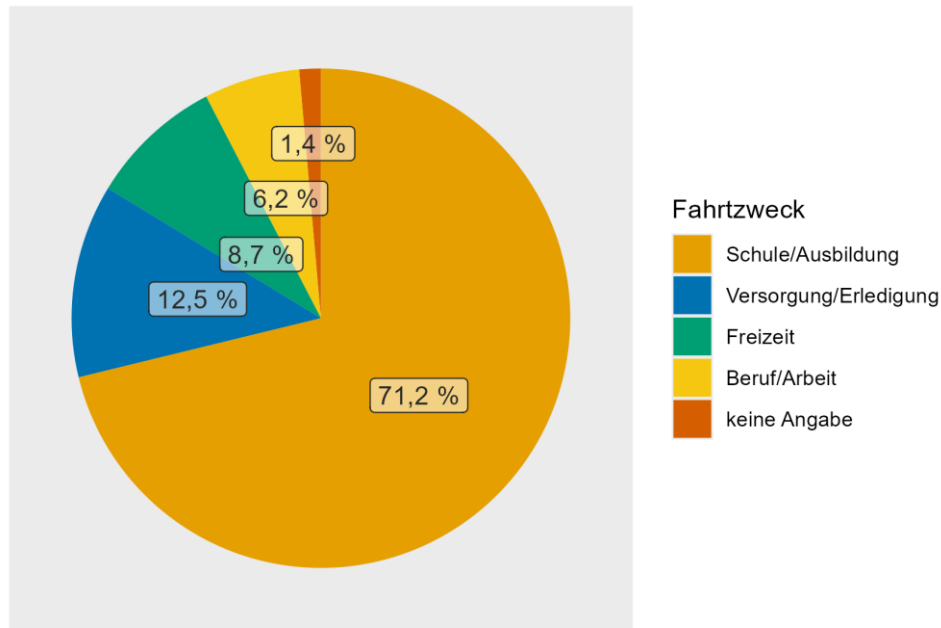


Abbildung IV-8-9: Anteile der Fahrtzwecke

Die Fahrtzwecke unterscheiden sich stark nach den jeweiligen Linien (Abbildung IV-8-10). Ein Großteil der Linien wird demnach fast ausschließlich zu Schul- und Ausbildungszwecken genutzt. Die werktägigen CityBus-Linien werden dagegen schwerpunktmäßig für die Versorgung und Erledigungen genutzt. Der NaTourBus wird in seinem Sinne als Freizeitverkehr genutzt. Die Linie 56 hat als einzige Linie ihren Schwerpunkt im Berufsverkehr.

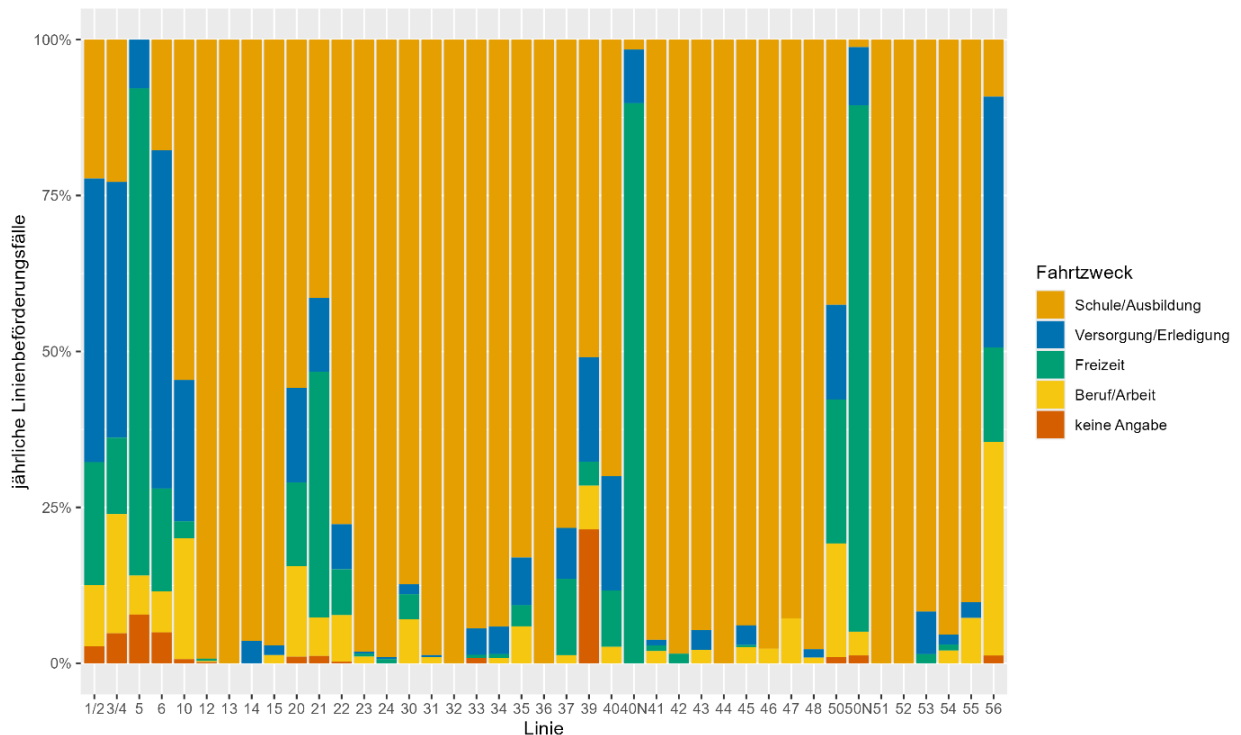


Abbildung IV-8-10: Anteile der Fahrtzwecke differenziert nach Linien

Für unterschiedliche Fahrtzwecke werden verschiedene Fahrkarten verwendet (Abbildung IV-8-11). Der Anteil der Monats- bis Jahreskarten an den Fahrten zur Versorgung und für Erledigungen ist verhältnismäßig gering.

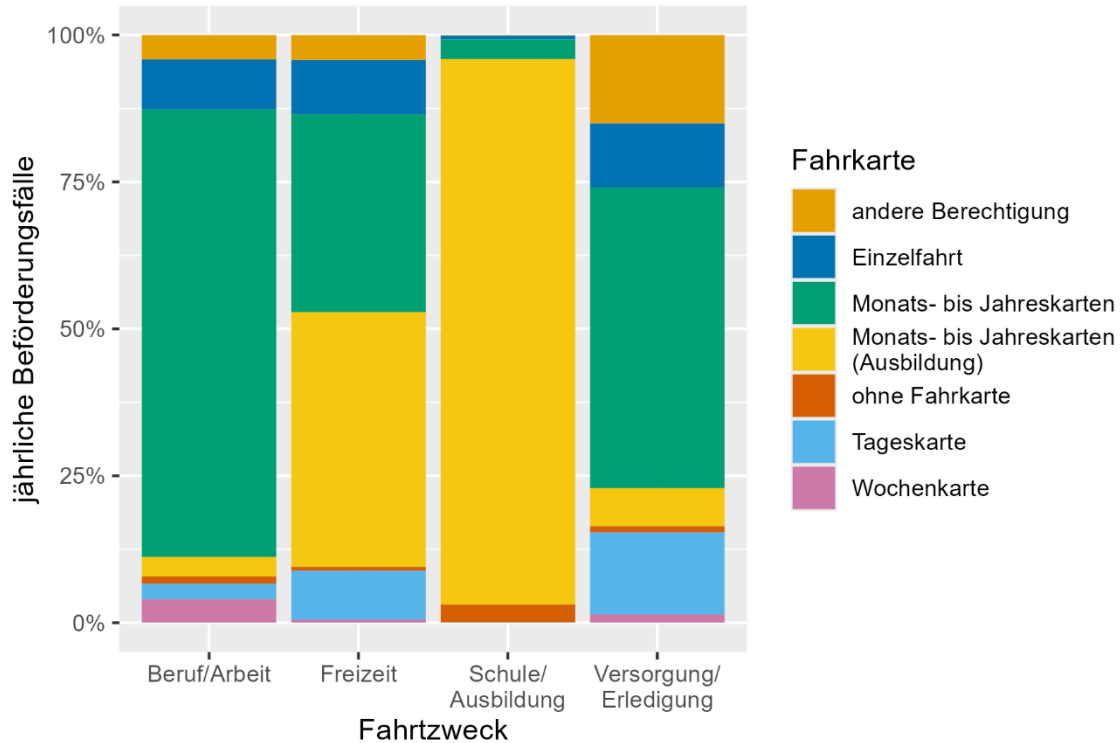


Abbildung IV-8-11: Anteile der Fahrkarten differenziert nach Fahrtzwecken

Auch über den Verlauf des Tages verteilt unterscheiden sich Fahrtzwecke (Abbildung IV-8-12). Die Spitzen im Ausbildungsverkehr liegen jeweils vor Schulbeginn und nach Schullende am Mittag und Nachmittag. Im Berufsverkehr liegen diese jeweils früher bzw. später. Fahrten zur Versorgung und für Erledigungen werden relativ gleichmäßig über den Tag mit einem Schwerpunkt um die Mittagszeit durchgeführt. Der Freizeitverkehr findet tendenziell eher am Nachmittag statt.

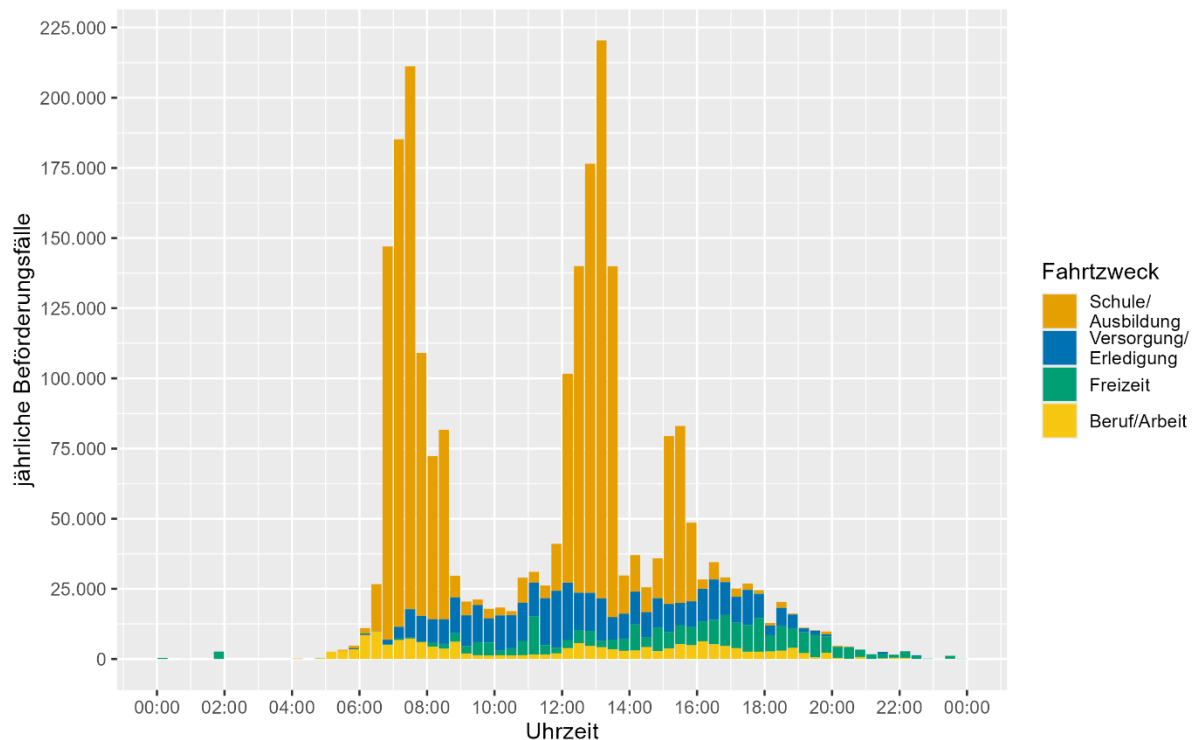


Abbildung IV-8-12: Jährliche Beförderungsfälle in 20-Minuten-Intervallen differenziert nach Fahrtzwecken

Reiserelationen

Im Rahmen der Fahrgastbefragung wurde die gesamte Reisekette der befragten Personen ermittelt. Es bestehen somit Informationen zu den Start- und Zielpunkten der Fahrten, auch wenn diese einen oder mehrere Umstiege beinhalten. Dies können Umstiege zwischen verschiedenen Linien im Busverkehr sein oder aber auch zu allen anderen Produkten des ÖPNV, beispielsweise wenn der Bus im Anschluss an eine Bahnfahrt genutzt wird. Somit wurden auch Start- und Zielpunkte außerhalb des Odenwaldkreises ermittelt. Abbildung IV-8.13 gibt einen Überblick über die Quelle-Ziel-Relationen der befragten Reisenden. Die haltestellenscharfe Erfassung ist zur besseren Übersichtlichkeit auf Gemeinden und Kreise (bei Orten außerhalb des Odenwaldkreises) zusammengefasst. Ein Großteil der Reisen findet innerhalb der Städte/Gemeinden zwischen den Stadt-/Ortsteilen statt. Darüber hinaus werden häufiger Fahrten in benachbarte Städte/Gemeinden durchgeführt, als zu entfernteren Zielen. Dies sind durch den überwiegenden Fahrtzweck „Ausbildung/Schule“ (Abbildung IV-8-13) im Wesentlichen Schulstandorte. Die Nutzung des lokalen Busverkehrs des Odenwaldkreises zu kreisübergreifenden Reisen ist geringer als die kreisinterne Nutzung.

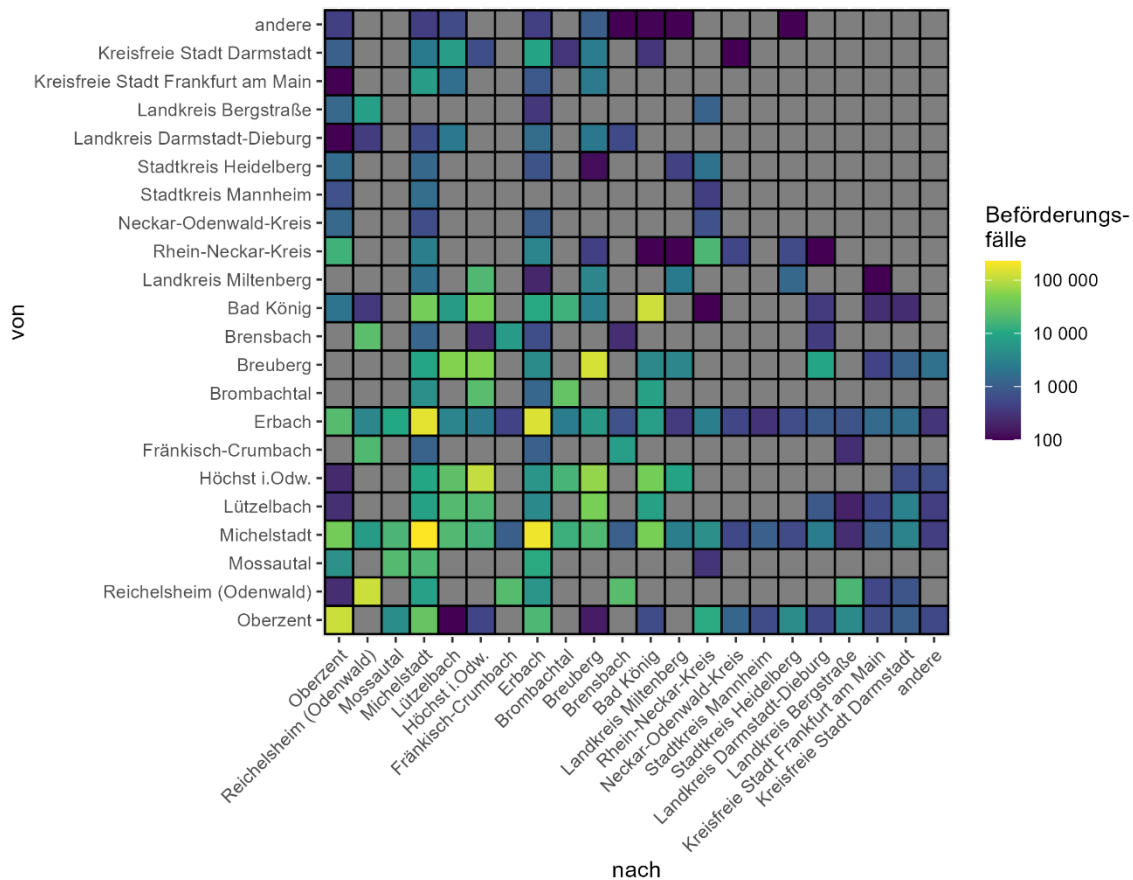


Abbildung IV-8-13: Quelle-Ziel-Matrix der Start- und Zielpunkte der Reiseketten von befragten Personen im lokalen Busverkehr.

IV-8.2 RufBus und TaxOMobil

Die Bedarfsverkehre im Odenwaldkreis unterscheiden sich in die Angebote RufBus und TaxOMobil. Während für den RufBus die Fahrten im veröffentlichten Fahrplan verankert sind und bei vorheriger Anmeldung durchgeführt werden, bietet TaxOMobil im Rahmen der Mobilitätsgarantie „garantiert mobil!“ (GM) zeitlich und räumlich flexiblere Fahrten an (**siehe Kapitel VI-3.4 und VI-3.5**).

Da alle Fahrten mit Bedarfsverkehren im Voraus angemeldet werden müssen, liegen exakte Fahrgastzahlen vor, ohne Bedarf einer Erhebung mit Hochrechnung. Darüber hinaus erfasst die Buchung auch Informationen zum verwendeten Fahrschein. Weitergehende Informationen, wie beispielsweise zum Wegezweck oder die komplette Reisekette, liegen jedoch nicht vor.

IV-8.2.1 Fahrgastaufkommen

Im Jahr 2024 nutzten 38.408 Personen einen RufBus und 9668 Personen das TaxOMobil. Im Verlauf der letzten fünf Jahre stieg die RufBus-Nutzung leicht an (Abbildung IV-8-14). Dies ist teilweise auf das Ende der Pandemie zurückzuführen. Ab 2023 stagniert die Nachfrage jedoch, da aufgrund der hohen Nachfrage einige Verbindungen zu regulären Fahrten

umgewandelt wurden. Die Nachfrage nach TaxOMobil-Fahrten ist bis zuletzt stark gestiegen (Abbildung IV-8-15).

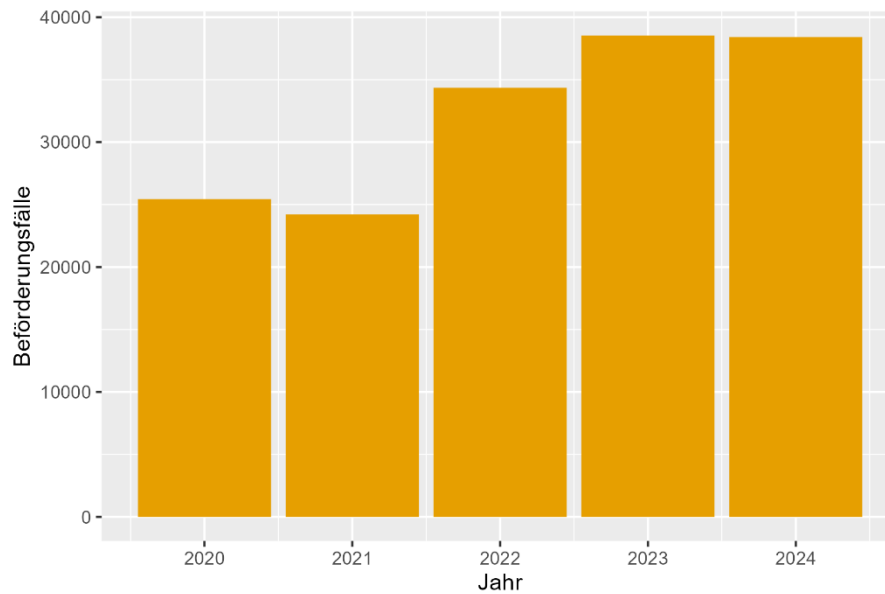


Abbildung IV-8-14: Entwicklung der jährlichen Beförderungsfälle für RufBus-Angebote

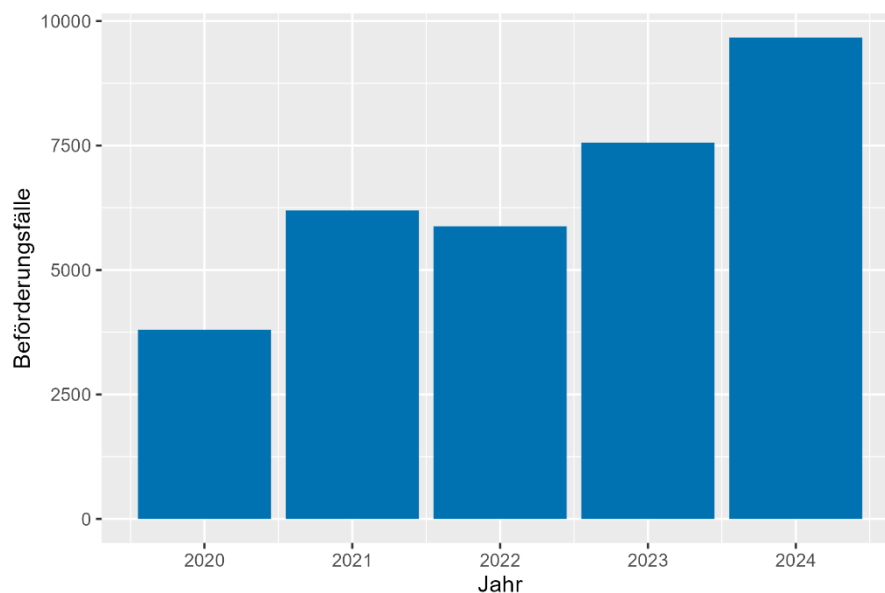


Abbildung IV-8-15: Entwicklung der jährlichen Beförderungsfälle für TaxOMobil-Angebote.

Das Fahrgastaufkommen unterscheidet sich signifikant zwischen den RufBus-Linien (Abbildung IV-8-16). Ein Großteil der RufBus-Fahrten wird auf der Linie 45 zurückgelegt, die Güttersbach, Hüttenthal, Unter-/Ober-Mossau und Steinbuch mit Michelstadt und Erbach verbindet (15.672). Die übrigen Beförderungsfälle verteilen sich mit gewissen Schwankungen auf die übrigen Linien.

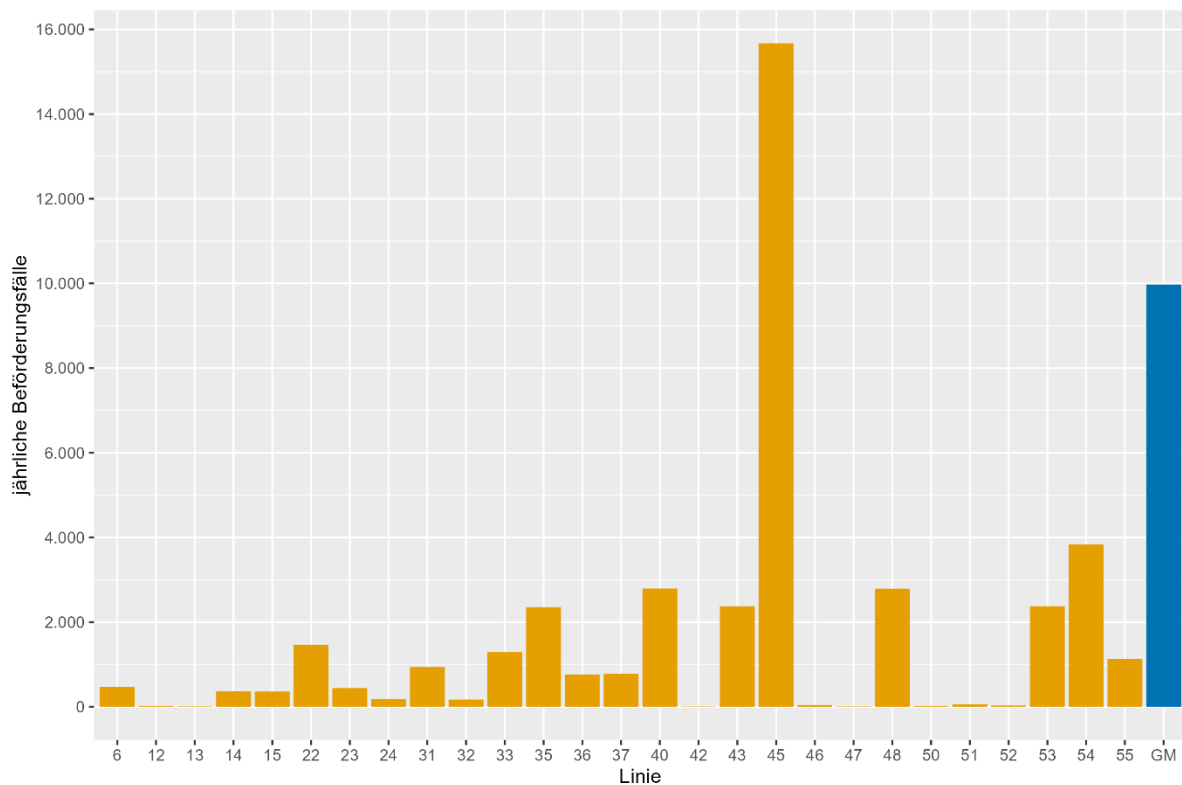


Abbildung IV-8-16: Beförderungsfälle des Bedarfsverkehrs im Jahr 2024 differenziert nach Linien

Die unterschiedliche Nachfrage nach den verschiedenen RufBus-Linien spiegelt die räumlichen Unterschiede der Nachfrage wider. Abbildung IV-8-17 zeigt die Beförderungsfälle des Bedarfsverkehrs im Jahr 2024 zwischen den Gemarkungen des Odenwaldkreises. Auch hier stechen die Verbindungen zwischen der Gemeinde Mossautal und den Mittelzentren Erbach und Michelstadt heraus. Weitere Schwerpunkte bestehen in den Stadtteilen von Michelstadt und Erbach, insbesondere Steinbuch, Günterfürst und Vielbrunn. Auch in der Oberzent werden häufig Bedarfsverkehre für den Weg zum zentralen Stadtteil, Beerfelden, genutzt. Im nördlichen Odenwaldkreis werden weniger Fahrten im Bedarfsverkehr zurückgelegt. Aber auch hier stehen Verbindungen in die Stadt- bzw. Gemeindezentren und benachbarten Unterzentren im Vordergrund. Im Gegensatz zum Mümlingtal werden im Gersprenztal nur wenige Wege im Bedarfsverkehr zurückgelegt. Nicht nur im Kreisgebiet, sondern auch über seine Grenzen hinaus werden Angebote von RufBus und TaxOMobil gebucht. Dies betrifft insbesondere Grasellenbach, Eberbach und Hirschhorn.

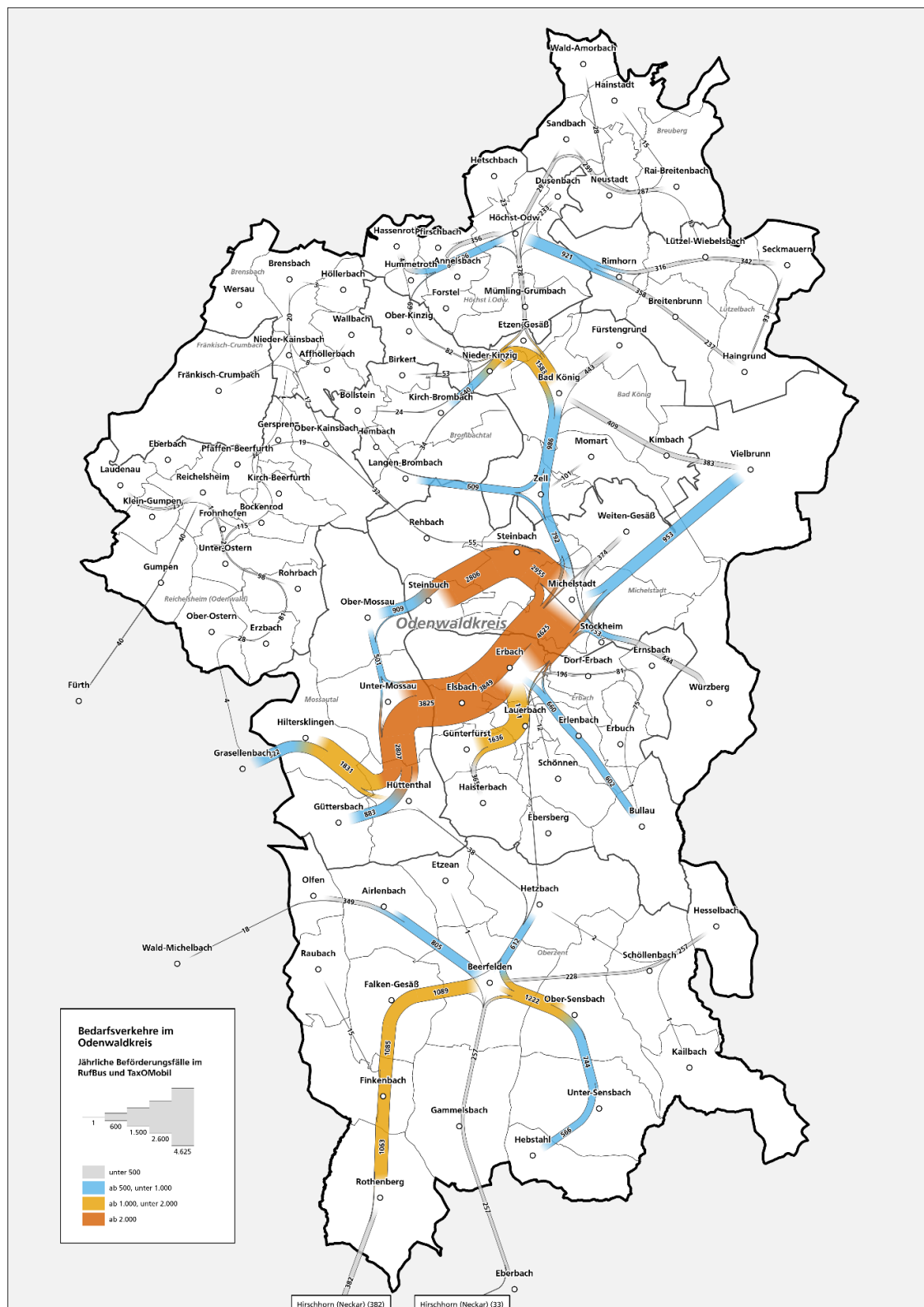


Abbildung IV-8-17: Beförderungsfälle des Bedarfsverkehrs im Jahr 2024 zwischen Gemarkungen des Odenwaldkreises. Gemarkungen außerhalb des Kreisgebiets sind auf Gemeindeebene zusammengefasst. Verbindungen sind nicht auf dem tatsächlichen Linienweg dargestellt, da dieser im Bedarfsverkehr nicht bekannt ist, sondern folgen dem Linienverlauf von Verbindungen des Regelverkehrs.

Die Nutzung von Bedarfsverkehren folgt anderen zeitlichen Mustern als die der Regelverkehre. Abbildung IV-8-18 zeigt, dass sich die Nachfrage der Bedarfsverkehre vermehrt auf das Wochenende konzentriert und insbesondere samstags die höchste Nachfrage zu verzeichnen ist. Dies ist auf verminderte Angebote im Regelverkehr am Wochenende zurückzuführen.

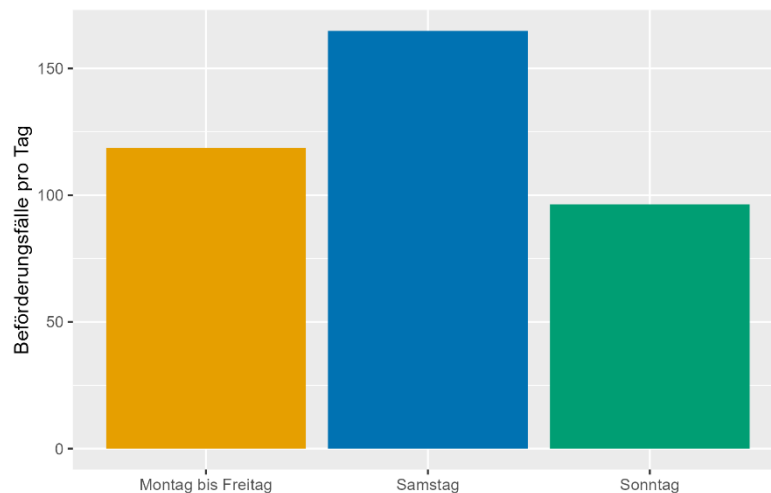


Abbildung IV-8-18: Tägliche Beförderungsfälle der Bedarfsverkehre im Jahr 2024 nach Wochentagen für einen Tag gemittelt

Ähnliche Muster zeigen auch die Tagesverläufe (Abbildung IV-8-19). Außerhalb des Wochenendes gibt es hier weniger Beförderungsfälle zu den Stoßzeiten im Schulverkehr. Ansonsten verteilt sich die Nachfrage jedoch gleichmäßig über alle Wochentage hinweg. Morgens und abends flacht die Nachfrage jeweils ab. Lediglich unter der Woche besteht bereits morgens eine hohe Nachfrage.

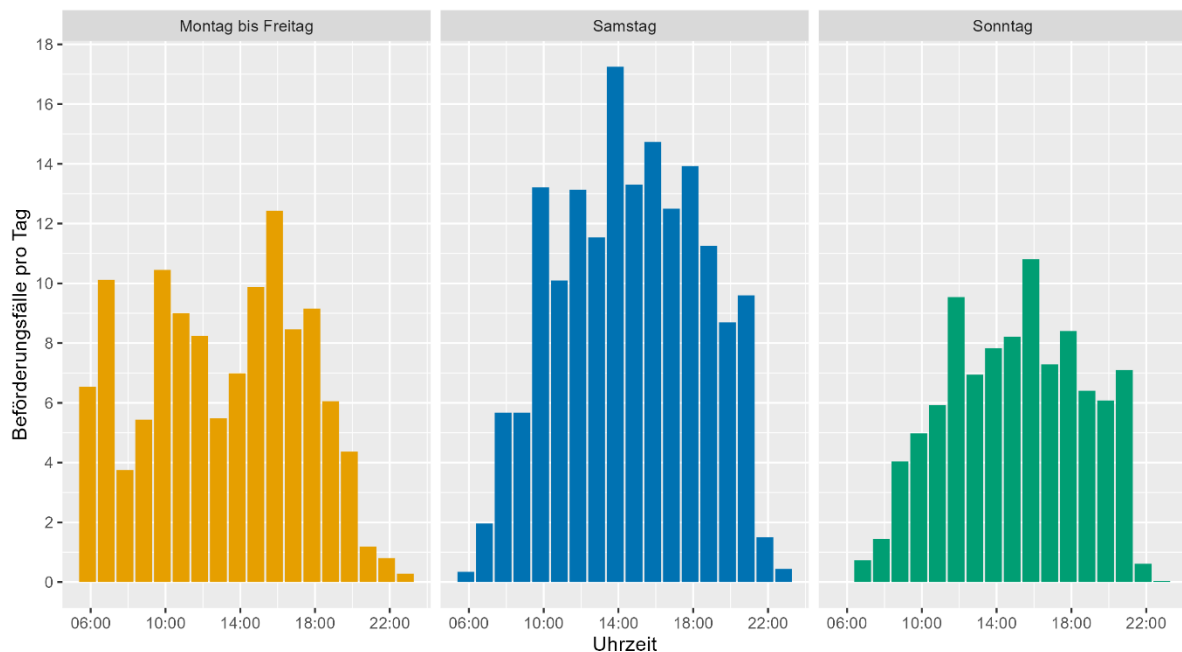


Abbildung IV-8-19: Fahrgastaufkommen im Tagesverlauf der Bedarfsverkehre im Jahr 2024. Die Darstellung fasst die Daten in 60-Minuten-Intervalle zusammen. Die Zuordnung zum jeweiligen Intervall erfolgt anhand der Startzeit der Fahrt.

Die ermittelten Fahrkarten können über die Fahrgastzahlen hinaus Aufschluss zu den Nutzenden der Bedarfsverkehre geben (Abbildung IV-8-20). Der Großteil der Fahrgäste im TaxOMobil und RufBus fährt mit einer Fahrkarte des Gelegenheitsverkehrs, also beispielsweise einem Einzelfahrschein oder einer Tageskarte (67,2 %). Dazu kommen 32,5 % Zeitkarten-Inhabende, Ausbildungstarife ausgeschlossen. Letztere machen im Bedarfsverkehr nur 0,4 % aller Fahrscheine aus. Diese Zahlen stehen in starkem Kontrast zu den verwendeten Fahrkartenarten im Regelverkehr (Abbildung 7). Im Regelverkehr nehmen Ausbildungs-Zeitkarten den größten Teil ein, gefolgt von anderen Zeitkarten. Tarife des Gelegenheitsverkehrs haben dort nur eine kleinere Rolle.

Dies lässt darauf schließen, dass Bedarfsverkehre im Odenwaldkreis kaum im Ausbildungsverkehr genutzt werden, aber darüber hinaus auch für andere Wegezwecke kaum von Kindern und Jugendlichen genutzt werden. Stattdessen überwiegen Fahrgäste, die nur gelegentlich den ÖPNV nutzen. Dazu kommt aber auch eine erhebliche Menge an Vielfahrern mit Zeitkarten.

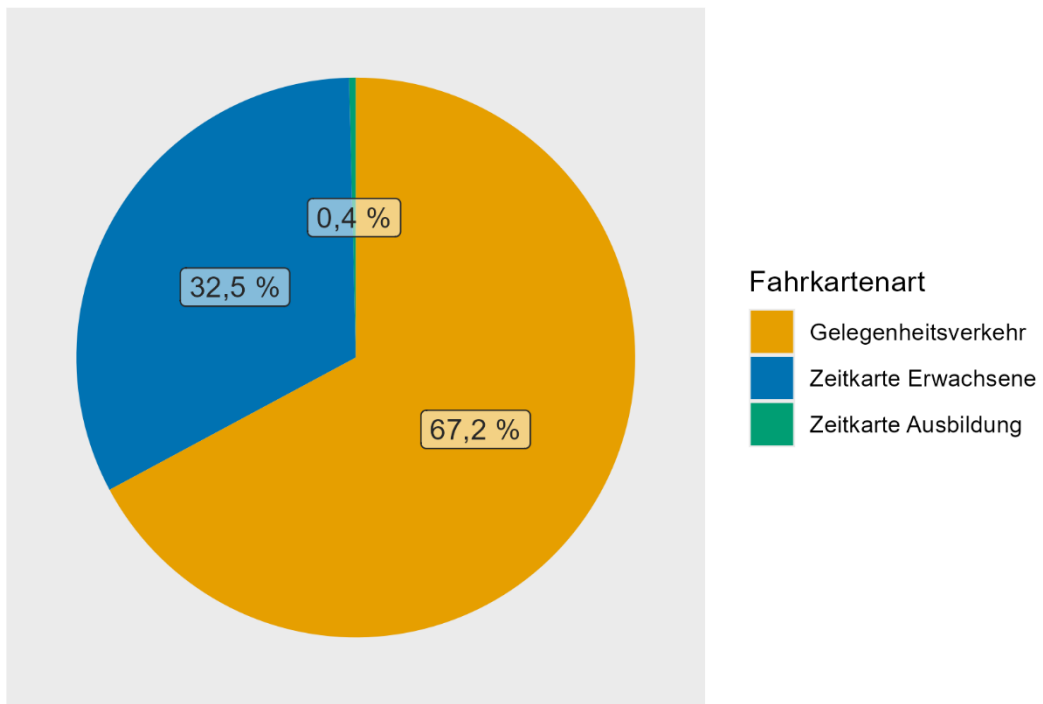


Abbildung IV-8-20: Anteile der Fahrkartenarten im Bedarfsverkehr im Jahr 2024

IV-9 Tarif und Vertrieb

Fahrgeldeinnahmen sind ein wesentlicher Bestandteil der ÖPNV-Finanzierung. Sie kommen entweder direkt von den Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV durch den Kauf von Tickets oder indirekt über Tarifiersatzleistungen (als Ausgleich für Einnahmeausfälle durch verbilligte Fahrkarten oder für die Beförderung bestimmter Personengruppen wie Personen in Ausbildung, Landesbedienstete und Menschen mit Schwerbehinderung) geleistet werden. Um eine unternehmensübergreifende ÖPNV-Nutzung zu ermöglichen, liegt die Zuständigkeit für das Tarifsystem in Hessen beim jeweils verantwortlichen Verkehrsverbund.

Mit Einführung des Deutschland-Tickets wurde die tarifliche Zuständigkeit für dieses Angebot über die Grenzen der Verkehrsverbünde hinaus erweitert. Dieser Schritt ist nicht ohne Risiko, da das stark subventionierte Deutschland-Ticket massiv das Kaufverhalten der Kunden beeinflusst hat, zudem die Preisgestaltung und damit die Höhe der Erlöse nicht mehr vollständig in der Hand der Verkehrsverbünde liegen.

IV-9.1 Tarifgebiete

Im Odenwaldkreis (A-Tarifgebiete 4200, 4300 und 4400) kommt der Tarif des **Rhein-Main-Verkehrsbund (RMV)** zur Anwendung. Dieser gilt auch im nordwestlich angrenzenden Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie dem nördlich folgenden süd- und mittelhessischen Raum.

Die im Westen und Süden angrenzenden Landkreise Bergstraße (Hessen), Rhein-Neckar-Kreis und Neckar-Odenwald-Kreis (beide Baden-Württemberg) gehören zum Tarifgebiet des **Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN)**. Für Fahrten vom Odenwaldkreis in den Landkreis Bergstraße und nach Worms (siehe Abbildung IV-9-1) bestehen Übergangstarife, die das Lösen durchgängiger Fahrkarten bis RMV-Preisstufe 6 bzw. 17¹ ermöglichen.

Vom VRN-Gebiet aus ist der Odenwaldkreis (VRN-Wabe 26) mit folgenden Tickets der Preisstufe „Verbundgebiet“ erreichbar:

- Tages-Ticket, Tages-Ticket Familie und Tages-Ticket Gruppe
- Job-Ticket, Karte ab 60, Rhein-Neckar-Ticket, Rhein-Neckar-Ticket Plus, MAXX-Ticket, SuperMAXX-Ticket und Semester-Tickets.

Hessische Landestickets (wie das Schülerticket Hessen, das Seniorenticket Hessen sowie das Landesticket für beim Land Hessen Beschäftigte) gelten auch im gesamten Übergangsbereich zum VRN.

¹ RMV-Preisstufe 7 gilt nicht in den Übergangstarifgebieten

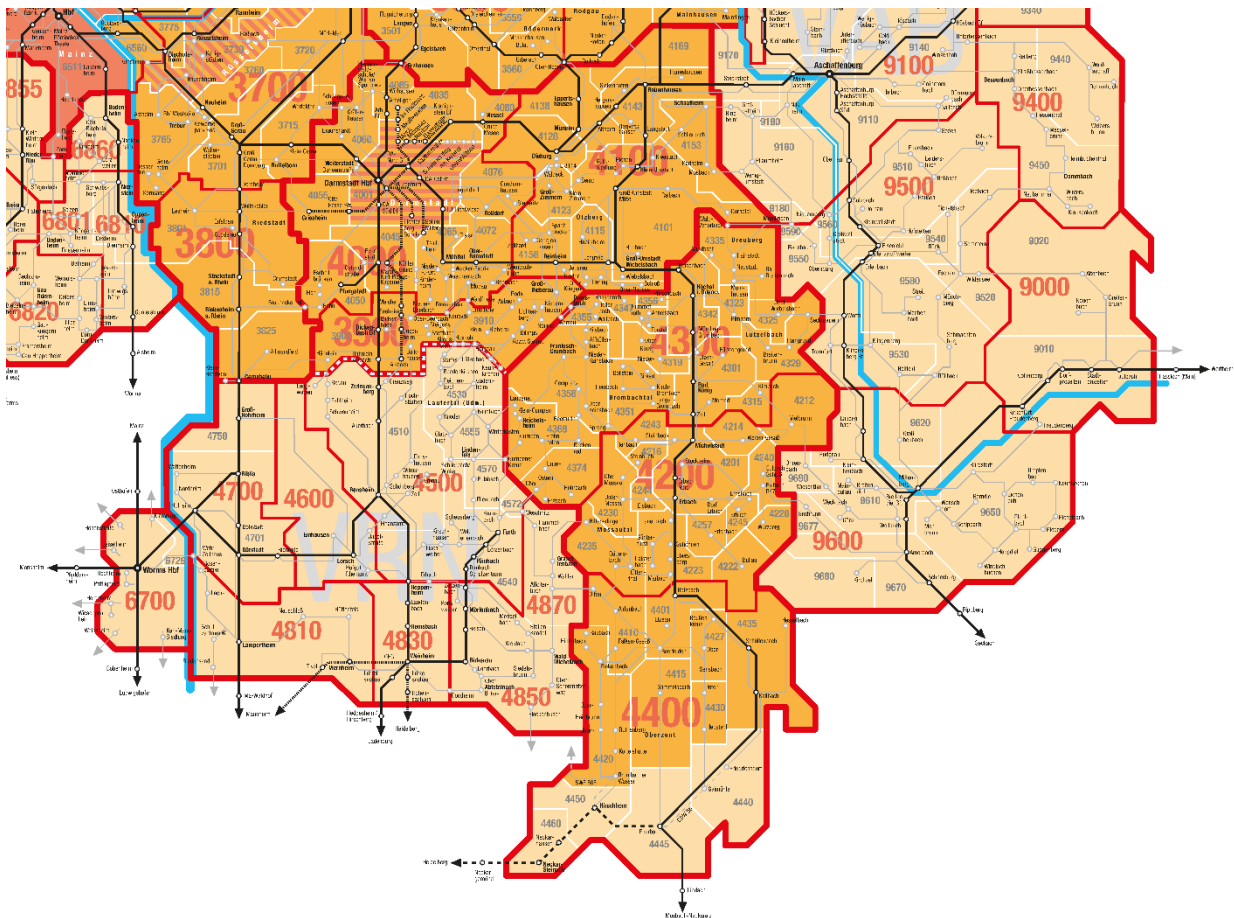


Abbildung IV-9-1: RMV-Tarifwabenplan mit Übergangstarifgebieten zum VRN und VAB (Stand: 01.01.2026)



Abbildung IV-9-2: VRN-Tarifgebiet mit Übergangstarif zum Odenwaldkreis (blau markiert)

Der Landkreis Miltenberg (Bayern), im Osten und Nordosten, gehört zum Tarifgebiet der **Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB)**. Hier gibt es ebenfalls Übergangstarifgebiete (A-Tarifgebiete 9000 bis 9600) zu denen RMV-Fahrscheine durchgelöst werden können. Der RMV/VAB-Übergangstarif ist vom RMV-Gebiet über alle Vertriebskanäle, vom VAB-Gebiet seit 2025 ausschließlich digital über die RMV-App, DB Navigator App und DB-Fahrkartenautomaten erhältlich.

IV-9.2 Fahrkartensortiment

Angesichts der Lage an zwei Tarifgrenzen ist das **Deutschlandticket**, ein monatlich kündbares Abonnement, für Fahrgäste im Odenwaldkreis besonders attraktiv. Durch seine Verbundgrenzen übergreifende Gültigkeit innerhalb Deutschlands in (nahezu) allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs hebt es das Nutzungshemmnis „kompliziertes Tarifsystem“ auf. So sind im Nahverkehr Fahrten in alle Richtungen möglich, ohne ein zusätzliches Ticket zu lösen. Menschen mit geringem Einkommen, die bestimmte Sozialleistungen beziehen und in Hessen wohnen, können mit dem „Hessenpass mobil“ das Deutschlandticket zu einem vom Land subventionierten niedrigeren Preis beziehen. Mittlerweile werden auch die Semester-Tickets und zunehmend meist als Deutschland-Semesterticket ausgegeben. Analog gilt dies auch für Jobtickets.

Landesweit gültige Jahreskarten werden für Auszubildende, Senioren ab 65 Jahren sowie Landesbedienstete angeboten.

Wegen der Attraktivität des Deutschlandtickets hat der **RMV** sein **Fahrkartensortiment** gestrafft. So entfallen zum 01. Januar 2026 die 9-Uhr-Zeitkarten sowie die Bahn-Card-Rabatte auf nur im Eisenbahnverkehr genutzte RMV-Einzelfahrkarten. Das aktuelle Fahrkartensortiment ist aus der **RMV-Tarifinformation**² ersichtlich.

Mit dem zusätzlichen Kauf eines RMV-SparPass können RMV-Einzel- und Tageskarten zu einem vergünstigten Preis gekauft werden.

IV-9.3 taxOMobil-Fahrten

Für taxOMobil-Fahrten wird zusätzlich zum RMV-Grundtarif (inkl. Anerkennung des Deutschland-Tickets) ein entfernungsabhängiger Zuschlagtarif erhoben. Wird für mehrere Fahrgäste gleichzeitig eine Fahrtrelation gebucht (z.B. mit Gruppentageskarte oder Mitnahmeregelung), fällt dieser Zuschlag nur einmal an. Derzeit subventionieren die Städte und Gemeinden des Odenwaldkreis den Zuschlagpreis, so dass er für die Fahrgäste in der Praxis niedriger als der Listenpreis ist. Rabatte auf den Zuschlagpreis werden bei früher Buchung (bis 24 Stunden vor Fahrtbeginn: 20% Rabatt, bis mehr als 5 Tage vorher: 30% Rabatt) sowie bei Zubuchung zu bereits gebuchten Fahrten gewährt.

² <https://www.rmv.de/c/de/tickets/regeln/tarifinformationen>

IV-9.4 Vertrieb

Der Fahrkartenvertrieb erfolgt über folgende Vertriebskanäle:

- Digital (garantiert mobil!-App, RMV-App, RMV-Ticket-Shop)
- RMV-MobilitätsZentrale Bahnhof Michelstadt
- Fahrkartenautomaten an den Bahnhöfen
- Fahrpersonal in den Bussen

Manche Fahrkartenarten werden nur über bestimmte Vertriebskanäle angeboten. Das Deutschlandticket wird nur digital bzw. als Chipkarte über die Vertriebsstellen angeboten. Fahrkarten des Übergangstarifs zur VAB werden ebenfalls nur digital verkauft.

IV-9.5 Weiterentwicklung Tarife

Für die Fahrgäste im Odenwaldkreis bietet ein verbundübergreifender Tarif, wie das Deutschlandticket, Vorteile. Gleichzeitig stellt das Deutschlandticket den Odenwaldkreis vor die Herausforderung bei ggf. sinkenden Einnahmen den ÖPNV mit ausreichenden Mitteln zu finanzieren. Aus den Vertriebsdaten des Deutschlandtickets geht seine Nutzung nicht hervor. Die Einnahmeverteilung erfolgt daher derzeit nach veralteten Verteilschlüsseln. Die Stufe 2 der EAV wurde umgesetzt, die Stufe 3 der EAV steht zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden NVPs noch aus.

Mit dem Fortbestand des Deutschlandticket ist deshalb die Finanzierung und Einnahmeverteilung neu zu regeln.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund plant daher aktuell die Einführung neuer eigener Tarifprodukte, die sich preislich dem Deutschland-Ticket annähern, aber günstiger sein werden. Diese Fahrkarten sollen gestaffelt für Landkreise / Großstädte, das RMV-Verbundgebiet und ganz Hessen gültig sein. Die entsprechenden Umsetzungspläne werden aktuell vom RMV vorbereitet.

V Grundlegende Anforderungen an den ÖPNV

V-1 Bedeutung der Anforderungen im Nahverkehrsplan

Mit dem auch als Anforderungsprofil bezeichneten Abschnitt formuliert der Odenwaldkreis seine konkreten Vorstellungen und Ziele für die künftige Ausgestaltung des lokalen straßengebundenen ÖPNV. Eine wesentliche Grundlage dazu sind die in verschiedenen Gesetzen formulierten Ausführungen zu einer sogenannten „ausreichenden Bedienung“ der Bevölkerung mit Leistungen im ÖPNV. Definitionen dazu finden sich auf Bundesebene im Regionalisierungs- und Personenbeförderungsgesetz (**Kapitel III-2**) sowie auf Landesebene im Hessisches ÖPNV-Gesetz (**Kapitel III-3**). Eine weitere Grundlage ist das weiter unten formulierte Mobilitätsleitbild (Kapitel V-2.1).

Der Odenwaldkreis definiert die in seinem Verantwortungsbereich liegenden Bereiche Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot als „ausreichend“ bzw. „angemessen“ im Sinne des Mobilitätsleitbilds und der Grundversorgung der Bevölkerung. Dazu werden quantitative und qualitative Mindestanforderungen und -standards formuliert. In Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur der Haltestellen erfolgt die Weiterentwicklung in Abstimmung mit den dafür zuständigen Baulastträgern (kreisangehörige Kommunen, Straßenbaulastträger).

Das Anforderungsprofil ist die verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre im Odenwaldkreis, bis der vorliegende Nahverkehrsplan entweder fortgeschrieben oder ein Nahverkehrsplan mit neuen Inhalten beschlossen wird.

Das im weiteren Verlauf des Nahverkehrsplans erstellte Angebotskonzept beruht auf diesem Anforderungsprofil und benennt konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der Anforderungen. Die Konkretisierung steht dabei unter Maßgabe der finanziellen Spielräume während der Laufzeit des Nahverkehrsplans.

Die vorliegenden Anforderungen greifen dabei auch Zielsetzungen auf, die in die Zuständigkeit des RMV in seiner Funktion als Aufgabenträger oder als Verbundgesellschaft fallen. Dies betrifft im Wesentlichen Vorgaben zur Bedienung des Kreisgebietes, die durch den SPNV und den regionalen Busverkehr geleistet werden.

Darüber hinaus werden Vorstellungen zur Weiterentwicklung von Barrierefreiheit, Marketing, Fahrgastinformation und Vertrieb niedergelegt, die sowohl dem RMV als auch dem Odenwaldkreis als lokaler Aufgabenträger gemeinschaftlich zufallen.

Damit entsteht ein Gesamtbild der zukünftigen Ausgestaltung des ÖPNV im Odenwaldkreis. Schließlich leitet sich daraus die vertragliche Beziehung zwischen dem Odenwaldkreis und den leistungserbringenden Verkehrsunternehmen ab, sofern die Erbringung der Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV durch Ausschreibungswettbewerb ermittelt wird. Bei Genehmigungswettbewerben haben die, um die Liniengenehmigungen

konkurrierenden Verkehrsunternehmen die Mindestanforderungen aus dem Nahverkehrsplan bei der Ausgestaltung ihrer Anträge zu berücksichtigen.

Mit dem Nahverkehrsplan und dem darin enthaltenen Anforderungsprofil als dessen maßgebender Bestandteil wird das öffentliche Verkehrsinteresse aus Sicht des Aufgabenträgers festgelegt. Dieses hat die Genehmigungsbehörde gemäß § 13 Abs. 2a PBefG in Verbindung mit § 8 Abs. 3 PBefG bei der Bewertung von Genehmigungsanträgen zu beachten.

V-2 Grundziele und Leitbilder

V-2.1 Leitbild

Mobilität und Verkehr

Mobilität ist einer der Eckpfeiler unserer modernen Gesellschaft. Wie und warum Menschen mobil sein wollen, unterscheidet sich durch die jeweils individuellen Anforderungen und Vorlieben jeder einzelnen Person. Eine zukünftige Mobilität muss dabei aktuellen Entwicklungen, wie gesellschaftlichem Wandel und klimatischen Veränderungen, Rechnung tragen. Diesem Leitbild für eine Mobilität der Zukunft im Odenwaldkreis liegen sowohl größere Trends als auch lokale Gegebenheiten zugrunde. Das vom Odenwaldkreis bereits im Jahr 2021 aufgestellte Kreisentwicklungskonzept beschäftigt sich intensiv mit dem Mobilitätsverhalten der im Kreis lebenden Bürgerinnen und Bürger [vgl. *Kreisausschuss des Odenwaldkreises* 2021].

Dabei ist der Blick nicht nur auf den ÖPNV zu richten. Schon die Betrachtung des Begriffs „Mobilität“ – der Beweglichkeit von Personen oder Gütern von einem Ort zum anderen – umfasst automatisch nicht nur einen intermodalen – also verkehrsmittelübergreifenden – sondern einen interdisziplinären Ansatz. Neben der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln ist auch die räumliche Verteilung der Personen und Orte im Raum entscheidend für deren Mobilität. Gerade im ländlich geprägten Raum des Odenwaldkreises macht sich dies besonders bemerkbar. Laut den Ausführungen im Kreisentwicklungskonzept legen die Bürgerinnen und Bürger des Kreises pro Tag ca. 312.000 Wege mit einer Beförderungsleistung von 4,4 Millionen Personenkilometern zurück. Dabei setzt sich der Mobilitätsanspruch zum einen aus Planungen zu den einzelnen Verkehrsarten und zum anderen aus einer raumplanerischen Komponente (z.B. wohnortnahe Versorgungsangebote zur Unterstützung von Nahmobilität) zusammen. Die folgenden Ausführungen betrachten den verkehrlichen Teil der Mobilität und nehmen die aktuellen Raum- und Siedlungsstrukturen als gegeben an.

Verkehr ist das Ergebnis eines individuellen Entscheidungsprozesses. Zuerst erfolgt die Auswahl des Ziels, anschließend die Verkehrsmittel- und Routenwahl. Die Schlüsselfrage lautet: „Wie können Menschen ihre Ziele möglichst effektiv und nachhaltig erreichen?“.

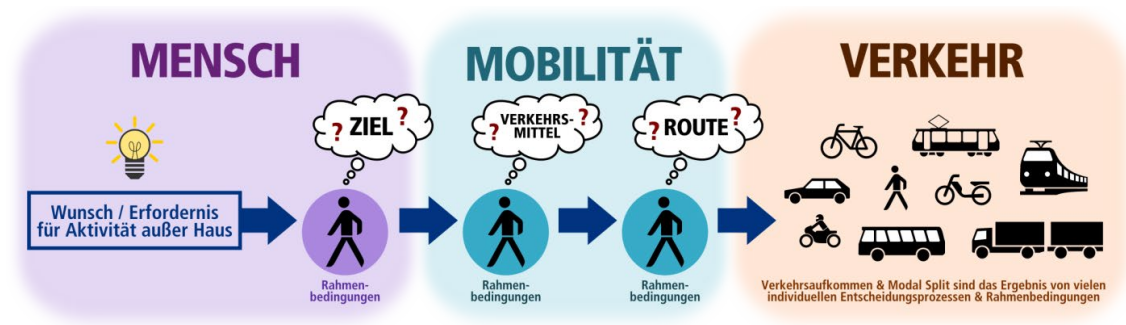


Abbildung V-2-1: Wie Verkehr entsteht und Unterscheidung der Begriffe „Mobilität“ und „Verkehr“

Eine intermodale Betrachtung verfolgt das Ziel die spezifischen Stärken der jeweiligen Verkehrsmittel miteinander in Einklang zu bringen. Dies ist für die Planung und Umsetzung oft schwierig, da viele Anforderungen und Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmitteln zu berücksichtigen sind und vor allem wenn mehrere Verkehrsmittel innerhalb einer Reisekette verwendet werden. Hier spielt ein funktionierender Übergang zwischen den Verkehrsmitteln eine wesentliche Rolle. Als konkretes Beispiel im Odenwaldkreis sei die Anschlussicherung der Buslinie 50 zur S-Bahn in Eberbach genannt.

Nachhaltigkeit als Grundprinzip für die zukünftige Mobilität

Eine weitere wichtige Forderung für eine Mobilität der Zukunft ist deren Nachhaltigkeit. Notwendige Ressourcen sollen durch heutige Generationen gewahrt werden, damit Nachfolgegenerationen ihr Leben möglichst frei von Beschränkungen ihrer Lebensqualität gestalten können. Zur Veranschaulichung des Nachhaltigkeitsprinzips wird das im Zuge der Agenda 2030 der Vereinten Nationen verwendete Modell mit den drei gesellschaftlichen Handlungsebenen „Ökologie“, „Soziales“ und „Wirtschaft“ herangezogen: Ziel ist es darin wirtschaftlichen Fortschritt im Einklang mit sozialer Gerechtigkeit zu gestalten [vgl. *Vereinte Nationen* 2015]. Demzufolge sind die Belange dieser drei Bereiche gleichgestellt. Damit unterscheidet es sich von einem Vorrangmodell, dass sämtliche Belange einem der Bereiche unterordnet. Zielsetzungen innerhalb eines Bereichs können im Konflikt zu Zielen eines anderen Bereichs stehen. Daher müssen oft Vor- und Nachteile abgewogen werden, um unterschiedliche Anforderungen in Einklang zueinander zu bringen.

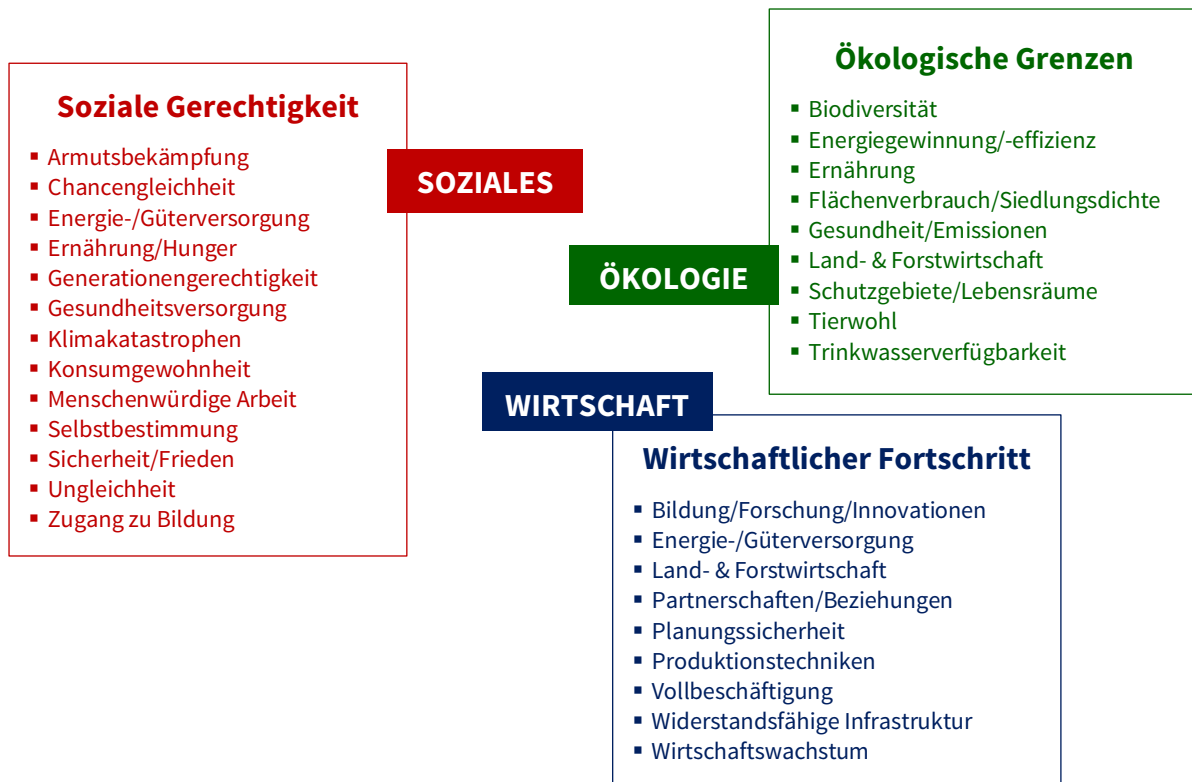


Abbildung V-2-2: Handlungsebenen zur Konkretisierung der Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung

Grundsätze für die zukünftige Mobilität

Überträgt man das soeben beschriebene Prinzip Nachhaltigkeit auf den Bereich Mobilität und Verkehr lassen sich folgende drei Grundsätze aufstellen:

- Mobilität ist Grundvoraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft und soziale Teilhabe. Ohne Personen-, Waren- und Informationsaustausch ist wirtschaftliches Handeln und damit wirtschaftlicher Fortschritt nicht möglich. Ohne eine gute Erreichbarkeit von Arbeits-plätzen, Bildungs-, Freizeit-, und Versorgungseinrichtungen ist eine Teilhabe am sozialen Leben ausgeschlossen. Insofern ist das Verkehrssystem und die Raumstruktur so zu gestalten, dass für die Mobilitätsbedürfnisse möglichst aller Bevölkerungsgruppen eine möglichst freie Wahl des Ziels unter möglichst niedrigen Einschränkungen ermöglicht wird.
- Die natürlichen Ressourcen sind für alle gesellschaftlichen Bereiche des Menschen – damit auch für den Verkehr – begrenzt. Der Klimawandel, Feinstaubbelastung und die Schadstoffkonzentrationen in der Luft stellen große Herausforderungen dar. Daher ist ein verantwortungs-voller Umgang mit der für den Verkehr verfügbaren Flächen und Energieträgern eine Grundvoraussetzung dafür die bisher gewohnte Freizügigkeit auch für künftige Generationen zu gewährleisten.

- Es gibt viele Formen der räumlichen Mobilität von Menschen. Diese äußern sich besonders in der Verkehrsmittelwahl mit den damit verbundenen Auswirkungen auf die Umgebung. Verschiedene Gruppen von Nutzenden stellen unterschiedliche Anforderungen an ein Verkehrsmittel. Ebenso stellen Verkehrsmittel durch ihr kumuliertes Auftreten vor Ort unterschiedliche Anforderungen an unseren Lebensraum (z.B. Platzbedarf, Verkehrssicherheit, Zerstückung von Lebensräumen). Damit greift das Verkehrsgeschehen unmittelbar in soziale Räume vor Ort und beeinflusst das Ökosystem. Darüber hinaus beeinflussen Planungen außerhalb des Verkehrsberichts (z.B. Raum- und Schulentwicklungsplanung) die Rahmenbedingungen der Mobilität erheblich mit.

Ziele für die zukünftige Mobilität

Aus den zuvor formulierten Grundsätzen lassen sich allgemeine Ziele für die zukünftige Gestaltung des Verkehrs und der Mobilität ableiten.

- Das Verkehrssystem und die Raumstruktur sind so zu gestalten, dass für die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen eine möglichst freie Wahl des Ziels unter möglichst niedrigen Restriktionen ermöglicht wird. Hierbei sind neben den unterschiedlichen Rahmenbedingungen der Bevölkerungsgruppen (z.B. Fahrerlaubnis, Haushaltseinkommen, Gesundheit) auch die Leistungsfähigkeit der Kostenträger zu berücksichtigen.
- Der verkehrsbedingte Verbrauch von Flächen und Energie für die Herstellung von Infrastruktur, Fahrzeugen & Antriebsenergie sowie der Ausstoß von schädlichen Luftschadstoff- und Lärmemissionen sind zur Wahrung einer guten Lebensqualität auf ein Minimum zu reduzieren.
- Das Verkehrssystem ist sozial verträglich, sicher und gerecht bezüglich aller Nutzenden auszugestalten. Alle Planungsbereiche, die direkt oder indirekt mit der Mobilität zusammenhängen, sollen integriert gedacht werden und einander berücksichtigen.

Abhängig vom betrachteten Verkehrsmittel bestehen bei der Maßnahmenentwicklung gewisse Zielkonflikte. Eine maximale Freizügigkeit im motorisierten Individualverkehr – beispielsweise durch Neubau von Straßen oder Parkplätzen – steht oft im Konflikt mit Maßnahmen für eine Minimierung des verkehrsbedingten Flächenverbrauchs (Versiegelung) und einer Reduktion von Luftschadstoff- und Lärmemissionen (induzierter motorisierter Verkehr).

Abgeleitet aus diesen allgemeinen Zielen ergeben sich konkrete Maßnahmen, die jeweils als Teile zur Erfüllung der allgemeinen Ziele wirken. Sie können drei Handlungsfeldern zugeordnet werden:

- **Vermeidung** von Wegen und die Reduktion von Wegentfernungen.
- **Verlagerung**, d.h. die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten nachhaltiger Verkehrsformen.
- **Verbesserung**, d.h. operative Optimierung vorhandener Verkehrssysteme (Effizienzsteigerung).

V-2.2 Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit

Das ÖPNV-System, bestehend aus Schienenpersonennahverkehr und straßengebundem ÖPNV, ist auf die **Sicherstellung der Mobilität von Personen im Raum** ausgerichtet und deshalb ebenso Bestandteil des Gesamtverkehrssystems einer Region wie der motorisierte und nicht-motorisierte Individualverkehr. Die verkehrlichen Aufgaben und Funktionen des öffentlichen Verkehrssystems lassen sich nicht auf einzelne Zielverkehrspunkte oder Wegezwecke reduzieren, sondern sind vielfältiger Natur. Die Gestaltungsziele für den ÖPNV ordnet § 3 HÖPNVG wie folgt ein:

„Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.“

Ziele aus dem Regionalplan Südhessen

Im Regionalplan für Südhessen sind folgende wesentliche Aussagen zum ÖPNV enthalten, zum einen allgemein gehalten und zum anderen mit Fokus auf die Odenwaldbahn [RP DA 2011]:

- Im Verdichtungsraum ist „ein ausreichendes Wohnungsangebot durch Ausweisung von Wohnbaugebieten vorrangig in zentralen Lagen sowie an den Haltepunkten insbesondere des schienengebundenen ÖPNV vorzusehen“ (G3.1-2).
- Im ländlichen Raum sind „leistungsfähige Verkehrsanbindungen mit den Zentren des Verdichtungsraums durch geeignete Angebote des ÖPNV zu gewährleisten und eine ausreichende ÖPNV-Bedienung flächendeckend sicherzustellen“ (G3.1-3).
- Zentrale Orte: „Das Verkehrsangebot soll so gestaltet werden, dass die Kleinzentren im ÖPNV bedarfsgerecht mit den benachbarten Zentren verknüpft sind“ (G3.2.3-8).
- „In den überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen soll die verkehrliche Verknüpfung zwischen den Oberzentren und ihrem Umland gewährleistet werden. Dazu soll ein attraktives und hohen Qualitätsanforderungen entsprechendes Bedienungsangebot im ÖPNV, besonders auf der Schiene, erhalten oder geschaffen werden“ (G3.3-5).

- „Die weitere Siedlungsentwicklung in den Nahverkehrs- und Siedlungsachsen ist mit Betrieb und Ausbau des ÖPNV, insbesondere auf der Schiene, abzustimmen. Neue Baugebiete sollen möglichst im Einzugsbereich der Haltepunkte des schienengebundenen ÖPNV ausgewiesen werden“ (G3.3-7).
- „Unter Berücksichtigung der Verkehrserschließung, insbesondere durch den Umweltverbund (ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr) und der Auslastung von Versorgungseinrichtungen ist eine optimierte räumliche Zuordnung von Wohnen, Arbeiten, Erholen und Gemeinbedarfseinrichtungen sowie die Versorgung mit Dienstleistungen anzustreben. Dabei sollen bereits auf der Ebene der Bauleitplanung Verkehrskonzepte unter besonderer Berücksichtigung des Umweltverbundes entwickelt und umgesetzt werden“ (G3.4-11).
- „Großflächige Einzelhandelsvorhaben müssen eine enge räumliche und funktionale Verbindung zu bestehenden Siedlungsgebieten aufweisen. Sie sind unter besonderer Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung sowie der Umweltverträglichkeit auch im Hinblick auf die Ziele der Verkehrsvermeidung und -verlagerung in bestehende Siedlungsgebiete unter Erreichbarkeit mit einem für Größe und Einzugsbereich des Einzelhandelsvorhabens angemessenen ÖPNV zu integrieren“ (Z3.4.3-2).
- „Der vom Rhein-Main-Verkehrsverbund und vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar organisierte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll durch die Ausweitung und Verdichtung integraler Taktfahrpläne im Schienennah- und Busverkehr zunehmend attraktiver werden“ (G5-4).
- „Die Odenwaldbahn Frankfurt – Hanau – Babenhausen – Erbach – (Eberbach) soll für die überregionale Verbindung des östlichen Rhein-Main-Raumes mit den Räumen Heilbronn und Stuttgart sowie der Rhein-Neckar-Region (Heidelberg – Mannheim – Ludwigshafen) und für den innerregionalen Anschluss des Odenwaldkreises an das südhessische Oberzentrum Darmstadt in der Relation Erbach/Michelstadt – Groß-Umstadt – Reinheim – Darmstadt – Frankfurt aufgewertet werden“ (G5.1-22).

Konkret wurden bei einem ÖPNV-Kongress¹ am 23.09.2025 Mittel- und langfristige Angebotsverbesserungen für die Odenwald formuliert und deren Umsetzungsperspektive genannt:

Ziele der Erbacher Erklärung

- Angebotsverbesserung an den Wochenenden,
- Erweiterung der Fahrzeugflotte um 14%,
- Größeres Sitzplatzangebot im Zulauf auf Darmstadt und Hanau,
- Taktverdichtungen zwischen Darmstadt und Groß-Umstadt sowie zwischen Erbach und Eberbach

¹ Erster ÖPNV-Kongress Darmstadt-Dieburg: <https://www.rmv.de/c/de/start/dadina/aktuell/pressemitteilungen/erster-oepnv-kongress-darmstadt-dieburg-und-darmstadt>

Neue Fahrzeuggeneration mit mehr Platz und lokal emissionsfrei

- Einsatz von längeren Zügen von bis 170 m Länge,
- Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge (BEMU).

Aktueller Stand

- Es existiert eine Planungsvereinbarung zwischen dem Land Hessen, der Deutschen Bahn und dem RMV,
- Die Vergabe des Auftrags zur Durchführung der Planungen wurde auf den Weg gebracht,
- Der Bau längerer Bahnsteige und eine Teilelektrifizierung soll bis zum Jahr 2030 erfolgen,
- Der Ausbau der Bahnhöfe Mühlthal und Hetzbach als Kreuzungsbahnhöfe soll bis Mitte der 2030er Jahre erfolgen.

Aus den Analysen in den Bestandsaufnahmen zu den Raum- und Verkehrsstrukturen (**vgl. Kap. IV-1 bis IV-4**) sowie zum straßengebundenen ÖPNV (**vgl. Kap. VI-1 bis VI-3**) wird im Folgenden ein Anforderungsprofil für das künftige Angebot im straßengebundenen ÖPNV für den Jedermann-Verkehr im Odenwaldkreis abgeleitet und formuliert. Derer eingeschlagene Weg soll im Sinne eines verlässlichen ÖPNV-Angebots im Kreisgebiet - und an ausgewählten Knotenpunkten darüber hinaus - beibehalten werden. Punktuelle Stärkungen des Angebots sollen durch Fahrplanoptimierungen erreicht werden. Die Anpassungen orientieren sich dabei an der vorhandenen Nachfrage und den finanziellen Spielräumen der nächsten Jahre.

- Auf den nachfragstärkeren Neben- bzw. Erschließungskorridoren vor allem im Umland von Erbach und Michelstadt wurde ebenfalls ein ÖPNV-Angebot eingerichtet, das zumindest an Werktagen als ein zuverlässiges Basisangebot ggü. dem motorisierten Individualverkehr angesehen werden kann. Ziel ist es, dieses Basisangebot dauerhaft aufrecht zu erhalten.
- In den übrigen, dünn besiedelten Bediengengebieten abseits dieser Korridore wird die Grundversorgung der Wohnbevölkerung auch zukünftig in einer der Nachfrage angepassten Art und Weise sichergestellt. Dieses Grundangebot zur Daseinsvorsorge stellt die Anbindung zu zentralen Orten im Kreisgebiet und zu den dortigen Netzknoten (Odenwaldbahn, Bushauptlinien) sicher. Teil des Angebots ist hier der flächendeckende Einsatz von taxOMobil zu den jeweils nächstgelegenen Grund- und Mittelzentren.

V-2.3 Einflüsse durch demographische Entwicklungen

Die verlässliche Erreichbarkeit von Städten und Gemeinden durch zeitgemäße öffentliche Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote ist eine zentrale Möglichkeit zur Stabilisierung der Attraktivität von Regionen als Wohn-, Ausbildungs- und Wirtschaftsstandort,

die sich in jüngerer Vergangenheit und in Zukunft verstärkt mit Bevölkerungsabnahmen und demographischen Wandlungsprozessen konfrontiert sehen.

Die in **Kapitel IV-2.3** aufgezeigte demografische Entwicklung in Form von Bevölkerungsrückgängen und Alterung, wird dazu führen, dass die einzelnen Komponenten des ÖPNV-Systems auf veränderte Rahmenbedingungen und ein sich wandelndes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten sukzessive abgestimmt werden müssen.

Der Einwohnerrückgang tritt vornehmlich bei den Altersstufen der Schüler und Auszubildenden als Hauptnutzern des ÖPNV-Systems auf. Dies äußert sich nicht nur beim Fahrgastaufkommen zu den Schulen und Ausbildungsstätten, sondern auch in der Freizeit. Damit einher geht eine Reduktion von Einnahmen aus dem Verkauf von Schülerzeitkarten. Aufgrund des Deutschlandtickets und des Schülertickets Hessen ist glücklicherweise ein gegenläufiger Trend in Form einer Zunahme von Fahrkartenabonnements zu beobachten.

Dem Trend des Einwohnerrückgangs bei der Gruppe der jungen Menschen gegenzusteuern, bedarfs es eines auf die Altersgruppe ausgerichteten ÖPNV-Angebots. Eine im Jahr 2023 von der OREG beauftragte Studie zu einem sogenannten „Jugendtaxi“ zeigte, welche Mobilitätsbedürfnisse junge Menschen haben. Bleiben diese unberücksichtigt, so wird der ländliche Raum als Lebensmittelpunkt für junge Menschen immer unattraktiver.

Das Nachfragesegment der beruflich verursachten Nutzung des ÖPNV richtet sich im Wesentlichen nach der Beschäftigungs- oder Erwerbstätigenquote. Diese kann im günstigen Fall trotz zurückgehender Bevölkerung konstant bleiben oder zunehmen, weil die Erwerbstätigkeit zunimmt. So kann z. B. ein Anstieg der Erwerbstätigkeitsquote von Frauen oder ein strukturell bedingter Rückgang der Erwerbslosigkeit Auswirkungen zeigen. Dazu gegenläufig wirken sich flexible Arbeitsverhältnisse und Homeoffice-Arbeitsplätze aus. Dies kann zu einem Abflachen der nachfrageseitigen – und als Konsequenz daraus auch der angebotsseitigen – Verkehrsspitzen führen.

Die anwachsende Gruppe der Senioren wird das schwindende Fahrgastaufkommen im ÖPNV unter den Kindern und Jugendlichen nicht vollständig ersetzen. Im Vergleich zu allen früheren Generationen sind die heutigen und künftigen Senioren zwar wesentlich „mobiler“, aber auch häufiger Nutzer des PKW. Diese Entwicklung beruht auf der Zunahme von Führerscheinen und einer PKW-Verfügbarkeit bei Seniorinnen und Senioren. Mit zunehmendem Alter nehmen in der Regel Einschränkungen in der Mobilität zu, die das Führen eines PKW erschweren oder gar unmöglich machen. Daher ist ein seniorengerechtes ÖPNV-Angebot erforderlich, vor allem hinsichtlich der Anforderungen an Bedienung, Barrierefreiheit, Fahrzeuge, Fahrgastinformationen und Marketing.

Es zeigt sich auf der Seite der Verkehrsnachfrage, dass es bei abnehmenden Bevölkerungszahlen zu einem Rückgang bei der Gesamtzahl der zurückgelegten Wege kommt (Gesamtverkehrsaufkommen nimmt ab) bei gleichzeitiger Zunahme der Wegelängen (Gesamtverkehrsleistung nimmt zu). Dies trifft ebenso auf den Ausbildungsverkehr zu, nachdem Schulstandorte zentralisiert, zusammengelegt bzw. geschlossen werden. Auch die stetige Zunahme der Ein-Personen-Haushalte und die Veränderung der Einkaufs- und Besorgungswege durch Dezentralisierung der Einkaufsstrukturen, z. B. durch Verlagerungen der Lebensmittelversorger aus den Ortszentren zu den Ortsrändern oder gar zu außerhalb von

geschlossenen Ortschaften gelegenen Gewerbegebieten, bewirken eine Zunahme des Bedarfs an zusätzlichen Verkehrsverbindungen. Sowohl der Einkaufsverkehr zu peripheren Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorten als auch die Zunahme von Mobilitätsbedürfnissen abends und am Wochenende (Freizeitverkehr, soziale Kontakte) sind umso schwerer für den ÖPNV zu bündeln, je geringer die Besiedlungsdichte ist.

Angesichts dieser Herausforderungen ist es für den Odenwaldkreis umso wichtiger, den (potenziellen) Nutzern des öffentlichen Verkehrssystems ein verständliches und nachvollziehbares Gesamtangebot zu unterbreiten. Wahlfreie Gelegenheitsnutzer stellen andere Anforderungen an die Dienstleistung ÖPNV als Stammkunden im Berufsverkehr oder als „Zwangskunden“ im Ausbildungsverkehr.

Von hoher Bedeutung für das angesprochene Gesamtangebot sind zeitgemäße Verkehrsinfrastrukturen und Verbindungen, die regelmäßig und häufig über den Tag verteilt in Anspruch genommen werden können, da sich das Verkehrsaufkommen nicht mehr nur auf einzelne Spitzenstunden konzentriert. Dazu gehören ebenso ein transparentes Tariffsystem, ein nutzfrequenter Vertrieb sowie eine darauf abgestimmte Kunden- und Marktkommunikation.

Die in **Kapitel VI-11.1** beschriebene Potenzialanalyse schätzt mögliche Potenziale der Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten unter der Voraussetzung einer idealen Gestaltung des ÖPNV-Angebots ab. Es zeigt sich bereits im Rahmen des dort verwendeten Modells, dass bereits heute gut strukturierte ÖPNV-Angebote die Potenziale weitgehend abschöpfen können.

V-2.4 Fahrgastseitige Anforderungen

Bei Befragungen von Bürgerinnen und Bürgern zu den Anforderungen an einen guten ÖPNV werden fast immer die folgenden Kriterien genannt:

- Regelmäßige Bedienung,
- Kurze Reisezeiten,
- Pünktlichkeit,
- Sichere Übergänge und Anschlüsse,
- Sicherheit,
- Sauberkeit,
- Ausreichendes Sitzplatzangebot,
- Günstige Tarife,
- Aktuelle Fahrgastinformation.

Diese Aufzählung deckt sich nahezu vollständig mit den im hessischen ÖPNV-Gesetz beschriebenen allgemeinen Anforderungen an die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. Es bedeutet auch die ausdrückliche Berücksichtigung der Belange aller Nutzergruppen angesichts ihres unterschiedlichen Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens.

V-2.4.1 Grundlegende Anforderungen:

- Bereitstellung von Verkehrsangeboten für alle Nutzergruppen und für alle Fahrtzwecke der Grunddaseinsfunktionen im Nahbereich (innergemeindlich, zwischenörtlich), auch in verkehrsschwachen Zeiten (ggf. durch alternativer Betriebsformen wie On-Demand-Verkehren);
- Gewährleistung der räumlichen und zeitlichen Erreichbarkeit von Dienstleistungs- und Einkaufszentren, medizinischen Einrichtungen, Kinderbetreuungseinrichtungen, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie von Arbeitsplatzschwerpunkten;
- Einrichtung kurzer und sicherer Umsteigewege an belebten und einsehbaren Orten mit geringen Wartezeiten zu den Anschlussverkehrsmitteln (sofern sich Umsteigeverbindungen nicht vermeiden lassen).

V-2.4.2 Bauliche Anforderungen:

- (verkehrs-)sichere und kurze Zu- und Abgangswege. Einbezogen ist auch das öffentliche Fuß- und Radwegenetz im Umfeld der Zugangsstelle (im Einvernehmen mit den Baulastträgern);
- helle und funktionierende Beleuchtung;
- Gewährleistung ungestörter Blickbeziehungen und Einsichten auf die Verkehrsanlagen (soziale Kontrolle);
- Vermeidung von Unterführungen und Untertunnelungen sowie von Wartehäuschen aus undurchsichtigen Werkstoffen;
- Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit von Treppen und Rampen, falls Unter-/Überführungen unvermeidlich sind;
- Vandalismus resistente Anlagen und Einrichtungen sowie zeitnahe Entfernung von Vandalismusschäden, um weitere Verwahrlosung vorzubeugen;
- keine sichtbehindernde Vegetation;
- Vorhandensein und Nutzbarkeit von Toiletten und Wickelräumen an hochfrequentierten Zugangsstellen;
- Anbringen von Fahrplänen und anderer Fahrgastinformationen bereits an den Zugewegungen zu den Bahnsteigen, also noch vor Betreten eventueller Unterführungen und Übergänge.

V-2.4.3 Fahrzeuganforderungen:

- problemlose Mitnahme von Gepäck, Fahrrädern, Kinderwagen, Gehhilfen und Rollstühlen durch entsprechende Ab- bzw. Aufstellflächen und Zugänge
- Übersichtliche und komfortable Gestaltung des Innenraums;
- Angenehme Temperaturen im Innenbereich (Klimatisierung und Heizung);
- Optische und akustische Fahrgastinformation;

- Möglichkeit der Kontaktaufnahme zum Fahr- und Servicepersonal;
- Vorhandensein und Nutzbarkeit von Toiletten in den Fahrzeugen des SPNV.

V-3 Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV

V-3.1 Normative Grundlagen und Vorgaben

Der Barrierefreiheit kommt bei der baulichen und betrieblichen Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrssystems sowie bei der Fahrgastinformation eine zentrale Bedeutung zu. Dies geht aus einer Reihe von Rechtsvorschriften hervor:

UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen

Das „Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ der Vereinten Nationen wurde 2006 von der Generalversammlung beschlossen und trat nach dessen Ratifizierung 2008 in der Bundesrepublik Deutschland in Kraft.

Das Übereinkommen sieht vor, dass Menschen mit Behinderungen die Möglichkeit einer unabhängigen Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen eröffnet wird. Dies umfasst somit ebenso den gleichberechtigten Zugang zu Transportmitteln. Die Feststellung und die Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren sind damit auch erfasst. Wirksame Maßnahmen sollen mit dem Ziel implementiert werden, den betroffenen Personengruppen eine individuelle Mobilität unter der Prämisse größtmöglicher Unabhängigkeit zu ermöglichen.

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG)

Das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland gibt in Artikel 3 Abs. 3 vor:

„Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Eine bundesweite Grundlage für die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)², das dazu folgende Definitionen enthält [§ 4 BGG]:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“

² in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Art. 19 Absatz 2 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234)

Zur Herstellung von Barrierefreiheit im Verkehrssektor weist § 8 Abs. 5 BGG auf einschlägige Rechtsvorschriften des Bundes hin:

„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz (HessBGG)

Der entsprechende Paragraf zur Definition von Barrierefreiheit im Hessischen Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (HessBGG)³ ist gleichlautend jenem des BGG [vgl. § 3 Abs. 1 HessBGG].

Hinsichtlich der Herstellung von Barrierefreiheit im Verkehrssektor führt § 10 Abs. 2 HessBGG aus:

„Die Anforderungen an die Barrierefreiheit sonstiger baulicher oder anderer Anlagen, öffentlicher Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugänglicher Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr richten sich nach den für den jeweiligen Bereich gültigen Rechtsvorschriften.“

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Mit dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG)⁴ gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Kommunen, worunter auch Anlagen für den ÖPNV fallen, z. B. zentrale Omnibushaltestellen und Haltestelleneinrichtungen [vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 3 GVFG]. Die Förderung ist nach § 3 Nr. 1d GVFG u. a. an die Voraussetzung geknüpft, dass das Vorhaben

„[...] Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören [...]“.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz bezieht hinsichtlich der Barrierefreiheit neben Menschen mit Behinderungen alle Fahrgäste ein, die in irgendeiner Weise mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne sind. Dies kann somit auch auf Fahrgäste mit Kinderwagen oder mit schwerem Gepäck zutreffen. An den Aufgabenträger, der den Nahverkehrsplan

³ in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Dezember 2004 (GVBl. I, S. 482), zuletzt geändert durch Artikel 64 des Gesetzes vom 13. Dezember 2012 (GVBl. I S. 622)

⁴ in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 463 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

aufstellt und beschließt, wird daher der explizite Auftrag formuliert, Aussagen zur zeitlichen Umsetzung erforderlicher Maßnahmen zur Herstellung barrierefreier Verkehrsmittel zu treffen. Im Sinne des § 8 Abs. 5 BGG ist folgender Auszug aus § 8 Abs. 3 PBefG daher als eine zentrale einschlägige Rechtsvorschrift des Bundes für den straßengebundenen ÖPNV zu verstehen:

„[...] 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. [...]“

Die „vollständige Barrierefreiheit“ im Kontext des § 8 Abs. 3 PBefG kann wie die „ausreichende Bedienung“ als ein unbestimmter Rechtsbegriff angesehen werden, der in der anhaltenden Fachdiskussion zu dieser Norm näher interpretiert und bestimmt wird.

Hessisches ÖPNV-Gesetz (HÖPNVG)

Zur Barrierefreiheit bezieht das Hessische ÖPNV-Gesetz als landesrechtliche Vorschrift ebenfalls Stellung [§ 4 Abs. 6 HÖPNVG]:

„Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen sollen so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen.“

Bestimmungen zur Barrierefreiheit von Kraftomnibussen

Bezüglich der barrierefreien Nutzung von Kraftomnibussen im Linienverkehr für Personen mit eingeschränkter Mobilität sind die Ausführungen des § 30d Abs. 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)⁵ maßgebend:

„Kraftomnibusse mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen und mehr als 22 Fahrgastplätze haben, müssen zusätzlich den Vorschriften über technische Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität nach den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen. Dies gilt für andere

⁵ Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 18. Mai 2017 (BGBl. I S. 1282)

Kraftomnibusse, die mit technischen Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgestattet sind, entsprechend.“

Der erwähnte Anhang zu § 30d Abs. 4 StVZO verweist auf die Richtlinie 2001/85/EG über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen (außer dem Fahrersitz), also mit Kraftomnibussen. Die technischen Bestimmungen gemäß dem Anhang VII der Richtlinie mit „Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“ sind anzuwenden.

Die Richtlinie 2001/85/EG unterscheidet – ähnlich wie die StVZO – bei den Kraftomnibussen folgende Klassen:

- Klasse I (Typ Bus für Stadtverkehr),
- Klasse II (Typ Bus für Überlandverkehr),
- Klasse III (Typ Bus für Fernreise- oder Gelegenheitsverkehr).

In Artikel 3 Abs. 1 der Richtlinie 2001/85/EG werden an Kraftomnibusse der Klasse I (für den Stadtverkehr) folgende Anforderungen an die barrierefreie Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität gestellt:

„Fahrzeuge der Klasse I müssen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich Rollstuhlfahrer, gemäß den technischen Vorschriften des Anhangs VII zugänglich sein.“

Für die Fahrzeuge der Klassen II (für den Überlandverkehr) und III (Reisebusse) besteht hinsichtlich der Zugänglichkeit und der Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen – im Gegensatz zu den Fahrzeugen der Klasse I – ein Ermessensspielraum [vgl. Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie 2001/85/EG]:

Im Falle des Vorhandenseins von Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität bzw. für Rollstuhlfahrer in Fahrzeugen der Klassen II und III sind die technischen Bestimmungen wie für die Fahrzeuge der Klasse I einzuhalten. Es gelten die technischen Spezifika aus dem Anhang VII zur Richtlinie 2001/85/EG. Sind solche Einrichtungen nicht vorhanden, entfällt die Einhaltung der vorgenannten technischen Bestimmungen.

Die Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE), die am 22. Juni 2017 in Kraft trat, hat die Richtlinie 2001/85/EG ersetzt. Die hier maßgeblichen technischen Spezifika aus dem Anhang VII der aufgehobenen Richtlinie 2001/85/EG wurden darin vollständig übernommen.

V-3.2 Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit

Begrifflichkeit und Systemkomponenten

Unter dem Begriff der „Barrierefreiheit“ wird im Verkehrssektor in der Außendarstellung oftmals auf die Gruppe der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer fokussiert, denen baulich bedingte Hürden die Verkehrsteilnahme bzw. die Nutzung des ÖPNV erheblich erschweren. In der konsequenten Umsetzung des § 4 BGG umfasst die Forderung nach

„Barrierefreiheit im ÖPNV“ grundsätzlich alle Nutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität, darunter auch Hochbetagte, Gehörlose, Seh- und Greifbehinderte sowie Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen.

In der konsequenten Auslegung der rechtlichen Vorgabe ist für diesen heterogenen Personenkreis künftig eine eigenständige, selbstbestimmte, unabhängige – d. h. ohne fremde Hilfestellung – und sichere Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten. 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.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Alterung der Gesellschaft und der damit einhergehenden steigenden Anzahl hochbetagter und/oder Menschen mit funktionalen Einschränkungen ist die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV von zunehmender Bedeutung im Kontext eines gesellschaftlichen Konsenses.

Der Odenwaldkreis verfolgt in seinem Verantwortungsbereich – zum einen als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV und zum anderen als Mitgesellschafter des RMV – die grundlegende Zielsetzung, ein ÖPNV-System zu schaffen, das für mobilitätseingeschränkte Personen vollständig barrierefrei nutzbar sein wird. Bei der schrittweisen Umsetzung dieser grundlegenden Zielsetzung wird es in einem ländlichen Flächenkreis wie dem Odenwaldkreis zu Priorisierungen kommen müssen.

Diese aus den gesetzlichen Vorgaben abgeleitete Selbstverpflichtung bezieht sich auf die Systemkomponenten (soweit durch den Odenwaldkreis direkt beeinflussbar)

- bauliche Infrastrukturen,
- Fahrzeuge,
- Fahrgastinformation und Kundenkommunikation,
- laufender Betrieb und Unterhalt.

Fahrgastinformation nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“

Wegeketten werden von „Informationsketten“ begleitet. Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen müssen nach dem sog. „Zwei-Sinne-Prinzip“ sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Benutzer dargereicht werden. Die Informationssysteme sind einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und damit eine durchgängige, lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Zu vermeiden bzw. abzubauen sind zusätzliche „Barrieren“ durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sind somit auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten“ weiterzuentwickeln (Anspruch der Standardisierung).

Prioritätensetzungen zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Für die Erreichung der Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit ist vor dem Hintergrund der begrenzten Finanzmittel in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden im Kreisgebiet sowie mit den Behindertenvertretern ein tragfähiges Ausbau- und Modernisierungsprogramm anzustreben, das drei Handlungsrichtungen beinhaltet, deren Maßnahmen entlang einer Zeitschiene zu verteilen sind:

- Bei Neubau bzw. Erneuerung von Verkehrsanlagen sowie bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des BGG bzw. entsprechend der einschlägigen Fachgesetze und Vorschriften vorzusehen.
- Bei Umbauten an Verkehrsanlagen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs und eines stufenfreien Zugangs zum Bussteig bzw. zur Haltestellenkante sowie weitgehend eine durchgängige Orientierungsmöglichkeit für Blinde und Sehbehinderte nach Möglichkeit umzusetzen.
- Bei bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. der Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle, kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben, die als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV des Odenwaldkreises

§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG enthält die Forderung einer vollständig barrierefreien Nutzung des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 (vgl. Kapitel V-3.1). § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG schränkt diese Forderung dahingehend ein, dass die genannte Umsetzungsfrist bis zum 01. Januar 2022 nicht gilt, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen für eine vollständige Barrierefreiheit konkret benannt und begründet werden.

Eine „vollständige Barrierefreiheit“ für alle mobilitätseingeschränkten Nutzergruppen mit dem Anspruch einer flächendeckenden Gewährleistung im gesamten Kreisgebiet ist in einer ländlich geprägten Region nur langfristig und mit sehr hohen Investitions- und Betriebsaufwänden zu erreichen. Insbesondere trifft dies für Haltestelleninfrastrukturen zu.

Die Zielsetzung des Odenwaldkreises für einen vollständig barrierefrei nutzbaren ÖPNV auf seinem Gebiet bezieht sich in erster Priorität auf die:

- Odenwaldbahn (soweit betrieblich und technisch herstellbar);
- Stationen der Odenwaldbahn zwischen Höchst i. Odw. und Erbach (jeweils einschließlich);
- Korridore der regionalen Bushauptlinien;
- Korridore der lokalen Bushauptlinien;
- CityBus-Linien in Erbach und Michelstadt.

Die Realisierung steht unter dem Vorbehalt ausreichender Planungsressourcen und der Bereitstellung von Finanzierungsmitteln.

Bei den einzusetzenden Fahrzeugen auf den lokalen Haupt- und Erschließungslinien, soweit diese auch auf die Belange des Jedermann-Verkehrs ausgerichtet sind, ist die durchgehende Einhaltung der technischen Ausstattung zur barrierefreien Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausdrücklich vorgegeben (vgl. **Kapitel IX-3.2**).

Ausnahmen von einer vollständigen Barrierefreiheit im Odenwaldkreis

Von der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit sind ausgenommen bzw. deren Umsetzung in der Priorität zurückgestellt:

- Verstärkerbusfahrten für den Ausbildungsverkehr auf den o. g. Korridoren; Die Verkehrsunternehmen im Odenwaldkreis ersetzen auf freiwilliger Basis aktuell die vorhandenen Fahrzeuge der Kategorie B durch Fahrzeuge der Kategorie A
- Haltestelleninfrastrukturen entlang der Korridore der künftigen lokalen Erschließungslinien, jedoch Bedienung der Taktfahrten an Werktagen mit barrierefreien Niederflurbussen (s. o.);
- Bedienggebiete abseits der o. g. regionalen und lokalen Buskorridore, in denen im Jedermann-Verkehr bedarfsgesteuerte Angebotsformen zum Einsatz kommen;
- Bedarfsgesteuerte Angebotsformen mit Kleinbussen und Großraum-PKW, wobei eine Rollstuhlmitnahme durch Hilfestellung seitens des Fahrpersonals nach gesonderter Anmeldung stets sichergestellt ist;
- Bushaltestellen mit einer schulwerktäglichen Frequentierung unter 25 Fahrgästen in der Summe über alle Mastpositionen und Fahrtrichtungen, auch wenn diese an den o. g. regionalen und lokalen Buskorridoren (HLS, ILS) liegen.

Ausnahmen bei der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit sind gemäß § 14 Abs. 4 Ziffer 5 HÖPNVG i. V. m. § 8 Abs. 3 Satz 3 f. PBefG im Nahverkehrsplan konkret zu benennen und zu begründen. Dies bezieht sich auch auf Bushaltestellen, die erst nach dem Stichtag 01.01.2022 vollständig barrierefrei ausgebaut sein werden.

Die Zugangsstellen der Odenwaldbahn auf dem Gebiet der Stadt Oberzent werden in deutlich geringerem Umfang sowohl durch Zugfahrten als auch durch Fahrgäste frequentiert als jene im Abschnitt zwischen Höchst und Erbach. Hinsichtlich der Fahrgastfrequenz trifft diese Aussage außerdem auf den in den zurückliegenden Jahren modernisierten Haltepunkt in Höchst-Hetschbach zu. Die geringe Frequentierung spiegelt sich auch in deren Ausbauständen wider. Die Herstellung eines stufenfreien Zugangs zu den Bahnsteigen vom öffentlichen Straßenraum aus obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB InfraGO AG, ebenso bauliche Maßnahmen wie die Anhebung der Bahnsteighöhen auf die Einstiegshöhe der eingesetzten Regionalzugfahrzeuge (hier: 55 cm).

Die Fahrzeuge der Odenwaldbahn sind nahezu vollständig barrierefrei konstruiert und fallen daher nicht unter die aufgeführten Ausnahmen zur vollständigen Barrierefreiheit.

Entlang der Strecke zwischen Höchst und Erbach sowie in anderen Teilen des Netzes (Darmstadt, Landkreis Darmstadt-Dieburg, Kreis Offenbach) besteht auch bei ausgebauten Verkehrsstationen die Schwachstelle eines Spaltes deutlich über 5 cm zwischen

Bahnsteigkante und Fahrzeug. Dieser Spalt kann wegen fehlender Schieberampen an den Fahrzeugen nicht mit automatischen Vorrichtungen⁶ überbrückt werden.

Im Übrigen unterliegt der SPNV mit seinen Systemkomponenten nicht dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), sondern dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), das eine vollständige Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr bis zu einem definierten Zeitpunkt nicht vorsieht. Vorgaben zur Barrierefreiheit definiert eine EU-Richtlinie mit technischen Spezifikationen für Interoperabilität im Anwendungsbereich: Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“

Im straßengebundenen ÖPNV werden bei Verstärkerfahrten für den Ausbildungsverkehr kreisweit weiterhin Kraftomnibusse zum Einsatz gelangen, die die Anforderungen an eine vollständige Barrierefreiheit nicht erfüllen (siehe oben). Hauptgrund ist der hohe Bedarf an Beförderungskapazitäten in den Nachfragespitzen des Ausbildungsverkehrs, so dass hierfür von den Verkehrsunternehmen Fahrzeuge älterer Bauart und Fahrzeuge ohne Niederflurtechnik vorgehalten werden.

Bei den Komponenten des ÖPNV-Systems, in denen eine Barrierefreiheit im Sinne einer Nutzung ohne fremde Hilfe noch nicht gewährleistet ist, sind Hilfestellungen durch Fahrer oder anderes Betriebspersonal ersatz- und übergangsweise vorzusehen. Diese Hilfestellungen beziehen sich vor allem auf den Übergang zwischen Haltestelle und Fahrzeug. Hilfestellungen können auch durch dritte Personen geleistet werden, um eine noch nicht umgesetzte Barrierefreiheit zu kompensieren.

Im lokalen Busverkehr wird die barrierefreie Nutzung in jedem Falle durch die Buchbarkeit einer *taxOMobil*-Fahrt sichergestellt, sofern die vorhandene Infrastruktur oder das Busfahrzeug einen barrierefreien Zustieg nicht ermöglicht.

⁶ Die auf der Odenwaldbahn eingesetzten Fahrzeuge vom Typ „Itino“ und „LINT 54“ der Hersteller Bombardier Transportation und Alstom verfügen über ausfahrbare Trittstufen zur Überwindung der Einstiegshöhe zwischen dem Fahrzeug und nicht-aufgehöhten bzw. nicht-modernisierten Bahnsteigen (z. B. Bahnsteighöhe nur ca. 38 cm anstatt erforderlicher 55 cm über Schienenoberkante).

V-4 Planungsleitsätze für den NVP 2025-2029

Der Kreistag des Odenwaldkreises beauftragte im Jahr 2023 die OREG mit der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans.

Die Aufstellung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplans steht dabei im Spannungsverhältnis zwischen dem gesetzlichen Auftrag zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Rahmen der Daseinsvorsorge, einer wünschenswerten optimalen Mobilitätsversorgung als Standortfaktor und den bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten.

Für die Angebotsplanung wird davon ausgegangen, dass für den zehnjährigen Leistungs- bzw. Vergabezeitraum von Dezember 2019 bis Dezember 2029 ein dynamisierter Finanzrahmen für eine integrierte öffentliche Nahverkehrsversorgung im Odenwaldkreis zur Verfügung steht.

Um bei der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans zielgerichtet vorgehen zu können, wird auf Grundlage des geschilderten Finanzrahmens die Angebotsplanung entsprechend der beschlossenen Planungsleitlinien wie folgt vorgenommen:

- Im Ausbildungsverkehr werden die sich über die Jahre hinweg bewährten Schülerbeförderungsstandards als Planungsgrundlage für die Ausgestaltung des Leistungsangebotes im ÖPNV beibehalten.
- Das Angebot auf den Bushauptlinien soll weitgehend beibehalten werden. Anpassungen erfolgen punktuell in Abhängigkeit von der Nachfrage und den finanziellen Spielräumen.
- Zusätzlich soll auf Erschließungskorridoren mit besonders hohem Quellpotenzial das Angebot an Werktagen in eine stündliche Festbedienung überführt werden, bei der überwiegend – zumindest aber von wichtigen und stärker nachgefragten Abfahrthaltestellen in den zentralen Orten – eine Voranmeldung des Fahrtwunsches nicht mehr erforderlich sein wird.
- Der Odenwaldkreis sichert auch weiterhin die Integration der von den kreisangehörigen Kommunen freiwillig verantworteten Innerortslinien. Dazu übernimmt er einen Teil des entstehenden Betriebskostenzuschusses bis zu einer Höhe von 30 % und trägt die Lasten der verbundweiten Einnahmenaufteilung.
- Auf den Hauptlinien, den Innerortslinien sollen hochwertige Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden, für die ein geringes maximales Flottendurchschnittsalter von unter 7 Jahren vorgesehen ist. Für Verstärkerfahrten auf diesen Linien und für schulbedingten Fahrten abseits der Haupt- und Erschließungskorridore sind aufgrund des damit verbundenen erheblichen wirtschaftlichen Entlastungseffektes auch Kombibusse (ohne Niederflurbereiche) und/ oder ältere Fahrzeuge zugelassen. Auf den Erschließungslinien sollen nach Möglichkeit ebenfalls Fahrzeuge wie auf den Haupt- und Innerortslinien zum Einsatz kommen. Aus wirtschaftlichen Gründen sind hier ebenfalls ältere Fahrzeuge und/oder Fahrzeuge ohne Niederflurbereiche zulässig.

- Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG besteht die grundsätzliche Verpflichtung, im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen. Die vollständige Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV sollte ursprünglich bis zum 01. Januar 2022 erreicht werden. Zur Erreichung des Ziels bedarf es verschiedener Maßnahmen bei Infrastruktur (Haltestellen, Fahrzeuge) und Fahrgastinformation, die nur im Paket die Barrierefreiheit sicherstellen. Der Aufgabenträger Odenwaldkreis ist sich darin einig, die entsprechende Zielsetzung nur auf Haupt-(HLS) und Innerortslinien (ILS) anzuwenden, wobei dies auch von der Fahrgastfrequentierung der einzelnen Haltestelle abhängig gemacht wird. Ein barrierefreier Ausbau ist für Haltestellen mit einer schulwerktäglichen Frequentierung von mehr als 25 Fahrgästen in der Summe über alle Mastpositionen und Fahrtrichtungen vorgesehen. Jenseits dieser Linientypen wird die Barrierefreiheit durch eine adressscharfe Beförderung im Rahmen einer taxOMobil-Fahrt sichergestellt. Für den Fall, dass anderweitige bauliche Maßnahmen an Haltestellen durchgeführt werden, fördert die OREG im Rahmen der Baumaßnahme einen barrierefreien Ausbau, soweit dieser möglich ist.

VI Straßengebundener ÖPNV

Der straßengebundene Personennahverkehr im Odenwaldkreis ist als Linienverkehr nach § 42 PBefG konzessioniert. Der ausbildungsbezogene Verkehr zu/von allgemeinbildenden Schulen ist dabei vollständig in den Linienverkehr integriert. Freigestellte Schülerverkehre bestehen lediglich zur Bedienung von Förderschulen.

VI-1 Regionale und lokale Linien und deren Aufgabenträger

Der straßengebundene ÖPNV im Odenwaldkreis setzt sich aus „regionalen“ und „lokalen“ Linien zusammen. Die Einordnung einer Linie als regionale Linie nimmt der Odenwaldkreis pragmatisch vor, in dem die Linien in Aufgabenträgerschaft der Verkehrsverbünde (RMV und VRN) als regionale Linien bezeichnet werden. Im Odenwaldkreis verkehrende Buslinien aus anderen Bundesländern bzw. Landkreisen („Einbrechende“ Linien) unterliegen dieser Unterscheidung i. d. R. nicht, solange bei diesen keine Mitbestellung durch einen hessischen Verkehrsverbund erfolgt.

Die Aufgabenträgerschaft für lokale Linien obliegt dem Odenwaldkreis [vgl. § 5 Abs. 1 i. V. m. § 6 Abs. 1 HÖPNVG]. Die Belange des regionalen Schienen- und Busnahverkehrs werden durch die Aufgabenträger gemeinsam in Verkehrsverbünden wahrgenommen [vgl. § 6 Abs. 2 HÖPNVG und **Kapitel III**, Rechtsrahmen].

VI-2 Regionale Linien

Die regionalen Bestandslinien im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet des Odenwaldkreises setzen sich wie folgt zusammen (Stand: Jahresfahrplan 2024):

- Buslinien in Aufgabenträgerschaft des RMV (693, X69);
- Buslinien in Aufgabenträgerschaft des VRN (665, 665E);
- Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Miltenberg (VU-67).

VI-3 Lokale Linien

VI-3.1 Teilnetze und Regionen

Das Netz der lokalen Bestandslinien in der Aufgabenträgerschaft des Odenwaldkreises setzt sich aus 41 Linien zusammen. Die Bedienungsräume dieser Linien lassen sich sechs Teilnetzen/Regionen zuordnen. Die Nomenklatur der Liniennummern orientiert sich dabei an den jeweiligen Teilnetzen/Regionen:

- Teilnetz Odenwald-Nord, Region Gersprenztal mit 5 Linien (Linien 10 -15)
- Teilnetz Odenwald-Nord, Region Höchst mit 5 Linien (Linien 20-24)

- Teilnetz Odenwald-Nord, Region Bad König mit 9 Linien (Linien 30 -37)
- Teilnetz Odenwald-Süd, Region Erbach-Michelstadt mit 9 Linien (Linien 40-49)
- Teilnetz Odenwald-Süd, Region Oberzent mit 7 Linien (Linien 50 - 56)
- Teilnetz CityBus, Region Erbach-Michelstadt mit 6 Linien (Linien 1 -6)

VI-3.2 Betreiberstrukturen

Die Leistungen auf den lokalen Linien des straßengebundenen ÖPNV werden gänzlich durch die Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH (ODVB) erbracht, die dafür auch die Linienkonzessionen innehaben. Die ODVB sind ein Zusammenschluss von sechs mittelständischen, familiengeführten Busunternehmen aus der Region.

- Busverkehr Wissmüller GmbH, Michelstadt
- Georg Sauter GmbH, Oberzent
- Kirchgässner Reisen GmbH, Weilbach
- omnibus-friedrich GmbH, Lützelbach
- Omnibusbetrieb Lust, Höchst i. Odw.
- Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH, Reichelsheim

VI-3.3 Verkehrliche Funktionen

Die verkehrlichen Funktionen der 41 lokalen Linien lassen sich wie folgt klassifizieren (in Klammern: Liniennummern):

- CityBus-Linien zur inneren Erschließung der Kernstädte Erbach und Michelstadt sowie der mit diesen baulich zusammengewachsenen Stadtteilen (1-6);
- Hauptlinien entlang nachfragestarker Achsen zur Anbindung unterzentraler Orte sowie weiterer aufkommensstarker Gemeinden abseits der Odenwaldbahn, ferner zur Herstellung von Verbindungen in benachbarte Landkreise (20, 21, 50);
- Linien, die die Odenwaldbahn und die o. g. lokalen Hauptlinien zeitlich und räumlich für den Ausbildungs- und den Jedermann-Verkehr verstärken (23, 30);
- Linien zur Anbindung und Erschließung nachfrageschwächerer Biedengebiete abseits der Verkehrsachsen mit Herstellung von Verbindungen zu den nächstgelegenen zentralen Orten und Netzknoten (10, 12, 13, 22, 23, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 40, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 51, 52);
- dito, auch zur Herstellung von Verbindungen in benachbarte Landkreise (14, 15, 45, 53, 54, 55, 56);

- Linien, die sich an Wochenenden gezielt an das Freizeitsegment richten und zudem Kreisgrenzen überschreitend verkehren (NaTourBus-Linien 40N, 50N). Die Linien NibelungenBus 665E und NeOBus 821 sind nicht Teil der lokalen Linien, werden hier aber vollständigshalber aufgeführt.

Einzelheiten zum Angebot der einzelnen regionalen und lokalen Buslinien im Fahrplanjahr 2024 sind in den Liniensteckbriefen (siehe **Anlage VI-1**) zusammengestellt. Die Linienführungen sind aus dem schematisierten Gesamtliniennetzplan in **Anlage VI-2** ersichtlich.

VI-3.4 Bedarfsbedienung mit *RufBus*

Ein großer Teil des lokalen Busverkehrs wird nicht nur durch fest bediente Busfahrten durchgeführt, sondern in Teilen bedarfsgesteuert als *RufBus*. Bei bedarfsgesteuerten Angeboten kommen zumeist Kleinbusse mit maximal acht Fahrgastsitzplätzen zum Einsatz. Die Bedienung erfolgt von Haltestelle zu Haltestelle.

Die Bestellung einer *RufBus*-Fahrt muss mindestens 60 Minuten vor dem Fahrtbeginn bei der Buchungszentrale eingegangen sein. Die Buchung erfolgt im Buchungsportal, in der garantiert mobil!-App oder zu den Geschäftszeiten der Buchungszentrale telefonisch. Fahrten vor 8:00 Uhr am Morgen müssen am Tag zuvor bis 20:00 Uhr gebucht werden. Fahrten nach 21:00 Uhr sind bis 20:00 Uhr am gleichen Tag zu buchen. Die Buchung erfolgt telefonisch oder über die App „garantiert mobil“ und Buchungsportal. Darüber hinaus sind für Ausbildungs- und Berufspendler Dauerbestellungen möglich. (Nähere Informationen dazu unter <https://www.odewaldmobil.de/nahverkehr/rufbus>)

Im *RufBus* gilt – wie im gesamten Kreisgebiet – der RMV-Tarif; ein Komfortzuschlag wird nicht erhoben.

Aus den Liniensteckbriefen in **Anlage VI-1** geht hervor, auf welchen Linien und an welchen Verkehrstagen *RufBus*-Leistungen in welchem Umfang (Anzahl Fahrten, ggf. Taktungen) angeboten werden. Diese Leistungen sind in den Fahrplanmedien der OREG und in der Tabelle mit dem Symbol R versehen.

Der *RufBus* übernimmt im Kreisgebiet verschiedene Aufgaben (in Klammern: Linien):

- zeitlich und räumlich ergänzende Bedienung im Korridor von Busverbindungen in Festbedienung an Schulwerktagen, überwiegend auf die Belange des Jedermann-Verkehrs zugeschnitten (12, 13, 14, 15, 23, 24, 31, 32, 33, 34, 36, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 51, 52, 53, 54, 55);
- gänzlicher oder teilweiser Ersatz der Busverbindungen in Festbedienung an Ferientagen für den Jedermann-Verkehr (12, 13, 14, 15, 23, 24, 31, 32, 33, 34, 36, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 52, 53, 54, 55);
- dito, an Samstagen (6, 22, 35, 37, 39, 40, 45, 48, 50);
- dito an Sonn- und Feiertagen (6, 22, 35, 37, 40, 45, 48);
- ausbildungsverkehrsrelevante Einzelfahrten mit besonders geringem Fahrgastaufkommen (14, 23, 45, 46, 51, 53, 54);

VI-3.5 Mobilitätsgarantie und *taxOMobil*

Das Ziel von „garantiert mobil!“ ist es, das ÖPNV-Angebot zwischen den Ortschaften und den jeweiligen Zentren sowie dem Kreiszentrum Erbach/Michelstadt im Rahmen der Nahversorgung zu verbessern. Es wurde daher im September 2017 eine Mobilitätsgarantie auf den Strecken eingeführt, die dem Linienverlauf der dort verkehrenden Buslinien entsprechen.

Die Mobilitätsgarantie wird durch die Buchbarkeit einer sog. „*taxOMobil*“-Fahrt sichergestellt. Diese Fahrten sind klassischer ÖPNV i.S. von § 8 Abs. 1 PBefG. Organisatorisch sind sie in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach VO (EG) 1370 / 2007 mit den ÖPNV-Verkehrsunternehmen einbezogen und werden in Kooperation mit dem örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbe erbracht; diese müssen im Besitz einer Genehmigung für den Verkehr mit Mietwagen nach § 49 Abs. 4 PBefG sein. Die Kooperation ist ein wichtiger Bestandteil der Konzeption, weil Fahraufträge des Gelegenheitsverkehrs auf „garantiert mobil!“ übergehen und nur die Kooperation der Verkehrsunternehmen insgesamt die Gewährleistung der Mobilitätsgarantie zum gebuchten Zeitpunkt sicherstellen kann. Damit schafft „garantiert mobil!“ keine Konkurrenz zu dem örtlichen Taxi- und Mietwagengewerbe, sondern integriert dessen Leistungen und nutzt dessen Wissen bei der Disposition und Leistungserbringung.

Die Bestellung einer Fahrt im Rahmen der Mobilitätsgarantie muss man seine Fahrt spätestens 60 Minuten vor der geplanten Abfahrtszeit im Buchungsportal oder in der *garantiert mobil!*-App buchen. Erscheint eine „*taxOMobil*“-Fahrt in der Verbindungsauskunft, gilt automatisch auch eine Mobilitätsgarantie auf dieser Relation. Die Fahrten sind nicht an einen Fahrplan gebunden und sind täglich verfügbar.

Die Mobilitätsgarantie gilt zu den Betriebszeiten von Montag bis Freitag von 05 - 22 Uhr. Samstag, Sonn- und Feiertag von 06-22 Uhr. Am 24. und 31.12. ist um 15 Uhr Betriebschluss

Für *taxOMobil* gilt – wie im gesamten Kreisgebiet – der RMV-Tarif; Es ist zusätzlich ein entfernungsabhängiger Zuschlagspreis zu zahlen, für den ein Rabattsystem gilt.

Der Zuschlagspreis reduziert sich bei:

- Frühzeitiger Buchung,
- Zubuchungen weiterer Personen (ridepooling).

Des Weiteren subventionieren alle Städte und Gemeinden im Odenwaldkreis den Zuschlagspreis der *taxOMobil*-Fahrten.

VI-3.6 Touristische Linien

Zur Erreichbarkeit touristischer Ziele abseits der Bahnstationen werden Kreis-, Verbund- und Bundeslandgrenzen überschreitende Buslinien vorgehalten. Die Spanne reicht von

Linien mit einem ganzjährigen Regelfahrtenangebot bis hin zu einem saisonalen Fahrtenangebot von Anfang April bis Ende Oktober an Wochenenden und Feiertagen

Diese Angebote im straßengebundenen ÖPNV richten sich besonders an freizeitbezogene Zielgruppen wie Tagesausflügler, Wanderer und Fahrradfahrer, die ohne eigenes Kraftfahrzeug unterwegs sind oder sein wollen. Zudem ermöglichen diese, dass bspw. sog. Zielwanderungen unternommen werden können, bei denen nicht an den Ausgangspunkt (wie einem Parkplatz) zurückgekehrt werden muss.

Die Fahrtenangebote der Linien sind ebenfalls für andere Fahrtzwecke des Jedermann-Verkehrs an Wochenenden und an Feiertagen nutzbar, da diese im 2-Stunden-Takt verkehren und an Bahnstationen abgestimmte Anschlüsse zum/vom SPNV bieten. Eine Besonderheit ist die zeitliche und räumliche Vernetzung einiger Freizeitbuslinien untereinander. Durch die beidseitige Anerkennung der Tarifangebote der jeweiligen Verkehrsverbünde im *NaTourBus* und im *NeO-Bus* ist eine ringförmige Befahrung der östlichen Odenwaldregion möglich, ohne dass die Fahrgäste zusätzliche Fahrscheine lösen müssen.

Tabelle VI-3-1 stellt die vermarkteten Freizeitlinien des straßengebundenen ÖPNV in der Odenwaldregion zusammen. Sofern diese auch im Gebiet des Odenwaldkreises eine Bedienung vornehmen, sind deren angebotsseitige Merkmale außerdem in **→ Anlage IV-3** aufgeführt.

Das Produkt *NibelungenBus* stellt als VRN-Linie 665E ganzjährig an Wochenenden eine umsteigefreie Verbindung zwischen Erbach/Michelstadt und Bensheim an der Bergstraße her. Das Angebot wird vom VRN zum Fahrplanwechsel 2026/2027 eingestellt.

An Werktagen (Mo-Fr) besteht keine direkte Verbindung und es besteht in Reichelsheim eine Umsteigemöglichkeit von der Linie VRN 665 auf die Linie 10 weiter nach Erbach/Michelstadt.

Mit dieser Linie sind das Felsenmeer bei Lautertal-Reichenbach, die Schlösser Reichenberg und Fürstenau und die Einhardsbasilika erreichbar. Saisonal von Anfang April bis Ende Oktober wird am Fahrzeugheck montierter Fahrradträger mitgeführt.

Die *NaTourBus*-Linie 40N verbindet saisonal von Anfang April bis Ende Oktober alle zwei Stunden die Mittelzentren Erbach/Michelstadt und Miltenberg über die B 47 und B 469. Dabei wird das Jagdschloss Eulbach mit dem dazugehörigen Landschaftspark bedient und die Stadt Amorbach tangiert. An ausgewählten Haltestellen auf dem Laufweg ist eine Fahrradverladung möglich.

Als *NaTourBus* 50N wird die Wochenend- und Feiertagsbedienung im 2-Stunden-Takt auf der Gesamtrelation Michelstadt – Erbach – Beerfelden – Eberbach bezeichnet. Der Linienweg ist mit jenem der werktäglichen Linie 50 vergleichbar, zusätzlich wird der Bikepark Beerfelden und die Sensbacher Höhe angefahren. Der Bus führt von Anfang April bis Ende Oktober einen Fahrradanhänger mit. Eine Fahrradverladung ist an ausgewählten Haltestellen entlang des Laufwegs der Linie möglich.

Der *NeO-Bus* (VRN-Linie 821) erschließt unter dem Slogan *Vom Neckar in den Odenwald* saisonal von Anfang April bis Ende Oktober an Wochenenden den baden-württembergischen

Teil der Odenwaldregion zwischen Eberbach am Neckar und Amorbach in Unterfranken. Eine besondere Zielgruppe stellen Wanderer und Radfahrer dar, weshalb ebenfalls ein Fahrradanhänger mitgeführt wird.

Linie	Produkt- name	Relation (Netzknoten)	erreichbare touristi- sche Ziele	Anmerkungen
VRN 665E	<i>Nibelungen-Bus</i>	<u>Bensheim</u> – Lautertal – Lindenfels – <u>Reichelsheim</u> – Fränkisch Crumbach – Brensbach – <u>Michelstadt</u> – <u>Erbach</u>	Felsenmeer bei Lauter- tal-Reichenbach Altstadt, Burgruine u. <i>Schöne Aussicht</i> in Lin- denfels Schloss Reichenberg Einhardsbasilika Schloss Fürstenau	umsteigefreie Verbin- dung ganzjährig an Sa, So/Fei saisonal (01.04. bis 31.10.) mit Fahrrad- träger Das Angebot wird zum Fahrplanwech- sel 26/27 eingestellt.
40N	<i>NaTourBus</i>	<u>Erbach</u> – <u>Michelstadt</u> – <u>Amorbach</u> – Weilbach – <u>Miltenberg</u>	Jagdschloss und Park Eulbach	saisonale Verbin- dung (01.04. bis 31.10.) an Sa, So/ Fei Fahrradanhänger
50N	<i>NaTourBus</i>	<u>Michelstadt</u> – <u>Erbach</u> – Oberzent-Beerfelden – <u>Eberbach</u>	Bikepark Beerfelden Sensbacher Höhe	ganzjährige Verbin- dung an Sa, So/ Fei saisonal (01.04. bis 31.10.) mit Fahrrad- anhänger
VRN 821	<i>NeO-Bus</i>	<u>Eberbach</u> – Waldbrunn – Mudau – Kirchzell – <u>Amor- bach</u>	Katzenbuckel und Therme bei/in Wald- brunn Neckar-Odenwald-Li- mes	saisonale Verbin- dung (01.04. bis 31.10.) an Sa, So/ Fei Fahrradanhänger

Tabelle VI-3-1: Vermarktete Freizeitbuslinien in der Odenwaldregion (Stand: 2024)

VI-4 Bilanzierung NVP 2019 - 2024

Der vierte lokale Nahverkehrsplan, gültig für die Jahre 2019 bis 2024, formulierte eine Reihe von Maßnahmen, die zum Dezember 2019 umgesetzt werden sollten. Die Bilanzierung überprüft die Umsetzung der formulierten Maßnahmen.

VI-4.1 Region Gersprenztal

- Für die lokalen Linien 12, 14 und 15 sollte im Rahmen des Jedermann-Verkehrs die bisherige RufBus-Bedienung durch taxOMobil-Fahrten zum RMV-Tarif ersetzt werden. Die Ortsteile abseits der regionalen Buslinien, wie z. B. östlich von Brensbach, im Kainsbachtal und im Ostertal, erhielten damit für den Jedermann-Verkehr an Werktagen eine zweistündliche Anbindung durch taxOMobil.
- ▶ *Nicht umgesetzt. Die Rufbus-Bedienung blieb erhalten und wird aktuell auch fortgesetzt. Die Bestandsbetreiber der Rufbusbedienung unterbreiteten ein kostengünstiges Angebot für die Fortführung der Rufbus-Bedienung. Die Abrechnung der erbrachten Leistungen erfolgt analog zu den Modalitäten von taxOMobil. Des Weiteren waren keine Dienstleister für eine taxOMobil-Angebot verfügbar.*
- Vorgesehen war die Auflösung der lokalen Linie 11 und Übernahme von deren Verkehrsangebot in die Linie 12.
- ▶ *Umgesetzt.*

VI-4.2 Region Höchst i. Odw. („Unterzent“)

- Die Hauptlinie 20 sollte stündlich montags bis samstags in Festbedienung zwischen Höchst und Mömlingen verkehren. An Werktagen (Mo-Fr) sollte die Bedienung in den Hauptverkehrszeiten (06 bis 09 Uhr und 15 bis 18 Uhr) zwischen Höchst und Breuberg durch die (ergänzende) Hauptlinie 21 auf einen Halbstundenrhythmus verdichtet werden.
- ▶ *Teilweise umgesetzt. Eine Verdichtung des Angebots an Mo-Fr erfolgte, aber eine Bedienung an Wochenenden wurde nicht eingeführt.*
- Die Hauptlinien 21 und 22 bedienen zusammen die Gemeinde Lützelbach und ermöglichen somit zwei Fahrten pro Stunde zwischen Höchst und Lützel-Wiebelsbach (abwechselnd über Breuberg-Neustadt und Lützelbach-Rimhorn).
- ▶ *Umgesetzt.*
- Die Wochenendbedienung sollte im unteren Mümlingtal wegen der hohen potenziellen und tatsächlichen Fahrgastnachfrage von einem RufBus-Betrieb auf eine Festbedienung (mit KOM) umgestellt und das Fahrtenangebot erkennbar ange-

hoben werden. Lediglich die übrigen Ortsteile der Gemeinde Lützelbach würden an Sonn- und Feiertagen durch RufBus (Linie 22) von Höchst aus angefahren.

- ▶ *Umgesetzt. Die Festbedienung mit KOM erfolgt von Montag-Sonntag bis Lützel-Wiebelsbach; Alle weiteren Ortsteile werden von Montag-Freitag durch eine Festbedienung mit der Linie 22 angebunden; An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen erfolgt die Bedienung durch Rufbusse.*
- Im Gegenzug werden alle RufBus-Fahrten für den Jedermann-Verkehr eingestellt und durch taxOMobil-Fahrten zum RMV-Tarif ersetzt. Diese Umstellung betrifft vor allem die Breuberger Stadtteile Wald-Amorbach und Rai-Breitenbach (außerhalb der Bedienzeiten der Linie 21) sowie die Reha-Klinik bei Breuberg-Sandbach.
 - ▶ *Nicht umgesetzt.*
- Die schulbezogenen Fahrten innerhalb der „Unterzent“ sollten auf drei neue Linien (24, 25 und 26) korridorweise gebündelt werden, so dass das im Takt verkehrende Fahrtenangebot auf den drei Hauptlinien (20, 21, 22) auch besser kommuniziert werden kann.
 - ▶ *Teilweise umgesetzt; Die Linien 25 und 26 wurden nicht eingeführt. Der schulbezogene Verkehr findet hauptsächlich auf den Linien 23 und 24 statt. Vereinzelte Fahrten des schulbezogenen Verkehrs sind Teil der Linien 20, 21, 22 und 35 (wenn es in die Fahrrelation passt). So ist z.B. der schulbezogene Verkehr nach Mömlingen in der Linie 20 enthalte.*
- Die neue Erschließungslinie 35 fährt von Höchst über die Gemeinde Brombachtal nach Michelstadt. Die westlichen Höchster Ortsteile Hassenroth und Hummetroth sowie Teile des Kinzigtales erhalten damit an Werktagen (Mo-Fr) eine regelmäßige Festbedienung.
 - ▶ *Umgesetzt; Am Wochenende als zweistündlicher Rufbus.*

VI-4.3 Region Erbach und Michelstadt

- Im Umland von Erbach und Michelstadt wird die bisherige RufBus-Bedienung von Erlenbach, Weiten-Gesäß, Würzburg und Vielbrunn für den Jedermann-Verkehr angesichts der hohen Fahrgastnachfrage an Werktagen (Mo-Fr) durch eine im Takt verkehrende Festbedienung mit Linienbussen ersetzt.
 - ▶ *Umgesetzt.*
- Die Ortsteile der Gemeinde Mossautal (ohne Hiltersklingen) werden zu Zeiten und auf Abschnitten geringer Fahrgastnachfrage an Werktagen (Mo-Fr) auch weiterhin durch bedarfsgesteuerte RufBus-Fahrten auf der Linie 31 angebunden sein, wobei als Neuerung fest bediente Abfahrten in Erbach und Michelstadt zu definierten Zeiten mit regelmäßiger Nachfrage anzubieten sind. Die Ortsteile Mossautal-Hiltersklingen und Grasellenbach-Gras-Ellenbach (Lückenschluss in den Kreis Bergstraße) werden durch das Produkt taxOMobil bedient. Eine analoge Angebotskonzeption

zu Mossautal mit RufBus und mit fest bedienten Abfahrten in der Kernstadt Erbach soll ebenfalls bei den beiden südwestlichen Erbacher Stadtteilen Günterfürst und Haisterbach Anwendung finden.

- ▶ *Wurde komplett als Rufbus umgesetzt. Eine feste Bedienung in der Kernstadt mit Ausstieg/Rufbus Mossautal war nicht praktikabel. Grasellenbach und Hiltersklingen wurden ebenfalls an die Linie 45 (ehemals Linie 31) als Rufbus angebunden.*
- Das Gebiet um Erbach und Michelstadt wird künftig durch zwei Durchmesserlinien (5, 44) und drei Radiallinien (31, 34, 35) bedient. Der Vorteil von Durchmesserlinien liegt darin, dass eine umsteigefreie Erreichbarkeit des (Doppel-)Zentrums Erbach und Michelstadt aus zwei entgegengesetzten Umlandrichtungen möglich ist. Die Fahrzeuge werden unmittelbar auf die entgegengesetzten Außenäste durchgebunden, wodurch Mehrfachbedienungen in den Kernstadtbereichen von Erbach und Michelstadt entfallen. Eine entsprechende Umsetzung steht an zwischen
 - Michelstadt-Weiten-Gesäß und Erbach-Erlenbach (Linie 5),
 - Michelstadt-Vielbrunn und Michelstadt-Würzburg (Linie 44; über Bad König).
- ▶ *Die Linie 6 (ehemals Linie 5) wurde umgesetzt. Die Linien 39 und 40 bedienen Vielbrunn und Würzburg (nach Michelstadt), Linie 35 fährt ebenfalls, von Höchst/Brombachtal kommend, nach Michelstadt und Erbach.*
- Die Linie 35 von Höchst über Brombachtal nach Michelstadt kann bis nach Erbach durchgebunden werden, sofern hierfür bei Taktfahrten ausreichend Fahrzeugumlaufzeit zur Verfügung steht. Ansonsten ist in Michelstadt eine zeitnahe Umsteigemöglichkeit zu/von einer weiterführenden Taktlinie nach/aus Erbach herzustellen.
- ▶ *Umgesetzt.*
- Auf den Erschließungslinien 5, 31, 34 und 44 hat an Schulwerktagen der Ausbildungsverkehr zwischen dem Doppelzentrum und seinem Umland Vorrang vor einem im Takt verkehrenden Angebot für den Jedermann-Verkehr, weshalb es morgens, mittags und nachmittags zu Taktabweichungen, verkürzten Fahrtwegen oder zu geänderten Fahrzeugeinsätzen kommt. An Wochenenden und an Feiertagen dürfen diese Erschließungslinien in Abhängigkeit von der Fahrgastnachfrage auch als RufBus betrieben werden.
- ▶ *Umgesetzt; Die Linie 6 (ehemals Linie 5) verkehrt als CityBus im Taktverkehr und losgelöst vom Schülerverkehr auf der Linie 41.*
- Das gemeinsame CityBus-System für Erbach und Michelstadt wird künftig um eine fünfte, im Stundentakt verkehrende Linie ergänzt, die neben ihrer Funktion als Stadt-Umland-Verbindung das Gesundheitszentrum Odenwald (Kreiskrankenhaus) in Erbach anbinden wird.
- ▶ *Umgesetzt.*

- An Wochenenden in der Saison von Anfang April bis Ende Oktober hält der Odenwaldkreis an der NaTourBus-Linie 40N zwischen Michelstadt, Michelstadt-Eulbach, Amorbach und Miltenberg fest (Lückenschluss zum Landkreis Miltenberg).
- ▶ *Umgesetzt.*

VI-4.4 Region Oberzent

- Das ÖPNV-Angebot für die Belange des Jedermann-Verkehrs abseits des südlichen Abschnittes der Odenwaldbahn Erbach – Oberzent-Hetzbach – O.-Schöllnbach – O.-Kailbach – Eberbach und abseits der Bushauptlinie 50 Michelstadt – Erbach – Oberzent-Beerfelden – Eberbach wird von RufBus auf taxOMobil (zum RMV-Tarif) umgestellt.
- ▶ ?
- Das Angebot der Hauptlinie 50 sollte deutlich erweitert werden:
 - Bedienung des gesamten Laufwegs von Montag bis Samstag ganztags im Stundentakt,
 - Verdichtung der Bedienung zu einem Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten (06 bis 08 Uhr und 15 bis 18 Uhr) an Werktagen (Mo-Fr) zwischen Oberzent-Beerfelden und Michelstadt.
- ▶ *Teilweise umgesetzt; Verdichtung des Angebots zu den Spitzenzeiten der Berufspendler*
- Verlagerung von Leistung der Linie 50 an Sonn- und Feiertagen auf die Linie 50N unter der Bezeichnung NaTourBus mit einem 2-Stunden-Takt. In der Saison von Anfang April bis Ende Oktober wird das Fahrtenangebot touristisch aufgewertet, indem ein Fahrradanhänger für Fahrgäste u. a. mit Fahrtziel Sensbacher Höhe oder Bikepark Beerfelden mitgeführt wird.
- ▶ *Umgesetzt*
- Verlängerung der Linie 51 in die Gemeinde Mossautal.
- ▶ *Umgesetzt; aber der Ortsteil Hiltersklungen wird nicht bedient.*
- Auf den Linien 53, 54 und 55 sollte das RufBus-Angebot durch taxOMobil ersetzt werden.
- ▶ *Wurde nicht umgesetzt. Die Rufbus-Bedienung blieb erhalten und wird aktuell auch fortgesetzt. Die Bestandsbetreiber der Rufbusbedienung unterbreiteten ein kostengünstiges Angebot für die Fortführung der Rufbus-Bedienung. Die Abrechnung der erbrachten Leistungen erfolgt analog zu den Modalitäten von taxOMobil.*

VI-5 Grundsätze zur künftigen Netz- und Fahrplangestaltung

Die planerisch-konzeptionellen Grundsätze für die künftige Netz- und Fahrplangestaltung im Odenwaldkreis orientieren sich an folgenden Vorgaben:

- Einheitliche Linienführung innerhalb von Linien im Jedermann-Verkehr bei Hauptlinien und im Takt verkehrenden Erschließungslinien.
- Einheitliches Fahrtenangebot Im Jedermann-Verkehr von Montag - Freitag
- Der Angebotsumfang im Sinne von Fahrzeugtypen, Platzkapazitäten, gesonderter Linien usw. kann sich bei unterschiedlich hohen Fahrgastaufkommen an Schul- und Ferientagen dem Bedarf angepasst werden. Jedoch soll das Grundgerüst des Fahrtenangebotes für den Jedermann-Verkehr weitgehend unabhängig davon gestaltet sein und keinen merklichen Angebotseinschränkungen unterliegen.
- Das Angebot auf Haupt- und Innerortslinien erfolgt in Festbedienung
- Das Angebot auf Erschließungslinien kann sowohl in Fest- als auch Bedarfsbedienung erfolgen.
- Beachtung von Vorgaben des Integralen Taktfahrplans (ITF) soweit möglich

VI-6 Raumerschließung durch Zugangsstellen

Die Erschließung des Raumes mit Zugangsstellen zum ÖPNV-System ist Grundlage für die darüber abzuwickelnden Verbindungen im Jedermann-Verkehr (vgl. Kap. VI-8) und im Ausbildungsverkehr (vgl. Kap. VI-10). Die Erschließungsqualität im ÖPNV setzt sich zusammen aus

- Erschließungswirkung von Bahn- und Bushaltestellen,
- Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner, Arbeitsplätze und Verkaufsflächen in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Ortes).

Die Angabe des Haltestelleneinzugsbereich erfolgt als Luftlinienradius um die jeweilige Bahnstation oder eine Haltestelle. Dies betrifft im Wesentlichen Haltestellen, die regelmäßig bedient werden. Ausnahmen hiervon können Haltestellen des Schulverkehrs sein. Je nach topographischen Gegebenheiten wird die reale Entfernung im Vergleich zur Luftlinie höher sein.

In den Kernstädten bzw. Kernorten, die Funktionen als Mittel- oder Unterzentren erfüllen und einen Innerortslinien-Bedienungsstandard (ILS) aufweisen, sollten mindestens 80 % der relevanten Ziele innerhalb eines Radius von max. 300 m um eine Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV liegen. Für 100 % der relevanten Ziele beträgt der Radius max. 500 m.

Für alle anderen Orte im Odenwaldkreis sind im straßengebundenen ÖPNV ein Richtwert von max. 600 m und ein Grenzwert von max. 800 m ausreichend. Bei Orten mit

Zugangsstellen zur Odenwaldbahn sind wegen der höheren Attraktivität des SPNV die Radien weiter gefasst und betragen 800 m für den Richtwert und 1.200 m für den Grenzwert.

Tabelle VI-6-1 zeigt eine Übersicht über die Zusammenhänge zwischen Haltestellen, Bahnhöfen, Verkehrsangeboten sowie räumlicher Ordnung zu den Einzugsradien. Werden die angegebenen Kriterien erfüllt, dann gilt eine Stadt oder Gemeinde als hinreichend erschlossen.

Verkehrsangebot, Siedlungen und Funktionen	Richtwert	Grenzwert
	80 %	100 %
Orte mit Zugangsstellen zur Odenwaldbahn	800 m	1.200 m
Kernstädte mit Buslinien des Innerortslinien-Standards (ILS)	300 m	500 m
alle anderen Busangebote, Orte und Bedienungsstandards im Kreisgebiet	600 m	800 m

Tabelle VI-6-1: Einzugsradien um die Zugangsstellen des ÖPNV im Odenwaldkreis

VI-7 Netzebenen und Produkte

Die Netzebenen definieren Angebotsstandards für regionale und lokale Verkehre in Bezug auf die damit verknüpften Verkehrsmittel und Produkte sowie den Mindeststandards für die Verkehrsbedienung. Jeder Linie im Wirkungsbereich des Aufgabenträgers ist eine Netzebene zugeordnet.

Das Verkehrsangebot Im Odenwaldkreis gliedert sich in drei Hauptnetzebenen, die wiederum Unterebenen enthalten. Tabelle VI-7-1, Tabelle VI-7-2 und Tabelle VI-7-3 zeigen die Zuordnung von Verkehrsmitteln, Produkten, verkehrliche Funktionen und die zugehörigen Angebotsmerkmalen zu den jeweiligen Netzebenen.

VI-7.1 Netzebene 1: SPNV und regionaler Busverkehr

Die Netzebene 1 umfasst das regionale Verkehrsangebot hauptsächlich in Aufgabenträgerschaft des RMV. Der SPNV auf der Odenwaldbahn unterteilt sich in die Unterebenen 1a mit dem *RegionalExpress* (RE) und 1b mit der *RegionalBahn* (RB). Zur Netzebene 1 gehört außerdem der regionale Busverkehr (1c).

Ebene	Produkte	Grundtakt (Mo-Fr)	Verkehrliche Funktion	Angebotsmerkmale
1a	 Regionalexpress (RE)	120 min	schnelle regionale Anbindung an Oberzentren in Südhessen	hält nur an den aufkommensstarken Stationen der zentralen Orte
1b	 Regionalbahn (RB)	60 min /120 min	Anbindung an benachbarte Zentren u. Bahnknoten, Erschließung im Mümlingtal	hält an allen Stationen im Odenwaldkreis, südlich von Erbach 120 Min.-Takt
1c	 Bus	30 min /60 min /120 min	Hauptlinienverbindungen zwischen zentralen Orten im und außerhalb des Odenwaldkreises	Fahrtenangebot in Festbedienung auch in den Abendstunden, an Wochenenden und in den Ferien

Tabelle VI-7-1: Produkte, Grundtakte, Verkehrliche Funktionen und Angebotsmerkmale der Netzebene 1

Von den Anforderungen zur Netzebene 1 ist der Odenwaldkreis über das Territorialprinzip und als Mitgesellschafter des RMV mittelbar berührt. Der vorliegende Nahverkehrsplan nimmt das Angebot nachrichtlich auf.

VI-7.2 Netzebene 2: Lokaler straßengebundener Verkehr

Die Netzebene 2 enthält den gesamten lokalen straßengebundenen ÖPNV (nach PBefG) des Odenwaldkreises. Neben dem allgemeinen Hauptprodukt „Bus“ in Festbedienung (2a) für die Haupt- und Erschließungslinien sind weitere Unterebenen und Produkte ausgewiesen: *CityBus* für den Innerortslinienverkehr (2b), *RufBus* vornehmlich für die Bedienung im Rahmen der Erschließung des Umlands zentraler Orte (2c), *Rufbus* vornehmlich für die Bedienung im Rahmen der Grundversorgung im Umland zentraler Orte (2d) und *NaTourBus* für den Freizeitverkehr an Wochenenden (2e). Die Anforderungen finden in der Angebotskonzeption für den Jedermannverkehr in **Kapitel VI-12** entsprechende Berücksichtigung. Die Busbedienung für den Ausbildungsverkehr zu/von den Schulstandorten gehört ebenfalls zu dieser Netzebene, ist aber in Tabelle VI-7-2 nicht eigens erwähnt.

Ebene	Produkte	Grundtakt (Mo-Fr)	Verkehrliche Funktion	Angebotsmerkmale
2a	 Bus	30 min /60 min /120 min	Haupt- u. Erschließungslinienverbindungen im Kreisgebiet sowie von/zu Orten außerhalb	auf Hauptlinien nur in Festbedienung, auf Erschließungslinien Fest- und Bedarfsbedienung
2b	 Citybus	30 min /60 min	Erschließung der Kernstädte bzw. Kernorte; Verbindung von Stadt- und Ortsteilen; Anbindung publikumswirksamer Einrichtungen	innere Erschließung; dichte Haltestellenfolge; Rendezvous-Prinzip bei mehreren Linien; Dem Stadt- u. Ortsbild angepasste Fahrzeuge
2c	 RufBus als Erschließungslinie	60 min /120 min	Erschließung des Umlands zentraler Orte	Haltestellenbezogene Bedarfsbedienung auf Erschließungslinien bei geringem Fahrgastaufkommen (vor allem am Wochenende)
2d	 RufBus als Grundversorgung	120 min	Anbindung des Umlands zentraler Orte im Rahmen der Grundversorgung	Haltestellenbezogene Bedarfsbedienung auf Linien zur Grundversorgung bei geringem Fahrgastaufkommen von Montag-Freitag
2e	 NaTourBus	120 min	Anbindung touristischer Ziele, auch in Nachbarkreisen	Saisonal; nur an Wochenenden; mit Fahrradanhänger.

Tabelle VI-7-2: Produkte, Grundtakte, Verkehrliche Funktionen und Angebotsmerkmale der Netzebene 2

VI-7.3 Netzebene 3: On-Demand Verkehr (taxOMobil)

Die Netzebene 3 ist eine flächendeckende On-Demand Bedienung mit Anbindung aller Ortschaften in das nächstgelegene Zentrum und das Kreiszentrum Erbach/Michelstadt.

Ebene	Produkte	Grundtakt (Mo-So)	Verkehrliche Funktion	Angebotsmerkmale
3	 taxOMobil	Fahrtbeginn zur Wunschzeit des Fahrgasts	Ergänzt das kreisweite ÖPNV-Angebot mit einer flächendeckenden On-Demand-Bedienung	Bedarfsbedienung als Mitnahme nur nach Registrierung und Voranmeldung (s. u.).

Tabelle VI-7-3: Produkte, Grundtakte, Verkehrliche Funktionen und Angebotsmerkmale der Netzebene 3

Nähere Information zum Produkt **taxOMobil** siehe **Kapitel VI-3.5**.

Das Angebot der *taxOMobil*-Fahrten steht außerhalb des Anforderungsprofils des vorliegenden Nahverkehrsplans. Diese gehen über das Maß dessen hinaus, was der ÖPNV-Aufgabenträger als „ausreichende Verkehrsbedienung“ ansieht, die mit der Definition des Grundversorgungs-Standards (GVS) endet. Gleichwohl ergänzt und verdichtet *taxOMobil* als ÖPNV (i. w. S.) die Bedienstandards HLS, ELS und GVS durch ein kostendeckendes Fahrtenangebot.

Beim Produkt *taxOMobil* gelten andere Standards als beim allgemeinen Linienverkehr:

- kein konventionelles ÖPNV-Fahrzeug (also kein Kraftomnibus oder Kleinbus),
- keine Vertriebstechnik im Fahrzeug,
- kein für den herkömmlichen ÖPNV qualifiziertes Fahrpersonal,
- Registrierungs- und Anmeldepflicht über Buchungsportal oder App.

VI-8 Bedienungsstandards im Jedermann-Verkehr

Bedienungsstandards definieren für ein Verkehrsangebot im Wesentlichen die täglichen Bedienungszeiten je Verkehrstagsgruppe, die Intervalle, in denen das Angebot verkehrt (Taktung) sowie das verwendete Verkehrsmittel.

Die betrachteten Verkehrstagsgruppen bestehen aus den Tagesarten:

- Montag -Freitag an Schultagen
- Montag- Freitag an schulfreien Tagen
- Samstage
- Sonn- und Feiertage

Für den Odenwaldkreis existieren 5 Bedienungsstandards. Die Zuordnung der einzelnen Standards und deren spezifische Angebotsniveaus orientieren sich an den Raum- und Siedlungsstrukturen (zentrale Orte, Einwohner), Verkehrsachsen, Pendlerverflechtungen und an der Fahrgastnachfrage im ÖPNV.

Beginn und Ende der Bedienzeiträume sind so angegeben, dass sich der Betriebsbeginn auf den frühesten Startzeitpunkt an der 1. Haltestelle einer Linie bezieht. Das Betriebsende auf die späteste Ankunftszeit an der Endhaltestelle einer Linie.

In Bezug auf die Vorgaben zur Taktung (z.B. 30-Min-Takt) darf von einem strengen Abfahrtsintervall unter bestimmten Umständen abgewichen werden. Gründe dafür können sein:

- Durchführung ausbildungsverkehrsrelevanter (Verstärker-)Fahrten,
- Einhaltung eines zeitlichen Abstands zu ausbildungsverkehrsrelevanten Fahrten,
- Vermeidung unwirtschaftlicher Fahrzeugumläufe,
- Herstellung und Sicherung von Anschlüssen (Odenwaldbahn),
- gemeinsamen Bedienung mittels SPNV und Busverkehr im Mümlingtal

In solchen Fällen ist die Dichte an Abfahrten jedoch mindestens wie folgt einzuhalten:

- bei vorgegebenen 30-Minuten-Takt: Zwei Abfahrten pro Stunde,
- bei vorgegebenen 60-Minuten-Takt: Eine Abfahrt pro Stunde,
- bei vorgegebenen 120-Minuten-Takt: Eine Abfahrt alle zwei Stunden.

VI-8.1 Innerortslinien-Standard (ILS)

Der Innerortslinien-Standard dient der inneren Erschließung der Kernstädte und Kernorte, also der Anbindung von Wohngebieten an die Innenstädte bzw. Ortskerne, an publikumswirksame Einrichtungen und an Versorgungsmöglichkeiten.

Für den Innerortslinien-Standard eignen sich im Odenwaldkreis die Kernstädte und Kernorte von Kommunen über 7.500 Einwohnern: Bad König, Erbach, Höchst i. Odw., Michelstadt:

Für die Kernstädte von Erbach und Michelstadt mitsamt den sie unmittelbar umgebenden Stadtteilen Dorf-Erbach und Steinbach ist ein gemeinsames *CityBus*-System naheliegend, wie es bereits mit den Linien 1 bis 6 existiert.

Für die beiden Kommunen Höchst und Breuberg wurden in den zurückliegenden Jahren *CityBus*-Konzepte entwickelt, welche aus Kostengründen derzeit allerdings keine Umsetzung finden.

Angebotsstandard		Mo-Fr an Schultagen	Mo-Fr an schulfrei. Tagen	Samstag	Sonn- und Feiertag	Kommentar
ILS	Bedienzeitraum	06-19 Uhr	06-19 Uhr	08-19 Uhr	10-19 Uhr	
	Taktung	30 Min	30 Min.	30/60 Min.1	60 Min.	an Samstagnachmittagen ab ca. 14 Uhr 60- anstatt 30-Minuten-Takt möglich

Tabelle VI-8-1: Bedienzeitraum und Taktung zum Innerortslinien-Standard

VI-8.2 Hauptlinien-Standard (HLS)

Der Hauptlinien-Standard beinhaltet die Teilstandards „HLS I+“, „HLS I“ und „HLS II“. Der SPNV auf der Odenwaldbahn sowie der regionale und lokale Busverkehr tragen zur Erfüllung dieser Teilstandards entlang verschiedener Korridore bei (vgl. Abbildung VI-8-1).

Angebotsstandard		Mo-Fr an Schultagen	Mo-Fr an schulfrei. Tagen	Samstag	Sonn- und Feiertag	Kommentar
HLS I+	Bedienzeitraum	05-22 Uhr	05-22 Uhr	07-25 Uhr	09-19 Uhr	An Freitagen bis 25 Uhr
	Taktung	60 Min	60 Min.	60 Min.	120 Min.	Mo-Fr in der HVZ 30-Minuten-Takt
HLS I	Bedienzeitraum	05-22 Uhr	05-22 Uhr	07-25 Uhr	09-19 Uhr	An Freitagen bis 25 Uhr
	Taktung	60 Min	60 Min	60 Min	120 Min	An Schultagen mit schulverkehrsrelevanten Verstärkerfahrten
HLS II	Bedienzeitraum	05-22 Uhr	05-22 Uhr	07-20 Uhr	09-19 Uhr	
	Taktung	120 Min	120 Min	120 Min	120 Min	An Schultagen mit schulverkehrsrelevanten Verstärkerfahrten

Tabelle VI-8-2: Bedienzeiträume und Taktungen der Hauptlinien-Standards

Auf folgenden Korridoren bzw. Abschnitten ist das Verkehrsangebot am Teilstandard „HLS I+“ ausgerichtet (in Klammern: Aufgabenträgerschaften und Verkehrsmittel):

- Reichelsheim – Fränkisch-Crumbach – Brensbach – Groß-Bieberau – Reinheim (regionaler Busverkehr),
- Höchst – Breuberg-Neustadt (lokaler Busverkehr),
- Höchst – Lützelbach-Lützel-Wiebelsbach (lokaler Busverkehr),
- Erbach – Michelstadt – Bad König – Höchst (SPNV, ergänzend lokaler Busverkehr),
- Oberzent-Beerfelden – Erbach – Michelstadt (lokaler Busverkehr). Der HLS1+-Standard ist nur von Montag – Freitag vorgesehen. An Samstagen gilt ein HLS II-Standard.

Die Verbindung des Hauptortes und Kleinzentrums Lützel-Wiebelsbach der Gemeinde Lützelbach mit dem Unterzentrum und Bahnhof Höchst soll wechselseitig auf den

Bedienkorridoren über Breuberg-Neustadt oder Lützelbach-Rimhorn wahrgenommen werden. In der Summe wird für Lützel-Wiebelsbach der Teilstandard „HLS I+“ erreicht.

An Sonn- und Feiertagen erhalten Sandbach und Neustadt eine stündliche Bedienung nach Höchst, da Lützel-Wiebelsbach auf dem Korridor über Breuberg anzubinden ist.

Eine aus Sicht des Odenwaldkreises sinnvolle Weiterführung der (lokalen) Bushauptlinien auf den nachfragestarken Korridoren Höchst – Breuberg – Mömlingen und Höchst – Lützelbach nach Aschaffenburg, Elsenfeld, Klingenberg am Main, Obernburg am Main bzw. Würth am Main ist nur in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit den dortigen lokalen Aufgabenträgern, den Landkreisen Miltenberg und Aschaffenburg, und mit den in der Verkehrs- und Tarifgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB) zusammengeschlossenen konzessionierten Unternehmen des straßengebundenen ÖPNV möglich. Perspektivisch sollte an der Schaffung umsteigefreier öffentlicher Nahverkehrsverbindungen in diesem Verflechtungsraum entlang des Mains festgehalten werden.

Auf nachfolgend angeführten Korridoren bzw. Abschnitten ist das Verkehrsangebot am Teilstandard „HLS I“ auszurichten:

- Reichelsheim – Fürth (regionaler Busverkehr),
- Reichelsheim – Lindenfels – Lautertal – Bensheim (regionaler Busverkehr),
- Höchst – Groß-Umstadt-Wiebelsbach – Darmstadt / Hanau (SPNV),
- (Höchst –) Breuberg-Neustadt – Mömlingen (lokaler Busverkehr) (An Wochenenden ist zukünftig keine Bedienung von Hainstadt und Mömlingen vorgesehen),
- Oberzent-Beerfelden – Eberbach (lokaler Busverkehr) (An Wochenenden ist derzeit eine 120-Minuten-Takt vorgesehen).

Vom lokalen Aufgabenträger Odenwaldkreis wird es als ausreichend angesehen, dass auf den folgenden zwei Korridoren des regionalen Bus- und Schienenverkehrs der Teilstandard „HLS II“ Anwendung findet. Angesichts bestehender Verkehrsbeziehungen wäre eine Bedienung nach „HLS I“ jedoch wünschenswert:

- Reichelsheim – Brensbach-Nieder-Kainsbach – Michelstadt – Erbach (regionaler Busverkehr),
- Oberzent-Hetzbach – Oberzent-Schöllnbach – Eberbach (SPNV).

VI-8.3 Erschließungslinien-Standard (ELS)

Die Linien mit Erschließungslinien-Standard sind Teil des lokalen Busverkehrs. Das Potenzial möglicher Nutzer des Busverkehrs soll bei mindestens 175 Einwohnern je Linienkilometer liegen (i. d. R. ohne Berücksichtigung der Einwohner der Mittel- und Unterzentren).

Angebotsstandard		Mo-Fr an Schultagen	Mo-Fr an schulfrei. Tagen	Samstag	Sonn- und Feiertag	Kommentar
ELS	Bedienzeitraum	06-19 Uhr	06-19 Uhr	07-19 Uhr	09-19 Uhr	Die Fahrten sind mit Bussen der Kategorie A oder B durchzuführen
	Taktung	60 Min	60 Min.	120 Min	120 Min.	An Schultagen mit schulverkehrsrelevanten Verstärkerfahrten

Tabelle VI-8-3: Bedienzeiträume und Taktungen des Erschließungslinien-Standards

Folgende Bedienkorridore bzw. Abschnitte sind hierfür vorgesehen (vgl. Abbildung VI-8-1):

- M.-Vielbrunn – B. K.-Kimbach – Bad König – B. K.-Zell – Michelstadt – M.-Würzburg (Durchmesserkorridor): ca. 210 Einw. je Linien-km (Einw. von Bad König hälftig angesetzt, da dort ergänzende Erschließung sinnvoll);
- M.-Weiten-Gesäß – Michelstadt – Erbach – E.-Erlenbach (Durchmesserkorridor): ca. 770 Einw. je Linien-km (Einw. von Michelstadt und Erbach hälftig angesetzt, da für diesen ELS-Korridor eine CityBus-Linie vorgesehen ist);
- Erbach – Michelstadt – M.-Steinbach – M.-Steinbach – Mossautal (Ober-Mossau, Unter-Mossau, Hüttenthal, Güttersbach): ca. 180 Einw. je Linien-km;
- (Michelstadt –) Erbach – E.-Lauerbach – E.-Schönnen – E.-Lauerbach – E.-Günterfürst – E.-Haisterbach: ca. 200 Einw. je Linien-km;
- Höchst – H.-Hassenroth – H.-Hummetroth – Bad König-Ober-Kinzig – B. K.-Mittel-Kinzig – Brombachtal-Kirchbrombach – B.-Langenbrombach – Michelstadt/Erbach: ca. 180 Einw. je Linien-km;
- Höchst – Lützelbach (Rimhorn, Breitenbrunn, Haingrund, Seckmauern): ca. 210 Einw. je Linien-km.

Bis auf die Anbindung der Ortsteile der Gemeinde Lützelbach an Höchst dienen die Bedienkorridore mit Erschließungslinien-Standard vornehmlich der Anbindung der Gemeinden Brombachtal und Mossautal sowie der einwohnerstärksten außengelegenen Stadtteile von Erbach und Michelstadt an das mittelmittlere Doppelzentrum.

VI-8.4 Grundversorgungs-Standard (GVS)

Angebotsstandard		Mo-Fr an Schultagen	Mo-Fr an schulfrei. Tagen	Samstag	Sonn- und Feiertag	Kommentar
GVS	Bedienzeitraum	06-18 Uhr	06-18 Uhr			Durchführung i. d. R. bedarfsgesteuert mit Fahrzeugen der Kategorie B
	Taktung	120 Min	120 Min.			An Schultagen mit schulverkehrsrelevanten Verstärkerfahrten

Tabelle VI-8-4: Bedienzeiträume und Taktungen des Grundversorgungs-Standards

Der Grundversorgungs-Standard ermöglicht jenen Orten über Schülerverkehrsfahrten hinaus eine nachfragegesteuerte Anbindung im Jedermann-Verkehr zum RMV-Tarif, die

- nicht mit den Bedienkorridoren für HLS und ELS zusammenfallen,
- ein Quellpotenzial (ohne zentrale Orte) von weniger als 175 Einwohnern je Linien-km aufweisen,
- von den auf diesen Korridoren verkehrenden Linien nicht angefahren werden,
- andere zentrale Orte im Kreisgebiet als maßgebende Fahrtziele haben.

Für den Grundversorgungs-Standard sind nachfolgende Relationen ausgewiesen, wobei diejenigen Orte Nennung finden, für die die GVS-Bedienung zur Abdeckung des vorhandenen Quellpotenzials im Jedermann-Verkehr primär vorgesehen ist (vgl. Abbildung VI-8-1):

- Brensbach – B.-Höllerbach: ca. 125 Einw. je Linien-km;
- Brensbach – B.-Wallbach – B.-Kilsbach – B.-Affhöllerbach: ca. 80 Einw. je Linien-km;
- Reichelsheim – R.-Klein-Gumpen – R.-Laudenau: ca. 100 Einw. je Linien-km;
- Reichelsheim – Ostertal (R.-Unter-Ostern, R.-Rohrbach, R.-Erzbach, R.-Ober-Ostern; Weschnitz): ca. 70 Einw. je Linien-km;
- Höchst – H.-Dusenbach – Breuberg-Rai-Breitenbach – B.-Wald-Amorbach: ca. 100 Einw. je Linien-km;
- Höchst – H.-Pfirschnbach – H.-Annelsbach – H.-Forstel: ca. 35 Einw. je Linien-km;
- Bad König – B. K.-Etzen-Gesäß – B. K.-Nieder-Kinzig – B. K.-Mittel-Kinzig – B. K.-Ober-Kinzig – B. K.-Gumpersberg: ca. 160 Einw. je Linien-km;
- Bad König – B. K.-Fürstengrund: ca. 135 Einw. je Linien-km;
- Bad König – B. K.-Momart: ca. 65 Einw. je Linien-km;

- Bad König – Brombachtal (Langenbrombach, Kirchbrombach, Hembach, Böllstein, Birkert): ca. 110 Einw. je Linien-km (ohne Kirchbrombach, da primär ELS);
- Erbach – E.-Roßbach – E.-Elsbach – Mossautal-Hiltersklingen: ca. 40 Einw. je Linien-km;
- Erbach – E.-Erbuch – E.-Ernsbach: ca. 25 Einw. je Linien-km;
- Erbach – E.-Bullau: ca. 35 Einw. je Linien-km;
- Oberzent-Beerfelden – O.-Etzean: ca. 35 Einw. je Linien-km;
- Oberzent-Beerfelden – O.-Airlenbach – O.-Olfen: ca. 70 Einw. je Linien-km;
- Oberzent-Beerfelden – O.-Falken-Gesäß – O.-Finkenbach, O.-Ober-Hainbrunn / O.-Rothenberg – O.-Kortelshütte – Hirschhorn (Neckar): ca. 145 Einw. je Linien-km;
- Oberzent-Beerfelden – O.-Ober-Sensbach – O.-Unter-Sensbach – O.-Hebstahl – O.-Kailbach – O.-Schöllnbach – O.-Hesselbach: ca. 55 Einw. je Linien-km.

VI-8.5 Lückenschlüsse (LS)

Der Bedienungsstandard Lückenschlüsse dient dem Schließen von Bedienungslücken im ÖPNV-Netz zu Orten in benachbarten Landkreisen auf den folgenden Korridoren:

- Erbach / Michelstadt – Amorbach – Miltenberg (Landkreis Miltenberg; saisonaler Freizeitverkehr an Wochenenden und Feiertagen mit Produkt NaTourBus); Bedienzeitraum 9-19 Uhr, Taktung 120 Min;
- Erbach / Michelstadt – Mossautal – Gras-Ellenbach (Kreis Bergstraße; räumliche und zeitliche Ausdehnung der GVS-Bedienung mit Produkt Rufbus); Bedienzeitraum und Taktung entsprechen dem HLS II;
- Beerfelden – Hirschhorn (Kreis Bergstraße; räumliche und zeitliche Ausdehnung der GVS-Bedienung mit Produkt Rufbus); Bedienzeitraum und Taktung entsprechen dem GVS;
- Reichelsheim – Winterkasten - Fürth (Kreis Bergstraße; räumliche und zeitliche Ausdehnung der GVS-Bedienung mit Produkt Rufbus); Die Bedienung erfolgt nur im Rahmen des Schülerverkehrs.
- Höchst – Mömlingen (Landkreis Miltenberg); Bedienzeitraum Mo-Fr von 4 – 20 Uhr; Taktung 60 Min.; Keine Bedienung am Wochenende;
- Oberzent – Affolterbach (Kreis Bergstraße; räumliche und zeitliche Ausdehnung der GVS-Bedienung mit Produkt RufBus). Bedienzeitraum und Taktung entsprechen dem GVS;

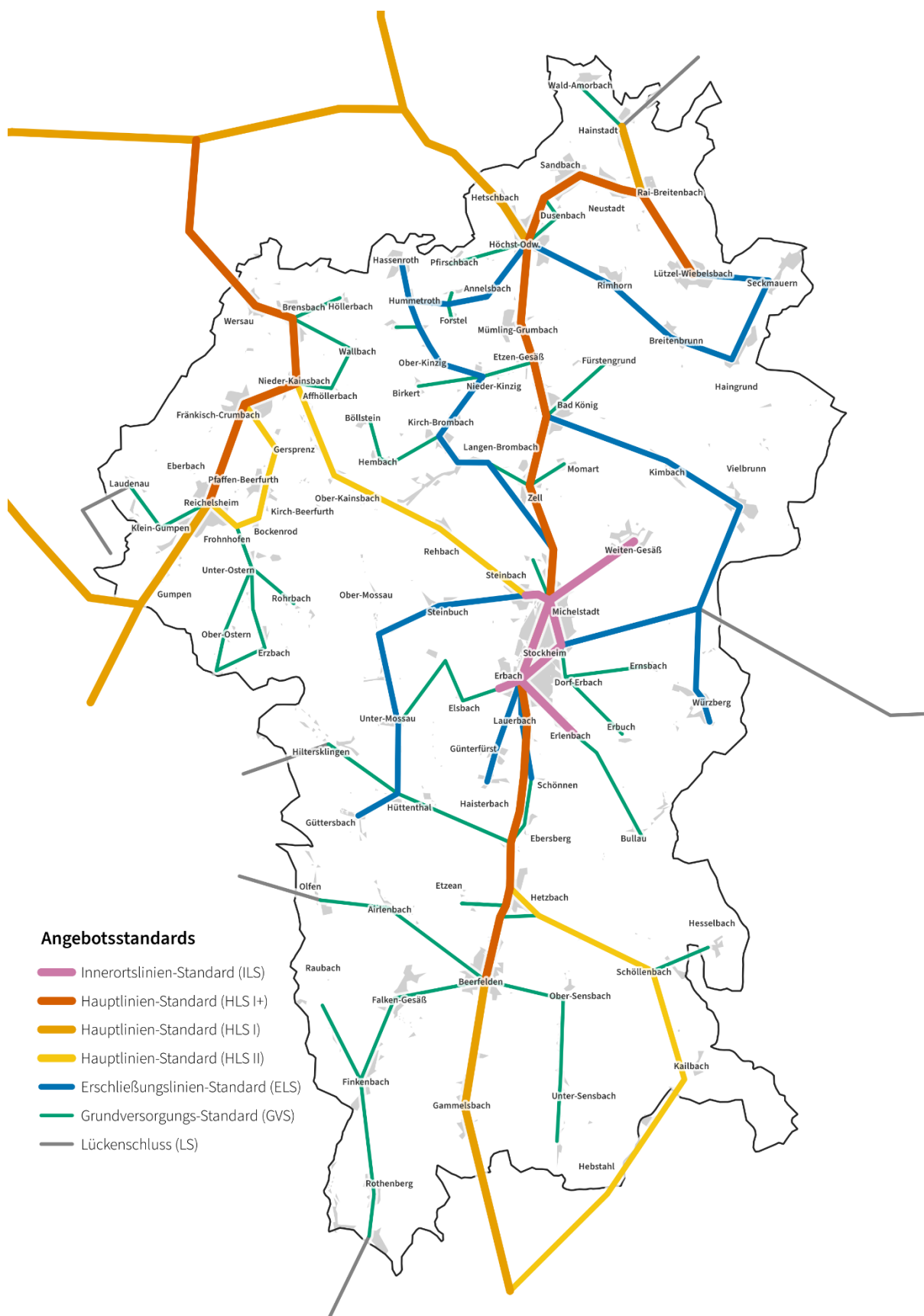


Abbildung VI-8-1: Räumliche Gültigkeit der Angebotsstandards

VI-9 Umsteigevorgänge

Zur Erreichung der zentralen Orte im Odenwaldkreis und außerhalb von dessen Kreisgebiet ist die Anzahl der Umsteigevorgänge im Jedermann-Verkehr zu begrenzen.

Für die Bedienung aller Stadt- und Ortsteile im ÖPNV gilt, dass jeweils ein Ort umsteigefrei im Umfang der korridorbezogenen Bedienstandards erreicht werden muss, der mindestens der nächsthöheren Zentralitätsstufe angehört (vgl. Tabelle VI-9-1). Somit gilt für einen Stadt- bzw. Ortsteil ohne zentralörtliche Funktionen, dass ein zentraler Ort umsteigefrei erreichbar sein muss, der mindestens die Funktion eines Kleinzeentrums erfüllt (Bemerkung „oder höher“ in der Spaltenüberschrift; dito von Kleinzentrum zu Unterzentrum, von Unterzentrum zu Mittelzentrum).

Mit den zentralen Orten der nächsthöheren Stufe sind stets die räumlich oder funktional nächstgelegenen Orte gemeint. Die Kernstädte von Erbach und Michelstadt stellen für den Odenwaldkreis ein Mittelzentrum dar. Aus allen Stadt- und Ortsteilen des Kreisgebietes, die über eine im Takt verkehrende ÖPNV-Anbindung im Jedermann-Verkehr verfügen, müssen diese beiden Kernstädte mit höchstens zwei Umsteigevorgängen erreicht werden können, ebenso das Oberzentrum Darmstadt.

Bei Fahrten in Mittelzentren benachbarter Landkreise (z. B. Eberbach, Groß-Umstadt, Obernburg) oder in andere Oberzentren (z. B. Heidelberg, Aschaffenburg) kann je nach Lage des Quellortes unter Umständen ein weiterer Umsteigevorgang hinzukommen.

In der Praxis wird die überwiegende Zahl an nachgefragten Fahrten im Jedermann-Verkehr weniger Umsteigevorgängen benötigen als die in Tabelle VI-9-1 angegebene Grenzwerte.

Quellort \ Zielort	Klein- zentrum (oder höher*)	Unter- zentrum (oder höher*)	Mittel- zentrum (oder höher*)	Ober- zentrum
Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion	0	1	2	2
Kleinzentrum	-	0	1	2
Unterzentrum	-	-	0	1
Mittelzentrum	-	-	-	0
Oberzentrum	-	-	-	-
* sofern der nächstgelegene bzw. zugewiesene zentrale Ort ggf. höherer Stufe ist als in der Spaltenüberschrift angegeben				

Tabelle VI-9-1: Maximale Umsteigevorgänge bei Fahrten zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufe

VI-10 Anforderungen an den Ausbildungsverkehr

Zwischen dem Jedermann-Verkehr und dem Ausbildungsverkehr gibt es hinsichtlich der Anforderungen an das ÖPNV-System erhebliche Schnittmengen. Dennoch erfordern Teile des Ausbildungsverkehrs davon abweichende Vorgaben. Diese ergeben sich insbesondere dann, wenn das für den Jedermann-Verkehr konzipierte Regelangebot aufgrund von Siedlungsstrukturen, Schulstandorten, Linienführungen oder Zeitlagen für die spezifischen Belange des Ausbildungsverkehrs nicht oder nur bedingt geeignet ist.

Die Regelfahrten im straßengebundenen ÖPNV genießen bei der Angebotskonzeption und bei der Inanspruchnahme generell Vorrang gegenüber den rein schulbezogenen Fahrten, die als Zusatzangebote zum SPNV sowie zu regionalen und lokalen Buslinien zu verstehen sind. Daher werden die Mindeststandards für die Verkehrsbedienung im Jedermann-Verkehr mittels Takt- bzw. Regelfahrten an dieser Stelle um besondere Anforderungen an den ausbildungsbezogenen Linienverkehr ergänzt. Für die Ausgestaltung und die Abwicklung des in den ÖPNV integrierten Verkehrs zu und von allgemeinbildenden und beruflichen Schulen gelten für den Odenwaldkreis die nachfolgenden Leitvorgaben. Das ÖPNV-System soll auch künftig so gestaltet sein, dass Kindern und Jugendlichen auf ihrem Schulweg ein hohes Maß an Verkehrssicherheit geboten wird.

VI-10.1 Rechtsgrundlage zur Schülerbeförderung

Die Rechtsgrundlage zur Schülerbeförderung ist § 161 des Hessischen Schulgesetzes (HSchG)¹ enthalten.

Die Träger der Schülerbeförderung sind die Gemeinden, soweit sie Schulträger sind, die kreisfreien Städte und die Landkreise für die auf ihrem Gebiet wohnhaften Schüler der allgemeinbildenden Schulen. Dies sind hier speziell die Grundstufe (Primarstufe), die Mittelstufe (Sekundarstufe I) und ergänzend die Grundstufe der Berufsschule, sofern durch deren Besuch die Vollzeitschulpflicht erfüllt wird [vgl. § 161 Abs. 1 HSchG].

Eine Beförderung für Schüler wird dann notwendig, wenn die kürzeste Wegstrecke zwischen Wohnung und Schule oder einem sonstigen Ort, an dem regelmäßig lehrplanmäßiger Unterricht erteilt wird, für Schüler

- der Grundschulen mehr als zwei Kilometer und
- ab der fünften Jahrgangsstufe mehr als drei Kilometer beträgt.

Unabhängig von den genannten Entfernungen kann eine Beförderung als notwendig anerkannt werden, falls der Schulweg eine besondere Gefahr für die Sicherheit und die Gesundheit der Schüler bedeutet oder ein Schüler den Schulweg aufgrund einer Behinderung nicht

¹ in der Fassung vom 31. März 2023

ohne Benutzung öffentlicher oder privater Verkehrsmittel zurücklegen kann [vgl. § 161 Abs. 2 HSchG].

Der Träger der Schülerbeförderung entscheidet über die Beförderungsart unter Berücksichtigung

- der zumutbaren Bedingungen,
- der Interessen des Gesamtverkehrs,
- des Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit.

Die Schüler haben vorrangig öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen [vgl. § 161 Abs. 4 HSchG]. Ist deren Benutzung jedoch nicht möglich oder nicht zumutbar, können die Schulträger

- Schulbusse (i. S. der Freistellungsverordnung) einsetzen oder
- die Kosten für die Benutzung privater Kfz in Höhe der Wegstrecken- und Mitnahmeentschädigung erstatten (nach dem Hessischen Reisekostengesetz).

Die Wegstreckenerstattung für die Nutzung privater Kfz ist nur jenen Fällen vorbehalten, falls die Einrichtung einer Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder eines gesonderten Schulbusses (nach der Freistellungsverordnung) aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten heraus nicht mehr vertretbar ist.

Die Übernahme der Beförderungskosten durch den Träger der Schülerbeförderung erfolgt für den Besuch

- der sog. „zuständigen Schule“ nach der Definition des Hessischen Schulgesetzes,
- der Schule, zu der ein Schüler zugewiesen wurde,
- der nächstgelegenen, aufnahmefähigen Schule, deren Unterrichtsangebot es dem Schüler ermöglicht, den gewünschten Abschluss am Ende der Mittelstufe (Sekundarstufe I) ohne Schulwechsel zu erreichen [vgl. § 161 Abs. 5 HSchG].

Wurde der Besuch einer anderen als der zuständigen Schule gestattet, sind nur diejenigen Fahrtkosten erstattungsfähig, die beim Besuch der zuständigen Schule entstünden, höchstens jedoch die tatsächlichen Aufwendungen für den Schulweg.

Bei der nächstgelegenen Mittelstufenschule gilt die gesetzliche Regelung, dass „nächstgelegene“ diejenige Schule ist, in der der gewählte Bildungsgang der Mittelstufe schulformbezogen oder schulformübergreifend angeboten wird.

Alle aufgeführten Regelungen gelten auch für Ersatzschulen [vgl. § 161 Abs. 10 HSchG].

VI-10.2 Bildungspolitische Zielsetzungen

In Übereinstimmung mit der Schulentwicklungsplanung ist es eine strategische Zielsetzung des Odenwaldkreises, ein allgemein zugängliches und gutes Bildungsangebot für alle Bevölkerungsgruppen sicherzustellen [vgl. *Odenwaldkreis* 2018]. Darunter fällt u. a., dass

- die Standorte der weiterführenden Schulen aus dem gesamten Kreisgebiet erreichbar sind;
- den Schulen eine flexible Unterrichtsgestaltung ermöglicht wird;
- Betreuungsangebote und ganztägige Unterrichtsangebote genutzt werden können;
- private Abhol- und Bringdienste (sog. „Eltern-Taxi“) unterbleiben können.

Zur Erreichung dieser Zielsetzungen wird im Rahmen von Schülerbeförderungsstandards ein Netz von Verbindungen mit dem SPNV und dem straßengebundenen ÖPNV bereitgestellt, die für jede Schule An- und Abfahrten in einem Zeitkorridor vorsehen.

VI-10.3 Auswirkungen schulpolitischer Entscheidungen auf die Umsetzung der Anforderungen an die Schülerbeförderung im ÖPNV

Allgemeine Auswirkungen

Es besteht ein direkter Zusammenhang zwischen schulpolitischen Entscheidungen des Landes sowie des Kreises und der Schülerbeförderung bzw. dem Anspruch der Eltern auf Übernahme der Wegekosten. In Folge der Entscheidungen müssen oft kostenintensive Verkehrsangebote bereitgestellt werden, um z.B. erweiterte Einzugsbereiche von Schulstandorten zu bedienen. Dies betrifft auch die Festlegung von Schulbezirksgrenzen für Vorklassen an Grund- und Förderschulen, deren Einzugsbereiche sich von den jenen der jeweiligen Grundschulen oftmals unterscheiden.

So erfordert u.a. der freie Zugang zu allen Bildungsangeboten die Schaffung entsprechender Beförderungsangebote. Eine Verlagerung der Beförderung auf den privaten PKW unter Erstattung der Kosten wird häufig als Chancenungleichheit wahrgenommen. Im Einzelfall wird es dennoch unumgänglich sein, die Bestimmungen des § 161 Abs. 4 HSchG strikt anzuwenden, wenn die Bereitstellung eines Beförderungsangebots zur Schülerbeförderung wirtschaftlich nicht vertretbar ist.

Folgende Regelungen des Landesgesetzgebers wirken sich unmittelbar auf die Kostenseite im ÖPNV aus:

- Die freie Schulwahl mit Eintritt in die Mittelstufe führten zu neuen Verflechtungen im Ausbildungsverkehr, die sich zum Teil sogar gegenläufig zur üblichen Lastrichtung bewegen. Für diese Schülerverkehre konnten neue Fahrtenangebote im ÖPNV häufig nur mit hohem finanziellem Aufwand eingerichtet werden. Dies stellt auch in Zukunft weitere Herausforderungen an die Planung und die Finanzierung des lokalen straßengebundenen ÖPNV.

- Die Nachmittagsbetreuung an Grundschulen erfordert zusätzliche Fahrten im ÖPNV für den Heimweg. Ansonsten könnten viele Schüler und Eltern diese erweiterte schulische Betreuung nicht wahrnehmen.
- Die Schülerbeförderung im Odenwaldkreis findet generell nach dem veröffentlichten Fahrplan statt. Sonderfahrten aufgrund abweichendem Unterrichtsbeginn bzw. -ende (z. B. wegen Hitzefrei, Ferienbeginn) sind nicht vorgesehen.

Besondere Auswirkungen

In der Vergangenheit standen die Erreichbarkeit und die Anfahrbarkeit der Schulen mit Kraftomnibussen nicht im vordergründigen Blickfeld des Schulträgers. Dies führte u. a. dazu, dass

- an einem Schulstandort Grundschule und Mittelstufenschule räumlich getrennt liegen (z. B. in Bad König oder in Reichelsheim);
- Grundschüler innerhalb einer Kernstadt zeitaufwändig auf mehrere Standorte zu verteilen sind (Schule am Treppenweg bzw. Astrid-Lindgren-Schule in Erbach);
- Schulen nur über enge Innerortslagen angefahren werden können (Grundschule in Bad König, Oberzentschule in Oberzent-Beerfelden);
- Schulen nur zeitraubend über Erschließungsstraßen durch Wohngebiete zu erreichen sind (Carl-Weyprecht-Schule in Bad König, Georg-Ackermann-Schule in Breu-berg-Rai-Breitenbach, Astrid-Lindgren-Schule in Erbach);
- Schulen direkt an Hauptverkehrsstraßen gelegen sind und somit mit unsicheren Schulwegen verbunden sind (Schule am Treppenweg in Erbach an der B 45);
- zusätzliche Umsteigepunkte für den Ausbildungsverkehr außerhalb von zentralen Busbahnhöfen geschaffen werden müssen (in Bad König);
- Räume für Unterrichtszwecke (temporär oder dauerhaft) angemietet werden, die verkehrsmäßig ungünstig zu erschließen sind (z. B. Brückenschule in Erbach).

Veränderungen bei den Schulbezirksgrenzen und somit bei den Einzugsbereichen von Grundschulen führen dann zu zusätzlichen Betriebskosten im ÖPNV, wenn davon Fahrschüler betroffen sind. Die Auflösung kleiner Schulen führt in der Regel dazu, dass Grundschulkinder zu einem zentraleren Grundschulstandort befördert werden müssen.

VI-10.4 Kurzstreckenförderungen

Schüler haben nur dann einen Anspruch auf Übernahme der Kosten einer notwendigen Beförderung nach § 161 Abs. 1 HSchG, wenn die Wegstrecke zwischen Wohnung und Schule die in Kapitel VI-10.1 genannten Distanzen übersteigt.

Für die in **Anlage VI-3** enthaltenen Quelle-Ziel-Relationen wird es vom Odenwaldkreis weiterhin als sinnvoll angesehen, dass (Vollzeit-) Schüler mit kürzeren Wegstrecken zwischen

Wohn- und Schulort eine Zeitkarte des Ausbildungsverkehrs durch den Schulwegkostenträger erhalten, obwohl ein gesetzlicher Erstattungsanspruch nicht in allen Fällen vorliegt.

Maßgebende Gründe für diese Maßnahme sind, dass

- ein tatsächlicher Schulweg zu gefährlich ist, um diesen fußläufig oder mit dem Fahrrad zurückzulegen;
- der administrative Aufwand zur Abgrenzung der Anspruchsberechtigung durch eine metergenaue Vermessung des Schulweges als zu aufwändig erachtet wird und unter Umständen zu Streitfällen führt;
- ein zusätzliches Erstattungsverfahren eingeführt werden müsste;
- dadurch keine zusätzlichen Fahrzeuge eingesetzt werden müssen (Schüler wohnen am Linienweg);
- im Rahmen der Verkehrsverträge zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen somit auch keine zusätzlichen Kosten entstehen;
- der Aufwand für den Fahrkartenvertrieb durch das Fahrpersonal umgangen wird, wenn Schüler als Selbstzahler den Bus nutzen, wodurch Verspätungen entstehen;
- eine verstärkte Inanspruchnahme von Elterntaxis entfällt, was zu einer Verbesserung der verkehrlichen Situation an den Schulen führt.

Bei einem eventuellen Verzicht auf die freiwillige Leistung der Kurzstreckenbeförderungen entstehen für den Odenwaldkreis faktisch keine Einsparungen. Die ausfallenden Fahrgelderträge müssten stattdessen durch höhere Betriebskostenzuschüsse kompensiert werden. Eventuelle Betriebskosteneinsparungen wären zu vernachlässigen.

Als ein Sonderfall der Kurzstreckenbeförderung gilt die Bereitstellung von Ab- und Zubringerfahrten im straßengebundenen ÖPNV zwischen dem Bahnhof Michelstadt und dem Gymnasium Michelstadt. Befördert werden vor allem Schuleinpendler aus dem nördlichen Kreisgebiet („Unterzent“), die Michelstadt mit den Zügen der Odenwaldbahn aus Richtung Höchst erreichen. Bei der Rückfahrt sind unbedingt Zubringerfahrten zum Zug notwendig, um die Zugabfahrt rechtzeitig zu erreichen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg sind Abbringerfahrten vom Zug morgens sinnvoll. Die dafür notwendigen Fahrzeuge sind über die morgendlichen Schulfahrten aus dem Umland vorhanden. Im Falle eines Verzichts auf die Abbringerfahrten entstünden daher nur geringe Einsparungen.

VI-10.5 Bedienungsumfang nach Schultyp

In Abhängigkeit vom Schultyp und dessen spezifischen Anforderungen sind die in Tabelle VI-10-1 zu den maßgebenden Schulstunden angegebenen Anfahrten bzw. Heimfahrten für die Schüler in den ÖPNV-relevanten Einzugsbereichen der Schulen vorzuhalten. Außerdem ist die Anzahl der maximal zulässigen Umsteigevorgänge zwischen Wohnort und Schule mit vorgegeben. Für Mittelstufenschulen sind aufgrund der ggü. Grundschulen deutlich erweiterten Einzugsbereiche mancher Schulen bis zu zwei Umstiege zulässig, sofern es sich nicht um die vom Wohnort nächstgelegene Schule handelt.

Angebotsmerkmal	Zeitfenster Schulbeginn bzw. -schluss ¹	Grundschulen	Mittelstufen-schulen	Oberstufen-schulen
Anfahrten (morgens)				
1. Stunde	07:30 – 08:00 Uhr	X	X	X
2. Stunde	08:15 – 08:45 Uhr	X	(X) ²	-
Rückfahrten (mittags)				
5. Stunde	11:55 – 12:25 Uhr	X	(X) ²	-
6. Stunde	12:45 – 13:15 Uhr	X	X	X
Rückfahrten (nachmittags)				
8. Stunde ³	14:55 – 15:40 Uhr	X ⁵	X	X
10. Stunde ³	16:30 – 17:15 Uhr	-	-	X
maximal zulässige Umstiege		0 ⁴	2	2
¹ Zeiten sind anhand des Konzeptes zur Schulzeitenstaffelung zwischen Schulen abgestimmt. ² Diese Vorgabe kann im erweiterten Einzugsbereich von Gesamtschulen bzw. anderer Mittelstufenschulen de facto nicht durchgehend gewährleistet werden. ³ Die Zählung der Schulstunden kann am Nachmittag bei einzelnen Schulen abweichen. Hier wird von einer Mittagspause nach der 6. Stunde von 45 bis 60 Minuten ausgegangen. Erst danach wird weitergezählt. Wenn Schulen unmittelbar nach der 6. Stunde eine 7. Stunde anschließen, fallen die Rückfahrmöglichkeiten nominell auf das Ende der 9. bzw. 11. Stunde. ⁴ In Ausnahmefällen ist ein Umstieg an einem geschützten Umsteigepunkt zulässig. ⁵ Nachmittagsunterricht bzw. Betreuung findet an Grundschulen nur punktuell statt. Die Rückfahrt entspricht der Fahrt nach der 8. Stunde bei weiterführenden Schulen, wenn beide am gleichen Standort sind.				

Tabelle VI-10-1: Bedienungsumfang im ÖPNV nach Schultypen

Bedienungsraaster bei Grundschulen

Aufgrund der geringen Inanspruchnahme des Fahrtenangebotes nach der 4. Stunde wurde diese Anforderung für Grundschulen zum Schuljahresbeginn 2012/13 aufgegeben. Als Ausgleich ist eine Einbindung der Grundschulen in die Nachmittagsbedienung vorgesehen.

Damit wird einem wachsenden Bedürfnis aufgrund der in Erweiterung befindlichen Betreuungsangebote entsprochen.

Während die Grundschulen an den zentralen Schulstandorten (Bad König, Oberzent-Beerfelden, Breuberg-Rai-Breitenbach, Erbach, Höchst i. Odw., Michelstadt, Reichelsheim) i. d. R. mit in die bestehenden Verbindungen der Mittelstufen- bzw. Sekundarschulen einbezogen werden können (Heimfahrten nach der 8. Stunde zwischen 15:00 und 15:30 Uhr), liegen diese Fahrmöglichkeiten für diejenigen Grundschulen, die an singulären Standorten ohne weiterführende Schulen angesiedelt sind, häufig zu spät. Diese dezentralen Grundschulstandorte mit Fahrschülern im straßengebundenen ÖPNV sind Bad König-Zell, Brombachtal-Kirchbrombach, Fränkisch-Crumbach, Lützelbach-Lützel-Wiebelsbach, Lützelbach-Seckmauern, Michelstadt-Steinbach, Michelstadt-Vielbrunn, Mossautal-Hüttenthal, Reichelsheim-Beerfurth, Oberzent-Rothenberg und Oberzent-Unter-Sensbach. Diese Grundschulen erhalten bei Bedarf ein zusätzliches Fahrtenangebot im Zeitfenster zwischen 14:15 und 15:00 Uhr. Die genauen Zeitlagen sind gemeinsam mit den Schulen unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen zu erarbeiten, die sich aus der Bedienung der benachbarten weiterführenden Schulstandorte ergeben.

VI-10.6 Räumliche Bedienungsstandards zu/von Schulen

In diesem Unterkapitel wird dargestellt, auf welchen Relationen zwischen den Wohn- und den Schulorten ein ÖPNV-Angebot nach den hier definierten Bedienungsstandards vorzusehen ist. Bei der Festlegung der Einzugsbereiche der Schulen mit Relevanz für den ÖPNV sind auf der Fachebene folgende Gesichtspunkte maßgebend:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit von mindestens einer „zuständigen Schule“ eines jeden Schultyps zu den Schultypen bzw. Schulstufen Grundschule, Gesamtschule (Mittelstufenschule), Gymnasium bzw. gymnasiale Oberstufe und Berufsschule;
- Berücksichtigung der erweiterten Einzugsbereiche der Mittelstufenschulen im Allgemeinen und der Gesamtschulen im Besonderen, letztere als Folge der schuldidaktischen Ausdifferenzierung in kooperative und integrierte Gesamtschulen;
- Bedienung des erweiterten Einzugsbereiches von Mittelstufenschulen mit vermindertem Angebotsstandard, da sich der erweiterte Einzugsbereich über jenen der „zuständigen Schule“ hinaus erstreckt;
- grundsätzlich keine Neueinrichtung von ÖPNV-Verbindungen zu „nicht-zuständigen“ Schulen, sofern dies nicht kostenneutral möglich sein sollte;
- Anbindung kleinerer Stadt- bzw. Ortsteile sowie außen liegender Wohnplätze im straßengebundenen ÖPNV erst ab einem bündelbaren Gesamtaufkommen von 10 Schülern je Schulstandort und bei Anfahrbarkeit der Siedlungslage durch Standardlinienbusse;
- ansonsten nach Einzelfallprüfung Suche nach alternativen Lösungen, z. B. durch pauschale Erstattung der Kosten für private PKW-Fahrten, Anbindung mittels Kleinbussen im freigestellten Schülerverkehr oder durch Taxi bzw. Mietwagen.

Begründung für verminderte Bedienungsstandards im Ausbildungsverkehr

Der verminderte Angebotsstandard bezieht sich auf den erweiterten Einzugsbereich von

- Gesamtschulen,
- „nicht-zuständigen Schulen“ und
- Schulen außerhalb des Odenwaldkreises.

Aufgrund der Unterscheidung in kooperative und integrierte Gesamtschulen haben sich deren Einzugsbereiche stark ausgedehnt. Bestand ursprünglich eine i. d. R. eindeutige „schulgeographische“ Zuordnung eines Wohnortes zur nächstgelegenen Gesamtschule, so gelten heute je nach Schulform – kooperativ oder integriert – mehrere Gesamtschulstandorte als „zuständige Schule“ im Sinne des Hessischen Schulgesetzes.

Die Einzugsbereiche überlappen sich vielfältig und haben mit den historisch gewachsen Nachfragestrukturen oftmals wenig gemein. Nur durch eine geschickte Vernetzung mit eng verzahnten und abgestimmten Umsteigeverbindungen ist es möglich, die komplexen Nachfrageströme zu/von weiterführenden Schulen im ÖPNV-System abzubilden. Für die Verbindungen aus dem erweiterten Einzugsbereich von Gesamtschulen, von „nicht-zuständigen Schulen“ und von Schulen außerhalb des Odenwaldkreises kann systembedingt – ohne unverhältnismäßig hohen Betriebsaufwand zu verursachen – nur ein Angebot auf der Basis eines leicht verminderten Angebotsstandards vorgesehen werden.

Dies bedeutet im Detail:

- Vorgabe der „Vollversorgung“ zur 1. bzw. nach der 6. und 8. Stunde;
- keine flächendeckenden Anfahrten zur 2. Stunde;
- keine flächendeckenden Abfahrten nach der 5. Stunde;
- Inkaufnahme von Wartezeiten bei Umsteigevorgängen mit Richtwert bei 15 Minuten bzw. mit Grenzwert bei 20 Minuten;
- am Nachmittag bei Schulen außerhalb des Odenwaldkreises, die nicht an der Schulzeitenabstimmung teilnehmen: Inkaufnahme längerer Wartezeiten zwischen Schullende und geeigneter Bus- bzw. Zugabfahrt, in Einzelfällen auch über dem Grenzwert für Wartezeiten nach Schulschluss liegend (bis zu ca. 60 Minuten).

Bedienungsstandards für den straßengebundenen ÖPNV zu/von Grundschulen

Die räumlichen Bedienungsstandards für den straßengebundenen ÖPNV zu/von den Grundschulen basieren auf den Grundschulbezirken gemäß dem letzten Schulentwicklungsplan (2018-2023), der Satzung über die Bildung von Schulbezirken für die Grundschulen des Odenwaldkreises (vom 19.02.2021) und ergänzend auf abweichenden Orientierungen aus einzelnen Stadt- bzw. Ortsteilen zu verschiedenen Grundschulstandorten (vgl. Abbildung VI-10-1).

In **Anlage VI-4** sind die anzuwendenden Bedienungsstandards zwischen den Wohnorten und den für den ÖPNV relevanten Grundschulstandorten aufgeschlüsselt.

Für alle Grundschulen mit Fahrschülern ist eine Bedienung im straßengebundenen ÖPNV mit vollem Angebotsstandard für die Beziehung zwischen Wohn- und Schulstandort erforderlich (rote Felder).

Eine Bedienung im straßengebundenen ÖPNV mit einem verminderten Angebotsstandard kommt nur in wenigen begründeten Einzelfällen vor (grüne Felder). Im Schuljahr 2024/2025 trifft dies wegen sehr geringer Schülerzahlen nur auf zwei Beförderungsrelationen innerhalb der Stadt Oberzent zu, nämlich von den Stadtteilen Hinterbach und Raubach zur Grundschule in Rothenberg (und zurück).

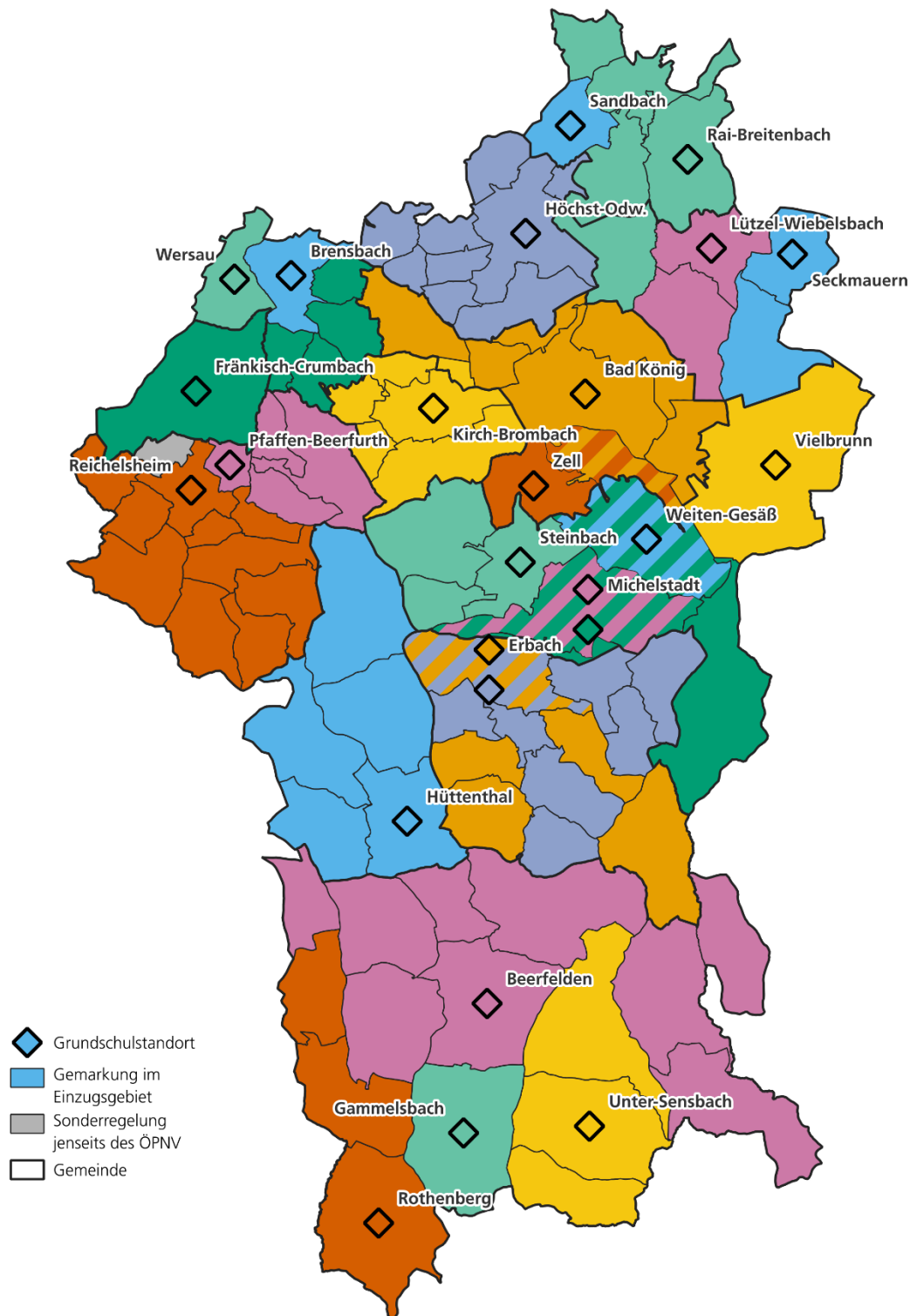


Abbildung VI-10-1: Einzugsbereiche der Grundschulen als Grundlage für ÖPNV-Bediensungsstandards

Bedienungsstandards für den ÖPNV zu/von weiterführenden Schulen

Die räumlichen Bedienungsstandards zu/von den weiterführenden Schulen im Odenwaldkreis beziehen den gesamten ÖPNV ein, also neben dem regionalen und lokalen straßengebundenen ÖPNV auch den SPNV auf der Odenwaldbahn.

Die Definition der Verbindungsstandards zwischen weiterführenden Schulen und deren jeweiligen Einzugsgebieten beruht auf den sich bisher herausgebildeten maßgebenden Nachfragestrukturen im Ausbildungsverkehr. Mit der Vorgabe räumlicher Bedienstandards für die Schülerbeförderung im ÖPNV wird das Recht auf die freie Schulwahl bei Mittel- und Oberstufe nicht angetastet.

Es wird nach zwei räumlichen Bedienungsstandards unterschieden:

- eine Bedienung im straßengebundenen ÖPNV ist mit vollem Angebotsstandard für die Beziehung zwischen Wohn- und Schulstandort erforderlich (rote Felder);
- eine Bedienung im straßengebundenen ÖPNV ist mit einem verminderten Angebotsstandard zugelassen (grüne Felder).

Eine Definition des vollen und des verminderten Angebotsstandards enthält Tabelle VI-10-1 in Kapitel VI-10.5.

In → **Anlage VI-4** sind die anzuwendenden Bedienungsstandards zwischen den Wohnorten und den weiterführenden Schulstandorten tabellarisch aufgeführt. Darüber hinaus sind die räumlichen Ausdehnungen der Standards in thematischen Karten abgebildet in

- Abbildung VI-10-2 für die Gesamtschulen (nur Mittelstufen) in Bad König, Oberzent-Beerfelden, Breuberg und Erbach;
- Abbildung VI-10-3 für die vier weiterführenden Schulen in Michelstadt;
- Abbildung VI-10-4 für die weiterführenden Schulen in Höchst und in Reichelsheim.

Die im Nahverkehrsplan 2019 formulierten besonderen Anforderungen für den Ausbildungsverkehr haben sich bewährt und werden in Bezug auf die neuen Bedienungsstandards im Wesentlichen übernommen. Nachfolgend werden einzelne Punkte gesondert aufgegriffen und nochmals konkretisiert, des Weiteren wird auf Neuerungen hingewiesen.

Bei den räumlichen Einzugsgebieten der gymnasialen Oberstufen hat sich eine Dreiteilung des Kreisgebietes herausgebildet:

- Die Oberstufe an der Georg-August-Zinn-Schule in Reichelsheim ist für die drei Gemeinden des Gersprenztals Brensbach, Fränkisch-Crumbach und Reichelsheim zuständig (vgl. Abbildung VI-10-4).
- Die Oberstufe an der Ernst-Göbel-Schule in Höchst deckt die Städte und Gemeinden in der „Unterzent“ ab. Diese sind im vorliegenden Bezug Bad König, Breuberg, Brombachtal, Höchst und Lützelbach (vgl. Abbildung VI-10-4).
- Auf das Oberstufengymnasium in Michelstadt entfällt der räumlich größte Zuständigkeitsbereich. Dieser erstreckt sich auf Bad König, Brombachtal, Erbach, Michelstadt und Mossautal sowie auf die gesamte Stadt Oberzent (vgl. Abbildung VI-10-3).

- Die Stadt- bzw. Gemeindegebiete Bad König und Brombachtal fallen in die Zuständigkeit sowohl der gymnasialen Oberstufe in Höchst als auch des Gymnasiums in Michelstadt. Diesen Schülern ermöglicht die OREG gleichwertige Verbindungen zu beiden Standorten.

Die räumliche Dreiteilung der Einzugsbereiche der Oberstufen hat auf die Schülerbeförderung im ÖPNV in den Einzugsgebieten der vorgelagerten Mittelstufenschulen einige Auswirkungen:

- Schüler aus den drei Gemeinden des Gersprenztals (Brensbach, Fränkisch-Crumbach und Reichelsheim) sind ebenso auf die Georg-August-Zinn-Schule in Reichelsheim orientiert (vgl. Abbildung VI-10-4).
- Schüler aus Erbach, Michelstadt, Mossautal und aus der Stadt Oberzent suchen vornehmlich die gymnasiale Mittelstufe in Michelstadt auf (vgl. Abbildung VI-10-3);
- davon unberührt sind die Einzugsbereiche der anderen Mittelstufenschulen in Erbach und Michelstadt sowie die Gesamtschule in Oberzent-Beerfelden (vgl. Abbildung VI-10-2 und Abbildung VI-10-3);
- Schüler mit Wohnort in den Stadt- bzw. Ortsteilen von Bad König und Brombachtal sind auf die Carl-Weyprecht-Schule in Bad König (vgl. Abbildung VI-10-2) und auf die Ernst-Göbel-Schule in Höchst (vgl. Abbildung VI-10-4) ausgerichtet;
- Schüler aus den Stadtteilen Breubergs und den Ortsteilen der Gemeinde Lützelbach gehen in erster Linie auf die Georg-Ackermann-Schule in Breuberg-Rai-Breitenbach (vgl. Abbildung VI-10-2).

Aufgrund der nicht immer eindeutigen räumlichen Zuordnungen gibt es ergänzend dazu ÖPNV-Bedienungen mit verminderten Angebotsstandards:

- aus den gesamten Stadt- bzw. Gemeindegebieten Bad König und Brombachtal zum Gymnasium in Michelstadt (s. o. und vgl. Abbildung VI-10-3);
- aus der Gemeinde Lützelbach zur Ernst-Göbel-Schule in Höchst (vgl. Abbildung VI-10-4);
- über die Zuständigkeit der Oberstufe der Ernst-Göbel-Schule in Höchst für die gesamte „Unterzent“ werden alle Stadtteile Breubergs faktisch mit eingeschränktem Angebotsstandard bedient (aus Gründen einer einheitlichen Systematik ist dies weder in der Tabelle in ➔ Anlage VI-4 noch in der Karte in Abbildung VI-10-4 zur Mittelstufe in Höchst farblich hinterlegt).

Eine Sonderstellung nimmt die Theodor-Litt-Schule (Mittelstufenschule) in Michelstadt ein. Aufgrund der dortigen berufsbezogenen Ausbildung nimmt diese Schule eine Sonderstellung unter den weiterführenden Schulen im Odenwaldkreis ein. Deren Besuch soll kreisweit möglich sein, weshalb dafür ein verminderter Angebotsstandard außerhalb des Stadtgebietes Michelstadt angesetzt ist (vgl. Abbildung VI-10-3).

Unabhängig der explizit vorgesehen vollen oder verminderten räumlichen Angebotsstandards zu/von weiterführenden Schulen steht den Ausbildungspendlern das gesamte

Regelangebot im SPNV auf der Odenwaldbahn und im straßengebundenen ÖPNV auf den regionalen und lokalen Bushauptlinien sowie auf den künftigen Erschließungslinien zur Verfügung. Dadurch ergebe sich für weitere Stadt- und Ortsteile de facto volle oder verminderte Angebotsstandards, ohne dass diese extra ausgewiesen sind.

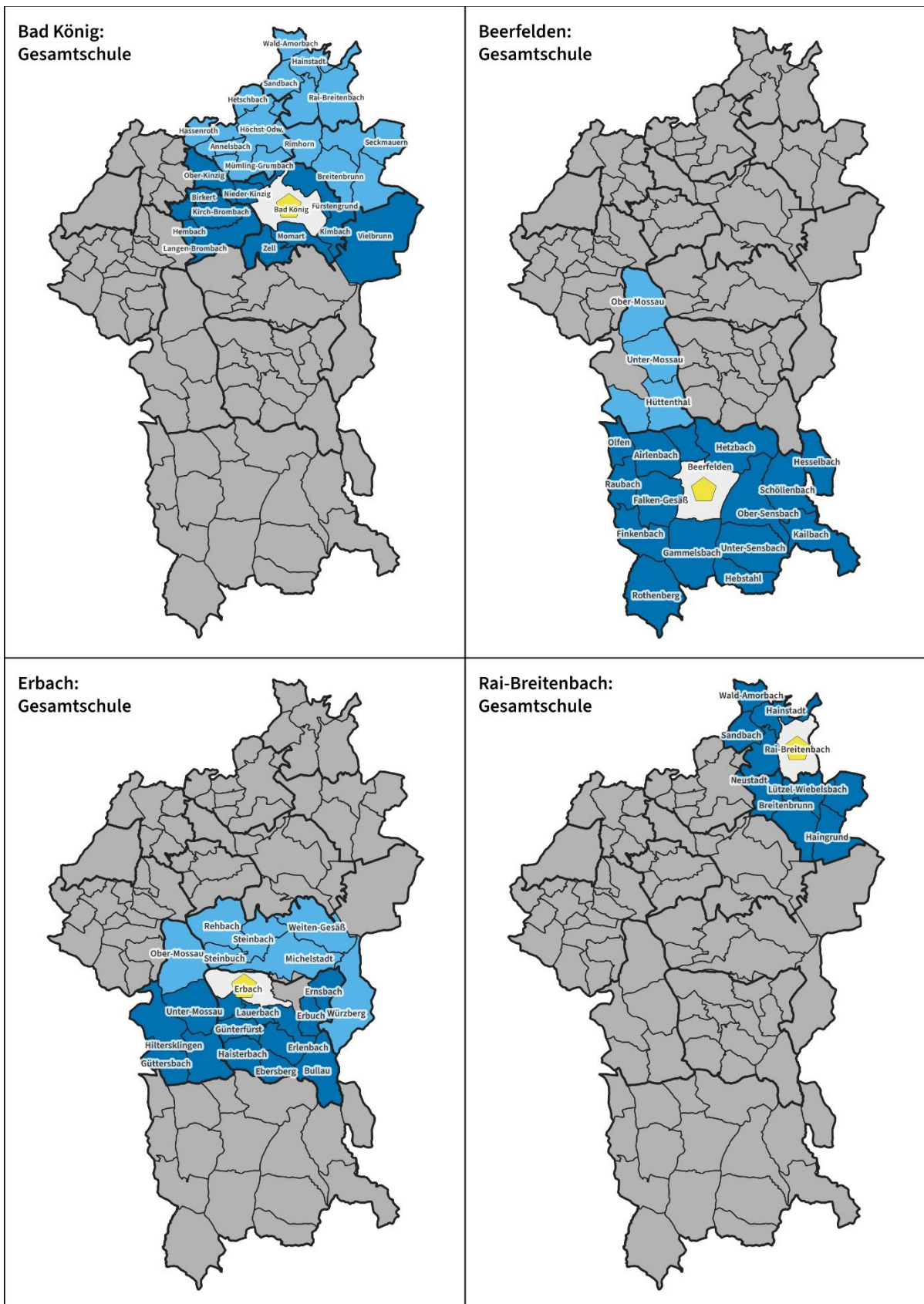


Abbildung VI-10-2: Bedienstungsstandards f. Gesamtschulen Bad König, O.-Beerfelden, Breuberg, Erbach

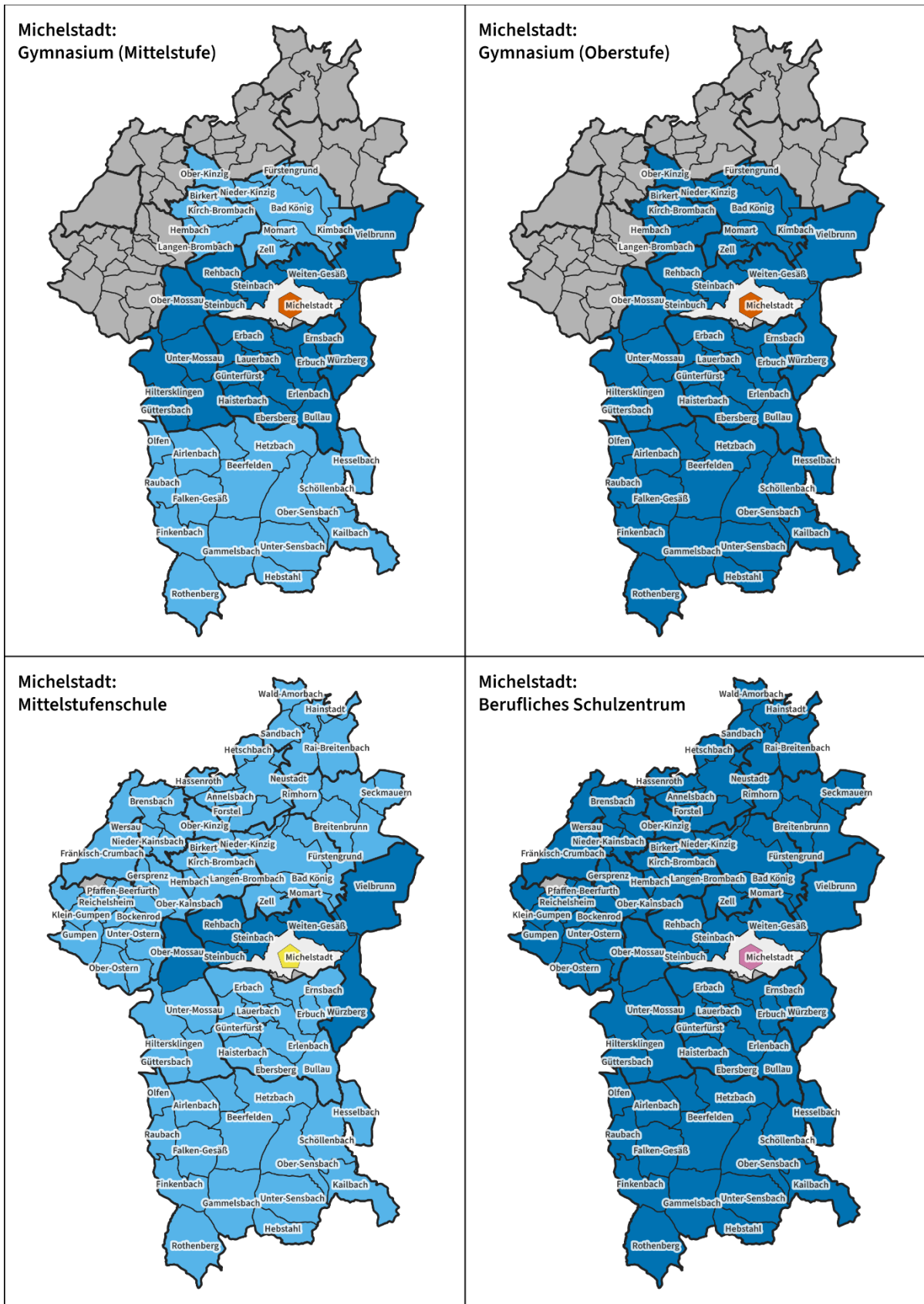


Abbildung VI-10-3: Bedienstungsstandards für die weiterführenden Schulen in Michelstadt

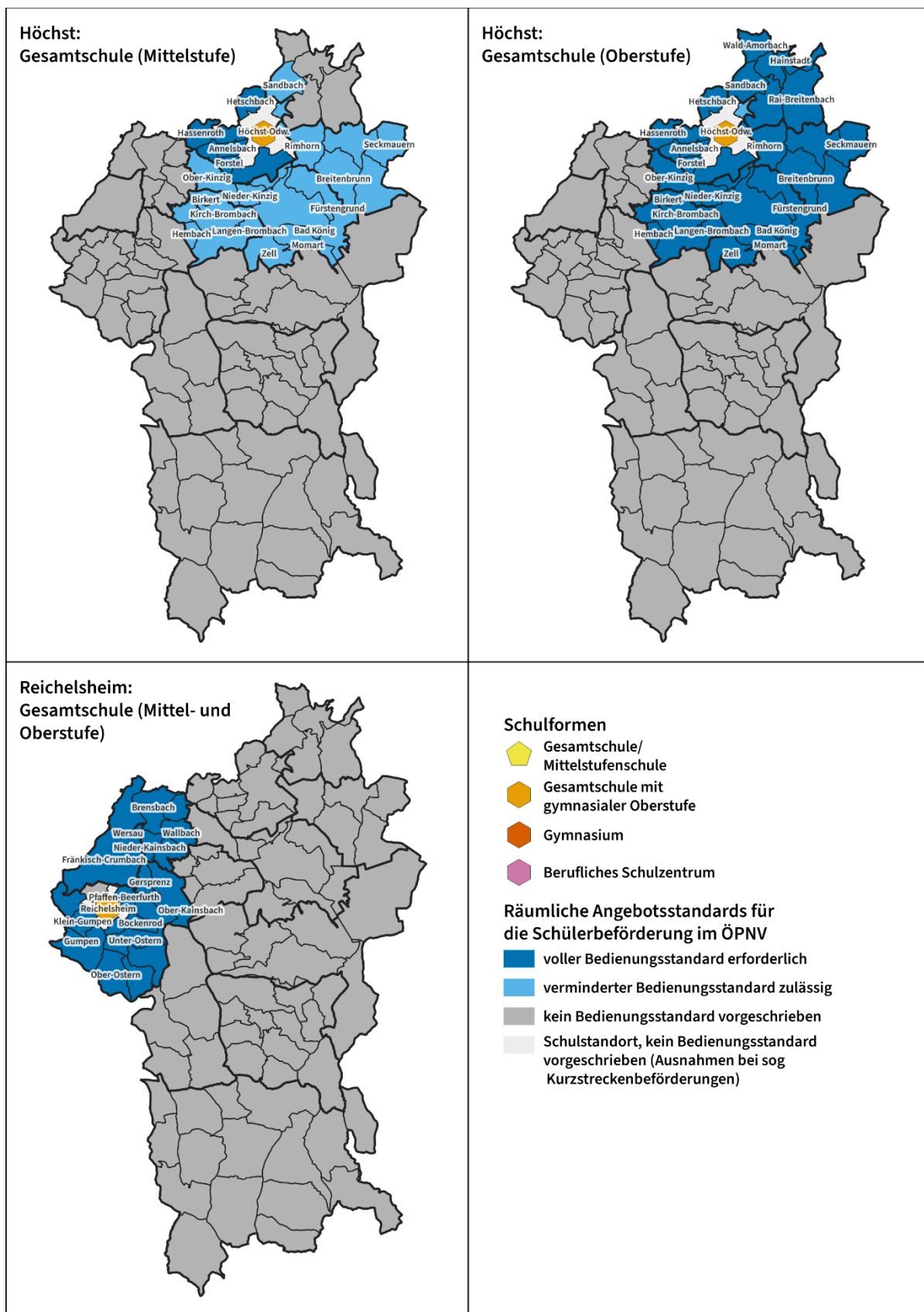


Abbildung VI-10-4: Bedienstungsstandards für die weiterführenden Schulen in Höchst und Reichelsheim

VI-10.7 Zulässige Warte- und Übergangszeiten

Unter Zugrundelegung einer pauschalen Wegezeit zwischen Klassenraum und Bushaltestelle von fünf Minuten werden die nachfolgenden Richt- und Grenzwerte für die zumutbaren Wartezeiten vor Schulbeginn bzw. nach Schulende festgelegt (vgl. Tabelle VI-10-2). Der genannte Zeitbedarf von fünf Minuten für den Fußweg zwischen Klassenraum und Bushaltestelle ist in den angegebenen Wartezeiten nicht enthalten (bleibt separat).

Dabei soll kreisweit der Richtwert von 80 % der ankommenden bzw. abfahrenden (Bus-) Verbindungen eingehalten werden. Lediglich 20 % der (Bus-)Verbindungen dürfen den Richtwert bis zu dem als Grenzwert eingetragenen Betrag überschreiten. Eine Verringerung der zeitlichen Spielräume für die Ankünfte vor Unterrichtsbeginn bzw. für die Abfahrten nach Unterrichtsende führt zu erheblichen Mehrkosten. Wenn die vorhandenen Fahrzeuge nicht mehr flexibel und schulstandortübergreifend eingesetzt werden können, müssen zusätzliche Fahrzeuge und Fahrpersonale vorgehalten werden.

Die Einhaltung der vorgeschlagenen Richt- und Grenzwerte wurde anlässlich der Erstellung des Nahverkehrsplans 2007 detailliert überprüft. Im Ergebnis wurden die Vorgaben mit Ausnahme einzelner, geringfügiger Überschreitungen eingehalten (drei Fälle mit einer Überschreitung um jeweils nur eine Minute), deren Auflösung einen unverhältnismäßig hohen betrieblichen Aufwand erfordern würde.

Bei der genannten Überprüfung wurde zudem festgestellt, dass der entscheidende Engpass bei der Erfüllung der Wartezeitkriterien vor allem bei den Grundschulen zu finden ist, die abseits der zentralen Schulstandorte angesiedelt sind (Auflistung vgl. Kap. VI-10.3), wodurch die Koordination der Bedienung mit den benachbarten weiterführenden Schulen erschwert wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich an den Feststellungen aus dem Jahr 2007 keine nennenswerten Veränderungen ergeben haben.

Angebots- merkmal	Grundschulen		Mittelstufen-schulen		Oberstufen- u. Berufsschulen	
	Richt-wert	Grenz-wert	Richt-wert	Grenz-wert	Richt-wert	Grenz-wert
Aufteilung	80 %	20 %	80 %	20 %	80 %	20 %
Anfahrten (morgens)						
1. Stunde	15	25	20	30	25	35
2. Stunde	15	25	20	30	-	-
Rückfahrten (mittags)						
5. Stunde	10	15	10	15	-	-
6. Stunde	10	15	10	15	10	20
Rückfahrten (nachmittags)						
8. Stunde	-	-	20	30	30	40
10. Stunde	-	-	-	-	30	40

Tabelle VI-10-2: Maximale Wartezeiten vor bzw. nach den Unterrichtszeiten (ohne Wegezeiten)

VI-10.8 Abstimmung bzw. Staffelung der Schulzeiten

Zur Entzerrung der nachfrage- und angebotsseitigen Spitzenbelastungen im Ausbildungsverkehr ist eine Abstimmung bzw. eine Staffelung der Schulzeiten zwischen den verschiedenen Schulstandorten unerlässlich. Als zumutbares Zeitfenster wird dabei ein Schulanfang zwischen 07:30 Uhr und 08:00 Uhr angesehen. Der im Odenwaldkreis bereits erreichte diesbezüglich hohe Stand sollte für die Zukunft unbedingt erhalten bleiben.

Aufgrund der freien und somit flexiblen Schulwahl mit Beginn der 5. Klasse ist es erforderlich, dass durch die Abstimmung der Schulzeiten kreisweit funktionierende Reiseketten angeboten werden. Durch eine entsprechende Vernetzung und Verknüpfung muss es möglich sein, von den weiterführenden Schulen im Kreiszentrum (Erbach, Michelstadt) das gesamte Kreisgebiet so zu erreichen, dass die Bedienungsstandards eingehalten werden.

Durch die erfolgte Ausdifferenzierung der Schullandschaft in integrierte und kooperative Gesamtschulen sind erweiterte Einzugsbereiche verschiedener Schulstandorte entstanden, die entsprechend abzudecken sind. Nur durch eine geschickte Vernetzung mit eng verzahnten und aufeinander abgestimmten Umsteigeverbindungen ist es möglich, diese komplexen Nachfrageströme im Ausbildungsverkehr im System der schienen- und straßengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel abzubilden. Grundbedingung dafür ist allerdings, dass sich die Schulen an die zeitlichen Vorgaben halten, die sich aus dem Erfordernis zur Verzahnung ergeben.

Das Umsteigesystem funktioniert nur, wenn von den schulstandortverbindenden Buslinien an ausgewiesenen Verknüpfungspunkten auf das jeweilige, sich spinnennetzartig anschließende örtliche Fahrtenangebot umgestiegen werden kann. Nur so kann die flächendeckende Erreichbarkeit der verschiedenen Schulstandorte auch aus kleineren und abseits gelegenen Stadt- bzw. Ortsteilen sichergestellt werden.

In räumlichen und zeitlichen Randlagen (nach der 10. Stunde) kann dabei nicht immer auf unmittelbar vorhandene Fahrtenangebote zurückgegriffen werden, weshalb zusätzliche Angebote einzurichten sind. Hier ist eine Integration mit ohnehin vorzuhaltenden Fahrten für den Jedermann-Verkehr anzustreben (Taktfahrten auf Bushauptlinien, bedarfsgesteuerte Fahrten). Gerade in Tagesrandlagen – morgens vor 7 Uhr und nachmittags nach 17 Uhr – übernimmt das vertaktete Fahrtenangebot für den Jedermann-Verkehr auch wichtige Funktionen, um die verbleibende, disperse Nachfrage im Ausbildungsverkehr zu bedienen. Darunter sind zumeist Oberstufen- und Berufsschüler, auspendelnde Studierende an den Hochschulen der Oberzentren, Auszubildende in einem Betrieb innerhalb oder außerhalb des Odenwaldkreises oder Praktikanten.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen schematisch die Funktionsweise und die zeitliche Verknüpfung der Fahrten hauptsächlich im straßengebundenen ÖPNV zur Schülerbeförderung zu/von den maßgebenden Schulstandorten mit Fahrschülern:

- morgendliche Schulbedienung mit Anfahrten zur 1. und 2. Stunde (vgl. Tabelle VI-10-3);
- mittägliche Schulbedienung mit Abfahrten nach der 5. und 6. Stunde (vgl. Tabelle VI-10-4);
- dito, mit Abfahrten nach der 8. und 10. Stunde (vgl. Tabelle VI-10-5).

Bezüglich der Zeitangaben in den o. g. Tabellen sind jeweils die spätesten Ankünfte (morgens) bzw. die frühesten Abfahrten (mittags, nachmittags) ausgewiesen. An diese Zeiten für den Unterrichtsbeginn bzw. für das Unterrichtsende müssen sich die einzelnen Schulstandorte halten, damit die dargestellten Fahrtenkombinationen der Fahrzeuge umsetzbar sind.

Erbach	Mossautal-Hüttenthal	Michelstadt	Michelstadt-Steinbach	Oberzent-Beerfelden	O.-Rothenberg / O.-Unter-Sensbach	Bad König	Brombachtal-Kirchbrombach	Höchst i. Odw.	Breuberg-Rai-Breitenbach	Lützelbach-Lützel-Wiebsbach	Reichelsheim	R.-Beerfurth / Fr.-Crumbach
Anfahrten zur 1. Stunde												
07:25	← 07:20	← 07:10										
	07:30	← 07:00										
	07:35	← 07:05				07:05	← 06:50	← 06:35				
	07:35	← 06:45										
07:50						07:35	← 07:20					
											07:50	← 07:30
									07:55	← 07:45		
						07:55						
				07:55	← 07:30							
				07:55	← 07:40							
Anfahrten zur 2. Stunde												
08:10												
	08:25	← 08:15										
08:35												
						08:25		08:10				
											08:45	← 08:30
									08:40	← 08:30		
				08:45	← 08:25		08:40					
				08:45								
				Rothenberg								
← Busfahrt	hh:mm (fett) (flächendeckende) Anfahrt aus dem (direkten) Einzugsbereich d. Sekundarschule					hh:mm (fett, kursiv) (flächendeckende) Anfahrt zur Sekundarschule aus dem gesamten Verkehrsgebiet, jedoch i. d. R. ohne Funktion für die örtlichen (Sekundar-)Schulen			hh:mm Anfahrt im Einzugsbereich der Grundschule			

Tabelle VI-10-3: Schematische Darstellung d. zeitlichen Staffelung d. morgendlichen Schulbedien-
nung

Erbach	Mossautal-Hüttenthal	Michelstadt	Michelstadt-Steinbach	Oberzent-Beerfelden	O.-Rothenberg / O.-Unter-Sensbach	Bad König	Brombachtal-Kirchbrombach	Höchst i. Odw.	Breuberg-Rai-Breitenbach	Lützelbach-Lützel-Wiebelsbach	Reichelsheim	R.-Beerfurth / Fr.-Crumbach
Abfahrten nach der 5. Stunde												
					11:50							
11:55 → 12:15												
				12:30 → 12:45								
				bereits 6. Std.				12:00 → 12:25 → 12:35				
						12:15 → 12:30						
		12:10 → 12:20										
											12:25 → 12:30	
											12:25 → 12:35	
Abfahrten nach der 6. Stunde												
12:55 → 13:15												
								12:50 → 13:15 → 13:25				
		13:00 → 13:20										
		13:00				13:10		13:35 → 13:50				
		13:10 → 13:15				13:20						
											13:15 → 13:30	
											13:15 → 13:35	
		13:00									13:45	
← Busfahrt	hh:mm (fett) (flächendeckende) Abfahrt in den (direkten) Einzugsbereich der Sekundarschule				hh:mm (fett, kursiv) flächendeckende Abbringerfahrt von der Sekundarschule in das gesamte Verkehrsgebiet, jedoch i. d. R. ohne Funktion für die örtlichen (Sekundar-)Schulen				hh:mm Abfahrt im Einzugsbereich der Grundschule			

Tabelle VI-10-4: Schematische Darstellung d. zeitlichen Staffelung d. mittäglichen Schulbedienung

Erbach	Mossautal-Hüttenthal	Michelstadt	Michelstadt-Steinbach	Oberzent-Beerfelden	O.-Rothenberg / O.-Unter-Sensbach	Bad König	Brombachtal-Kirchbrombach	Höchst i. Odw.	Breuberg-Rai-Breitenbach	Lützelbach-Lützel-Wiebelsbach	Reichelsheim	R.-Beerfurth / Fr.-Crumbach
Abfahrten nach der 8. Stunde												
15:05												
								15:05 → 15:30				
		15:20 → 15:45										
		15:20 → 15:30						15:50 → 16:10				
		15:20										
											15:25	
		15:45 → 16:25										
Abfahrten nach der 10. Stunde												
								16:50 → 17:10				
		16:50 → 17:15										
		16:50 → 17:15						17:30 → 17:45				
		17:45 → 18:25										
← Busfahrt	hh:mm (fett) (flächendeckende) Abfahrt in den (direkten) Einzugsbereich der Sekundarschule					hh:mm (fett, kursiv) flächendeckende Abbringerfahrt von der Sekundarschule in das gesamte Verkehrsgebiet, jedoch i. d. R. ohne Funktion für die örtlichen (Sekundar-)Schulen			hh:mm Abfahrt im Einzugsbereich der Grundschule (entfällt nachmittags)			

Tabelle VI-10-5: Schematische Darstellung d. zeitl. Staffelung d. nachmittäglichen Schulbedienung

Beispiele für Fahrtverknüpfungen im straßengebundenen ÖPNV

Ein Fahrzeug, das für die morgendliche Anfahrt zur ersten Stunde zur Grundschule in Mossautal-Hüttenthal um 07:50 Uhr zuständig ist, setzt im Anschluss die flächendeckende Anfahrt zur zweiten Stunde in Erbach (08:10 Uhr) und in Michelstadt (08:25 Uhr) fort (vgl. Tabelle VI-10-3).

Nach Ende der fünften Stunde in Höchst fährt ein Fahrzeug um 12:00 Uhr nach Bad König, wo es Schüler mit Wohnort in der Gemeinde Brombachtal aufnimmt, die dort nach der fünften Stunde Schulschluss haben. Um 12:30 Uhr in Kirchbrombach angekommen, steht es für

die Heimfahrten der Grundschüler aus Kirchbrombach zur Verfügung. Des Weiteren wird damit auch die Verteilung der Schüler von den weiterführenden Schulen in Höchst und Bad König fortgesetzt. Eine analoge Fahrtenkette ist für das Fahrzeug vorgesehen, dass um 12:00 Uhr von Höchst über Breuberg-Rai-Breitenbach in die Gemeinde Lützelbach fährt, von wo es Schüler der Grundschule in Lützel-Wiebelsbach befördert (vgl. Tabelle VI-10-4)

Nach der achten Stunde erfolgen flächendeckende Abfahrten um 15:05 Uhr von Erbach aus. Mindestens ein Fahrzeug fährt dabei über Michelstadt (15:20 Uhr), von wo aus es für eine Abfahrt nach der achten Stunde in Richtung Bad König eingesetzt wird. Die flächendeckenden Abfahrten nach der achten Stunde ab Bad König aus finden erst um 15:30 Uhr statt. In Höchst (15:50 Uhr) und in Breuberg-Rai-Breitenbach (16:10 Uhr) sind die Abfahrten dieses Fahrzeugs für die dortigen Schulen i. d. R. nicht mehr von Relevanz. Das Fahrzeug übernimmt jedoch Abbringerfunktionen von anderen Linien (in Höchst i. Odw. vom SPNV aus Richtung Darmstadt) bzw. erfüllt die Aufgabe der weiteren Erschließung der „Unterzent“ für die lang pendelnden Fahrschüler aus Michelstadt und Bad König (vgl. Tabelle VI-10-5).

VI-10.9 Erschließung der Wohn- und Schulstandorte

Für die Wohnorte der Schüler gelten grundsätzlich die im allgemeinen Anforderungsprofil genannten Erschließungskriterien.

Die Schulstandorte sind über zusätzliche standortnahe Bushaltestellen zu erschließen, die von den entsprechenden schulrelevanten Busfahrten angefahren werden und die eine Einhaltung einer Fußwegezeit zwischen Klassenzimmer und Bushaltestelle von i. d. R. höchstens fünf Minuten ermöglichen sollen. Bei geringem Fahrgastaufkommen im schulrelevanten Verkehr (z. B. vereinzelte Schüler zu/von „nicht-zuständigen“ Schulen, Nachmittagsunterricht, Arbeitsgruppen) ist bei weiterführenden Schulen auch ein Fußweg zu einer anderen Haltestelle am Schulort zumutbar, sofern der Grenzwert von 800 m eingehalten wird.

Bei einer Bedienung nach dem Muster „verminderter Angebotsstandard“ sind Fußwege zwischen Wohnort und Haltestelle im Rahmen der Zumutbarkeitsregelungen des Hessischen Schulgesetzes zulässig, also 2 km bei Grundschulen und 3 km bei weiterführenden Schulen.

VI-10.10 Einbeziehung des regionalen ÖPNV in die Schülerbeförderung

Die Angebote und Kapazitäten des regionalen Verkehrsangebotes auf Schiene und Straßen sind im Sinne einer sparsamen Mittelverwendung in die Erfüllung der Anforderungen der Schülerbeförderung weitestgehend mit einzubeziehen. Hierzu erfolgt eine Abstimmung mit den Aufgabenträgern des regionalen ÖPNV (RMV, VRN), um die Angebote im SPNV auf der Odenwaldbahn sowie im regionalen Busverkehr im Rahmen einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit – insbesondere in den Stoßzeiten des Ausbildungsverkehrs – optimal einbinden zu können.

Obwohl der regionale ÖPNV nicht der unmittelbaren Zuständigkeit des Odenwaldkreises als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV unterliegt, sind die auf den vorangegangenen Seiten definierten Anforderungen an die Schülerbeförderung auch

diejenigen Stadt- und Ortsteile im Odenwaldkreis zu erfüllen, die maßgeblich durch die Verkehrsmittel des regionalen ÖPNV erschlossen sind.

VI-11 Potenzialanalyse

Für die im Rahmen des Angebotskonzepts durchzuführende Angebotsplanung ist es zielführend Informationen über die aktuelle als auch eine potenzielle Nachfrage auf dem Liniennetz des Odenwaldkreises zu haben. Die aktuelle Nachfrage ermittelte eine Erhebung im Jahr 2024 (siehe **Kapitel IV-8** der Bestandsaufnahme). Zur Abschätzung einer potenziellen Nachfrage wurde eine Simulationsrechnung (Potenzialanalyse) durchgeführt. Diese Analyse berechnete die Anzahl der Fahrgäste, die potenziell ÖPNV-Angebote auf einer gegebenen Start-Ziel-Relation nachfragen könnten. Dieses Nachfragepotenzial beschreibt die anzunehmende Zahl der Beförderungsfälle bei einem theoretischen für die Nutzenden idealen ÖPNV-Angebot. Die Ergebnisse der Analyse können als Grundlage für Anpassungen der ÖPNV-Angebote genutzt werden. Zwar ist ein ideales ÖPNV-Angebot, das das Fahrgastpotenzial komplett ausschöpft, praktisch kaum realisierbar, jedoch könnten zur Verbesserung des Angebots einzelne Verbindungen optimiert werden. Der Vergleich des ermittelten Potenzials mit den erhobenen Fahrgastzahlen (Kapitel VI-11.1) liefert weitere Anhaltspunkte zu möglichen Angebotsveränderungen wie Taktverdichtungen aber auch Ausdünnungen.

Die Berechnung des Nachfragepotenzials basiert auf statistischen Daten und wissenschaftlichen Erkenntnissen zum Mobilitätsverhalten. Dies sind einerseits Daten zu den Berufs- und Schulpendingbeziehungen zwischen Gemeinden und andererseits die Ergebnisse der Studie zum Mobilitätsverhalten der Einwohner Deutschlands (Mobilität in Deutschland MID 2017 [vgl. *infas, DLR, IVT und infas 360* 2018]). Aus den durch Statistiken bekannten Pendlerbeziehungen werden, als Basis für die Berechnung des Potenzials, die durch diese Beziehungen bedingten Wege hochgerechnet. Diese Wege machen einen bekannten Anteil aller zurückgelegten Wege aus. Auf dieser Basis ermittelt die Simulation die Zahl aller anderen Wege für jede Relation, welche zu anderen Zwecken (Freizeit, Besorgungen usw.) durchgeführt werden. Dies geschieht in Abhängigkeit der Entfernung, da Wege mit unterschiedlichem Zweck nur über bestimmte anzunehmende Distanzen durchgeführt werden. So sind Wege für Besorgungen mit zunehmenden Distanzen unwahrscheinlicher. Aus der so ermittelten Gesamtzahl der Wege zwischen zwei Gemeinden wird entsprechend des Modal Splits berechnet, wie viele davon potenziell im ÖPNV umgesetzt werden. Sicherheitsabschläge beachten, dass nicht alle Wege im ÖPNV umgesetzt werden können und dass aus einer potenziellen Beziehung nicht täglich eine Verkehrsbewegung resultiert.

Das so ermittelte ÖV-Fahrgastpotenzial zwischen zwei Gemeinden wird anschließend auf Relationen zwischen Ortsteilen runtergerechnet. Dafür werden alle Beziehungen nach dem Verhältnis ihrer Einwohnerzahlen auf die Ortsteile beider Gemeinden dieser Beziehung aufgeteilt. Binnenrelationen innerhalb einer Gemeinde werden nur zwischen den Ortsteilen zum Kernort bzw. dem größten Ortsteil aufgeteilt gebildet.

Abbildung VI-11-1 zeigt das berechnete Fahrgastpotenzial pro Woche zwischen Stadt- und Ortsteilen des Odenwaldkreises sowie zu Gemeinden außerhalb des Kreises. Die ermittelten Potenziale wurden auf reale Verkehrsachsen summiert, die in etwa den Verläufen der aktuellen ÖPNV-Linien entsprechen.

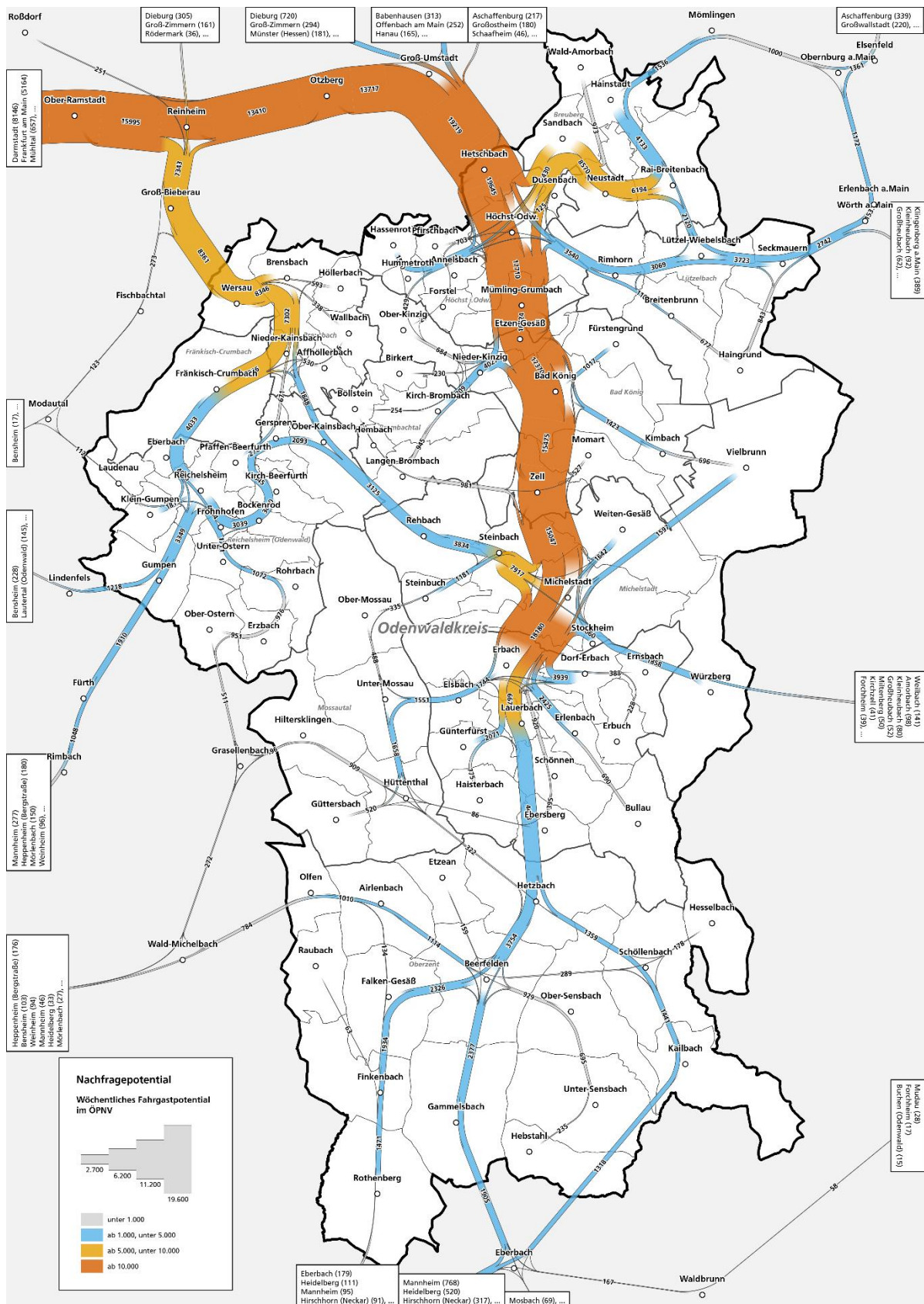


Abbildung VI-11-1: Wöchentliches Fahrgastpotenzial auf Relationen zwischen Ortsteilen im Odenwaldkreis. Die Potenziale sind auf Verkehrsachsen summiert.

Die größten ÖV-Fahrgastpotenziale im Odenwaldkreis bestehen im Mümlingtal. Ausschlaggebend hierfür sind einerseits enge Verflechtungen zwischen den anliegenden Städten und Gemeinden sowie die Beziehungen zu den Oberzentren Darmstadt und Frankfurt. Darüber hinaus bestehen größere Potentiale zu weiteren Städten außerhalb des Kreisgebiets. Besonders starke Potentiale ergeben sich dort auf der Achse zwischen Erbach und Groß-Umstadt. Auch im Bereich des Gersprenztals bestehen größere Fahrgastpotentiale. Schwerpunkte liegen hier auf den Verbindungen in die Ortskerne von Reichelsheim, Fränkisch-Crumbach und Brensbach. Dazu kommen größere kreisübergreifende Potentiale in den nördlich liegenden Kreis Darmstadt-Dieburg und zu den Städten Darmstadt und Frankfurt. Die Potentiale in den Kreis Bergstraße und in das Mümlingtal sind geringer. Verhältnismäßig größere Potentiale bestehen auch zwischen den Ortsteilen von Breuberg, Lützelbach und Höchst. Darüber hinaus bestehen im Odenwaldkreis viele weitere kleinräumige Fahrgastpotentiale unterschiedlicher Stärken.

VI-11.1 Fahrgastpotenzial und erhobene Beförderungsfälle im Vergleich

Das durch eine Modellrechnung ermittelte Fahrgastpotential zeigt die potenzielle ÖV-Nachfrage bei einem theoretischen idealen Angebot. Im Gegensatz dazu steht die durch eine Fahrgastzählung (**Kapitel IV-8**) ermittelte tatsächliche Nachfrage nach dem aktuellen Verkehrsangebot. Der Vergleich beider Nachfragegrößen ermöglicht somit eine Abschätzung, wie gut das aktuelle Angebot die potenzielle Nachfrage ausschöpft. Wenn dabei beide Werte nah aneinanderliegen, ist das ein Indikator für ein Verkehrsangebot, dass sehr gut den Bedürfnissen der Menschen auf der jeweiligen Relation angepasst ist. Große Unterschiede legen hingegen nahe, dass das Angebot weniger den Gegebenheiten entspricht und eventuell angepasst werden könnte. Dabei ist jedoch zu beachten, dass das volle Fahrgastpotenzial unter der Annahme eines theoretischen idealen ÖPNV-Angebots, das nicht umsetzbar sein muss, simuliert ist.

Abbildung VI-11-2 zeigt den Vergleich des berechneten wöchentlichen Fahrgastpotenzials mit dem erhobenen mittleren wöchentlichen Fahrgastaufkommen im regulären Busverkehr sowie im Bedarfsverkehr im Jahr 2024. Die Liniendicken skalieren hierbei mit den erhobenen bzw. berechneten Fahrgastzahlen. Für Werte über 10.000 sind die Linien in ihrer Helligkeit skaliert. Für den Vergleich wurden die Potentiale analog zu Abbildung VI-11-1 auf Verkehrsachsen summiert. Die Verläufe der ebenso summierten Daten zum Fahrgastaufkommen wurden denen der Potentiale für eine bessere Vergleichbarkeit angepasst. Sie entsprechen somit nicht mehr dem exakten Fahrtverlauf der Erhebungsfahrten. Einschränkend ist festzustellen, dass ein Vergleich der Potentiale gegenüber den erhobenen Nachfragedaten entlang des Laufwegs der Odenwaldbahn nicht möglich ist, da hierzu keine entsprechenden Erhebungsdaten vorliegen. Insofern verbleiben zu Vergleichszwecken nur Relationen abseits der Odenwaldbahn.

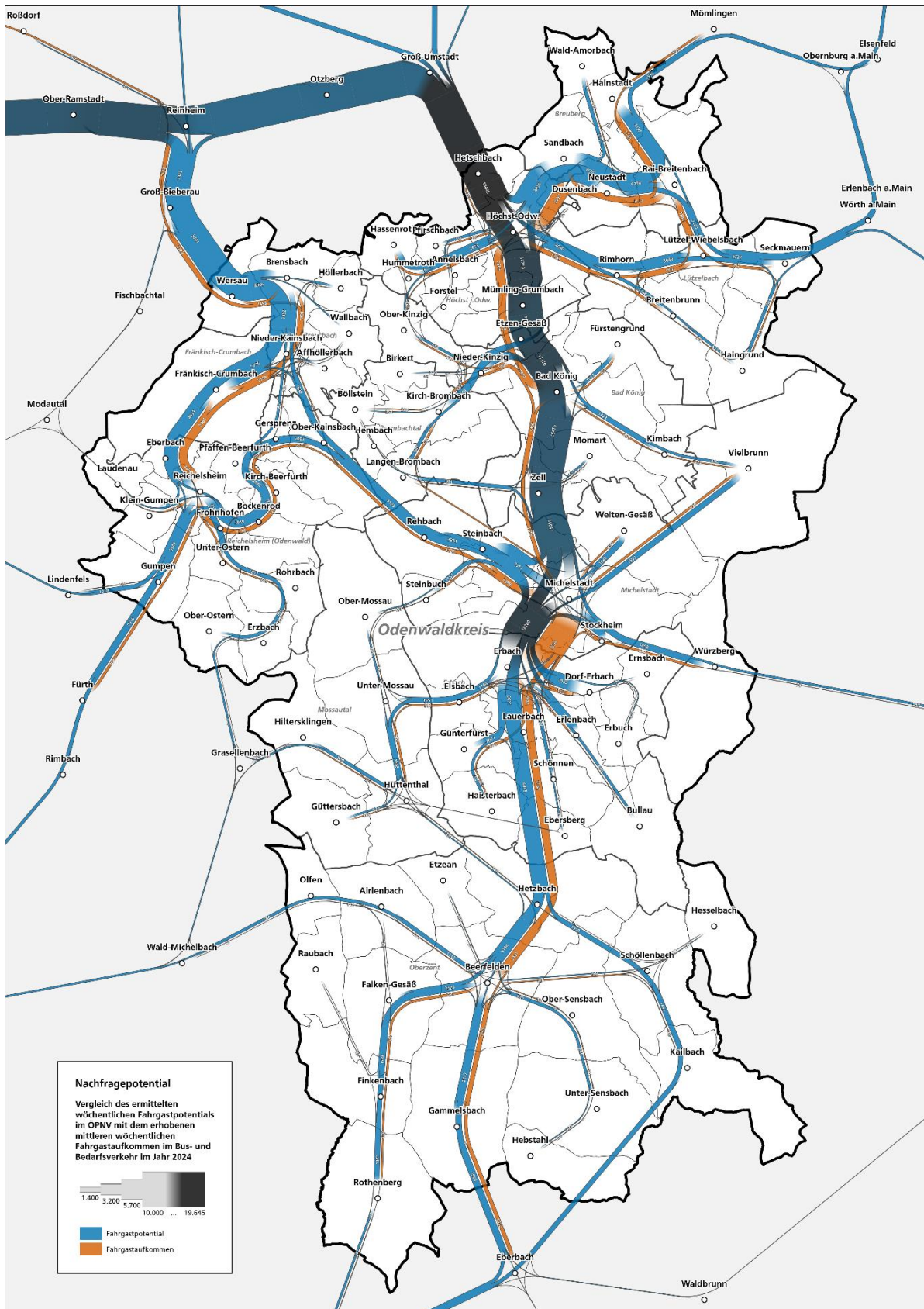


Abbildung VI-11-2: Vergleich des wöchentlichen Fahrgastpotenzials mit den erhobenen wöchentlichen Beförderungsfällen.

Innerhalb des Odenwaldkreises gibt es keine klaren räumlichen Trends über Unterschiede im Verhältnis von Fahrgastpotenzial zu Fahrgastaufkommen. Über das gesamte Kreisgebiet liegen die aktuellen Nachfragewerte im Mittel bei etwa der Hälfte ihres Potenzials. Dennoch gibt es größere Unterschiede in den Differenzen auf einzelnen Verbindungen.

Abbildung VI-11-3 zeigt den Vergleich einer Relation bei Erbach zwischen Bullau und Erlenbach (weiter nach Erbach). Von den 690 potenziell möglichen Beförderungsfällen pro Woche werden lediglich 135 Beförderungsfälle (ca. 20%) realisiert.

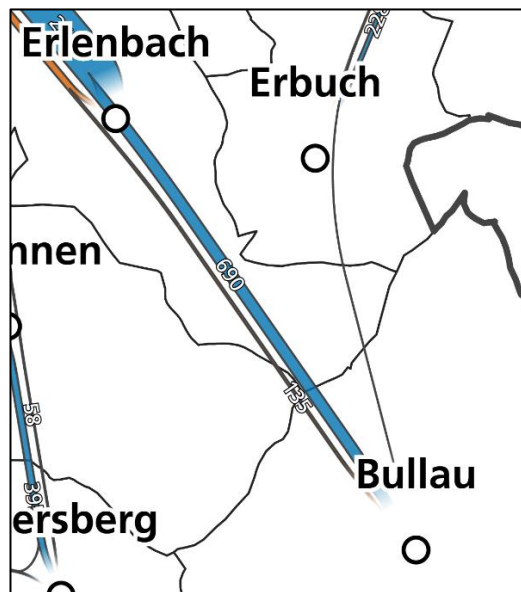


Abbildung VI-11-3: Vergleich zwischen Fahrgastpotenzial und erhobenen Nachfragedaten auf einer Relation bei Erbach.

Der in Abbildung VI-11-4 gezeigte Vergleich zwischen Beerfelden und Hetzbach zeigt eine deutlich höhere Ausschöpfung des Fahrgastpotenzials. Hier werden von 3754 möglichen Beförderungsfällen bereits heute 2497 Beförderungsfälle (ca. 67%) realisiert. Damit liegt diese Relation über dem kreisweiten Mittel.



Abbildung VI-11-4: Vergleich zwischen Fahrgastpotenzial und erhobenen Nachfragedaten auf einer Relation im Raum Beerfelden.

Geringe Ausschöpfungsgrade sind vielerorts zu erwarten, da in zahlreichen Orten und den damit verbundenen Relationen nur Grundangebote bzw. Schulverkehre bestehen. Dies ist auch der Fall auf der Strecke von Bullau nach Erbach (Abbildung VI-11-3). Es ist davon auszugehen, dass das aktuelle Angebot primär von Schülerinnen und Schülern genutzt wird, und kaum beispielweise im Berufsverkehr. Dies ist auch das Ergebnis der Fahrgastbefragung auf der Linie 43 (Abbildung IV.8-10). Somit wird nur ein verhältnismäßig kleiner Teil der theoretisch möglichen Beförderungsfälle auf dieser Strecke abgerufen.

Im Gegensatz dazu stehen Verbindungen mit besseren Angeboten. Diese zeigen häufig auch eine bessere Ausschöpfung des Fahrgastpotenzials. Im Beispiel der Strecke zwischen Beerfelden und Hetzbach (Abbildung VI-11-4) zeichnet sich dieses bessere Angebot durch die im Takt verkehrende Linie 50 aus. Es ist davon auszugehen, dass durch diese regelmäßige Bedienung mehr potenzielle Fahrgäste ihre Mobilitätsbedürfnisse tatsächlich mit dem ÖPNV realisieren und zu Fahrgästen werden.

Die naheliegende Vermutung, bei einer häufigen und regelmäßigen Bedienung (z.B. 30-Minuten-Takt über den ganzen Tag) das Fahrgastpotenzial vollständig abschöpfen zu können, ist möglicherweise zutreffend, wäre aber mit sehr hohen Kosten verbunden. Es ist demnach zu beachten, dass die Potenzialanalyse nur das reine Fahrgastpotenzial zeigt. Welche Potenziale ein bestimmtes Angebot rechtfertigen, muss im Einzelfall näher untersucht werden.

VI-12 Angebotskonzept

VI-12.1 Linienkonzeption

Der lokale Nahverkehrsplan behandelt die Linien des straßengebundenen ÖPNV in der Aufgabenträgerschaft des Odenwaldkreises. Die Änderungen der Linienkonzeption, die ab dem Fahrplanwechsel zum Teil bereits im Dezember 2025 zum Tragen kommt, sind in Tabelle VI-12-1 bis Tabelle VI-12-6 - geordnet nach Regionen - stichwortartig erläutert. Die Abkürzungen in der Spalte Funktion/Standard beziehen sich auf die in **Kapitel VI-8** definierten Linienstandards. Detaillierte Angaben zu den jeweiligen Linien befinden sich im Liniensteckbrief zur Linie (**Anlage VI-1**).

CityBus Michelstadt-Erbach

Linie alt	Funktion/Standard	Linienverlauf/Bedienungsgebiet	Konzeptionelle Änderungen
1	ILS	Michelstadt - Erbach Ost	Anpassungen im CityBus-Netz zum Dezember 2025
2	ILS	Michelstadt - Erbach Ost	Anpassungen im CityBus-Netz zum Dezember 2025
3	ILS	Michelstadt – Erbach West - Steinbach	Anpassungen im CityBus-Netz zum Dezember 2025
4	ILS	Michelstadt – Erbach West - Steinbach	Anpassungen im CityBus-Netz zum Dezember 2025
5	ILS	Michelstadt – Erbach	Anpassungen im CityBus-Netz zum Dezember 2025
6	ILS	Weiten-Gesäß - Michelstadt - Erbach - Erlenbach	

Tabelle VI-12-1: Angebotskonzeption der lokalen Linien des CityBus Michelstadt-Erbach

In der Vergangenheit bestanden bereits Überlegungen zur Neukonzeptionierung des CityBus-Netz Michelstadt-Erbach. Eines der Ziele war u.a. die Stabilisierung des Fahrplans durch besser an die örtlichen Gegebenheiten angepasste Fahrzeiten. Dabei erfordern betriebliche Randbedingungen auch Anpassungen am Linienweg und an der Menge der bedienten Haltestellen.

Zur Optimierung der Linien 1 und 2 werden zum Dezember 2025 die Haltestellen Anne-Frank-Straße, Eulbacher Straße (Erbach), Alfred-Maul-Straße (Michelstadt), Erbacher Straße (Stockheim) aufgegeben.

Bei den Linien 3 und 4 wird die Haltestelle Einhardtsstraße reaktiviert und im Zuge der Reaktivierung an die Kreuzung an der Schlossstraße verlegt sowie in Einhardtsbasilika umbenannt. Im Gegenzug entfällt die Haltestelle Darmstädter Hof. Der daraus resultierende Linienweg ist mit den dort eingesetzten Fahrzeugen besser befahrbar.

Linienkonzeption für die Region Gersprenztal

Linie	Funktion/ Standard	Linienverlauf/ Bedienungsgebiet	Konzeptionelle Änderungen
10	GVS	Reichelsheim - Fränkisch-Crumbach - Nieder-Kainsbach - Ober-Kainsbach - Rehbach - Michelstadt - Erbach	Durch Kombination mit der Linie 665e mit deren Angebot am Wochenende wird der Erschließungslinienstandard erreicht.
12	GVS/SV	Brensbach (alle Ortsteile) - Reichelsheim - Fränkisch-Crumbach	
13	GVS/SV	Reichelsheim - Kainsbachtal - Reichelsheim	Erfüllung des Standards durch Kombination mit der Linie 10
14	GVS/SV	Reichelsheim - Unter-Ostern - Ober-Ostern - Erzbach - Rohrbach - Reichelsheim	Prüfung der Erweiterung des Betriebszeitraums an schulfreien Tagen bis 18:00 unter Finanzierungsvorbehalt
15	GVS/SV	Reichelsheim - Gumpen - Laudenu - Winterkasten	

Tabelle VI-12-2: Angebotskonzeption der lokalen Linien der Region Gersprenztal

Die regionalen Bushauptlinien VRN 665, RMV 693 und X69 sowie die lokale Linie 10 decken die Grundlast im Jedermann-Verkehr in den Gemeinden des Gersprenztals (Brensbach, Fränkisch Crumbach und Reichelsheim) sowie zu/von den benachbarten Netzknoten Erbach, Michelstadt, Bensheim, Fürth und Reinheim ab.

Die Linie 10 erfüllt den Linienstandard der Grundversorgung GVS, aber über den GVS hinausgehend in Festbedienung statt Bedarfsbedienung und mit Fahrzeugen der Kategorie A. Das aktuell die Linie 10 ergänzende Wochenendangebot der Linie VRN 665e wird zum Fahrplanwechsel 2026/2027 eingestellt.

Die Ortsteile abseits der regionalen Buslinien, wie z. B. östlich von Brensbach, im Kainsbachtal und im Ostertal, bieten für den Jedermann-Verkehr an Werktagen eine zweistündliche Anbindung durch ein Rufbus-Angebot an.

Den Ortsteilen abseits der regionalen Buslinien stehen fest bediente Fahrten mit Bus für den Ausbildungsverkehr zur Verfügung, darunter auch Zu- und Abbringerfahrten zu/von den o. g. regionalen Buslinien für diejenigen Schüler, die aus dem Gersprenztal in das Mümlingtal oder in die umliegenden Kreise auspendeln.

Linienkonzeption für die Region Unterzent

Die im lokalen Sprachgebrauch bezeichnete Region „Unterzent“ setzt sich aus den Gebieten im Bereich der Städte bzw. Gemeinden Bad König, Breuberg, Höchst und Lützelbach zusammen. Aufgrund der Nomenklatur zur Benennung von Linien nach Regionen werden die Linien in den Regionen Höchst und Bad König in separaten Tabellen (Tabelle VI-12-3 und Tabelle VI-12-4) aufgeführt.

Region Höchst

Linie alt	Funktion/ Standard	Linienverlauf/ Bedienungsgebiet	Konzeptionelle Änderungen
20	HLS I von Mo- Fr	Höchst - Breuberg - Mömlingen	
21	HLS I+	Höchst - Breuberg - Lützelbach	Entfall des Ortsteils Hainstadt
22	ELS	Höchst - Rimhorn - Breitenbrunn - Haingrund - Seckmauern - Lützelbach (- Breuberg)	
23	GVS/SV	Höchst - Dusenbach - Hetschbach - Sandbach - Neustadt - Rai-Breitenbach - Rosenbach - Hainstadt - Wald-Amorbach	
24	GVS/SV	Höchst - Pfirschbach - Annelsbach - Forstel	

Tabelle VI-12-3: Angebotskonzeption der lokalen Linien der Region Höchst

Linie 20 übererfüllt am Vormittag die Anforderungen des Hauptlinienstandards HLS I in der Frage der Bedienzeiten. In den Abendstunden endet der Betrieb 1-2 Stunden zu früh. Ebenso fehlt die Bedienung am Wochenende und an Freitagen bis 25 Uhr.

An Werktagen (Mo-Fr) verdichtet die Hauptlinie 21 in den Hauptverkehrszeiten (06 bis 09 Uhr und 15 bis 18 Uhr) das Angebot auf 2 Fahrten pro Stunde (näherungsweise 30-Min.-Takt) zwischen Höchst und Breuberg.

Die Hauptlinien 21 und 22 bedienen in den Hauptverkehrszeiten zusammen die Gemeinde Lützelbach und ermöglichen somit ebenfalls zwei Fahrten pro Stunde zwischen Höchst und Lützel-Wiebelsbach (abwechselnd über Breuberg-Neustadt und Lützelbach-Rimhorn).

Innerhalb der „Unterzent“ übernimmt die Linie 23 einen wesentlichen Teil der Schulfahrten, so dass das vertaktete Jedermann-Fahrtenangebot auf den Linien 20, 21 und 22 besser kommuniziert werden kann.

Region Bad König

Linie alt	Linie neu	Funktion/ Standard	Linienverlauf/ Bedienungsgebiet	Konzeptionelle Änderungen
30		GVS/SV	Erbach - Michelstadt - Bad König - Höchst - Breuberg	Eine zusätzliche Spätfahrt in Richtung Unterzent um 23:50 seit Dez. 2025.
31		GVS/SV	Bad König - Etzen-Gesäß - Kinzigtal-Kinzig - Böllstein - Hembach	
32		GVS/SV	Bad König - Zell - Mo-mart	
33		GVS/SV	Bad König - Fürsteng-rund	
34		GVS/SV	Bad König - Zell - Brom-bachtal	
35		ELS	Erbach - Michelstadt - Brombachtal - Ober-Kin-zig -Hassenroth - Höchst	
36		GVS/SV	Bad König - Brombachtal - Nieder-Kinzig - Ober-Kinzig - Hembach - Böllstein - Höchst	
37		ELS	Bad König - Kimbach - Vielbrunn	
39	49	ELS	(Erbach) - Michelstadt - Vielbrunn	Umbenennung der Linie zur Li-nie 49, da sie vom Wirkungsge-biet her eher zum Bereich Er-bach - Michelstadt zuzuordnen ist. Wird zum Dez. 2025 umge-setzt.

Tabelle VI-12-4: Angebotskonzeption der lokalen Linien der Region Bad König

Die Linie 30 bietet ab Dezember 2025 zusätzliche Fahrtmöglichkeit von Erbach in die Unterzent nach Betriebsschluss der Odenwaldbahn in Richtung Darmstadt.

Der Bedienungsraum der Linie 39, aktuell der Region Bad König zugeordnet, passt von der Liniennomenklatur her besser in die Region Erbach-Michelstadt. Daher ist es beabsichtigt die Linie 39 im Dezember 2025 zur Linie 49 umzubenennen.

Region Erbach - Michelstadt

Linie alt	Linie neu	Funktion/ Standard	Linienverlauf/ Bedienungsgebiet	Konzeptionelle Änderungen
40		ELS	Erbach - Michelstadt - Würzburg - Vielbrunn	
40N		FV	Erbach - Michelstadt - Eulbach Schloss - Amorbach - Miltenberg	
41		GVS/SV	Michelstadt - Weiten-Gesäß	
42		GVS/SV	Erbach - Michelstadt - Asselbrunn - Steinbach - Rehbach	
43		GVS/SV	Michelstadt - Erbach - Ernsbach - Erbach - Erlenbach - Bullau	Prüfung eines früheren Betriebsbeginns (06:00 Uhr) an schulfreien Tagen zur Erfüllung des GVS (unter Finanzierungsvorbehalt)
44		ELS	Michelstadt - Erbach - Ernsbach - Erbach	Prüfung eines früheren Betriebsbeginns (06:00 Uhr) an schulfreien Tagen zur Erfüllung des GVS (ggf. zu einem späteren Zeitpunkt unter Finanzierungsvorbehalt)
45		HLS II/ELS	Erbach - Michelstadt - Steinbach - Ober-Mossau - Unter-Mossau - Hüttenthal - Güttersbach (- Grasellenbach)	
46		GVS/SV	Michelstadt - Erbach - Elsbach - Roßbach - Unter-Mossau - Hüttenthal - Güttersbach - Hiltersklingen	Prüfung eines früheren Betriebsbeginns (06:00 Uhr) an schulfreien Tagen zur Erfüllung des GVS ab Roßbach (ggf. zu einem späteren Zeitpunkt unter Finanzierungsvorbehalt)
47		SV	Michelstadt - Erbach - Hüttenthal - Hiltersklingen	Prüfung der Einführung einer Bedienung im 120'-Takt von 6 - 18 Uhr an Montag - Freitag zur Erfüllung des GVS

48		HLS II/SV	Michelstadt - Erbach - Günterfürst - Haister- bach	
----	--	-----------	--	--

Tabelle VI-12-5: Angebotskonzeption der lokalen Linien der Region Erbach-Michelstadt

Die Linien 44 und 46 erfüllen an Ferientagen nicht den Grundversorgungsstandard (GVS). Eine Angebotsausweitung zur Erfüllung des Standards wird zu einem späteren Zeitpunkt geprüft und steht unter Finanzierungsvorbehalt.

Die Linien 45 und 48 erfüllen den Hauptlinienstandard (HLS II) nicht vollständig, da der Betriebszeitraum vor 22:00 endet.

Die Ortsteile der Gemeinde Mossautal und Grasellenbach-Gras-Ellenbach sind zu Zeiten und auf Abschnitten geringer Fahrgastnachfrage täglich durch bedarfsgesteuerte RufBus-Fahrten auf der Linie 45 angebunden.

Auf den Linien 6, 39 (neu Linie 49), 45 und 48 hat an Schulwerktagen der Ausbildungsverkehr zwischen dem Doppelzentrum und seinem Umland Vorrang vor einem im Takt verkehrenden Angebot für den Jedermann-Verkehr, weshalb es morgens, mittags und nachmittags zu Taktabweichungen, verkürzten Fahrtwegen oder zu geänderten Fahrzeugeinsätzen kommt. An Wochenenden und an Feiertagen dürfen diese Erschließungslinien in Abhängigkeit von der Fahrgastnachfrage auch als RufBus betrieben werden.

An Wochenenden in der Saison von Anfang April bis Ende Oktober hält der Odenwaldkreis an der NaTourBus-Linie 40N zwischen Michelstadt, Michelstadt-Eulbach, Amorbach und Miltenberg fest (Lückenschluss zum Landkreis Miltenberg).

Region Oberzent

Linie alt	Funktion/ Standard	Linienverlauf/ Bedienungsgebiet	Konzeptionelle Änderungen
50	HLS I+ / II	Michelstadt - Erbach - Beerfelden - Eberbach	HLS I+ von Montag – Freitag; An Wochenenden HLS II.
50N	FV	Michelstadt - Erbach - Beerfelden - Eberbach	
51	GVS/SV	Beerfelden - Etzean - Hüttenthal (- Güttersbach)	Prüfung eines früheren Betriebsbeginn (06:00 Uhr) an schulfreien Tagen zur Erfüllung des GVS ab Etzean (unter Finanzierungsvorbehalt)
52	GVS/SV	Beerfelden - Hetzbach - Schöllnbach - Hesselbach - Kailbach	
53	GVS/SV	Beerfelden - Ober-Sensbach - Unter-Sensbach - Hebstahl - Kailbach – Gaimühle - Hesselbach	

54	GVS/SV	Beerfelden - Falken-Gesäß - Finkenbach - Hinterbach - Raubach - Hainbrunn - Rothenberg - Körtelshütte - Hirschhorn	
55	GVS/SV	Beerfelden - Airlenbach - Olfen - Affolterbach	
56	GVS	Schöllnbach - Kailbach - Gaimühle - Friedrichsdorf - Eberbach	

Tabelle VI-12-6: Angebotskonzeption für die lokalen Linien der Region Oberzent

In der Saison von Anfang April bis Ende Oktober wird auch zukünftig das Fahrtenangebot der Linie 50 touristisch zum NaTourBus (Linienbezeichnung „50N“) aufgewertet, indem ein Fahrradanhänger für Fahrgäste u. a. mit Fahrtziel Sensbacher Höhe oder Bikepark Beerfelden mitgeführt wird.

SPNV und regionale Buslinien

Das SPNV-Angebot auf der Odenwaldbahn ist nicht Gegenstand des vorliegenden lokalen Nahverkehrsplans, sondern des regionalen bzw. verbundweiten NVP des RMV [vgl. RMV 2021]. Dies betrifft ebenso den regionalen Busverkehr in federführender Aufgabenträgerschaft des RMV bzw. des VRN, auch wenn dessen Angebotskonzepte zwischen den regionalen und lokalen Aufgabenträgerorganisationen abgestimmt sind.

VI-12.2 Verknüpfungskonzept

Für das Verkehrsgebiet des Odenwaldkreises (i. w. S.) sind maßgebende Verknüpfungspunkte ausgewiesen (vgl. Tabelle VI-12-7), an denen Umsteigebeziehungen zwischen ÖPNV-Linien (SPNV, Bus) konzeptionell (fahrplanseitig) und hinsichtlich einer Anschluss-sicherung vorgesehen sind. Vertaktete Umsteigeverbindungen im regionalen ÖPNV-Netz (SPNV, Bus) sowie zu/von regelmäßig verkehrenden lokalen Buslinien richten sich besonders an den Jedermann-Verkehr. Im Ausbildungsverkehr gibt es neben den in Tabelle VI-12-7 aufgeführten Verknüpfungspunkten zu besonderen Zeiten je nach Bedarf unter Umständen weitere dezentrale Umsteigepunkte, die vom konkreten Fahrplan und von den Einzugsgebieten der weiterführenden Schulen abhängig sind, weshalb diese Punkte nicht vollständig im Nahverkehrsplan Erwähnung finden.

An den Knotenpunkten sind die Umsteigezeiten so zu bemessen, dass die Wartezeiten für den Fahrgast nicht überlang ausfallen. Diese dürfen in der Regel 10 Minuten nicht überschreiten. Die maximale Obergrenze liegt bei 15 Minuten. Bei besonders kurzen Umsteigezeiten sind die Fahrpläne im straßengebundenen ÖPNV so zu gestalten, dass geringfügige Verspätungen bei der Zubringerfahrt ohne nennenswerte Auswirkungen auf die Abbringerfahrt noch aufgefangen werden können. Die Umsteigebeziehungen werden sowohl zwischen den Linien des lokalen straßengebundenen ÖPNV (inkl. *taxOMobil*) als auch vom SPNV auf lokale Buslinien gewährleistet (vgl. **Kapitel X-1.3**).

Verknüpfungspunkt (Haltestelle)	Verknüpfte Linien	Funktion / Bemerkungen
Odenwaldkreis		
Bad König (Bf.)	RE/RB ↔ 31, 32, 33, 34, 36, 37	Relation DA/FFM – M.-Vielbrunn / Kimbach / Kinzigtal / Brombachtal / Fürstengrund / Momart
		Ausbildungsverkehr
Bad König-Zell (Café Orth)	60 ↔ 32, 34	Ausbildungsverkehr; Nicht zu jeder Schulstunde verknüpft
Bad König-Zell (Bahnhof)	RE/RB ↔ 32	Ausbildungsverkehr mit Fußweg zur Haltestelle „Momarter Straße“
Brensbach (Ortsmitte)	RMV 693 ↔ 12	Ausbildungsverkehr
Brensbach-Nieder-Kainsbach (B 38, Friedhof)	RMV 693 ↔ 10 ↔ 12	Relation Reinheim – Erbach und Ausbildungsverkehr
Erbach (Bf.)	RE/RB ↔ CityBus (1-5), 45, 48, 50 (50N)	Anm.: Linie 10 fährt nicht über Erbach Bf.
(W.-v.-Siemens-Str.)	1, 2, 3, 4 ↔ 43, 45, 48	Umstiege im CityBus-System und auf Rufbusse
Höchst i. Odw. (Bf.)	RB ↔ 20 ↔ 22 ↔ 35	„30er-Knoten“ (Taktknoten)
	RE/RB ↔ 21, 23, 24	Ausbildungsverkehr u. a.
Lützelbach-Seckmauern (versch.)	22 ↔ VAB 67	Relation Höchst – Würth am Main – Klingenberg am Main; Konzession der Linie VAB 67 läuft bis 2027.
Michelstadt (Bf./ZOB)	RE/RB ↔ CityBus (1-5), 10, 35, 40, 45, 49, 50	zentraler Umsteigeknoten Bahn/Bus und Bus/Bus
	RE/RB ↔ 40N ↔ 50N ↔ VRN 665	Freizeitverkehr
Michelstadt (Hallenbad)	Überland-Linien ↔ CityBus (1-5)	Umstieg für Stadt-Umland-Relationen
Oberzent-Beerfelden (Gesamtschule, Markt)	50 ↔ 51, 53, 54, 55	Ausbildungsverkehr
Oberzent-Hetzbach (Bf.)	RB ↔ 50	-
Reichelsheim (Schwimmbad, Volksbank)	VRN 665 ↔ 10, RMV 693, VRN 665e	richtungsbezogene Anschlüsse; Verknüpfung auf die Linie VRN 665e nur bis Dezember 2026
	VRN 665, 10, RMV 693 ↔ 12-15	Ausbildungsverkehr
Benachbarte Kreise		
Mömlingen (LK MIL) (Kreisel, Schöne Aussicht)	20 ↔ VAB 55/VAB 68	Rel. Höchst – Aschaffenburg bzw. Obernburg/Elsenfeld
Miltenberg (LK MIL) (Bf.)	RE/RB 781 ↔ 40N	Freizeitverkehr
Amorbach (LK MIL) (Bf./B 47)	40N ↔ VRN 821	Freizeitverkehr
Eberbach (RNK) (Bf.)	50 ↔ S 1, RB ↔ RE 10	„30er-Knoten“ (Taktknoten)
	RB/50 (50N) ↔ VRN 821	Freizeitverkehr
Hirschhorn (Neckar) (Bf.)	54, ↔ S 1	-
Wald-Michelbach-Affolterbach (LK HP) (Abzw. Beerfelden)	55 ↔ VRN 681	für Verbindungen zwischen dem Odenwaldkreis (Oberzent) und dem östlichen Teil des Kreises Bergstraße
Gras-Ellenbach-Grasellenbach (LK HP) (Nibelungenhalle)	45 ↔ VRN 667, VRN 681	
Fürth (LK HP) (Bf.)	RB 69 ↔ RMV 693	Rel. Gersprenztal – Weinheim
Reinheim (LK DA-DI) (Bf.)	RE/RB ↔ RMV 693	Rel. Gersprenztal – Darmstadt

Groß-Umstadt-Wiebelsbach (LK DA-DI) (Bf.)	RE/RB ↔ RE/RB	zw. RE- u. RB-Linien in/aus Ri. Er- bach, Darmstadt u. Hanau
Erläuterungen		
Linie 1 ↔ Linie 2 ↔ Linie 3: Taktverknüpfungen zwischen den Linien 1, 2 und 3		
Linie 1 ↔ Linie 2, Linie 3: Taktverknüpfungen von Linie 1 zu Linie 2 und 3 (und umgekehrt)		
Linie 1 ↔ Linie 2/Linie 3: Taktverknüpfungen von Linie 1 zu Linie 2 oder 3 (und umgekehrt)		
RB, RE: besondere Systematik auf der Odenwaldbahn, daher keine Liniennummern angegeben		

Tabelle VI-12-7: Verknüpfungspunkte im Odenwaldkreis und angrenzenden Orten

VII Beteiligungsverfahren

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans begleitete eine Reihe von Projektterminen mit den Projektverantwortlichen der OREG und der IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH. Parallel dazu wurden eine Reihe von Beteiligungsverfahren durchgeführt:

- Umfrage unter den Städten und Gemeinden des Odenwaldkreises zwischen November 2023 und März 2024 (vgl. Kap. VII-1);
- Beteiligung von Bürgern bzw. Fahrgästen mittels eines auf der Webseite von odenwaldmobil.de bereitgestellten Online-Formulars im Zeitraum vom November 2023 bis zum März 2024 (vgl. Kap. VII-2);
- Veranstaltung zur Beteiligung von politischen Gremien des Kreises, Behinderten- und Sozialverbände sowie des Fahrgastbeirates im 02. Mai 2024 (vgl. VII-4)
- Sitzung zur Beteiligung der Verkehrsunternehmen im 21. August 2024 (vgl. Kap. VII-3);
- förmliches Anhörungsverfahren (vgl. Kap. VII-5).

VII-1 Umfrage unter den Städten und Gemeinden

In einer Fragebogenaktion mit Rücklauf im 1. Quartal 2024 unter allen Stadt- und Gemeindeverwaltungen des Odenwaldkreises wurden die folgenden Informationen abgefragt.

- Publikumswirksame Einrichtungen innerhalb des eigenen Gemarkungsgebiets,
- Abschätzungen zum Verkehrsaufkommen bei den publikumswirksamen Einrichtungen; Benennung von Besonderheiten zur Bewertung des Verkehrsaufkommens
- Relevante Ziele für die Bewohner*innen Ihrer Kommune im Freizeit- & Versorgungverkehr außerhalb Ihres Gemarkungsgebiets
- Vorhandene oder bereits in Planung befindliche ergänzende Mobilitätsangebote außerhalb des „klassischen ÖPNV“,
- Konzepte & Maßnahmen zur Stadt-/Gemeinde-/Orts-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Regionalentwicklung o. Ä.,
- Einwohnerzahlen nach Siedlungseinheiten,
- Geplante Wohngebiete,
- Geplante Industrie- und Gewerbegebiete,
- Notwendigkeit zusätzlicher ÖPNV-Haltestellen
- Sonstige Wünsche /Anregungen

Die Stadt- und Gemeindeverwaltungen waren aufgefordert, neben rein statistischen Informationen ÖV-relevante Sachverhalte zu benennen. **Anlage VII-1** enthält den an die Kommunen übermittelten Fragebogen. Die rückgemeldeten Informationen wurden ausgewertet und u.a. in Form von Gebietssteckbriefen (**Anlage VII-2**) aufgearbeitet. Zusammengefasst beziehen sich die Rückmeldungen auf:

- Die Notwendigkeit zusätzlicher Haltestellen,
- Die Angaben zu geplanten Wohn- und Gewerbegebieten,
- Vorhandene Mobilitätsangebote,
- fehlende regelmäßige Verbindungen in Nachbarkreise,
- Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen.

Die vorgebrachten Punkte fanden Eingang in die Konzeption des künftigen Verkehrsangebotes, soweit dieses in die Zuständigkeit des lokalen Aufgabenträgers Odenwaldkreis fällt.

VII-2 Bürger bzw. Fahrgäste

Die Bürger:innen des Odenwaldkreises bzw. die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel im Odenwaldkreis hatten von November 2023 bis April 2024 die Gelegenheit, über ein Online-Formular auf den Internetseiten der OREG (www.odenvaldmobil.de) Kritiken, Anregungen und Wünsche zum ÖPNV abzugeben. Über eine Pressemitteilung an die lokalen (Print-)Medien, über den Internetauftritt der OREG sowie über die Auftritte der OREG in sozialen Medien (Twitter und Facebook) wurde auf das öffentliche Beteiligungsverfahren aufmerksam gemacht. Der Fragenkatalog (siehe **Anlage VII-3**) umfasste sowohl demografische Angaben zur ungefähren Einordnung der Altersklasse der Teilnehmenden, deren regionaler Zugehörigkeit und Auswahllisten zu verschiedenen ÖPNV-relevanten Themen. In einem Freitextfeld des Fragebogens konnten konkrete Anliegen von den Bürger:innen formuliert werden. Eine detaillierte Analyse aller Rückmeldungen ergab eine Menge von insgesamt 298 Anliegen, die den folgenden Themengruppen zugeordnet werden konnten:

- Aufenthaltsqualität
- Anbindungs- und Verbindungsstandard
- Barrierefreiheit
- Ergänzende Mobilität
- Erschließungsstandard
- Fahrgastinformation
- Pünktlichkeit
- Schienenpersonennahverkehr
- Tarife
- Sonstige Hinweise

Eine Aufstellung der Rückmeldungen enthält **Anlage VII-4**

Abbildung VII-2-1 zeigt die Verteilung der Häufigkeiten von Themengruppen innerhalb der einzelnen Regionen (Unterzent, Oberzent, Gersprenztal, Mümlingtal) des Odenwaldkreises.

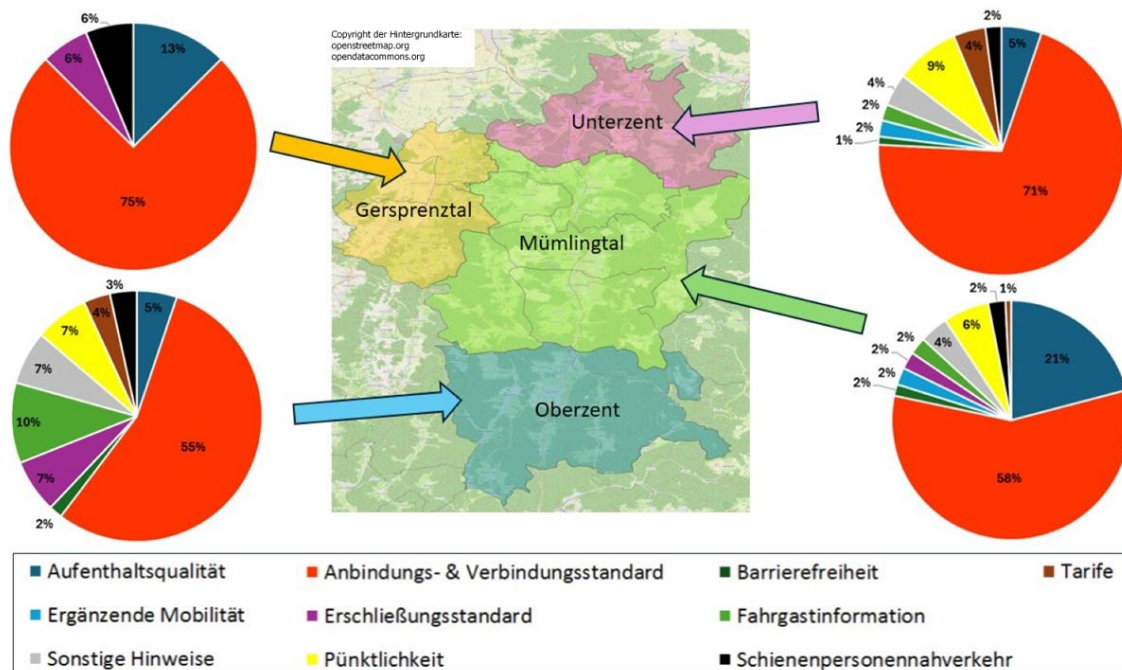


Abbildung VII-2-1: Themennennungen differenziert nach Regionen

Die am häufigsten genannte Themengruppe umfasst die Anbindungs- & Verbindungsstandards. Dieser Themenkomplex wurde im Rahmen einer detaillierteren Analyse mit Unterstützung eines Textanalysewerkzeug (CATMA) zur Systematisierung der Freitextbeiträge ausgewertet. Wesentliche Nennungen waren danach Anliegen zur Bedienungshäufigkeit (Taktung), Linienführung, Anschlussqualität und Erreichbarkeit von Zielen. Das Werkzeug prüfte weiterhin auf Korrelationen zwischen verschiedenen Begriffen. Besonders auffällig sind hier Korrelationen zwischen den Begriffen „Anbindung“, „Anschluss“ und „Odenwaldbahn“, was auf die Verbesserung der Anschlussqualität zwischen Bus und Schiene als ein zentrales Anliegen hinweist.

Weitere korrelierte Begriffe sind „Anbindung“, „Morgens“ und „Auto“. Diese Kombination legt nahe, dass vor allem morgens die Notwendigkeit zur Nutzung des Autos in Zusammenhang mit den benötigten Anbindungen besteht. Die Korrelationen der Begriffe „Taktung“, „Schulbusse“, „Morgens“, „Schulen“ und „Arbeiten“ zeigen die Wichtigkeit der morgendlichen Erreichbarkeit von Schulen und Arbeitsplätzen. Die Korrelationen „Wochenende“, „sonntags“ und „abends“ weisen auf eine ÖPNV-Nachfrage außerhalb der klassischen Nutzungszeiten hin. Die Kombination „Ferien“, „taxomobil“ zeigt, dass auch in den Ferien ein Mobilitätsbedarf besteht– etwa für Ferienjobs, Betreuungseinrichtungen oder Freizeitaktivitäten.

Abbildung VII-2-2 zeigt die Stärken der gefundenen Korrelationen (sehr hoch, hoch, mittel), differenziert nach Regionen, als farbige Rechtecke. Mit Hilfe dieser Darstellung kann man die Wichtigkeit bestimmter Themen in den Regionen ablesen.

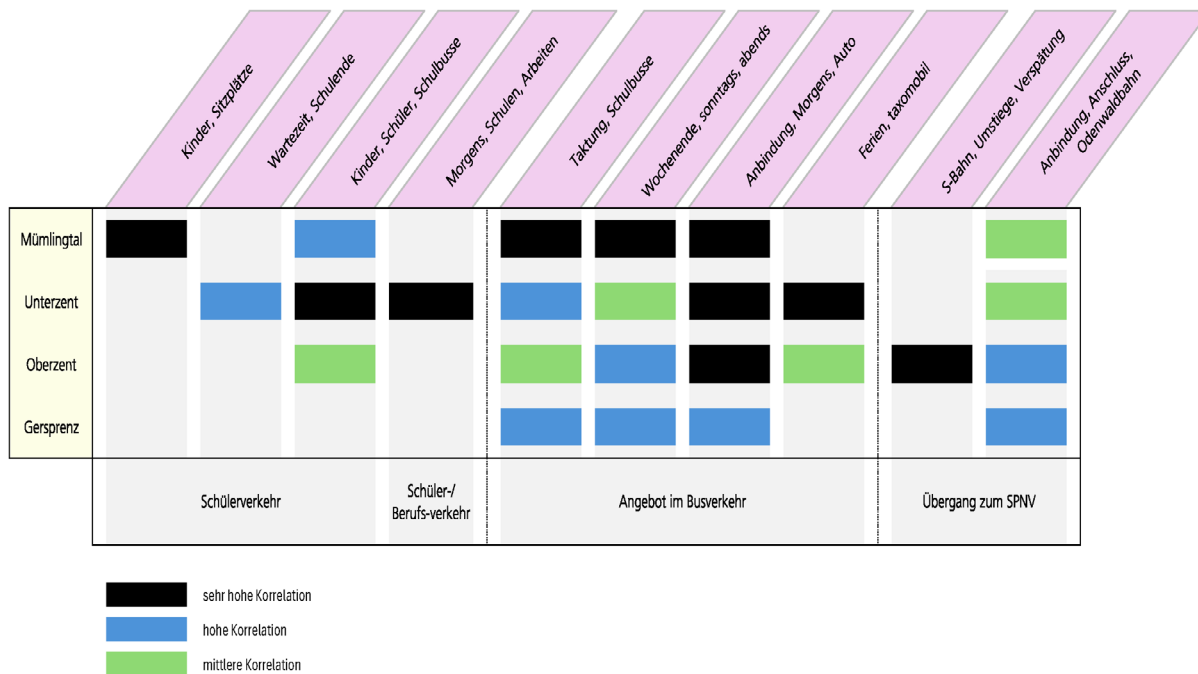


Abbildung VII-2-2: Korrelation von Begriffen differenziert nach Regionen

Eine andere Darstellung der Analyseergebnisse zeigt Abbildung VII-2-3. Hier wird die Häufigkeit von Begriffsnennungen als sogenannte „Wortwolke“ gezeigt. Schriftgröße und Darstellungsposition richten sich nach der jeweiligen Häufigkeit. Hierzu wurde die Themengruppe „Anbindungs- und Verbindungsstandards“ auf eine Karte des Odenwaldkreises projiziert und die Häufigkeiten den Regionen zugeordnet.



Abbildung VII-2-3: Darstellung der Häufigkeiten von Themennennungen in Form einer „Wortwolke“

Basierend auf den zuvor durchgeführten Analysen wurden folgende Themenschwerpunkte im Rahmen der Bürgerbeteiligung ermittelt:

- Schülerverkehr
- Bedienungshäufigkeit & Fahrpläne
- Anbindung & Erreichbarkeit
- Barrierefreiheit & Ausstattung
- Information & Kommunikation

VII-2.1 Schülerverkehr:

Der regionale Schwerpunkt zu Anliegen des Schülerverkehrs konzentriert sich auf die Regionen Unterzent und Mümlingtal mit lokalem Schwerpunkt in Würzburg, Lützelbach, Brombachtal, Michelstadt und Bad König. Dort ist die Situation in den Schulbussen sowie die allgemeine Anbindung der Schulen ein zentrales Anliegen vieler Eltern. Vor allem für Erstklässler wird von den Eltern die Situation im Bus bzgl. des Sitzplatzangebotes als schwierig wahrgenommen. Aus den Beteiligungen der Eltern geht das nachvollziehbare Bedenken um die Sicherheit ihrer Kinder hervor. Die Vorschriften zu den Höchstgeschwindigkeiten sehen in solchen Fällen jedoch max. 60 km/h im Überlandverkehr vor. Somit ist sowohl für die sitzenden wie auch die stehenden Kinder im Bus die nötige Sicherheit jederzeit gewährleistet. Im Vergleich mit dem eigenen Pkw werden die Distanzen und Fahrzeiten der Schulbusse öfter als unverhältnismäßig lange bewertet. Dies betrifft besonders Umsteigeverbindungen.

Den Forderungen der Eltern nach zusätzlichen oder größeren Bussen, insbesondere zur ersten Schulstunde, steht die Finanzierungsfrage gegenüber. Die Vorschläge zur Nutzung kleinerer Busse in dichterem Takt sind nachvollziehbar, erfordern jedoch mehr Fahrpersonal und erzeugen somit ebenfalls höhere Kosten.

Insgesamt konzentrieren sich die Anliegen zum Schülerverkehr stark auf die Themen rund um Sitzplatzverfügbarkeit und Sicherheit. Es ist aber auch deutlich zu erkennen, dass auch die äußeren Umstände wie Witterung und Straßenverhältnisse durchaus mitgedacht werden. Das ist zu begrüßen, da nur so die Lage im Schülerverkehr objektiv bewertet werden kann. Die Rückmeldungen zum Schülerverkehr sind somit eine wertvolle Information, weil sie letztendlich auch die zentrale Rolle eines geschulten und umsichtigen Fahrpersonals betonen. Somit ist die Sicherheit im Bus weniger eine Frage der Sitzplatzverfügbarkeit, sondern eher eine Frage des verantwortungsvollen Fahrpersonals.

VII-2.2 Bedienungshäufigkeit & Fahrpläne:

Einen weiteren zentralen inhaltlichen Schwerpunkt stellen die Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiträume der Busverbindungen dar. Die Abstimmung der Fahrpläne auf die Unterrichtszeiten ist eine Forderung im Rahmen des Schülerverkehrs. In engem Zusammenhang damit stehen die Forderungen nach einem einheitlichen Standard über das ganze Jahr hinweg. Abgesehen von den Unterschieden zwischen Ferien- und Schulzeiten betreffen die Anliegen rund um die Themen der Bedienungshäufigkeit und des Bedienungszeitraums eine breite Kundengruppe: Schichtarbeiter sind auf Frühverbindungen vor 6 Uhr angewiesen, während die Abendverbindungen ebenso für Menschen relevant sind, die Freizeit- und Kulturangebote wahrnehmen wollen. In diesem Zusammenhang wird das Fehlen eines flächendeckenden Wochenendangebotes angemerkt. Der Zwei-Stunden-Takt wird allgemein als nicht ausreichend wahrgenommen. Zu den Hauptverkehrszeiten wird ein Halbstundentakt gefordert. Eine zentrale Rolle für eine störungsfreie Reisekette bzw. die Verringerung zusätzlicher Wartezeiten sieht die Mehrheit der Teilnehmer in den gesicherten Anschlüssen an den SPNV. Diese Anliegen treten mit Ausnahme der Region Gesprenztal nahezu flächendeckend im Odenwaldkreis auf.

VII-2.3 Anbindung & Erreichbarkeit:

Die Anbindung zwischen benachbarten Gemeinden und kleineren Ortsteile (z. B. Hesselbach, Lützelbach, Hiltersklingen) ist ein zentrales Anliegen innerhalb der Themen von Anbindung und Erreichbarkeit. Fehlende Direktverbindungen werden hier kritisiert. Verpasste Anschlüsse oder längere Umsteigezeiten verlängern die Reisezeit. Analog zur Anschlussssicherung wird von den Fahrgästen auch der Streckenverlauf als Defizit gegenüber der Mobilität mit dem privaten Pkw gesehen. Besonders bei Fahrten über den Odenwaldkreis hinaus entstehen so teilweise lange Fahrzeiten (beispielsweise nach Dieburg im Landkreis Darmstadt-Dieburg oder Rodgau im Kreis Offenbach). Auch auf gänzlich fehlende Anbindungen an bayerische Nachbarorte wie Wörth oder Großwallstadt wird hingewiesen. Querverbindungen zwischen Ortsteilen sowie Verbindungen zu zentralen Einrichtungen wie Krankenhäusern, Schulen oder Einkaufszentren und zu zentralen Orten (z. B. Michelstadt, Darmstadt, Frankfurt) sollten auf Wunsch der Teilnehmenden ausgebaut werden. Das Rufbusangebot im Odenwaldkreis wird teilweise kritisiert, obwohl es grundsätzlich als sinnvoll erachtet wird. Die Beschwerden konzentrieren sich hauptsächlich auf die Buchung und Integration in den ÖPNV: Vorbestellzeiten seien mit bis zu zwei Stunden zu lang und verhindern spontane Nutzung. Besonders am Wochenende und in Ferienzeiten fehle ein regelmäßig im Takt verkehrendes Angebot. Auch die Abstimmung mit Pendlerzeiten und der Odenwaldbahn sei unzureichend. Freizeitaktivitäten am Abend seien für Jugendliche kaum erreichbar. Zudem seien abgelegene Wohnlagen für Senioren schwer erreichbar, wenn keine barrierefreien Fahrzeuge zum Einsatz kämen. Diese Anliegen unterstreichen die Notwendigkeit das Produkt taxOMobil noch bekannter zu machen, da es genau die erwähnten Angebotslücken füllt.

VII-2.4 Barrierefreiheit & Ausstattung der Haltestellen:

Ein weiteres genanntes Problem betrifft die Barrierefreiheit und Ausstattung der Haltestellen und Busse. In Orten wie Brombachtal, Michelstadt, Erbach und Höchst fehlen barrierefreie Einstiege, überdachte Haltestellen sowie Sitzgelegenheiten und Beleuchtung. Zudem sind die Sitze teilweise verschmutzt oder beschädigt.

VII-2.5 Information & Kommunikation:

Schließlich wurde auch auf die Fahrgastinformation hingewiesen. In der RMV-App fehlen nach Angaben der Fahrgäste Echtzeitinformationen und somit zuverlässige Angaben zu Verspätungen oder Ausfällen. Zudem werden technische Ausfälle bei den elektronischen Anzeigen an den Haltestellen genannt. Somit wird bei Abweichungen jeglicher Art vom Fahrplan die Kommunikation mit dem Fahrgast als überaus wichtig bewertet. Allgemein wird die fehlende Abstimmung zwischen Bus und Bahn im Sinne einer besseren Kommunikation bei Verspätungen oder Ausfällen bemängelt.

Die genannten Themenschwerpunkte stellen die wesentlichen Anliegen der ÖPNV-Nutzer dar. Auch wenn die Motivation der meisten Teilnehmer darin bestand auf Mängel

hinzuweisen, so liegt das eigentliche Potenzial dieser Bürgerbeteiligung in der Beschreibung der jeweiligen Ursachen und Umstände, die teilweise sehr präzise in den Texten der Bürger dargestellt wurden.

Anregungen zur Odenwaldbahn und zum Verbundtarif bearbeitet der RMV in Rücksprache mit der OREG, da diese nicht in den unmittelbaren Aufgabenbereich der OREG als lokale Nahverkehrsorganisation fallen.

VII-3 Verkehrsunternehmen

Die im Odenwaldkreis tätigen Verkehrsunternehmen wurden im Rahmen einer Sitzung am 21. August 2024 über den Stand der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans informiert. In **Anlage VII-5** (Präsentation) und der folgenden Aufstellung sind die im Rahmen der Sitzung behandelten Themen verzeichnet.

- Darstellung des Erreichten der letzten 5 Jahre;
- Entwicklungen im Odenwaldkreis;
- Ergebnisse der Bürgerbeteiligung;
- Anforderungen und Ziel für den zukünftigen Nahverkehr;
- Anforderungen des Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz;
- Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit;

Das Protokoll zur Sitzung ist als **Anlage VII-6** beigelegt.

VII-4 Politische Gremien, Behinderten- und Sozialverbände, Fahrgastbeirat

Die politischen Gremien des Odenwaldkreises und die im Odenwaldkreis aktiven Behinderten- und Sozialverbände sowie der Fahrgastbeirat wurden auf einer Sitzung am 02. Mai 2014 über den Stand der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans unterrichtet. **Anlage VII-7** enthält die Präsentation zur Veranstaltung mit einer Aufstellung zu den präsentierten und erörterten Themen. Die Inhalte fokussierten insbesondere auf:

- Rolle des lokalen Nahverkehrsplans als Rahmenplan für den lokalen straßengebundenen ÖPNV;
- Darstellung des Erreichten der letzten 5 Jahre;
- Entwicklungen im Odenwaldkreis;
- Ergebnisse der Bürgerbeteiligung;
- Formulierung der Anforderungen und Ziele des NVP
- Inhalte und Perspektiven des Saubere Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz

- Barrierefreiheit: Definition, Zielsetzungen und Normen sowie Umsetzung bei Haltestellen und Fahrzeugen.

Das Protokoll zur Veranstaltung ist als **Anlage VII-8** beigelegt.

Das Arbeitspapier des Arbeitskreises Mobilität BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Odenwaldkreis bündelt verschiedene Maßnahmenbereiche zur Verbesserung des ÖPNV im Odenwald. Die Umsetzung der in dem Konzept erwähnten Maßnahmen erfordert erhebliche Investitionen und einen realistischen Zeitplan, um die operativen, finanziellen und personellen Herausforderungen zu meistern. Aus Sicht des Nahverkehrsplans ergeben sich hier die folgenden Herausforderungen bzw. Anforderungen:

- Für den angestrebten Angebotsausbau sind gesicherte zusätzliche Mittel von Bund und Land notwendig, um die erwarteten Kostensteigerungen zu decken.
- Eine große operative Anforderung für den Angebotsausbau ist die Bewältigung des Fahrermangels. Langfristig könnte der Einsatz von Autonomem Fahren zur Personalreduzierung relevant werden, was hohe Anfangsinvestitionen voraussetzt.
- Die tarifliche Durchgängigkeit muss über die Kreisgrenzen hinaus geklärt werden, um Expresslinien zu verbessern.
- Der Einsatz des On-Demand-Verkehrs (ODV) benötigt eine gesicherte Anschlussfinanzierung, da der ODV oft höhere Zuschüsse pro Fahrgast erfordert.
- Die konsequente Durchsetzung der Barrierefreiheit durch Niederflrbusse muss verfolgt und fehlende Digitale Anzeiger (DAI) müssen nachgerüstet werden.

VII-5 Förmliches Anhörungsverfahren

Vor der Beschlussfassung durch das Vertretungsorgan des Aufgabenträgers fand das förmliche Anhörungsverfahren gemäß PBefG und HÖPNVG statt.

Bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes sind gemäß § 14 Abs. 7 HÖPNVG die nach § 8 Abs. 3 S. 4 a. F. und § 14 Abs. 1 und 2 a. F. PBefG Beteiligten hinzuzuziehen und das für den ÖPNV zuständige Ministerium anzuhören.

Bei den hinzuzuziehenden Beteiligten handelt es sich nach der seit dem 17.04.2024 gültigen Fassung des PBefG um (vgl. § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG)

- die vorhandenen (Verkehrs-)Unternehmer,
- Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte (soweit vorhanden),
- Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände.

Hinzu kommen gemäß § 14 Abs. 1, 2 des PBefG

- die Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben;

- Städte und Gemeinden;
- bei kreisangehörigen Gemeinden: der Landkreis;
- Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen;
- Träger der Straßenbaulast;
- nach Landesrecht zuständige Planungsbehörden;
- für Gewerbeaufsicht zuständige Behörden;
- die Industrie- und Handelskammern;
- die betroffenen Fachgewerkschaften;
- Fachverbände der Verkehrstreibenden.

Die in das förmliche Anhörungsverfahren zum Nahverkehrsplan für den Odenwaldkreis aufgenommenen Institutionen sind in Anlage VII-9 gelistet. Über die gesetzlichen Vorgaben hinaus wurden weitere Institutionen in das förmliche Beteiligungsverfahren aufgenommen, darunter benachbarte Aufgabenträger(-organisationen), Einrichtungen der regionalen Wirtschaft, Fachbereiche und Stabsstellen der Kreisverwaltung sowie Schulen.

Die Publikation der Entwurfsfassung des Nahverkehrsplan erfolgte ab dem 16.12.2025 online über die Webseite von odenwaldmobil.de. Stellungnahmen konnten über ein integriertes Formular, via E-Mail oder auch postalisch bis zum 13.02.2026 (Verlängerung der ursprünglichen Frist am 30.01.2026 um 14 Tage) übermittelt werden.

Zum förmlichen Anhörungsverfahren gingen Stellungnahmen von 14 Institutionen bzw. Kommunen ein. Die Stellungnahmen samt Kommentierung sind in Anlage VII-10 zusammengestellt.

VIII Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

VIII-1 Bestandsaufnahme zu den Haltestellen

Im Odenwaldkreis gibt es mit Stand Oktober 2025 rund 469 Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV, die zusammen über etwa 825 Mastpositionen verfügen.

Die Aufstellung in Tabelle VIII-1-1 gibt die Anzahl der Haltestellen je Stadt bzw. Gemeinde und die Anzahl der Positionen mit wesentlichen Ausstattungsmerkmalen wieder. Die Angaben stammen aus dem Haltestellenmanagementsystem (HMS) des RMV bzw. der Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (RMS). Darüber hinaus wurden Angaben zur Barrierefreiheit von den jeweils zuständigen Straßenbaulastträgern getroffen¹.

Stadt / Gemeinde	Anzahl		Anzahl Mastpositionen mit ...			
	Halte- stellen	Mastpo- sitionen	Fahrgastun- terständen	Sitzgelegen- heiten	vollständi- ger Barriere- freiheit	eingeschränkter Barrierefrei- heit ²
Bad König	42	72	31	28	9	0
Brensbach	17	30	17	14	5	0
Breuberg	22	45	32	23	4	0
Brombachtal	14	22	8	8	8	0
Erbach	78	134	62	52	25	0
Fr.-Crumbach	8	13	8	8	0	0
Höchst i. Odw.	29	41	15	12	10	5
Lützelbach	26	42	15	16	0	0
Michelstadt	69	122	47	49	0	0
Mossautal	28	51	24	25	7	0
Oberzent	79	151	54	56	18	0
Reichelsheim	57	102	50	41	4	0
Summe	469	825	363	332	90	5

Tabelle VIII-1-1: Haltestellen und deren Ausstattungsmerkmale im Odenwaldkreis

Die 825 Mastpositionen bzw. Haltestellenbereiche im Kreisgebiet befinden sich in unterschiedlichen Ausbauzuständen. Die meisten gut ausgebauten Haltestellen bestehen an Verknüpfungspunkten, wie zum Beispiel Bahnhöfen, oder auch an anderen

¹ Aufgrund von fehlenden Angaben einiger Straßenbaulastträger stützt sich die Zahl der barrierefreien Haltestellenpositionen auch auf zur Übersicht getroffenen Angaben, die sich auf das HMS sowie andere Informationsquellen stützen. Welche Haltestellen das betrifft, kann **Anlage VIII-1** entnommen werden. In Tabelle VIII-1-1 sind Haltestellen dem Gebiet der Kommune zugeordnet, auch wenn der Straßenbaulastträger nicht die Kommune ist.

² Näheres zu vollständiger und eingeschränkter Barrierefreiheit siehe Kapitel VIII-2.4 bzw. im RMV Maßnahmenplan Barrierefreie Haltestellen [vgl. RMV 2019]

vielfrequenzierten Orten. Zudem wurde im Odenwaldkreis in den letzten Jahren oftmals die Gelegenheit genutzt, bei Straßenerneuerungen auch die jeweiligen Haltestellen auszubauen. Neben allgemeinen Verbesserungen der Aufenthaltsqualität steht bei einem Ausbau die Barrierefreiheit im Vordergrund. Die Zahl der vollständig barrierefrei ausgebauten Haltestellenpositionen im Odenwaldkreis beträgt 90. Abbildung VIII-1-1 zeigt barrierefreie Haltestellenpositionen. Daneben existieren außerdem weitere Haltestellenpositionen, die nach früheren Standards im Sinne der Barrierefreiheit ausgebaut wurden, aber nach aktuellen Maßstäben keine vollständige Barrierefreiheit bieten (Abbildung VIII-1-2). Berücksichtigt man auch diese Haltestellen, dann kommt der Odenwaldkreis auf 95 mindestens eingeschränkt barrierefreie Haltestellenpositionen, was einen Anteil von ca. 12% aller Positionen bedeutet.



Abbildung VIII-1-1: Beispiele für barrierefrei ausgebaut Haltestellen.



Abbildung VIII-1-2: Beispiele für teilweise barrierefrei ausgebaut Haltestellen: zu geringe Bordsteinhöhe (links) und zu geringe Tiefe des Bereichs (rechts).

Demnach ist der Großteil aller Haltestellen im Odenwaldkreis noch nicht barrierefrei. Positiv ist jedoch hervorzuheben, dass der Anteil der Haltestellenpositionen mit Fahrgastunterständen bereits 44% beträgt und 40% aller Haltestellen Sitzgelegenheiten bieten. Abbildung VIII-1-3 zeigt einige typische Haltestellenpositionen. Hier wird bereits sichtbar, dass nicht jede Haltestelle für einen Ausbau geeignet ist und die mit einem Ausbau verbundenen Kosten eine Priorisierung erfordern. In diesem Kapitel des Nahverkehrsplans werden demnach Standards festgelegt, Mängel im Haltestellennetz analysiert und zukünftige Maßnahmen für eine Verbesserung vorgestellt.



Abbildung VIII-1-3: Beispiele für sonstige Haltestellen.

VIII-2 Anforderungen an die Haltestellen

VIII-2.1 Allgemeine Anforderungen

Die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV sind als Zugangsstellen und Umsteigepunkte essenzielle Netzelemente mit hoher Systemwirkung. Dort warten und informieren sich Fahrgäste, weshalb die Haltestellen die „Visitenkarten“ des ÖPNV sind.

Alle Empfehlungen und Vorgaben im Nahverkehrsplan zu den Haltestellen sind unter der Maßgabe zu sehen, dass sich die tief- und hochbaulichen Infrastrukturen im Eigentum und in der Planungshoheit der Städte und Gemeinden befinden – unter Mitwirkung der Straßenbaulastträger, sofern diese nicht mit den kreisangehörigen Kommunen identisch sind. Die nach § 32 BOKraft vorgeschriebenen Ausstattungselemente sind im Odenwaldkreis im Eigentum der Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH (ODVB) in ihrer Funktion als Infrastrukturunternehmen (vgl. Kap. VIII-4).

Haltestellen sind so anzulegen, dass

- diese hinsichtlich Erreichbarkeit und Aufenthalt gegenüber den Gefahren durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sicher sind;
- sich Fahrgäste bei Zugang und Aufenthalt objektiv und subjektiv sicher fühlen können;
- beim Warten, Ein- und Aussteigen der Fahrgäste keine Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern (inkl. Rad- und Fußverkehr) entstehen;
- der Zugang und die Haltestelle die Anforderungen an die vollständige Barrierefreiheit erfüllen;
- allgemeine fahrgastseitige Anforderungen Beachtung finden (vgl. **Kapitel V-2.4**)
- diese lage- und verkehrsgünstig zu Quellgebieten und Zielpunkten liegen;
- diese aus Gründen der Verkehrssicherheit zwar auffällig, aber dennoch so gestaltet sind, dass sie sich baulich in das Stadt- bzw. Ortsbild integrieren.

Im Sinne des Verbundcharakters sind RMV-weite standardisierte Ausstattungen vorzunehmen und einzuhalten, sobald diese vorliegen. Dabei muss der konkrete Situationsbezug einer Haltestelle berücksichtigt werden.

VIII-2.2 Kategorisierung der Haltestellen

Die Kategorisierung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV erfolgt nach einem verbundweiten System des RMV [vgl. RMV 2019]. Sie bildet die Grundlage für die in den folgenden Kapiteln formulierten Ausstattungsstandards. Diese beziehen sich auf den Leitfa-den zu Haltestellen und Fahrgastwartehallen des RMV [vgl. RMV 2016].

Gemäß Tabelle VIII-2-1 sieht der RMV bezüglich der Verknüpfungsfunktion und der Gewich-tung der Bedienung drei verkehrliche Grundfunktionstypen von Haltestellen vor:

- zentrale ÖPNV-Verknüpfungsfunktion: ZOB oder mindestens drei straßen- bzw. schienengebundene Linien (Kategorien A, B, C, D);
- Bedienung durch Schnellbus oder Bus/Schiene-Verknüpfung mit Fern- bzw. Regio-nalverkehr (Kategorien E, F, G, H, I);
- Erschließungsverkehr, ohne nennenswerte Verknüpfungsfunktionen (Kategorien J, K, L, M, N).

Bei der Lage der Haltestelle wird unterschieden nach:

- zentrale Haltestelle im Stadtgebiet von Ober- und Mittelzentren mit (sehr) hohem Fahrgastaufkommen (Kategorien A, E);
- zentrale Haltestelle im Stadtteil oder in Ortslage oder sonstige zentrale Haltestelle mit mittlerem bis hohem Fahrgastaufkommen (Kategorien B, F, J);
- Haltestelle mit Sondernutzung mit mittlerem bis hohem Fahrgastaufkommen, z. B. an publikumswirksamen Einrichtungen oder an Standorten mit hohem Zielver-kehrsaufkommen: Krankenhaus, Altenheim, Behinderteneinrichtung, Hochschule, Schulzentrum, großes Unternehmen, überörtliche Freizeiteinrichtung (Kategorien C, G, K);
- Streckenhaltestelle innerorts an verkehrswichtigen Straßen, wie Haupt- bzw. Aus-fallstraßen oder Sammelstraßen, mit mittleren Fahrgastaufkommen (Kategorien D, H, L)
- Streckenhaltestelle in Wohn- und Erschließungsstraßen mit geringem bis middle-rem Fahrgastaufkommen (Kategorie M);
- Haltestelle außerhalb bebauter Gebiete an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit (sehr) geringem Fahrgastaufkommen (Kategorien I, N).

Aus der Kombination aus Verknüpfungsfunktion, verkehrlicher Bedeutung und der Lage ergeben sich für das gesamte Verbundgebiet 14 Kategorien, von denen nicht alle für den Odenwaldkreis relevant sind oder von denen einige Kategorien auch zusammengefasst be-trachtet werden können.

Lage im Raum	Fahrgast- aufkom- men	Verknüpfungsfunktion und bedienende Verkehrsmittel					
		Zentrale ÖPNV- Verknüpfungsfunk- tion (ZOB oder mind. 3 Linien)		Schnellbus oder Verknüpfung mit Fern-/ Regionalver- kehr (Schiene und Bus)		Erschließungsver- kehr	
zentrale, nachfragestarke Haltestelle im Stadtgebiet (in OZ, MZ)	hoch	Kategorie A ^{AE}		Kategorie E ^{AE}		-	
		z. B. Michelstadt „Hal- lenbad“, Erbach „W.- von-Siemens-Str.“		z. B. Höchst, Michel- stadt „Bahnhof“ (ZOB) [AE]			
zentrale Haltestelle - im Stadtteil - in Ortslage - sonst. zentrale Haltestelle	hoch / mittel	Kategorie B		Kategorie F		Kategorie J	
		z. B. Erbach „Post“, Beerfelden „Markt“, Reichelsheim „Schwimmbad“		z. B. Hetzbach „Bahn- hof“		Haltestelle in zentraler Lage von Stadt- bzw. Ortsteil	
Haltestelle mit Sondernut- zung, z. B. an publikums- wirksamer Einrichtung	hoch / mittel	Kategorie C*		(Kategorie G*)		Kategorie K*	
		z. B. Rai-Breitenbach „Schule“, Beerfelden „Gesamtschule“		-		z. B. Neustadt „Fa. Pirelli“, Erbach „Kranken- haus“	
Streckenhaltestelle inner- orts an verkehrswichtigen Straßen (Haupt- bzw. Aus- fallstraßen, Sammelstra- ßen)	mittel	(Kategorie D)		Kategorie H		Kategorie L	
		-		z. B. Zell „Bahnhof“		„gewöhnliche“ Halte- stelle an Hauptstr. ohne besondere zentrale Lage (i. d. R. im Überland-Ver- kehr)	
Streckenhaltestelle in Wohn- und Erschließungs- straßen	mittel / gering	-		-		Kategorie M	
						„gewöhnliche“ Halte- stelle in Nebenstraße (i. d. R. im Stadtbusverkehr)	
Haltestelle außerhalb be- bauter Gebiete an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen	gering / sehr ge- ring	-		(Kategorie I)		Kategorie N	
				-		„gewöhnliche“ Halte- stelle außerorts an klas- sifizierten Straßen	
Priorität des barrierefreien Ausbaus			hoch		mittel		gering
* unter besonderer Beachtung der relevanten Nutzergruppen der publikumswirksamen Einrichtung							
() Haltestellenkategorie trifft auf den Odenwaldkreis nicht zu							
^{AE} Kategorien treten auch in Kombination auf							

Tabelle VIII-2-1: Haltestellenkategorien mit Beispielen im Odenwaldkreis.

VIII-2.3 Ausstattungsmerkmale

VIII-2.3.1 Kategoriebezogene Mindestausstattungen

Alle über die Mindestanforderungen nach § 32 BOKraft und der gemäß § 8 PBefG erforderlichen vollständigen Barrierefreiheit hinausreichenden Ausstattungen an den Haltestellen dienen dem Fahrgastkomfort und sind freiwillige kommunale Leistungen. Deren Umsetzung ist nur in organisatorischer Kooperation mit den Städten und Gemeinden, auf deren jeweiligen Gemarkungsgebieten sich die Haltestellen befinden möglich. Die Gewährung von Fördermitteln des Landes unterstützt diese Maßnahmen.

Infrastruktur- bzw. Ausstattungselement	Haltestellenkategorien				
	A, E	B, F, J	C, K	H, L, M	N
bauliche Anlage des Haltestellenbereichs					
verkehrssichere Anlage und Zuwegungen	X	X	X	X	X
Konfliktarme Gestaltung (Ein-/Aussteiger), ausreichend breiter Aufstellraum für wartende Fahrgäste, Kinderwagen, Rollstuhl etc.	X	X	X	X	(X)
befestigte Wartefläche	X	X	X	X	X
optische bzw. bauliche Abgrenzung gegenüber dem übrigen Verkehrsraum	X	X	X	X	(X)
barrierefreie Anlage (vgl. Kap. VIII-2.4)	X	X	X	X	X
stufenfreie Zuwegung	X	X	X	X	X
hindernisfreie Fläche mindestens 2,5 x 2,5 m in Höhe der zweiten Bustür	X	X	X	X	X
In Ausnahmefällen bei Bordsteinhöhe >22 cm hindernisfreie Fläche mind. 1,5 x 1,5 m in Höhe der zweiten Bustür			X	X	X
bauliche Ausstattungskomponenten					
Haltestellenmast mit abgerundetem Mast-schild oder Haltestellenstele nach RMV-Standard	X	X	X	X	X
Anwendung der Gestaltungsrichtlinien des RMV	X	X	X	X	X
Abfallbehälter	X	X	X	(X)	
überdachter Wartebereich mit transparenten Seitenwänden (Ausführung nach Siedlungsform)	X	X	X	(X)	
Sitzgelegenheiten im Wartebereich	X	X	X	(X)	

Infrastruktur- bzw. Ausstattungselement	Haltestellenkategorien				
	A, E	B, F, J	C, K	H, L, M	N
Beleuchtung im überdachten Bereich	X	X	X	(X)	
Beleuchtung des gesamten Haltestellenbereichs	X	X	X	X	
Ausstattungs-komponenten zur Fahrgastinformation					
Fahrplankasten für haltestellen- oder linienbezogenen Aushangfahrplan	X	X	X	X	X
betriebliche Hinweise (temporäre Sonderinformationen)	X	X	X	X	X
Fahrgastinformationsvitrine (anstelle oder ergänzend zum Fahrplankasten)	X	X	X		
weiterführende Fahrgastinformationen (Liniennetzpläne, Tarif, Stadt-/Orts-/Umgebungspläne usw.)	X	X	X		
DFI-Anzeige mit visueller und akustischer Ausgabe und Anzeige der Uhrzeit	X	(X)			
weitergehende Ausstattungsmerkmale					
Fahrradabstellanlage (Bike+Ride-Anlage)	X	(X)	(X)	(X)	
Kurzzeitparkplatz (Kiss+Ride-Anlage)	X				
öffentlicher WLAN-Bereich	(X)				
Legende					
X Mindestausstattung	(X) situations- oder nachfragebedingte Zusatzausstattung				

Tabelle VIII-2-2: Kategoriebezogene Ausstattungsmerkmale für die Haltestellen im Odenwaldkreis

VIII-2.4 Bauliche Anforderungen

VIII-2.4.1 Barrierefreiheit

Wie in **Kapitel V-3** dargestellt ist die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit (gemäß §8 PBefG und § 4 BGG) in der Laufzeit des Nahverkehrsplans eine vordringliches Handlungsfeld. Nur wenn Fahrzeuge und Haltestelle aufeinander abgestimmt sind (maximales Spaltmaß 50 mm in Höhe und Tiefe) ist ein Einstieg ohne fremde Hilfe auch für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator möglich. Davon profitieren auch Menschen mit kleinen Kindern, Kinderwagen oder schweren Gepäck.

Grundsätzlich sind bei Neu- und Umbauten von Haltestellen die einschlägigen Richtlinien in der jeweils aktuellen Fassung zu berücksichtigen. Dies sind insbesondere

- die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA) [vgl. FGSV 2011],
- einschlägige DIN-Normen (z. B. DIN 18040-3 und DIN 32984 [vgl. DIN 2014, DIN 2023]),
- der vom RMV herausgegebenen „Maßnahmenplan Barrierefreie Bushaltestellen“³ sowie
- die vom Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2022) herausgegebenen „Musterzeichnungen für Barrierefreiheit“⁴ enthaltenen Hinweise zu beachten.

Barrierefreiheit ist bei allen Komponenten des ÖPNV zu berücksichtigen. In den folgenden Unterkapiteln wird daher näher auf einzelne bauliche Komponenten eingegangen.

VIII-2.4.2 Bauart der Haltestelle

Um die spaltarme Anfahrbarkeit der Haltestelle und durch ausreichend Platz das Manövrieren von Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen zu ermöglichen sind folgende Anforderungen an die Bauart der Haltestelle zu erfüllen:

- Einem an die Fahrbahn vorgezogenen Haltestellenbereich (Kap-Haltestelle) grundsätzlich der Vorzug gegenüber einer Busbuchten zu geben. Im Verlauf einer Linie sollen jedoch in regelmäßigen Abständen Haltestellen vorhanden sein, die baulich derart gestaltet sind, dass ohne nennenswerte Behinderung anderer Verkehrsteilnehmenden Verfrühungen abgewartet werden können. Gleiches gilt für Verknüpfungshaltestellen, die so beschaffen sein sollen, dass dort das Abwarten von Anschlüssen möglich ist. Dies kann durch Aufweitungen der Fahrbahn oder Separierung vom übrigen Verkehrsraum geschehen.

³ PDF-Datei abrufbar auf der Internetseite www.rmv.de (abgerufen 01.11.2025)

⁴ PDF-Datei abrufbar auf der Internetseite www.nahmobil-hessen.de (abgerufen 01.11.2025).

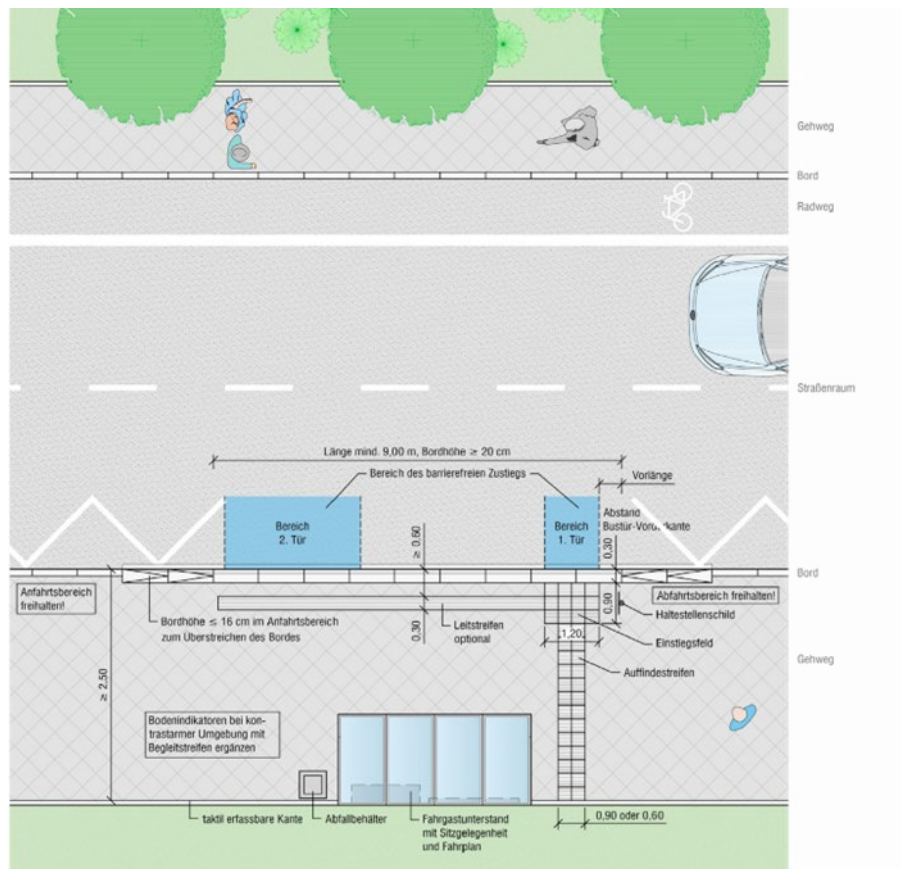


Abbildung VIII-2-1: Musterhaltestelle bei ausreichenden Flächenverhältnissen [© RMV, Quelle: RMV 2019, S.24]

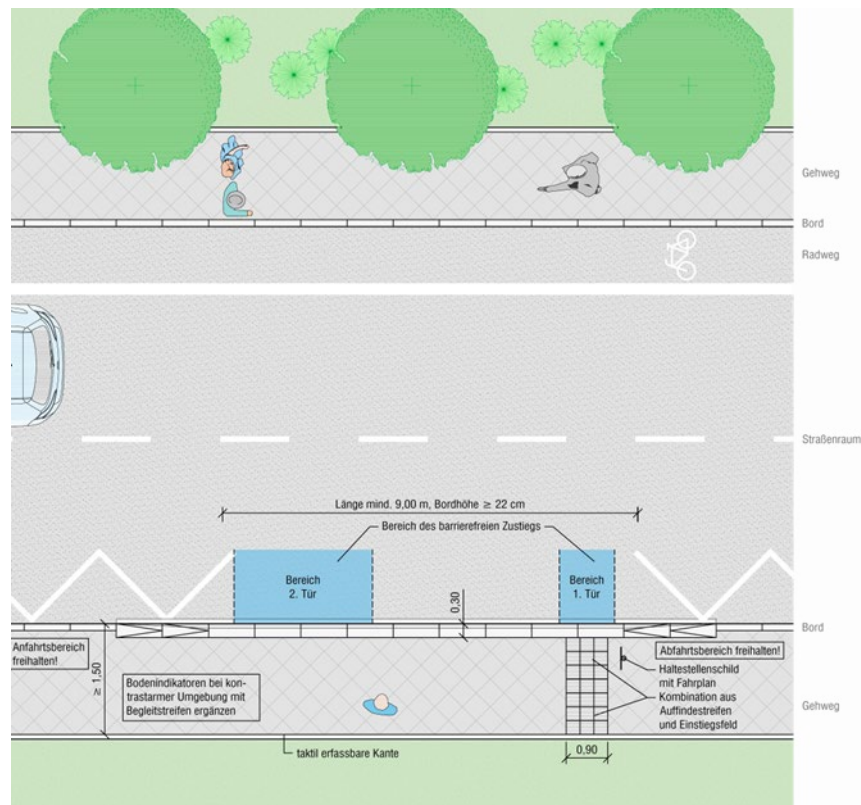


Abbildung VIII-2-2: Musterhaltestelle bei beengten Flächenverhältnissen © RMV, Quelle: RMV 2019, S.25

- Da die Länge traditioneller Busbuchten für die spaltfreien Anfahrt in der Regel nicht ausreicht, sollten diese in Kap-Haltestellen umgebaut werden. Sprechen verkehrssicherheitsrelevante Aspekte (z. B. an Schulen, bei Haltestellen an Außerortsstraßen) oder straßenverkehrstechnische Restriktionen gemäß den Regelwerken und Richtlinien zum Straßenentwurf, wie der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) oder der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) dagegen, sind die Busbuchten so auszubauen, dass die Fahrgeometrie eine spaltarme Anfahrt erlaubt [vgl. FSGV 2006, 2012].

VIII-2.4.3 Länge von Haltestellen

Die Länge einer Haltestelle bestimmt sich anhand verschiedener Faktoren:

- betrieblich bzw. fahrplanseitig notwendige Anzahl gleichzeitig haltender Busse;
- im Verkehrsgebiet eingesetzte Fahrzeugkategorien bzw. Fahrzeuglängen (Midi-, Solo-, Gelenkbus);
- Sicherheitsabstände und sonstiger Raumbedarf.

Bei den meisten standardisierten Fahrzeugtypen ist die vordere Tür in einem Bereich von 0,50 m bis 1,90 m angebracht, während sich die zweite Tür zwischen 4,80 m und 8,00 m hinter der Fahrzeugfront befindet. Zählt man eine angrenzende Fläche hinzu, ergibt sich eine Soll-Länge einer Standardhaltestelle für einen 12m-Solobus von rund 9 m für den

Längsabschnitt, der eine Bordsteinhöhe von mindestens 20 cm über Fahrbahnniveau aufweisen muss.

Die im Einfahrabschnitt der Haltestelle empfohlene niedrigere Bordsteinhöhe einer differenziert ausgestalteten Kap-Haltestelle dient dazu, dass Busse an spurführende Hochborde herangefahren werden können, ohne dass der Fahrzeugboden dadurch Beschädigungen erleidet.

Verhindern Grundstückseinfahrten oder andere Unterbrechungen die Anlage einer regelkonformen Haltestellenlänge, so ist deren Anpassung u. U. akzeptabel. Die zweite Fahrzeugtür muss noch auf Höhe des angehobenen Haltestellenabschnitts zum Stehen kommen. Dafür muss die Haltestelle schon im Zulauf geradlinig erreichbar sein, damit der Bus ohne größere Lenkbewegung an den verkürzten Hochbordabschnitt gefahren werden kann. Ansonsten ist eine Standortverlegung der Haltestellenposition zu prüfen.

VIII-2.4.4 Bordsteinhöhe

- Die Bordsteinhöhe beträgt im Haltebereich der ersten und zweiten Tür im Regelfall 22 cm. Gemäß europäischer Norm beträgt die Fußbodenhöhe des Busses an der zweiten Tür 25 cm über Fahrbahnhöhe bzw. 27 cm an den weiteren Türöffnungen. Somit wird das maximale Spaltmaßes von 5 cm in der Höhe eingehalten.
- Ist diese Bordsteinhöhe aus nachweislichen Gründen nicht realisierbar, ist im Haltestellenbereich mindestens eine Bordsteinhöhe von 18 cm und für die Auslage der Rampe eine Breite von mindestens 2,50 m notwendig.
- Ist eine Anfahrt der Haltestelle nicht ohne Überstreichen von Teilen des Bordsteins möglich oder Haltestellenbereich wegen Einfahrten zu kurz, kann die Bordsteinhöhe so differenziert werden, dass der Bordsteinbereich außerhalb des barrierefreien Einstiegs (in der Regel Tür 2) niedriger ist. Empfohlen wird, im Anfahrbereich eine niedrigere Bordsteinhöhe anzulegen.
- Bei der Fahrzeugbeschaffung (siehe **Kapitel IX**) ist die Anfahrbarkeit von Haltestellen mit hohen Bordsteinen zu berücksichtigen (Innenschwenktüren oder Schwenkschiebetüren).

VIII-2.4.5 Haltestellenbreite

- Die Breite des Haltestellenbereichs darf im Regelfall 2,50 m nicht unterschreiten, da für die Auslage einer fahrzeuggebundenen Rampe 0,90 m Platz und für das Manövrieren von Rollstühlen, aber auch Kinderwagen mindestens eine Fläche von 1,50 m x 1,50 m benötigt wird. Die Mindestbreite von 2,50 m ist auch erforderlich, damit es zu keinen Behinderungen zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen sowie dem Fußverkehr und wartenden Fahrgästen kommt.
- Ist aufgrund der räumlichen Situation eine Breite von 2,50 m nicht realisierbar, darf auch in Ausnahmefällen das Mindestmaß von 1,50 m nicht unterschritten werden, um die Zugänglichkeit für Rollstühlen und Kinderwagen zu erhalten und einen Sicherheitsabstand von 0,50 m zur Fahrbahn zu gewährleisten. Bei einer Breite von

1,50 m kann nicht mehr auf eine fahrzeugseitige Rampe aufgefahren werden kann. Daher ist in diesem Fall eine spaltarme Anfahrt und ein Hochbord von mindestens 22 cm (besser 24 cm) besonders wichtig.

VIII-2.4.6 Taktils Leitsystem

- Für sehbehinderte Menschen sind die Haltestellen und die zugehörigen Querungsbereiche mit Bodenindikatoren gemäß DIN 32984 zu versehen, die sowohl taktil bzw. akustisch (z. B. durch den Blindenlangstock) als auch visuell (durch einen starken Kontrast) wahrnehmbar sind. Neben den Leitstreifen, die den Weg durch die Haltestelle markieren, markieren Auffindestreifen den Bereich, wo die erste Tür des Busses zum Stehen kommt.

VIII-2.4.7 Haltestellenmobiliar

- Das Haltestellenmobiliar ist so anzuordnen, dass eine Durchgangsbreite von mindestens 1,50 m freigehalten wird und im Bereich der 2. Tür mindestens eine Manövrierfläche für Rollstuhl/ Kinderwagen von 2,50 m x 2,50 m (in Ausnahmefällen 1,50 m x 1,50 m) besteht. Informationsvitrinen und Fahrplankästen sind auf eine Lesehöhe von 1,30 m anzuordnen, um auch kleinen bzw. im Rollstuhl sitzenden Menschen das Lesen der Fahrplaninformationen zu ermöglichen. Um das nahe Herantreten zu ermöglichen, sollten vor Vitrinen und Fahrplankästen keine Bänke oder Abfallbehälter platziert werden. In Fahrgastunterständen ist ein Standplatz für Menschen im Rollstuhl vorzusehen.

VIII-2.4.8 Haltestellenumfeld

- Eine Zuwegung mit ausreichend breiten Gehwegen (gemäß Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06) und abgesenkte Querungsmöglichkeiten mit taktilen Elementen sind Voraussetzung für die barrierefreie Erreichbarkeit von Haltestellen. Beim barrierefreien Umbau von Haltestellen ist daher auch das Haltestellenumfeld einzubeziehen.

VIII-2.4.9 Ausnahmen barrierefreier Ausbau

In Einzelfällen sind Ausnahmen von der Verpflichtung zum barrierefreien Haltestellenausbau möglich, wenn ein Ausbau nach Prüfung aller Alternativen aus den folgenden Gründen nicht möglich bzw. sinnvoll ist:

- Eine Verlegung oder Aufhebung der Haltestelle ist absehbar.
- Die Haltestelle wird ausschließlich im Rufbusverkehr mit Vans oder Kleinbussen angefahren.
- Die Haltestelle liegt in einer Steigung (maximale Längsneigung der Warteflächen von 3 % gemäß HBVA kann nicht eingehalten werden, daher keine sichere Aufstellfläche für Rollstuhl/Kinderwagen möglich).

- Auch unter Berücksichtigung einer Straßenumgestaltung ist aufgrund eines engen Straßenquerschnitts kein regelnaher (Teil-) Ausbau und auch keine Haltestellenverlegung möglich.
- Haltestellen, in deren Umkreis auch mittelfristig keine oder nur eine geringere Bebauung existiert und daher nur mit einer sehr geringen Frequentierung⁵ zu rechnen ist (z. B. an Aussiedlerhöfen).
- Die Haltestelle liegt außerorts und ist nicht an ein befestigtes Fußwegenetz angeschlossen (hier wird aber angeregt einen Anschluss an das Fußwegenetz zu prüfen und die Haltestelle wenigsten teilweise auszubauen).

Die Einordnung einer Haltestelle zu den oben genannten Ausnahmefällen stellt keine grundsätzliche Entbindung von der Verpflichtung zum barrierefreien Ausbau dar. So sind im Rahmen von Straßensanierungsmaßnahmen grundsätzlich alle Nebenanlagen einschließlich der Haltestellen zu betrachten.

- Eine Voraussetzung für die Ausstattung von Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI-Anzeigen) ist die verbund- bzw. kreisweite Vorhaltung entsprechender Hintergrundsysteme. Diese sind bei der OREG vorhanden.
- Die Haltestellen sollen sich in den Orts- und Stadtbildcharakter einfügen. Im Odenwaldkreis kommen standardmäßig zwei Ausführungen in Frage: Stahlkonstruktion mit transparenten Seitenwänden für städtisches Umfeld und Holzblockbauweise mit transparenten Seitenwänden für dörfliche Umgebung (Abbildung VIII-2-4).

VIII-2.5 Haltestellenausstattung

Die spezifischen Haltestellenkomponenten dienen der Wiedererkennung und der Fahrgastführung im Sinne einer hochwertigen Visitenkarte des straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis. Die Komponenten sind auch Voraussetzung für eine einheitliche Bestückung mit Fahrgastinformationsmedien.

Für einen zeitgemäßen ÖPNV muss eine betreiberübergreifende Integration verschiedener Verkehrsunternehmen auf einem einheitlichen Haltestellenschild und einem einheitlichen Aushangplan erfolgen. Die Ausstattung von Haltestellen im Verbundgebiet des RMV bestimmt sich nach einheitlichen und verbundweiten Gestaltungsregeln [vgl. RMV 2016].

Die Ausstattung der Haltestellen besteht mindestens aus den in § 32 BOKraft vorgeschriebenen Elementen, die überwiegend der verkehrsrechtlichen Kennzeichnung der Haltestelle und der Fahrgastinformation dienen (Mast, Schild und Aushangkasten).

Darüber hinaus gehören zur Mindest- bzw. Minimalausstattung der Bushaltestellen im Odenwaldkreis nachfolgend aufgeführte Komponenten:

- Haltestellenmast bzw. Haltestellenstele,

⁵ Vgl. Kapitel V-3.2

- Haltestellenschild bzw. Beklebung der Haltestellenstele
- Fahrplankasten bzw. Fahrgastinformationsvitrine.

VIII-2.5.1 Haltestellenschild und Abfallbehälter

Haltestellenschilder dienen zur Kennzeichnung von Haltestellen sowohl für Fahrgäste als auch für andere Verkehrsteilnehmer. Daher sind sie gut sichtbar aufzustellen.

Das Haltestellenschild enthält folgende Elemente:

- Das „H“-Zeichen auf dem Haltestellenschild hat als StVO-Verkehrszeichen 224 Wirkung auf den allgemeinen Straßenverkehr. So gilt auf einer Länge von 15 Meter vor und hinter dem Schild ein Parkverbot. Je nach Standort müssen ggf. zusätzliche flankierende Maßnahmen zur Freihaltung des Haltestellenbereiches vorgesehen werden (z. B. Markierung von Sperrflächen).
- Haltestellenname
- Liniennummer mit Endziel (bei mehr als 2 Linien nur Liniennummer)
- Gestaltungselemente gemäß RMV-Vorgaben

Bei Austausch und Erneuerung von Haltestellenschilder sind diese gemäß Gestaltungsmuster (Abbildung VIII-2-3) zu beschriften.

Der genaue Standort des Haltestellenzeichens bzw. der genaue Punkt für die Aufstellung des Haltestellenmastes bestimmt sich nach verkehrsbehördlicher Anordnung. Dabei ist eine ausreichende Durchgangsbreite für den Fußgängerverkehr (Kinderwagen, Rollstühle) sowie die Bedeutung des Haltestellenschildes als offizielles Verkehrsschild zu beachten.

Vereinzelnd sind noch Haltestellenkennzeichnungen nach dem früheren Standard der vor-maligen Verkehrsgemeinschaft Odenwaldkreis (kurz „VGO-Standard“) vorhanden. Diese behalten bis zu ihrem Austausch ihre Gültigkeit.



Abbildung VIII-2-3: Muster eines im Odenwaldkreis zu priorisierenden Haltestellenschildes mit abgerundeten Ecken nach den Standards des RMV [Quelle: OREG]

Im Innerorts- und Nachbarortsverkehr schreibt die BOKraft an „verkehrsreichen Haltestellen“ ein Papierkorb vor, der im Odenwaldkreis von den Städten und Gemeinden gestellt wird. Abfallbehälter sollten nicht gemeinsam mit dem Fahrplankasten montiert werden, um die Zugänglichkeit des Fahrplankastens zu gewährleisten und Belästigungen durch Gerüche bzw. vom Abfall angelockte Insekten zu vermeiden.

VIII-2.5.2 Wartehallen und Sitzgelegenheiten

Wartehallen schützen Fahrgäste beim Warten vor Regen und gegen Lärm und Schmutz des Individualverkehrs. Angesichts des Klimawandels wächst aber ihre Bedeutung auch als Schutz gegen starke Sonneneinstrahlung. Neue Wartehallen sind daher so zu gestalten, dass ihre Dächer auch Schatten spenden.

Damit die Wartehalle ihre Schutzfunktion erfüllen kann, aber trotzdem gut einsehbar ist, sind die Seitenwände transparent zu gestalten. Um sehbehinderten Menschen ausreichen den Kontrast zu bieten und Glasflächen auch für Vögel sichtbar zu machen, kommen Be-
klebungselemente nach RMV-Vorgaben zum Einsatz.

In den Wartehallen ist eine Fläche für Rollstuhl/Kinderwagen von Sitzbänken freizuhalten. Weiterhin sind Sitzbänke nicht vor Vitrinen anzuordnen.

Bei der Materialwahl für die Sitzflächen sind nicht kälteleitenden Materialien (z. B. Holz) vorzuziehen.

Bei der Aufstellung von Wartehallen sind die Vorgaben aus Kapitel VIII-2.4.7 zu beachten (ggf. sind Konstruktionen ohne Seitenwände aufzustellen).



Abbildung VIII-2-4: Wartehallen als Stahlkonstruktion (links) und in Holzblockbauweise (rechts).
[linkes Foto: HMS des RMV]

VIII-2.5.3 Fahrgastinformation

Je nach Anzahl der Linien, die die Haltestelle bedienen, nehmen ein oder mehrere Fahrplankästen oder eine Vitrine die Aushangfahrpläne auf. Bushaltestellen an Umsteigepunkten, Bahnhöfen oder Publikumsschwerpunkten (öffentliche Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen, Einkaufs- und Gesundheitseinrichtungen) sollten zusätzlich weitergehende Informationen - wie Liniennetzplan, Tarifinformation und ggf. Informationen zur Nutzung bedarfsgesteuerte Angebote – aufweisen. Zudem ist Aushangfläche vorzusehen, die zur Eigenwerbung und bei Bedarf für Sonderinformationen (Baustellen, Veranstaltungsverkehere etc.) genutzt werden kann.

Bei der Positionierung der Fahrgastinformationen sind die Vorgaben aus Kapitel VIII-2.4.7 zu beachten. Vitrinen und Fahrplankästen müssen gut erreichbar sein und in der Höhe so positioniert werden, dass sie auch von kleinen Personen und aus dem Rollstuhl aus lesbar sind.

VIII-3 Typisierung von Mängeln im Haltestellennetz

Obwohl im Odenwaldkreis sukzessive Haltestellen modernisiert werden, bestehen, aufgrund der großen Anzahl an Haltestellen und begrenzten finanziellen Mitteln, Mängel im Haltestellennetz. Viele Haltestellen erfüllen demnach die in Kapitel VIII-2 formulierten Anforderungen zumindest teilweise nicht. Durch die Priorisierung aufkommensstärkerer Haltestellen betreffen diese Mängel jedoch überwiegend Haltestellen mit geringerer verkehrlicher Bedeutung. Die nachfolgenden Ausführungen zeigen daher – angesichts von rund 825 Haltestellenpositionen im Odenwaldkreis – vorhandene typische Schwachstellen und Mängel bei den Haltestellen exemplarisch auf.

VIII-3.1 Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit

Gewisse Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit treten bei Haltestellen auf, die sich an anbaufreien Außerortsstraßen oder an Innerortsstraßen ohne Gehweg befinden. Diese Haltestellenpositionen bestehen baulich zumeist nur aus einem Masten mit dem vorgeschriebenen Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO) am Fahrbahnrand (Abbildung VIII-3-1). In der Regel fehlen gegenüber Haltestellen in bebauten Gebieten

- befestigte Warteflächen,
- Gehwege,
- Querungshilfen,
- Beleuchtungen und
- Schutzmöglichkeiten vor schlechter Witterung.

Durch die bauliche Situation und den fließenden Verkehr ergeben sich für die Fahrgäste einige Komforteinbußen in der Reisekette, und zwar

- beim Zu- und Abgang zu/von der Haltestelle,
- beim Warten sowie
- beim Ein- und Ausstieg in das/aus dem Fahrzeug.

Zum einen nehmen diese Haltestellen eine wichtige Funktion der räumlichen Erschließung wahr. Außerorts gelegene Einrichtungen und kleinere Siedlungsplätze (Aussiedlerhöfe o. ä.) werden durch diese „einfachen“ Haltestellen angebunden – vor allem im schulbezogenen Linienverkehr –, sodass deren Andienung unverzichtbar ist.

Zum anderen ist die Fahrgastfrequentierung oft sehr gering, weshalb ein vollwertiger Ausbau von Straßenbaulastträgern und Kommunen aus finanziellen Gründen nur selten in Erwägung gezogen wird.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Haltestellenpositionen an anbaufreien Außerortsstraßen wird die Anregung an die Straßenverkehrsbehörden herangetragen zu prüfen, ob Hinweise oder ggf. auch Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Kraftfahrzeugverkehr

eingerrichtet werden können. Des Weiteren kann der Straßenbulasträger für eine befestigte Wartefläche sorgen.



Abbildung VIII-3-1: Beispiele für einfache Haltestellen an anbaufreien Außerortstraßen: ohne Wartefläche (links) und mit Wartefläche (rechts). [Fotos: HMS des RMV]

VIII-3.2 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität

Eine eingeschränkte Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste liegt dann vor, wenn die Haltestellenbereiche

- abseitig gelegen,
- schlecht einsehbar,
- nicht ausreichend beleuchtet sind und daher
- kein ausreichendes (subjektives) Sicherheitsgefühl aufkommen lassen,
- zu kleinen Warteflächen oder zu kleinen Fahrgastunterständen aufweisen und damit einem hohen Fahrgastaufkommen nicht gewachsen sind.

Zudem wird die Aufenthaltsqualität an Haltestellen durch fehlende Warteflächen, Unterstände und Sitzgelegenheiten negativ beeinflusst. Die aufgezählten Aspekte sind vor allem in Hinblick auf die Schaffung eines für alle potenziellen Fahrgäste nutzbaren ÖPNV-Systems von Bedeutung (vgl. **Kapitel V-2.4**). Konkret beziehen sich die Defizite bei der Aufenthaltsqualität oftmals auf vorhandene Fahrgastunterstände (Abbildung VIII-3-2),

- deren Seitenwände fehlend, beschädigt oder nicht transparent sind,
- die für Fahrgäste und Passanten sowie für das Fahrpersonal beim Heranfahren nicht einsehbar sind,
- deren bauliche Gestaltung nicht mehr zeitgemäß ist,
- die sich in einem ungepflegten Zustand befinden,

- die – obwohl ggf. modernisiert – nicht stufenfrei erreichbar sind (betrifft auch die Wartefläche),
- die – obwohl ggf. modernisiert – keine Sitzgelegenheiten bieten.



Abbildung VIII-3-2: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter Aufenthalts- und Nutzungsqualität: ungepflegte Wartehalle (links) und nur teilweise befestigter Haltestellenbereich mit Stufen (rechts). [Rechtes Foto: HMS des RMV]

VIII-3.3 Fehlende Barrierefreiheit

Zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV-Systems im Kreisgebiet ist es erforderlich, dass mobilitätseingeschränkte Fahrgäste so weit wie nur möglich ohne Hilfestellung Dritter zu-recht-kommen (vgl. **Kap. V-3**). Darüber hinaus bietet Barrierefreiheit auch einen allge-
meinen Mehrwert, durch den einfacheren und komfortableren Ein- und Ausstieg. Insbeson-
dere für Personen mit Gehhilfen/Rollatoren, Kinderwägen oder großem Gepäck bietet Bar-
rierefreiheit einen großen Vorteil. Ein wesentlicher Teilbaustein zur Gewährleistung dieser
Barrierefreiheit ist der Ausbauzustand der Zugangsstellen. Insbesondere Bushaltestellen
mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätsein-
schränkungen (im Rollstuhl sitzend, mit Geh- oder Sehbehinderungen), die nicht mit nie-
derflurgerechten Hochborden und taktile Leiteinrichtungen (Leitstreifen, Aufmerksam-
keitsfelder) versehen sind, stellen eine Zugangshürde und somit eine Systemschwach-
stelle dar. Hierzu gehören nachfolgend aufgeführte Haltestellentypen:

- Umsteigehaltestellen (Bahn/Bus und Bus/Bus),
- stark frequentierte Haltestellen in Innenstadtlagen oder an Schulzentren,
- Haltestellenpositionen an sozialen und anderen publikumswirksamen Einrichtun-
gen,
z. B. an Einkaufszentren und Dienstleistungsschwerpunkten, Einrichtungen für Be-
hinderte und Senioren, Krankenhäusern, Schwimmbädern oder Veranstaltungshal-
len.

In vielen Fällen wurden diese Haltestellen beim Ausbau priorisiert. Dennoch gibt es auch hier noch erheblichen Ausbaubedarf (Abbildung VIII-3-3).

Die auch der Barrierefreiheit dienende visuelle und akustische Information durch DFI-Anzeigen ist aktuell nur an wenigen Haltestellen verfügbar. Dies sind die ausgebauten Umsteigehaltestellen an den Bahnhöfen in Bad König, Erbach, Höchst i. Odw. und Michelstadt sowie vereinzelt auch andere zentrale Haltestellen (z. B. Erbach „W.-von-Siemens-Straße“).



Abbildung VIII-3-3: Beispiele für Verknüpfungshaltestellen ohne barrierefreie Gestaltung: Oberzent-Hetzbach „Bahnhof“ (links) und Michelstadt „Hallenbad“ (rechts). [linkes Foto: HMS des RMV]

VIII-3.4 Unzureichender barrierefreier Ausbaustand

Ausgebaute Haltestellen können ihren Bestimmungszweck nicht voll erfüllen, falls die in den in Kapitel VIII-2.4.1 genannten Richtlinien für Bushaltestellen nicht eingehalten werden.

In der Praxis kommt es vor, dass ausgebaute Haltestellenpositionen den ihnen zugeordneten Aufgaben nicht in vollem Umfang gerecht werden (generelle Feststellung):

- Die Sonderbordsteine weisen eine geringere Höhe als 18 cm auf (16-18 cm), wodurch weiterhin eine zu hohe Reststufe in das Fahrzeug besteht.
- Die Haltestellen sind so angelegt, dass die Abschnitte mit Sonderborsteinen fahrgeometrisch nicht optimal angefahren werden können, z. B. in Knotenpunktbereichen oder bei zu kurz angelegten Busbuchten, die den Anforderungen der RAST 06 an ausgebaute Haltestellenpositionen nicht entsprechen (zu Busbucht vgl. linkes Foto in Abbildung VIII-3-4).
- Bei Haltestelle mit Sonderbordsteinen in Kurvenlagen lässt sich bei zu kleinen Krümmungsradien kein barrierefreier Übergang zwischen allen Türen des

Fahrzeugs und dem Bussteig herstellen, da die Spaltbreiten weit über 5 cm verbleiben. Bei einer Krümmung der Sonderbordsteinanlage nach Innen sind zudem Beschädigungen am Bordstein und am Fahrzeug unvermeidlich.

- Die erforderliche Mindestbreite der ausgebauten Wartefläche von 2,5 m wird durchgängig oder punktuell (z. B. durch Einbauten) deutlich unterschritten (rechtes Foto in Abbildung VIII-3-4). Auf solchen Bussteigen ist auf der Höhe der zweiten Bustür eine Wendemöglichkeit für Rollstuhlfahrer oder für Kinderwagen daher nicht mehr gegeben.
- Bei Haltestellen mit Sonderbordsteinen geht beim Kneeling, dem seitlichen Absenken des Fahrzeugs, unter gewissen Umständen eine Verletzungsgefahr für wartende Fahrgäste aus, falls die Sonderbordsteine nicht aus Randsteinen bestehen, die nach unten abgerundet sind und das Fahrzeug auf Distanz halten. Außerdem sind Beschädigungen der Reifenflanken möglich.
- Die Länge des Sonderbordabschnittes ist für die dort verkehrenden Fahrzeuge (neben Midibussen auch Solobusse und ggf. Gelenkbusse), für eine dichte Fahrzeugfolge oder für das Abwarten von Anschlüssen an einer Haltestellenposition nicht ausreichend ausgelegt (rechtes Foto in Abbildung VIII-3-4).
- Haltestellenpositionen sind zwar ausgebaut und mit Sonderbordsteinen versehen, aber es gibt vom übrigen öffentlichen Straßenraum keine stufenfreien Zuwegungen dorthin
- Haltestellen wurden in jüngster Vergangenheit zwar richtlinienkonform neu angelegt oder ausgebaut, gleichwohl fehlen taktile Leitelemente für sehbehinderte Fahrgäste oder diese sind nicht als eine durchgehende bzw. geschlossene Kette an entsprechenden Leitelementen ausgebildet sind.



Abbildung VIII-3-4: Beispiele für ausgebaute Haltestellen mit begrenzter barrierefreier Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (fehlende oder unvollständige Leitstreifen, Haltestellenbreite unter 1,50 m). [Fotos: HMS des RMV]

VIII-3.5 Eingeschränkte verkehrliche Funktionalität

Die Nutzung von Haltestellen kann durch mehrere Faktoren eingeschränkt sein. Folgende Kombinationen treten dabei auf:

- Eine Haltestelle kann durch einen Bus – dauerhaft oder temporär – nicht ordnungsgemäß angefahren werden, weil die baulichen Zustände der Straßeninfrastruktur oder Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer (parkende Fahrzeuge, Wirtschaftsverkehr) dies nicht erlauben (vgl. linkes Foto in Abbildung VIII-3-5).
- Durch fehlende Fahrbahnmarkierungen wird ein innerörtlicher Haltestellenbereich optisch nicht herausgehoben, so dass keine klare Abgrenzung zum ruhenden Verkehr entsteht.
- Die Zuwegungen im öffentlichen Straßenraum zu einer Haltestelle sind weder fahrgast- noch behindertengerecht, weil Gehwege fehlen, Gehwegbreiten zu schmal sind, Fußwege keine Beleuchtung haben, Treppenstufen Hürden darstellen oder andere bauliche Situationen zu subjektiven oder tatsächlichen Hindernissen werden (vgl. rechtes Foto in Abbildung VIII-3-5).
- Eine Haltestelle kann die ihr zugewiesene verkehrliche Funktion nicht erfüllen, da diese beispielsweise fußläufig nur durch Umwege erreichbar ist, sich nicht in räumlicher Nähe ihres Bestimmungsorts befindet oder nur einseitig vorhanden ist.
- Haltestellen sind – zum Teil jahreszeitlich bedingt – durch Vegetation verdeckt und vom öffentlichen Straßenraum kaum mehr als solche zu erkennen.



Abbildung VIII-3-5: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter verkehrlicher Funktionalität (links wurde inzwischen verbessert und dient nur zur Illustration) [Fotos: HMS des RMV]

VIII-3.6 Keine durchgängige Außendarstellung

Haltestellen werden als „Visitenkarten“ des ÖPNV bezeichnet, deren optisches Erscheinungsbild zugleich eine wirksame Form der Außendarstellung ist (zu einer unzeitgemäßen Erscheinung der Wartehallen vgl. Kap. VIII-3.2). Im Odenwaldkreis folgt ein Großteil der Haltestellenmasten einem verbundweit standardisierten System mit hohem Wiedererkennungswert für Fahrgäste und Öffentlichkeit.

Uneinheitliche Haltestellenmasten und -beschilderungen erschweren eine durchgehende Außendarstellung im Corporate Design. In diesem Zusammenhang sind zu erwähnen:

- Haltestellenposition fehlen Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO), Haltestellennamensschild oder Fahrplankasten, obwohl eine fahrplanmäßige Bedienung vorgegeben wird.
- Haltestellenpositionen werden dauerhaft mit provisorischen Masten markiert, obwohl es sich um reguläre und fahrplanmäßig angefahrne Haltestellen handelt.
- Haltestellenpositionen des allgemeinen Linienverkehrs sind nicht im vorgegebenen Alt- oder Neudesign gehalten, obwohl diese regelmäßig bedient werden.

VIII-3.7 Unzureichende Informationsmöglichkeiten

Wegekette gehen stets eng mit Informationsketten einher, weshalb nutzungsrelevante Fahrgastinformationen an den Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im ländlichen Raum zumindest durchweg in visueller Form vorzuhalten sind [vgl. auch § 40 Abs. 4 PBefG]. Die Informationssysteme sollen vorzugsweise einem einheitlichen Gestaltungsschema folgen, um sowohl eine hohe Wiedererkennbarkeit als auch eine leichte Nutzbarkeit gewährleisten zu können.

Die Informationsmöglichkeiten an regulär bedienten Haltestellen des Linienverkehrs sind dann als unzureichend oder gar als mangelhaft einzustufen, wenn

- haltestellen- oder linienbezogene Fahrpläne sowie ergänzende Fahrgastinformationen temporär oder dauerhaft fehlen (vgl. linkes Foto in Abbildung VIII-3-6);
- Fahrgastinformationen bei Innerortshaltestellen in bebauter Umgebung wegen fehlender Straßenbeleuchtung bei Dunkelheit nicht lesbar sind;
- diese permanent oder temporär für alle Nutzergruppen nicht oder nur schwer erreichbar oder erkennbar sind (vgl. rechtes Foto in Abbildung VIII-3-6);
- diese von kleinen Personen, Personen im Rollstuhl und Kindern nicht erkennbar sind, weil zu hoch angebracht oder nicht stufenfrei erreichbar;
- Sondersituationen nicht hinreichend bekannt gegeben werden (z. B. Baustellen, Linienwegänderungen, temporäre Nichtbedienung);
- Vitrinen und Fahrplankästen zerstört oder anderweitig unleserlich sind;
- Wegeleitungen (Beschilderungen) fehlen oder unbrauchbar sind.



Abbildung VIII-3-6: Beispiele für Haltestellen ohne ausreichende Informationsmöglichkeiten. [Fotos: HMS des RMV]

Defizite bei der Fahrgastinformation bestehen auch, durch (Teil-)Ausfälle von älteren DFI-Anlagen (Abbildung VIII-3-7). Deren Wartung wird durch Ersatzteilmangel und veraltete Komponenten erschwert.



Abbildung VIII-3-7: Beispiele für gestörte bzw. nicht funktionierende DFI-Anzeigen.

VIII-4 Betreiberübergreifendes Haltestellenmanagement

Die von der OREG wahrgenommene Regieaufgabe des Haltestellenmanagements (vgl. **Kap. X-3**) dient einer betreiberübergreifenden Integration verschiedener Verkehrsträger mittels eines einheitlichen Haltestellenschildes und eines einheitlichen Aushangfahrplans sowie der Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zuganges zu der mit öffentlichen Mitteln geförderten Haltestelleninfrastruktur.

Die gesetzliche Mindestausstattung von Haltestellen nach § 32 BOKraft (Mast, Schild und Aushangkasten) befindet sich im Odenwaldkreis im Eigentum der Odenwälder Ver-

kehrsbetriebe GmbH (ODVB) als Infrastrukturunternehmen. Diese verpflichtet sich auf Grundlage der mit der OREG getroffenen Vereinbarung über die Bereitstellung von ÖPNV-Haltestelleninfrastruktur im Odenwaldkreis nach § 7 Abs. 1 Ziff. 6 i. V. m. § 10 HÖPNVG zur diskriminierungsfreien Überlassung an dritte Verkehrsunternehmen und führt in Zusammenarbeit mit der OREG jährliche Investitionsprogramme zur Erneuerung der Haltestellen gemäß den Standards der OREG durch.

Das betreiberübergreifende Haltestellenmanagement, für dessen Gewährleistung die OREG vom Verkehrsunternehmen eine Betriebsumlage erhebt, umfasst folgende Leistungen:

- Herstellung und Austausch der Abfahrtspläne,
- zweimal jährlich Sichtprüfung auf Beschädigung und festen Stand,
- Beseitigung eventueller Beschädigungen,
- einmal jährlich Reinigung von Haltestellenschild und Kasten für Aushangfahrplan.

Übergeordnete und langfristige Zielsetzung des Haltestellenmanagements ist die Beseitigung der in Kapitel VIII-3 aufgeführten Mängel. Insbesondere wird von der OREG die Herstellung eines kreisweit einheitlichen Ausstattungsniveaus aller Abfahrtspositionen nach den Mustervorgaben in Kapitel VIII-2 bis zum Jahr 2029 sowie nach den Festlegungen der vorgenannten Vereinbarung verfolgt.

VIII-5 Angebotskonzept

Für die Erfüllung der in diesem Nahverkehrsplan definierten Standards (Kapitel VIII-2) und die Beseitigung der bestehenden Mängel im Haltestellennetz (Kapitel VIII-3) sind Maßnahmen erforderlich, die über gewöhnliche Instandhaltungsarbeiten hinausgehen und gesonderte Planungen und finanzielle Mittel erfordern.

VIII-5.1 Barrierefreier Ausbau

Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit ist die vordringliche Aufgabe zur Erfüllung der gesetzlichen Bestimmungen und der Anforderungen an das Haltestellennetz. Aus der Bestandsaufnahme (Kapitel VIII-1) geht hervor, dass hier noch großer Handlungsbedarf im Odenwaldkreis besteht. Dieser steht jedoch im Kontrast zu den limitierten Umsetzungsmöglichkeiten durch die begrenzten Kapazitäten in Planung und Bau sowie die finanziellen Lagen der Straßenbaulastträger. Daher folgt der Ausbau einer Priorisierung (Kapitel VIII-2.2). Zudem wird der Ausbau dort zurückgestellt, wo das Fahrgastaufkommen die mit dem Ausbau verbundenen Kosten nicht rechtfertigt oder die räumlichen Gegebenheiten keinen Ausbau zulassen. Die jeweiligen Ausnahmen sind in Kapitel VIII-2.4.9 definiert.

Da der barrierefreie Ausbau in der Zuständigkeit der Straßenbaulastträger liegt, obliegt diesen die Planung und somit auch die Entscheidung über den barrierefreien Ausbau der Haltestellen in ihrer Zuständigkeit. In **Anlage VIII-1** werden alle Haltestellenpositionen im Odenwaldkreises aufgelistet mit den Angaben der zuständigen Straßenbaulastträger zum

aktuellen Zustand der Barrierefreiheit und dem geplanten Jahr des Abschlusses des Ausbaus bzw. der angewandten Ausnahme, falls kein Ausbau geplant ist. Dem zufolge bestehen Ausbauvorhaben an 11 Haltestellenpositionen in den kommenden Jahren (Abbildung VIII-5-1).

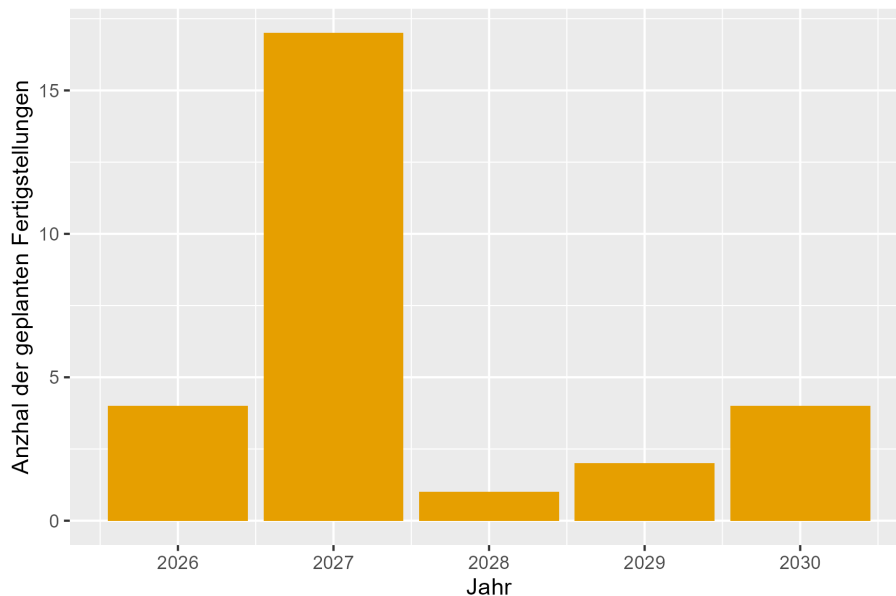


Abbildung VIII-5-1: Anzahl der geplanten neu barrierefrei ausgebauten Haltestellenpositionen pro Jahr.

Basierend auf den Angaben der Straßenbulasträgern zum vorgesehenen Ausbau barrierefreier Haltestellen (siehe **Anlage VIII-1**) wurde eine Kostenschätzung zur Ermittlung des Finanzbedarfs in den jeweiligen Zeiträumen erstellt. Die in Tabelle VIII-5-1 angegebenen Werte für Kosten des barrierefreien Umbaus stellen dabei nur eine grobe Schätzung dar. Konkrete Kosten können erst mit der Planung für jede einzelne Haltestellenposition ermittelt werden, da sich der Umbauaufwand nach der jeweiligen örtlichen Situation richtet. Zudem ist die Kostenentwicklung in der Bauwirtschaft während der Laufzeit des Nahverkehrsplan nicht vorhersehbar.

Für die Kostenschätzung wurden die zum Umbau vorgesehene Haltestellen – je nach Bauaufwand – in eine von drei Kategorien eingeordnet, denen jeweils ein Pauschalwert⁶ zugeordnet wurde:

■ **Standorte mit geringem Umbauaufwand:**

Implementierung Bordsteinerhöhung und Leitstreifen am bestehenden Standort, der sonst Anforderung an Barrierefreiheit erfüllt
(Kostenannahme: 50.000 Euro netto pro Haltestellenposition)

⁶ Der Pauschalwert errechnet sich aus Baumaßnahmen der vergangenen Jahre. Die Werte dienen daher nur als Anhaltspunkt und können aktuelle und künftige Preisentwicklungen nicht berücksichtigen.

- **Standorte mit mittlerem Umbauaufwand:**
weitreichendere Anpassungen an Bordsteinhöhe bzw. Haltestellenbreite
(Kostenannahme: 75.000 Euro netto pro Haltestellenposition)
- **Standorte mit großem Umbauaufwand:**
Umbau Busbucht in Buskap, Verlagerung oder völliger Umbau von Haltestellenposition
(Kostenannahme: 100.000 Euro netto pro Haltestellenposition)

Die Kosten sind von den zuständigen Straßenbaulastträgern aufzubringen. Kommunen können für den barrierefreien Haltestellenausbau Fördermittel gemäß hessischen Mobilitätsfördergesetz beantragen.

Straßenbaulast-träger	Mastpositionen mit geplantem Umbau	Kostenschätzung
Bad König	0	-
Brensbach	5	375.000 €
Breuberg	4	300.000 €
Brombachtal	0	-
Erbach	2	150.000 €
Fr.-Crumbach	0	-
Höchst i. Odw.	0	-
Lützelbach	0	-
Michelstadt	0	-
Mossautal	0	-
Oberzent	0	-
Reichelsheim	0	-
Hessen Mobil	17	1.275.000 €
Summe	11	2.100.000 €

Tabelle VIII-5-1: Anzahl der geplanten barrierefreien Umbauten von Haltestellenpositionen und Schätzung der damit verbunden Kosten

VIII-5.2 Erneuerung von Haltestellenschildern

Die OREG beabsichtigt die Erneuerung von 432 Haltestellenmasten und deren Schildern. Ziel der Erneuerung ist einerseits der Austausch der wenigen verbliebenen Schilder, die noch nicht dem RMV-Design entsprechen (siehe auch VIII-3.6). Andererseits sollen somit auch viele inzwischen stark verschlissene Schilder ersetzt werden. Somit erlangt der ÖPNV im Odenwaldkreis in Zukunft ein gepflegteres, einheitlicheres und zeitgemäßes Auftreten.

Der Austausch von Masten betrifft das gesamte Kreisgebiet mit Schwerpunkten in Gemeinden, in denen in Vergangenheit wenige Schilder ersetzt wurden. Das Projekt wird vom Land Hessen aus Mitteln des Mobilitätsfördergesetzes unterstützt.

VIII-5.3 Erneuerung von Haltestellenmobiliar

Die Ausstattung der Haltestellen mit zeitgemäßen Haltestellenmobiliar (Wetterschutz, Sitzgelegenheiten) obliegt den Städten und Gemeinden. Die Erneuerung von Haltestellenmobiliar ist insbesondere im Zuge des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen oder weiteren Maßnahmen zur Umgestaltung des Ortsbildes zu berücksichtigen – zumal dann Fördermittel für die Gesamtmaßnahme beantragt werden können. Bei der Erneuerung des Haltestellenmobiliars sind auch die Verantwortlichkeiten für die Pflege und Wartung innerhalb der Stadt oder Gemeinde festzulegen.

VIII-5.4 Neuinstallation und Erneuerung von DFI-Anzeigen

Im Sinne eines modernen und fahrgastgerechten ÖPNVs beabsichtigt die OREG die Neuinstallation von 39 DFI-Anzeigen (siehe Tabelle VIII-5-2) sowie die Erneuerung der 24 bestehenden DFI-Anzeigen im Kreisgebiet (siehe Tabelle VIII-5-3). Dynamischen Fahrgastinformation bietet Echtzeitangaben zu den Abfahrtszeiten durch elektronische Anzeigetafeln. Durch die Integration in die bestehenden Informationssysteme können diese Anzeigen etwa im Verspätungsfall die geänderte Abfahrtszeit angeben oder in Echtzeit über Betriebsstörungen informieren. DFI-Anzeigen sind darüber hinaus auch ein Gewinn für die Barrierefreiheit, da alle geplanten Anzeigen die Informationen auch auf Knopfdruck akustisch ausgeben können.

Für die Neuinstallation sind ausgewählte bedeutsame Haltestellen vorgesehen. Die Anzeigetafeln werden dort direkt in den Haltestellenmast integriert. Die Erneuerung der bestehenden Anzeigen ist durch die zunehmenden Ausfallzeiten der alten Bestandstechnik erforderlich. Die Installation und Inbetriebnahme ist bis Ende 2028 vorgesehen. Das Projekt wird vom Land Hessen aus Mitteln des Mobilitätsfördergesetzes unterstützt.

Ortsteil	Haltestelle	Mastbezeichnung	Zeilenanzahl
Erbach	Landratsamt	Vbahnhof	2
Erbach	Landratsamt	Nbahnhof	2
Erbach	Neckarstr.	Vlauerba	2
Michelstadt	Friedhof	Nstockh	2
Michelstadt	Gymnasium	Vstockhm	2
Michelstadt	Hallenbad	Nstockhe	4
Michelstadt	Hallenbad	Vstockhe	4
Michelstadt	Hammerweg	Vowhalle	4
Michelstadt	Hammerweg	Nowhalle	4
Michelstadt	Odenwaldhalle	Nstockh	4
Michelstadt/Steinbach	In den Dorfwiesen	Nschleif	2
Michelstadt/Steinbach	Toom-Markt	Nxxx	2
Michelstadt/Vielbrunn	Römerstr.	Vweckbac	2
Oberzent/Beerfelden	Gammelsbacher Str.	Ngammels	2
Oberzent/Beerfelden	Markt	Vairlenb	2
Oberzent/Beerfelden	Post	Nhetzbac	2
Oberzent/Beerfelden	Post	Vhetzbac	2
Reichelsheim/Beerfurth	B 38	Nbockenr	2
Reichelsheim/Beerfurth	B 38	Vbockenr	2
Reichelsheim	Reichenberghalle	Vmichelb	2
Reichelsheim	Schwimmbad	Nkopfhst	2
Reichelsheim	Volksbank	Vgerspre	2
Reichelsheim	Volksbank	Ngerspre	2
Fränkisch-Crumbach	Kirche	Nnkainsb	2
Fränkisch-Crumbach	Kirche	Vnkainsb	2
Michelstadt/Würzburg	Hauptstraße	Nb47	2
Bad König	C.-Weyprecht-Schule	Nkopfhst	4
Brensbach	Ortsmitte	Vreichel	2
Brensbach	Ortsmitte	Nreichel	2
Breuberg/Neustadt	Kath. Kirche	Vsandbac	2
Breuberg/Neustadt	Kath. Kirche	Nsandbac	2
Breuberg/Sandbach	Grundschule	Nneustad	2
Breuberg/Sandbach	Grundschule	Vneustad	2
Langenbrombach	Zeller Str.	Vzell	2
Langenbrombach	Zeller Str.	Nzell	2
Höchst/Hassenroth	Brunnen	Nhumemtr	2
Höchst	Montmelianer Platz	vBahnhof	2
Lützelbach	Rathaus	Vseckmau	2
Mossautal/Hüttenthal	Grundschule	Nschleif	2

Tabelle VIII-5-2: Standorte der neuen DFI-Anzeigen

Gemeinde/Stadt	Haltestellenbezeichnung	Zeilenanzahl DFI
Höchst	Bahnhof Nbus	11
Höchst	Bahnhof Nzug	11
Höchst	Bussteig A	4
Höchst	Bussteig B	4
Höchst	Bussteig C	4
Höchst	Bussteig D	4
Bad König	Bahnhof Bussteig A	11
Bad König	Bahnhof Bussteig C	11
Bad König	Bahnhof Bussteig B	4
Michelstadt	Bahnhof	11
Michelstadt	Bahnhof	11
Michelstadt	Bahnhof	11
Michelstadt	Bussteig A	4
Michelstadt	Bussteig B	4
Michelstadt	Bussteig C	4
Michelstadt	Bussteig D	4
Michelstadt	Bussteig E	4
Michelstadt	Bussteig F	4
Erbach	Bahnhof	11
Erbach	Bahnhof	11
Erbach	Bahnhof Bussteig A	4
Erbach	Bahnhof Bussteig B	4
Erbach	Werner-v-Siemens-Straße (Vbrücken)	4
Erbach	Werner-v-Siemens-Straße (Nbrücken)	4

Tabelle VIII-5-3: Standorte der zu erneuernden DFI-Anzeigen

IX Fahrzeuge

IX-1 Bestandsaufnahme

Die im Odenwaldkreis eingesetzten Fahrzeuge gliedern sich in verschiedene Fahrzeugkategorien auf. Das maximale Fahrzeugalter und die Ausstattungsmerkmale sind nach diesen Kategorien differenziert.

In die **Kategorie A** fallen alle Busse, die im Takt verkehrenden Linienverkehr eingesetzt werden. Dabei handelt es sich um Busse mit einer zeitgemäßen Ausstattung und einem Fahrzeugalter bis maximal 10 Jahren. Derzeit werden Busse mit Dieselmotor eingesetzt, die mindestens die Abgasnorm Euro 6 erfüllen. Bei den Fahrzeugen der Kategorie wird differenziert zwischen:

- Kategorie A1: Niederflurbusse im Überlandverkehr
- Kategorie A2: Niederflurbusse im Stadtverkehr (z. B. im CityBus-System für Erbach und Michelstadt)

Zur **Kategorie B** gehören Busse, die auf Verstärkerfahrten oder im RufBus-Verkehr eingesetzt werden:

- Kategorie B1: Busse, die ergänzend im Ausbildungsverkehr zum Einsatz kommen dürfen. Dies trifft auf kapazitative Verstärkerfahrten auf den Haupt- und Erschließungslinien ebenso zu wie auf die Bedienung rein schulbezogener Linien. Bei den Fahrzeugen der Kategorie „B1“ sind Abstriche beim Fahrzeugalter (bis 15 Jahre), beim Fahrgastkomfort und bei der Abgasnorm gegenüber Fahrzeugen der Kategorie „A“ erlaubt. Unter den Fahrzeugen der Kategorie B1 befinden sich derzeit Busse mit einer Einstiegshöhe bis 38 cm, die damit nicht barrierefrei sind.
- Kategorie B2: Kleinere Fahrzeuge für die bedarfsgesteuerte Angebotsform RufBus und für einzelne, fest bediente Fahrten mit geringem Fahrgastaufkommen (z. B. im schulbezogenen Linienverkehr auf Nebenrelationen zu/von kleinen Stadt-/Ortsteilen). Der abweichende Fahrzeugeinsatz (hier: Kleinbus mit beschränkter Sitzplatzanzahl anstatt herkömmlicher Kraftomnibus) wird gegenüber den Fahrgästen im Fahrplan kommuniziert.

Für das Produkt taxOMobil werden Vans oder Pkw - u.a. von Unterauftragnehmern aus dem Taxi- bzw. Mietwagengewerbe eingesetzt, die als **Kategorie C** geführt werden.

Derzeit werden im lokalen Busverkehr 68 Fahrzeuge eingesetzt, die sich gemäß Tabelle IX-1-1 auf die einzelnen Fahrzeugkategorien aufteilen.

Kleinbus	MidiBus Kat. A	Midibus Kat. B	Solobus Kat. A	Solobus Kat. A m. Anhänger	Solobus Kat. B	Gesamtergebnis
8	5	2	23	2	28	68

Tabelle IX-1-1: Anzahl der im lokalen Busverkehr eingesetzten Fahrzeuge nach Fahrzeugkategorie (Stand: 2025)

IX-2 Dekarbonisierung

IX-2.1 Saubere Fahrzeuge Beschaffungs-Gesetz

Mit dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG) wurden EU-Vorgaben (Richtlinie 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG) zur Beschaffung von Fahrzeugen für öffentliche Aufträge in nationales Recht umgesetzt.

Das Gesetz legt für öffentliche Aufträge,

- deren Auftragsbekanntmachungen nach dem 2. August 2021 veröffentlicht wurden oder
- deren Aufforderung zur Angebotsabgabe nach dem 2. August 2021 erfolgte (SaubFahrzeugBeschG §10),

Quoten für den Einsatz von sauberen Antrieben bei Straßenfahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen M (Personenbeförderung) und N (Güterbeförderung) fest.

Im ÖPNV sind folgende Fahrzeugklassen vom Gesetz betroffen:

Fahrzeugklasse (Unterklasse)	M1	M2	M3 (Klasse A)	M3 (Klasse I)
Fahrzeugtyp	Pkw, Van	Kleinbus	(Midi-)Bus mit Stehplätzen	„Stadtbus“*
Sitzplätze zusätzlich zum Fahrzeugbedienplatz	bis 8	über 8	bis 22	über 22
Gesamtgewicht (Tonnen)	--	unter 5	über 5	über 5
Beschaffungsquote sauberer Fahrzeuge (Zeitraum 01/2026 bis 12/2030)	38,5% Fahrzeuge mit 0 g CO ₂ -Ausstoß	38,5% Fahrzeuge mit 0 g CO ₂ -Ausstoß	65% (davon die Hälfte lokal emissionsfrei)	65% (davon die Hälfte lokal emissionsfrei)
* lt. Gesetzestext: „Fahrzeuge [...] mit klassischer Aufbauart der Klasse I mit einer zulässigen Personenzahl von mehr als 22 Personen ohne den Fahrer, die so konstruiert sind, dass Bereiche für Stehplätze vorgesehen werden, um ein häufiges Ein- und Aussteigen der Fahrgäste zu ermöglichen“ (SaubFahrzeugBeschG §4, Abs. 2)				

Tabelle IX-2-1: Vom SaubFahrzeugBeschG betroffene Fahrzeugklassen im ÖPNV-Sektor

Busse der Klasse M3, die nicht zu den in Tabelle IX-2-1 genannten Fahrzeugklassen gehören, fallen derzeit¹ nicht unter die Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG. So auch nicht die im Odenwaldkreis zur Kategorie A1 gehörenden Überlandbusse (M3 Klasse II), die auf die überwiegende Beförderung sitzender Fahrgäste ausgerichtet sind und deren Mehrzweckfläche nicht mehr Platz einnimmt als 2 Sitzbänke. Nicht auszuschließen ist aber, dass sich verschärfte EU-Vorgaben ab 2031 auch auf Überland- und Reisebusse auswirken.

Weiterhin gelten die Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG nicht für Aufträge, deren Kilometerleistung bzw. Auftragsvolumen unter folgendem Limit bleiben (SaubFahrzeugBeschG §3, Abs. 2):

- Geschätzter Jahresdurchschnittswert von 1 Mio. Euro oder
- jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von 300.000 km.

Wird der Auftrag an ein Unternehmen vergeben, dass nicht mehr als 23 Straßenfahrzeuge betreibt, erhöhen sich die Werte wie folgt:

- Geschätzter Jahresdurchschnittswert von 2 Mio. Euro oder
- jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von 600.000 km.

IX-2.2 Umsetzung im Odenwaldkreis

Eine im Auftrag der OREG und der Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH erstellte Machbarkeitsstudie² kommt zu dem Schluss, dass beim Einsatz von Batterie-Elektrobussen mit nächtlicher Ladung ein Großteil der heutigen Fahrzeugumläufe (Status-quo) durch Umlaufoptimierungen ohne Fahrzeugmehrbedarf auf einen sauberen Antrieb umgestellt werden könnte. Rechnet man die Kapazität einer neuen frischen Traktionsbatterie ließen sich bei Verwendung einer Zusatzheizung etwa 84% der Umläufe ohne zusätzliche Fahrzeuge umstellen. Wird der Strom der Traktionsbatterie auch zur Heizung benutzt, wären es etwa 77% der Umläufe. Geprüft wurde auch der Aufwand für die Umstellung der bestehenden Betriebshöfe.

Die Umstellung würde aber erhebliche Investitionen erfordern. So kommt es bei Elektrobussen zu mehr als einer Verdoppelung der Beschaffungskosten im Vergleich zu Dieselbussen. Eine Inanspruchnahme von Fördermitteln wäre daher unverzichtbar, würde aber die Mehrkosten auch nicht vollständig decken. Erschwerend kommt dazu, dass die Bereitstellung von Fördermitteln vom politischen Willen und der finanziellen Situation bei den Fördermittelgebern abhängt. So kann nicht langfristig mit der Gewährung von Fördermitteln gerechnet werden bzw. Fördertöpfe sind kleiner als die Nachfrage. Die Nutzung

¹ Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 167)

² VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH (2024): Machbarkeitsstudie zur Einsatzmöglichkeit von Bussen mit alternativen Antrieben - Technologieentscheidung für die Dekarbonisierung der Busflotte im Odenwaldkreis (Abschlussbericht Juni 2024)

verschiedener Fördertöpfe (z.B. Land Hessen, EU) wäre möglich, ist aber ebenfalls wegen verschiedener Zeitpunkte von Förderaufrufen schwer planbar.

Eine Umsetzung zum Zeitpunkt der nächsten Ausschreibungen kann daher allenfalls im kleinen Stil erfolgen. Dabei läge der Fokus auf die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben, sprich den benötigten Fahrzeugen der Fahrzeugklassen gemäß Tabelle IX-2-1.

IX-3 Anforderungsprofil

Für die im ÖPNV im Odenwald eingesetzten Fahrzeuge gelten Mindeststandards, die je nach Kategorie differenziert sein können. Mindeststandards helfen, die Qualität im ganzen Netz zu sichern und gleiche Wettbewerbsbedingungen bei Ausschreibungen herzustellen. Daher gelten Mindeststandards auch für Ersatzfahrzeuge, die aufgrund von ausgefallenen Regelfahrzeugen zum Einsatz kommen.

IX-3.1 Allgemeine Anforderungen

Unabhängig der hier aufgestellten Mindestanforderungen sind die jeweils aktuellen gesetzlichen Bestimmungen der StVO, der StVZO und der BOKraft einzuhalten. Dem Odenwaldkreis bzw. der OREG steht es im Rahmen des Ausschreibungswettbewerbs frei, Fahrzeuge zu fordern, die höherwertige Ausstattungen aufweisen oder höhere Umweltstandards erfüllen. Diese Aussage gilt analog für die Verkehrsunternehmen, die Fahrzeuge mit höherwertiger Ausstattung oder mit höheren Umweltstandards einsetzen dürfen.

Alle im öffentlichen Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge im Odenwaldkreis haben in einem technisch und betrieblich einwandfreien sowie sauberen Zustand zu sein, darüber hinaus äußerlich und im Inneren gepflegt in Erscheinung zu treten. Das Fahrzeughöchstalter liegt bei 10 Jahren (nach erster Inbetriebnahme). Für Fahrzeuge der Kategorie B1 sind Fahrzeuge bis zu einem Alter von 15 Jahren zugelassen. Für Fahrzeuge mit sauberen Antrieben kann ein höheres Fahrzeugalter zugelassen werden, um die erhöhten Anschaffungskosten zu kompensieren.

Alle geforderten technischen Fahrzeugzusatzausstattungen sind im laufenden Betrieb ihren jeweiligen Bestimmungen nach einzusetzen.

In den Fahrzeugen ist ein der Jahreszeit angemessenes Raumklima durch Einschalten von Klimaanlage, Lüftungs- oder Heizsystem durch das Fahrpersonal sicherzustellen. Der Aufenthalt der Fahrgäste ist in Anbetracht der vorherrschenden Witterung angenehm zu gestalten.

Fahrgastrelevante Ausstattungsmerkmale, wie z. B. Fahrgastinformationssystem, Kneeling, Rampe und Videoanlagen, müssen stets einsatzbereit sein. Schäden an diesen sind unverzüglich und nachhaltig zu beheben. Im Interesse einer kunden- und qualitätsorientierten Dienstleistungserbringung sollten die Mängel daher spätestens nach 48 Stunden behoben sein.

IX-3.2 Barrierefreiheit

Zur Gewährleistung einer vollständigen Barrierefreiheit, ist im Busbetrieb (Kategorie A1, A2, B1) bei allen Bussen ein niederfluriger Einstieg sowie die Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne Prinzip (sowohl optisch als auch akustisch) zu gewährleisten. Dabei muss gewährleistet werden, dass Fahrzeuge und Haltestellen bezüglich der Dimensionierung, Bordsteinhöhe und Fahrgeometrie miteinander kompatibel sind.

Die eingesetzten Busse haben grundsätzlich mindestens an einer Tür einen niederflurigen Einstieg (Niederflur- oder Low-Entry-Busse) und einen Mehrzweckbereich, der zur Aufstellung von Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen dient.

Im Falle von Außenschwingtüren ist deren Funktionsfähigkeit an Hochborden zu gewährleisten. Im Innenbereich ist durch EU- Richtlinie 2001/85/EG bereits verpflichtend, mobilitätseingeschränkten Personen eine barrierefreie Nutzung inklusive des Zugangs zum Fahrzeug zu ermöglichen. Dafür ist gegenüber Tür 2 (zwischen der ersten und zweiten Achse) eine Sondernutzungsfläche mit Anlehnplatte (Prallplatte) und Sicherheitsgurt für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen vorzusehen, ebenso wie eine Klapprampe/ Lift zum Ein- und Aussteigen. Die Größe der Sondernutzungsfläche ist gemäß den RMV-Mindeststandards für Busse gegenüber von Tür 2 mit einer Größe von mindestens 900 x 2.000 Millimetern oder neben Tür 2 auf der rechten Fahrzeugseite mit einer Größe von mindestens 900 x 1.500 Millimetern“ auszuführen [vgl. RMV 2019a]. Sie dient gleichzeitig als Stehperron. Bei Gelenkbussen ist eine zweite Sondernutzungsfläche gegenüber Tür 3 vorzusehen. Die Sondernutzungsfläche ist mit entsprechenden Haltewunschtastern (berührungsempfindlich) und an der zweiten Tür Taster für die Rampenanforderung in Reichweite der Rollstuhlfahrer einzurichten.

Für Sehbehinderte sind die Einstiegsbereiche, Stufen im Fahrzeug sowie die Griffstangen in einem optischen Kontrast zur übrigen Farbgestaltung auszuführen. Griffstangen in unmittelbarer Nähe der Türen sind durch eine spezielle Riffelung zu kennzeichnen.

Auch bei RufBus-Angeboten und sonstigen Bedarfsverkehren ist die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu gewährleisten. Dafür müssen die eingesetzten Fahrzeuge Stauraum für die Mitnahme von Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen haben. Bei RufBus-Angeboten ist – durch Vorhaltung speziell ausgestatteter Fahrzeuge – die Beförderung von auf den Rollstuhl angewiesenen Personen auch ohne Umsetzen zu gewährleisten. Zur Erleichterung des Einstiegs müssen Kleinbusse eine elektrisch ausklappbare Tritstufe aufweisen.

IX-3.3 Fahrgastkomfort

Damit der ÖPNV auch als Alternative zu Individualverkehrsmitteln wahrgenommen wird, ist dem Fahrgastkomfort besondere Beachtung zu schenken. Der Kostenanteil für eine komfortablere Ausstattungsmerkmale ist im Vergleich zu den Kosten für die Fahrzeugtechnik relativ gering – hat aber sowohl Wirkung auf die Fahrgastzufriedenheit als auch auf den Wiederverkaufspreis der Fahrzeuge. Erfahrungen zeigen zudem, dass die Hemmschwelle

für Vandalismus und Aggressionen mit einer als wertig wahrgenommenen Ausstattung steigt.

In der Fahrzeugkategorie A1 sind die Sitze als Überlandbestuhlung (Einzelsitze mit dickem Sitzpolster und hochgezogener Rückenlehne) sowie einem Mindestsitzabstand von 680 Millimeter auszuführen. In der Kategorie A2 ist eine gepolsterter Stadtbusbestuhlung vorgeschrieben. Busse der Kategorie B1, die auf Linien mit längeren Streckenverläufen eingesetzt werden, sollten ebenfalls Überlandbestuhlung aufweisen.

Da im Überlandverkehr längere Strecken zurückgelegt werden, sollten in der Regel alle Fahrgäste einen Sitzplatz finden. Dies auch, weil die eingesetzten Busse vorrangig für die Mitnahme sitzender Fahrgäste konzipiert sind. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften auf 60 km/h begrenzt ist, wenn Fahrgäste keinen Sitzplatz einnehmen können [vgl. § 3 Abs. 3 Ziffer 2b StVO].

Für kurze Streckenabschnitte sind Stehplätze zuzumuten, wenn die Geschwindigkeit von 60km/h nicht überschritten wird. Die Grenze, an der aus Fahrgastsicht eine längere Verweildauer aufgrund der Fahreigenschaften eines Busses als nicht mehr zumutbar einzustufen ist, ist bei einer regelmäßigen Besetzung erreicht, wenn

- neben allen Sitzplätzen zusätzlich
- über 70 % der fahrzeugseitig zugelassenen Stehplätze³ belegt sind.

Bei Großveranstaltungen und zu Sondersituationen (z. B. extreme Witterung, unvorhersehbare Ersatzverkehre) gelten die definierten Qualitätsmaßstäbe hinsichtlich der Platzkapazität ausnahmsweise nicht.

Bei der Innengestaltung ist auf eine harmonische Farbgestaltung zwischen Sitzpolsterung, Wand- und Bodenbelägen zu achten. Sitzpolster sollten einfarbig oder allenfalls dezent gemustert sein, um einen wertigen Eindruck zu vermitteln.

IX-3.4 Fahrgastinformation

Für die Fahrgastinformation sind außen an der Front- und Türseite der Busse Anzeigetafeln mit Liniennummer und Fahrtziel sowie ggf. Zwischenzielen, am Heck und an der türlosen Seite ist mindestens ein LED- Display mit der Liniennummer anzubringen.

In Hinblick auf blinde Fahrgäste wird empfohlen, dass von den außerhalb des Fahrzeugs wartenden Fahrgästen bei Bedarf akustische Informationen zu Fahrtziel, Liniennummer und bei Doppelhaltestellen auch Informationen zur Halteposition von einfahrenden bzw.

³ Die Zahl der zugelassenen Stehplätze berechnet sich nur nach der zulässigen Zuladung (bei einem theoretischen Durchschnittsgewicht je Fahrgast von 68 kg). Die vom Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gegebene Empfehlung von maximal vier Personen auf einen Quadratmeter Stehplatzfläche wird daher bei den zugelassenen Stehplätzen meist überschritten. Deshalb ist eine Vollausslastung der zugelassenen Stehplätze den Fahrgästen nicht zuzumuten.

sich in der Haltestelle befindlichen Fahrzeugen abgefragt werden können (z. B. mittels Fernbedienung, die mit den Fahrzeugen in der Umgebung kommuniziert).

Im Innenraum erfolgt die Information über die nächste Haltestelle sowohl über eine optische Anzeige (in Form eines breiten TFT- Bildschirms oder bei Fahrzeugen der Kategorie B1 einer LED-Anzeige) als auch über eine akustische Ansage („Zwei-Sinne-Prinzip“), die vom Bordrechner gesteuert wird. Neben der Anzeige der nächsten Haltestelle ist es ein Muss, auch die drei Folgehaltestellen (bei der LED- Anzeige in Form einer Laufschrift) darzustellen.

IX-3.5 Technische Ausstattung

Die Motorleistung der Fahrzeuge sowie die Wahl des Getriebes haben sich nach den topographischen Gegebenheiten im Odenwaldkreis zu richten. In den Wintermonaten (November bis März) ist der Einsatz von winterauglichen Reifen auf allen Fahrzeugen vorgeschrieben. Alle Neufahrzeuge sind mit einer ausreichend dimensionierten Klimaanlage auszustatten. Für den Fall einer Störung sind ausreichende Belüftungsmöglichkeiten wie Klappfenster und Dachluken vorzusehen. Da diese nur bei Ausfall der Klimaanlage genutzt werden, sollten sie abschließbar sein.

Die Fahrzeuge sind mit einem Bordrechner auszurüsten, der folgende Eigenschaften erfüllt:

- Automatische Ansteuerung des Fahrgastinformationssystems im Fahrzeug
- Datenübertragung für Anschlusssicherung und Echtzeitauskünfte über RMV- Auskunftssystem und dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI)

Bei den Abgasnormen der Dieselmotoren gelten die zum Zeitpunkt der Erstzulassung der Fahrzeuge aktuellen EU-weiten Bestimmungen, wobei höherwertige, von der Fahrzeugindustrie angebotene Standards oder eventuelle nationale Standards ebenso zur Anwendung kommen dürfen.

IX-3.6 Erscheinungsbild

Alle Fahrzeuge der Kategorien A und B weisen die RMV-Designelemente (Dachbanderole, RMV-Logo an Fahrzeugfront und Fahrzeugheck) auf. Fahrzeuge der Kategorien A1, A2 und B2 haben eine weiße Grundlackierung (RAL 9010), die mit OREG-Designelementen (Claim, produktspezifische Werbung) nach Vorgaben des Auftraggebers beklebt ist. Fensterflächen bleiben ansonsten frei von Werbung, ebenso Türen und Fahrzeugfront.

IX-3.7 Fahrzeuganforderungen lokale Verkehre (Zusammenfassung)

Nachfolgende Tabelle fasst die Anforderungen an die auf lokalen Verkehren im Odenwaldkreis eingesetzten Fahrzeuge zusammen. Die Fahrzeugkategorien sind in Kapitel IX-1 erklärt.

Anforderungen an die Fahrzeuge im lokalen straßengebundenen ÖPNV

Merkmale und Ausstattungen	Fahrzeugkategorien				
	„A-Bus“		„B-Bus“		taxOMobil
	A1	A2	B1	B2	C
Grundangaben					
Fahrzeuggrundtyp	Kraftomnibusse (KOM)		KOM	Kleinbus/ PKW	Van/ PKW
Beförderungskapazität (Mindestanzahl Fahrgastsitzplätze)	ab 9		ab 9	8	unter 9
maßgebende Einsatzfelder	Fahrten f. Grundangebot im Jedermann-Verkehr		Verstärkerfahrten SV	RufBus-Fahrten	taxOMobil-Fahrten
Bedienstandards (Linien)	HLS u. ELS	ILS	GVS (Ausb.)	ELS	GVS u. a.
Fahrzeugalter und Abgasstandard					
Abgasstandard genügt mindestens der Euro-Norm	VI	VI	VI	6	5
Alternative Antriebsformen und Leichtbauweisen erlaubt	X	X	X	X	X
max. Fahrzeugalter in Jahren	10	10	15	10	10
max. Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge der jeweiligen Kategorie in Jahren	7	7	-	-	-
Bei <u>Neubeschaffung aller</u> erforderlichen Fahrzeuge der betreffenden Kategorie zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme, dann Einsatz bis zum Vertragsende erlaubt	X	X	-	-	-
Fahrsicherheit					
Rückfahrkamera	X	-	X	-	-
aufgezogene Reifen mit sog. Alpine-Symbol  in den Wintermonaten Anfang Nov. bis Ende März; bei Fahrzeugen größer 7,5 t auf Antriebs- und Lenkachsen	X	X	X	X	X
Mindestprofiltiefen am Hauptprofil der Reifen (in Ergänzung zu § 36 StVZO)					
im Winter (Nov. bis März)	5 mm	5 mm	5 mm	5 mm	5 mm
im Sommer (April bis Okt.)	5 mm	5 mm	5 mm	5 mm	5 mm
aktive Sicherheitstechnik					
Anti-Blockier-System (ABS)	X	X	X	X	X
Anti-Schlupf-Regelung (ASR)	X	X	X	-	-

Merkmale und Ausstattungen	Fahrzeugkategorien				
	„A-Bus“		„B-Bus“		taxOMobil
	A1	A2	B1	B2	C
Betriebstüren und Einstiege					
mindestens eine Doppeltür	X	X	X	-	-
alle Betriebstüren fremdkraftbetätigt vom Fahrerarbeitsplatz aus bedienbar bzw. freizugeben	X	X	X	-	-
maximale Einstiegshöhe ab Straße bei stehendem Fahrzeug an allen Betriebstüren	270 mm (ggf. durch Kneeling)	270 mm (ggf. durch Kneeling)	270 mm (ggf. durch Kneeling)	380 mm (mit ausfahrbaren Trittstufen)	380 mm (ggf. mit ausfahrbaren Trittstufen)
Tür-Sicherheit					
Einklemmschutz mit Reversiereinrichtung	X	X	X	-	-
Wegfahrsperre bei geöffneter Tür hinten	X	X	X ¹	-	-
ausreichende Ausleuchtung des Tür- und ggf. Trittstufenbereiches, die (spätestens) beim Öffnen automatisch zugeschaltet wird	X	X	X	X	-
Fahrgastraum					
Einstieg					
stufenfreier Einstieg an allen Betriebstüren	X	X ²	-	-	-
stufenfreier Fahrgastraum zumindest zwischen Vorder- und Mitteltür („Low-Entry“)	X	X ²	-	-	-
max. Fußbodenhöhe (über Straßenebene)	-	-	-	650 mm	-
Rollstuhlplatz bzw. Sondernutzungsfläche					
mindestens 1 Rollstuhlstellplatz gemäß Anhang VII zur EU-RL 2001/85/EG bzw. nach UN/ECE-Regelung Nr. 107	X	X	-	-	-
Ausrüstung mit mindestens 1 Klappsitz für Begleitperson	X	X	-	-	-
mind. 1 Sondernutzungsfläche gemäß DIN 75 077	-	-	X	-	-
Rollstuhlmitnahme					
über von Hand zu betätigende, im Innenbereich angebrachte Rollstuhlklapprampe	X	X	-	-	-
Mitnahmemöglichkeiten für zusammenklappbare Kinderwagen und Rollstühle (ggf. im Gepäckraum)	X	X	X	X	X
Mitnahme Elektrorollstuhl	X	-	-	-	X ³
Mitnahme E-Scooter (bei entsprechender Kennzeichnung)	X	X	-	-	-

Merkmale und Ausstattungen	Fahrzeugkategorien				
	„A-Bus“		„B-Bus“		taxOMobil
	A1	A2	B1	B2	C
<u>Heizung, Klima und Lüftung im Fahrgastraum</u>					
leistungsfähige Heizungs- und Lüftungsanlage	X	X	X	X	X
Klimatisierung des Fahrgastraumes und des Fahrerarbeitsplatzes (bei KOM mind. gemäß VDV-Richtlinie 236/1)	X	X	-	X	X
<u>Sitze</u>					
Sitzflächen und Rückenlehnen gepolstert	X	X	X	-	-
einheitliches Design bzw. Muster der Polsterung über alle Sitze im Fahrzeug	X	X	X	-	-
Überlandausstattung mit hohen Rückenlehnen	X	-	-	-	-
Gepäckablagen	X	-	-	-	-
<u>Haltestangen</u>					
längs des Ganges mindestens einseitig waagerechte Haltestange an der Decke	X	X	X	-	-
Haltegriffe gangseitig an den Sitzen	X	X	X	-	-
senkrechte Haltestangen im Bereich der Ausstiege und der Sondernutzungs- bzw. Rollstuhlstellflächen	X	X	X	-	-
<u>Haltewunschtaasten</u>					
im Bereich der Ausstiege	X	X	X	-	-
an ausgewiesenen Sitzplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen und im Rollstuhlstellplatzbereich	X	X	X	-	-
gleichmäßig an geeigneten Stellen im übrigen Fahrgastraum	X	X	X	-	-
<u>Technik im Fahrgastraum</u>					
Hot Spot (WLAN) zur freien Nutzung durch Fahrgäste	X	-	-	-	-
Videoüberwachung	X	-	-	-	-

Merkmale und Ausstattungen	Fahrzeugkategorien				
	„A-Bus“		„B-Bus“		taxOMobil
	A1	A2	B1	B2	C
Fahrgastinformation					
<u>Basisinformationen im Wageninneren (Fahrgastraum)</u>					
optische Anzeige „Wagen hält“ und akustische Bestätigung des Haltewunsches	X	X	X	-	-
Fahrmikrofon und Lautsprecheranlage für Ansagen	X	X	X	-	-
deutl. sichtbarer Hinweis auf erhöhtes Beförderungsentgelt	X	X	X	-	-
Vorhaltung von Plakatflächen für die vom Aufgabenträger gestellten Informationen	X	X	X	-	-
Vorhaltung von Ausgabevorrichtungen („Dispenser“) für die vom Aufgabenträger gestellten Informationen	X	X	X	X	-
<u>Fahrgastinformationssystem im Wageninneren</u>					
automatische Ansage der nächsten Haltestelle	X	X	-	-	-
bei Bedarf manuelle Ansage der nächsten Haltestelle über Bordmikrofon	-	X	X	-	-
automatische optische Anzeige von Liniennummer, Fahrtziel und ggf. der nächsten Haltestellen	X	X	-	-	-
<u>Fahrtzielanzeigen am Wagenäußeren (gemäß § 33 BOKraft)</u>					
alle Anzeigen selbstleuchtend bzw. beleuchtet bei Dunkelheit	X	X	X	X	-
alle Anzeigen als tageshelle orange oder weiße LED-Matrix	X	X	-	-	-
zentral von Fahrerarbeitsplatz über den Bordrechner aus steuerbar für Fahrzeugfront, Einstiegsseite u. Heckseite in ausreichender Größe	X	X	X	X	-
Vertriebstechnik					
elektrische Fahrscheindrucker für Fahrscheinverkauf mit Funktionalitäten für E-Ticketing und ITCS	X	X	X	X	-
Anbringung auf Kassenbock mit Zahl Tisch und Geldwechsler am Fahrerarbeitsplatz	X	X	X	-	-
Fahrzeuggestaltung					
RMV-Designelemente	X	X	X	X	-
Weißelackierung (RAL 9010)	X	X	-	X	-

Merkmale und Ausstattungen	Fahrzeugkategorien				
	„A-Bus“		„B-Bus“		taxOMobil
	A1	A2	B1	B2	C
OREG-Basisstreifen	X	X	-	X	-
OREG-Designelemente (Claim, produktspezifische Werbung)	X	X	-	X	-
Betriebsleittechnik					
am Fahrerarbeitsplatz gut sichtbare Bereitstellung von Informationen zu Verlauf, Sollabfahrtszeiten und Anschlussbindungen der durchzuführenden Fahrt, exakte aktuelle Uhrzeit	X	X	X	X	-
Ausrüstung mit geeignetem Telekommunikationssystem mit Freisprechanlage zur Kommunikation von Anschlüssen u. mit Disponenten	X	X	X	X	X
Ausrüstung mit ITCS für Echtzeitinformationen	X	X	X	X	-
Legende					
	X	je nach Kontext entweder Vorgabe oder erlaubtes Merkmal			
	-	je nach Kontext entweder keine Vorgabe, nicht zutreffend oder technisch nicht möglich			
	¹	Ausrüstung mit Wegfahrsperrung für hintere Tür ist herstellerabhängig.			
	²	Bei Fahrzeugen mit einer Länge von unter 9,5 m genügen ein stufenfreier Ein- bzw. Ausstieg und eine Niederflrigkeit zwischen diesem Einstieg und dem Rollstuhlstellplatz.			
	³	Auf Anforderung durch den Fahrgast (Rollstuhlmitnahme wird bei Buchung abgefragt).			

Tabelle IX-3-1: Anforderungen an die Fahrzeuge im lokalen straßengebundenen ÖPNV (Fahrzeugmatrix)

IX-4 Mängelanalyse

Die derzeit eingesetzten Fahrzeuge entsprechen den Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan 2019 - 2024. Dort waren in der Kategorie B1 noch Fahrzeuge ohne Niederflureinstieg zugelassen. Diese entsprechen mittlerweile nicht mehr den Vorgaben für ein vollständig barrierefreies Verkehrssystem und sind bei künftigen Ausschreibungen nicht mehr zugelassen. Bei der Fahrgastinformation im Fahrzeug wird die nächste Haltestelle im Fahrzeug teilweise nur optisch und nicht wie es das Zwei-Sinne-Prinzip fordert auch akustisch angegeben. Ansonsten entsprechen die heute eingesetzten Fahrzeuge weitgehend den Anforderungen.

IX-5 Angebotskonzept

Bei den künftigen Ausschreibungen werden die im Anforderungsprofil aufgeführten Fahrzeuganforderungen berücksichtigt und ggf. bezüglich der technischen Vorgaben an aktuelle Regelungen angepasst. Im Vorfeld der Ausschreibungen wird geprüft, inwieweit die Anforderungen des SaubFahrzeugBeschG zu berücksichtigen sind.

Wird dafür Ladeinfrastruktur auf Betriebshöfen von Privatunternehmen errichtet, sind vertragliche Regelungen zu treffen, damit die (mit öffentlichen Mitteln geförderte) Infrastruktur nach der Laufzeit des Verkehrsvertrags auch von anderen Verkehrsunternehmen genutzt werden kann.

X Ergänzende Anforderungen

X-1 Anforderungen an die Qualität der Betriebsdurchführung

X-1.1 Beförderungskapazitäten

Außerhalb der Spitzenzeiten des Schülerverkehrs sind ausreichend große Fahrzeuge einzusetzen, die es ermöglichen, jedem Fahrgast einen Sitzplatz anzubieten. Im Innerortsverkehr sind kurzzeitig Stehplätze zu den Berufsverkehrszeiten hinzunehmen. Zu den Spitzenzeiten des Schülerverkehrs muss ebenfalls auf Stehplätze zurückgegriffen werden. Aus Komfortgründen dürfen jedoch je Standardbus maximal 80 Fahrgäste befördert werden, auch wenn die tatsächlich zugelassenen Fahrgastzahlen der betreffenden Fahrzeuge höher liegen. Zudem sind je Fahrt dabei mindestens 38 Sitzplätze anzubieten.

X-1.2 Betriebsstöruungsmanagement

Der Umgang mit Betriebsstörungen ist einheitlich und betreiberübergreifend entsprechend den folgenden Grundsätzen zu regeln:

Gewährleistung der Erreichbarkeit des verantwortlichen Disponenten während der Zeit der Betriebspflicht

Das Verkehrsunternehmen trägt dafür Sorge, dass während des fahrplanmäßigen Betriebs ein verantwortlicher Disponent unverzüglich telefonisch erreichbar ist. Dieser muss ermächtigt und in der Lage sein, die im Falle einer Betriebsstörung notwendigen Handlungen vorzunehmen sowie den Einsatz von Ersatzfahrzeugen und Ersatzpersonal oder die Organisation von Ersatzbeförderungen zu veranlassen.

Für den Kunden muss während der gesamten Betriebszeit die telefonische Erreichbarkeit eines kompetenten Ansprechpartners unter der kreiseinheitlichen Rufnummer der Mobilitätszentrale möglich sein, der etwaige Störungsmeldungen an den zuständigen Disponenten des betreffenden Verkehrsunternehmens weiterleitet. Ist der Disponent nicht erreichbar, wird im Rahmen des Betriebsstöruungsmanagements durch die OREG nach Kapitel X-2.2 unmittelbar eine Ersatzbeförderung zur Fahrtzielerreichung des Fahrgastes organisiert.

Fahrtzielgarantie innerhalb des Liniennetzes des Odenwaldkreises im Falle von Betriebsstörungen durch kostenfreie Ersatzbeförderung (binnen 30 Minuten im

Überlandlinienverkehr bzw. binnen 15 Minuten bei Innerortslinien) nach Bekanntwerden der Betriebsstörung

Im Falle einer Betriebsstörung aufgrund von Unfall, Panne, plötzlicher Krankheit des Fahrpersonals oder anderer unvorhersehbarer Ereignisse stellt das Betriebsstörungsmanagement des Verkehrsunternehmens sicher, dass den betroffenen Fahrgästen eine Ersatzbeförderung mit Einsatzwagen, Taxi oder anderen geeigneten Verkehrsmitteln gewährt wird (nähere Bestimmungen siehe Kapitel X-2.2).

X-1.3 Anschlusssicherung

Für definierte Knotenpunkte im Liniennetz (vgl. Tabelle VI-12-7 in **Kap. VI-12.2**) erfolgt eine verbindliche Anschlusssicherung zwischen den Verkehrsmitteln.

Grundsätzlich wird auf verspätete Anschlussverkehrsmittel bis zu 5 Minuten gewartet, bei Innerortsverkehren bis zu 3 Minuten (Wartezeitvorschrift). Die Anschlussinformationen werden als Echtzeit-Daten auf dem Bordrechner bereitgestellt. Das Fahrpersonal entscheidet nach den Umständen des Einzelfalls, ob aufgrund der Verspätungslage der Anschluss über die Wartezeitvorschrift hinaus gewährleistet werden kann oder ob entsprechend den Regeln der Betriebsstörung eine Ersatzbeförderung im Rahmen der Fahrtzielgarantie bereitzustellen ist.

X-1.4 Fahrgastinformation

Die Fahrgast- und Anschlussinformationen sind auf der Grundlage abgestimmter Fahrpläne betreiberübergreifend sicherzustellen.

Eine gemeinsame Fahrplan- und Leistungsplanung zwischen der Aufgabenträgerorganisation OREG und den Verkehrsunternehmen sichert ein hohes Qualitätsniveau des Fahrplanangebotes.

Die Fahrgastinformation erfolgt auf der Grundlage von Druck- und Online-Medien unter vorzugsweiser Nutzung des Informations- und Buchungssystems *odenwaldmobil.de*. Im Rahmen der Integration in eine verbundweite Datendrehscheibe nach VDV-Standard wird die Pünktlichkeit von Verkehrsmitteln auf Echtzeit-Datenbasis auf stationären oder mobilen Endgeräten dargestellt (ITCS).

Zum Zwecke der Mobilitätsberatung, des Mobilitätsmanagements und des Vertriebs sowie zur Sicherung des barrierefreien Systemzugangs ist mindestens eine personalbediente Mobilitätszentrale im Kreisgebiet vorzuhalten. Diese ist betreiberübergreifend bei der lokalen Nahverkehrsorganisation einzurichten und übernimmt wesentliche betriebliche Aufgaben des Mobilitätsmanagements.

X-1.5 Beschwerdemanagement

Die Entgegennahme und die Weiterbearbeitung von Beschwerden, Anregungen und Hinweisen der Fahrgäste in schriftlicher, mündlicher, telefonischer oder digitaler Form erfolgt

bei regionalen Linien i. d. R. durch die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, bei lokalen Linien durch die OREG als lokale Nahverkehrsorganisation.

Im Odenwaldkreis wird das Beschwerdemanagement betreiberübergreifend von der OREG im Rahmen des Regiemanagements wahrgenommen. Für die Annahme und Weiterleitung von Hinweisen und Beschwerden sind alle Mitarbeiter eines Verkehrsunternehmens mit Kundenkontakt verpflichtet, ebenso das Fahrpersonal nach der jeweiligen verkehrlichen Einzelsituation.

Die Verkehrsunternehmen und die OREG als lokale Aufgabenträgerorganisation nehmen am verbundweiten Beschwerdemanagementsystem in partnerschaftlicher Gegenseitigkeit teil. Hierfür nutzt die OREG das mandantenfähige Softwaretool „ELMA“ des RMV. Für die laufende Verbesserung der Qualität der angebotenen Verkehrsleistungen werden die eingehenden Beschwerden statistisch ausgewertet. In einem rückgekoppelten Verfahren sind bekanntwerdende betriebliche Qualitätsmängel dann durch die Verkehrsunternehmen zu beheben.

X-1.6 Vertrieb

Der Vertrieb von Verbundfahrausweisen auf allen eingesetzten Fahrzeugen und in den von den lokalen Betreibern geführten Vertriebsstellen ist einheitlich und betreiberübergreifend organisiert. Das Hintergrundsystem ist bei der OREG als lokaler Aufgabenträgerorganisation eingerichtet. Die jeweiligen Betreiber von Verkehrsdiensten im Odenwaldkreis sind in das Hintergrundsystem einzubinden bzw. haben dieses zu nutzen.

Abonnements des Jedermann- und Ausbildungsverkehrs werden im Odenwaldkreis ausschließlich im zentralen Vorverkauf durch die RMV-Mobilitätszentrale der Aufgabenträgerorganisation oder durch besonders zugelassene Stellen vertrieben. Hierzu bedient sich die OREG des verbundweiten Hintergrundsystems des RMV für das *eTicket Rhein-Main*.

Weiterhin betreibt die OREG das Informations- und Buchungssystem *odenwaldmobil.de* für Bedarfsverkehre, das ebenfalls als mandantenfähiges System den Betreibern von Verkehrsdiensten zur Verfügung steht. Die Nutzung anderer Systeme ist nicht zugelassen.

X-1.7 Fahrpersonal

Die Aufgabenfelder eines zeitgemäßen und kundenorientierten ÖPNV sind anspruchsvoll. Auf dem Gebiet des Odenwaldkreises darf im Linienbusverkehr daher nur entsprechend ausgebildete und qualifizierte Fahrpersonale zum Einsatz gelangen. Die Verkehrsunternehmen haben diese grundlegende Vorgabe bei Auswahl und Einsatz sicherzustellen und innerbetrieblich zu überwachen.

Entlohnung des Fahrpersonals

Die Untergrenze der Entlohnung des Fahrpersonals richtet sich bundesweit grundsätzlich nach der Mindestlohnhöhe, die in § 1 des Gesetzes zur Regelung eines allgemeinen

Mindestlohns (Mindestlohngesetz – MiLoG) nebst Rechtsverordnung in der jeweils aktuellen Fassung angegeben ist.

Soweit Verpflichtungen bei der Angebotsabgabe und Durchführung von Leistungen nach Maßgabe des HÖPNVG begründet sind, sieht das Hessische Vergabe- und Tariftreuegesetz (HVTG) in § 1 Abs. 5 die Beachtung einschlägiger Tarifverträge verpflichtend vor. Der nach HVTG vorgegebene Mindestlohn für das ÖPNV-Gewerbe ist für den Hauptauftragnehmer und auf dessen Unterauftragnehmer anzuwenden, sofern deren Leistungen unter die Bestimmungen des HVTG fallen.

Qualifizierung des Fahrpersonals

Über die gesetzliche Berufskraftfahrer-Qualifizierung nach der Richtlinie 2003/59/EG zur Grundqualifikation und Weiterbildung von Kraftfahrern hinaus sind weitergehende Anforderungen zu erfüllen, die in einem Qualifizierungsprogramm zur „Fachkraft im Verkehrsservice“ vermittelt werden. Alle im lokalen Busverkehr eingesetzten Fahrpersonale müssen über das Zertifikat „Fachkraft im Verkehrsservice“ verfügen. Dazu ist verpflichtend an den von der OREG durchgeführten Schulungen teilzunehmen.

Hinsichtlich der Mindestanforderungen an das Fahrpersonal sind im Einzelnen folgende Kriterien nachweislich zu erfüllen:

- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen kundenfreundlich und hilfsbereit zu zeigen.
- Das Fahrpersonal muss über hinreichende Ortskenntnisse verfügen, sich im RMV-Tarif (bei Bedarf in den Tarifen von Nachbarverbünden, sofern diese bei Verbundgrenzen überschreitenden Fahrten zur Anwendung kommen), im Fahrplangefüge der Linien, beim Liniennetz und bei Anschlussbeziehungen eines Verkehrsgebietes auskennen. Das Fahrpersonal muss außerdem in der Lage sein, dem Fahrgast einen richtigen Fahrschein auszustellen und sachlich korrekte, kundenorientierte Auskünfte zum Tarif und zur nachgefragten Verbindung zu erteilen. Hierfür sind angemessene Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift unerlässlich.
- Die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen inklusive des Fahrpersonals sind durch regelmäßige Schulungen und Fortbildungen entsprechend ihren Einsatzfeldern auf einem aktuellen fachlichen Kenntnisstand zu halten. Dies betrifft betriebliche, kundenbezogene, sicherheitsrelevante, tarifliche sowie technische Themenfelder. Zusammen mit dem Fahrpersonal sind in regelmäßigen Abständen Trainings im Umgang mit Konflikt- und Stresssituationen abzuhalten. Dies betrifft ebenso den angebrachten Umgang mit minderjährigen Fahrgästen im ausbildungsbezogenen Linienverkehr oder mit Fahrgästen im nächtlichen Freizeitverkehr.
- Das eingesetzte Fahrpersonal hat einheitliche Kleidung nach den Vorgaben des Aufgabenträgers im *odenwaldmobil.de*-Design zu tragen.
- Fahrgästen mit offensichtlichen Mobilitätseinschränkungen ist – sofern die betriebliche Lage es zulässt – bei Ein- und Ausstieg entsprechende Hilfestellungen durch das Fahrpersonal anzubieten. Das Fahrpersonal hat Personen im Rollstuhl bei Ein-

und Ausstieg in/aus dem Bus durch Ausklappen oder Ausfahren der Rampe aktiv zu unterstützen. Die Kneeling-Technik ist vorausschauend einzusetzen, wenn Ein- oder Aussteigevorgänge von erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu erwarten sind. Niederflurgerecht ausgebaute Haltestellenpositionen sind gradlinig anzufahren, so dass es zu einem tritt- und spaltfreien Übergang zwischen Wartefläche und Fahrzeug kommt (mit Lückenbreiten bzw. Tritthöhen von max. 5 cm).

- Über kurzfristig eingetretene Änderungen im Betriebsablauf – z. B. bei Anschlüssen, Haltestellen, Linienweg, Verspätungen – hat das Fahrpersonal die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich zu informieren sowie einen aktuellen Lagestand bei der Betriebsleitung einzuholen.
- Das Fahrpersonal hat offensichtliche Belästigungen von Fahrgästen durch andere Fahrgäste wahrzunehmen und diesen entgegenzuwirken, z. B. durch Aufforderung zum Aussteigen aus dem Fahrzeug, durch Benachrichtigung der Betriebsleitung oder durch Verständigung der Polizei.

Die aufgestellten Anforderungen gelten entsprechend ebenfalls für Fahrpersonale von Unternehmen des Taxen- und Mietwagengewerbes, falls diese bei bedarfsgesteuerten Angebotsformen als Unterauftragnehmer von Konzessionären fungieren.

X-2 Fahrgastgarantien

X-2.1 Mobilitätsgarantie „garantiert mobil!“

Jederzeit verfügbare, abrufbare Mobilität wird im Odenwaldkreis durch das Versprechen einer Mobilitätsgarantie umgesetzt. Diese gilt im gesamten Odenwaldkreis von der Ortschaft in das nächste (zuständige) Unterzentrum und immer auch in die Mittelzentren Erbach und Michelstadt. Eine tabellarische Übersicht der Relationen mit gültiger Mobilitätsgarantie ist als **Anlage X-1** beigefügt.

Zur Erfüllung der Mobilitätsgarantie in Zeiträumen ohne reguläres Fahrtangebot wird die Nutzung von *taxOMobil*-Fahrten ermöglicht. Diese Fahrten sind nicht fahrplangebundene, dynamische Beförderungsdienstleistungen im ÖPNV, die zur Erfüllung der Mobilitätsgarantie innerhalb des Bereitstellungszeitraums angeboten und mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens 60 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit gebucht werden können (siehe auch **Kapitel VI-3.5**). Diese Fahrten sind gegenüber dem RMV-Tarif zuschlagspflichtig.

Die Mobilitätsgarantie stellt damit sicher, dass der Fahrgast auf den Relationen, auf denen die Garantie gilt, immer ein Mobilitätsangebot erhält, das seinem zeitlichen Fahrtwunsch entspricht.

Die Mobilitätsgarantie überlagert und ergänzt das im Rahmen der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ festgelegte Angebotskonzept des fahrplanmäßigen Linienverkehrs. Eine Hierarchisierung des Angebots findet nicht statt. Der Fahrgast kann frei entscheiden, welche Angebote er im Rahmen der Mobilitätsgarantie nutzen will.

Die Flexibilisierung öffentlicher Mobilitätsangebote erfordert ein einheitliches Management in den Handlungsfeldern „Information“, „Buchung“ und „Bezahlvorgänge“ durch ein internetbasiertes Mobilitätsportal. Für den Odenwaldkreis wurde hierfür speziell das Informations- und Buchungssystem (IBS) *odenwaldmobil.de* entwickelt, das von der OREG betrieben wird.

Über dieses Mobilitätsportal

- informieren sich Kunden über bestehende Mobilitätsangebote und deren jeweilige Betriebszustände in „Echtzeit“ (darunter Verspätungen, Anschlüsse);
- werden bedarfsgesteuerte *RufBus*- und *taxOMobil*-Fahrten gebucht;
- werden private und gewerbliche Mitnahmeangebot vermittelt;
- erfolgt die Bezahlung bestellter Fahrten und die Verwaltung von Kundendaten.

X-2.2 Fahrtzielgarantie

Im Falle von Betriebsstörungen und bei Anschlussversäumnissen haben die betroffenen Fahrgäste im lokalen straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis Anspruch auf eine für

sie kostenfreie Ersatzbeförderung zum gewünschten Fahrtziel innerhalb einer Zeitspanne von 30 Minuten.

Das Fahrtziel muss auf dem Gebiet des Odenwaldkreises oder in einem Ort in einem benachbarten Landkreis liegen, sofern letzterer auch mit lokalen Linien der OREG angefahren wird. Zu den Orten außerhalb des Kreisgebietes gehören:

- Kernstadt Eberbach,
- das Ittertal mit Friedrichsdorf und Gaimühle (Stadtgebiet Eberbach),
- Hirschhorn (Neckar),
- Mömlingen,
- Wald-Michelbach-Affolterbach.

In der Fahrtzielgarantie nicht eingeschlossen ist die garantierte Erreichung weiterer, außerhalb des Odenwaldkreises gelegener Fahrtziele im RMV- oder im VRN-Gebiet sowie bei terminlichen Verpflichtungen. Die Fahrtzielgarantie gilt ausdrücklich nicht im Falle von Betriebsstörungen und damit verbundenen Zugverspätungen oder -ausfällen auf der Odenwald-, der Neckartal- und der Weschnitztalbahn.

Ferner bezieht die Fahrtzielgarantie der OREG weder die regionalen Buslinien, die „einbrechenden“ Buslinien noch jene Linien ein, die im unmittelbaren Grenzbereich zum Odenwaldkreis verkehren (z. B. als Zu-/Abbringer zu/von lokalen Buslinien der OREG):

- VRN 665 Bensheim – Lautertal – Lindenfels – Reichelsheim (– Michelstadt – Erbach),
- RMV 693 Fürth (Odw.) – Reichelsheim – Reinheim (– Darmstadt),
- X69 (Darmstadt - Reichelsheim),
- VU-55 Aschaffenburg – Mömlingen – Obernburg – Elsenfeld,
- VU-67 Lützelbach-Haingrund – Wörth – Klingenberg (– Erlenbach – Elsenfeld),
- GU2 Mömlingen – Wald-Amorbach - Dorndiel - Groß - Umstadt - Semd – Dieburg.

X-3 Anforderungen an das Regiemanagement

Der ÖPNV im Odenwaldkreis soll auch künftig hohen Qualitäts-, Sicherheits- und Umweltstandards genügen. Im Rahmen der zentralen Leistungsmerkmale des gesamten ÖPNV im Odenwaldkreis ist durch entsprechende Regelungen dafür Sorge zu tragen, dass dem subjektiven und objektiven Sicherheits-, Sauberkeits- und Informationsbedürfnis der Fahrgäste entsprochen wird [vgl. § 4 Abs. 2 HÖPNVG].

Im Rahmen der Vorgaben des lokalen Aufgabenträgers Odenwaldkreis hat die OREG als dessen Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) bzw. Aufgabenträgerorganisation gemäß § 7 Abs. 1 und 2 HÖPNVG

- die Nahverkehrsleistungen nach Quantität und Qualität festzulegen;
- Vergabeverfahren für das Erbringen von Nahverkehrsleistungen vorzubereiten und durchzuführen;
- zu überwachen, dass die Leistungserbringung in der vereinbarten Quantität und Qualität erfolgt;
- Vereinbarungen mit Verkehrsinfrastrukturunternehmen abzuschließen;
- Vereinbarungen mit Verkehrsunternehmen über das Erbringen von Nahverkehrsleistungen abzuschließen.

Gemäß § 11 Abs. 1 HÖPNVG sichern hierbei die Aufgabenträger – d. h. im vorliegenden Fall der Odenwaldkreis für die lokalen Linien und der RMV für die regionalen Linien – die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Gemäß § 9 HÖPNVG gehört zu den Aufgaben der LNO bzw. des Verbundes die Bestellung von Verkehrsleistungen, deren Finanzierung – einschließlich der Regiekosten – von den Aufgabenträgern getragen wird [vgl. § 11 Abs. 1 HÖPNVG]. Zu den Regiekosten zählen auch die Pflichten, die sich aus den Inhalten der kraft Gesetzes abzuschließenden Verkehrsverträge ergeben.

Im Sinne einer Verkehrs- und Angebotsintegration stellt die OREG sicher, dass unabhängig vom jeweiligen Verkehrsunternehmen bzw. Betreiber die Grundsätze der Bedienungs- und Beförderungsqualität auch in wettbewerblichen Verfahren gewahrt sind. Dazu nimmt die OREG bestimmte Aufgaben des ÖPNV-Managements betreiberübergreifend wahr und finanziert diese über die Betriebsumlagen des jeweiligen Verkehrsunternehmens. Dazu gehört auch eine verpflichtende Beistellung (Nutzung) von EDV-technischen Hintergrundsystemen zu Fahrgastinformation und Vertrieb, die bei der ÖPNV-Aufgabenträgerorganisation vorgehalten werden. Es ist weder sinnvoll noch zielführend, die Integration in diese komplexen Systeme nur dadurch sicherzustellen, dass dem Betreiber eines Verkehrsdienstes verbindliche Vorgaben zu Schnittstellen usw. gemacht werden, deren Realisierung im Nachhinein nicht gewährleistet werden kann oder zusätzliche Kosten verursacht.

Die Aufgaben der OREG im **Verkehrsmanagement** sind:

- OREG-Bordrechner- und ITCS-System (OBIS),
- Informations- und Buchungssystem für Bedarfsfahrten (IBS),
- Tarif- und Fahrplandatenverwaltung,
- Einnahmen- und Verkaufsdatenmanagement,
- Zeitfahrkartenvertrieb ausschließlich über verbundweites Hintergrundsystem der OREG.

Im **Mobilitätsmanagement** besteht die Rolle der OREG darin:

- Mobilitätsberatung,
- Fahrgastinformation und ÖPNV-Marketing,
- Vermittlung und Disposition von Bedarfsfahrten,
- Beschwerdemanagement,
- Betriebsstörungsmanagement.

In Bezug auf die **Haltestelleninfrastruktur** fallen folgende Aufgaben bei der OREG an:

- Infrastrukturvertrag mit der Regelung von Benutzungsentgelten und der Verpflichtung zur diskriminierungsfreien Bereitstellung der Haltestelleninfrastruktur:
 - Verpflichtung zu jährlichen Ersatzinvestitionen,
 - Mustervorgaben der Ausstattungselemente.
- Haltestellenmanagement
 - Haltestellenverzeichnis,
 - Aushangfahrpläne,
 - Beseitigung von Beschädigungen,
 - Reinigung.

Die OREG nimmt die **Qualifizierung des Fahr- und Vertriebspersonals** vor:

- Qualifizierung als „Fachkraft im Verkehrsservice“.

XI Finanzierungskonzept

Nach § 11 Abs. 1 HÖPNVG sichern die Aufgabenträger für den ÖPNV die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes. Sie übernehmen u. a. die Verpflichtungen aus Verkehrsverträgen und tragen die Regiekosten der Aufgabenträgerorganisation.

XI-1 Erlöse

Die Erlöse – Zusammengesetzt aus Verkehrserlösen und Drittfinanzierungen - reduzieren die vom Odenwaldkreis zu zahlenden Ausgleichleistungen und belaufen sich im Jahr 2025 gemäß mittelfristiger Finanzplanung auf 7,5 Mio. (5,3 Mio. Fahrgeldeinnahmen nach Verkaufstatistik + 2,2 Mio. Drittmittel) Euro vor dem verbundweiten Einnahmeaufteilungsverfahren (EAV). Nach EAV und Fremdnutzer ausgleich, dürften sich die Erlöse gemäß aktueller Planung auf 5,7 Mio. Euro (3,4 Mio. Fahrgeldeinnahmen + 2,2 Mio. Drittmittel) reduzieren.

XI-1.1 Verkehrserlöse

Die Verkehrserlöse setzen sich zusammen aus:

- Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf von Verbundfahrausweisen,
- Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach § 145 SGB IX,
- Erlöse aus dem verbundweiten Einnahmeaufteilungsverfahren.

Die Ausgleichsmittel nach § 45a PBefG für die Ausgabe und Anerkennung vergünstigter Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs sind im Verständnis der OREG keine Verkehrserlöse i. e. S., sondern fallen unter die Position „Drittfinanzierung“ (s. u.).

XI-1.2 Drittfinanzierungen

Die Drittmittel zur Finanzierung des Verkehrsangebots der OREG sind:

- verschiedene Landeszuwendungen für den lokalen ÖPNV, darunter auch die (vormaligen) Ausgleichsmittel nach § 45a PBefG,
- Mittel von Städten und Gemeinden zur Finanzierung von Angeboten für den Innerortsverkehr, hier konkret des CityBus-Verkehrs in Erbach und Michelstadt
- Mittel für Events- bzw. Sonderverkehre bei Veranstaltungen,
- Zuschüsse benachbarter Landkreise oder Kommunen für kreisübergreifende Linien.

XI-2 Kosten

Die Kosten für den Erbringung des verkehrlichen Angebots im Odenwaldkreis setzen sich aus mehreren Komponenten zusammen, die im Folgenden aufgeführt sind:

XI-2.1 Regiekosten der Aufgabenträgerorganisation

Hinsichtlich der Anforderungen an das Regiemanagement im ÖPNV wird auf die Ausführungen in **Kap. X-3** verwiesen. Im Rahmen einer bereits im Jahr 2016 durchgeführten Untersuchung unterteilt sich das Aufgabenspektrum der OREG in zwei wesentliche Aufgabenbereiche:

- 60 % der Aufgaben sind betreiberspezifische Aufgaben im Sinne von Verkehrsintegration oder betreibernahe Aufgaben.
- 40 % der Aufgaben sind hoheitliche Aufgaben oder Aufgaben des Regiemanagements, die der OREG durch den Hoheitsakt der Beleihung übertragen sind und die der eigentlichen Aufgabenstellung einer Aufgabenträgerorganisation nach § 7 HÖPNVG entsprechen.

Nur für die unter dem letzten Punkt genannten Kosten besteht eine Ausgleichspflicht des Odenwaldkreises im Rahmen der Beleihung. Diese ist einem Organisationsstatut für den ÖPNV im Odenwaldkreis nach dem Beschluss des Kreisausschusses vom 28. Januar 2008 niedergelegt.

Für hoheitliche Aufgaben und Aufgaben des Regiemanagements entstehen jährliche Kosten von ca. 610.000 Euro (gemäß Budgetplanung für das Jahr 2025). Der Personalaufwand beträgt 6,5 Voll-zeitäquivalente (VZÄ).

Betreiberspezifische oder betreibernahe Aufgaben werden von der für den ÖPNV zuständigen Aufgabenträgerorganisation übernommen. Deren einheitliche und betreiberübergreifende Erledigung liegt im übergeordneten Interesse des Aufgabenträgers oder weil die Aufgabenträgerorganisation EDV-technische Hintergrundsysteme vorhält, deren Nutzung vorgegeben wird. Die Leistungen, die zur Verkehrsintegration und zum Betrieb verpflichtend durch die OREG beigestellt werden, sind in **Kapitel X-3** beschrieben.

Die Kosten für diese Leistungen fallen – als Nebenleistung – im Rahmen der verkehrsvertraglichen Verpflichtungen an, sofern der Aufgabenträger diese als Standards zur Beförderungsqualität im Nahverkehrsplan definiert. Die Frage ist nur, ob diese Kosten beim Verkehrsunternehmen, weil dieses die Beförderungsleistungen erbringt, oder bei der Aufgabenträgerorganisation anfallen, weil eine zentrale Erledigung dort geboten erscheint. Letztere Variante wird im Odenwaldkreis favorisiert, zumal sich diese Form der betreiberübergreifenden Dienstleistungen über Jahre bewährt hat und auch im Ausschreibungswettbewerb ein geeignetes Mittel der diskriminierungsfreien Bereitstellung von betreiberübergreifenden Leistungen ist.

Für betreiberspezifische bzw. betreibernahe Dienstleistungen, die für Verkehrsunternehmen erbracht werden, entstehen jährliche Kosten in Höhe von rund 973.000 Euro (Gemäß

Budgetplanung 2025). In dieser Position sind die Kosten für die Beistellung des OREG-Bordrechner- und ITCS-Systems (OBIS) enthalten. Der Personalaufwand für betreiberspezifische bzw. -nahe Dienstleistungen beträgt 9,7 VZÄ.

Die Kosten für betreiberspezifische bzw. betreibernahe Aufgaben sind Nebenkosten zur Verkehrsleistungserbringung und keine Regiekosten der Aufgabenträgerorganisation. Die Kosten werden als solche vom Betreiber des Verkehrsdienstes als „durchlaufend“ behandelt.

XI-2.2 Kosten für die vom Verkehrsunternehmen erbrachten Leistungen

Die Bestellungen der Verkehrsleistungen erfolgen ausschließlich auf Basis von Bruttoverträgen. Die Verkehrsunternehmen erhalten eine Vergütung für ihre Aufwendungen zur Erbringung der Verkehrsleistungen. Davon werden die kassentechnischen Fahrgeldeinnahmen in Abzug gebracht.

Aus dem Angebotskonzept nach **Kapitel VI-12** resultiert ein Mengengerüst für die Leistungen im lokalen straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis. Die wesentlichen Schlüsselgrößen hierzu sind:

- Die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge,
- Fahrleistungen auf der Basis des im Fahrplan veröffentlichten Fahrtenangebots, angegeben in Fahrplankilometern bzw. sogenannten Nutzwagenkilometern (Nkm),
- Einsatzstunden des Fahrpersonals.

Grundlage dieser Berechnungen ist je Linie ein Fahrplan zur Bestimmung der o. g. Schlüsselgrößen. Die politischen Gremien des Odenwaldkreises entscheiden im Jahr 2026 über das Verfahren (konstruktiv oder funktional) der kommenden Ausschreibung der Verkehrsleistung. Für ein konstruktives Verfahren bietet das zuvor beschriebene Mengengerüst eine valide Abschätzung der Kosten. Bei einem funktionalen Verfahren ist nicht genau voraussehbar, wie sich das Mengengerüst auf die Angebote der Bieter auswirkt.

Die Kosten zu den im Angebotskonzept aufgeführten Leistungen kalkuliert die OREG anhand der Menge der zuvor aufgeführten Schlüsselgrößen multipliziert mit den jeweiligen spezifischen Kostensätzen. Daraus ergeben sich die voraussichtlichen kalkulatorischen Kosten der Leistungserbringung durch ein Verkehrsunternehmen. Grundlage ist zunächst der Sollkostensatz für das Bestandsangebot für das Jahr 2025, der mit den Parametern der mittelfristigen Finanzplanung auf das Jahr 2029 fortgeschrieben wird

XI-2.3 Aufwendungen nach § 161 HSchG

Die Aufwendungen setzen sich zusammen aus:

- tariflichen Aufwendungen des Schulwegkostenträgers für die Beförderung von anspruchsberechtigten Schülern (Regelschüler und Erstattungsleistungen),
- Aufwendungen im freigestellten Schülerverkehr für die Beförderung von Schülern zu/von Förderschulen.

Die Beförderung von Regelschülern im Odenwaldkreis ist vollständig in den ÖPNV integriert. Bei den genannten Aufwendungen handelt es sich daher nicht um Kosten der Leistungserbringung durch das Verkehrsunternehmen speziell für den Ausbildungsverkehr, sondern um den Tarifaufwand (brutto) auf der Grundlage des sog. Schattentarifs zum landesweiten Schülerticket Hessen, da dieser erlösrelevant ist. Die Höhe dieses Tarifentgelts beträgt im Schuljahr 2025/2026 pro anspruchsberechtigten Schüler 424,70 Euro (brutto).

XI-3 Prognose des Finanzbedarfs

XI-3.1 Aufwendungen für den laufenden Betrieb

Unter Berücksichtigung des Mengengerüsts der Leistungen aus der Angebotskonzeption und der bis zum Jahre 2026 zu erwartenden Kosten- und Drittmittelentwicklungen wird gemäß mittelfristiger Finanzplanung für das Jahr 2027 ein voraussichtlicher Finanzierungsbedarf von 10.752.000 Euro erwartet, der durch den Kreishaushalt bereitzustellen ist.

XI-3.2 Investitionskosten des Haltestellenausbaus

Der Haltestellenausbau ist Aufgabe des Straßenbaulastträgers, innerhalb geschlossener Ortschaften also der jeweiligen Kommune, da es sich um Baumaßnahmen an Bürgersteigen und Gehwegen handelt.

Haltestellen sind durch Bundes- und Landesmittel nach dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes (nur schienengebundener ÖPNV) und dem hessischen Mobilitätsfördergesetz förderfähig. Nähere Informationen sind der Webseite von Hessen Mobil <https://mobil.hessen.de/foerderangebote/faqs> zu entnehmen.

Nach dem derzeitigen Stand kann mit einer Förderquote von 70-80 % des förderfähigen Aufwandes gerechnet werden. Da bestimmte Leistungen nicht förderfähig sind (z. B. bestimmte Planungskosten), wird mit einer Förderquote im Falle einer Bewilligung von etwa 60 % des Gesamtaufwandes gerechnet. Daraus ergäbe sich ein tatsächlicher Mittelbedarf von ca. 10,0 – 12,0 Millionen Euro seitens der 12 Kommunen. Da viele Kommunen den Umbau zeitlich strecken wollen, steigt der Finanzbedarf an. Inflationsbedingt werden die Kosten aber ansteigen, je weiter der Umbau in die Zukunft verschoben wird. Gleichzeitig können heute keine Aussagen darüber getroffen werden, wie die Förderkulisse in den nächsten Jahren aussieht.

Investitionskosten für die Erneuerung und den barrierefreien Ausbau von Haltestellen fallen bei den jeweiligen Bauträgern, i. e. den Städten und Gemeinden bzw. den Straßenbaulastträgern an, die dafür vom Land Hessen auf Antrag eine finanzielle Förderung erhalten. Die OREG als Aufgabenträgerorganisation für den ÖPNV im Odenwaldkreis wird den Stadt- und Gemeindeverwaltungen beratend zur Seite stehen, u. a. bei der konzeptionellen Festlegung geeigneter Haltestellenstandorte und bei der Beantragung von Fördermitteln.

Die OREG beabsichtigt die Erneuerung von 432 Haltestellenmasten und deren Schildern. Ziel der Erneuerung ist einerseits der Austausch der wenigen verbliebenen Schilder, die noch nicht dem RMV-Design entsprechen (siehe auch **Kapitel VIII-5.2**).

Weiterhin beabsichtigt die OREG die Neuinstallation von 39 DFI-Anzeigen sowie die Erneuerung der 24 bestehenden DFI-Anzeigen im Kreisgebiet (siehe auch **Kapitel VIII-5.4**).

Die Installation und Inbetriebnahme sind bis Ende 2028 vorgesehen. Das Projekt wird vom Land Hessen aus Mitteln des Mobilitätsfördergesetzes unterstützt

XII Linienbündelung & Vergabe

XII-1 Linienbündelung

Bei der Linienbündelung handelt es sich um ein Instrument aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zur verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verknüpfung von Verkehrsleistungen. So wird in § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG den von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) die Zuständigkeit für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen zugewiesen. Diese definieren hierzu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in einem Nahverkehrsplan. Gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG wäre eine personenbeförderungsrechtliche Genehmigung des Verkehrs („Konzessionierung“) zu versagen, wenn der beantragte Verkehr u. a. einzelne ertragreiche Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Durch ein integriertes Nahverkehrsangebot soll eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sichergestellt werden, sodass die Belastung der öffentlichen Haushalte möglichst gering ausfällt. Dies soll insbesondere erreicht werden durch:

- Verkehrskooperationen,
- gegenseitige Abstimmungen,
- einen Verbund der Beförderungsentgelte (i. e. Tarifkooperation bzw. Verkehrs- und Tarifverbund) und
- Koordination der Fahrpläne.

Durch die in § 9 Abs. 2 PBefG enthaltene Möglichkeit der Konzessionserteilung für mehrere, gebündelte Linien, mit der verkehrlich miteinander verflochtene Leistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können, entsteht innerhalb eines Linienbündels ein kohärentes Verkehrssystem auf geografischer Ebene, das zu positiven Netzwerkeffekten führt.

Zudem entsteht durch eine solche Bündelung von Linien regelmäßig auch eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Zuordnung.

Durch § 9 Abs. 2 i. V. m. § 8 PBefG wird der zuständigen Genehmigungsbehörde eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen ermöglicht. Hierbei ist gemäß § 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG ein vom Aufgabenträger beschlossener Nahverkehrsplan bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen (vgl. dazu auch § 14 HÖPNVG). Dieser bildet gemäß § 8 Abs. 3 Satz 8 PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV.

Das Zusammenspiel der vorstehenden Normen ermöglicht es, durch eine auf sachlicher Grundlage bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans erfolgte Linienbündelung diese bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen und somit ein Bindeglied zwischen der Planung

des Aufgabenträgers und der Konzessionierung durch die Genehmigungsbehörde herzustellen.

XII-1.1 Zweck der Linienbündelung

Die Bildung von Linienbündeln verfolgt insbesondere den Zweck der Sicherung einer dauerhaften, gleichmäßigen, für den Fahrgast durchgängigen Verkehrsbedienung in einem zusammenhängenden Verkehrssystem auf geografischer Ebene sowie einer kostengünstigen Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien. Sowohl im Hinblick auf die mögliche Stellung eigenwirtschaftlicher Anträge gemäß § 13 PBefG als auch im Hinblick auf Ausschreibungen von Verkehrsleistungen definieren Linienbündel zugleich die Anforderungen einer im öffentlichen Interesse liegenden, ausreichenden Verkehrsbedienung. Im Vorfeld von eigenwirtschaftlichen Antragstellungen oder Ausschreibungen bieten Linienbündel Schutz vor sog. „Rosinenpickerei“, bei der sich Verkehrsunternehmen auf eigenwirtschaftlicher Basis die Konzessionen rentabler Linien sichern und die Finanzierung der verbliebenen, unrentablen Linien allein der öffentlichen Hand überlassen.

Werden in einem Bündel rentable mit weniger rentablen Linien zusammengefasst, so wird für den Fall einer eigenwirtschaftlichen Antragstellung das konzessionierte Verkehrsunternehmen seine Gewinne aus dem rentablen Linienbereich in die Finanzierung der ertragsärmeren Bereiche einbringen müssen.

Für den Fall einer gemeinwirtschaftlichen Antragstellung wird der Auftraggeber die höheren Zahlungen für ertragsarme Linienbereiche durch geringere Zahlungen für rentablere Linienbereiche abmildern und so den Gesamtzuschuss der öffentlichen Hand reduzieren. Die Linienbündelung im Nahverkehrsplan ermöglicht bei der Konzessionserteilung eine Abwehr von Genehmigungsanträgen auf ertragsstarke Einzellinien des Bündels und verhindert deren Herauslösen aus dem wirtschaftlichen Verbund der Linien (vgl. § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG).

XII-1.2 Informationspflicht der zuständigen Behörde

Aus Gründen der Transparenz sind Informationen über auslaufende und neu zu erteilende Linienverkehrskonzessionen eines Linienbündels jedem Interessenten in einem transparenten Verfahren in gleicher Weise zugänglich zu machen.

So hat ausweislich Artikel 7 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 jede zuständige Behörde einmal jährlich einen Gesamtbericht öffentlich zugänglich zu machen über die:

- in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,
- ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie

- diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte.

Ferner hat jede zuständige Behörde die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass spätestens ein Jahr vor Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe mindestens die folgenden Informationen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden:

- Name und Anschrift der zuständigen Behörde,
- Art des geplanten Vergabeverfahrens,
- von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste und Gebiete.

Die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen, und hat den Hinweis auf die Antragsfrist des § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten. Diese Frist gibt vor, dass eigenwirtschaftliche Anträge für Linienverkehre mit Kraftfahrzeugen spätestens drei Monate nach Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung zu stellen sind. Ferner sollen in der Vorabbekanntmachung die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für:

- Fahrplan,
- Beförderungsentgelt,
- Beförderungsstandards

angegeben werden (vgl. § 8a Abs. 2 S.3 PBefG). Es können darüber hinaus Angaben gemacht werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie) (§ 8a Abs. 2 S.4 PBefG).

Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans oder durch einen Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.

XII-1.3 Methoden der Linienbündelung

XII-1.3.1 Bildung der Ausschreibungslose

Ausweislich Artikel 5 Abs. 3 VO (EG) 1370/2007, § 8a Abs. 4 PBefG sowie § 8 Abs. 2 HÖPNVG sind die Interessen des Mittelstands bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags angemessen zu berücksichtigen. Von großer Bedeutung ist dabei die Größe der in den Nahverkehrsplänen zu definierenden Linienbündel. Zu große Linienbündel hindern kleine und mittlere Unternehmen an der Teilnahme am Wettbewerb, da ihnen oftmals das Eigenkapital fehlt, um die für große Bündel erforderliche Anzahl von Fahrzeugen zu beschaffen. Branchenüblich werden Linienbündel von bis zu 700.000 Fahrplankilometer als mittelstandsfreundlich angesehen.

Dort, wo eine Fahrplanleistung von höchstens 700.000 Nutzwagenkilometer p. a. nicht zu realisieren ist und größere Abweichungen bestehen, sollte den Verkehrsunternehmen innerhalb eines Linienbündels die Angebotsabgabe auf Teilleistungen ermöglicht werden,

sofern dies in einer Gesamtbetrachtung sinnvoll umsetzbar ist. Im Rahmen einer Ausschreibung kann dies durch die Bildung von Losen geschehen, die jeweils verkehrlich selbständige Teile der Gesamtleistung beinhalten.

Im Rahmen der Stellung eines eigenwirtschaftlichen Antrags ist dies nicht möglich, da ansonsten nicht sichergestellt ist, dass sämtliche Linien eines Bündels bedient werden. In diesem Fall könnte die Linienbündelung umgangen werden, wenn die eigenwirtschaftliche Erbringung einzelner Verkehrsleistungen genehmigt werden würde, da die Genehmigung sich entgegen dem wirtschaftlichen Sinn der Linienbündelung auch auf einzelne Linien beziehen könnte. Dies wird durch § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG unterbunden, wonach die Genehmigung zu versagen ist, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

XII-1.4 Ermessensspielräume

Bei der Planung von Linienbündeln bzw. bei der Zusammenstellung einzelner Linien zu Linienbündeln handelt es sich stets um nach pflichtgemäßem Ermessen zu treffende Entscheidungen. Die Linienbündelung darf daher keinesfalls beliebig erfolgen.

Die Kriterien zur Linienbündelung, die bei der Ermessensentscheidung zu berücksichtigen sind, gehen aus den nachfolgenden Passagen hervor.

XII-1.4.1 Integration der Bedienung

Eine integrierte Verkehrsbedienung in fahrplanmäßiger und tariflicher Hinsicht und ein einheitlicher Marktauftritt im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG lässt sich bei Bedienung der Linien durch ein und dasselbe Unternehmen am einfachsten sicherstellen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es insbesondere im Rahmen von Verkehrsverbünden auch andere wirksame Instrumente zur Sicherung der Verkehrsintegration gibt.

Die Bedienung aus einer Hand in einem abgegrenzten Verkehrsraum kann jedoch ein entscheidendes Element bei einer Ausschreibung auf „Netto“-Basis, d.h. mit einer Tragung des Erlörisikos durch das Verkehrsunternehmen, oder bei einer „Brutto“-Vertragslösung, d.h. mit einer Tragung des Erlörisikos durch den öffentlichen Aufgabenträger, mit Malus- und ggf. auch mit Bonusregelungen für Veränderungen bei den Fahrgastzahlen darstellen. Die Übernahme der Erlösverantwortung ist nur im Gleichklang mit einer entsprechenden Marketingverantwortung sinnvoll.

XII-1.4.2 Enge verkehrliche Verflechtung von Linien

Wenn die betroffenen Linien in größerem Umfang Umsteigebeziehungen aufweisen oder eine flächenhafte Erschließung erforderlich ist (z. B. bei Stadtverkehren), kommt diesem Kriterium hohe Bedeutung zu, da für die Herstellung der integrierten Bedienung kein anderes, ähnlich wirksames Mittel als die Linienbündelung verfügbar ist.

XII-1.4.3 Betriebliche Optimierung

Die betriebliche Optimierung durch eine verbundene Produktion (Umlaufoptimierung) trägt zur Wirtschaftlichkeit des Verkehrs bei. Im Sinne von § 8a Abs. 3 PBefG bildet dieser Umstand ein wesentliches Kriterium für die Linienbündelung. Es ist darzulegen, inwieweit die Linien- und Fahrplangestaltung im Einzelfall eine betriebliche Optimierung erlaubt. Maßgeblich ist hier in der Regel, inwieweit Spitzenfahrzeuge in der Hauptverkehrszeit eingespart werden können und ob Synergieeffekte durch linienübergreifende Fahrzeugumläufe und Personaleinsätze möglich sind

Eher zufällige Durchbindungen in der Schwachverkehrszeit können nicht als Beleg herangezogen werden, wohl aber die kostengünstige Bedienung mehrerer Linien im Rahmen eines Fahrzeugumlaufes zu dieser nachfrageschwachen Verkehrszeit

XII-1.4.4 Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien

Unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung ist die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwacher Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen den Linien eine zulässige Herangehensweise. Der Querfinanzierung von Linien sind allerdings enge Grenzen gesetzt. Ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen Linien ist nur dann zu rechtfertigen, wenn ein nennenswerter Anteil der Fahrgäste auch in den Genuss dieses Solidarausgleichs kommt, d.h. wenn in nennenswertem Umfang Umsteigebeziehungen zwischen den Linien bestehen. Die zur Querfinanzierung herangezogenen Übergewinne auf der ertragsstarken Linie können nur dann zustande kommen, wenn Umfang und Qualität des Bedienungsangebotes auf dieser Linie (künstlich) begrenzt werden.

XII-1.4.5 Erschließungs- und Hauptlinien

Werden wirtschaftlich schwache Erschließungslinien und ertragsstarke Hauptlinie nicht gebündelt, so führt dies dazu, dass der Aufgabenträger die unrentablen Erschließungslinien als gemeinwirtschaftlichen Verkehr zu finanzieren und auszuschreiben hat. Durch den hohen Zubringerwert profitiert allerdings der Betreiber der (eigenwirtschaftlichen) Hauptlinie von diesem gemeinwirtschaftlichen Verkehr. Es kommt zu einer indirekten Verschiebung von Beihilfen in den eigenwirtschaftlichen Bereich. Im Falle der Ausschreibung der Erschließungslinien hätte der Inhaber der Hauptlinie einen Wettbewerbsvorteil, weil er sein Angebot unter Einbeziehung der zubringerbedingten Gewinne auf der Hauptlinie günstiger kalkulieren kann als andere Bieter. Aus diesem Grund sind derart wirtschaftlich miteinander verflochtene Linien zu bündeln.

XII-1.4.6 Mittelstandsförderung und Monopolvermeidung

Die Grundrechte auf freie Berufsausübung und Chancengleichheit (Art. 12 GG, Art. 3 Abs. 1 GG bzw. Art. 2 Abs. 1 GG) sind bei der Linienbündelung unbedingt zu berücksichtigen. Der Aufgabenträger hat in diesem Sinne dafür Sorge zu tragen, die Gewerbefreiheit nachhaltig zu sichern. Bei der Linienbündelung sind daher auch deren Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt in die Abwägung einzubeziehen. Der Erhalt und die Förderung einer vielfältigen Marktstruktur und mittelständischer Unternehmen zur Vermeidung von Konzentrationsprozessen und Monopolbildungen ist daher bei der Bündelung von Linien zu

berücksichtigen. Auch wenn großflächige verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen in einem einheitlichen Bedienungsgebiet gegeben sind, wie z. B. im großstädtischen Verkehr, sind dennoch regelmäßig mehrere Linienbündel innerhalb des Liniennetzes zu bilden.

XII-1.4.7 Berufszugang und Wettbewerbsförderung

Auch zu kleine Linienbündel führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da sie den Unternehmer mit bereits vorhandenem Standort und Linienverkehr vor Ort begünstigen. Unverfälschter Wettbewerb ist nur durch einen im Einzelfall zu bestimmenden Mindestumfang gebündelter Linien zu gewährleisten, denn bei der Gestaltung des ÖPNV ist dem Gedanken der Wettbewerbsförderung Rechnung zu tragen. Ein natürlicher Standortvorteil der bereits ortsansässigen Unternehmer stellt allerdings noch keine Wettbewerbsverfälschung dar. Wenn aber der Zuschnitt des Linienbündels einen derart geringen Leistungsumfang aufweist, dass sich selbst unter den vorhandenen Unternehmen in der Region kein echter Wettbewerb entwickeln kann, ist die Bündelung rechtlich nicht mehr vertretbar.

XII-1.5 Linienbündelung im Odenwaldkreis

Die im Odenwaldkreis verkehrenden lokalen Linien werden zu einem Linienbündeln zusammengefasst. Innerhalb des Linienbündels werden zwei Lose, die im Wesentlichen den in **Kapitel VI-3.1** aufgeführten Teilnetzen entsprechen, gebildet:

- Odenwald Nord (Linien 10 – 15, 20 – 24, 30 -37)
- Odenwaldwald Süd (Linien 1-6, 40 – 49, 50 – 56)

XII-2 Vergabe

Die aktuelle Vertragslaufzeit endet zum Dezember 2029, so dass alle lokalen Linien zu einem gemeinsamen Zeitpunkt ausgeschrieben werden können.

Die politischen Gremien des Odenwaldkreises entscheiden im Jahr 2026 über das Verfahren (konstruktiv oder funktional) der kommenden Ausschreibung der Verkehrsleistung. Für ein konstruktives Verfahren bietet das zuvor beschriebene Mengengerüst eine valide Abschätzung der Kosten. Bei einem funktionalen Verfahren ist nicht genau voraussehbar, wie sich das Mengengerüst auf die Angebote der Bieter auswirkt

Beim taxOMobil-Angebot handelt es sich um ÖPNV i. S. d. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 42 PBefG, deren Erbringung Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach VO (EG) 1370/2007 mit dem konzessionierten Verkehrsunternehmen für den konventionellen Linienverkehr ist. Die Leistung wird daher als Teil der Gesamtleistung des lokalen ÖPNV im Odenwaldkreis vergeben