

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

–

IV-1 Verkehrsnachfrage

IV-1.1 Fragebogen Verkehrserhebung 2024

Vom Erheber im Dialog mit dem Fahrgast zu ermittelnden Daten
Wie viele Personen reisen mit der 1. Fahrkarte?
Unentgeltliche Mitfahrer auf 1. Fahrkarte insgesamt:
Davon unentgeltliche Mitfahrer unter 6 Jahren:
Tarif der 1. Fahrkarte
Art der 1. Fahrkarte:
Preis der 1. Fahrkarte in EUR:
Preisstufe der 1. Fahrkarte:
Rabatt zur 1. Fahrkarte:
Von welchem Verbund / Verkehrsunternehmen wurde das Ticket ausgegeben / verkauft?
Wie/Wo wurde die 1. Fahrkarte erworben?
Kennen Sie die "garantiert mobil!"-App?
Tarif der 2. Fahrkarte:
Art der 2. Fahrkarte:
Preis der 2. Fahrkarte in EUR:
Preisstufe der 2. Fahrkarte:
Rabatt zur 2. Fahrkarte:
Von welchem Verbund / Verkehrsunternehmen wurde das Ticket ausgegeben / verkauft?
Wie/Wo wurde die 2. Fahrkarte erworben?
Tarif der 3. Fahrkarte:
Art der 3. Fahrkarte:
Preis der 3. Fahrkarte in EUR:
Preisstufe der 3. Fahrkarte:
Rabatt zur 3. Fahrkarte:
Wie/Wo wurde die 3. Fahrkarte erworben?
An welcher Haltestelle sind Sie in diesen Bus eingestiegen? (Einstiegshaltestelle Erhebungsfahrt)
An welcher Haltestelle steigen Sie aus diesem Bus aus? (Ausstiegshaltestelle Erhebungsfahrt)
Wie sind Sie zur Einstiegshaltestelle dieses Busses gekommen? (Verkehrsmittel VOR Erhebungsfahrt)
An welcher Haltestelle sind Sie zum 1. Mal umgestiegen? (1. Umstieg VOR der Erhebungsfahrt)
Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie zu dieser Haltestelle gekommen? (Verkehrsmittel VOR dem ersten Umstieg VOR der Erhebungsfahrt)
An welcher Haltestelle sind Sie zum 2. Mal umgestiegen? (2. Umstieg VOR der Erhebungsfahrt)
Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie zu dieser Haltestelle gekommen? (Verkehrsmittel VOR dem 2. Umstieg VOR der Erhebungsfahrt)
An welcher Haltestelle sind Sie zum 3. Mal umgestiegen? (3. Umstieg VOR der Erhebungsfahrt)

Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie zu dieser Haltestelle gekommen? (Verkehrsmittel VOR dem drittem Umstieg VOR der Erhebungsfahrt)
An welcher Haltestelle sind Sie zum 4. Mal umgestiegen? (4. Umstieg VOR der Erhebungsfahrt)
Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie zu dieser Haltestelle gekommen? (Verkehrsmittel VOR dem 4. Umstieg VOR der Erhebungsfahrt)
An welcher Haltestelle sind Sie das 1. Mal in ein öffentliches Verkehrsmittel eingestiegen? (Erste Einstiegshaltestelle in den ÖPNV / Beginn der Reise)
Wie sind Sie zur Starthaltestelle Ihrer Reise gekommen? (Zugang zur 1. Haltestelle der Reise / Zugang ÖPNV)
Wie kommen Sie nach Ausstieg aus diesem Bus weiter? (Verkehrsmittel NACH Erhebungsfahrt)
An welcher Haltestelle steigen Sie das 1. Mal NACH Ausstieg aus diesem Bus um? (1. Umstieg NACH der Erhebungsfahrt)
Mit welchem Verkehrsmittel fahren Sie von dieser Haltestelle weiter? (Verkehrsmittel NACH dem 1. Umstieg NACH der Erhebungsfahrt)
An welcher Haltestelle steigen Sie das 2. Mal NACH Ausstieg aus diesem Bus um? (2. Umstieg NACH der Erhebungsfahrt)
Mit welchem Verkehrsmittel fahren Sie von dieser Haltestelle weiter? (Verkehrsmittel NACH dem 2. Umstieg NACH der Erhebungsfahrt)
An welcher Haltestelle steigen Sie das 3. Mal NACH Ausstieg aus diesem Bus um? (3. Umstieg NACH der Erhebungsfahrt)
Mit welchem Verkehrsmittel fahren Sie von dieser Haltestelle weiter? (Verkehrsmittel NACH dem 3. Umstieg NACH der Erhebungsfahrt)
An welcher Haltestelle steigen Sie das 4. Mal NACH Ausstieg aus diesem Bus um? (4. Umstieg NACH der Erhebungsfahrt)
Mit welchem Verkehrsmittel fahren Sie von dieser Haltestelle weiter? (Verkehrsmittel NACH dem 4. Umstieg NACH der Erhebungsfahrt)
An welcher Haltestelle endet Ihre Reise? (letzte Ausstiegshaltestelle ÖPNV / Ende der Reise)
Wie kommen Sie von der letzten Haltestelle ihrer Reise weg? (Abgang von Zielhaltestelle der Reise / Abgang ÖPNV)
Wird wirklich KEINE zweite Fahrkarte verwendet?
Was ist der Zweck dieser Fahrt?
Wie lautet die Postleitzahl Ihres Wohnortes? (falls nicht bekannt, bitte Wohnort angeben)
Weitere vom Erheber zu notierende Daten
KFZ-Kennzeichen
Anzahl Sitzplätze
Anzahl Stehplätze
Anzahl Türen
Bustyp

IV-1.2 Auslastung

Die jährlichen Personenbeförderungsfälle geben Aufschluss über das Fahrgastaufkommen unabhängig von der damit verbundenen Verkehrsleistung. Um die Fahrgastaufkommen mit der Zahl der Fahrten auf den Linien in ein Verhältnis zu setzen, wird in Abbildung X die statistische Verteilung der maximalen Besetzung im Fahrtverlauf auf den Fahrten der einzelnen Linien dargestellt. Dabei ist jedoch zu beachten, dass bei der Erhebung jede Fahrt in der Regel nur einmal erfasst wurde. Größere Schwankungen sind daher möglich.

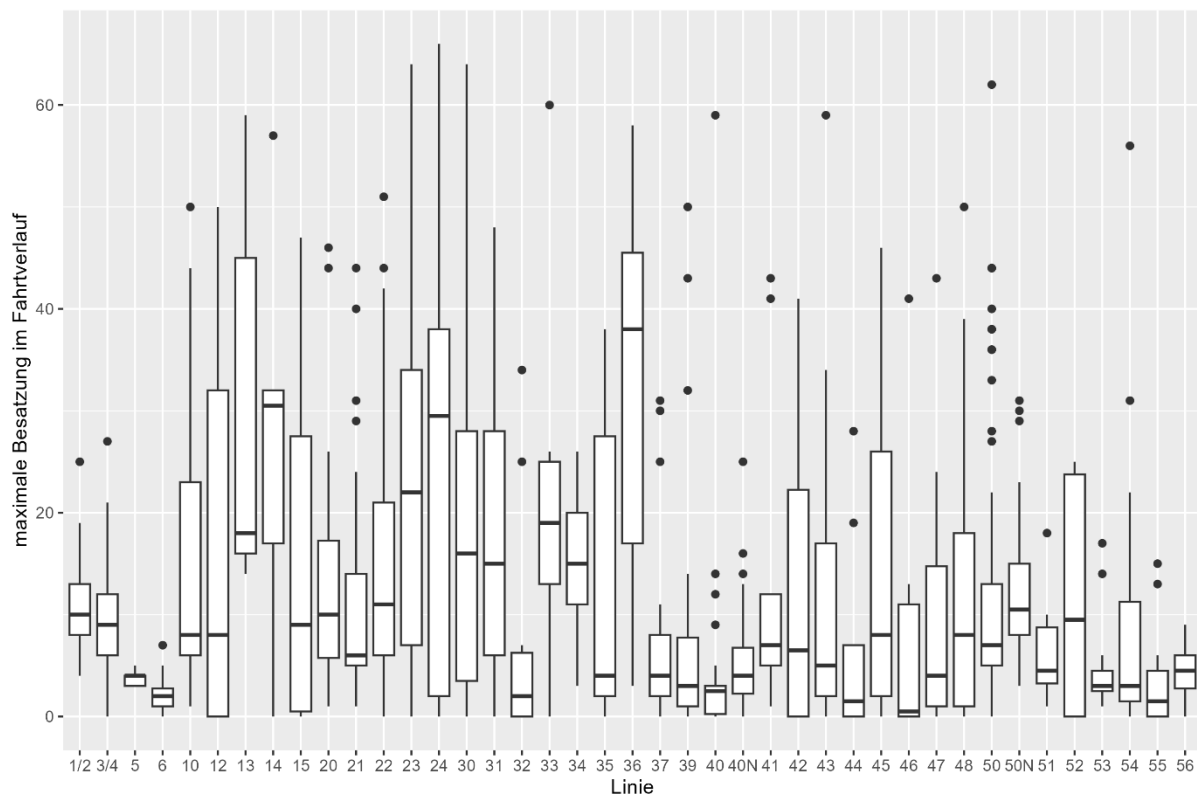


Abbildung IV-8.1: Verteilung der maximalen Besetzung im Fahrtverlauf der einzelnen Linien. Waagerechte Linien zeigen den Median, das Rechteck den Bereich zwischen dem oberen und unteren Quartil, die Linien die Werte im eineinhalbfachen Interquartilsabstand und die Punkte alle anderen Werte. Das Minimum und Maximum ist immer dargestellt.

IV-1.3 Tagesverläufe der Beförderungsfälle je Linie

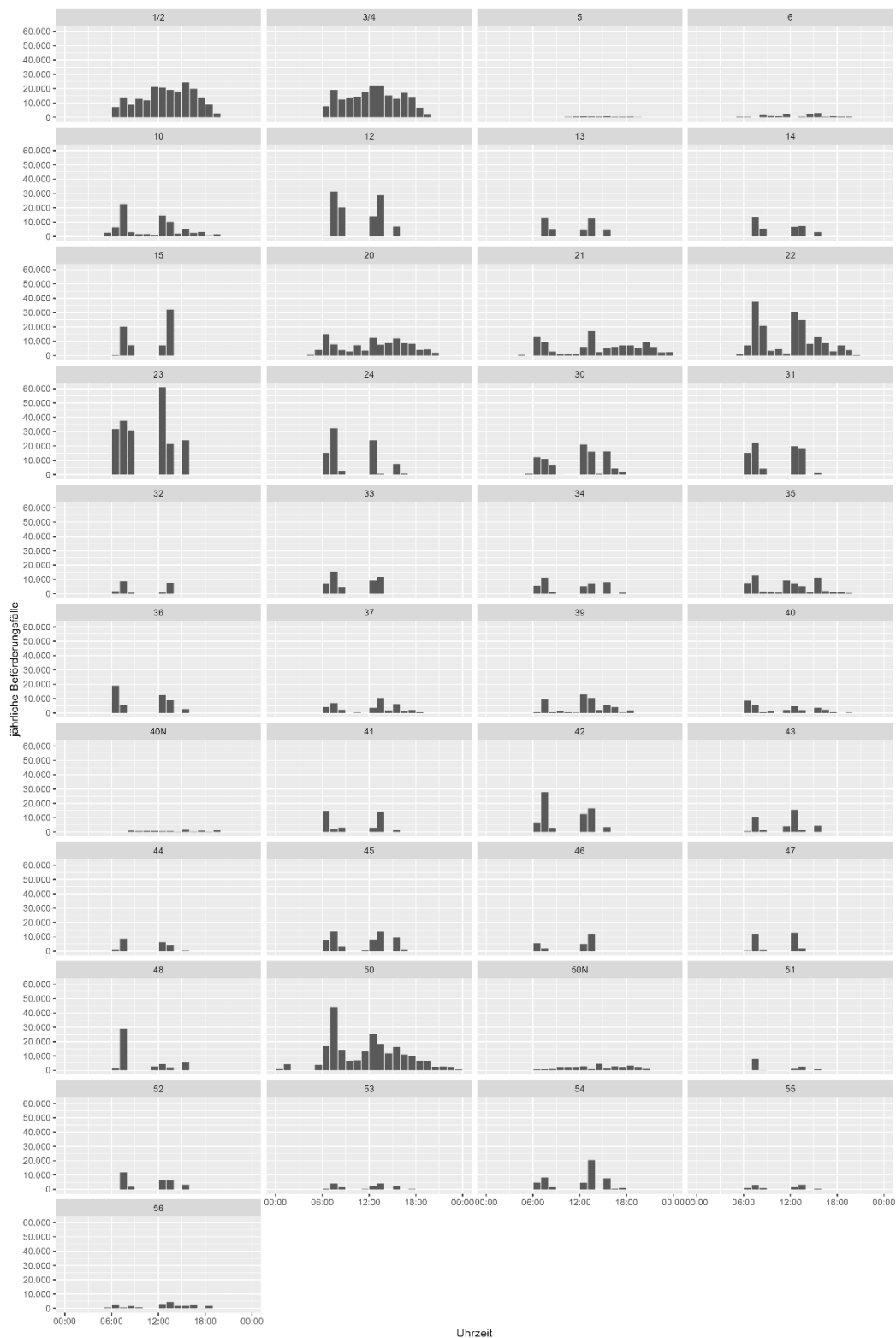


Abbildung IV-8.2: Fahrgastaufkommen im Tagesverlauf differenziert nach Linien. Die Darstellung fasst die Daten in 60-Minuten-Intervalle zusammen. Die Zuordnung zum jeweiligen Intervall erfolgt über die mittlere Uhrzeit zwischen zwei Halten entlang des Laufwegs.

1

CityBus: Michelstadt - Stockheim - Erbach Ost - Stockheim - Michelstadt



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Innerortslinie**
 Teilnetz: **CityBus** Angebotsform : **Bus**
 Region: **Michelstadt - Erbach**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:00 - 19:30	60'	14	Michelstadt Bahnhof	RB VIAS
Mo-Fr an F	06:00 - 19:30	60'	14		RE VIAS
Sa	08:30 - 19:30	60'	11		RB VIAS
				Erbach Bahnhof	RE VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	
Sa	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Erschließung der Kernstädte Michelstadt und Erbach;
 Anbindung publikumswirksamer Einrichtungen

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Michelstadt: Industriegebiet, Hallenbad; Erbach:
 Grundschule, Schwimmbad, Krankenhaus

Bemerkungen

Die CityBus-Linien 1 und 2 sind vom Verlauf her weitgehend
 identisch und ergänzen sich zu einem 30'-Takt. An
 Samstagen nur bis 13:00 Uhr, dann 60'-Takt

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Prüfung eines neuen CityBus-Konzepts im Rahmen der
 Neuausschreibung

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

2

CityBus: Michelstadt - Stockheim - Erbach Ost - Stockheim - Michelstadt



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Innerortslinie**
 Teilnetz: **CityBus** Angebotsform : **Bus**
 Region: **Michelstadt - Erbach**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	07:15 - 20:00	60'	13	Michelstadt Bahnhof	RB VIAS
Mo-Fr an F	07:15 - 20:00	60'	13		RE VIAS
Sa	09:00 - 14:00	60'	5		RB VIAS
				Erbach Bahnhof	RE VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	
Sa	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Erschließung der Kernstädte Michelstadt und Erbach;
 Anbindung publikumswirksamer Einrichtungen

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Michelstadt: Industriegebiet, Hallenbad; Erbach:
 Grundschule, Schwimmbad, Krankenhaus

Bemerkungen

Die CityBus-Linien 1 und 2 sind vom Verlauf her weitgehend
 identisch und ergänzen sich zu einem 30'-Takt. An
 Samstagen nur bis 13:00 Uhr, dann 60'-Takt

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Prüfung eines neuen CityBus-Konzepts im Rahmen der
 Neuausschreibung

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

3

CityBus: Steinbach - Michelstadt - Erbach West - Michelstadt - Steinbach



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Innerortslinie**
 Teilnetz: **CityBus** Angebotsform : **Bus**
 Region: **Michelstadt - Erbach**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:15 - 19:15	60'	13	Michelstadt Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	06:15 - 19:15	60'	13		 VIAS
Sa	08:15 - 13:15	60'	5		 VIAS
				Erbach Bahnhof	 VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	
Sa	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Erschließung der Kernstädte Michelstadt und Erbach;
 Anbindung publikumswirksamer Einrichtungen

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Michelstadt: Toom-Markt; Erbach: Jugendherberge,
 Schwimmbad, Post

Bemerkungen

Die CityBus-Linien 3 und 4 sind vom Verlauf her weitgehend
 identisch und ergänzen sich zu einem 30'-Takt. An
 Samstagen nur bis 13:00 Uhr, dann 60'-Takt

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Prüfung eines neuen CityBus-Konzepts im Rahmen der
 Neuausschreibung

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

4

CityBus: Steinbach - Michelstadt - Erbach West - Michelstadt - Steinbach



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Innerortslinie**

Teilnetz: **CityBus**

Angebotsform : **Bus**

Region: **Michelstadt - Erbach**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:15 - 19:45	60'	15	Michelstadt Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	06:15 - 19:45	60'	15		 VIAS
Sa	08:15 - 19:45	60'	11		 VIAS
				Erbach Bahnhof	 VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	
Sa	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Erschließung der Kernstädte Michelstadt und Erbach;
Anbindung publikumswirksamer Einrichtungen

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Michelstadt: Toom-Markt; Erbach: Jugendherberge,
Schwimmbad, Post

Bemerkungen

Die CityBus-Linien 3 und 4 sind vom Verlauf her weitgehend
identisch und ergänzen sich zu einem 30'-Takt. An
Samstagen nur bis 13:00 Uhr, dann 60'-Takt

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Prüfung eines neuen CityBus-Konzepts im Rahmen der
Neuausschreibung

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

5

CityBus: Michelstadt - Erbach - Michelstadt



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Innerortslinie**

Teilnetz: **CityBus**

Angebotsform : **Bus**

Region: **Michelstadt - Erbach**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
So/F	10:30 - 19:15	60'	9	Michelstadt Bahnhof	RB VIAS
					RE VIAS
				Erbach Bahnhof	RB VIAS
					RE VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
So/F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Erschließung der Kernstädte Michelstadt und Erbach;
Anbindung publikumswirksamer Einrichtungen

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Bemerkungen

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Prüfung eines neuen CityBus-Konzepts im Rahmen der
Neuausschreibung

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

6

CityBus: Weiten-Gesäß - Michelstadt - Erbach - Erlenbach



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Innerortslinie**

Teilnetz: **CityBus**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Michelstadt - Erbach**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:30 - 19:45	60'	22	Michelstadt Bahnhof	RB VIAS
Mo-Fr an F	05:30 - 19:45	60'	28		RE VIAS
Sa	07:30 - 18:30	120'	12		RB VIAS
So/F	07:30 - 18:30	120'	12		RE VIAS
				Erbach Bahnhof	

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	
Sa	Keine Änderung	Keine Änderung	
So/F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Erschließung der Kernstädte Michelstadt und Erbach;
Anbindung der Stadtteile Weiten-Gesäß und Erlenbach

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Michelstadt: Bahnhof; Erbach: Schloss, Erlenbach Schule

Bemerkungen

Verkehrt am Wochenende als Rufbus; Die CityBus-Linie 6 überlagert sich an Schultagen mit der Linie 41, die den Schülerverkehr im Wirkungsgebiet bedient.

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Prüfung eines neuen CityBus-Konzepts im Rahmen der Neuausschreibung

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

10

Reichelsheim - Fränkisch-Crumbach - Nieder-Kainsbach - Ober-Kainsbach - Rehbach - Michelstadt - Erbach



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Grundversorgung**
 Teilnetz: **Odenwald-Nord** Angebotsform : **Bus**
 Region: **Gersprenztal**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:30 - 20:30	120'	17	Michelstadt Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	05:30 - 20:30	120'	16		 VIAS
				Nieder-Kainsbach	 693

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl	
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung		 X69
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung		 12

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Gemeinden Reichelsheim und Fränkisch-Crumbach mit ihren Ortsteilen im Gersprenztal an die Städte Michelstadt und Erbach.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Michelstadt, Bahnhof

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Durch Kombination mit der Linie 665e des VRN mit deren Angebot am Wochenende wird der Erschließungslinienstandard am Wochenende erreicht. Das Angebot kann entfallen, falls die Leistung im Rahmen der Neuausschreibung nicht mehr angeboten wird.

12

Brensbach (alle Ortsteile) - Reichelsheim - Fränkisch-Crumbach



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**
 Teilnetz: **Odenwald-Nord** Angebotsform : **Bus / Rufbus**
 Region: **Gersprenzthal**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:30 - 18:45	120'+ Einzelfahrten	42	Nieder-Kainsbach	 693
Mo-Fr an F	06:30 - 18:45	120'	13		 10

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Ortsteile von Brensbach; An Schultagen
 Anbindung der Ortsteile von Brensbach und
 Fränkisch-Crumbach and die Schulen in der Gemeinde
 Reichelsheim

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Reichelsheim, Grundschule
 Reichelsheim, Gesamtschule
 Reichelsheim, Schwimmbad

Bemerkungen

An schulfreien Tagen als Rufbus.

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Am Abend ist der Mindeststandard durch eine Bedienung
 bis 18:45 übererfüllt.

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

13

Reichelsheim - Kainsbachtal - Reichelsheim



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Nord**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Gersprenztal**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:45 - 18:00	120' + Einzelfahrten	14		
Mo-Fr an F	06:45 - 17:15	120'	12		

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung des Ortsteils Ober-Kainsbach an die Kerngemeinde Reichelsheim; An Schultagen Anbindung weiterer Ortsteile von Reichelsheim an die Gesamtschule Reichelsheim.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Reichelsheim, Gesamtschule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Der Linienstandard wird durch Kombination mit der Linie 10 erfüllt

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

An schulfreien Tagen als Rufbus.

14

Reichelsheim - Unter-Ostern - Ober-Ostern - Erzbach - Rohrbach - Reichelsheim



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Nord**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Gersprenztal**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:00 - 17:45	Einzelfahrten	9		
Mo-Fr an F	06:15 - 17:45	120'	7		

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Ortsteile von Brensbach und Fränkisch-Crumbach an die Gemeinde Reichelsheim. An Schultagen Fahrten zu den Schulen in der Gemeinde Reichelsheim.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Reichelsheim, Grundschule
Reichelsheim, Gesamtschule
Reichelsheim, Schwimmbad

Bemerkungen

Einzelne Fahrt als Rufbus

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Prüfung der Erweiterung des Betriebszeitraums an schulfreien Tagen bis 18:00 unter Finanzierungsvorbehalt

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

15

Reichelsheim - Gumpen - Laudenau - Winterkasten



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Nord**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Gersprenzthal**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:00 - 17:45	Einzelfahrten	9	Reichelsheim	 693
Mo-Fr an F	06:15 - 17:45	120'	7		

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Ortsteile von Brensbach und Fränkisch-Crumbach an die Gemeinde Reichelsheim; An Schultagen Fahrten zu den Schulen in der Gemeinde Reichelsheim.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Reichelsheim, Grundschule
Reichelsheim, Gesamtschule
Reichelsheim, Schwimmbad

Bemerkungen

Einzelne Fahrt als Rufbus; Erfüllung des Grundversorgungsstandards nur an schulfreien Tagen.
An Schultagen schulbezogener Verkehr

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

20

Höchst - Breuberg - Mömlingen



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Hauptlinie (*)**

Teilnetz: **Odenwald-Nord**

Angebotsform : **Bus**

Region: **Höchst**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	04:15 - 20:15	60'	34	Höchst Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	04:15 - 20:15	60'	34		 VIAS
				Mömlingen	 55

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Erschließung des unteren Mümlingtals; Landesgrenze überschreitende Verbindung nach Bayern in den Landkreis Miltenberg;

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Höchst, Bahnhof
Sandbach, Grundschule
Sandbach, Fa. Pirelli
Mömlingen, Gewerbegebiet

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Die Kombination der Linien 20 und 21 erfüllt auf dem Bedienungskorridor den Hauptlinienstandard.

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Einzelne Schulfahrten über Rai-Breitenbach;
(*) Von Montag - Freitag Hauptlinienstandard aber keine Bedienung am Wochenende

21

Höchst - Breuberg - Lützelbach



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Hauptlinie I+**
 Teilnetz: **Odenwald-Nord** Angebotsform : **Bus**
 Region: **Höchst**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	04:45 - 24:45	60'	25	Höchst Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	04:45 - 24:45	60'	17		
Sa	06:45 - 24:45	60'	35		 VIAS
So/F	08:45 - 20:15	60'	23		

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	
Sa	Keine Änderung	Keine Änderung	
So/F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Gemeinde Lützelbach über Breuberg an die Stadt Höchst im Odenwald

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Höchst, Bahnhof
 Sandbach, Grundschule
 Sandbach, Fa. Pirelli
 Lützelbach, Altenwohnheim

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Die Kombination der Linien 20 und 21 erfüllt auf dem Bedienungskorridor den Hauptlinienstandard. An Wochenenden wird der Hauptlinienstandard aufgrund des 60-Min.-Takts übererfüllt.

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Einzelne Schulfahrten über Rai-Breitenbach
 Spätverkehr nur in Richtung Lützelbach in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag, sowie vor hessischen Feiertagen.

22

Höchst - Rimhorn - Breitenbrunn - Haingrund - Seckmauern - Lützelbach (- Breuberg)



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Erschließungslinie**

Teilnetz: **Odenwald-Nord**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Höchst**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:15 - 20:15	60'	53	Höchst	 VIAS
Mo-Fr an F	05:15 - 20:15	60'	31		 VIAS
Sa	07:30 - 20:15	120'	14		 VU-67
So/F	07:30 - 20:15	120'	14		
				Lützelbach-Seckmauern	

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	
Sa	Keine Änderung	Keine Änderung	
So/F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Gemeinde Lützelbach an Höchst; Einzelne Fahrten nach Breuberg

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Höchst, Bahnhof
Lützelbach, Altenwohnheim
Lützelbach, Schule
Lützelbach, Rathaus
Seckmauern, Schule
Rai-Breitenbach, Schule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Der Erschließungslinienstandard wird durch erweiterte Betriebszeiten übererfüllt.

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Fahrten am Wochenende als Rufbus

23

Höchst - Dusenbach - Hetschbach - Sandbach - Neustadt - Rai-Breitenbach - Rosenbach - Hainstadt - Wald-Amorbach



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**
 Teilnetz: **Odenwald-Nord** Angebotsform : **Bus / Rufbus**
 Region: **Höchst**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:30 - 18:15	60'/120'/180' + Einzelfahrten	54	Höchst Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	06:15 - 18:15	60'/120'/180'	13		 VIAS
				Wald-Amorbach	 GU 2

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Ortsteile der Gemeinde Breuberg an die Gemeinde Höchst. An Schultagen Fahrten zu den Schulen in Breuberg und Höchst

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Höchst, Bahnhof
 Höchst, Ernst-Göbel-Schule,
 Höchst, Grundschule
 Sandbach, Grundschule
 Rai-Breienbach, Schule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Grundversorgung an Montag-Freitag durch Rufbus

24

Höchst - Pfirsichbach - Annelsbach - Forstel



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Nord**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Höchst**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:30 - 18:15	Einzelfahrten	19	Höchst Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	07:00 - 18:15	120'	12		 VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Ortsteile der Gemeinde Höchst an die Kerngemeinde. An Schultagen eine Fahrt zur Grundschule in Bad König

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Höchst, Bahnhof
Höchst, Ernst-Göbel-Schule,
Bad König, Grundschule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Grundversorgung an Montag-Freitag durch Rufbus

30

Erbach - Michelstadt - Bad König - Höchst - Breuberg



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**
 Teilnetz: **Odenwald-Nord** Angebotsform : **Bus**
 Region: **Bad König**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:45 - 17:45	Einzelfahrten	24	Höchst Bahnhof	RB VIAS
Mo-Fr an F	05:15 - 17:45	Einzelfahrten	7		

Bad König Bahnhof

RE VIAS

RB VIAS

RE VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S		zusätzliche Fahrten	
Mo-Fr an F		zusätzliche Fahrten	

Verkehrliche Funktionen

Schulorientierter Verkehr zu den Schulen in Michelstadt, Bad König, Höchst und Breuberg. Wenige Fahrten auch an schulfreien Tagen

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Michelstadt, Bahnhof
 Michelstadt, Gymnasium
 Zell, Bahnhof
 Bad König, Bahnhof
 Bad König, Carl-Weyprecht-Schule
 Höchst, Bahnhof
 Höchst, Ernst-Göbel-Schule
 Sandbach, Grundschule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Prüfung der Umschichtung des Nachtverkehrs der Linie 21 auf die Linie 30 aufgrund erhöhten Nachfragepotenzials. Zusätzliche Fahrten von Erbach in Richtung Unterzent ab Dez. 2025.

31

Bad König - Etzen-Gesäß - Kinzigtal-Kinzig - Böllstein - Hembach



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**
 Teilnetz: **Odenwald-Nord** Angebotsform : **Bus / Rufbus**
 Region: **Bad König**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:45 - 17:30	Einzelfahrten	30	Bad König Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	05:45 - 17:30	120'	13		 VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

An Montag - Freitag Anbindung der nordwestlichen Ortsteile von Bad König und Brombachtal Birkert an die Kerngemeinde Bad König. An Schultagen Verkehr zu den Schulen und Kindergarten in Bad König und Brombachtal. Anbindung der Ortsteile von Bad König und Brombachtal an die Odenwaldbahn in Bad König.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Bad König, Bahnhof
 Kirchbrombach, Grundschule
 Etzen-Geßas, Kindergarten
 Bad König, Carl-Weyprecht-Schule
 Bad König, Grundschule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Grundversorgung an Montag-Freitag durch Rufbus

32

Bad König - Zell - Momart



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Nord**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Bad König**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:30 - 18:15	120' + Einzelfahrten	20	Bad König Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	08:00 - 18:15	120'	12		 VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

An Montag - Freitag Anbindung der südöstlichen Ortsteile von Bad König an die Kerngemeinde Bad König. An Schultagen Verkehr zu den Schulen in Bad König. Anbindung der Ortsteile von Bad König an die Odenwaldbahn in Bad König.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Bad König, Bahnhof
Bad König, Carl-Weyprecht-Schule
Bad König, Grundschule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Grundversorgung an Montag-Freitag durch Rufbus

33

Bad König - Fürstengrund



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Nord**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Bad König**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:15 - 18:00	120' + Einzelfahrten	21	Bad König Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	06:15 - 18:00	120'	14		 VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

An Montag - Freitag Anbindung des nordöstlichen Ortsteils Fürstengrund von Bad König an die Kerngemeinde Bad König. An Schultagen Verkehr zu den Schulen in Bad König. Anbindung des Ortsteils Fürstengrund an die Odenwaldbahn in Bad König.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Bad König, Bahnhof
Bad König, Carl-Weyprecht-Schule
Bad König, Grundschule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Grundversorgung an Montag-Freitag durch Rufbus

34

Bad König - Zell - Brombachtal



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung (*)**

Teilnetz: **Odenwald-Nord**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Bad König**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:45 - 17:45	Einzelfahrten	10	Bad König Bahnhof	RB VIAS RE VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung des südlichen Ortsteils Zell von Bad König sowie die Ortsteile von Brombachtal an die Kerngemeinde Bad König. Verkehr zu den Schulen in Kirchbrombach und Bad König. Anbindung von Bad König Zell und Kirchbrombach an die Odenwaldbahn in Bad König.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Bad König, Bahnhof
Bad König, Carl-Weyprecht-Schule
Kirchbrombach, Grundschule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

(*) Die Grundversorgung mit Jedermannfahrten von Montag-Freitag im Wirkungsgebiet der Linie 34 übernimmt die Linie 36.

35

Erbach - Michelstadt - Brombachtal - Nieder-Kinzig - Ober-Kinzig - Hassenroth - Höchst



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Erschließungslinie**

Teilnetz: **Odenwald-Nord**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Bad König**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:15 - 20:30	120' + Einzelfahrten	24	Erbach Bahnhof	RB VIAS
Mo-Fr an F	05:15 - 20:30	120'	18		RE VIAS
Sa	06:30 - 19:00	120'	12		RB VIAS
So/F	06:30 - 19:00	120'	12		RE VIAS
				Michelstadt Bahnhof	RB VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung		Höchst Bahnhof	RE VIAS
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung			RB VIAS
Sa	Keine Änderung	Keine Änderung			RE VIAS
So/F	Keine Änderung	Keine Änderung			RB VIAS

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Gemeinde Brombachtal und der westlichen Ortsteile von Bad König an die Zentren Höchst, Michelstadt und Erbach. An Schultagen Verkehr zu den Schulen in Höchst und Michelstadt. Anbindung an die Odenwaldbahn in Höchst und Michelstadt.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Höchst, Bahnhof
Michelstadt, Bahnhof

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Verkehrt an Wochenenden als Rufbus; An Sonntagen wird der Erschließungslinienstandard aufgrund des frühen Betriebsbeginns übererfüllt.

36

Bad König - Brombachtal - Nieder-Kinzig - Ober-Kinzig - Hembach - Böllstein - Höchst



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Nord**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Bad König**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:45 - 18:15	120' + Einzelfahrten	16	Bad König Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	05:45 - 18:15	120'	13		 VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung von Ortsteilen der Gemeinde Brombachtal und der westlichen Ortsteile von Bad König an die Gemeinden Höchst und Bad König. An Schultagen Verkehr zu den Schulen in Höchst, Bad König und Kirchbrombach. Anbindung an die Odenwaldbahn in Höchst und Bad König.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Höchst, Bahnhof
Bad König, Bahnhof

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Grundversorgung von Montag - Freitag als Rufbus

37

Bad König - Kimbach - Vielbrunn



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Erschließungslinie**
 Teilnetz: **Odenwald-Nord** Angebotsform : **Bus / Rufbus**
 Region: **Bad König**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:15 - 19:30	Einzelfahrten	24	Bad König Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	06:15 - 19:30	Einzelfahrten	12		
Sa	07:00 - 21:00	120'	14		 VIAS
So/F	07:00 - 21:00	120'	14		

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	
Sa	Keine Änderung	Keine Änderung	
So/F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung des Stadtteils Kimbach der Stadt Bad König sowie den Stadtteil Vielbrunn der Stadt Michelstadt and die Kernstadt von Bad König. An Schultagen Verkehr von/zu den Schulen in Bad König. Anbindung an die Odenwaldbahn in Bad König.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Bad König, Bahnhof
 Bad König, Grundschule
 Bad König, C.-Weyprecht-Schule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Herstellen des 60-Minuten-Takts an Montag - Freitag

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Verkehrt an Wochenenden als Rufbus; Übererfüllt den Erschließungslinienstandard aufgrund erweiterter Bedienungszeiten am Wochenende in den Abendstunden und sonntags am Morgen

39

(Erbach) - Michelstadt - Vielbrunn



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Erschließungslinie (*)**
 Teilnetz: **Odenwald-Nord** Angebotsform : **Bus (/Rufbus*)**
 Region: **Bad König**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:15 - 18:45	60'+ Einzelfahrten	24	Michelstadt Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	06:15 - 18:45	60'	24		 VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der östlichen Stadtteile von Michelstadt und Erbach and die Kernstädte; An Schultagen Verkehr von/zu den Schulen in Michelstadt und Erbach. Anbindung an die Odenwaldbahn in Michelstadt.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Michelstadt, Bahnhof
 Michelstadt, Th.-Litt-Schule
 Erbach, Mittelpunktschule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

(*) Der Wochenendverkehr wird von der im gleichen Wirkungsbereich verlaufenden Linie 40 übernommen. Diese verkehrt an Wochenenden als Rufbus;

Umbenennung der Linie zur Linie 49, im Dez. 2025, da sie vom Wirkungsbereich her eher dem Bereich Erbach - Michelstadt zuzuordnen ist.

40

Erbach - Michelstadt - Würzburg - Vielbrunn



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Erschließungslinie**

Teilnetz: **Odenwald-Süd**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Erbach - Michelstadt**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:45 - 19:30	60' + Einzelfahrten	22	Michelstad Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	05:45 - 19:30	60' / 120'	18		
Sa	07:15 - 20:15	120'	14		 VIAS
So/F	07:15 - 20:15	120'	14		

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	
Sa	Keine Änderung	Keine Änderung	
So/F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der östlichen Stadtteile von Michelstadt und Erbach and die Kernstädte;
An Schultagen Verkehr von/zu den Schulen in Michelstadt und Erbach. Anbindung an die Odenwaldbahn in Michelstadt.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Michelstadt, Bahnhof

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Verkehrt an Wochenenden als Rufbus; Übernimmt den Wochenendverkehr von der im gleichen Wirkungsgebiet verlaufenden Linie 39.

Übererfüllt den Erschließungslinienstandard aufgrund erweiterter Bedienungszeiten am Wochenende in den Abendstunden und sonntags am Morgen

40N

Michelstadt - Erbach - Eulbach Schloss - Amorbach - Miltenberg



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Freizeitverkehr**

Teilnetz: **Odenwald-Süd**

Angebotsform : **Bus**

Region: **Erbach - Michelstadt**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Sa	08:45 - 20:30	120'	12	Michelstadt Bahnhof	 VIAS
So/F	08:45 - 20:30	120'	12		 VIAS
				Miltenberg Bahnhof	

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Verkehrt kreisübergreifend als touristischer Verkehr (NaTourBus) auf der Achse zwischen Michelstadt und Miltenberg. Anbindung von publikumswirksamen Einrichtungen im Wirkungsgebiet der Linie.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Michelstadt, Bahnhof
Miltenberg, Bahnhof

Bemerkungen

Verkehrt mit Fahrradträger; Fahrradverladung an den Haltestellen: Miltenberg Bahnhof, Amorbach B 47, Boxbrunn Schleife, Eulbach Schloß und Michelstadt Bahnhof

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

41

Michelstadt - Weiten-Gesäß



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Schulverkehr**

Teilnetz: **Odenwald-Süd**

Angebotsform : **Bus**

Region: **Erbach - Michelstadt**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:30 - 15:45	120' + Einzelfahrten	10	Michelstadt Bahnhof	 VIAS  VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Fahrten des Schulverkehrs von/zum Michelstädter Stadtteil Weiten-Gesäß von/zu den Schulen in Michelstadt;

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Michelstadt, Grundschule
Michelstadt, Hollerbuschschule
Michelstadt, Th.-Litt.-Schule
Michelstadt, Gymnasium

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Der Jedermannverkehr zur Linie 41 wird von der CityBus-Linie 6 übernommen

42

Erbach - Michelstadt - Asselbrunn - Steinbach - Rehbach



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Süd**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Erbach - Michelstadt**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	07:00 - 17:15	120'+ Einzelfahrten	33	Michelstadt Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	07:00 - 17:15	120'	12		 VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der nordwestlichen Stadtteile von Michelstadt an die Kernstadt Michelstadt; Einzelne Fahrten im Schulverkehr weiterführend nach Erbach; Anbindung an die Odenwaldbahn in Michelstadt.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Michelstadt, Bahnhof

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Erfüllung des Standards durch Kombination mit der Linie 10

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

An Montag - Freitag verkehren die Fahrten des Jedermannverkehrs als Rufbus; Für Teilabschnitte der Linie in Michelstadt gibt es ein innerörtliches Bedienungsverbot. Erfüllt aufgrund des zu späten Betriebsbeginns am Morgen nicht den Grundversorgungsstandard

43

Michelstadt - Erbach - Ernsbach - Erbuch - Erlenbach - Bullau



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Süd**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Erbach - Michelstadt**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:30 - 18:00	60'/120' + Einzelfahrten	18	Erbach Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	07:30 - 18:00	60'/120'	14	Erbach Brückenstr. / Marktplatz	 VIAS  6

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	06:00 - 18:00	60'/120'	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der südöstlichen Ortsteile von Erbach an die Kernstadt Erbach; Einzelne Fahrten weiterführend nach Michelstadt; An Schultagen Fahrten zu den Schulen in Erbach und Michelstadt; Anbindung an die Odenwaldbahn in Erbach und Michelstadt.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Erbach, Bahnhof
Erbach, Grundschule
Erbach, Mittelpunktschule
Michelstadt, Bahnhof
Michelstadt, Gymnasium

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Prüfung des Beginns des Betriebszeitraums um 06:00 an schulfreien Tagen unter Finanzierungsvorbehalt

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

An Montag - Freitag verkehren die Fahrten des Jedermannverkehrs als Rufbus

44

Michelstadt - Erbach - Ernsbach - Erbuch



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Süd**

Angebotsform : **Bus**

Region: **Erbach - Michelstadt**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:45 - 18:00	60'/120' + Einzelfahrten	17	Erbach Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	07:30 - 18:00	60'/120'	13		 VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	06:00 - 18:00	60'/120'	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der südöstlichen Ortsteile von Erbach an die Kernstadt Erbach; Einzelne Fahrten weiterführend nach Michelstadt; An Schultagen Fahrten zu den Schulen in Erbach; Anbindung an die Odenwaldbahn in Erbach.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Erbach, Bahnhof
Erbach, Mittelpunktschule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Prüfung des Beginns des Betriebszeitraums um 06:00 an schulfreien Tagen unter Finanzierungsvorbehalt

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Die auf dem gleichen Abschnitt wie die Linie 44 verkehrende Linie 43 übernimmt die Grundversorgung im Rahmen des Jedermannverkehrs. Die angegebenen Bedienungszeiten beinhalten die Kombination des Angebot der Linien 43 und 44

45

Erbach - Michelstadt - Steinbuch - Ober-Mossau - Unter-Mossau - Hüttenthal - Güttersbach (- Grasellenbach)



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Hauptlinie II**

Teilnetz: **Odenwald-Süd**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Erbach - Michelstadt**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:00 - 20:00	120' + Einzelfahrten	35	Michelstadt Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	05:00 - 20:00	120'	17		 VIAS
Sa	07:00 - 21:00	120'	14		 VIAS
So/F	07:00 - 21:00	120'	14		 VIAS
				Erbach Bahnhof	 VIAS
					 VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung		Grasellenbach	 681
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung			
Sa	Keine Änderung	Keine Änderung			
So/F	Keine Änderung	Keine Änderung			

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der westlichen Ortsteile von Michelstadt sowie die Ortsteile von Mossautal an die Städte Erbach und Michelstadt; An Schultagen Fahrten zum Gymnasium in Michelstadt; Anbindung an die Odenwaldbahn in Erbach und Michelstadt. Kreisübergreifende Fahrten des Jedermannverkehrs nach Grasellenbach.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Erbach, Bahnhof
Michelstadt, Bahnhof
Michelstadt, Gymnasium

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Verkehrt an Wochenenden als Rufbus; An Montag - Freitag verkehren die Fahrten des Jedermannverkehrs als Rufbus übererfüllt den Hauptlinien-II-Standard durch erweiterte Betriebszeiten.

46

Michelstadt - Erbach - Elsbach - Roßbach - Unter-Mossau - Hüttenthal - Güttersbach - Hiltersklingen



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Süd**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Erbach - Michelstadt**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:45 - 18:00	120' + Einzelfahrten	23	Erbach Bahnhof	RB VIAS
Mo-Fr an F	08:45 - 18:00	120'	10		RE VIAS

Michelstadt Bahnhof

RB VIAS

RE VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	06:00 - 18:00	120' + Einzelfahrten	
Mo-Fr an F	06:00 - 18:00	120'	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Ortsteile von Mossautal an die Städte Erbach und Michelstadt im Rahmen des Schulverkehrs an die Schulen in Erbach und Michelstadt sowie Anbindung an die Odenwaldbahn in Erbach und Michelstadt. Grundversorgung des Stadtteils Roßbach durch Anbindung an die Kernstadt Erbach. Die Bedienung hier erfolgt als Rufbus.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Erbach, Bahnhof
Michelstadt, Bahnhof

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Erfüllt durch Kombination mit der Linie 45 bis Roßbach; Prüfung des früheren Beginns des Bedienungszeitraums zur Herstellung des Standards ab Roßbach unter Finanzierungsvorbehalt.

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Der Jedermannverkehr verkehrt im Rahmen der Grundversorgung als Rufbus

47

Michelstadt - Erbach - Hüttenthal - Hiltersklingen



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Schulverkehr**

Teilnetz: **Odenwald-Süd**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Erbach - Michelstadt**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:15 - 13:15	Einzelfahrten	9	Erbach Bahnhof	RB VIAS
Mo-Fr an F	06:15 - 08:00	Einzelfahrten	2		RE VIAS

Michelstadt Bahnhof

RB VIAS

RE VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	06:00 - 18:00	120'	
Mo-Fr an F	06:00 - 18:00	120'	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Ortsteile von Mossautal an die Städte Erbach und Michelstadt; In Richtung Mossautal alternierende Bedienung in Richtung Hiltersklingen und Ober-Mossau

An Schultagen Verkehr zu den Schulen in Erbach und Michelstadt. Anbindung an die Odenwaldbahn in Erbach und Michelstadt.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Erbach, Bahnhof
Michelstadt, Bahnhof

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Einführung einer Bedienung im 120'-Takts von 6 - 18 Uhr an Montag - Freitag zur Erfüllung des Linienstandards der Grundversorgung

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Ein Fahrt des Jedermannverkehrs als Rufbus

48

Michelstadt - Erbach - Günterfürst - Haisterbach



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Hauptlinie II / Schulverkehr**
 Teilnetz: **Odenwald-Süd** Angebotsform : **Bus / Rufbus**
 Region: **Erbach - Michelstadt**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:00 - 19:15	120' + Einzelfahrten	22	Erbach Bahnhof	RB VIAS
Mo-Fr an F	06:00 - 19:15	120'	15		RE VIAS
Sa	07:45 - 20:00	120'	14		RB VIAS
So/F	07:45 - 20:00	120'	14		RE VIAS
				Michelstadt Bahnhof	RB VIAS
					RE VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	
Sa	Keine Änderung	Keine Änderung	
So/F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der südwestlichen Stadtteile von Erbach an die Kernstadt Erbach sowie weiterführend bis Michelstadt; An Schultagen Verkehr zu den Schulen in Erbach und Michelstadt. Anbindung an die Odenwaldbahn in Erbach und Michelstadt.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Michelstadt, Bahnhof
 Erbach Bahnhof
 Günterfürst, Altenwohnanlage

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Jedermannverkehr als Rufbus;
 Übererfüllt den Grundversorgungsstandard am Wochenende aufgrund erweiterter Betriebszeiten.

50

Michelstadt - Erbach - Beerfelden - Eberbach



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Hauptlinie I / I+ (*)**

Teilnetz: **Odenwald-Süd**

Angebotsform : **Bus**

Region: **Oberzent**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:00 - 02:15	60'	72	Michelstadt Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	05:00 - 02:15	60'	59	Erbach Bahnhof	 VIAS
Sa	05:30 - 02:15	120'	12	Hetzbach Bahnhof	 VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl	Anschlüsse
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung		 VIAS
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung		 VIAS
Sa	Keine Änderung	Keine Änderung		 S1 / S2

Verkehrliche Funktionen

Verkehrt kreisübergreifend alternierend auf der Achse zwischen Michelstadt und Eberbach am Neckar sowie Michelstadt und Oberzent. Anbindung von publikumswirksamen Einrichtungen im Wirkungsgebiet der Linie. An Schultagen Fahrten zu Schulen in Beerfelden und Michelstadt.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Michelstadt, Bahnhof
Erbach, Bahnhof
Hetzbach, Bahnhof
Beerfelden, Bahnhof
Eberbach, Bahnhof

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

(*) Hauptlinienstandard I / I+ nur von Montag - Freitag;
Bildet zusammen mit der Linie 50N eine Hauptlinie zwischen den genannten Städten

50N

Michelstadt - Erbach - Beerfelden - Eberbach



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Hauptlinie II (*)(**)**
 Teilnetz: **Odenwald-Süd** Angebotsform : **Bus**
 Region: **Oberzent**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Sa	07:00 - 20:30	120'	14	Michelstadt Bahnhof	 VIAS
So/F	08:00 - 20:30	120'	13	Erbach Bahnhof	 VIAS
				Hetzbach Bahnhof	 VIAS
				Beerfelden Bahnhof	 VIAS
				Eberbach Bahnhof	 VIAS
					 S1 / S2

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Sa	Keine Änderung	Keine Änderung	
So/F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Verkehrt kreisübergreifend als touristischer Verkehr (NaTourBus) auf der Achse zwischen Michelstadt und Eberbach am Neckar. Anbindung von publikumswirksamen Einrichtungen im Wirkungsgebiet der Linie.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Michelstadt, Bahnhof
 Erbach, Bahnhof
 Hetzbach, Bahnhof
 Beerfelden, Bahnhof
 Beerfelden, Bikepark
 Eberbach, Bahnhof

Bemerkungen

Verkehrt mit Fahrradträger; Fahrradverladung an den Haltestellen: Eberbach Bahnhof, Gammelsbach Post, Sensbacher Höhe, Beerfelden Bikepark und Bahnhof, Hetzbach Bahnhof, Erbach Bahnhof und Michelstadt Bahnhof;

(*) Bildet zusammen mit der Linie 50 eine Hauptlinie zwischen den genannten Städten.

(**) Am Wochenende/Feiertagen Hauptlinienstandard II

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

51

Beerfelden - Etzean (- Hüttenthal - Güttersbach)



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Süd**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Oberzent**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	07:30 - 17:30	120'+ Einzelfahrten	15	Hetzbach Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	07:30 - 17:30	120'	12		

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung des Stadtteils Etzean an den Verwaltungssitz Beerfelden der Stadt Oberzent. An Schultagen einzelne Fahrten von und ins Mossautal; Anbindung an die Odenwaldbahn in Beerfelden und Hetzbach.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Beerfelden, Bahnhof
Beerfelden, Grundschule
Beerfelden, Gesamtschule
Hetzbach, Bahnhof

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Prüfung des früheren Beginns des Bedienungszeitraums zur Herstellung des Standards ab Etzean.

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Jedermannverkehr Montag bis Freitag als Rufbus

52

Beerfelden - Hetzbach - Schölltenbach - Hesselbach - Kailbach



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Süd**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Oberzent**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:30 - 19:15	Einzelfahrten	16	Schölltenbach	 VIAS
Mo-Fr an F	05:30 - 19:15	120'	15	Kailbach	 VIAS

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der nordöstlichen Stadtteile von Oberzent an den Verwaltungssitz Beerfelden. An Schultagen Verkehr zu den Schulen in Beerfelden; Anbindung an die Odenwaldbahn in Beerfelden.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Beerfelden, Bahnhof
Beerfelden, Grundschule
Beerfelden, Gesamtschule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Jedermannverkehr Montag bis Freitag als Rufbus

53

**Beerfelden - Ober-Sensbach - Unter-Sensbach - Hebstahl - Kailbach
- Hesselbach**



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Süd**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Oberzent**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:45 - 19:15	120' + Einzelfahrten	19	Kailbach Bahnhof	 VIAS
Mo-Fr an F	06:00 - 17:45	120'	16		

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der östlichen Stadtteile von Oberzent an den Verwaltungssitz Beerfelden und kreisübergreifend an die nordöstlichen Stadtteile von Eberbach. An Schultagen Verkehr zu den Schulen in Beerfelden; Anbindung an die Odenwaldbahn in Beerfelden.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Beerfelden, Bahnhof
Beerfelden, Grundschule
Beerfelden, Gesamtschule

Bemerkungen

Jedermannverkehr Montag bis Freitag als Rufbus;
Übererfüllt den Grundversorgungsstandard aufgrund
erweiterter Betriebszeiten am Abend

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

54

Beerfelden - Falken-Gesäß - Finkenbach - Hinterbach - Raubach - Hainbrunn - Rothenberg - Kortelshütte - Hirschhorn



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft**

Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Süd**

Angebotsform : **Bus / Rufbus**

Region: **Oberzent**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:30 - 18:30	120' + Einzelfahrten	32	Hirschhorn	 S1 / S2
Mo-Fr an F	05:30 - 18:30	120'	11		

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der westlichen Stadtteile von Oberzent an den Verwaltungssitz Beerfelden und kreisübergreifend an Hirschhorn im Landkreis Bergstraße. An Schultagen Verkehr zu den Schulen in Beerfelden; Anbindung an die Odenwaldbahn in Beerfelden und an die S-Bahn nach Heidelberg in Hirschhorn

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Beerfelden, Bahnhof
Hirschhorn, Bahnhof
Beerfelden, Grundschule
Beerfelden, Gesamtschule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Jedermannverkehr von Montag bis Freitag als Rufbus

55

Beerfelden - Airlenbach - Olfen - Affolterbach



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Schulverkehr / Grundversorgung**
 Teilnetz: **Odenwald-Süd** Angebotsform : **Bus / Rufbus**
 Region: **Oberzent**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	06:15 - 17:45	60' / 120' + Einzelfahrten	21	Beerfelden	 50
Mo-Fr an F	06:45 - 17:45	60'/120'	13	Affolterbach	 681

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung der Stadtteile Airlenbach und Olfen an den Verwaltungssitz Beerfelden der Stadt Oberzent.
 Kreisübergreifende Verbindung zum Landkreis Bergstraße nach Affolterbach. An Schultagen Verkehr zu den Schulen in Beerfelden; Anbindung an die Odenwaldbahn in Beerfelden

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Beerfelden, Bahnhof
 Beerfelden, Grundschule
 Beerfelden, Gesamtschule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Jedermannverkehr an Montag bis Freitag als Rufbus

56

Schöllbach - Kailbach - Gaimühle - Friedrichsdorf - Eberbach



Aufgabentr.: **OREG Odenwald-Regional-Gesellschaft** Linienstandard : **Grundversorgung**

Teilnetz: **Odenwald-Süd**

Angebotsform : **Bus**

Region: **Oberzent**

aktuelles Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl Fahrten	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:45 - 19:00	60' / 120'	8	Eberbach Bahnhof	 S1 / S2
Mo-Fr an F	05:45 - 19:00	60' / 120'	8		

angestrebtes Angebot

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Anzahl
Mo-Fr an S	Keine Änderung	Keine Änderung	
Mo-Fr an F	Keine Änderung	Keine Änderung	

Verkehrliche Funktionen

Anbindung von Stadtteilen von Eberbach und Ortsteilen von Oberzent am südöstlichen Rand des Gemeindegebiets von Oberzent. Anbindung an den SPNV in Eberbach.

Einrichtungen im Erschließungsbereich

Eberbach, Bahnhof
Eberbach, Berufsschule

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards

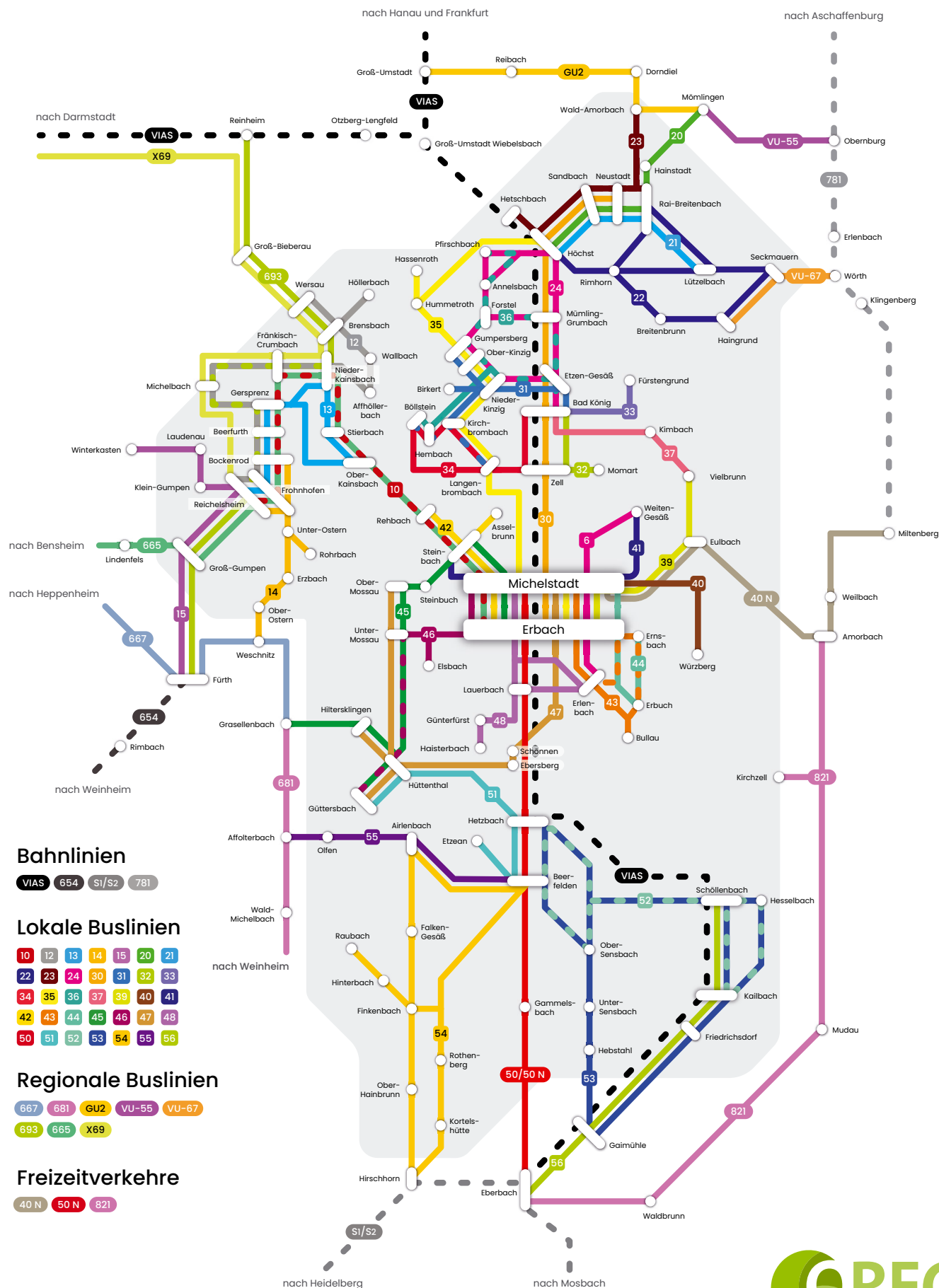
Unverbindliche Prüfung bei Ausschreibung

Weitere Prüfaufträge

Bemerkungen

Gesamtliniennetzplan

(gültig ab 10.12.2023)



Bahnlinien

VIAS 654 S1/S2 781

Lokale Buslinien

10 12 13 14 15 20 21
22 23 24 30 31 32 33
34 35 36 37 39 40 41
42 43 44 45 46 47 48
50 51 52 53 54 55 56

Regionale Buslinien

667 681 GU2 VU-55 VU-67
693 665 X69

Freizeitverkehre

40 N 50 N 821

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

		Schulstandorte												
Wohnorte der Schülerinnen und Schüler		Bad König	Breuberg-Rai-Breitenbach	Brombachtal-Kirchbrombach	Erbach	Fränkisch-Crumbach	Höchst i. Odw.	Michelstadt	Michelstadt-Steinbach	Mossautal-Hüttenthal	Oberzent-Beerfelden	Oberzent-Unter-Sensbach	Reichelsheim	Reichelsheim-Beerfurth
Stadt / Gemeinde	Stadt- / Ortsteil / Wohnplatz													
Bad König	Bad König	X												
	Etzen-Gesäß	X												
	Pfälzer Höfe			X										
Brensbach	Nieder-Kainsbach					X								
Breuberg	Mühlhausen		X											
	Neustadt		X											
	Rosenbach		X											
Brombachtal	Langenbrombach			X										
Erbach	Erbach				X			X						
	Dorf-Erbach				X									
	Lauerbach				X									
Fr. Crumbach	Michelbach					X							X	
Höchst	Hetschbach						X							
Michelstadt	Michelstadt				X			X						
	Asselbrunn							X	X					
	Steinbach							X						
	Stockheim							X						
Mossautal	Hüttenthal									X				
Oberzent	Beerfelden										X			
	Unter-Sensbach											X		
Reichelsheim	Reichelsheim												X	
	Gersprenz					X								X
	Gumpen												X	

Quelle-Ziel-Relationen für tarifliche Kurzstreckenregelungen im Ausbildungsverkehr

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

		Schule																												
Wohnorte der Schülerinnen und Schüler		GS Bad König	GS Bad König-Zell	GS Breuberg-Rai-Breitenbach	GS Brombachtal-Kirchbrombach	GS Erbach Astrid-Lindgren	GS Erbach Am Treppenweg	GS Fränkisch-Crumbach	GS Höchst i. Odw.	GS Lützelbach-Lützel-Wiebelsbach	GS Lützelbach-Seckmauern	GS Michelstadt Am Hollerbusch	GS Michelstadt-Steinbach	GS Mossautal-Hüttenthal	GS Oberzent-Beerfelden	GS Oberzent-Rothenberg	GS Oberzent-Unter-Sensbach	GS Reichelsheim	GS Reichelsheim-Beerfurth	Gesamtschule Bad König	Ges.-Sch. Breuberg-Rai-Breitenbach	Gesamtschule Erbach	Gesamtschule Höchst i. Odw.	Gymnasiale Oberstufe Höchst i. Odw.	Realschule Michelstadt	Gymnasium Mittelstufe Michelstadt	Gymnasium Oberstufe Michelstadt	Berufliches SZ Michelstadt	Gesamtschule Oberzent-Beerfelden	Ges.-Sch. mit gymn. OS Reichelsheim
Stadt / Gemeinde	Stadt- / Ortsteil / Wohnplatz																													
Bad König	Bad König, Kernstadt																													
	Etzen-Gesäß																													
	Fürstengrund																													
	Gumpersberg																													
	Kimbach																													
	Momart																													
	Nieder-Kinzig																													
	Ober-/Mitter-Kinzig																													
	(Pfälzer Höfe)																													
	Zell																													
Brensbach	Brensbach, Kernort																													
	Affhöllerbach (Kilsbach, Stierbach)																													
	Höllerbach																													
	Nieder-Kainsbach																													
	Wallbach																													
	Wersau																													
Breuberg	Hainstadt (Rosenbach)																													
	(Mühlhausen)																													
	Neustadt																													
	Rai-Breitenbach																													

		Schule																													
Wohnorte der Schülerinnen und Schüler		GS Bad König	GS Bad König-Zell	GS Breuberg-Rai-Breitenbach	GS Brombachtal-Kirchbrombach	GS Erbach Astrid-Lindgren	GS Erbach Am Treppenweg	GS Fränkisch-Crumbach	GS Höchst i. Odw.	GS Lützelbach-Lützel-Wiebsbach	GS Lützelbach-Seckmauern	GS Michelstadt Am Hollerbusch	GS Michelstadt-Steinbach	GS Mossautal-Hüttenthal	GS Oberzent-Beerfelden	GS Oberzent-Rothenberg	GS Oberzent-Unter-Sensbach	GS Reichelsheim	GS Reichelsheim-Beerfurth	Gesamtschule Bad König	Ges.-Sch. Breuberg-Rai-Breitenbach	Gesamtschule Erbach	Gesamtschule Höchst i. Odw.	Gymnasiale Oberstufe Höchst i. Odw.	Realschule Michelstadt	Gymnasium Mittelstufe Michelstadt	Gymnasium Oberstufe Michelstadt	Berufliches SZ Michelstadt	Gesamtschule Oberzent-Beerfelden	Ges.-Sch. mit gymn. OS Reichelsheim	
Stadt / Gemeinde	Stadt- / Ortsteil / Wohnplatz																														
Breuberg	Sandbach																														
(Forts.)	Wald-Amorbach																														
Brombachtal	Birkert																														
	Böllstein																														
	Hembach																														
	Kirchbrombach (Balsbach)																														
	Langenbrombach																														
Erbach	Erbach, Kernstadt																														
	Bullau																														
	Dorf-Erbach																														
	Ebersberg																														
	Elsbach																														
	Erbuch																														
	Erlenbach																														
	Ernsbach																														
	Günterfürst																														
	Haisterbach																														
	Lauerbach																														
	Schönnen																														
Fr.-Crumbach	Fr.-Crumbach, Kernort																														
Höchst i. Odw.	Höchst, Kernort																														
	Annelsbach																														
	Dusenbach																														

		Schule																												
Wohnorte der Schülerinnen und Schüler																														
Stadt / Gemeinde	Stadt- / Ortsteil / Wohnplatz	GS Bad König	GS Bad König-Zell	GS Breuberg-Rai-Breitenbach	GS Brombachtal-Kirchbrombach	GS Erbach Astrid-Lindgren	GS Erbach Am Treppenweg	GS Fränkisch-Crumbach	GS Höchst i. Odw.	GS Lützelbach-Lützel-Wiebelsbach	GS Lützelbach-Seckmauern	GS Michelstadt Am Hollerbusch	GS Michelstadt-Steinbach	GS Mossautal-Hüttenthal	GS Oberzent-Beerfelden	GS Oberzent-Rothenberg	GS Oberzent-Unter-Sensbach	GS Reichelsheim	GS Reichelsheim-Beerfurth	Gesamtschule Bad König	Ges.-Sch. Breuberg-Rai-Breitenbach	Gesamtschule Erbach	Gesamtschule Höchst i. Odw.	Gymnasiale Oberstufe Höchst i. Odw.	Realschule Michelstadt	Gymnasium Mittelstufe Michelstadt	Gymnasium Oberstufe Michelstadt	Berufliches SZ Michelstadt	Gesamtschule Oberzent-Beerfelden	Ges.-Sch. mit gymn. OS Reichelsheim
Höchst i. Odw (Forts.)	Forstel																													
	Hassenroth																													
	Hetschbach																													
	Hummetroth																													
	Mümling-Grumbach																													
	Pfirschnbach																													
Lützelbach	Breitenbrunn																													
	Haingrund																													
	Lützel-Wiebelsbach																													
	Rimhorn																													
	Seckmauern																													
Michelstadt	Michelstadt, Kernstadt																													
	Asselbrunn																													
	Rehbach																													
	Steinbach																													
	Steinbuch																													
	Vielbrunn																													
	Weiten-Gesäß																													
	Würzburg																													
Mossautal	Güttersbach																													
	Hiltersklingen																													
	Hüttenthal																													
	Ober-Mossau																													
	Unter-Mossau																													

		Schule																												
Wohnorte der Schülerinnen und Schüler		GS Bad König	GS Bad König-Zell	GS Breuberg-Rai-Breitenbach	GS Brombachtal-Kirchbrombach	GS Erbach Astrid-Lindgren	GS Erbach Am Treppenweg	GS Fränkisch-Crumbach	GS Höchst i. Odw.	GS Lützelbach-Lützel-Wiebsbach	GS Lützelbach-Seckmauern	GS Michelstadt Am Hollerbusch	GS Michelstadt-Steinbach	GS Mossautal-Hüttenthal	GS Oberzent-Beerfelden	GS Oberzent-Rothenberg	GS Oberzent-Unter-Sensbach	GS Reichelsheim	GS Reichelsheim-Beerfurth	Gesamtschule Bad König	Ges.-Sch. Breuberg-Rai-Breitenbach	Gesamtschule Erbach	Gesamtschule Höchst i. Odw.	Gymnasiale Oberstufe Höchst i. Odw.	Realschule Michelstadt	Gymnasium Mittelstufe Michelstadt	Gymnasium Oberstufe Michelstadt	Berufliches SZ Michelstadt	Gesamtschule Oberzent-Beerfelden	Ges.-Sch. mit gymn. OS Reichelsheim
Stadt / Gemeinde	Stadt- / Ortsteil / Wohnplatz																													
Oberzent	Airlenbach																													
	Beerfelden																													
	Etzean																													
	Falken-Gesäß																													
	Finkenbach																													
	Gammelsbach																													
	Hebstahl																													
	Hesselbach																													
	Hetzbach																													
	Hinterbach																													
	Kailbach																													
	Kortelshütte																													
	Ober-Hainbrunn																													
	Ober-Sensbach																													
	Olfen																													
	Raubach																													
	Rothenberg																													
	Schöllnbach																													
	Unter-Sensbach																													
Reichelsheim (Odenwald)	Reichelsheim, Kernort																													
	Beerfurth																													
	Bockenrod																													
	Erzbach																													

		Schule																												
Wohnorte der Schülerinnen und Schüler		GS Bad König	GS Bad König-Zell	GS Breuberg-Rai-Breitenbach	GS Brombachtal-Kirchbrombach	GS Erbach Astrid-Lindgren	GS Erbach Am Treppenweg	GS Fränkisch-Crumbach	GS Höchst i. Odw.	GS Lützelbach-Lützel-Wiebsbach	GS Lützelbach-Seckmauern	GS Michelstadt Am Hollerbusch	GS Michelstadt-Steinbach	GS Mossautal-Hüttenthal	GS Oberzent-Beerfelden	GS Oberzent-Rothenberg	GS Oberzent-Unter-Sensbach	GS Reichelsheim	GS Reichelsheim-Beerfurth	Gesamtschule Bad König	Ges.-Sch. Breuberg-Rai-Breitenbach	Gesamtschule Erbach	Gesamtschule Höchst i. Odw.	Gymnasiale Oberstufe Höchst i. Odw.	Realschule Michelstadt	Gymnasium Mittelstufe Michelstadt	Gymnasium Oberstufe Michelstadt	Berufliches SZ Michelstadt	Gesamtschule Oberzent-Beerfelden	Ges.-Sch. mit gymn. OS Reichelsheim
Stadt / Gemeinde	Stadt- / Ortsteil / Wohnplatz																													
Reichelsheim (Forts.)	Frohnhofen																													
	Gersprenz																													
	Gumpen																													
	Klein-Gumpen																													
	Laudenau																													
	Ober-Kainsbach																													
	Ober-Ostern																													
	Rohrbach																													
	Unter-Ostern																													
Legende			ÖPNV-Bedienung mit vollem Angebotsstandard erforderlich														ÖPNV-Bedienung mit vermindertem Angebotsstandard zulässig													

Erfordernis einer ÖPNV-Bedienung zu/von Grundschulen (GS) und zu/von weiterführenden Schulen auf der Ebene der Stadt- und Ortsteile im Odenwaldkreis

Fragebogen zum ÖPNV & zur Versorgung in

Bearbeitung (Name, Datum):

Tel.-Nr. für Rückfragen:

E-Mail-Adresse für Rückfragen:



Zum elektronischen Formular:

<https://www.odenwaldmobil.de/fragebogen-kommunen>

1) Publikumswirksame Einrichtungen / Aktivitätsschwerpunkte innerhalb Ihres Gemarkungsgebiets (ohne Schulen)

- 1.1)** Welche publikumswirksamen Orte (z.B. Arbeitsplatzschwerpunkte, Freizeiteinrichtungen, Gastronomie, Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen, Kliniken, Hotels, Begegnungsstätten, Verwaltungsstandorte etc.) gibt es auf Ihrem Gemarkungsgebiet?

Schulstandorte sind bereits bekannt und müssen daher nicht genannt werden. Sofern mehrere Einrichtungen in einem räumlichen Zusammenhang liegen (z.B. Altstadt oder Gewerbegebiet mit vielen Einrichtungen, Ärztezentrum) genügt eine zusammenfassende Nennung.

Lfd.Nr.	Bezeichnung der Einrichtung	Straße, Hausnr.
A1		
A2		
A3		
A4		
A5		
A6		
A7		
A8		
A9		
A10		
A11		
A12		
A13		

Falls der Platz in der Tabelle nicht ausreicht, setzen Sie die Liste bitte auf einem separaten Blatt fort.

- 1.2)** Liegen Ihnen Angaben zum Verkehrsaufkommen der unter 1.1) aufgelisteten Einrichtungen ganz oder in Teilen vor (z. B. jährliches Besucheraufkommen einer Freizeiteinrichtung, Anzahl Arbeitsplätze etc.)?

☐ **Nein**

☐ **Ja → Bitte teilen Sie uns Ihre Angaben möglichst genau in der nachfolgenden Tabelle (ggf. mit zugehörigem Verweis auf separate Anlagen) mit.**

Lfd.Nr.	Informationen zum Verkehrsaufkommen der Einrichtung (ggf. mit Anmerkungen)
A1	
A2	
A3	
A4	
A5	
A6	
A7	
A8	
A9	
A10	
A11	
A12	
A13	

Falls der Platz in der Tabelle nicht ausreicht, setzen Sie die Liste bitte auf einem separaten Blatt fort.

- 1.3)** Gibt es aus den obigen Angaben nicht ablesbare Besonderheiten, auf die wir Ihres Erachtens bei der Bewertung des Verkehrsaufkommens bzw. der Nutzergruppen in den zuvor genannten Einrichtungen beachten sollten?

☐ **Nein**

☐ **Ja → Bitte nennen Sie uns die Besonderheiten:**

Falls der Platz im Kasten nicht ausreicht, nutzen Sie bitte ein separates Blatt.

2) Relevante Ziele für die Bewohner*innen Ihrer Kommune im Freizeit- & Versorgungsverkehr außerhalb Ihres Gemarkungsgebiets

Welche Ziele im Freizeit- & Versorgungsverkehr außerhalb Ihres Gemarkungsgebiets (z.B. Freizeiteinrichtungen, Gastronomie, Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen, Kliniken, Hotels, Begegnungsstätten, Verwaltungsstandorte etc.) sind für die Bewohner*innen Ihrer Stadt/Gemeinde Ihres Erachtens relevant?

Schulstandorte und Berufspendlerströme sind bereits bekannt und müssen daher nicht genannt werden. Sofern mehrere Einrichtungen in einem räumlichen Zusammenhang liegen (z.B. viele relevante Einrichtungen in einer Nachbarstadt) genügt eine zusammenfassende Nennung (z.B. „Krankenhaus, Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplätze in A-Stadt“).

Lfd.Nr.	Bezeichnung der Einrichtung(en)	Stadt bzw. Gemeinde
B1		
B2		
B3		
B4		
B5		
B6		
B7		
B8		
B9		
B10		
B11		
B12		
B13		
B14		
B15		
B16		
B17		
B18		
B19		
B20		

Falls der Platz in der Tabelle nicht ausreicht, setzen Sie die Liste bitte auf einem separaten Blatt fort.

3) Vorhandene oder bereits in Planung befindliche ergänzende Mobilitätsangebote außerhalb des „klassischen ÖPNV“

Gibt es in Ihrer Kommune zusätzliche Mobilitätsangebote neben dem „klassischen ÖPNV“? Zu solchen zusätzlichen Mobilitätsangeboten können z.B. Carsharing, Bikesharing, Bürgerbusse, Mitfahrbänke, Mitfahrzentralen, Fahrdienste für bestimmte Zielgruppen etc. zählen.

☐ **Nein**

☐ **Ja → Bitte nennen Sie uns die Mobilitätsangebote in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde (ohne Bus, Bahn, Rufbus und TaxOMobil):**

Falls der Platz im Kasten nicht ausreicht, nutzen Sie bitte ein separates Blatt.

4) Konzepte & Maßnahmen zur Stadt-/Gemeinde-/Orts-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Regionalentwicklung o. Ä.

Wurden in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde in den letzten 5 Jahren Konzepte/Maßnahmen zur Stadt-/Gemeinde-/Orts-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Regionalentwicklung oder ähnliches erstellt bzw. sind solche Konzepte/Maßnahmen in Planung? Beispiele: Verkehrsentwicklungspläne, Arbeitskreise zu Verkehrsthemen, Masterpläne, Mobilitätskonzepte, Radverkehrspläne, Regionalentwicklungskonzepte etc.

☐ **Nein**

☐ **Ja → Bitte nennen Sie uns die Entwicklungskonzepte/-maßnahmen in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde. Falls vorhanden, senden Sie uns bitte auch die zugehörigen Dokumente zu.**

Falls der Platz im Kasten nicht ausreicht, nutzen Sie bitte ein separates Blatt.

5) Einwohnerzahlen nach Siedlungseinheiten

Bitte tragen Sie in die Tabelle alle Stadt- bzw. Ortsteile Ihrer Kommune sowie den aktuellen Stand ihrer Einwohnerzahl ein. Wünschenswert wäre eine Angabe zum Bevölkerungsstand im Jahr 2023. Falls vorhanden, können Prognosedaten gerne in einer separaten Anlage beigefügt werden.

Lfd.Nr.	Orts- bzw. Stadtteil	Einwohnerzahl (Stand: _____)
C1		
C2		
C3		
C4		
C5		
C6		
C7		
C8		

Falls der Platz in der Tabelle nicht ausreicht, setzen Sie die Liste bitte auf einem separaten Blatt fort.

6) Geplante Wohngebiete

Wurden in Ihrer Kommune in den letzten 5 Jahren neue Wohngebiete ausgewiesen bzw. sind entsprechende Siedlungsgebiete in Planung? Bitte tragen Sie diese inklusive Angaben zur Anzahl der Wohneinheiten sowie, falls verfügbar, auch zur damit verbundenen Entwicklung der Einwohnerzahl in die Tabelle ein. Die betreffenden Bebauungspläne fügen Sie bitte, falls vorhanden, als separate Anlage bei.

Lfd.Nr.	Stadt-/Ortsteil	Bezeichnung Wohngebiet	(gepl.) Fertigstellungsjahr	Anzahl Wohneinheiten	Bevölkerungszuwachs
D1					
D2					
D3					
D4					
D5					
D6					
D7					
D8					

Falls der Platz in der Tabelle nicht ausreicht, setzen Sie die Liste bitte auf einem separaten Blatt fort.

7) Geplante Industrie- und Gewerbegebiete

Wurden in Ihrer Kommune in den letzten 5 Jahren neue Industrie- und Gewerbegebiete ausgewiesen bzw. sind entsprechende Siedlungsgebiete in Planung? Bitte tragen Sie diese in die Tabelle ein und machen Sie, falls verfügbar, auch Angaben zu der damit verbundenen Entwicklung der Arbeitsplätze. Die betreffenden Bebauungspläne fügen Sie bitte, falls vorhanden, als separate Anlage bei. Sofern auch Einzelhandel vorgesehen ist nennen Sie bitte, welche Art von Einzelhandel vorgesehen ist (z.B. Lebensmittel Nahversorgung / Baumarkt / ...)

Lfd.Nr.	Stadt-/Ortsteil	Bezeichnung Industrie-/Gewerbegeb.	(gepl.) Fertig- stellungsjahr	Anzahl Arbeitsplätze
E1				
E2				
E3				
E4				
E5				
E6				
E7				
E8				

Falls der Platz in der Tabelle nicht ausreicht, setzen Sie die Liste bitte auf einem separaten Blatt fort.

8) Zusätzliche ÖPNV-Haltestellen

Wir möchten gerne von Ihnen erfahren, ob es aus Ihrer Sicht Bedarf zur Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen auf Ihrer Gemarkung gibt?

☐ **Nein**

☐ **Ja → Bitte tragen Sie Ihre Vorschläge in die folgende Tabelle ein. Gerne können Sie eine entsprechende Skizze zum gewünschten Standort der Haltestelle als separate Anlage beifügen.**

Lfd.Nr.	Stadt-/Ortsteil	Im Zuge der Straße	Lage (z.B. Einmündung)	ÖPNV-Linie(n)	Bemerkungen
H1					
H2					
H3					
H4					
H5					
H6					
H7					
H8					

Falls der Platz in der Tabelle nicht ausreicht, setzen Sie die Liste bitte auf einem separaten Blatt fort.

9) Sonstige Wünsche/Hinweise zum ÖPNV in Ihrer Kommune

Falls Sie uns noch etwas zum ÖPNV auf Ihrem Gemarkungsgebiet oder ähnlichen Themen mitteilen möchten, haben Sie im nachfolgenden Feld die Möglichkeit hierzu.

Hier können Sie z.B. Bedarf an zusätzlichen oder erweiterten Angeboten oder der Optimierung von Angeboten nennen (z.B. *zusätzliche / verbesserte Erschließung, kürzere Reisezeiten / zusätzliche Verbindungen zu bestimmten Zielen, Optimierung von Anschlüssen, dichterer Takt in bestimmten Gebieten, Verbesserung von Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen, höhere Fahrzeugqualität/-kapazität*).

Sie können hier auch benennen, wo Sie Bedarf an ergänzenden Mobilitätsangeboten wie z.B. *Car-Sharing, Fahrradverleih, Mitfahrerbänke oder hinsichtlich der Vernetzung von Mobilitätsformen (Bike & Ride, Park & Ride, Taxi & ÖPNV, Fuß- und Radwegeanbindung an Stationen u.s.w.)* sehen.

Falls der Platz im Kasten nicht ausreicht, nutzen Sie bitte ein separates Blatt.

=====
Wir bedanken uns für Ihre Mitarbeit und freuen uns auf Ihre Hinweise!
=====

Bad König

Zentralörtliche Funktion: Unterzentrum

RegioStaR 7-Typologie: Ländliche Region - Städtischer Raum

Siedlungseinheiten

Name der Siedlungseinheit	Einwohner	Datenstand
Bad König	5353	31.12.2022
Etzen-Gesäß	542	31.12.2022
Fürstengrund	682	31.12.2022
Kimbach	500	31.12.2022
Momart	353	31.12.2022
Nieder-Kinzig	815	31.12.2022
Ober-Kinzig	667	31.12.2022
Zell	1120	31.12.2022

Schulen

Name der Schule	Anzahl Schüler	Datenstand	GIS-Link
Carl-Weyprecht-Schule	297	2023/24	Karte
Georg-Vetter-Schule	26	2023/24	Karte
Grundschule	124	2023/24	Karte
Waldbachschule	7	2023/24	Karte

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse		GIS-Link
Odenwaldtherme/Wandelhalle/Kurgarten	Elisabethenstraße 7	k.A.	Karte
Ärtezentrum	Bahnhofstraße 54	k.A.	Karte
Asklepios-Klinik	Frankfurter Straße 33	k.A.	Karte
Rossmann/ALDI/Edeka	Frankfurter Straße 70-76	k.A.	Karte
Penny	Magdeburger Straße 8	k.A.	Karte
Möbel Kempf	Zell - Gewerbezentrum 21	k.A.	Karte
Kurpark	An den Seen	k.A.	Karte
Freilichtbühne	Schloßplatz	k.A.	Karte

Relevante Ziele außerhalb der eigenen Gemarkung

Kommune	Bezeichnung	GIS-Link
Erbach Odw.	Kreiskrankenhaus	

H

Vorhandene oder bereits in Planung befindliche ergänzende Mobilitätsangebote außerhalb des klassischen ÖPNV

Bürgerbus Bad König e. V. (privater gemeinnütziger Verein)

H

Konzepte & Maßnahmen zur Stadt-/Gemeinde-/Orts-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Regionalentwicklung o. Ä.

keine Angaben

H

Neue bzw. geplante Wohngebiete

Bad König; Neues Wohngebiet "Am Gänsbrunnen" mit 91 Wohneinheiten; Fertigstellung im Jahr 2022; Bevölkerungszuwachs von 151 Personen

Bad König; Neues Wohngebiet "Sonnensiedlung" mit 120 Wohneinheiten; Fertigstellung im Jahr 2027/2029; Bevölkerungszuwachs von ca. 200 - 220 Personen

Erbach / Erlenbach; Neues Wohngebiet "Am Krebsbach II" mit 17 Wohneinheiten; Fertigstellung im Jahr 2024

H

Neue bzw. geplante Industrie- und Gewerbegebiete

Bad König; Gewerbegebiet "An der B 45"; Fertigstellung im Jahr 2024/2026; 50 neue Arbeitsplätze

H

Zusätzliche ÖPNV-Haltestellen

keine Angaben

H

Sonstige Wünsche/Hinweise zum ÖPNV

keine Angaben

Brensbach

Zentralörtliche Funktion: Kleinzentrum

RegioStaR 7-Typologie: Stadtregion - Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Siedlungseinheiten

Name der Siedlungseinheit	Einwohner	Datenstand
Affhöllerbach	226	
Brensbach	2302	
Höllerbach	369	
Nieder-Kainsbach	769	
Wallbach	314	
Wersau	1380	

Schulen

Name der Schule	Anzahl Schüler	Datenstand	GIS-Link
-----	0	--	Karte

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse	GIS-Link
zuk. Gewerbepark an der B38	Verlängerung Darmstädter Straße	k.A. Karte
REWE Einkaufsmarkt etc.	An der Hornsmühle	k.A. Karte
Gewerbegebiet Nd.-Kainsbach	In den Schlangenäckern	k.A. Karte
Firma Röchling	Höchster Straße 11	k.A. Karte

Relevante Ziele außerhalb der eigenen Gemarkung

Kommune	Bezeichnung	GIS-Link
-----	-----	Karte

Vorhandene oder bereits in Planung befindliche ergänzende Mobilitätsangebote außerhalb des klassischen ÖPNV

Carsharing-Angebot mit einem Fahrzeug als Versuchsprojekt. Das Fahrzeug steht an der Ladesäule am Rathaus in Brensbach

Konzepte & Maßnahmen zur Stadt-/Gemeinde-/Orts-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Regionalentwicklung o. Ä.

Radwegekonzept des Odenwaldkreises

H

Neue bzw. geplante Wohngebiete

Brensbach; Neues Wohngebiet "Am Kirschberg" mit 50 Wohneinheiten;
Fertigstellung im Jahr 2026; Bevölkerungszuwachs 100 Personen

Wersau; Neues Wohngebiet "Sommergrund" mit 4 Wohneinheiten;
Fertigstellung im Jahr 2022; Bevölkerungszuwachs 10 Personen

H

Neue bzw. geplante Industrie- und Gewerbegebiete

Interkommunaler Gewerbepark Gersprenztal; Fertigstellung im Jahr
2026; 50 neue Arbeitsplätze

H

Zusätzliche ÖPNV-Haltestellen

Brensbach; Im Zuge der Darmstädter Straße auf Höhe des
Gewerbeparks Gersprenztal

Brensbach; Im Zuge der Straße "An der Hornsmühle" auf Höhe des
REWE-Einkaufsmarkts. Hier plant ein privater Investor den Bau eines
Mehrfamilienhauses.

H

Sonstige Wünsche/Hinweise zum ÖPNV

keine Angaben

Breuberg

Zentralörtliche Funktion: Kleinzentrum

RegioStaR 7-Typologie: Ländliche Region - Städtischer Raum

Siedlungseinheiten

Name der Siedlungseinheit	Einwohner	Datenstand
Hainstadt	1560	30.06.2023
Neustadt	1727	30.06.2023
Rai-Breitenbach	920	30.06.2023
Sandbach	2947	30.06.2023
Wald-Amorbach	474	30.06.2023

H

Schulen

Name der Schule	Anzahl Schüler	Datenstand	GIS-Link
Breuberg-Schule	230	2023/24	Karte
Georg-Ackermann-Schule	439	2023/24	Karte
Grundschule Sanbach	10	2023/24	Karte

H

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse		GIS-Link
Pirelli	Höchster Straße 48	k.A.	Karte
Andros	Bahnhofstraße 31	k.A.	Karte
Median Klinik	Ernst-Ludwig-Straße 101-115	k.A.	Karte
Dr. Bartels	Erbacher Straße 4A	k.A.	Karte
Dr. Eldracher	Lilienstraße 11	k.A.	Karte
Dr. Fischer	Ernst-Ludwig-Straße 16A	k.A.	Karte
Dr. Klingelhöfer	Breitenbacher Straße 13	k.A.	Karte
Ihr Nachbarschaftsmarkt Denchev	Ernst-Ludwig-Straße 7	k.A.	Karte
es Lämmche	Ernst-Ludwig-Straße 5	k.A.	Karte
Burg Breuberg	Burgstraße	k.A.	Karte
Kunst am Wegesrand	Industriestraße 7	k.A.	Karte
Zum Löwen	Mainstraße 76	k.A.	Karte
Sandbacher Kebap Haus	Höchster Straße 26	k.A.	Karte
Restaurant Rhodos	Ernst-Ludwig-Str. 44	k.A.	Karte
Sophienhof	Sophienhof 1	k.A.	Karte

H

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse	Aufkommen	GIS-Link
Burgschänke	Burg	k.A.	Karte
Akdeniz Kebaphaus	Friedrich-Veith-Straße 26	k.A.	Karte
Breuberger Kebap	Hohlstraße 9	k.A.	Karte
Parea - Cafe Bar Bistro	An der Bleiche 1	k.A.	Karte
s Schnapshäusche	Dammstraße 2 - 4	k.A.	Karte

H

Relevante Ziele außerhalb der eigenen Gemarkung

Kommune	Bezeichnung	GIS-Link
Höchst	Obrunnschlucht	
Höchst	Einkaufsmöglichkeit Aue	

H

Vorhandene oder bereits in Planung befindliche ergänzende Mobilitätsangebote außerhalb des klassischen ÖPNV

Carsharing-Angebot Wald-Amorbach

H

Konzepte & Maßnahmen zur Stadt-/Gemeinde-/Orts-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Regionalentwicklung o. Ä.

keine Angaben

H

Neue bzw. geplante Wohngebiete

keine Angaben

H

Neue bzw. geplante Industrie- und Gewerbegebiete

keine Angaben

H

Zusätzliche ÖPNV-Haltestellen

keine Angaben

H

Sonstige Wünsche/Hinweise zum ÖPNV

keine Angaben

Brombachtal

Zentralörtliche Funktion: Kleinzentrum

RegioStaR 7-Typologie: Ländliche Region - Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Siedlungseinheiten

Name der Siedlungseinheit	Einwohner	Datenstand
Birkert	198	30.06.2023
Böllstein	333	30.06.2023
Hembach	134	30.06.2023
Kirch-Brombach	1553	31.12.2023
Langen-Brombach	1409	30.06.2023

Schulen

Name der Schule	Anzahl Schüler	Datenstand	GIS-Link
Grundschule Brombachtal	82	2023/24	Karte

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse		GIS-Link
Bromischer Freibad	Sachsenhäuser Straße 47	k.A.	Karte
Sporthalle / Kindergarten	Johann-Adam-Groh-Str 2	k.A.	Karte
Schule	Schulweg 1	k.A.	Karte
Dorfgemeinschaftshaus	Hauptstraße 29	k.A.	Karte
Allg. Arzt, Zahnarzt	Hauptstraße 72	k.A.	Karte
Zahnarzt	Hauptstraße 72	k.A.	Karte
Nahkauf + Allg. Arzt	Hauptstraße 45	k.A.	Karte
Fa. Götz, Schreibwaren + Landmaschinen	Hauptstraße 101	k.A.	Karte
"Gaststätte ""Zum Löwen"""	Zeller Straße 2	k.A.	Karte
Metzgerei Scholl	Oberdörfer Straße 60	k.A.	Karte
"Gaststätte ""Zum Kirschgarten"""	Dorfstraße 23	k.A.	Karte
Friedhof Kirchbrombach	Friedhofsweg 10 A	k.A.	Karte
Friedhof Langenbrombach	Friedhofsweg 10 A	k.A.	Karte
Rathaus Brombachtal	Hauptstraße 59	k.A.	Karte

Relevante Ziele außerhalb der eigenen Gemarkung

Kommune	Bezeichnung	GIS-Link
Grenze zu Bad König	Haus Brombachtal (Behindertenwohnheim)	

H

Relevante Ziele außerhalb der eigenen Gemarkung

Kommune	Bezeichnung	GIS-Link
Bad König	Bad König Innenstadt (Apotheke, Banken, Buchhandlung, Drogerie)	
Brensbach	Anbindung Böllstein an Brensbach (Apotheken, Banken etc.)	
Erbach Odw.	Kreiskrankenhaus	
Michelstadt	Michelstadt Innenstadt (Ausflugsziel, Einkaufsmöglichkeit)	
Bad König	Anbindung an Bahnverkehr	
Darmstadt	Böllstein an Busverkehr Richtung Darmstadt	

H

Vorhandene oder bereits in Planung befindliche ergänzende Mobilitätsangebote außerhalb des klassischen ÖPNV

keine Angaben

H

Konzepte & Maßnahmen zur Stadt-/Gemeinde-/Orts-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Regionalentwicklung o. Ä.

Im Rahmen von Straßensanierungen wurden in Langenbrombach die Bushaltestellen "Zeller Straße" barrierefrei ausgebaut. Die Bushaltestellen "Fa. Ditter" und "Zum Löwen" werden in der aktuell laufenden Baumaßnahme bis 2025 barrierefrei ausgebaut.

H

Neue bzw. geplante Wohngebiete

Langenbrombach; Neues Wohngebiet "Tannhäuser Grund" mit 8 Wohneinheiten; Fertigstellung im Jahr 2026/2027; Bevölkerungszuwachs 16 - 32 Personen

H

Neue bzw. geplante Industrie- und Gewerbegebiete

keine Angaben

H

Zusätzliche ÖPNV-Haltestellen

Kirchbrombach Herrenwäldchen; Im Zuge des Birkenwegs auf Höhe einer Querstraße; Anbindung an die Linie 35

Anbindung der Ortsteile Hembach, Birkert und Böllstein an den öffentlichen Verkehr

H

Sonstige Wünsche/Hinweise zum ÖPNV

keine Angaben

Erbach

Zentralörtliche Funktion: Mittelzentrum Plus im ländlichen Raum

RegioStaR 7-Typologie: Ländliche Region - Städtischer Raum

Siedlungseinheiten

Name der Siedlungseinheit	Einwohner	Datenstand
Bullau	379	01.04.2024
Dorf-Erbach	1953	01.04.2024
Ebersberg	246	01.04.2024
Elsbach	118	01.04.2024
Erbach	8726	01.04.2024
Erbuch	125	01.04.2024
Erlenbach	954	01.04.2024
Ernsbach	88	01.04.2024
Günterfürst	713	01.04.2024
Haisterbach	426	01.04.2024
Lauerbach	337	01.04.2024
Schönnen	307	01.04.2024

Schulen

Name der Schule	Anzahl Schüler	Datenstand	GIS-Link
Astrid-Lindgren-Schule	21	2023/24	Karte
Grundschule am Treppenweg	70	2023/24	Karte
Schule am Drachenfeld	4	2023/24	Karte
Schule am Sportpark	243	2023/24	Karte
SFE Erbach	16	2023/24	

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse		GIS-Link
Kernstadt	Werner-von-Siemens-S	k.A.	Karte
Alexanderbad	Werner-von-Siemens-S	k.A.	Karte
Sportpark	Obere Marktstraße	k.A.	Karte
Jugendherberge	Eulbacher Straße	k.A.	Karte
Hotel (in Planung)	Friedrich-Ebert-Straße	Besucherzahlen können aktuell nicht abgeschätzt werden.	Karte

H

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse	Aufkommen	GIS-Link
Ärztehaus (in Planung)	Friedrich-Ebert-Straße	Besucherzahlen können aktuell nicht abgeschätzt werden.	Karte

H

Relevante Ziele außerhalb der eigenen Gemarkung

Kommune	Bezeichnung	GIS-Link
----	----	Karte

H

Vorhandene oder bereits in Planung befindliche ergänzende Mobilitätsangebote außerhalb des klassischen ÖPNV

keine Angaben

H

Konzepte & Maßnahmen zur Stadt-/Gemeinde-/Orts-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Regionalentwicklung o. Ä.

Überprüfung der City Bus Haltestellen in Auftrag der Oreg

H

Neue bzw. geplante Wohngebiete

Dorf-Erbach; Neues Wohngebiet "Auf der Höhe" mit 42 Wohneinheiten; Fertigstellung im Jahr 2020

H

Neue bzw. geplante Industrie- und Gewerbegebiete

keine Angaben

H

Zusätzliche ÖPNV-Haltestellen

Zusätzliche Haltestellen wurden im Rahmen einer Erhebung durch die OREG Anfang 2024 abgefragt

H

Sonstige Wünsche/Hinweise zum ÖPNV

keine Angaben

Fränkisch-Crumbach

Zentralörtliche Funktion: Kleinzentrum

RegioStaR 7-Typologie: Ländliche Region - Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Siedlungseinheiten

Name der Siedlungseinheit	Einwohner	Datenstand
Fränkisch-Crumbach	3035	31.12.2023

Schulen

Name der Schule	Anzahl Schüler	Datenstand	GIS-Link
Rodenstein-Schule	42	2023/24	Karte

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse	GIS-Link
-----	-----	Karte

Relevante Ziele außerhalb der eigenen Gemarkung

Kommune	Bezeichnung	GIS-Link
-----	-----	Karte

Vorhandene oder bereits in Planung befindliche ergänzende Mobilitätsangebote außerhalb des klassischen ÖPNV

keine Angaben

Konzepte & Maßnahmen zur Stadt-/Gemeinde-/Orts-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Regionalentwicklung o. Ä.

keine Angaben

Geplante Wohngebiete

keine Angaben

Geplante Industrie- und Gewerbegebiete

keine Angaben

Zusätzliche ÖPNV-Haltestellen

keine Angaben

Höchst

Zentralörtliche Funktion: Unterzentrum

RegioStaR 7-Typologie: Ländliche Region - Städtischer Raum

Siedlungseinheiten

Name der Siedlungseinheit	Einwohner	Datenstand
Annelsbach	200	30.06.2023
Dusenbach		
Dusenbach/Forstel	144	30.06.2023
Forstel		
Hassenroth	1123	30.06.2023
Hetschbach	864	30.06.2023
Höchst-Odw.	6493	30.06.2023
Hummetroth	454	30.06.2023
Mümling-Grumbach	1304	30.06.2023
Pfirschbach	286	30.06.2023

Schulen

Name der Schule	Anzahl Schüler	Datenstand	GIS-Link
Ernst-Göbel-Schule	585	2023/24	Karte
Schule an der Mümling	149	2023/24	Karte

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse		GIS-Link
Kloster Höchst	Kirchberg 3	k.A.	Karte
Gewerbegebiet Aue (Supermärkte, Firmen)	Otto-Hahn-Straße, Wernher-von-Braun-Str Albert-Einstein-Straße	k.A.	Karte
Hotel Burg Breuberg	Aschaffenburg Straße 4	k.A.	Karte
Seminarhotel Odenwald	Am Dachsrain 2	k.A.	Karte
Gemeindeverwaltung	Montmelianer Platz 4	k.A.	Karte
Ärzthaus Höchst	Centallmenweg 43	k.A.	Karte
Arztpraxis Dr. Büchler	Erbacher Straße 21	k.A.	Karte
Arztpraxis Dr. Jäger	Wilhelminenstraße 1	k.A.	Karte
Schank- und Speisewirtschaften, Cafés, Eiscafé	Ortskern Höchst	k.A.	Karte
Odenwald-Gasthaus Dornröschen	Annelsbacher Tal 43	k.A.	Karte
Hotel Restaurant Krone Hetschbach	Rondellstraße 20	k.A.	Karte

H

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse	Aufkommen	GIS-Link
Lichtspiele Höchst (Kino)	Frankfurter Straße 10	k.A.	Karte
Friseure	Ortskern Höchst	k.A.	Karte

H

Relevante Ziele außerhalb der eigenen Gemarkung

Kommune	Bezeichnung	GIS-Link
Stadt Breuberg	Burg Breuberg, Ernst-Ludwig-Klinik	
Stadt Bad König	Odenwald-Therme	
Stadt Erbach	Kreisverwaltung, Gesundheitszentrum Odenwaldkreis	
Stadt Groß-Umstadt	Kreiskliniken Darmstadt-Dieburg	

H

Vorhandene oder bereits in Planung befindliche ergänzende Mobilitätsangebote außerhalb des klassischen ÖPNV

Mitfahrbänke

H

Konzepte & Maßnahmen zur Stadt-/Gemeinde-/Orts-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Regionalentwicklung o. Ä.

Mobilitätskonzept Radverkehr
Machbarkeitsstudie zur Errichtung einer Citybuslinie Höchst-Breuberg

H

Neue bzw. geplante Wohngebiete

keine Angaben

H

Neue bzw. geplante Industrie- und Gewerbegebiete

keine Angaben

H

Zusätzliche ÖPNV-Haltestellen

Höchst; Im Ortskern beim KVP (bereits in Planung)
Höchst; Im Zuge der Aschaffenburgener Straße (wird bereits baulich umgesetzt)

H

Sonstige Wünsche/Hinweise zum ÖPNV

keine Angaben

Lützelbach

Zentralörtliche Funktion: Kleinzentrum

RegioStaR 7-Typologie: Ländliche Region - Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Siedlungseinheiten

Name der Siedlungseinheit	Einwohner	Datenstand
Breitenbrunn	732	31.12.2023
Haingrund	1025	31.12.2023
Lützel-Wiebelsbach	2901	31.12.2023
Rimhorn	824	31.12.2023
Seckmauern	1615	31.12.2023

Schulen

Name der Schule	Anzahl Schüler	Datenstand	GIS-Link
Grundschule am Limes (Lützelbach)	29	2023/24	Karte
Grundschule am Limes (Seckmauern)	30	2023/24	Karte

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse	GIS-Link
Hausarztpraxis / Apotheke	Nelkenstraße 1	k.A. Karte
Gemeindeverwaltung	Mainstraße 1	k.A. Karte
Altenpflegeheim Haus Geist	Neustädter Straße 3	k.A. Karte
Andi's Lebensmittelpunkt	Mainstraße 6	k.A. Karte
Ako Industriesteuerungen GmbH	Beckshöhe 26	k.A. Karte
Park für grüne Technologie	Außerhalb, ehem. Hainhaus	k.A. Karte

Relevante Ziele außerhalb der eigenen Gemarkung

Kommune	Bezeichnung	GIS-Link
Wörth/Main	Nahversorgung für die Ortsteile Seckmauern und Haingrund	
Höchst i. Odw.	Nahversorgung für übrige Ortsteile	
Breuberg	Arbeitsplätze (u. a. Pirelli)	
Obernburg	Arbeitsplätze (ICO)	
Erlenbach	Krankenhaus	
Eberbach	Krankenhaus	

H

Konzepte & Maßnahmen zur Stadt-/Gemeinde-/Orts-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Regionalentwicklung o. Ä.

keine Angaben

H

Neue bzw. geplante Wohngebiete

Lützel-Wiebelsbach; Neues Wohngebiet "Klingenacker IV" mit 19 Wohneinheiten; Fertigstellung im Jahr 2021;

Seckmauern; Neues Wohngebiet "Maintalblick" mit 27 Wohneinheiten; Fertigstellung im Jahr 2022;

Rimhorn; Neues Wohngebiet "in den Kappesgärten" mit ca. 15 - 20 Wohneinheiten; Fertigstellung in den Jahren 2025 - 2027;

H

Neue bzw. geplante Industrie- und Gewerbegebiete

keine Angaben

H

Zusätzliche ÖPNV-Haltestellen

Seckmauern; Im Zuge der Hauptstraße in Höhe von Haus Nr. 65, Bäckerei Braunwarth; Anbindung an die Linien 21 und 22; Hinweis: Keine Wendemöglichkeit

Lützel-Wiebelsbach; Im Zuge der Seckmauerer Straße in Höhe der ehemaligen K99, Neubaugebiet Bogenstraße; Anbindung an die Linien 21 und 22

H

Sonstige Wünsche/Hinweise zum ÖPNV

Überprüfung der Ausdünnung des Angebots auf der bayerischen Linie VU-67 (Haingrund - Seckmauern - Wörth - Klingenberg). Jährlich entfallen hier Fahrten.

Optimierung der VU-67 in Verbindung mit den Linien 21 und 22. Wünschenswert wäre eine Erweiterung der Linien 21 und 22 bis nach Wörth (Bahnhof).

Aktuell gibt es keine Verbindung von Höchst (Bahnhof) nach Seckmauern in den Abendstunden (lediglich nach Lützel-Wiebelsbach. Von dort ist eine anschließende Verbindung nach Seckmauern nicht gegeben.

Aktuell gibt es nur schlechte Verbindungen für den Schülerverkehr an die bayerischen Schulen in Erlenbach und Elsenfeld.

Michelstadt

Zentralörtliche Funktion: Mittelzentrum Plus im ländlichen Raum

RegioStaR 7-Typologie: Ländliche Region - Städtischer Raum

Siedlungseinheiten

Name der Siedlungseinheit	Einwohner	Datenstand
Michelstadt	8968	30.06.2023
Rehbach	581	30.06.2023
Steinbach	2099	30.06.2023
Steinbuch	537	30.06.2023
Stockheim	1357	30.06.2023
Vielbrunn	1369	30.06.2023
Weiten-Gesäß	981	30.06.2023
Würzburg	776	30.06.2023

Schulen

Name der Schule	Anzahl Schüler	Datenstand	GIS-Link
Berufl. Schulen des Odenwaldkreises	124	2023/24	Karte
Einhard-Schule	57	2023/24	Karte
Grundschule Vielbrunn	4	2023/24	Karte
Gymnasium des Odenwaldkreises	629	2023/24	Karte
Schule am Hollerbusch	37	2023/24	Karte
Theodor-Litt-Schule	217	2023/24	Karte

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse		GIS-Link
Alte Koziol Fabrik	Frankfurter Straße 37	k.A.	Karte
REWE / toom Baumarkt	Walther-Rathenau-Allee 24	k.A.	Karte
Bahnhof	Hulter Straße 2	k.A.	Karte
Kaufland	Friedrich-Ebert-Straße 15 - 17	k.A.	Karte
Hallenbach	Erbacher Straße 44	k.A.	Karte
Katasteramt	Erbacher Straße 46	k.A.	Karte
Amtsgericht	Erbacher Straße 47	k.A.	Karte
Finanzamt	Erbacher Straße 48	k.A.	Karte
Odenwaldhalle	Erbacher Straße 33	k.A.	Karte
Altstadt	Marktplatz 1	k.A.	Karte
Friedhof	Friedhofstraße	k.A.	Karte

H

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse	Aufkommen	GIS-Link
Aldi	Wiesenweg	k.A.	Karte
Festplatz	Wiesenweg	k.A.	Karte
Waldschwimmbach	Am Stadtion	k.A.	Karte

H

Relevante Ziele außerhalb der eigenen Gemarkung

Kommune	Bezeichnung	GIS-Link
Erbach Odw.	Kreiskrankenhaus	
Erbach Odw.	Einkaufsmöglichkeiten	
Erbach Odw.	Arbeitsplätze	

H

Vorhandene oder bereits in Planung befindliche ergänzende Mobilitätsangebote außerhalb des klassischen ÖPNV

E-Carsharing-Angebot der Entega

H

Konzepte & Maßnahmen zur Stadt-/Gemeinde-/Orts-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Regionalentwicklung o. Ä.

Radwegekonzept des Odenwaldkreises

H

Neue bzw. geplante Wohngebiete

Michelstadt; Neues Wohngebiet "Am Schafstall" mit 117 Wohneinheiten; Das Datum Fertigstellung ist noch offen
Stockheim; Neues Wohngebiet "Am Stockheimer Ring" mit 131 Wohneinheiten; dieses Projekt könnte alternativ zum Wohngebiet "am Schafstall" umgesetzt werden.

H

Neue bzw. geplante Industrie- und Gewerbegebiete

Michelstadt; Neue Industriegebiet "Am Kellersgraben". Umfang und Umsetzung sind noch nicht bekannt.

H

Zusätzliche ÖPNV-Haltestellen

Steinbach; Im Zuge der Höhenstraße
Steinbach; Im Zuge des Dr.-Kurt-Schumacher-Rings
Weiten-Gesäß; Im Zuge der Freiburgstraße
Weiten-Gesäß; Im Zuge des Mittelwegs
Michelstadt; Im Zuge der Mossauer Straße auf Höhe des Friedwalds
Michelstadt; Am Stadion auf Höhe des Waldschwimmbads; Die bedienung soll auch außerhalb der Sommerferien erfolgen

H

Sonstige Wünsche/Hinweise zum ÖPNV

keine Angaben

Mossautal

Zentralörtliche Funktion: Kleinzentrum

RegioStaR 7-Typologie: Ländliche Region - Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Siedlungseinheiten

Name der Siedlungseinheit	Einwohner	Datenstand
Güttersbach	433	30.06.2023
Hiltersklingen	459	30.06.2023
Hüttenthal	439	30.06.2023
Ober-Mossau	487	30.06.2023
Unter-Mossau	626	30.06.2023

Schulen

Name der Schule	Anzahl Schüler	Datenstand	GIS-Link
Grundschule Mossautal	65	2023/24	Karte

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse		GIS-Link
Molkerei Hüttenthal	Molkereiweg 1	k.A.	Karte
Brauerei Schmucker	Hauptstraße 89	k.A.	Karte
Hotel Zentlinde	Hüttenthaler Straße 37	k.A.	Karte
Hotelgasthof Schucker	Hauptstraße 96	k.A.	Karte
Rathaus der Gemeinde	Ortsstraße 124	k.A.	Karte
Café Marbachtal	Mossauer Straße 8	k.A.	Karte
Angelparadies Hüttenthal	Obere Siegfriedstraße 10	k.A.	Karte
Schwimmbad/Freibad Dr. Haller-Bad	Hüttenthaler Straße 48	k.A.	Karte
Hofcafé im Griene	Am Dachsberg 19	k.A.	Karte
Vesperstube Daumsmühle	Ortsstraße 96	k.A.	Karte

Relevante Ziele außerhalb der eigenen Gemarkung

Kommune	Bezeichnung	GIS-Link
Erbach Odw.	Stadt Erbach	
Michelstadt	Stadt Michelstadt	

H

Konzepte & Maßnahmen zur Stadt-/Gemeinde-/Orts-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Regionalentwicklung o. Ä.

keine Angaben

H

Neue bzw. geplante Wohngebiete

keine Angaben

H

Neue bzw. geplante Industrie- und Gewerbegebiete

keine Angaben

H

Zusätzliche ÖPNV-Haltestellen

keine Angaben

H

Sonstige Wünsche/Hinweise zum ÖPNV

keine Angaben

Oberzent

Zentralörtliche Funktion: Unterzentrum

RegioStaR 7-Typologie: Ländliche Region - Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Siedlungseinheiten

Name der Siedlungseinheit	Einwohner	Datenstand
Airlenbach	330	31.12.2023
Beerfelden	3539	31.12.2023
Etzean	145	31.12.2023
Falken-Gesäß	482	31.12.2023
Finkenbach	463	31.12.2023
Gammelsbach	914	31.12.2023
Hebstahl	215	31.12.2023
Hesselbach	163	31.12.2023
Hetzbach	842	31.12.2023
Hinterbach	75	31.12.2023
Kailbach	252	31.12.2023
Kortelshüte	459	31.12.2023
Ober-Hainbrunn	298	31.12.2023
Ober-Sensbach	214	31.12.2023
Olfen	315	31.12.2023
Raubach	57	31.12.2023
Rothenberg	956	31.12.2023
Schöllnbach	239	31.12.2023
Unter-Sensbach	421	31.12.2023

Schulen

Name der Schule	Anzahl Schüler	Datenstand	GIS-Link
Grundschule Rothenberg	32	2023/24	Karte
Grundschule Sensbachtal	10	2023/24	Karte
Oberzent-Schule	211	2023/24	Karte
Schule in der Stried	88	2023/24	Karte

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse		GIS-Link
Rathaus Beerfelden	Beerfelden, Metzkeil 1	k.A.	Karte
Kita Abenteuerland	Beerfelden, Gammelsbacher Straße 58	k.A.	Karte

H

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse	Aufkommen	GIS-Link
Kita Himmelsauge	Rothenberg, Hauptstraße 23	k.A.	Karte
Kita Wirbelwind	Kailbach, Am Sportplatz 3	k.A.	Karte
Kita Kleine Strolche	U.-Sensbach, Sensbacher Straße 82	k.A.	Karte
Bürgerhaus	Beerfelden, Marktstraße 15	k.A.	Karte
Überörtliche Hausarztpraxis Wagner/Bruun	Beerfelden, Krähberger Weg 49	k.A.	Karte
Hausärztliche Gemeinschaftspraxis Dr. med. Kyriaki und Dr. med. Kyriaki und Theo Wissmüller, Petra C. Wohland, Dr. med. David Wohland	Beerfelden, Mümlingtalstraße 11	k.A.	Karte
Dr. Eiman Mubarak	Beerfelden, Marktplatz 6	k.A.	Karte
Zahnarzt Ebenezer Belangue	Beerfelden, Mümlingtalstraße 9	k.A.	Karte
Zahnärztin Dr. Regina Henle-Holtmann	Beerfelden, Lindenallee 9	k.A.	Karte
Zahnärzte Eleni und Boris Mitrakev	Beerfelden, Kirchstraße 4	k.A.	Karte
Brunnen-Apotheke	Beerfelden, Brunnengasse 7	k.A.	Karte
Tierarzt Dr. Horst Deffert	Beerfelden, Siedlerweg 12	k.A.	Karte
Tierärztin Dr. Iris Solodkoff	Beerfelden, Hebstahler Straße 4	k.A.	Karte
Waldseebad Beerfelden	Beerfelden, Gammelsbacher Str. 161	k.A.	Karte
Freibad Finkenbach	Finkenbach, Beerfelder Straße 18 A	k.A.	Karte
Freibad Hetzbach	Hetzbach, Schwimmbadstraße 22	k.A.	Karte
Bikepark	Beerfelden	k.A.	Karte
Rewe-Markt	Beerfelden, Hofwiese 15	k.A.	Karte

H

Tedi	Beerfelden, Häfengasse 40	k.A.	Karte
Penny-Markt	Beerfelden, Mümlingtalstr. 56d	k.A.	Karte
NKD	Beerfelden, Münlingtalstr. 65	k.A.	Karte
Papillon	Beerfelden, Münlingtalstr. 56b	k.A.	Karte
Zur Bauernschänke	Etzean, Zum Bubenkreuz 11	k.A.	Karte
Etzeaner Pilsstube	Etzean, Ortsstraße 17	k.A.	Karte
Pils und Kegelstube	Etzean, Eichenstraße 53	k.A.	Karte
Bella Vita	Beerfelden, Viehmarktplatz 11	k.A.	Karte
Flammen Gaucho	Beerfelden, Häfengasse 38	k.A.	Karte
s´ Lagger	Beerfelden, Odenwaldstraße 2	k.A.	Karte
Kühler Krug	Gammelsbach, Neckartalstr. 123	k.A.	Karte
Zur Krone	Gammelsbach, Neckartalstr. 65	k.A.	Karte
Grüner Baum	Gammelsbach, Neckartalstr. 35	k.A.	Karte
Zum grünen Baum	Hesselbach, Römerstraße 1	k.A.	Karte
Maier´s Bauernstube	Ober-Sensbach, Sensbacher Straße 32	k.A.	Karte
Holzerstube	Ober-Sensbach, Das tolle Rott 6	k.A.	Karte
Zur frischen Quelle	Rothenberg, Hauptstraße 15	k.A.	Karte
Hirschwirts	Rothenberg, Schulstr. 3-7	k.A.	Karte
Rosenwirtsscheune Henke	Rothenberg, Hauptstraße 42	k.A.	Karte
Zum goldenen Löwen	Finkenbach, Hainbrunner Straße 6	k.A.	Karte
Zur Traube	Finkenbach, Beerfelder Straße 2	k.A.	Karte

H

Raubacher Höhe	Raubach, Am Waldesrand 11	k.A.	Karte
Zum weißen Lamm	Kortelshütte, Hochstraße 27	k.A.	Karte
Zum Spälterwald	Olfen, Spälterwaldstraße 4	k.A.	Karte
Friedhof Airlenbach	Hardtweg	k.A.	Karte
Friedhof Beerfelden	Siedlerweg 35-37	k.A.	Karte
Friedhof Etzean	Zum Bubenkreuz 13	k.A.	Karte
Falken-Gesäß	Falkengrund	k.A.	Karte
Friedhof Finkenbach	Am Finkenbergr	k.A.	Karte
Friedhof Gammelsbach	Oberer Mühlweg 3	k.A.	Karte
Friedhof Hebstahl	Hebstahler Str.	k.A.	Karte
Friedhof Hesselbach	Kailbacher Straße	k.A.	Karte
Friedhof Hetzbach	Kutschenweg 40	k.A.	Karte
Friedhof Kailbach	Friedhofsstraße	k.A.	Karte
Friedhof Ober-Sensbach	Sensbacher Höhe	k.A.	Karte
Friedhof Olfen	Alte Straße 63	k.A.	Karte
Friedhof Raubach	Am Waldesrand	k.A.	Karte
Friedhof Rothenberg	Schulstraße	k.A.	Karte
Friedhof Schöllnbach	Hesselbacher Weg	k.A.	Karte

H

Relevante Ziele außerhalb der eigenen Gemarkung

Kommune	Bezeichnung	GIS-Link
Erbach Odw.	Gesundheitszentrum Odenwald	
Eberbach	GRN-Klinik Eberbach	
Erbach Odw.	Landratsamt	

H

Vorhandene oder bereits in Planung befindliche ergänzende Mobilitätsangebote außerhalb des klassischen ÖPNV

Bürgerbus der Generationenhilfe Oberzent e.V.

H

Konzepte & Maßnahmen zur Stadt-/Gemeinde-/Orts-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Regionalentwicklung o. Ä.

Radwegekonzept des Odenwaldkreises

H

Neue bzw. geplante Wohngebiete

Beerfelden; Neues Wohngebiet "Landrat-Ackermann-Straße" in den nächsten 3 Jahren

H

Zusätzliche ÖPNV-Haltestellen

keine Angaben

H

Sonstige Wünsche/Hinweise zum ÖPNV

Bessere Anbindung ins Neckartal zur S-Bahn

Reichelsheim

Zentralörtliche Funktion: Unterzentrum

RegioStaR 7-Typologie: Ländliche Region - Städtischer Raum

Siedlungseinheiten

Name der Siedlungseinheit	Einwohner	Datenstand
Beerfurth	1200	
Bockenrod		
Eberbach		
Erzbach		
Frohnhofen		
Gersprenz		
Gumpen	364	
Kirch-Beerfurth		
Klein-Gumpen	930	
Laudenau		
Laudenau, Bockenrod, Erzbach, Frohnhofen, Eberbach, Gersprenz, Rohrbach	364	
Ober-Kainsbach	650	
Ober-Ostern	410	
Pfaffen-Beerfurth		
Reichelsheim	4100	
Rohrbach		
Unter-Ostern	470	

Schulen

Name der Schule	Anzahl Schüler	Datenstand	GIS-Link
Georg-August-Zinn-Schule	540	2023/24	Karte
Grundschule Beerfurth	24	2023/24	Karte
Reichenbergschule	96	2023/24	

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse		GIS-Link
Freudenberg GmbH	Bahnhofstraße 18 - 20	k.A.	Karte
Mügge GmbH	Hochstraße 4 - 6	k.A.	Karte
Arztpraxis Lee/Dr. Seeger	Heidelberger Straße 7	k.A.	Karte
Einkaufsmärkte Aldi, Edeka etc.	Sudetenstraße 64	k.A.	Karte

H

Publikumswirksame Einrichtungen

Bezeichnung	Adresse	Aufkommen	GIS-Link
Reichenberghalle	Konrad-Adenauer-Allee 1	k.A.	Karte
Kindergarten Zwergenschloss	Scheffelstraße 11a	k.A.	Karte
Kindergarten Beerfurth	Schwimmbadstraße 44	k.A.	Karte
Kindergarten Weltentdecker	Mergbachstraße 45	k.A.	Karte
Kita Auenland	In der Aue 30	k.A.	Karte
Lebkuchen Baumann	Beerfurth, Marktplatz 8	k.A.	Karte
Lebkuchen Eberhard	Beerfurth, Schwimmbadstraße 3	k.A.	Karte
Schwanen und Kommunal-Verwaltung	Rathausplatz	k.A.	Karte
Freibach Reichelsheim	Konrad-Adenauer-Allee 15	k.A.	Karte

H

Relevante Ziele außerhalb der eigenen Gemarkung

Kommune	Bezeichnung	GIS-Link
Fürth/Odw., Reinheim und Bensheim	Bahnhöfe	
Fürth/Odw., Reinheim und Bensheim	Krankenhäuser	
Erbach Odw.	Kreisverwaltung	
Darmstadt	Einkaufsmöglichkeit und Berufsort	

H

Vorhandene oder bereits in Planung befindliche ergänzende Mobilitätsangebote außerhalb des klassischen ÖPNV

keine Angaben

H

Konzepte & Maßnahmen zur Stadt-/Gemeinde-/Orts-, Verkehrs-, Mobilitäts-, Regionalentwicklung o. Ä.

keine Angaben

H

Neue bzw. geplante Wohngebiete

Reichelsheim; Neues Wohngebiet "Schloßblick" mit 24 Wohneinheiten; Fertiggestellt im Jahr 2023

Beerfurth; Neues Wohngebiet "Am Sportplatz" mit 9 Wohneinheiten; Fertigstellung im Jahr 2025

H

Neue bzw. geplante Industrie- und Gewerbegebiete

Reichelsheim: Aldi-Markt am Ortsausgang; Fertigstellung im Jahr 2026

H

Zusätzliche ÖPNV-Haltestellen

Reichelsheim: Im Zuge der Sudetenstraße auf Höhe der Einkaufsmärkte

H

Sonstige Wünsche/Hinweise zum ÖPNV

Der Schnellbus nach Darmstadt scheint sehr gut zu funktionieren.

VII-3 Fragenkatalog Bürgerbeteiligung

In welcher Region des Odenwaldkreises sind Sie unterwegs bzw. zuhause? - Mümlingtal (Mossautal, Erbach, Michelstadt, Brombachtal, Bad König) - Gersprenztal (Reichelsheim, Fränkisch-Crumbach, Brensbach) - Oberzent - Unterzent (Höchst, Breuberg, Lützelbach)
Welches Geschlecht haben Sie? - männlich - weiblich - divers
Wie alt sind Sie? - Unter 15 Jahre - 15-21 Jahre - 22-29 Jahre - 30-44 Jahre - 45-64 Jahre - 65+ Jahre
Besitzen Sie eine ÖPNV-Zeitkarte? - ja - nein
Fahrkarte (Art der Fahrkarte, wenn Zeitkartenbesitzer)
Wie oft nutzen Sie den ÖPNV? - nie - gelegentlich - regelmäßig - ausschließlich
Welche der folgenden Qualitätskriterien sind Ihnen wichtig? - Verbindungsstandard, Takt, Anbindung - Barrierefreiheit - Tarife, Fahrkartenkauf - Lückenlose Anbindung (garantiert mobil!) - Umfassende Fahrgastinformation - Sonstiges -> Freifeld mit Texteingabe
Teilen Sie uns Ihre Anregungen und Wünsche für einen besseren lokalen Busverkehr mit. - Textfeld mit max. 500 Zeichen - Freie Texteingabe ohne Thema
Name / E-Mailadresse (freiwillig)
Datenschutz (Zustimmung zur Datenschutzvereinbarung)

 Nahverkehrsplan
2025 - 2029

Übersicht

Umfrage

Umfrage zum Nahverkehr im Odenwaldkreis

In welcher Region des Odenwaldkreises sind Sie unterwegs bzw. zuhause?*

Bitte auswählen...

Welches Geschlecht haben Sie?*

Bitte auswählen...

Wie alt sind Sie?*

Bitte auswählen...

Besitzen Sie eine ÖPNV-Zeitkarte?*

☐ ja ☐ nein

Falls ja, welche Fahrkarte nutzen Sie?

Daten eingeben...

Wie oft nutzen Sie den ÖPNV?*

Bitte auswählen...

Welche der folgenden Qualitätskriterien sind Ihnen wichtig?*

- ☐ Verbindungsstandard, Takt, Anbindung
☐ Barrierefreiheit
☐ Tarife, Fahrkartenkäufe
☐ Lückenlose Anbindung (garantiert mobil)
☐ Umfassende Fahrgastinformation

Sonstiges

Teilen Sie uns Ihre Anregungen und Wünsche für einen besseren lokalen Busverkehr mit.

Schreiben Sie uns Ihre Nachricht...

max. 500 Zeichen

Ihr Name

Diese Angabe ist freiwillig

Daten eingeben...

Ihr E-Mail-Adresse

Diese Angabe ist freiwillig

Daten eingeben...

Datenschutz

- ☐ Hiermit erkläre ich mich einverstanden, dass der Odenwaldkreis, seine Mitarbeiter und die iG Dreieich Bahn GmbH meine in diesem Formular hinterlegten Daten für die Aufstellung des Nahverkehrsplans des Odenwaldkreises erheben, verarbeiten und speichern dürfen. Dieser Nutzung meiner Daten kann ich jederzeit widersprechen.
Weitere Informationen zur Verwendung meiner Daten finde ich in der Datenschutzerklärung zu dieser Kommunikationsplattform (erreichbar unter nvp.odewaldmobil.de/datenschutz).

Feedback senden

 zurück zu odenwaldmobil.de

Impressum

Datenschutz

 iGDB
Integration & Beratung

 CREG
Odenwaldkreis

VII-4 Anlage Bürgerbeteiligung

Themengruppen

Abkürzung	Beschreibung
AQ	Aufenthaltsqualität
AS/VS	Anbindungs- & Verbindungsstandard ÖPNV
B	Barrierefreiheit
EM	Ergänzende Mobilität
ES	Erschließungsstandard
H	Sonstige Hinweise
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
T	Tarif
FGI	Fahrgastinformation

Region Mümlingtal

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
1	Die derzeitige Schulbussituation in Würzburg, gerade zur 1. Stunde ist wenig zufriedenstellend. Gerade zu gefährlich, wenn man bedenkt, dass zum Großteil Erstklässler auf der Fahrt von Würzburg nach Michelstadt (über Erbach) meist stehen müssen und das bei solchen Wetterverhältnissen wie aktuell. Damit alle Kinder einen Platz bekommen können, werden sie von den Eltern an die Haltestelle Römerburg gefahren, was morgens, täglich zu einem regelrechten Verkehrschaos führt.	AQ
2	Ich würde mir wünschen, dass der Naturbus weiterhin fährt. Das ist eine schöne Sache.	AS/VS
3	Bessere Anbindung zu den An- und Abfahrtzeiten am Bahnhof. Arbeitnehmertaugliche Fahrten zum und vom Bahnhof (nicht erst die erste Fahrt um 8 Uhr und die letzte um 17 Uhr). Das passt nicht zu den Arbeitszeiten der Pendler	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
4	Die elektronischen Anzeigetafeln am Bahnhof in Erbach funktionieren so gut wie nie. In der RMV App werden nur die Busverbindungen laut Fahrplan angezeigt, nicht jedoch die aktuellen Abfahrtszeiten (inkl. Verspätung). Gibt es eine alternative Informationsmöglichkeit?	FGI
5	Bei den Zugfahrten von Frankfurt in den Odenwald werden die Züge häufig von Leuten verstopft, die in Darmstadt oder Offenbach/Hanau wieder aussteigen. Dort gibt es genügend Alternativen im ÖPNV. Die Regionalexpress Züge sollten daher meiner Meinung nach maximal einen Halt in Darmstadt machen. Auf der Linie über Hanau könnten die Halte in Frankfurt Süd und Offenbach wegfallen.	SPNV
6	Leider hat der Würzberger Bus meistens Verspätung und somit ist der Bus nach Reichelsheim weg was bedeutet das man 2 Stunden warten muss. Und die Verbindung um 17 Uhr von Michelstadt nach Würzburg da fährt der Bus 5 Minuten zu früh heißt auch wieder 2 Stunden warten.	AS/VS
7	Bessere Verbindungen an die Grundschulen. Der Bus mittags vom Gymnasium Michelstadt nach Güttersbach ist nicht gut organisiert. Der Bus der die Grundschüler in Hüttenthal abholt, könnte die paar Minuten warten bis der Bus vom Gymnasium kommt. Dadurch müssten keine Eltern fahren und die Kinder abholen	AS/VS
8	Pünktlichkeit: Nicht zu früh losfahren. Nach Möglichkeit stets pünktlich abfahren.	PÜ
9	#barrierefreiefahrt	B
10	Bessere Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft der Fahrer/innen	AQ
11	Bessere Anschlüsse Meistens kommt der Zug an und gleichzeitig fährt der Bus los :(	AS/VS
12	Die Fahrten könnten bis 22 Uhr sein.	AS/VS
13	Die Schulbusse sind völlig überfüllt von Würzburg nach Michelstadt. Es wäre schön, wenn auf so einer Strecke jedes Kind einen Platz finden würde.	AQ
14	Bus wartet selten auf verspätete S Bahn in Eberbach, zu große Taktung. Busse warten nicht beim Umstieg in Beerfelden von Eberbach nach Erbach	AS/VS
15	Ich wünsche mir weiterhin die Möglichkeit des Rufbusses. Ich benutze des Öfteren die Verbindung Erbach-Michelstadt nach Bullau-Eutergrund. Als Senior wäre der Fußweg von Bullau Eutergrund nach Bullau sehr schwierig. Auch die Verbindungen nach Eberbach, Gras Ellenbach, Würzburg und Weitengesäß nehme ich und meine Frau in Anspruch.	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
16	Mehr Busverbindung in die Peripherie und hintersten Winkel des Kreises.	AS/VS
17	Ich wünsche mir ein Fahrangebot der Citybusse über 20 Uhr hinaus. Gerade am Wochenende wäre es vorteilhaft (wenn auch vielleicht nur im Stundentakt), dass vor allem auch Jugendliche aber auch Erwachsene insbesondere zwischen Michelstadt und Erbach nach Kulturveranstaltungen, Restaurants- bzw. Kneipenbesuchen nach Hause kommen und nicht selbst fahren müssen.	AS/VS
18	Reichelsheim ist grundsätzlich sehr schlecht öffentlich angebunden. Der nächste Bahnhof, ist mehr als 15 Minuten mit dem Auto entfernt, Busanbindungen existieren, könnten aber häufiger sein. Um das Fehlen öffentlicher Alternativen zu kompensieren, könnten vermehrte Busfahrten von Reichelsheim in die mit dem Zug angebundene Gegend sehr helfen.	AS/VS
19	Wenn ich samstags an den Bahnhof muss, fährt der 1. Bus um 9,01 ab Neuer Startring zu spät für mich, um den Zug um 9,11h nach Darmstadt zu bekommen. Da sollte man vielleicht was machen, Danke.	AS/VS
20	Mehr verfügbare Schulbusse (Würzburg), mehr Busse, dafür kleiner?	AS/VS
21	bessere (=häufigere) Anbindung an die umliegenden Zentren Darmstadt/Frankfurt/Hanau/Aschaffenburg ermöglichen, insb. für außerhalb liegende Ortsteile.	AS/VS
22	Ich wünsche mir, dass sich endlich etwas ändert mit dem Busverkehr Linie 40 Michelstadt/Würzburg. Die Kinder stehen regelmäßig in den Gängen egal bei welchem Wetter. Ich möchte nicht, dass meinen Kindern etwas passiert, da diese als letztes in den Bus morgen einsteigen und somit immer stehen müssen!!	AQ
23	Die Taktung von den Stadtteilen ist viel zu schwach. Meist nur ein Schulbus morgens und dann stundenlang nichts. Zudem fällt im RMC neuerdings sehr viel aus. Man kommt schwer wieder in den Odenwald. Gerade zu später Stunde. Erbach und Michelstadt gehen noch , aber von da in die Stadtteile no way. Da bleibt nur das Auto!	AS/VS
24	Mir geht es hauptsächlich um eine bessere Anbindung von Brombachtal an die weiterführenden Schulen. Nach Bad König an die CWS ist die Verbindung gut. Michelstadt Gymnasium funktioniert im Prinzip. Nur müssen die Kinder aus Langenbrombach nach der 6. Stunde 20 Minuten an der Haltestelle Zeller Straße warten bis der Bus nach Langenbrombach kommt.	AS/VS
25	Nach Höchst und zurück funktionieren oft Übergänge (umsteigen) nicht da nur 2 Minuten Zeit eingeplant sind und die aufgrund von Verspätungen oft nicht passen.	PÜ

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
26	Es ist nichts, wenn man eigentlich mit dem ÖPNV unterwegs sein möchte, aber die Stadtteile am Wochenende zum größten Teil nur mit Rufbussen oder Mitfahrdiensten erreichen kann. Es erwartet niemand in ländlichen Gegenden eine Taktung wie in der Großstadt, aber die Möglichkeit ohne Auto mobil zu sein sollte es auch zu Randzeiten geben. Der erste Zug fährt ab Bad König z.B. gegen kurz nach 5, diesen kann man aber nur nutzen, wenn man aus den Stadtteilen mit dem Auto fährt.	AS/VS
27	Also ich wünsche mir das es eine bessere Busverbindung von Brombachtal.	AS/VS
28	Und dass die Sitze sauberer und nicht wie in manchen Bussen auch kaputt sind. Das würde ich mir wünschen.	AQ
29	Busangebot am WE ist nicht optimal. Zum Beispiel sind Wandergruppen meistens sonntags unterwegs. Ausgangspunkte der Wanderungen sind mit dem ÖPNV meist nicht erreichbar.	AS/VS
30	Genügend Sitzplätze für alle Fahrgäste	AQ
31	Meine Kinder fahren jeden Tag mit dem Bus zur Schule. Wir wohnen in Würzburg. Es wäre schön, wenn gerade zu der Frühbus Zeit wieder 2 Busse fahren würden damit die Kinder alle sitzen können und niemand stehen muss.	AQ
32	Im Schulbus müssen Kinder immer stehen, weil nicht genügend Sitzplätze vorhanden sind. Ich halte das für sehr gefährlich, gerade bei winterlichen Witterungsbedingungen.	AQ
33	Im Bus von Würzburg nach Michelstadt (morgens) ist es immer sehr überfüllt. Viele kleinere Kinder müssen deshalb auch stehen und es kam auch mal zu einem kleinen Unfall, wo sich ein paar Kinder verletzt haben.	AQ
34	Meine Busse sind öfters nicht erschienen oder schon öfters zehn Minuten zu früh weg gefahren	PÜ
35	Für mich ist eine sichere Fahrt wichtig, dies ist nicht gewährleistet, wenn Kinder im Schulbus stehen müssen. Dies bitte ich in Zukunft zu überdenken und eine sichere Fahrt mit genügend Sitzmöglichkeiten zu gewährleisten.	AQ
36	Pünktlichkeit wäre super!	PÜ
37	In meinem Fall wünsche ich mir im Schulbus SITZPLÄTZE für JEDES Kind, das morgens mit dem Schulbus fährt. Hier geht es um die Linie 40.	AQ
38	Eine direkte Verbindung von Nieder-Kinzig, Etzen-Gesäß nach Michelstadt zum Gymnasium und bessere Organisation	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
39	extrem überfüllte Busse am Michelstädter Bahnhof und die damit verbundene Gefahrensicherung. Die Schüler "stopfen" sich bis an die Bustür in die Busse rein. Andere werden wegen Platzmangel aus den Bussen wieder rausgezerrt.	AQ
40	Eine Anbindung von Hilterklingen nach Reichelsheim. Im Prinzip so nah und mit dem Bus leider doch so fern bzw. unerreichbar.	AS/VS
41	Teilweise wird ein ganzer Ortsteil vergessen anzufahren (Böllstein, Gemeinde Brombachtal). Die Busverbindung nach Michelstadt ist so schlecht getaktet, dass Schüler über eine halbe Stunde vor Unterrichtsbeginn an der Schule stehen müssen.	AS/VS
42	Der Nahverkehr ist für meine Enkelkinder lebensnotwendig	H
43	Momart bis Bad König müssen Kinder umsteigen und sind 30 Minuten unterwegs. Das sollte geändert werden	AS/VS
44	Schulbusse sind überfüllt. 1. Klässler müssen oft stehen.	AQ
45	Es ist ja schön, dass unten im Tal der City-Bus unterwegs ist, aber die Anbindung der Stadtteile hat sich in den letzten 15 Jahren deutlich verschlechtert. Nur wenn Wiesen- oder Bienenmarkt ist, dann klappt es plötzlich und das auch am Wochenende.	AS/VS
46	Ich habe 3 Kinder, die außerhalb der Schulzeiten immer überall hingefahren werden müssen, da sie keine Option haben spontan den Bus zu nutzen.	AS/VS
47	Die Abfahrtszeit in Zell ist in viel zu langen Abständen. Wenn eine Bahn ausfällt, muss man sehr lange auf den nächsten Zug warten.	AS/VS
48	Jede Ortschaft sollte pro Tag 3-4 Mal von einem Linienbus angefahren werden, davon auch einer nachts	AS/VS
49	Keine sinnvollen Anbindungslinien bzw. Fahrer halten teilweise nicht an der Bushaltestelle an und somit kann man den Bus nicht bekommen	AS/VS
50	Fahrer halten teilweise nicht an der Bushaltestelle an und somit kann man den Bus nicht bekommen. Man sollte mehr auf die Anregungen der Bürger eingehen und nicht sofort alles von sich weisen	H
51	Ich habe kein eigenes Auto und bin daher in der Regel auf den ÖPNV angewiesen. Das GarantiertMobil System ist gut, allerdings fehlt noch die Integration von CarSharing, dass es an einigen Stellen bereits gibt.	EM

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
52	Darüber hinaus sind Verlässlichkeit und Anschlusssicherheit essen- tielle Themen, gerade für berufliche Nutzung des ÖPNV. Sollte ein Anschluss aufgrund von Verspätungen nicht erreicht werden, MUSS zeitnah für Ersatz gesorgt werden (Taxi), damit das Ziel innerhalb des vorgesehenen Fahrplans erreicht werden kann. Viele Menschen wenden sich vom ÖPNV ab, wenn Verlässlichkeit und Anschlusssi- cherheit nicht gewährleistet sind. U. d. sind hier die Anschlüsse Bus und S-Bahn in Eberbach und Bahn-Bahn in Groß-Umstadt Wiebels- bach zu nennen.	AS/VS
53	ÖPNV darf kein "Vias oder Odenwälder-Verkehrs-Roulette" sein, sondern muss mit hoher Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Profes- sionalität funktionieren. Gebraucht werden Halbstundentakt nach Da/FRA und bessere Ost-West Verbindungen mit dem Bus im Odw.	PÜ
54	Es wäre sehr schön, wenn sie mehr Fahrten von Michelstadt nach Güttersbach oder Mossau anbieten würden. Ebenfalls wäre es schön, wenn es mehr abendliche City Bus Fahrten der Linien 1-5 so- wie der Linie 6 geben würde. Außerdem eine City Bus Linie nach Bad König, weil sie mit dem City Bus Michelstadt, Erbach, Steinbach, Weiten Gesäß und Erlenbach anfahren warum dann nicht Bad Kö- nig? Das wären meine persönlichen Wünsche.	AS/VS
55	Bitte mehr Busse in Bromisch. Ab 19 Uhr fahren keine mehr und dies beeinträchtigt meine Mobilität und belastet vor allem mein Sozial- leben.	AS/VS
56	Busse in Brombachtal nach 19 Uhr	AS/VS
57	Citybus 3/4 solle auch an Sonntagen die Sophienhöhe bedienen, au- ßerdem eine Stunde länger fahren	AS/VS
58	Pünktlichkeit. Seit einem 1/2 Jahr hat die Linie 35 bei der Fahrt 16:57 ab Gymnasium ca. 10 Minuten Verspätung.	PÜ
59	Würde mir wünschen, wenn es öfter eine Verbindung von Michel- stadt nach Reichelsheim (7 - 20 Uhr im Stundentakt und mindestens 10 Minuten nachdem der RB 82 aus Frankfurt dort eintrifft, abfah- ren) und vlt. eine Linie die von Erbach über die B45 und B460 über Marbach Stausee - Hüttental bis Weschnitz oder Fürth(Odw) fahren würde. 40N Michelstadt - Miltenberg auch im Winter.	AS/VS
60	Leider ist eine Busverbindung von Nieder-Kinzig nach Bad König sehr oft nicht gegeben. Wenn man ohne Auto unterwegs sein möchte, ist das nicht machbar. Zu den Zügen von Bad König gibt es oft keine Busverbindung und man ist immer darauf angewiesen, dass man mit dem Auto hingefahren werden kann. Das ist für Ju- gendliche echt ein Problem.	AS/VS
61	Bus könnte früher fahren um 5 Uhr und bis 21 Uhr	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
62	Samstags längere Fahrzeiten und auch morgens früher bei CityBus- sen für Leute die arbeiten müssen und angewiesen sind, zum Bei- spiel wie ich, wenn meine Frühschicht um 8 Uhr beginnt oder abends erst 20 Uhr Feierabend ist. Sonst sehr zufrieden	AS/VS
63	Ich bin häufig zwischen Wald-Michelbach und Erbach/Darmstadt unterwegs. Leider gibt es zwischen Wald-Michelbach und Erbach nur eine sehr komplizierte Busverbindung (meist mit Rufbus). Dadurch ist man auf dieser Verbindung leider auf das Auto oder auf den Umweg über die Bergstraße (Main-Neckar-Bahn statt Oden- waldbahn) angewiesen. Eine direkte Verbindung zwischen Erbach und Wald-Michelbach wäre super. Eine deutliche Verbesserung wäre schon eine Verbindung zwischen Erbach und Grasellenbach mit Anschluss an die Linie 681 des VRN oder zwischen Wald-Michel- bach und Hetzbach mit Anschluss an die Odenwaldbahn - auch wenn für alle Optionen eine Kooperation dem VRN erforderlich wäre...	AS/VS
64	Mehr Verbindungen, besserer Verkehr innerhalb der Kommune und zu Ortsteilen, wieder einen Stadtbus	AS/VS
65	Es sollte grundsätzlich ein flächendeckendes, getaktetes Busnetz im Stundentakt geben, d.h. jede Ortschaft/Siedlung min. stündlich im Regelverkehr anzubinden mit dem Ziel innerhalb einer Stunde je- dem Ort im Kreisgebiet zu erreichen. An den Knotenpunkten muss es abgestimmte Verbindungen - auch zur Odenwaldbahn - geben, wobei die Busse aufeinander warten müssen. In den Nachtstunden - insb. zu den Spätverbindungen der Odenwaldbahn - sollten TaxO- Mobil-Fahrten ausgebaut werden, sodass man jederzeit nach Hause kommt.	AS/VS
66	Bisher gibt es im Odenwaldkreis nur wenige Regionalbusverbindun- gen. Um überhaupt einen attraktiven Busverkehr anbieten zu kön- nen, sollte es mehr Regionalbuslinien geben, die z.T. sich aus Ver- längerungen bestehender Linien ergeben könnten, z.B. Miltenberg - Bad König - Reichelsheim, Amorbach - Michelstadt - Reichelsheim - Bensheim oder Heppenheim - Fürth - Reinheim.	AS/VS
67	Ideen: - Täglicher Bus Richtung Amorbach + Miltenberg, etc... (nicht nur Wochenende im Sommer) - Busse in die Nebentäler (z.B Kim- bach, Kinzig) auch in den Ferien und vor allem am Wochenende ohne Bestellung, wegen Flexibilität	AS/VS
68	Busfahrer, die Deutsch können	AQ
69	Kleine, grüne Busse nicht mehr auf dem 30er (Höchst, EGS Abfahrt 12.50)	H

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
70	Das bisherige „garantiert mobil!“-Angebot sollte zu einem flexiblen Ridepooling/On-Demand-Verkehr weiterentwickelt werden – für ÖPNV-Nutzer:innen ganz ohne Zusatzkosten und sehr flexibel, d.h. das nach Bestellung binnen 30 Minuten eine Fahrt innerhalb des Kreises möglich sein sollte.	EM
71	Gerade Pendler:innen zur Odenwaldbahn können für den Busverkehr gewonnen werden, wenn die zeitlichen Nachteile begrenzt sind. Das bedeutet aber auch, entsprechende Busse im Zweifel lieber auf die Odenwaldbahn abzustimmen und eine Verbindung zum nächsten RE-Halt – d.h. Reinheim (für das Gersprenztal), Höchst, Bad König, Michelstadt und Erbach – sicherzustellen.	AS/VS
72	Zugverspätungen sind eher die Regel als die Ausnahme, daher ist die Abstimmung mit der Odenwaldbahn – auch bei größeren Verspätungen über zehn Minuten – zentral.	SPNV
73	„Jedes Dorf, jede Stunde, ein Bus“ wird nicht funktionieren, da die Bedienung einer Haltestelle je Dorf kein ganzes Dorf erschließt. Im Langenbrombacher Oberdorf merkt man das sehr anschaulich. Eine einfache Lösung: Werden nur manche Haltestellen als Rufbus bedient und die Linie verkehrt sowieso, sollte es 15 Minuten vor Abfahrt langen, den Rufbus zu bestellen, wenn man eine Haltestelle einsteigen möchte. Will man einer Haltestelle aussteigen, sollte es ausreichen, den Busfahrer die Ausstiegsabsicht beim Einstieg deutlich zu machen.	ES
74	„Jedes Dorf, jede Stunde, ein Bus“ wird nicht funktionieren, da die Bedienung einer Haltestelle je Dorf kein ganzes Dorf erschließt. Im Langenbrombacher Oberdorf merkt man das sehr anschaulich. Eine einfache Lösung: Werden nur manche Haltestellen als Rufbus bedient und die Linie verkehrt sowieso, sollte es 15 Minuten vor Abfahrt langen, den Rufbus zu bestellen, wenn man eine Haltestelle einsteigen möchte. Will man einer Haltestelle aussteigen, sollte es ausreichen, den Busfahrer die Ausstiegsabsicht beim Einstieg deutlich zu machen.	H
75	Der Busverkehr im Odenwaldkreis ist ein Armutszeugnis. Die Wahrheit ist, dass nach dem Erreichbarkeitsranking der Allianz pro Schiene der Odenwaldkreis schlechter als alle seine Nachbarkreise abschneidet – einschließlich des ähnlich situierten Kreises Miltenberg und des noch ländlicher geprägten Neckar-Odenwald-Kreises.	AS/VS
76	Citybusse (Linien 3/4) sollten auch nach 20 Uhr zumindest stündlich fahren (vor allem am Wochenende).	AS/VS
77	Bessere Busverbindung von Höchst und Brombachtal um 10:10 Uhr an der Ernst Göbel Schule. Ich hoffe dass es klappt.	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
78	Mein Wunsch bzw. Bitte: Eine deutliche Erhöhung der RE-Frequenz auf der Odenwaldbahn! Insbesondere zu den relevanten Stoßzeiten in Richtung Feierabend. Ich habe mich in meiner Zeit als Pendler oft gefragt, warum insbesondere im Vergleich zu anderen ländlichen Strecken (vgl. Kaiserslautern -> Koblenz) auf der "Odenwaldbahn" so unglaublich wenige REs über den Tag verteilt fahren, hingegen aber so unglaublich viele RB-Bahnen, die an jedem noch-so-kleinen Ort sowie Haltepunkt anhalten, obwohl dort nur eine handvoll Fahrgäste ein- und aussteigen. Die meisten Pendler steigen an den Bahnhöfen Erbach, Michelstadt, Bad-König, Höchst, Groß-Umstadt, Ober-Ramstadt sowie Reinheim ein. Die jetzige Taktung mit dem Fokus darauf, möglichst jeden Bahnhof/Haltestelle anzusteuern, obwohl dort nur die allerwenigsten Fahrgäste ein-oder aussteigen, ergibt keinen Sinn und hält die Mehrheit der Reisenden davon ab, Heim zu gelangen. Ein Blick an andere Orte in Deutschland zeigt: Es geht besser! MfG	SPNV
79	Bus Line 41 nicht direkt nach Weiten-Gäßes ist sehr überfüllt. Und man muss sehr lange stehen bis man einen Sitzplatz bekommt. Es wäre sehr hilfreich wenn sich das ändern würde.	AQ
80	Es ist sehr nervig, dass unser Bus Line 41 nicht direkt nach Weiten-Gäßes sondern erst nach Steinbach und nach Asselbrunn fährt.	AS/VS
81	1. Die Schulbussituation (1. Stunde) in Würzburg ist nicht akzeptabel. Es sind nicht ausreichend Sitzplätze für die Kinder vorhanden. Kinder müssen beinahe täglich stehen. 2. Da die Betreuungszeit in der "Schule am Hollerbusch" nicht ausreichen und die Kinder dort vor verschlossenem Tor stehen würden, wird der "überfüllte" Bus zuerst durch Erbach gefahren. An der Sportparkschule steigen weitere Kinder zu. Nach 30 Min. kommen die Kinder dann an und werden immer wieder durch die zugestiegenen Kinder beim Aussteigen behindert. Wir reden von Erstklässlern. 3. Dies ist bei winterlichen Bedingungen besonders gefährlich. In den Medien liest man aktuell vermehrt, auch von tödlichen Unfällen.	AQ
82	4. Ferienbeginn: Die Kinder haben zur 4. St. Unterrichtsende. Es fährt ein Bus von Mi- nach Würzburg, allerdings nicht an der Schule vorbei. Warum nicht?	AS/VS
83	5. Wiesen-/Bienenmarktsbus: Eine absolut sinnige Sache, bitte billigeren Tarif - Gruppe ist billiger als 2 Personen. 2 € Per./Tag.	T
84	Schulbussystem in Würzburg ist nicht okay. Die Kinder fahren nicht sicher zur Schule, da nicht genügend Sitzplätze vorhanden sind.	AQ
85	Verbindungen später am Abend Richtung Würzburg wäre sehr schön	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
86	Ein besonderes Anliegen als Mutter ist mir die Busverbindung 40 morgens von Würzburg in die umliegenden Schulen. Die aktuelle Situation ist für die Kinder unzumutbar und zudem noch hochgefährlich! Viele Kinder müssen auf der langen, und zudem noch gefährlichen Strecke, stehen! Das ist eine absolute Unzumutbarkeit!	AQ
87	Wir fahren unsere Kinder selbst morgens in die Schule, da wir es als zu gefährlich erachten, dass die Kinder in den Bus eingepfercht werden und viele Kinder gar keinen Sitzplatz haben. Nicht auszudenken, was mit den stehenden Kindern bei einer Vollbremsung oder Unfall passiert. In jedem Fahrzeug müssen die Kinder gesichert werden, in eigenen Sitzen, Sitzerrhöhung und im Bus sollen sie stehen? Hier wäre es wünschenswert wie früher 2 Fahrzeuge einzusetzen, immerhin werden 4 Schulen angefahren, reicht ja auch ein 2. kleinerer Bus. Betrifft die Linie 40. Viele Eltern fahren die kleineren Kinder an die erste Haltestelle, damit sie einen Sitzplatz ergattern können. Hier geht es nicht um Bequemlichkeit, sondern um die Sicherheit der Kinder.	AQ
88	Der Einstieg sollte barrierefrei möglich sein, damit auch Menschen mit eingeschränkter Gehfähigkeit einen Bus nutzen können!	B
89	Es sollten mehr Busse auch in den Schulferien, am Wochenende und abends fahren. Der Einstieg sollte barrierefrei möglich sein, damit auch Menschen mit eingeschränkter Gehfähigkeit einen Bus nutzen können!	AS/VS
90	Thema Schulbus in Würzburg: Es müssen täglich Kinder stehen. Das bedeutet ein sehr hohes Sicherheitsrisiko für die Kinder. Da zu wenig Sitzplätze für die Kinder vorhanden sind, fahren Eltern Ihre Kinder hoch zur 1. Haltestelle Römerburg, damit Ihre Kinder einen Sitzplatz bekommen. Das erhöht das Sicherheitsrisiko auch zusätzlich noch an der Haltestelle. Diese Haltestelle ist einer Kurve, unübersichtlich, schlecht beleuchtet, ohne Bushäuschen und mit geringen Platzangebot direkt an der Straße. Diese Bushaltestelle wurde früher auch nur als Ausstiegstelle genutzt. Lösung: 2 Busse zur 1. Schulstunde fahren lassen, oder einen größeren Bus fahren lassen mit mehr Sitzplätzen	AQ
91	Bessere Taktung zwischen Regionalverkehr sowie CityBus Linien.	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
92	Es fahren so viele „unnötige „ große Busse unter der Woche. Dafür dann, wenn diese vielleicht am Wochenende gebraucht würden, gar keine. Warum gibt es für die Ortschaften rund um Michelstadt keinen Nachtbus? Dieser würde den Jugendlichen und auch denen, die gerne Mal ausgehen würden, helfen. Taxis sind zu teuer und der letzte Bus fährt um 18:00 Uhr! Da wäre dringend Handlungsbedarf.	AS/VS
93	Mehr Busverbindungen in den Ortschaften. Auch an Wochenenden zumindest samstags. Dies wäre gerade für die Gastronomie auf den Orten sehr wichtig. Aber auch für die Bewohner und Kinder. Natourbus bis Römerbad. Bessere Anbindung nach Amorbach Bahnhof.	AS/VS
94	Mein Sohn nutzt überwiegend den öffentlichen Nahverkehr, um von Würzburg in die Schule nach Michelstadt zu kommen. Morgens ist es jedoch oft so, dass es keine Sitzplätze, gibt die Busfahrer sehr schnell fahren und sehr stark abbremsen um an der Bushaltestelle noch anhalten zu können. Das könnte man sicherlich noch optimieren. Ansonsten bin ich sehr zufrieden.	AQ
95	Im Ortsteil Würzburg fahren morgens zu wenig Schulbusse. Oft müssen viele Schüler im Bus stehen. Was eine Gefahr definitiv darstellt. Letztes Jahr im Winter kam ein Schulbus an der Hollerbusch ins Rutschen oder auch dieses kam es an der Sportparkschule zu einem Verkehrsunfall. Einige SchülerInnen, die standen, kamen zu Fall bei diesem Unfall. Daher die Bitte stellen Sie mehr Schulbusse zur Verfügung, damit unsere Kinder alle einen Sitzplatz haben.	AQ
96	Die Dörfer müssen als Wohnort gestärkt werden und daher Montag bis Freitag mit einem verlässlichen Takt an das Zentrum Erbach/Michelstadt angeschlossen werden. An den Wochenenden müssen die Zeiten von garantiert mobil! bis nach Mitternacht erweitert werden.	AS/VS
97	Wieder einen zweiten Schulbus um 7.00 Uhr für Würzburg. Gerade in den vergangenen Wochen hat man wieder gesehen, wie viele Kinder um diese Uhrzeit im Bus stehen müssen, weil nicht ausreichend Sitzplätze zur Verfügung stehen. Bei überfrierendem Regen und Schneefall (was in unserer Höhenlage im Winter oft vorkommt), sollten die Kinder alle einen Sitzplatz haben, um bei ruckartigen Bremsungen oder Unfällen so gut wie möglich geschützt zu werden.	AQ
98	Ich und einige Andere pendeln jeden Tag nach Rodgau. Die Bus- und Bahnverbindung dorthin ist total uninteressant, weil man dort nur mit Umwegen hingelangt. Solange sich hier nichts ändert und die Fahrzeit eine Stunde übersteigt, bleibt der ÖPNV uninteressant. Mit dem PKW sind wir leider schneller und flexibler.	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
99	Von Vielbrunn aus wäre ich 12 Stunden am Tag zu meiner Arbeit nach Güterfürst unterwegs untragbar	AS/VS
100	Auch die Schulanbindungen nach Höchst und zurück gehören zur 2. Schulstunde und ab Ende der 5. Schulstunde garantiert für die Schüler. Hier ist es nur nach mehrmaligem Umsteigen (Bus und Bahn) möglich „in die Nähe“ der eigentlichen Bushaltestelle nach Brombachtal zu kommen. Ebenso nach Ende der 4. Schulstunde der Grundschule Brombachtal, hier ist für die Schulkinder kein Nachhause kommen mit dem Bus möglich! Die Kinder müssen in die Schulbetreuung und erst mit dem 5. Stunde Schulbus nach Hause fahren. Eine Optimierung wäre hier sehr sinnvoll und wünschenswert. Wünschenswert wäre eine Optimierung der Busverbindungen ab Brombachtal in die Nachbargemeinden.	AS/VS
101	Die Anbindung an die größeren Städte ist gut, aber die Orte im Odenwald sind nicht gut miteinander verbunden.	AS/VS
102	Regelmäßigere Verbindungen	AS/VS
103	Überall überdachte Bushaltestellen.	AQ
104	Schulbusse auch nach der dritten Stunde bei Ferienbeginn.	AS/VS
105	Regelmäßige Taktung auch außerhalb der Schulzeiten auch in kleineren Orten	AS/VS
106	Regelmäßige Taktung auch außerhalb der Schulzeiten auch in kleineren Orten (kein Taxi!! Rufbus mit digitaler Bestellmöglichkeit ist okay).	EM
107	Verbindung auch am Abend und am Wochenende. Umsteigemöglichkeit zum Zug oder überregionale Busse z.B. nach Darmstadt. Direkte Verbindung nicht nur in die nächste größere Stadt in Odenwald.	AS/VS
108	In Weiten Gesäß fehlen Halteplätze außerhalb der Dorfstraße. Im Mittelweg und in der Eichenstraße ist es für Menschen, die nicht mehr so gut zu Fuß sind, sehr wichtig. Aktuell muss man in die Dorfstraße laufen, was nicht allen möglich ist, vor allem wenn wieder hoch laufen muss.	ES
109	Bitte für Sauberkeit in den Bussen sorgen, da müssten neue saubere Polster in die City Busse	AQ
110	Der Busverkehr und vor allem die Sonderverkehre sollten sinnvoll an den Bedarf angepasst sein und weniger politisch motiviert!	H
111	Dazu kommt noch der nahezu permanente Ausfall der elektronischen Hinweistafeln an den Haltestellen bzw. die Belagerung der Haltestellen durch Betrunkene - auch dies spricht nicht zur Nutzung des ÖPNV an.	FGI

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
112	Selbstverständlich würde ich den ÖPNV häufiger nutzen, wenn es nicht schon sonntags morgens damit losgehen würde, dass die erste Verbindung zwischen Michelstadt und Erbach erst um 10:25 Uhr möglich ist, sich dann mit jemandem z. B. in Erbach zum Frühstück verabreden und den ÖPNV nutzen? Fehlanzeige! Ebenso abends mal per ÖPNV ins Kino nach Erbach fahren? Ebenso Fehlanzeige, da man nicht mehr mit ÖPNV zurückkommt. Wie sollen sich dann die Anwohner für den ÖPNV gewinnen lassen?	AS/VS
113	Ich würde mir wünschen, dass der Bus von Ober Kinzig nach Michelstadt morgens nicht nur am Gymnasium und der BSO sondern auch oben an der TLS. Ebenso ist es mit den Abfahrtszeiten. Warum fährt um 15 Uhr, wenn Schüler aus haben kein Bus an der Schule? Unsere Kinder brauchen diese Busverbindung täglich! Und unsere Kinder nicht die Einzigen, die Ortsfremde sind. Jede andere Linie schafft es zu den benötigten Zeiten dort zu halten und die Ober Kinzig/Höchst Linie nicht und das verärgert mich als Mutter doch sehr.	AS/VS
114	- Die Busverbindung Michelstadt nach Miltenberg Linie N40 ganzjährig, wie N50. Im Winter ohne Fahrradanhänger.-Eine Buslinie Erbach Richtung Heppenheim (B460) am Wochenende, wie Natourbus	AS/VS
115	Kann man Fahrplanauskunft nicht mal Deutschland weit in einen Datentopf bringen? Bekomme unterschiedliche Auskünfte in DB Navigator und rmv.	FGI
116	Auch liegen die neuen Baugebiete in Bad König immer weiter vom infrastrukturellen Zentrum um die Bahnhofstraße und Bahnhof entfernt. 20 bis 30 Minuten Fußweg sind für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen nicht zu schaffen. Da reicht auch ein ehrenamtliches Bürgerbusangebot nicht aus.	ES
117	Übertragung des erfolgreichen City-Bus-Systems Erbach/Michelstadt auch auf andere Städte und Gemeinden des Odenwaldkreises. Insbesondere in Bad König sollte wieder ein Stadtbus-System eingeführt werden, um der älter werdenden Bevölkerung die Möglichkeit des ÖPNV innerorts aber auch zu den Stadtteilen zu gewährleisten. Dadurch könnte endlich der wachsende Individualverkehr innerhalb der Stadt reduziert werden.	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
118	Sehr geehrte Damen und Herren, da der Rufbus ja nur bei Bedarf (also auf Bestellung) fährt, wäre eine kürzere Taktung auf den Ortsteilen wünschenswert. Ältere Kinder und Jugendliche, die auf dem Ort wohnen, haben kaum die Möglichkeit den ÖPNV zu nutzen, da die Fahrtzeiten nicht zu den Freizeitaktivitäten (Sportverein, Konfi Unterricht, Tanzen, etc.) passen. Eine Verkürzung der Fahrtabstände auf eine Stunde (statt seither zwei Stunden) würde hier schon weiterhelfen.	AS/VS
119	Ich komme am Wochenende abends nicht oder sehr früh nach Michelstadt, und nicht mehr nach Hause.	AS/VS
120	Schön wäre, wenn man schneller von Erbach nach Michelstadt käme. Die Linien 1 und 2 machen sehr viele Wege, um möglichst alles abzudecken und man braucht für die kurze Entfernung extrem lang. Wenn das Budget es hergibt, wären 3 Busse die Stunde schön. Ansonsten bin ich schon froh, dass wir die Busse haben.	AS/VS
121	Die Busse fahren los, bevor man sitzt und oft habe ich Schwierigkeiten, mich festzuhalten und sicher einen Sitzplatz zu bekommen. Platz für Einkäufe ist leider kaum vorhanden.	AQ
122	Leider kommen die Busse manchmal auch bis zu 10 bis 15 Min. zu spät.	PÜ
123	Ich wünsche mir mehr Verbindungen und vor allem auch späte Fahrten, nach 19 Uhr.	AS/VS
124	Anbindung der Gemeinden an die Mittelzentren auch nach 19:00 und vor 05:00 Uhr.	AS/VS
125	Pünktlichere Abfahrten	PÜ
126	Bekannte von uns haben Deutschlandticket und sind sehr viel mit dem ÖPNV unterwegs. Ein großer Mangel der späte erste Bus der Linie 5 am Sonntag. Sie besuchen regelmäßig den Gottesdienst. Das ist mit Citybus nicht möglich. Die allermeisten Gottesdienste beginnen um 10.00 Uhr oder um 10.30Uhr. Aktuell fährt der erste Bus der Linie 5 um 10.32 Uhr. Ich würde mir wünschen, dass sonntags bereits ein früherer Bus fährt.	AS/VS
127	In Hembach kann man (fast) keine öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, weil man nur in Schulbusse als zahlender Fahrgast zusteigen kann oder sich die Zeit für die Bestellung eines Rufbusses nehmen muss. Deshalb müssen alle Bewohner Hembachs mit eigenen Fahrzeugen bis zu ihrem Fahrziel oder bis zum nächsten Bahnhof in Zell oder Bad König fahren. Ich hatte eine Arbeit in Michelstadt und wäre schneller mit dem Fahrrad als mit dem ÖPNV nach Michelstadt gekommen.	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
128	Bevor ein neuer Busfahrer eingestellt wird, soll er mehrere Tests bestehen. Das Wichtigste? Logisches denken. Wenn z.B. der CityBus voll ist, soll er nach spätestens 2 Minuten Sauerstoff rein lassen und das, ohne dass jemanden was sagt!	AQ

Region Gersprenz

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
1	Z.B. Anbindung von GOZ ins Gersprenztal erst nachmittags, Busanbindungen Weihnachtstage vom Gersprenztal nach Darmstadt HBF, wir sind hier total abgehängt, es gäbe noch mehr Beispiele.	AS/VS
2	Warum geht bis heute nur 1 Bus zwischen Reichelsheim / Erbach ? Und das alle 2 Stunden. Wer soll da mitfahren? Wenn jemand nur kurz auf die Krankenkasse will , usw. muss er in Erbach warten. Nein Danke. Samstags/ sonntags ist Erbach abgeschnitten soll man über Reinheim fahren? Wenn man nach Hause will ? Wie wollt ihr Leute auf die Busse bringen, wenn so ein Toller Fahrplan gibt. Ich könnte ihr noch viel mehr schreiben Eberbach / Michelstadt. Der Idiot von Thomas Wilhelm hat damals keine Ahnung gehabt und heute auch nicht. Und heute sitzt er im Büro bei der VGG. Wie der andere Busbetrieb in Gross Zimmern !! Nach 6 Monaten hatte ich meine Kündigung. Selbst die VGG früher war das ein Toller Betrieb ! (11 Busse) und heute wo ich schaue was sitzt noch hinterm Lenkrad ?.	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
3	Ich arbeite in Grasellenbach. Gerne würde ich, aufgrund der Klimabelastung durch PKW Verkehr, die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Leider gibt es für die Strecke (Nd.-Kainsbach nach Grasellenbach) keine sinnvolle Busverbindung. Ich müsste nach Reichelsheim fahren, von dort aus nach Fürth und von da nach Grasellenbach. Das ist doch Irrsinn! Ich arbeite bei einem Arbeitgeber, der knapp 200 Mitarbeiter hat. Es handelt sich um eine Pflegeeinrichtung der Neuropase F, eine Fachpflegeeinrichtung. Leider herrscht auch bei uns Personalmangel. Dieser wird auch begünstigt, durch fehlende Anbindung der Busse! Jugendlichen, die bei uns gerne ein freiwilliges soziales Jahr machen möchten, ist dies ohne Auto ebenfalls nicht möglich. Gerade solche Einrichtungen sollten zu 100% im Verbindungsnetz berücksichtigt werden. Leider ist dies nicht so. Des Weiteren kann es doch nicht sein, dass es an den Wochenenden am Abend und in der Nacht keine stündlichen Busse gibt, um nach Hause zu kommen.	AS/VS
4	Hallo, es gibt für uns im Gersprenztal nur sehr schlechte Verbindungen. Ich komme quasi nicht mit dem Bus von Reichelsheim über Rohrbach -> Mossautal -> Erbach/Michelstadt. Die Verbindung Reichelsheim -> Weschnitz -> Grasellenbach fehlt als Anschluss an den Bus in Grasellenbach nach Weinheim. Ich habe keinen Bus von Reichelsheim -> Winterkasten -> Lützelbach. Die Verbindung mit dem Bus nach Erbach / Michelstadt ist generell schlecht. In Erbach/Michelstadt habe ich außer dem Natourbus, der im Winter nicht fährt, nur schlechte bis gar keine Bus-Verbindung nach Amorbach. Die Busverbindung nach Fürth und Bensheim ist okay, genauso wie die X69 Busverbindung nach Darmstadt. Alles andere ist eine Katastrophe.	AS/VS
5	Wenn ich mir das 49 EUR Ticket kaufe, kann ich es quasi nicht nutzen (Davon abgesehen, dass die Bahnverbindung in Erbach und Fürth eh meist als Bus-Ersatzverkehr besteht, aber das ist ja RMV ihr Ding).	SPNV
6	Ich hätte gerne eine Busverbindung, die ich problemlos erreichen kann. Leider muss ich 1,3 km ohne Gehweg laufen zur nächsten Bushaltestelle. Das geht für Rentner, aber auch für Kinder gar nicht. So bleibt man auf das Auto angewiesen. "Garantiert mobil" sieht für mich anders aus!	ES
7	Ebenso die Aufrüstung der Schulbusse von Reichelsheim GAZ Schule nach Ober Kainsbach. Die Busse sind maßlos überfüllt, so dass die Kinder stehen müssen.	AQ
8	Verbindung Ober Kainsbach Michelstadt wäre mir wichtig.	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
9	Die Busverbindung aus dem Gersprenztal zur Vias (Bahnhof Reinheim) sollte ausgebaut werden. Am Wochenende und abends ist sie zu schlecht. Die Haltestelle am Bahnhof in Reinheim muss verbessert werden: Anzeige, Wartemöglichkeit, Beleuchtung. Reinheim liegt natürlich nicht im Odenwaldkreis, aber für das Gersprenztal ist Reinheim der nächste Bahnhof. Die Anzeige zu Busverbindungen sollte dort funktionieren. Zurzeit ist diese öfters aus oder falsch. Wenn man mit der Vias in Reinheim verspätet ankommt (was leider sehr häufig vorkommt), ist es unklar, ob der Bus 693 noch kommt oder nicht. Der Bus ist ja auch öfters verspätet, aber die Anzeige (sofern sie überhaupt funktioniert) zeigt nur die geplante, nicht die tatsächliche Abfahrtszeit. Busse fahren häufig mit hoher Geschwindigkeit auf eine Haltestelle zu und machen dann eine Vollbremsung. Auch wenn der Bus verspätet ist, sollte er Haltestellen etwas "sanfter" anfahren.	AS/VS
10	Der Schnellbus zur Bahn oder nach Darmstadt ist sehr wichtig. Eine bessere Anbindung nach Fürth oder Erbach wäre wünschenswert.	AS/VS
11	Die Busse sind zu den Schulzeiten so dermaßen überfüllt, dass die Kinder zusammen gequetscht stehen müssen um überhaupt einsteigen zu können. Muss das wirklich sein? Wenn der Bus einmal wirklich stark bremsen muss, nicht auszumalen was dann passiert! Muss denn erst etwas passieren, damit sich etwas verändert?	AQ
12	Ich wünsche mir einen direkten Bus von Brensbach nach Erbach sowie direkte Fahrt von Brensbach nach Darmstadt auch am Wochenende.	AS/VS
13	Bitte den Busverkehr von Fränkisch-Crumbach nach Darmstadt Mathildenplatz. X69 unbedingt beibehalten und ggf. zeitlich erweitern.	AS/VS
14	Verbindung nach Wiesbaden direkt	AS/VS
15	Es ist erfreulich, dass Anregungen zum Nahverkehrsplan auf diesem einfachen Weg möglich sind. Die Taktung der Linie 10 sollte erhöht werden. Es würde die Attraktivität der Linie 10 steigern und die Anbindung des Gersprenztals ins Kreiszentrum verbessern. Der bestehende "2-Studentakt" braucht dafür eine Umstellung auf einen "1-Studentakt". Zum Start wären eine zusätzliche Verbindung am Vormittag und zwei am Nachmittag ein guter Einstieg, der auch kostenmäßig überschaubar ist. Auch eine zusätzliche spätere Abendverbindung (Wochenende?) könnte einmal getestet werden. Wichtiger ist aber die Taktung in den Hauptverkehrszeiten zu verbessern.	AS/VS
16	Toll ist der "X-Bus" aus dem Gersprenztal nach Darmstadt. Er sollte erhalten bleiben und ausgebaut werden.	H

Region Oberzent

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
1	Bessere Anbindung der Stadtteile Oberzent. Bessere Anbindung an die S-Bahn in Hirschhorn / Eberbach	AS/VS
2	Verbesserung Takt Eberbach -Beerfelden, halb Stunden Takt ideal, evtl. Pendelverkehr Beerfelden Eberbach Anschluss -Sicherheit.	AS/VS
3	Pünktlichkeit	PÜ
4	Gute Fahrgast Informationen im Bus und an den Haltestellen.	FGI
5	Überdachte Haltestellen.	AQ
6	Ich würde mir wünschen, dass am Wochenende alle Orte des Kreisgebietes zumindest per Rufbus in regelmäßigen Abständen erreichbar sind.	AS/VS
7	Allgemein bessere Verbindungen eventuell auch von Beerfelden nach Waldmichelbach.	AS/VS
8	Mangelhafte Anschlusssicherheit in Eberbach von und zur S-Bahn Stundentakt für die Linie 50 fehlt am Wochenende.	AS/VS
9	Fahrgastinformation im Bus	FGI
10	Zustand der Bushaltestellen.	AQ
11	Eine frühere Verbindung (6:00 Uhr) morgens ab Schöllnbach bzw. der Begegnungsverkehr ab Hetzbach, so dass ein Stundentakt gefahren werden kann.	AS/VS
12	Ich wohne in Oberzent Hesselbach und fahre Mo - Fr nach Erbach. Leider ist dies mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur sehr eingeschränkt und mit Fahrzeiten von ca. 2 Stunden für 20 km möglich.	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
13	Bessere Anbindung mit dem Zug in Richtung Neckartal (Eberbach) um eine frühere Anbindung Richtung Heidelberg zu haben. Sprich, Spätestens 6 Uhr in HD mit einmal umsteigen in Eberbach.	AS/VS
14	Ich/wir fahre(n) mangels regelmäßiger Anbindung so gut wie nie mit dem ÖPNV- leider. Ab Rothenberg gibt es leider viel zu wenige Busverbindungen. Außerhalb des Schulbusverkehrs ist es v.a. am Wochenende schwierig, aus Rothenberg weg, bzw. dann auch wieder zurückzukommen. Die Jugendlichen, die natürlich gerade auch am Wochenende unterwegs sein wollen, müssen eigentlich immer aus Beerfelden mit dem Auto abgeholt werden.	AS/VS
15	Außerdem ist der Nahverkehr für Leute, die nur hin und wieder fahren würden (eben mangels Verbindungen) kaum erschwinglich (8,30 € von Beerfelden nach Michelstadt und zurück?!). Nein, wirklich nicht. Positiv finde ich allerdings das 365 € Ticket für die Schüler. Das ist wirklich prima.	T
16	Für Schichtarbeit reicht das Taktangebot nicht aus. Man kommt morgens nicht rechtzeitig zur Frühschicht und abends nach der Spätschicht nicht nach Hause.(Linie 50 : Beerfelden- Erbach) Beerfelden- Eberbach war das möglich.	AS/VS
17	Als Kind oder Jugendlicher aus Hesselbach, bleibt es einem verwehrt schon ab der 5.Klasse aufs Gymnasium nach Michelstadt zu gehen. Es gibt nur eine Busverbindung (der Bus fährt morgens um kurz nach 6)und ist ca. 1 1/2 Stunden unterwegs, um am Ziel anzukommen! Das ist eine Zumutung. Ansonsten muss immer ein Elternteil anwesend sein, um die Kinder nach Schöllnbach zu fahren. Das kann man sicher nicht über Jahre hinweg gewähren .Dies ist aber tatsächlich eine wahre Herausforderung. Sehr schade, dass man in den kleinen Ortsteilen völlig vergessen wird. Es besteht noch nicht mal die Möglichkeit mit einem Rufbus ans Ziel zu gelangen . Der Bus um kurz nach 6 ist ein Rufbus und wurde sicher noch nie genutzt. Sinnvoller wäre es diese Zeiten anzupassen, um allen Schülern gleiche Chancen zu ermöglichen!	AS/VS
18	Regelmäßigere Verbindungen (Z.B. Linie 50 - alle 45min). Bessere Anpasstheit an Gesonderten Ereignissen (Z.B. Schule). Einige Schüler des Gymnasium Michelstadts haben Schulschluss nach der 5. Stunde um 12:10 blöd nur, dass diejenigen die in Richtung Beerfelden (L50) müssen innerhalb von 120s an der Haltestelle „Michelstadt Odenwaldhalle“ sein müssten! Dazu kommt dann auch noch, dass der Busfahrer gerne mal eine Minute früher abfährt. Es würde schon Helfen diese Verbindung auch nur um 1-2min nach hinten zu verlegen beziehungsweise, dass der Bus nicht früher abfährt.	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
19	Dazu kommt dann auch noch, dass der Busfahrer gerne mal eine Minute früher abfährt. Es würde schon Helfen diese Verbindung auch nur um 1-2min nach hinten zu verlegen beziehungsweise, dass der Bus nicht früher abfährt.	PÜ
20	Pünktlichkeit	PÜ
21	Verbindungen nicht nur Ruf Busse bzw. an Wochenenden gar keine Bsp.: 54	AS/VS
22	Anbindung der Linie 50 an die S-Bahn in Eberbach, Abwarten der S-Bahn im Rahmen der Möglichkeiten (ist derzeit abhängig vom jeweiligen Busfahrer) - auch die ersten beiden Fahrten der Linie 50 frühmorgens von Eberbach ohne Umstieg in Beerfelden (in hoffnungslos mit Schülern überfüllten Bus), ich persönlich habe von Schwetzingen kommend in Eberbach schon 2 Umstiege hinter mir	AS/VS
23	Hoffentlich bald kein Einsatz von Reisebussen mehr (ausgelobt sind ja ausschließlich Niederflurbusse), bei denen eine Mitfahrt von mobilitätseingeschränkten Personen (die schon den steilen Einstieg nicht schaffen), mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen unmöglich ist	B
24	Ich fahre beruflich bedingt jeden Tag nach Langen. Ich wohne in Beerfelden und da fängt das Problem schon an. es fahren zwar bereits Züge von Erbach um 4.23 Uhr los aber keine Busse nach Erbach. allgemein wäre eine höhere Taktung bei Bussen wünschenswert und dass Busse auch besser auf den Fahrplan der Odenwaldbahn abgestimmt werden. Als Berufstätiger Mensch der im Odenwald wohnt und nicht die typischen 8-16 Uhr Job hat ist es eine Tortur mit dem Nahverkehr zu fahren.	AS/VS
25	Die Odenwaldbahn hat permanent Ausfälle und Verspätungen. Es wäre vielleicht auch eine Überlegung wert, mehr schnelle Verbindungen mit der Odenwaldbahn anzubieten und eventuell auch überlegen, mehr Busse parallel zur Bahn anzubieten. Die Schiene scheint ja schon an ihrer Belastungsgrenze angekommen zu sein. Dann wären Busse, die zusätzlich nach Darmstadt oder auch Frankfurt fahren, eine Hilfe. Zu den Hauptzeiten fährt die Odenwaldbahn auch oft nur mit einem Wagen, was auch eine Zumutung ist. Die Züge sind voll.	SPNV
26	Brauche eine gute Verbindung von Darmstadt in die Oberzent Rotenberg oder Kortelshütte werktags und samstags und sonntags.	AS/VS
27	Frühe (mindestens ab 5:30Uhr) und regelmäßige Busanbindung von Falken-Gesäß, Finkenbach, Hainbrunn nach Hirschhorn an den Bahnhof.	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
28	Ich nutze hauptsächlich den 50er Bus, um von und nach Gammelsbach zu kommen. Auch die Anbindung an die S-Bahnen in Eberbach nutze ich häufig	H
29	Bus zum Friedwald Michelstadt nötig, mehrmals am Tag	AS/VS
30	Anbindung des Busverkehrs (Linie 50) an die S-Bahn bzw. den RE im Neckartal. Da die S-Bahn regelmäßig zu spät kommt, ist die Anschlussverbindung Richtung Oberzent in der Nachmittagszeit und am Abend leider eine Luftnummer. Alle Bekannten, die ich kenne und die im Rhein-Neckar-Raum arbeiten, fahren mittlerweile wieder mit dem Auto ins Neckartal, da die Verbindung zu unsicher ist und eine Stunde warten bis zum nächsten Bus droht. Selbst kleine Verspätungen der S-Bahn, die den Löwenanteil der Verspätungen ausmachen, können nicht aufgefangen werden. Ich schlage deshalb eine zukünftige Abfahrtszeit in der 40igsten Minute und nicht, wie bisher in der 35igsten Minuten vor. Damit könnten die kleineren Verspätungen aufgefangen werden. Bei Verspätungen darüber hinaus wird es unkalkulierbar, so dass die 40igste Minute wirklich reichen würde. 2. Bus 50 Abfahrt 12:15 Uhr ab Eberbach Richtung Beerfelden. Bitte nach hinten verlegen, da Regionalexpress aus Mannheim um 12:14 Uhr ankommt.	AS/VS
31	Ein Bus in der Stunde, ist einfach zu wenig. Ein halber Stunden Takt, sollte möglich sein, wenn mehr Menschen auf das eigene Auto verzichten sollen.	AS/VS
32	Ich würde mir mehr Fahrangebote wünschen. 1 Bus ist definitiv pro Stunde zu wenig. In vielen Dörfern oder auch Städten fahren mehr Busse und auch Bahnen/Straßenbahnen. Wenn man im Odenwald kein Auto hat und dörflich wohnt, ist es besonders wichtig, eine vernünftige Mobilität zu erhalten. Es gibt ja auch viele Kranke und alte Menschen die auf Bus und Bahn angewiesen sind. Alle 20 min ein Bus wäre toll	AS/VS
33	Man kann ja die großen Busse verkleinern, indem man dafür kleinere Busse einsetzt und somit auch Spritkosten spart. Ich hoffe ,es wird sich in Zukunft etwas ändern.	H
34	Aktuell verpasst man oft den Bus, da die S-Bahn in Eberbach oft stark verspätet ist	SPNV
35	Ein 30-Minuten-Takt auf dem Südabschnitt der Linie 50 Beerfelden-Eberbach zu den Hauptzeiten am Morgen und am Nachmittag wäre wünschenswert. Aktuell verpasst man oft den Bus, da die S-Bahn in Eberbach oft stark verspätet ist, durch den verdichteten Takt wäre die Wartezeit auf den nächsten Bus deutlich verkürzt und auch bei verspätetem Zug erträglich.	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
36	Die Ausrüstung der Bushaltestellen mit Unterstellmöglichkeiten ist unerlässlich. Bei Regen und Schnee fahre ich lieber mit dem eigenen Auto, als mehrere Minuten an einer unüberdachten Haltestelle zu warten.	AQ
37	Wünschenswert wäre die Etablierung von weiteren überregionalen Verbindungen über die Landkreisgrenzen hinaus. Z.B. Wald-Michelbach-Reichelsheim-Reinheim, so dass Umstiege vermindert oder ggf. ganz entfallen könnten. Das Busangebot müsste zeitlich erweitert werden (mit Rufbussen). Die einzelnen Ortschaften sollten nicht erst nach 06:30 Uhr zum ersten Mal und nicht vor 20 Uhr zum letzten Mal angefahren werden. Zudem sollte auch an Wochenenden und Feiertagen ein Rufbusangebot bestehen.	AS/VS
38	Zudem sind Fahrtanzeiger an den Haltestellen sinnvoll. Speziell beim Umsteigen kommt es immer wieder vor, dass man nicht weiß, ob der nächste Bus schon da war oder noch kommt. Die Livekarte in der App ist nicht immer hilfreich, da gefühlt nicht alle Busse darin aufgeführt werden.	FGI
39	einmal eine Fahrt pro Stunde ist zu wenig! Halbstündlich bitte und länger am Tag und bitte auch häufiger am Wochenende	AS/VS
40	Ich würde mir wünschen, dass die Anbindung abgelegener Ortschaften verbessert wird, damit es sich lohnt den Bus zu nehmen. Es ist ausreichend, diese Angebote (in der Zeit von 6 - 20 Uhr und am Wochenende bzw. an Feiertagen) per Rufbus zu gewährleisten (gerne auch mit einer Bestellung von 2 oder 3 Stunden im Vorraus).	AS/VS
41	Ansonsten will ich noch ein Lob an die Fahrer und die Organisatoren aussprechen, da im Regelfall alles bestens funktioniert!	H
42	Aktuell werden viele Haltestellen nicht bedient, obwohl sie im Fahrplan stehen. Dazu gehören: Raubach (Linie 54), Hinterbach (Linie 54), Amorbach B47 (Linie 40N), Beerfelden Markt (Linie 50). Entweder sollte man sicherstellen, dass sie angefahren werden, oder man sollte sie aus dem Fahrplan streichen.	ES
43	Das Angebot der Linie 54 ist ungenügend. Zumindest in der HVZ sollte sie stündlich das Finkenbachtal und Rothenberg mit Hirschhorn Bhf. verbinden. Vorbild ist hier die Linie 806 nach Brombach. Die Linie 56 sollte in der HVZ weiter bis Amorbach verkehren. Die Linie 40(N) sollte auch unter der Woche Michelstadt und Amorbach/Miltenberg verbinden, am besten stündlich. Die Linie 665 sollte auch unter der Woche Erbach/Michelstadt und Fürth verbinden. Dort Anschluss an die Weschnitztalbahn herstellen.	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
44	Der entfernungsabhängige Zuschlag bei garantiert mobil ist zu hoch, hier sollte es mindestens für Schüler, Studenten und Rentner eine 100%ige Subvention geben.	T
45	Es gibt eine Bedienungslücke zwischen Olfener Höhe und Güttersbach. Rothenberg ist mit nur einer Haltestelle nicht gut erschlossen. Haltestellen, bei denen man auf der Wiese aussteigt, sollten umgebaut werden. Bsp.: Falken-Gesäß Schulhaus, Ober-Hainbrunn Heckenmühle, Hirschhorn Brombacher Wasser. Eine neue Haltestelle am Beerfelder Galgen (Linie 54 und 55) wäre für Touristen wünschenswert.	ES
46	Der Fahrplan der Linie 55 zwischen Olfen und Affolterbach ist zu knapp bemessen.	PÜ
47	Das methodische Vorgehen, den Bedienungsstandard einer Linie danach zu bemessen, wie viele Leute sie anschließt, ist unzureichend.	H
48	Die Bezeichnung der Haltestelle " Haisterbach Viadukt" ist irreführend.	FGI
49	Spätestens mit der Reaktivierung der Überwaldbahn wäre eine direkte Verbindung Wald-Michelbach-Beerfelden-Hetzbach (Linie 55?) sinnvoll, um die Bahnstrecken zu verbinden. Beerfelden sollte an jede Abfahrt der Odenwaldbahn in Hetzbach angeschlossen werden. Diese Linie könnte man mit der Linie 54 verknüpfen.	AS/VS
50	Die morgendlichen Umsteigeverbindungen aus der Oberzent in Richtung Michelstadt an der Haltestelle Beerfelden Markt um ca. 6.55 Uhr verursachen ein Verkehrschaos. Die Umstiege müssen an einem geeigneteren Ort, z.B. Beerfelden Gesamtschule stattfinden.	AS/VS
51	Die Fahrt der Linie 50 (ab Odenwaldhalle) nach der 6. Stunde des Gymnasiums in Michelstadt ist zu knapp nach dem Ende der 6. Stunde (12.55). Von Raum C306 ist es nicht immer möglich, den Bus (13.00) zu bekommen. Dieser Bus sollte später losfahren und ohne Halt bis Beerfelden Gesamtschule verkehren und dabei den Feldweg zwischen dem Parkplatz an der B45 und der Gesamtschule in Beerfelden nutzen, um die Fahrzeit einzusparen.	AS/VS
52	Die Linie 54 sollte in Hirschhorn ebenfalls die neuen Haltestellen der Linie 685 (Rathaus, Altstadt, K-Biesing-Str.) anfahren.	ES
53	Die Fahrtnummer 5422 der Linie 54 (13.58 ab Hirschhorn Bahnhof) wird in den Ferien von der Firma Sauter de facto nicht bedient, obwohl sie laut Fahrplan auch in den Ferien verkehren soll!	H

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
54	Viele (alte, gelbe) Haltestellenmasten sind völlig verdreckt und werden, anders als im aktuellen NVP, nie gereinigt. Viele Wartehäuschen sind ebenfalls in einem miserablen Zustand und sollten (z.B. im Rahmen von Freiwilligentagen?) ersetzt werden. Der westliche Haltestellenmast samt Fahrplan fehlt an der Haltestelle Brombacher Wasser (Linie 54, bei Direktverbindungen von Ober-Hainbrunn nach Hirschhorn).	FGI
55	Garantiert mobil! sollte besser erklärt werden. Warum wird mir genau diese Fahrt in der App vorgeschlagen?	FGI
56	Die Haltestelle "GH Talstube" in Ober-Hainbrunn sollte aufgehoben und eine neue Haltestelle "Stellsteinreihe" auf Höhe Neckarstr. 1b errichtet werden, um direkte Fahrtmöglichkeiten von Finkenbach in Richtung Rothenberg ohne Wenden zu ermöglichen. In Rothenberg sollten dann ebenfalls neue Haltestellen ("Grundschule", "Kindergarten", "Im Homerich") bedient werden, um Rothenberg besser zu erschließen. Der Bus könnte dort über das steinerne Kreuz nach Körtelshütte verkehren.	ES
57	Die Vorbestellung von Rufbussen sollte auf 45 oder 30 Minuten verkürzt werden, indem bspw. auch Taxomobil-Fahrer diese Fahrten übernehmen.	H
58	Die Linie 806 sollte am Brombacher Wasser halten, um Verbindungen zur Linie 54 herzustellen, wenn diese am Brombacher Wasser "abknickt". Diese Fahrten zur Grundschule sind allerdings unattraktiv, weil sie zu lange dauern. Stattdessen sollten diese Fahrten direkt von Ober-Hainbrunn ohne Umweg nach Rothenberg geführt werden und von Körtelshütte sollte eine andere Fahrt angeboten werden (z.B. mit dem Taxomobil). Es gibt keine Fahrten nach der 11. (16.50) und 13. Stunde (18.20) vom Gymnasium Michelstadt in die Stadtteile der Oberzent, der letzte Bus mit Anschlüssen in Beerfelden (an die letzte Fahrt des Tages der Linie 54) fährt kurz vor dem Ende der 11. Stunde (16.45). Der Schülerverkehr muss sichergestellt sein! Es sollten Busfahrten für Kindergartenkinder eingeführt werden, mit Anschlüssen an den jeweiligen Betreuungszeiten und auch in den Ferien.	AS/VS

Unterzent

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
1	Regelmäßige Fahrten von und nach Hetschbach (Ortsteil Höchst i. Odw.) Ausweiten (Verbindung nach Bahnhof Wiebelsbach oder auch Bahnhof Hoechst i. Odw.) bzw. Einrichten.	AS/VS
2	Aktuell ist es leider nicht möglich das man morgens pünktlich zum Beginn der Frühschicht um 6.00Uhr mit Bus und Bahn in Erbach am Krankenhaus ist. Daher kann ich das Angebot des ÖPNV nicht immer nutzen.	AS/VS
3	Bitte vor den Ferien den Busverkehr so einrichten, dass die Schüler nach der dritten Stunde mit dem Bus fahren können (d.h. zwischen 10 und 11 Uhr)	AS/VS
4	Anbindung Hassenroth und Hummetroth zu Hering und Groß Umstadt (Krankenhaus)	AS/VS
5	Von Wald Amorbach 6.30 Uhr nach Erbach bessere zeitliche Verbindung. Bus verpasst Anschlusszug nach Erbach um 7 min. Die meisten Betriebe fangen aber spätestens um 8 an zu arbeiten !	AS/VS
6	Wir wünschen uns wieder mehr Fahrten ins benachbarte Bayern (Wörth am Main) für Arztbesuche, Einkaufen, Freunde der Kinder	AS/VS
7	Ich wünsche stündliche noch besser halbstündliche Angebote von Hassenroth nach Höchst und nach Michelstadt	AS/VS
8	mehr Komfort in Bussen (Tische bei Vierersitzen); Busse mit beidseitigen Gepäckablagen	AQ
9	Angebote wie das ÖPNV-Taxi nur als Zusatzangebot	EM
10	Leitzentrale, die Fahrtfreigaben auch für Busse erteilt, zur Anschlusssicherung einrichten, keinesfalls akzeptabel wäre eine Kürzung oder gar eine Einstellung des Regelbusverkehrs, das gilt auch an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen	AS/VS
11	Verpflichtung von Busunternehmen Busnotverkehre dem regionalen Bahnbetreiber anzubieten, falls das notwendig ist; Vornahme einer standardisierten Bewertung für Elektrifizierungsmaßnahmen zur Elektrifizierung noch nicht elektrifizierter Bahnstrecken (Förderung 90 Prozent seitens des Bundes); Einheitsdesign für Busse, jeder Bus präsentiert eine Attraktion/Landschaft. Hierfür kann an den vorgesehenen Stellen ein Bild der jeweiligen Attraktion/Stadt oder sonstigen Dingen hinzugefügt werden	H
12	Prüfung der Reaktivierung von Bahnstrecken	SPNV

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
13	Auch kleine Ortschaften (ich wohne in Höchst-Pfirschbach) sollten über ein Basisangebot an Busverbindungen (auch Rufbus OK) jenseits des Schülerverkehrs verfügen. Das würde auch mehr Leute auf die Idee bringen, mal den Bus zu nutzen. Mehr als das beim Taxomobil der Fall ist. Sollte v.a. auch zu "Pendlerzeiten" funktionieren, auch am WE und in den Ferien, und gut auf die Odenwaldbahn getaktet sein. Akzeptable Querverbindungen z.B. Höchst-Obernburg oder -Aschaffenburg, Höchst-Brensbach, Michelstadt-Bensheim, Erbach-Miltenberg fehlen.	AS/VS
14	Integration von Carsharing in den ÖPNV. Wir sind eine vierköpfige Familie mit kleinen Kindern ohne eigenes Auto (ja, das geht!). Aber ein Problem ist, dass man keine Rückfalloption hat, weil es im Odenwald wirklich gar nichts gibt, keinen "normalen" Autovermieter, nur ein paar sehr versprengte Entega-Carsharing-Autos.	EM
15	Kann man nicht mal wieder Werksbusse erproben, in Zusammenarbeit mit den Firmen wie Pirelli? Schichtarbeit bietet sich doch dafür an.	H
16	Ein grenzübergreifendes Ticket zwischen den angrenzenden Bundesländern (Bayern/Hessen) wäre mal sinnvoll.	T
17	Ich bin im Schichtdienst tätig und da fahren die Busse nach 22 Uhr nicht mehr. Im Gegensatz zum Kreis Groß-Umstadt/Dieburg. Auch der Wochenendverkehr lässt sehr zu wünschen übrig.	AS/VS
18	Das Thema betrifft zwar nicht nur den Odenwaldkreis. Aber haben Sie sich einmal die Mühe gemacht, eine Verbindung zu suchen, um von der Gemeinde Lützelbach oder auch von Höchst im Odenwald nach Dieburg zu gelangen. Das ist eine Katastrophe! Die schnellste Verbindung dauert ca. 1 Stunde und 20 Minuten und bedarf mindestens 3 Umstiege. Andere Verbindungen dauern noch länger. Es ist schon merkwürdig, nach meinem Kenntnisstand gehen Busse von Höchst nach Michelstadt, obwohl es eine direkte Bahnanbindung gibt, aber nach Dieburg gar nichts. Traurig! Man ist schneller in Darmstadt und bald in Frankfurt als im nahen Dieburg, in das man mit dem Auto morgens 30 Minuten und abends 35 Minuten zurück benötigt. Ob ich bei einer bestehenden deutlich besseren Verbindung den ÖPNV nutzen würde, weiß ich nicht, aber eine Alternative ist er derzeit auf keinen Fall. Und nur mal eine Randnotiz: Im Umkreis von 300 Meter Luftlinie von meinem Wohnhaus fahren 2 weitere Personen morgens um 5.30 Uhr nach Dieburg	AS/VS
19	Gute Schulbusverbindungen, eventuell auch Rufbusmöglichkeit	AS/VS
20	gute Information an den Haltestellen	FGI

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
21	Dass die Busverbindungen auch in den Ferien weiterfahren. Dass es mehr Fahrten gibt. In Mümling-Grumbach fahren die Busse nur morgens 2 x mittags und 1x nachmittags. Am Wochenende und in den Ferien gar nicht	AS/VS
22	Meine Kinder nutzen die Schulbusse, und es wäre sehr hilfreich, wenn die Kinder nicht so oft für kleine Strecken so lange Zeiten brauchen.	AS/VS
23	Wünschenswert wäre auch das die Rufbusse WIRKLICH fahren.	AS/VS
24	Eine direkte Verbindung aus allen Lützelbacher Ortsteilen an die Schulen in Michelstadt. Derzeit kommt man nur erschwert dorthin (zu oft Umsteigen, langer Zeitaufwand).	AS/VS
25	Schulbusse regelmäßig	AS/VS
26	Schulbusse mit genug Sitzplätzen!	AQ
27	Da es keine alltagstaugliche Verbindung in unsrem Umkreis gibt, können wir den ÖPNV nicht nutzen. Wir wohnen im Grenzgebiet zum Miltenberger Landkreis und arbeiten auch dort. Dabei haben wir kleine Kinder die pünktlich in Schule und Kita sein müssen. Mit Öffis geht da gar nichts. Auch der Einkauf könnte mit Öffis im Nachbarort Wörth nicht erledigt werden. Wichtig wäre hier eine gute, regelmäßige Verbindung und ausreichende Taktung zu Büro und Ferienzeiten (in Hessen und Bayern unterschiedlich!) und wochenends (Freizeitgestaltung!).	AS/VS
28	Bessere Verbindung zwischen Wald-Amorbach und Höchst. Dadurch bessere Anschlüsse im Bereich Bahn und keine Wartezeiten der Schulkinder (Ernst Gabel Schule Gymnasium) auf dem Nachhauseweg. Teilweise Wartezeit von 1 Stunde für den Anschluss von Hainstadt nach Wald-Amorbach.	AS/VS
29	Ich würde mir eine Busverbindung um 14.30 Uhr von der Breuberg-Schule nach Hainstadt wünsche	AS/VS
30	Wichtig wäre für uns auch ein Anschluss an die bayrischen Nachbarorte.	AS/VS
31	Gute, zuverlässige und regelmäßige Verbindungen für die Schüler mit ausreichend Sitzmöglichkeiten.	AQ
32	Eventuell Rufbusmöglichkeit oder Sonderfahrten vor den Schulferien, da aktuell nach der 4. Stunde keine Schulbusse fahren.	AS/VS
33	Gute, zuverlässige und regelmäßige Verbindungen für die Schüler.	PÜ
34	Busse am letzten Tag der Schule vor den Ferien (quasi zur 3./4. Stunde) . Bisher müssen die Kinder immer abgeholt werden. Was zum Verkehrschaos führt.	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
35	Meine Tochter geht in Rawisch in die 7 Klasse. Wäre super, wenn ein Bus die Schüler am letzten Tag vor den Ferien abholt... es sind immer so viele Autos dort nur um die Kinder abzuholen. Ich weiß das, dass eine ungünstige Uhrzeit ist.	AS/VS
36	Wäre auch super im Sommer wenn es ein Schwimmbad Bus geben würde nach Sandbach. Der durch Rimhorn fährt. Eine einfache Verbindung. Das ist immer ein Kampf für meine Tochter. Sie wartet auch mal aber ungern 1 Std.	H
37	Engere Taktung, so dass es attraktiver wird auf die öffentlichen umzusteigen. Evtl. Anbindung an „Einkaufszentrum“ (Rewe, Lidl, etc.) Höchst	AS/VS
38	Die Busse fahren derart selten und unregelmäßig, dass ich den ÖPNV nicht sinnvoll nutzen kann. Das ist sehr schade, denn ich würde auch meine Kinder sehr gerne dazu erziehen, umweltfreundlicher mobil zu sein. Stattdessen muss ich sie überall hinfahren, und wenn es nur der Nachbarort ist, da es keine vernünftige Verbindung gibt	AS/VS
39	Ich komme mit meinem Jobticket nicht pünktlich Job. (Lützelbach-Hassenroth)	PÜ
40	Ich wäre schon zufrieden, wenn mein Kind nach Schulschluss mit dem Bus nachhause fahren könnte und ich es nicht um 11.20 in Rai Breitenbach abholen müsste, weil kein Bus fährt...	AS/VS
41	Die Schüler der Georg-Ackermann-Schule in Breuberg haben an jedem letzten Schultag vor den Ferien zur dritten Stunde Schulschluss. Dies betrifft alle Ferien. An diesem Tag müssen ALLE Schüler von ihren Eltern per Auto abgeholt werden, da zu dieser Zeit keine Schulbusse fahren. Als Elternteil eines Schülers erlebe ich dieses regelrechte "Chaos" regelmäßig, in Begleitung aller damit verbundener Gefahren. Die Schule befindet sich in einem Wohngebiet, in welchem sich bei Schulschluss zwischen 50 und 100 Fahrzeuge aufhalten. Zwischen den Fahrzeugen laufen Schüler und Elternteile. Dieser Zustand wird irgendwann zu einem Unfall führen. Es stellt sich nicht die Frage ob, sondern lediglich wann. Ich wünsche mir eine konstruktive Diskussion zwischen der Schule und dem örtlichen Nahverkehr, damit dieser unhaltbare Zustand in Zukunft abgestellt werden kann!	AS/VS
42	Klare Abfahrtszeiten(keine Unterscheidung von Fahrplan zu App und Realität)	FGI
43	Mehr Schulbusse gerade Richtung Michelstadt zur Schule wären wünschenswert.	AS/VS
44	Der einzige Bus morgen ist einfach zu voll.	AQ

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
45	Die Bus- und Bahnverbindungen von den einzelnen Ortsteilen Höchst (insbesondere Annelsbach und Hassenroth) sind ausbaufähig. Besonders die Strecke nach Michelstadt!!! Entweder sind die Zeiten so, dass die Kids Stunden unterwegs sind, oder sie sind auf das Elterntaxi angewiesen. Hier besteht Handlungsbedarf für eine sinnvolle Änderung des Fahrplans!!!	AS/VS
46	Die Busverbindungen zu den weiterführenden Schulen zw. Untzentrum und Mümlingtal für Hin- und Rückfahrt wäre uns wichtig. z.B. Ernst-Göbel-Schule, Höchst -> Carl-Weyprecht-Schule, Bad König	AS/VS
47	Danke für die nachhaltige Verbesserung der Bussituation Anfang 2022! Betraf Bus Linie 23 um 15 Uhr von der Höchster Schule nach Hetschbach. Dieser ist inzwischen nicht mehr überfüllt und alle Kinder können sicher fahren. Das ist gerade für Erstklässler/Grundschüler sehr wichtig. Bitte so beibehalten!	H
48	Bessere und kürzere Linien von Höchst nach Lützelbach zur Schule und zurück. Gerade zurück ist es einfach zu weit.	AS/VS
49	Bundeslandübergreifendes Ticket gegen Aufpreis anbieten	T
50	Schulbus zum Gymnasium Michelstadt von Lützelbach und zurück. Hier wünsche ich mir im Sinne der Schüler eine bessere und schnellere Anbindung. Morgens ist die Verbindung einigermaßen ok, aber vom Gymnasium zurück ist es nach einem langen Schultag sehr mühevoll. Lange Wartezeiten in Neustadt und täglich 15 (!) Minuten zu spät bei der Ankunft in Lützelbach. Wenn die Schüler erst nach der 8. Stunde aus haben, ist die Verbindung nicht annehmbar. Sie würden erst um halb fünf in Lützelbach ankommen. Das ist ein unzumutbarer Zustand für die Schüler und müsste dringend verbessert werden!	AS/VS
51	Eng getakteter ganztägiger Verkehr zu den Ortsteilen, wie Hassenroth, Hummetroth, etc. und zurück. ZB. zu Stoßzeiten alle 10-15 Min.	AS/VS
52	Fahrradmitnahmemöglichkeit	B
53	Verbindung von der Breuberg Schule nach der Betreuung um 14:30 Uhr	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
54	Es wäre schön wenn man noch Schulbus-Verkehr mehr arbeiten könnte, gerade was die Baustellen-Bereiche betrifft und dementsprechend die Pläne etwas anpassen könnten, dass die Kids auch regelmäßig pünktlich überall ankommen. Ebenfalls wären Mitteilungen zukünftig super, wenn einer der Busse später kommt (bisher wird nur die Grundschule informiert, diese Infos gehen aber nicht an die Eltern weiter) sodass man dies evtl. über die Homepage einsehen kann (die längste Verspätung war einmal fast eine Stunde und keiner wusste wo die Kinder sind wegen einem Unfall in Bad König.	PÜ
55	Es kann nicht sein das man von Seckmauern nach Lützelbach erst nach Haingrund fahren muss, um dort umzusteigen um durch Seckmauern wieder fahren muss um nach Lützelbach zu kommen	AS/VS
56	Ich habe aktuell genau einen Bus zur Schule und eine Verbindung zurück. Zu meinen Freunden, die in Haingrund, Wörth und Großwallstadt wohnen kann ich aufgrund fehlender Verbindungen nicht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. Ich bin sehr abhängig von meinen Eltern	AS/VS
57	Ich kann genau einen Bus zur Schule und einen zurück nehmen. Wenn sich der Stundenplan ändert, muss ich abgeholt werden . Freunde in Haingrund und Wörth kann ich aufgrund fehlender Verbindungen nicht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln besuchen.	AS/VS
58	Ich möchte gerne auch mal nach Wörth fahren. Ohne mein Elterntaxi geht nix	AS/VS
59	Besseres Fahrtangebot zwischen Lützelbach und Haingrund. Die Busse fahren nur alle 2 Stunden in eine Richtung.	AS/VS
60	Schulbus Mömlingen Rai-Breitenbach wäre super	AS/VS
61	Die Anbindung der Ortsteile der Gemeinde Lützelbach (Seckmauern, Haingrund) an die Haltestellen der Odenwaldbahn (wie z.B. Höchst) ist nicht ausreichend. Die einstündige Taktung ist unzureichend. Verpasst man bspw. auf dem Heimweg seinen Bus, ist man sofort mindestens 1 Stunde länger unterwegs. Macht keiner...	AS/VS
62	Schulbuslinie von Raibreitenbach nach Hainstadt um 14:30Uhr	AS/VS
63	Schulbus um 14:30 Uhr von Raibreitenbach nach Breuberg Hainstadt	AS/VS
64	Es wäre gut, wenn die Busse aus Hassenroth/Hummetroth passend zum Schulstart (Schule an der Mümling) fahren. So dass die Kinder Pünktlich kommen. Genauso wäre es schön, wenn sie nicht so knapp zum Schulende(gleiche Schule) fahren würden, so dass der Unterricht nicht früher beendet werden muss bzw. die Kinder nicht zum Bus rennen müssen.	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
65	Schulbusse nach der 3. Stunde zu Ferienbeginn wären dringend notwendig!	AS/VS
66	Bessere Verbindung von Mömlingen nach Rai Breitenbach am besten ohne Umsteigen. Bayern - Hessen Abwicklung einfacher machen und mehr auf Schulzeiten achten.	AS/VS
67	Das ein Bus auch ab Spessartstraße in Mömlingen an die Gesamtschule nach Rai -Breitenbach fährt. Zum Schulbeginn und Schullende. Ohne das man umsteigen und 30 min auf den nächsten Bus warten muss.	AS/VS
68	Engere Taktung, um auch mal alleine schnell zu Freunden zu fahren	AS/VS
69	Bessere Anschlussgarantie	AS/VS
70	mehr Wagons	SPNV
71	Pünktlichkeit	PÜ
72	Eine bessere Kommunikation zwischen Zug- und Busverkehr wäre wünschenswert. In Höchst warten die Busse nicht einmal auf leicht verspätet Züge. Besonders in den Abendstunden, wenn wenige mit dem Bus zum Bahnhof wollen und die meisten nach Hause fahren ist dies sinnlos. Eine Information der Busfahrer über die Verspätung der Züge wäre hier praktisch, so dass die Busse dann 2-3 Minuten auf die Züge warten könnten und nicht exakt zur Abfahrtszeit abfahren.	AS/VS
73	Anschluss-Busse nicht unter mindestens einer halben Stunde Wartezeit erreichbar. (Verbindung zwischen Lützelbach-Michelstadt-Lützelbach, hauptsächlich der Rückweg um 15.00 Uhr von Michelstadt nach Lützelbach.	AS/VS
74	Der Fahrplan ist unterirdisch, man kommt nie nach Seckmauern oder von Seckmauern weg sehr eingeschränkt.	AS/VS
75	Mehrere Schulbusse für Lützelbach, da diese sehr oft überfüllt sind und man dadurch nicht mit dem Bus fahren kann und den nächsten nehmen muss. Oder oftmals stehen muss.	AQ
76	Die benachbarten Schulen in Erlenbach am Main und Elsenfeld werden nur 1x nach der 6 Schulstunde angefahren. Das ist zu wenig! Außerdem wäre es schön, wenn der Bus morgens nicht schon über 30 Minuten vor Schulbeginn an der Schule wäre.	AS/VS
77	Busse, die auch am Wochenende fahren und regelmäßige Anbindungen, so dass man beispielsweise nicht eine Stunde auf den nächsten Bus am Bahnhof warten muss, da der Zug Verspätung hatte. Außerdem auch die Möglichkeit später mit dem Bus zu fahren (nachts)	AS/VS

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
78	- Arbeitgeber wie z. B. Pirelli in das Zentrum Höchst für TaxOmobil mit aufnehmen, TaxOmobil am Wochenende (Fr+Sa) bis VIAS Betriebsschluss, Busverbindung Hummetroth/Hassenroth - Groß Umstadt, Schülerverkehr, Querverbindung Höchst - Brensbach mit Anschluss zur 693 in Verbindung zur Schule Groß-Bieberau, Buslinie 21 am Wochenende 2 stündlich als 22 durch alle Ortsteile leiten. Ersatz für Rufbus	AS/VS
79	Anschlüsse in Höchst Bahnhof	AS/VS
80	Pünktlichere Züge	SPNV
81	Wenn meine Tochter um 15:15 (nach der 9. Stunde, mind. 1x in der Woche) am Gymnasium Michelstadt Schulschluss hat, hat sie keine direkte Möglichkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nach Rimhorn zu kommen. Sie fährt mit der Buslinie 30 bis zur Firma Thierolf in Höchst und dort hole ich sie dann ab, wie andere Rimhorner Kinder auch abgeholt werden. Ich muss meine Arbeit danach ausrichten, damit ich sie nach dem langen Schultag relativ zeitnah nach Hause bringen kann. Alternativ wäre erst ca 45 Minuten später eine Verbindung möglich. Es wäre sehr wünschenswert, wenn es die Möglichkeit gäbe, dass die Rimhorner Kinder um ca 16:00 einen Anschlussbus nach Rimhorn erreichen könnten.	AS/VS
82	Pünktlichkeit ist mir sehr wichtig	PÜ
83	Ich finde es unangebracht das mein Kind zur zweiten Stunde immer zu spät zur Schule kommt, aufgrund des Fahrplans Hassenroth-Höchst. Dass die Kinder, wenn Schulschluss ist zum Schulbus hetzen müssen, damit sie ihn nicht verpassen. Oftmals werden deswegen Sachen, wie Jacken etc. in der Schule vergessen aus Angst den Bus zu verpassen. Es müsste gerade für die Fahrten zur und von der Schule angepasste Fahrzeiten für die Schulkinder geben. Der öffentliche Nahverkehr muss sich an die Schule anpassen und nicht umgekehrt.	AS/VS
84	Des Weiteren ärgere ich mich sehr über die Taktung der Busse. Viel zu wenig. Es würden viele Personen auch gerne mit dem Bus zum Bahnhof Groß Umstadt/Wiebelsbach fahren, um von dort aus nach DA oder nach Ffm. zu fahren, aber es gibt kein Linienverkehr.	AS/VS
85	Die Kinder aus Hassenroth kommen nicht pünktlich in die Grundschule nach Höchst. Zur ersten Stunde viel zu früh 35min. Zur 2Stunde 15min zu spät. Das ist ein Unding.	PÜ
86	Die Vias hat sehr oft Verspätung nach Ffm.	SPNV

Lfd. Nr	Anliegen	Themen- gruppe
87	Das meine Kinder auch nachmittags mit dem Bus mobil sein können und da für uns Eltern verlässliche und auch regelmäßige Verbindungen bestehen.	AS/VS
88	für uns Eltern verlässliche und auch regelmäßige Verbindungen bestehen.	PÜ
89	Busse sollten in kürzeren Intervallen fahren. Eine garantierte Erreichbarkeit von kleineren Ortschaften und Heimfahrten von Abendveranstaltungen muss möglich sein	AS/VS
90	Es gibt sehr knappe Umsteigezeiten von Bahn zu Bus am Bahnhof in Höchst Odenwald.	AS/VS
91	Nachtverbindungen am Wochenende auch außerhalb des Kreises.	H
92	Ausrichtung nach größeren Firmen	H
93	Anbindung an weitere Linien/Züge	AS/VS
94	Pünktlichkeit	PÜ
95	Insbesondere an den Wochenenden auch spätere Verbindungen	AS/VS



Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan (NVP) für den Odenwaldkreis 2025-2029



Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Mittwoch, 21.08.2024

Michelstadt

Dr. Sigurd Neumaier



1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan
2. Was wurde in den letzten 5 Jahren erreicht?
3. Entwicklungen im Odenwaldkreis
4. Bürgerbeteiligung
5. Anforderungen und Ziele
6. Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz
7. Barrierefreier Zugang



Aufgabenträger für den ÖPNV im Odenwaldkreis:

- Für regionalen ÖPNV -> Verkehrsverbünde wie RMV und VRN
- Für lokalen ÖPNV ► Odenwaldkreis ► OREG

Verkehr	Aufgabenträger (-organisation)
regionaler Verkehr  	
lokaler Verkehr  	  odenwaldmobil.de



Aufgaben und Zuständigkeiten eines Nahverkehrsplanes (gemäß HÖPNVG):

- Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV
- Behandlung des Schienenverkehrs (SPNV) und des regionalen straßengebundenen ÖPNV durch den regionalen NVP des RMV
- Planung, Organisation und Finanzierung des lokalen ÖPNV durch den Odenwaldkreis (OREG)
- Der NVP des Odenwaldkreises (lokaler NVP) behandelt den lokalen straßengebundenen ÖPNV
- Der SPNV und der regionale Busverkehr werden im lokalen NVP beschrieben, nicht jedoch behandelt und beschlossen
- Der lokale NVP wird vom Kreistag beschlossen

Weitere Zuständigkeiten:

- Der Ausbau der Haltestellen obliegt den Kommunen. Hier hat die OREG nur eine beratende/ unterstützende Funktion



Themen eines Nahverkehrsplans:

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



Rückschau und Fortschreibung des Nahverkehrsplans

- aktuell gilt noch der aktuelle NVP des Odenwaldkreises
- Beschlussfassung am 18. Juni 2018 durch den Kreistag
- Laufzeit eines NVP von i. d. R. 5 Jahren – hier: 2019-2024
- seit Herbst 2023 Prozess zur Fortschreibung des NVP
- Ziel: Kontinuierliche Weiterentwicklung der beschlossenen Vorgaben des bestehenden Nahverkehrsplans
- förmliches Anhörungsverfahren voraussichtlich im 3. Quartal 2024
- vorgesehene Beschlussfassung bis Ende 2024
- neue Laufzeit: 2025-2029



1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan
- 2. Was wurde in den letzten 5 Jahren erreicht?**
3. Entwicklungen im Odenwaldkreis
4. Bürgerbeteiligung
5. Anforderungen und Ziele
6. Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
7. Barrierefreier Zugang



■ **Verkehrsangebot:**

- ▶ Übernahme der regionalen Linie ERB-30 als lokale Linie 10.
- ▶ Flächendeckende Verfügbarkeit von taxOMobil.

■ **Fahrzeuge:**

- ▶ Einsatz von Fahrzeugen der Kategorie A statt Kategorie B der Odenwälder Verkehrsbetriebe.

■ **Haltestellen:**

- ▶ Förderanträge für die Renovierung von 463 Haltestellen wurden auf den Weg gebracht.
- ▶ Weitere Förderanträge für die Einrichtung von DFI-Anzeigen und Wartehallen an Haltestellen wurden gestellt.
- ▶ Weitere Haltestellen im Odenwaldkreis wurden barrierefrei ausgebaut.



■ **Fahrgastinformation:**

- ▶ Einführung der „garantiert mobil“-App:
 - Informieren, buchen und bezahlen
- ▶ Livekarte auf der Webseite „[odewaldmobil.de](https://www.odewaldmobil.de)“ und in der App mit der Anzeige:
 - wo sich ein Bus gerade befindet.
 - der nächsten Abfahrten an den jeweiligen Haltestellen.
 - der Haltestellenausstattung.
- ▶ Informationen zu Betriebsstörungen über die gängigen Social-Media-Kanäle.
- ▶ Erste Umsetzungen von akustischen Haltestellenansagen im Bus.



■ **Tarif:**

- ▶ Einfachere Nutzung kreisübergreifender Verkehre durch die Einführung des Deutschlandtickets.
- ▶ Deutliche Steigerung der Anzahl der Fahrkarten-Abonnenten durch das Deutschlandticket.

■ **Mobilitätsmanagement:**

- ▶ Verfügbarkeit von Jobtickets auch für Mitarbeiter kleinerer Unternehmen.
- ▶ Modernisierung der Mobilitätszentrale in Michelstadt (barrierefreie Schalter).
- ▶ Neuer Referent für Mobilitätsmanagement als Ansprechpartner für die Belange des ÖPNV seit dem 01.01.2024 (Till Hoffmann).

■ **Machbarkeitsstudien:**

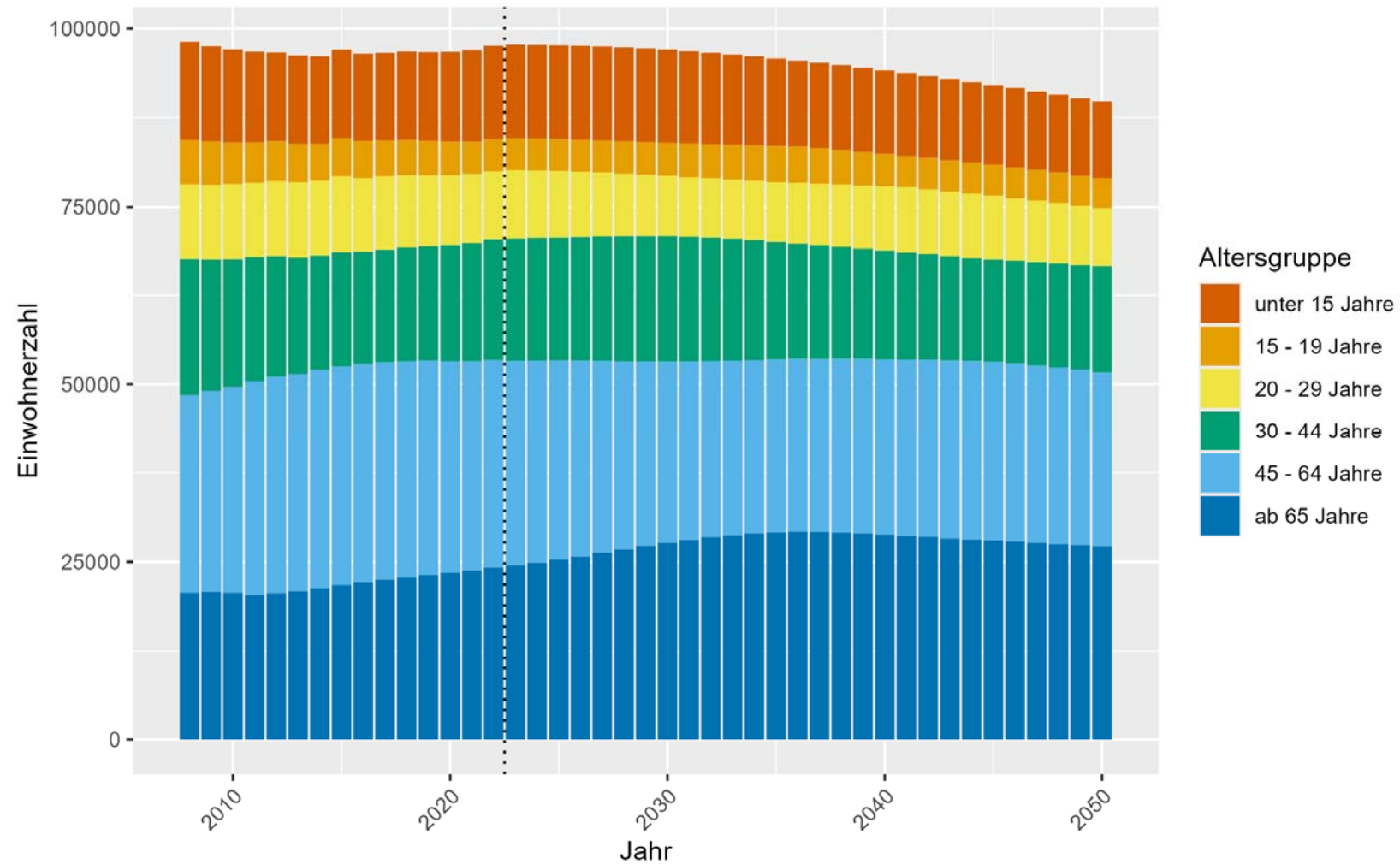
- ▶ Machbarkeitsstudie VCDB (Dekarbonisierung).
- ▶ Studie zu Jugendtaxi
- ▶ Studie für den Citybus Höchst – Breuberg (liegt vor).
- ▶ Studie für die Neukonzeption des Citybus Erbach/Michelstadt



1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan
2. Was wurde in den letzten 5 Jahren erreicht?
- 3. Entwicklungen im Odenwaldkreis**
4. Bürgerbeteiligung
5. Anforderungen und Ziele
6. Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz
7. Barrierefreier Zugang



Bevölkerungsentwicklung bis 2050 (Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2023)





Nutzung des ÖPNV auf den lokalen Buslinien im Jahr 2024

- Fahrgastzählung und -befragung wird seit Februar 2024 durchgeführt.

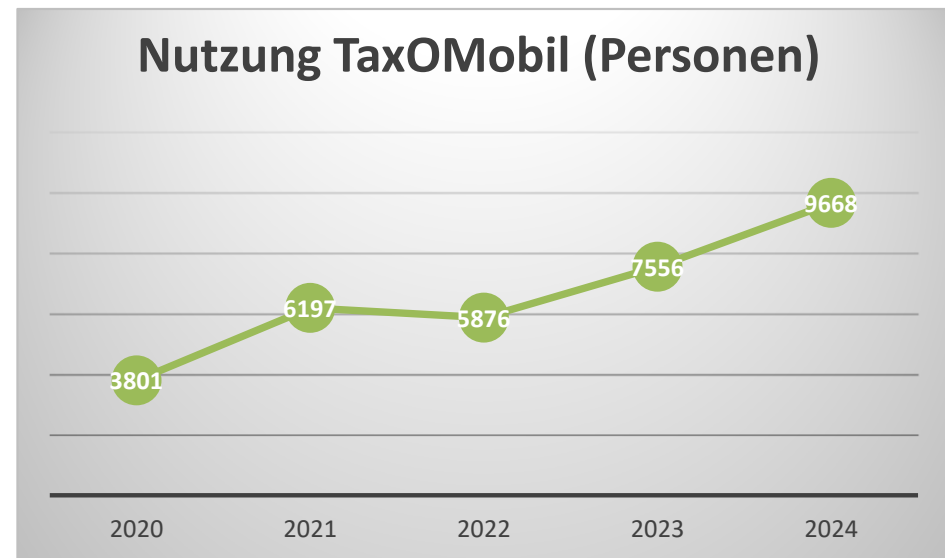
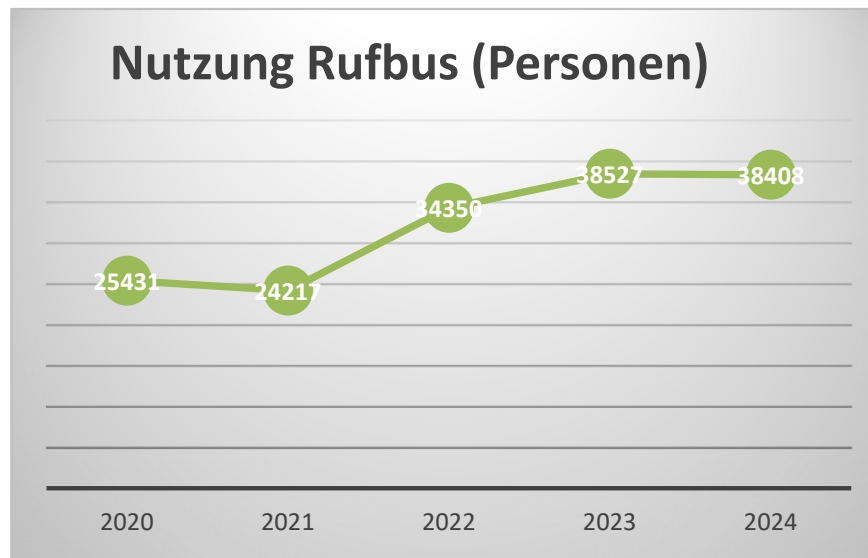
Erste vorläufige Ergebnisse der Fahrgastzählung:

Linien	Beförderungsfälle	Personenkilometer	<Reiseweite> (km)
1 – 6	324.000	1.134.000	3,5
10 – 15	311.500	2.440.000	7,8
20 – 24	649.500	4.553.500	7,0
30 – 39	482.000	3.922.000	8,1
40 – 48	341.500	2.040.500	6,0
50 – 56	331.500	3.354.000	10,1
Summe	2.440.000	17.444.000	7,1

Hochrechnungszeitraum ist das Fahrplanjahr 2024 ohne jahreszeitabhängige Korrekturen



■ Entwicklung der Nutzung von Rufbussen und taxOMobil seit 2020



Stagnation der Rufbus-Nachfrage aufgrund der Umwandlung in Regelverkehre aufgrund hoher Nachfrage
In den Jahren 2021 und 2022 Sondereffekte durch Impffahrten während der Corona-Pandemie



1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan
2. Was wurde bisher erreicht?
3. Entwicklungen im Odenwaldkreis
- 4. Bürgerbeteiligung**
5. Anforderungen und Ziele
6. Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz
7. Barrierefreier Zugang



- **Durchführung einer Online-Befragung der Bürger:Innen von Dezember 2023 bis Ende Februar 2024 über die Webseite von odenwaldmobil.de**
- **Der Fragenkatalog umfasste:**
 - ▶ Zu welcher Altersklasse gehören Sie?
 - ▶ Welche Region betrifft Ihr Anliegen?
 - ▶ Wie häufig nutzen Sie den ÖPNV?
 - ▶ Welche Fahrkarte nutzen Sie?
 - ▶ Welche Themen sind Ihnen wichtig?
 - ▶ Gibt es ein konkretes Anliegen?
- **Über 350 Rückmeldungen mit 300 konkreten Anliegen**

Nahverkehrsplan 2025 - 2029 Übersicht [Umfrage](#)

Umfrage zum Nahverkehr im Odenwaldkreis

In welcher Region des Odenwaldkreises sind Sie unterwegs bzw. zuhause?*

Welches Geschlecht haben Sie?*

Wie alt sind Sie?*

Besitzen Sie eine ÖPNV-Zeitkarte?*

Falls ja, welche Fahrkarte nutzen Sie?

Wie oft nutzen Sie den ÖPNV?*

Welche der folgenden Qualitätskriterien sind Ihnen wichtig?*

Teilen Sie uns Ihre Anregungen und Wünsche für einen besseren lokalen Busverkehr mit.

Ihr Name: Diese Angabe ist freiwillig

Ihre E-Mail-Adresse: Diese Angabe ist freiwillig

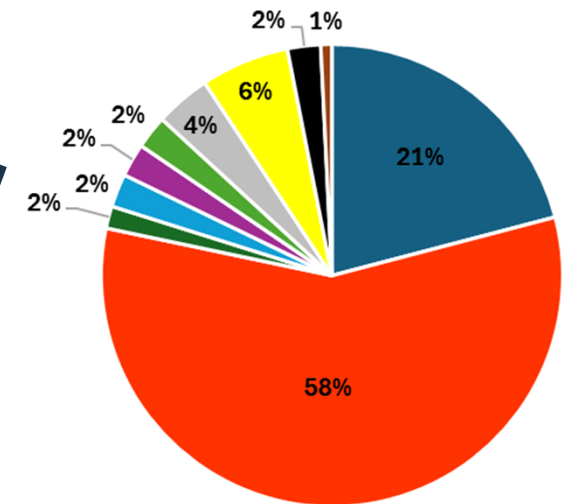
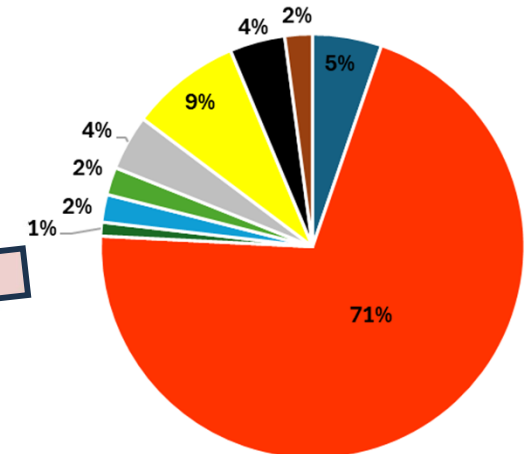
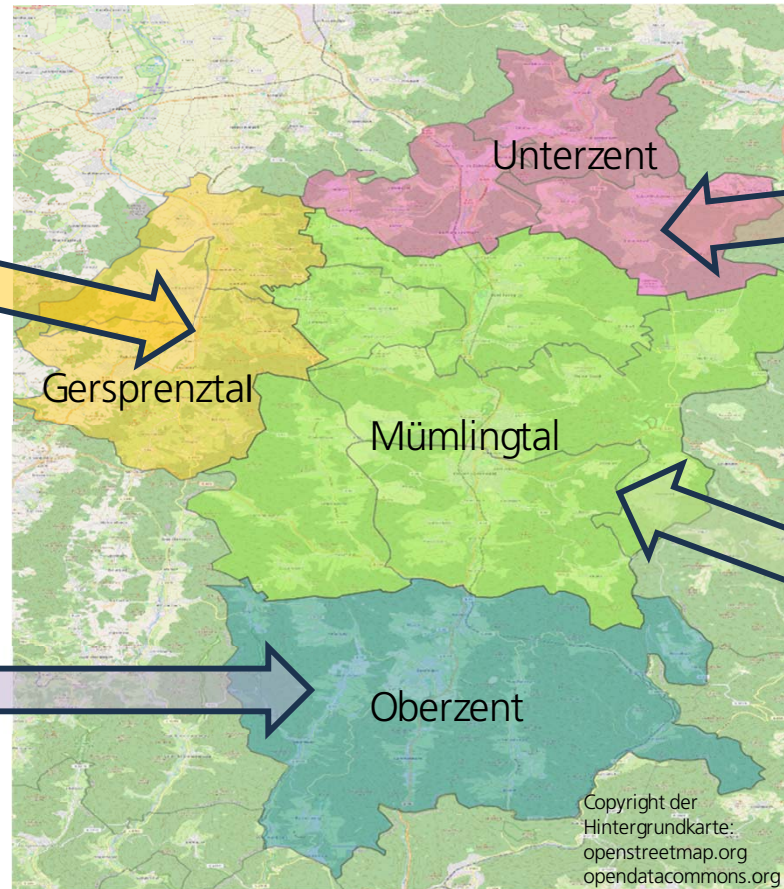
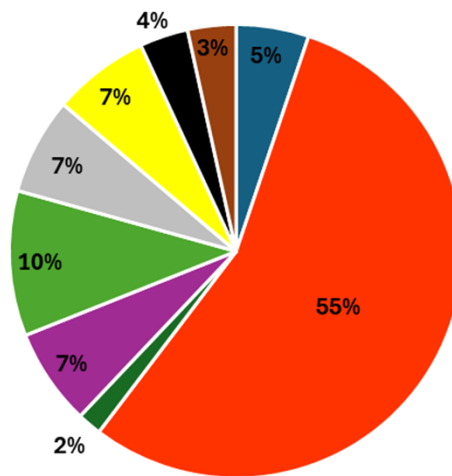
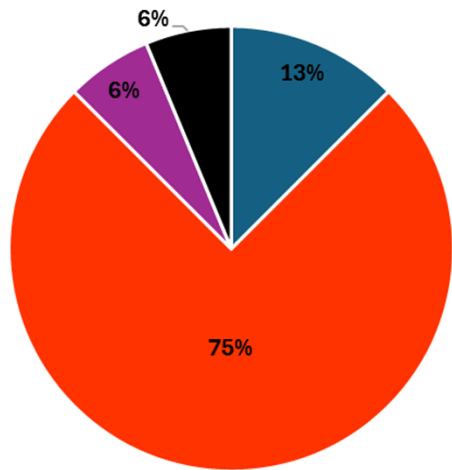
Datenschutz

Wir möchten Sie informieren, dass der Odenwaldkreis, seine Mitarbeiter und die IGDB GDB und GREG in diesem Formular Ihre Angaben für die Auswertung des Nahverkehrsplans des Odenwaldkreises verwenden werden. Diese Angaben werden nicht an Dritte weitergegeben. Weitere Informationen zu unserem Datenschutz finden Sie in der Datenschutzerklärung auf unserer Website (www.odenwaldmobil.de/datenschutz).

[Endbericht ansehen](#)

IGDB GDB GREG

Themennennungen nach Regionen



- | | | | |
|------------------------|-------------------------------------|------------------------------|----------|
| ■ Aufenthaltsqualität | ■ Anbindungs- & Verbindungsstandard | ■ Barrierefreiheit | ■ Tarife |
| ■ Ergänzende Mobilität | ■ Erschließungsstandard | ■ Fahrgastinformation | |
| ■ Sonstige Hinweise | ■ Pünktlichkeit | ■ Schienenpersonennahverkehr | |

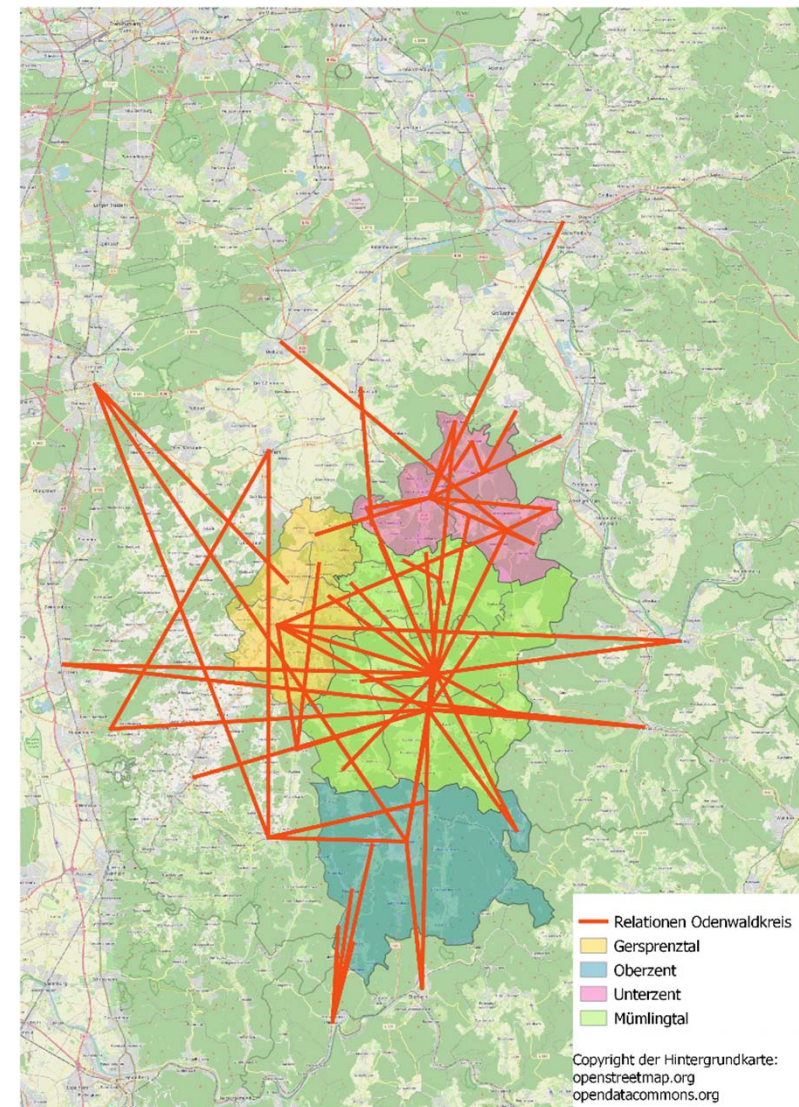
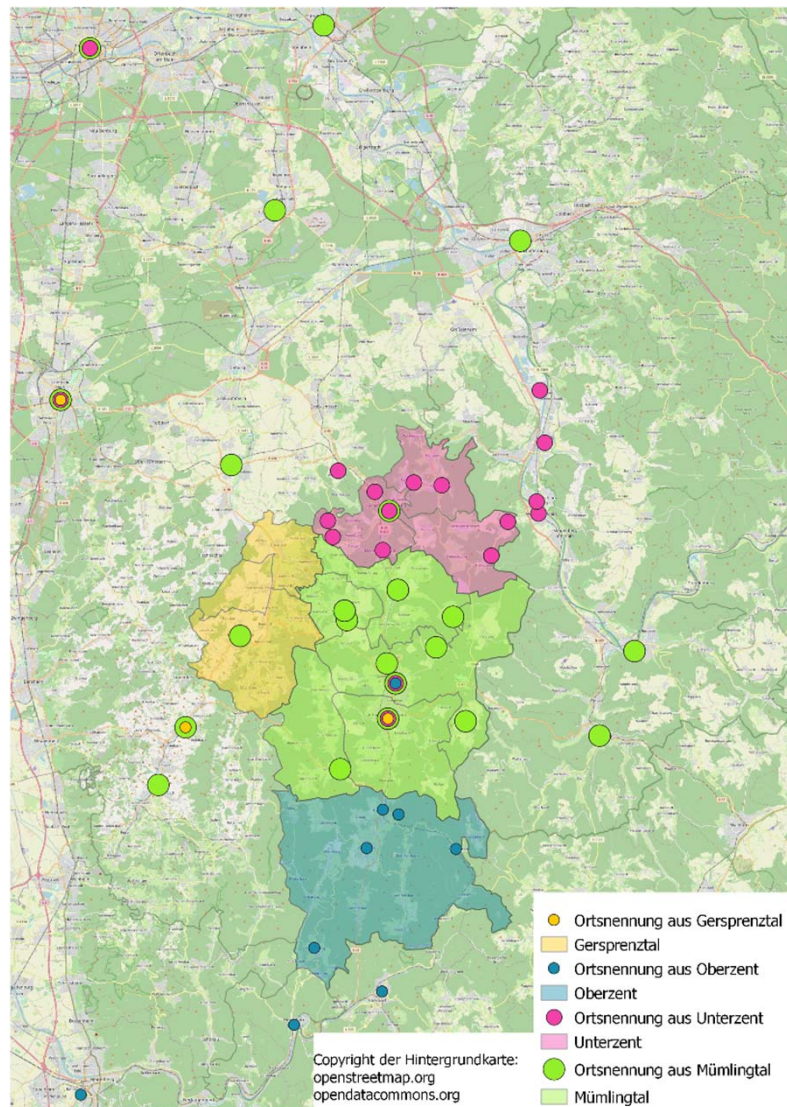


Spezifische Inhalte nach Regionen



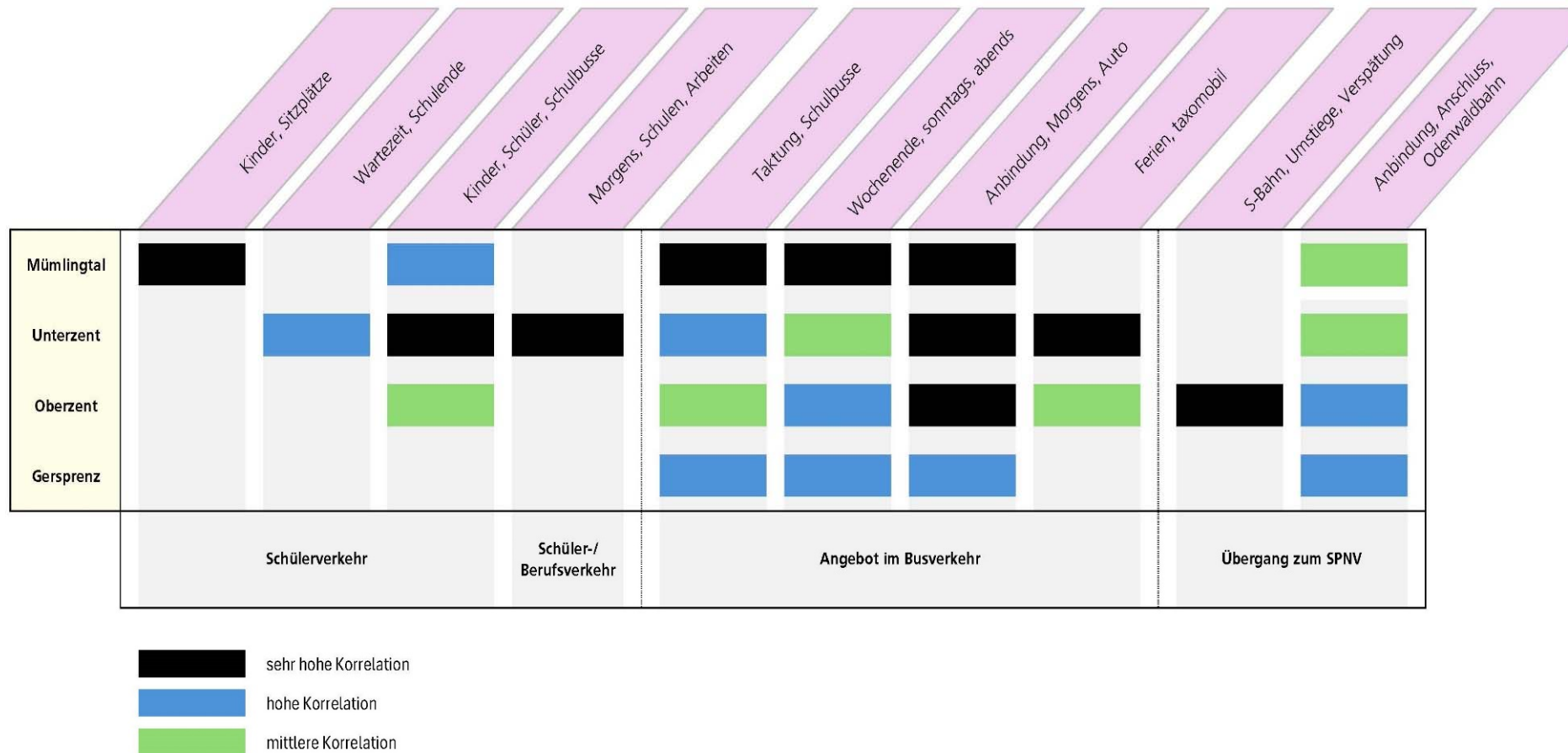


Reiseziele und Reiserelationen





Korrelation spezifischer Inhalte mit der Region





1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan
2. Was wurde bisher erreicht?
3. Entwicklungen im Odenwaldkreis
4. Bürgerbeteiligung
- 5. Anforderungen und Ziele**
6. Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz
7. Barrierefreier Zugang



Planungsleitlinien für den fortzuschreibenden NVP:

- Die bestehenden und bewährten Beförderungsstandards des aktuellen NVPs werden beibehalten und fortgeschrieben
- Dauerhafte Überprüfung der Nachfrage auf den Rufbus-Linien. Bei starker Nachfrage Umwandlung in fest bediente Linien
- Unterstützung der Kommunen mit Innerortslinien durch den Odenwaldkreis (derzeit nur Erbach und Michelstadt)



Der bestehende NVP definiert Linienstandards zum zeitlichen und räumlichen Angebot im Jedermannverkehr (siehe dazu Anlage VI-2 des bestehenden NVPs) :

- Innerortslinien-Standard (ILS) ► 30-Min.-Takt an Wochentagen, 06 – 19 Uhr
 - Hauptlinien-Standard (HLS) ► 60-Min.-Takt an Wochentagen, 05 – 22 Uhr
 - Erschließungslinien-Standard (ELS) ► 60-Min.-Takt an Wochentagen, 06 – 19 Uhr
 - Grundversorgungs-Standard (GVS) ► 120-Min.-Takt an Wochentagen, 06 – 18 Uhr
 - Lückenschlüsse (LS) ► 120-Min.-Takt an Wochentagen, 06 – 19 Uhr
 - Abweichende Standards für die besonderen Belange des Ausbildungsverkehrs in Bezug auf die Schulstandorte
- **Die bestehenden Standards werden in den neuen NVP unverändert übernommen**



Die Zuordnung der einzelnen Standards orientieren sich an:

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



Die Ziele für den neuen NVP sind:

- Trotz angespannter Haushaltslage sind Stand heute keine Reduktion des Angebots vorgesehen.
- Aber: es sind auch keine wesentlichen Angebotserweiterungen vorgesehen.
- Der Ausbau und die Modernisierung von Haltestellen soll weitergehen
- Weitere Fahrgast-Informationssysteme (DFI-Anzeigen und Online-Information)
- Wandel zu klimafreundlichem Verkehr (Dekarbonisierungsstrategie, Elektromobilität)
- Einführung eines Jugendtaxi (wird zurzeit geprüft)
- Kontinuierliche Qualitätskontrollen auf den lokalen Buslinien
- Vorgabe weitergehender Qualitätskriterien für die Fahrzeuge der Zukunft, z.B. die Einführung kreisweiter Ansage der Haltestellen in den Fahrzeugen



1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan
2. Was wurde bisher erreicht?
3. Entwicklungen im Odenwaldkreis
4. Bürgerbeteiligung
5. Anforderungen und Ziele
- 6. Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz**
7. Barrierefreier Zugang



Beauftragung der VerkehrsConsult Dresden-Berlin (VCDB) durch die OREG zur Erstellung einer

Machbarkeitsstudie zur Einsatzmöglichkeit von Bussen mit alternativen Antrieben

Inhalte der Studie

- Technologische Grundlagen
- Fuhrpark- und Betriebshofanalyse
- Strecken- und Einsatzanalysen
- Infrastrukturanforderungen und -bedarfe und Analysen zur Energiebereitstellung
- Maßnahmen zur Effizienzsteigerung des Gesamtsystems oder zur Einbindung lokaler Erzeugungskapazitäten
- Betriebswirtschaftliche und umweltbilanzielle Betrachtung der Auswirkungen der Umstellung auf alternative Antriebe
- Bewertung der favorisierten Antriebskonzepte
- Umsetzungs- und Handlungsempfehlung



Rechtliche Rahmenbedingungen:

Anzuwenden bei Beschaffung von Fahrzeugen bzw. bei Dienstleistungsaufträgen von Verkehrsdiensten

- Mit dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG) hat der Bundestag die Richtlinien der EU in nationales Recht umgesetzt
- Das Gesetz legt für öffentliche Aufträge (im Oberschwellenbereich, d.h. europaweite Vergabeverfahren, Auftragsvolumen > 215.000 EUR netto)
 - ▶ deren Auftragsbekanntmachungen **nach dem 2. August 2021** veröffentlicht wurden oder
 - ▶ deren Aufforderung zur Angebotsabgabe nach dem 2. August 2021 erfolgte (SaubFahrzeugBeschG §10),
- Quoten für die Beschaffung von sauberen Antrieben bei Straßenfahrzeugen der Fahrzeugklassen
M (Personenbeförderung) und N (Güterbeförderung)
fest.



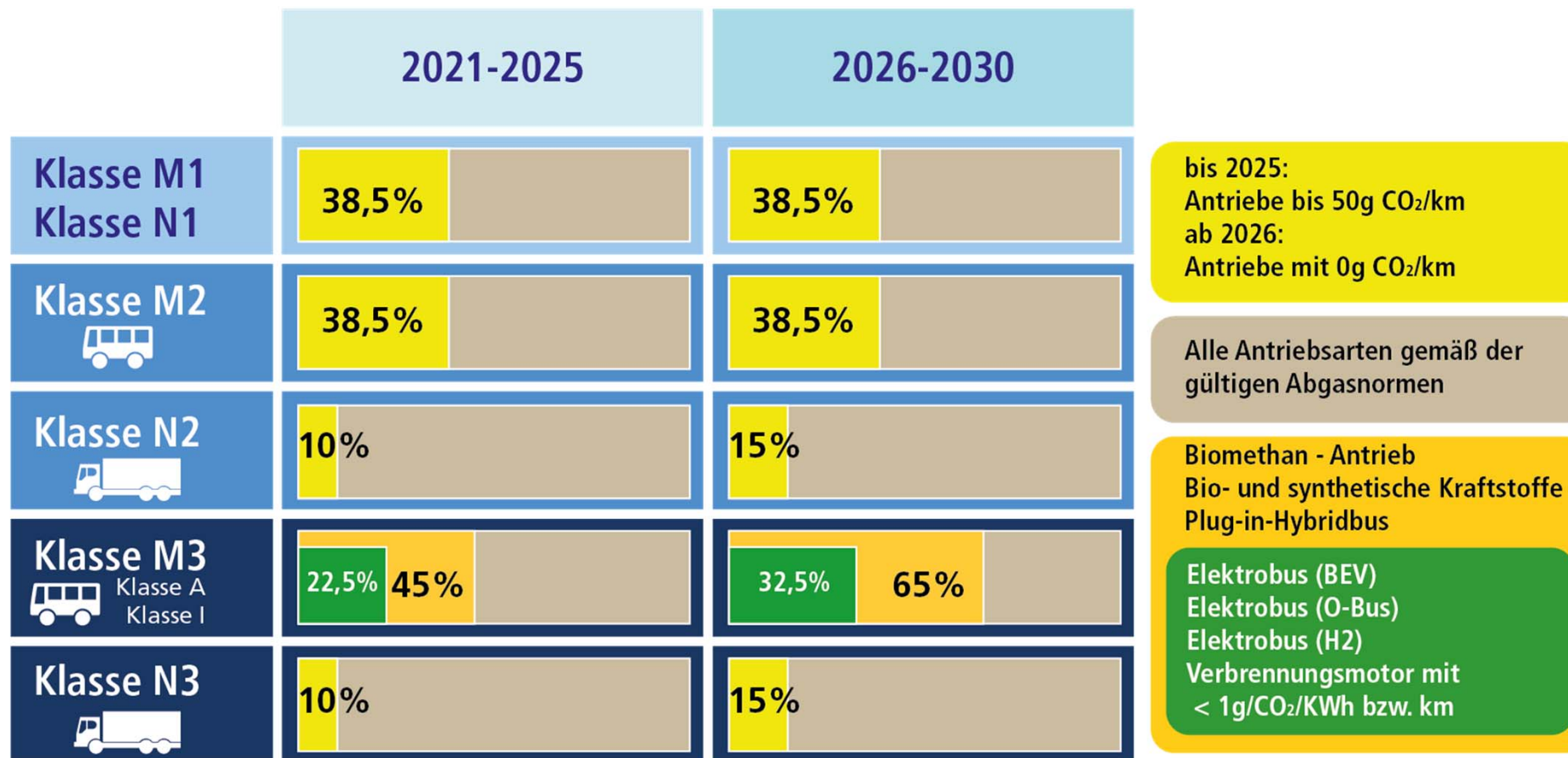
Was bedeutet das im Einzelnen:

Klasse	Fahrzeuge für..
M1	Personenbeförderung; bis 8 Sitzplätze
M2	Personenbeförderung; > 8 Sitzplätze; ≤ 5 Tonnen
M3	Personenbeförderung; > 8 Sitzplätze; > 5 Tonnen
M3 (A)	≤ 22 Fahrgäste; Stehplätze (Kleinbus/Midibus ÖPNV)
M3 (I)	> 22 Fahrgäste; Stehplätze; (Stadtbus)
N1	Güterbeförderung; $\leq 3,5$ Tonnen
N2	Güterbeförderung; > 3,5 Tonnen und ≤ 12 Tonnen
N3	Güterbeförderung; > 12 Tonnen

- Für alle aufgeführten Klassen gilt die Quotierung des SaubFahrzeugBeschG.
- Keine Quotierung gem. SaubFahrzeugBeschG bei Fahrzeugen wie z.B. Überlandbussen, Reisebussen oder Rollstuhlfahrzeugen oder bei ÖPNV-Dienstleistungsaufträgen < 300.000 km p.a. oder < 1 Mio. EUR p.a.



Fahrzeugquoten:





1. Nahverkehrsplan als Rahmenplan
2. Was wurde bisher erreicht?
3. Entwicklungen im Odenwaldkreis
4. Bürgerbeteiligung
5. Anforderungen und Ziele
6. Saubere Fahrzeug Beschaffungsgesetz
- 7. Barrierefreier Zugang**



Definition und Zielsetzung eines barrierefreien ÖPNV (I):

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



Definition und Zielsetzung eines barrierefreien ÖPNV (II):

- dem vorgenannten Personenkreis die Möglichkeit eröffnen, einer
 - ▶ eigenständigen,
 - ▶ selbstbestimmten,
 - ▶ unabhängigen – d. h. ohne fremde Hilfestellung,
 - ▶ sicheren Nutzung...des ÖPNV im Alltag nachzukommen

- Voraussetzung für die Umsetzung im ÖPNV-System:
 - ▶ Eine behinderte oder anderweitig mobilitätseingeschränkte Person ist von sich aus in der Lage in anderen Lebensbereichen eigenständig, selbstbestimmt und unabhängig zu agieren



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

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

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

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

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

Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“



Zielsetzung ist die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV auf dem Gebiet des Odenwaldkreises

- Verankerung im neuen NVP
 - ▶ Fortführung der dynamischen Zielsetzung als realistische Vorgehensweise.
 - ▶ Keine feste Umsetzungsvorgabe, da erfahrungsgemäß unrealistisch.
- Einbeziehung aller öffentlichen Verkehrsmittel (Zug, Bus).
- Themenfelder sind:
 - ▶ bauliche Infrastrukturen (Bahnhöfe, Haltestellen)
 - ▶ Fahrzeuge (Schiene, Straße)
 - ▶ Fahrgastinformation und Kundenkommunikation
 - ▶ laufender Betrieb und Unterhalt



Anstreben der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV im Odenwaldkreis für:

- Odenwaldbahn zwischen Höchst i. Odw. und Erbach (soweit herstellbar)
- Regionale und lokale Bushauptlinien (HLS)
 - ▶ Fahrzeuge der Kategorie A
 - ▶ ausgebaute Haltestellen innerorts (im Umfeld relevanter Bebauung)*
- Erschließungslinien (ELS): Bei Taktfahrten in Festbedienung mit Fahrzeugen der Kategorie A; Haltestellen nur so weit Abschnitte mit Hauptlinien oder in ERB/MI.
- *CityBus* Erbach und Michelstadt (ILS)
 - ▶ Fahrzeuge der Kategorie A (Midibus)
 - ▶ ausgebaute Haltestellen*
- Fahrgastinformation und Kundenkommunikation

(*) vorgeschlagene Mindestfrequentierung von 25 Fahrgästen pro Schulwerktag in der Summe über alle Ein- und Aussteiger an allen Positionen



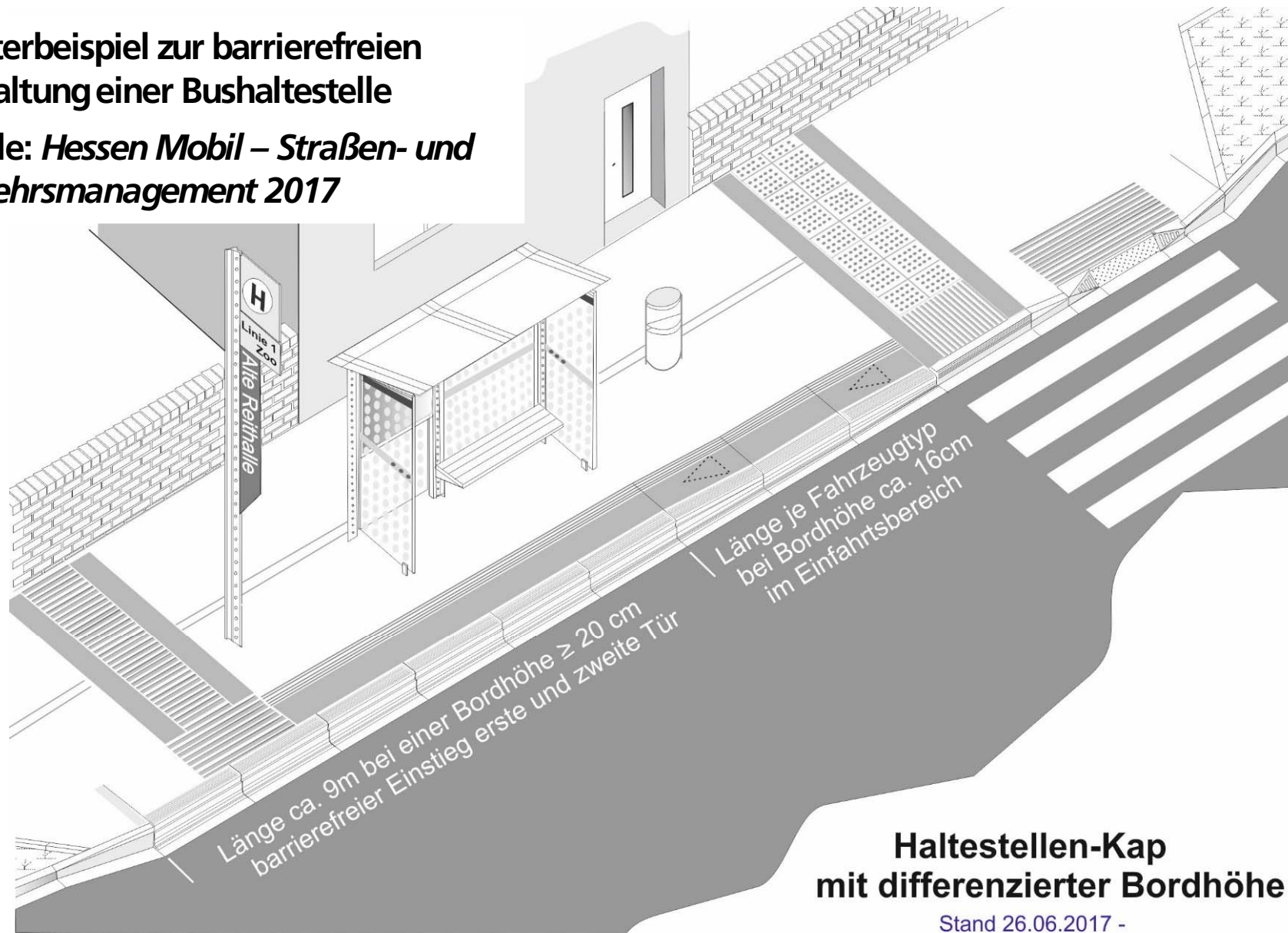
Ausnahmen von einer vollständigen Barrierefreiheit im Odenwaldkreis für:

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



Musterbeispiel zur barrierefreien Gestaltung einer Bushaltestelle

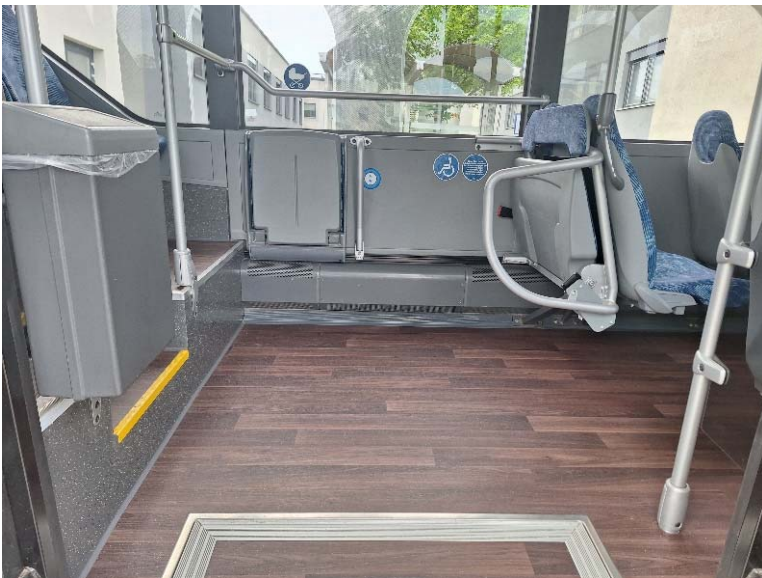
Quelle: *Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement 2017*





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

Foto: HMS der RMS 2015



Bsp. für barrierefreie Busfahrzeuge mit

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

Fotos: OREG



Foto: RMV



Foto: OREG

Vielen Dank für Ihr Interesse

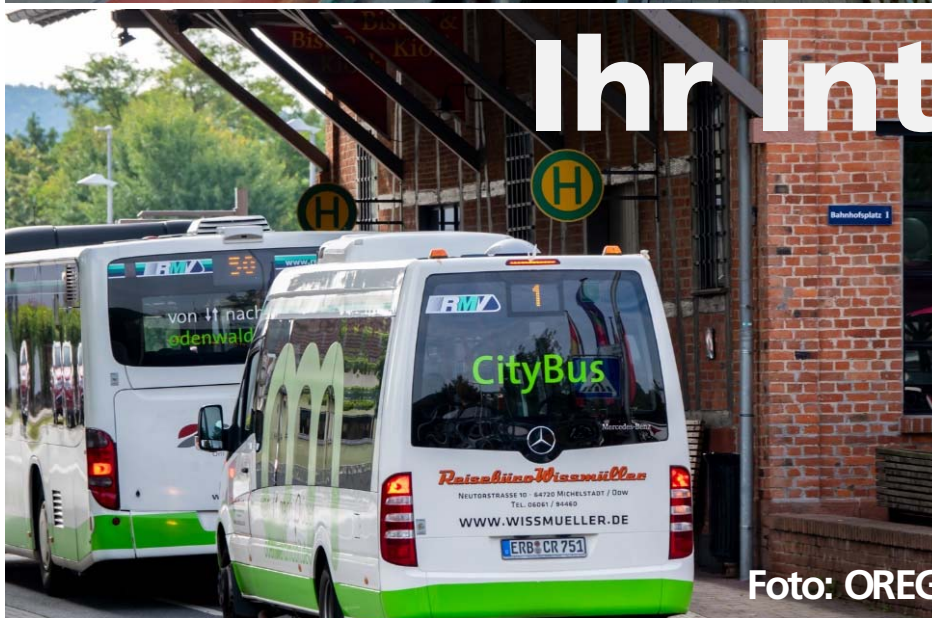


Foto: OREG



Foto: OREG

Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan 2025-2029 für den Odenwaldkreis

OREG mbH
Geschäftsbereich Nahverkehr

hier: Information der Verkehrsunternehmen

Datum
23.08.2024

Aktenzeichen

Protokoll

Datum / Uhrzeit: 21.08.2024 / 10:00- 12:30 Uhr

Ort:
Hulster Str. 2, 64720 Michelstadt

Teilnehmer/-innen: Herr Lust, LUST Bustouristik
Herr Wissmüller, Busverkehr Wissmüller
Herr Grimm, Verkehrsgesellschaft Gesprenztal mbH
Herr Dillmann, OREG
Herr Reinhardt, OREG
Nicolai Hennig, OREG
Herr Dr. Neumaier, IGDB
Herr Wagner, IGDB

Pos.	Beschreibung
1	Begrüßung durch den Leiter des Geschäftsbereiches Nahverkehr der OREG, Herrn Dillmann
2	Nahverkehrsplan als Rahmenplan Vortrag durch Herrn Dr. Neumaier, siehe Anlage 1 , Folien 3-6
3	Was wurde in den letzten 5 Jahren erreicht? Vortrag durch Herrn Dr. Neumaier, siehe Anlage 1 , Folien 8-10
4	Entwicklungen im Odenwaldkreis Vortrag durch Herrn Dr. Neumaier, siehe Anlage 1 , Folien 12-14
5	Diskussionsrunde Die Diskussion beginnt mit der Bitte von Herrn Reinhardt (OREG) an die Vertreter der Verkehrsunternehmen, diese Diskussionsrunde zur Kommentierung der im Vortrag angesprochenen Inhalte zu verwenden. Er gibt zudem den Hinweis darauf, dass sich die Gültigkeitszeiträume des Nahverkehrsplans und des Verkehrsservicevertrages überschneiden werden. Eine sinnvolle Fortschreibung sieht er demnach dann gewährleistet, wenn auf dem bestehenden Angebot und gebotenen Standards aufgebaut wird, ohne inhaltlich tiefgreifende Änderungen durchzuführen. Herr Dillmann (OREG) sieht eine deutliche Diskrepanz zwischen den Fahrgastzahlen, die durch die IGDB erhoben wurden und den aus Fahrkartenverkäufen berechneten Fahrgastzahlen des VDV. Er erwartet in diesem Zusammenhang eine auf politischer Ebene geführte Diskussionen über die Nachfrage im ÖV des Odenwaldkreises. Die abweichenden Zahlen beruhen auf sehr verschiedenen Erhebungsmethoden und Auswertungen. Die IGDB soll sich die Daten und Methoden des VDV dazu genauer anzusehen. Herr Dr. Neumaier (IGDB) gibt zu Bedenken, dass Netzfahrkarten und im Besonderen

	das Deutschlandticket nur ungenaue Rückschlüsse auf die reale räumliche und zeitliche Nutzung zulassen. Hier werden in der Regel sogenannte Nutzungshäufigkeiten unterstellt. Zudem wurden durch die IGDB im Erhebungszeitraum von Februar bis Mai die Fahrgastzahlen in Form von Linienbeförderungsfällen ausschließlich im Regelverkehr erhoben. Die Bedarfsverkehre wurden von der Fahrgasterhebung ausgeschlossen, da hier die exakten Fahrgastzahlen durch das Bestellsystem vorliegen. Ferner dominiert im Odenwaldkreis der Schülerverkehr mit bekannten und weitgehend konstanten Fahrgastzahlen. Herr Wissmüller (Busverkehr Wissmüller) bekräftigt, dass die Nutzungs- und Erlösstrukturen beispielsweise zwischen dem Deutschlandticket und einem Einzelfahrschein komplett unterschiedlich sind. Darüber hinaus greift er die Notwendigkeit von verlässlichen Fahrgastzahlen auf, um den Vorwurf bzw. das Vorurteil zu entkräften, dass die Busse teilweise leer herumfahren. Herr Reinhardt (OREG) berichtet von einem erhöhten Fahrgastaufkommen durch den Hessenpass mobil seit Anfang des Jahres. <i>(Anmerkung: Der Hessenpass mobil ist eine freiwillige kommunale Leistung. Er unterstützt einkommensschwache Familien, Bürgerinnen und Bürger in ihrer Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Die gewährten Ermäßigungen schaffen mehr Mobilität, ermöglichen die Teilnahme an kulturellen und sportlichen Aktivitäten und schaffen Anreize zur Nutzung der vielseitigen Bildungsangebote.)</i>
6	Bürgerbeteiligung
	Vortrag durch Herrn Dr. Neumaier, siehe Anlage 1 , Folien 16-20
7	Diskussionsrunde
	Im Rahmen der Bürgerbeteiligung waren u.a. die Anbindungs- und Verbindungsstandards Thema der Diskussion. Im Speziellen wurden Wünsche nach längeren Bedienungszeiträumen laut. Hierzu wirft Herr Wissmüller ein, dass es oft ein Angebot gäbe, das allerdings von den Bürgern nicht wahrgenommen würde. Dazu ergänzt Herr Reinhardt, dass gerade Außenstehende im Sinne von Nicht-Ortskundigen wie z.B. Touristen sich mehr mit dem verkehrlichen Angebot beschäftigen bzw. sich aktiver informieren. Da das Angebot taxO-Mobil bei der Bürgerbeteiligung teilweise nicht als Baustein einer Mobilitätsgarantie wahrgenommen wurde, könnten Wünsche nach einer besseren Anbindung und Verbindung sicherlich auch durch eine bessere Kommunikation des bestehenden Angebotes erfüllt werden. Als wichtiger Baustein wurden häufig zusätzliche Verbindungen als Abbringer von der Odenwaldbahn genannt. Wenn dies auch nach der letzten Zugankunft gewährleistet werden soll, dann müsste der Bedienzeitraum der abbringenden Linien dementsprechend angepasst werden. Herr Reinhardt sieht in diesem Zusammenhang, dass die Ruf-Bus-Bestellungen in einzelnen Regionen noch sehr „ausbaufähig“ sind. Dementsprechend gibt es eine 100%ige Übereinstimmung zwischen den in der Bürgerbeteiligung entsprechend häufig formulierten Anliegen der Anbindung bzw. Bedienungshäufigkeit und -zeitraum sowie Anschlusssicherung und den aus dem Beschwerdemanagement bekannten Problemen und Anliegen. Ein weiterer großer Themenblock rund um die Fahrgastzufriedenheit ist der Schülerverkehr, der durch seinen hohen Anteil im Regelverkehr logischerweise auch in der Beteiligung sich dementsprechend niederschlägt. Herr Lust (Omnibusbetrieb Lust) gibt zu bedenken, dass die Zusammenarbeit mit den Schulen bzgl. des Stundenplanes schwierig sei und die Vereinbarkeit mit den eigenen betrieblichen Kapazitäten ihre Grenzen hat. Herr Reinhardt fügt dieser immer wiederkehrenden Problematik der Schülerbeförderung hinzu, dass diese einheitlich geregelt ist. In diesem Zuge wurde von der OREG im ersten Halbjahr 2024 eine Erhebung durchgeführt, um alle Fahrten zu erfassen, bei denen Stehplätze in Anspruch genommen werden müssen. Diese Erhebung wurde in enger Abstimmung mit der Schulverwaltung des Odenwaldkreises durchgeführt. Nach einer vorsichtigen, ersten Kostenschätzung wurde die Einführung einer Sitzplatzgarantie nicht weiterverfolgt. Eine schriftliche Bestätigung dieser Entscheidung liegt allerdings noch nicht vor.
8	Anforderungen und Ziele
	Vortrag durch Herrn Dr. Neumaier, siehe Anlage 1 , Folien 22-25
9	Diskussionsrunde

	Der Aspekt allgemeiner Bedienstandards führt zu dem Wunsch von Herrn Reinhardt, dass alle Liniensteckbriefe mit den Anforderungen des Nahverkehrsplans abgeglichen werden müssen und von diesen Standards nicht abgewichen werden soll. Herr Reinhardt weist auf die Unausweichlichkeit einer politischen Kostendiskussion hin.
10	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz
	Vortrag durch Herrn Dr. Neumaier, siehe Anlage 1 , Folien 27-30
11	Diskussionsrunde
	Herr Reinhardt weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass nur neuwertige Klasse A Fahrzeuge von der Clean Vehicles Directive (CVD) betroffen sind. Dieser Hinweis knüpft an die Erläuterungen von Herrn Dr. Neumaier in seinem Vortrag an, dass die genannten Quoten ausschließlich bei der Neubeschaffung erzielt werden müssen. Außerdem gelten die Quoten nur für die auf Folie 30 genannten Fahrzeugklassen. Ergänzend sei hier der Wortlaut des VDV zur allgemeinen Klarstellung angeführt: Die CVD und die Quotenregelung im Busbereich gilt ausschließlich für Fahrzeuge der Klasse M3, Klasse I mit Stehplätzen, die einen häufigen Passagierwechsel ermöglichen. Sie gilt nicht für Reisebusse (M3, Klasse III) und auch nicht für Überlandbusse (M3, Klasse II), die gemäß ECE-R 107 und EG Nr. 661/2009 zugelassen werden. (www.vdv.de/umsetzung-cvd.aspx) Herr Dillmann lenkt den Fokus der Diskussion auf die Fahrzeugbeschaffung und die Frage der Finanzierung bzw. des Finanzierungsrisikos. Herr Wissmüller sieht hier eindeutig die unternehmerische Tätigkeit der Verkehrsunternehmen gefragt, die somit auch das Risiko tragen würden. Herr Dillmann merkt an, die Rolle der Banken bei der Finanzierung der Fahrzeuge nicht zu vergessen. Herr Dr. Neumaier ergänzt diese Ausführung rund um das unternehmerische Risiko mit dem Hinweis auf die investitionsintensive Infrastruktur. Die Frage der Infrastruktur wird in Zukunft einer der entscheidenden Wettbewerbsvorteile sowohl auf unternehmerischer als auch auf kommunaler Basis. Denn wie dem Hinweis von Herrn Wissmüller zu entnehmen ist, fehlt die notwendige Infrastruktur bisher im Odenwaldkreis. Er weist auf den Willen der Verkehrsunternehmen hin, diese Infrastruktur selbst schaffen zu wollen. Diesen Aspekt relativiert Herr Dr. Neumaier, indem er auf die Gefahr einer Diskriminierung kleiner Unternehmen hinweist, welche nicht über das notwendige Eigenkapital für Infrastrukturinvestitionen verfügen. Herr Wissmüller betont, dass die Betreuung des Fuhrparks das unternehmerische Kerngeschäft sei und über die Rentabilität des Unternehmens entscheide. Daraus ergibt sich ein recht eindeutiges Bild der schwierigen Situation, in der sich die Verkehrsunternehmen aber auch die Aufgabenträger gegenüber den Anforderungen der CVD befinden.
12	Anmerkung der IGDB zum Einsatz alternativer Kraftstoffe
	Die im Vortrag erwähnte CVD-Richtlinie steht in enger Verbindung mit der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung (Biokraft-NachV): Beide Regelungen ergänzen sich in dem Bestreben, den Einsatz von nachhaltigen und sauberen Energiequellen zu fördern. Während die Biokraft-NachV die Nachhaltigkeitsstandards für Biokraftstoffe festlegt, fördert die CVD-Richtlinie den Einsatz dieser nachhaltigen Kraftstoffe in Fahrzeugen.
13	Barrierefreiheit
	Vortrag durch Herrn Dr. Neumaier, siehe Anlage 1 , Folien 32-40
14	Diskussionsrunde
	Herr Lust (Omnibusbetrieb Lust) gibt bezüglich des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen mit sogenannten Hochbords den wichtigen Hinweis, dass die Haltebuchten entsprechend anfahrbar sein müssen. Neigungen der Fahrbahn gegenüber dem Steig können dazu führen, dass es zu Schäden an den Türen beim Öffnen kommt. Aus Sicht des Fahrgastes ermöglicht eine Haltestelle erst dann einen barrierefreien Zustieg, wenn der Bus ausreichend Möglichkeiten hat die Haltebucht in gerader Linie anzufahren, ohne dass ein größerer Spalt beim Zustieg entsteht. Herr Reinhardt (OREG) zeigt mit seinem Hinweis auf die akustischen Ansagen im Bus einen weiteren wichtigen Aspekt der Barrierefreiheit auf, der anschließend unter den Vertretern der Verkehrsunternehmen intensiv diskutiert wird. Herr Dillmann (OREG) bekräftigt die Notwendigkeit der akustischen Ansagen

	mit dem Hinweis auf das 2-Sinne-Prinzip, welches sich auf die akustische und visuelle Vermittlung von Fahrgastinformationen bezieht. Herr Grimm (Verkehrsgesellschaft Gesprenztal GmbH / Georg Sauter GmbH) weist auf Beschwerden seitens der Fahrgäste über die Lautstärke der Fahrgastinformation im Bus hin. Herr Wissmüller (Busverkehr Wissmüller) ergänzt diese Beschwerde mit einem Hinweis auf den Citybus. Bei den dortigen kurzen Haltestellenansagen seien ebenso wie im Schülerverkehr die Ansagen in den Bussen nicht sinnvoll. Auch Herr Lust teilt dieselbe Meinung bzgl. des Schülerverkehrs. Herr Dillmann weist auf die Notwendigkeit der Ansagen im Rahmen der Barrierefreiheit und Fahrgastinformation hin. Jedoch wäre bei derart kurzen Haltestellen wie im Citybus eine Beschränkung auf die Ansage der zentralen Haltestellen vorstellbar. Den Hinweisen von Herrn Lust (Omnibusbetrieb Lust), dass auch die Fahrer die Ansagen als störend empfinden, soll nachgegangen werden. Hier könnte eine bessere Lautstärkeneinstellung und eine gezielte Beschallung im Fahrgastraum Abhilfe leisten. Es muss vermieden werden, dass interne Lautsprecher beim Drucker den Fahrer unnötig beschallen. Als letzter Aspekt der Fahrgastinformation wird die Anschlusssicherung an die Schiene erwähnt. Besonders beim Übergang auf die Neckartalbahn kommt es laut Herrn Reinhardt (OREG) aufgrund verpasster Anschlüsse zu Beschwerden. Es besteht für den Busfahrer die Möglichkeit, am Fahrscheindrucker die Verspätungslage der Neckartalbahn einzusehen und dann, gemäß seiner zugrundeliegenden Betriebsanweisung, zu entscheiden, ob der Anschluss sichergestellt werden muss oder nicht. Die Livekarte der OREG leistet außerdem wichtige Informationsdienste für den Fahrgast bei Übergängen und Anschlüssen.
15	Weiteres Vorgehen Nachdem mit dem Themenblock zur Barrierefreiheit der Vortrag von Herrn Dr. Neumaier abgeschlossen ist, spricht Herr Dillmann das weitere Vorgehen zwischen der OREG und der IGDB bei der Ausarbeitung des Nahverkehrsplans an. Zunächst müssen die aktuellen Zahlen der Zensususerhebung 2022 einfließen, da es demnach im Odenwaldkreis zu einem Bevölkerungsrückgang von 4000 Einwohnern ggü. den offiziellen Statistiken gekommen ist. <i>(Anmerkung der IGDB: Die IGDB hat hierzu recherchiert und auf das Jahr 2022 bezogen ein Defizit von rund 3200 Einwohnern errechnet auf Basis des Vergleichs der bisher auf dem Zensus 2011 hochgerechneten Daten mit den aktuellen Zensusdaten von 2022.)</i> Das Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans wird unverändert bleiben. Herr Reinhardt (OREG) weist auf die Überschneidung der Laufzeiten des neuen Nahverkehrsplans und des Verkehrs-Service-Vertrages bzw. der Neuvergabe hin. Ebenso betont er die Tatsache, dass die CVD als europäische Richtlinie über dem Nahverkehrsplan steht. <i>(Anmerkung der IGDB: Für Deutschland wurde diese europäische Richtlinie mit dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz in nationales Recht umgewandelt.)</i> Herr Dr. Neumaier ergänzt, dass der neue Nahverkehrsplan bis Dezember 2029 gültig sein wird. Herr Dillmann (OREG) weist außerdem darauf hin, dass evtl. sehr frühzeitig mit dem Verkehrs-Service-Vertrag und der Ausschreibung begonnen werden muss, um den Verkehrsunternehmen eine Chance zur Fahrzeugbeschaffung zu geben. Herr Dr. Neumaier ergänzt, dass bis zur Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung im September 2027 die planerischen Arbeiten abgeschlossen sein müssten. Im September 2028 würde dann das Ausschreibungsverfahren starten. Herr Reinhardt betont, dass die Arbeiten am nächsten Nahverkehrsplan dann vor dieser Ausschreibung abgeschlossen sein müssen. Ergänzend dazu gibt die zur Elektrifizierung des ÖPNV im Odenwaldkreis beauftragte Machbarkeitsstudie den politischen Entscheidern entsprechende Informationen und Kostenabschätzungen an die Hand

Gez.
i. V. Stefan Reinhardt
Leiter des Geschäftsbereichs
Nahverkehr

Anlagen

Präsentationsfolien „Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan (NVP) für den Odenwaldkreis 2025-2029 – Beteiligungsverfahren der Verkehrsunternehmen



Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan (NVP) für den Odenwaldkreis 2025-2029



Beteiligungsverfahren 2. Stufe

Donnerstag, 02.05.2024

Erbach

Dr. Sigurd Neumaier



1. Nahverkehrsplans als Rahmenplan
2. Was wurde in den letzten 5 Jahren erreicht?
3. Entwicklungen im Odenwaldkreis
4. Bürgerbeteiligung
5. Anforderungen und Ziele
6. Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz
7. Barrierefreier Zugang



Aufgabenträger für den ÖPNV im Odenwaldkreis:

- Für regionalen ÖPNV -> Verkehrsverbünde wie RMV und VRN
- Für lokalen ÖPNV ► Odenwaldkreis ► OREG

Verkehr	Aufgabenträger (-organisation)
regionaler Verkehr  	
lokaler Verkehr  	  odenwaldmobil.de



Aufgaben und Zuständigkeiten eines Nahverkehrsplanes (gemäß HÖPNVG):

- Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV
- Behandlung des Schienenverkehrs (SPNV) und des regionalen straßengebundenen ÖPNV durch den regionalen NVP des RMV
- Planung, Organisation und Finanzierung des lokalen ÖPNV durch den Odenwaldkreis (OREG)
- Der NVP des Odenwaldkreises (lokaler NVP) behandelt den lokalen straßengebundenen ÖPNV
- Der SPNV und der regionale Busverkehr werden im lokalen NVP beschrieben, nicht jedoch behandelt und beschlossen
- Der lokale NVP wird vom Kreistag beschlossen

Weitere Zuständigkeiten:

- Der Ausbau der Haltestellen obliegt den Kommunen. Hier hat die OREG nur eine beratende/ unterstützende Funktion



Themen eines Nahverkehrsplans:

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



Rückschau und Fortschreibung des Nahverkehrsplans

- aktuell gilt noch der aktuelle NVP des Odenwaldkreises
- Beschlussfassung am 18. Juni 2018 durch den Kreistag
- Laufzeit eines NVP von i. d. R. 5 Jahren – hier: 2019-2024
- seit Herbst 2023 Prozess zur Fortschreibung des NVP
- Ziel: Kontinuierliche Weiterentwicklung der beschlossenen Vorgaben des bestehenden Nahverkehrsplans
- förmliches Anhörungsverfahren voraussichtlich im 3. Quartal 2024
- vorgesehene Beschlussfassung bis Ende 2024
- neue Laufzeit: 2025-2029



1. Nahverkehrsplans als Rahmenplan
- 2. Was wurde in den letzten 5 Jahren erreicht?**
3. Entwicklungen im Odenwaldkreis
4. Bürgerbeteiligung
5. Anforderungen und Ziele
6. Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
7. Barrierefreier Zugang



■ **Verkehrsangebot:**

- ▶ Übernahme der regionalen Linie ERB-30 als lokale Linie 10.
- ▶ Flächendeckende Verfügbarkeit von taxOMobil.

■ **Fahrzeuge:**

- ▶ Einsatz von Fahrzeugen der Kategorie A statt Kategorie B der Odenwälder Verkehrsbetriebe.

■ **Haltestellen:**

- ▶ Förderanträge für die Renovierung von 463 Haltestellen wurden auf den Weg gebracht.
- ▶ Weitere Förderanträge für die Einrichtung von DFI-Anzeigen und Wartehallen an Haltestellen wurden gestellt.
- ▶ Weitere Haltestellen im Odenwaldkreis wurden barrierefrei ausgebaut.



■ **Fahrgastinformation:**

- ▶ Einführung der „garantiert mobil“-App:
 - Informieren, buchen und bezahlen
- ▶ Livekarte auf der Webseite „[odewaldmobil.de](https://www.odewaldmobil.de)“ und in der App mit der Anzeige:
 - wo sich ein Bus gerade befindet.
 - der nächsten Abfahrten an den jeweiligen Haltestellen.
 - der Haltestellenausstattung.
- ▶ Informationen zu Betriebsstörungen über die gängigen Social-Media-Kanäle.
- ▶ Erste Umsetzungen von akustischen Haltestellenansagen im Bus.



■ **Tarif:**

- ▶ Einfachere Nutzung kreisübergreifender Verkehre durch die Einführung des Deutschlandtickets.
- ▶ Deutliche Steigerung der Anzahl der Fahrkarten-Abonnenten durch das Deutschlandticket.

■ **Mobilitätsmanagement:**

- ▶ Verfügbarkeit von Jobtickets auch für Mitarbeiter kleinerer Unternehmen.
- ▶ Modernisierung der Mobilitätszentrale in Michelstadt (barrierefreie Schalter).
- ▶ Neuer Referent für Mobilitätsmanagement als Ansprechpartner für die Belange des ÖPNV seit dem 01.01.2024 (Till Hoffmann).

■ **Machbarkeitsstudien:**

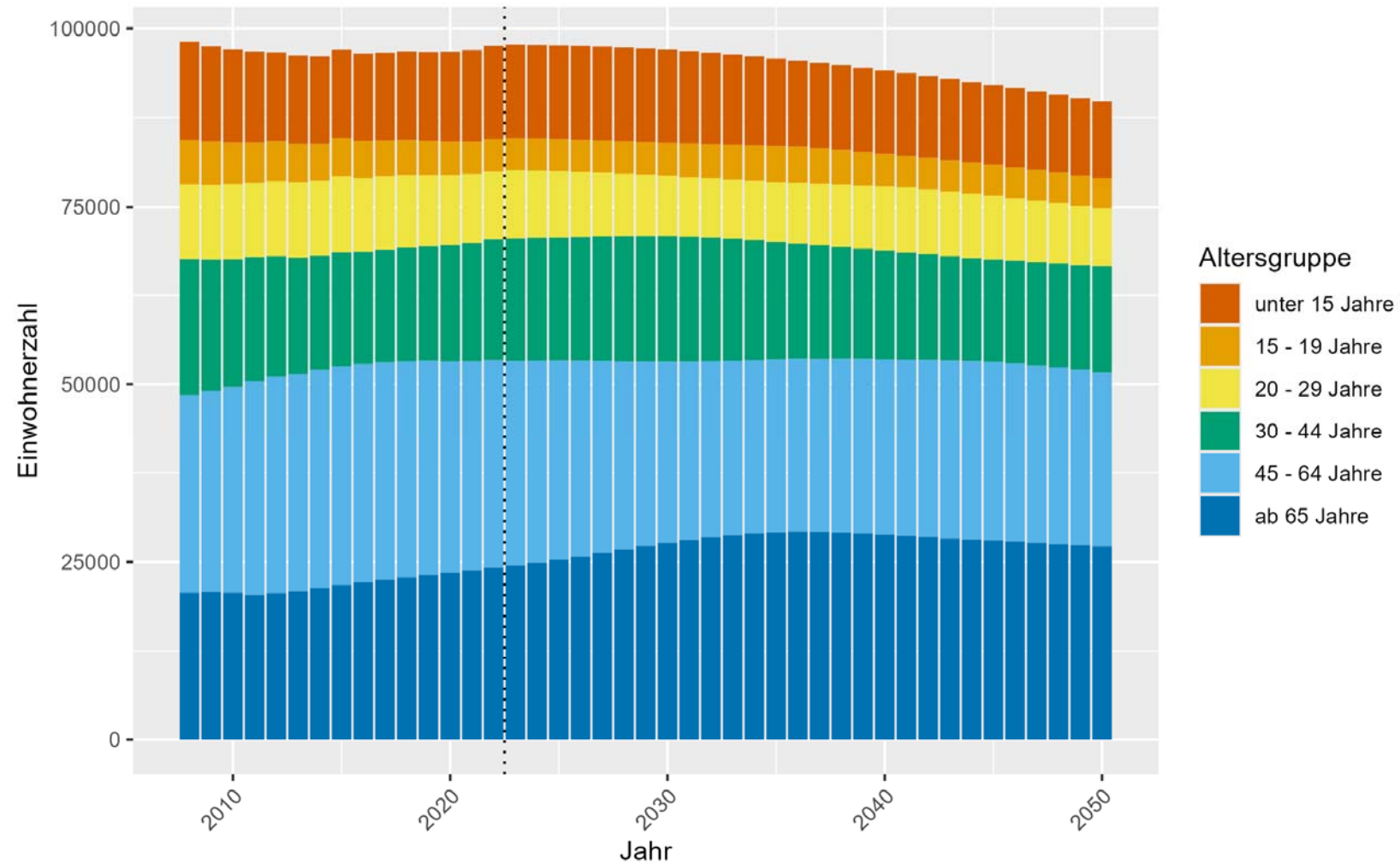
- ▶ Machbarkeitsstudie VCDB (Dekarbonisierung).
- ▶ Studie für den Citybus Höchst – Breuberg (liegt vor).
- ▶ Studie für die Neukonzeption des Citybus Erbach/Michelstadt (Ist in Bearbeitung und liegt in Kürze vor).



1. Nahverkehrsplans als Rahmenplan
2. Was wurde in den letzten 5 Jahren erreicht?
- 3. Entwicklungen im Odenwaldkreis**
4. Bürgerbeteiligung
5. Anforderungen und Ziele
6. Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz
7. Barrierefreier Zugang



Bevölkerungsentwicklung bis 2050 (Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2023)

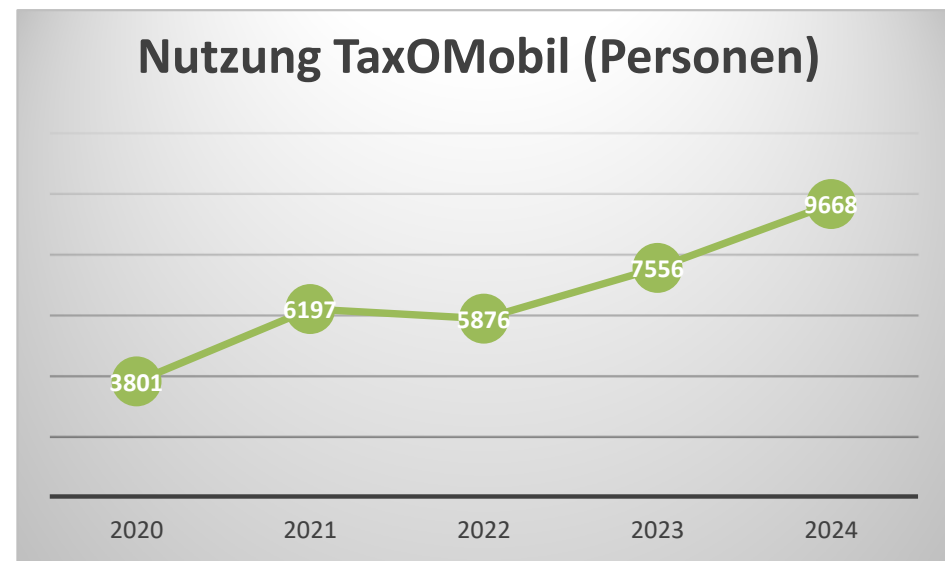
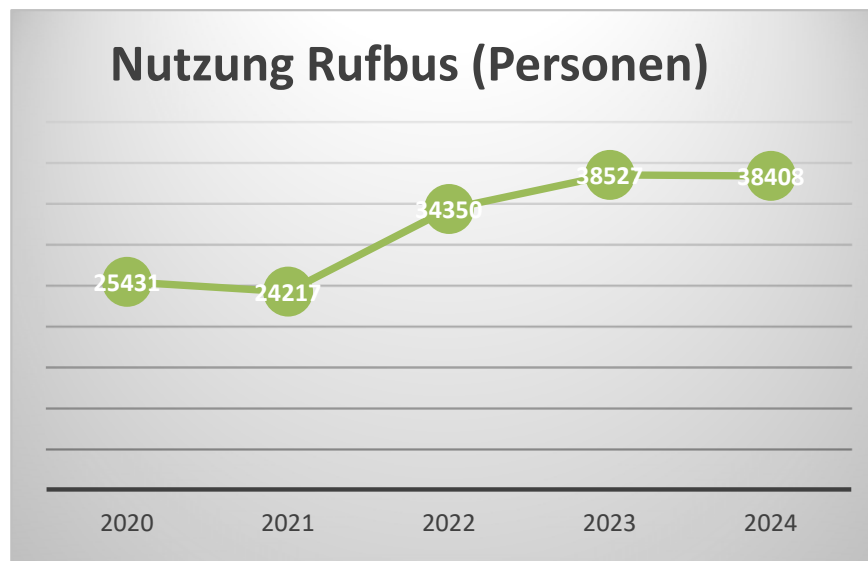




Nutzung des ÖPNV auf den lokalen Buslinien im Jahr 2024

- Fahrgastzählung und -befragung wird seit Februar 2024 durchgeführt.
(Die Daten liegen in Kürze vor)

Entwicklung der Nutzung von Rufbussen und taxOMobil seit 2020



Stagnation der Rufbus-Nachfrage aufgrund der Umwandlung in Regelverkehre aufgrund hoher Nachfrage
In den Jahren 2021 und 2022 Sondereffekte durch Impffahrten während der Corona-Pandemie



1. Nahverkehrsplans als Rahmenplan
2. Was wurde bisher erreicht?
3. Entwicklungen im Odenwaldkreis
- 4. Bürgerbeteiligung**
5. Anforderungen und Ziele
6. Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz
7. Barrierefreier Zugang



- **Durchführung einer Online-Befragung der Bürger:Innen von Dezember 2023 bis Ende Februar 2024 über die Webseite von odenwaldmobil.de**
- **Der Fragenkatalog umfasste:**
 - ▶ Zu welcher Altersklasse gehören Sie?
 - ▶ Welche Region betrifft Ihr Anliegen?
 - ▶ Wie häufig nutzen Sie den ÖPNV?
 - ▶ Welche Fahrkarte nutzen Sie?
 - ▶ Welche Themen sind Ihnen wichtig?
 - ▶ Gibt es ein konkretes Anliegen?
- **Über 350 Rückmeldungen mit 300 konkreten Anliegen**

Nahverkehrsplan 2025 - 2029 Übersicht [Umfrage](#)

Umfrage zum Nahverkehr im Odenwaldkreis

In welcher Region des Odenwaldkreises sind Sie unterwegs bzw. zuhause?*

Welches Geschlecht haben Sie?*

Wie alt sind Sie?*

Besitzen Sie eine ÖPNV-Zeitkarte?*

Falls ja, welche Fahrkarte nutzen Sie?

Wie oft nutzen Sie den ÖPNV?*

Welche der folgenden Qualitätskriterien sind Ihnen wichtig?*

Teilen Sie uns Ihre Anregungen und Wünsche für einen besseren lokalen Busverkehr mit.

Ihr Name: Diese Angabe ist freiwillig

Ihre E-Mail-Adresse: Diese Angabe ist freiwillig

Datenschutz

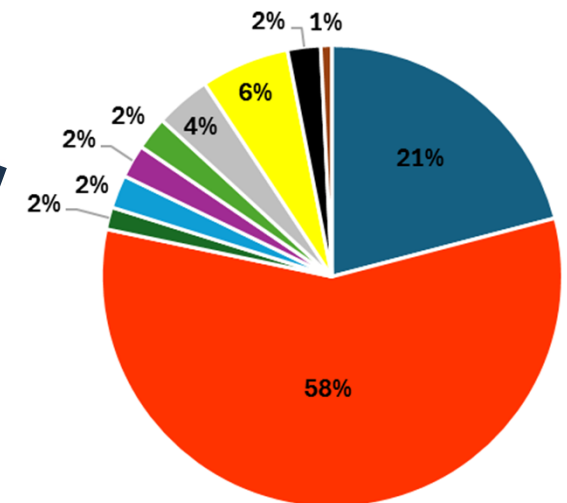
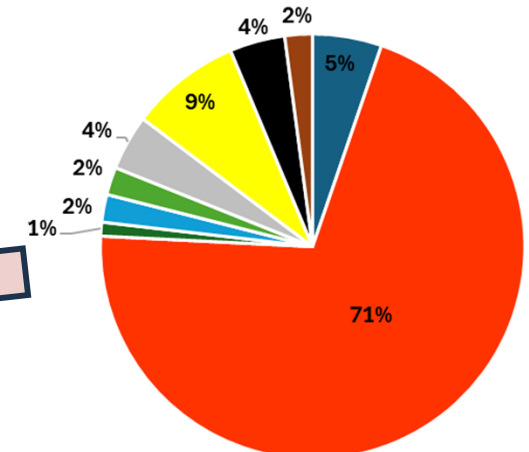
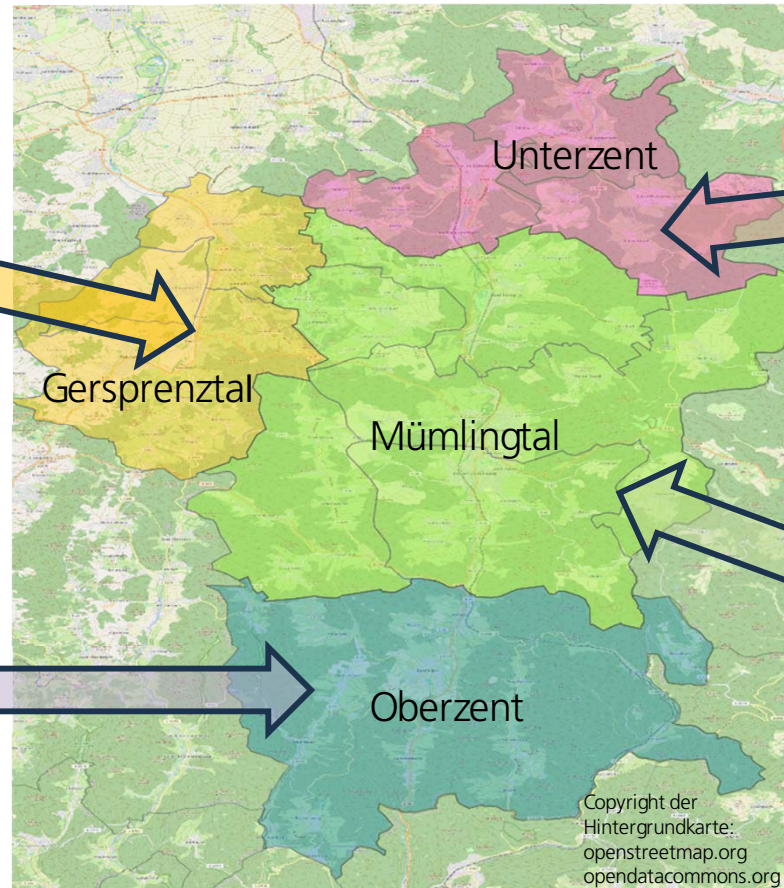
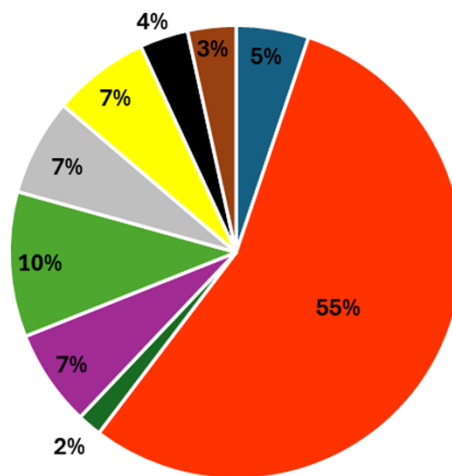
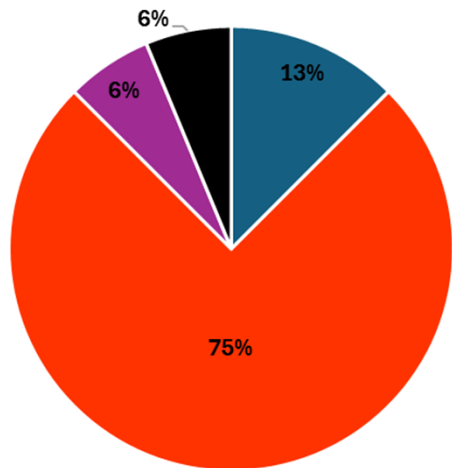
Ich bestätige, dass ich mich einverstanden erkläre, dass der Odenwaldkreis, seine Mitarbeiter und die IGDB/CREG meine Daten in diesem Rahmen zur Auswertung der Umfrage verwenden dürfen. Diese Daten werden ausschließlich für die Auswertung der Umfrage verwendet und werden nicht an Dritte weitergegeben. Weitere Informationen zu meiner Datenverarbeitung finden Sie in der Datenschutzerklärung auf der Webseite von [nvp.odewaldmobil.de/datenschutz](#).

[Endbericht ansehen](#)

Tafelbergstr. 10 | 63689 Odenwald | 09371 9100-100 | [www.odewaldmobil.de](#)

IGDB CREG

Themennennungen nach Regionen



■ Aufenthaltsqualität	■ Anbindungs- & Verbindungsstandard	■ Barrierefreiheit	■ Tarife
■ Ergänzende Mobilität	■ Erschließungsstandard	■ Fahrgastinformation	
■ Sonstige Hinweise	■ Pünktlichkeit	■ Schienenpersonennahverkehr	

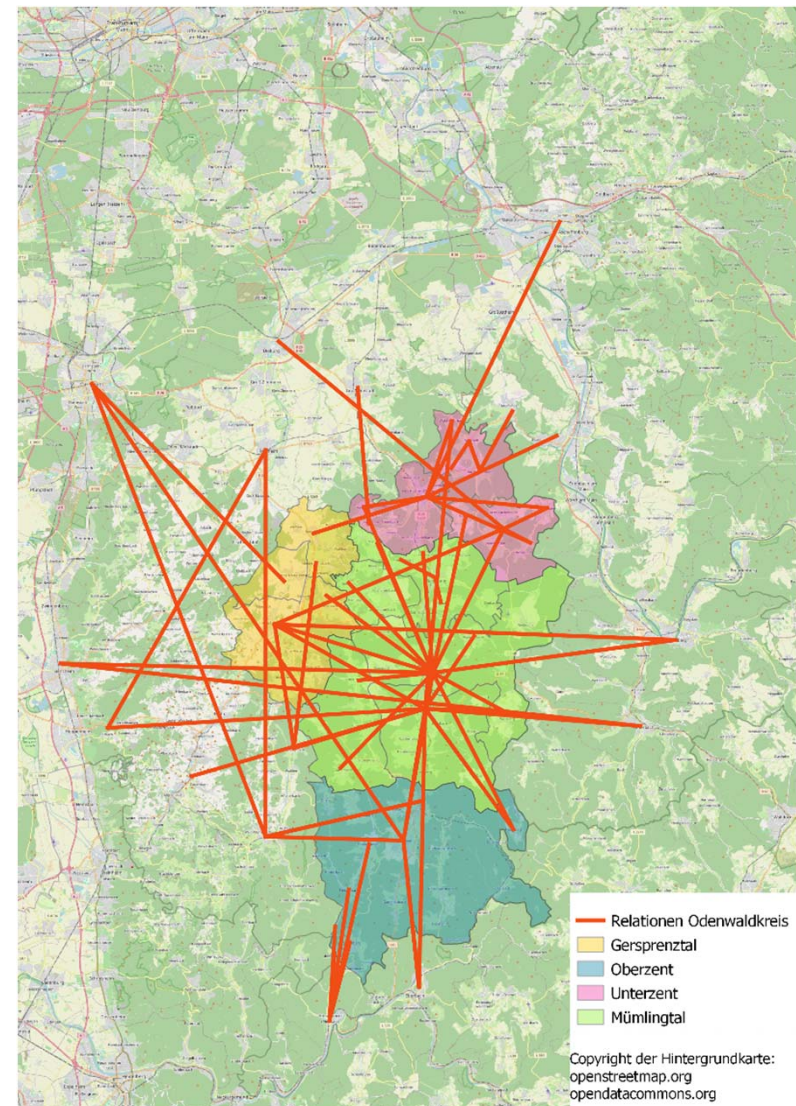
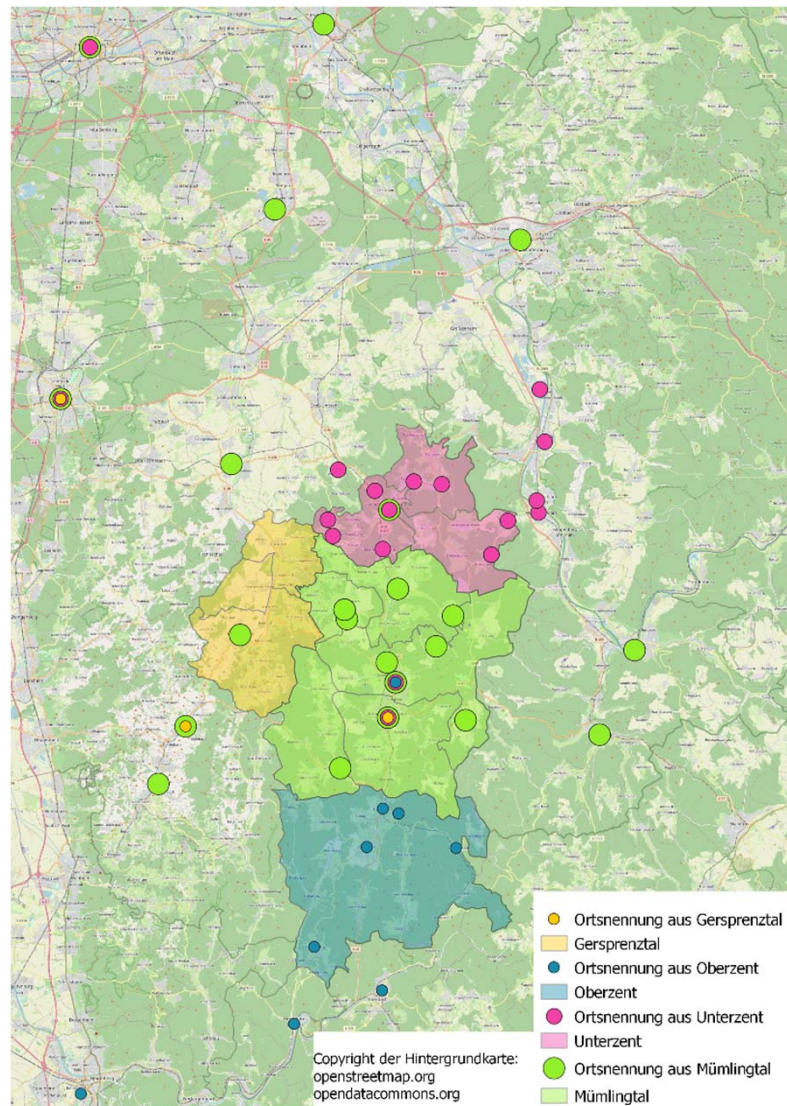


Spezifische Inhalte nach Regionen



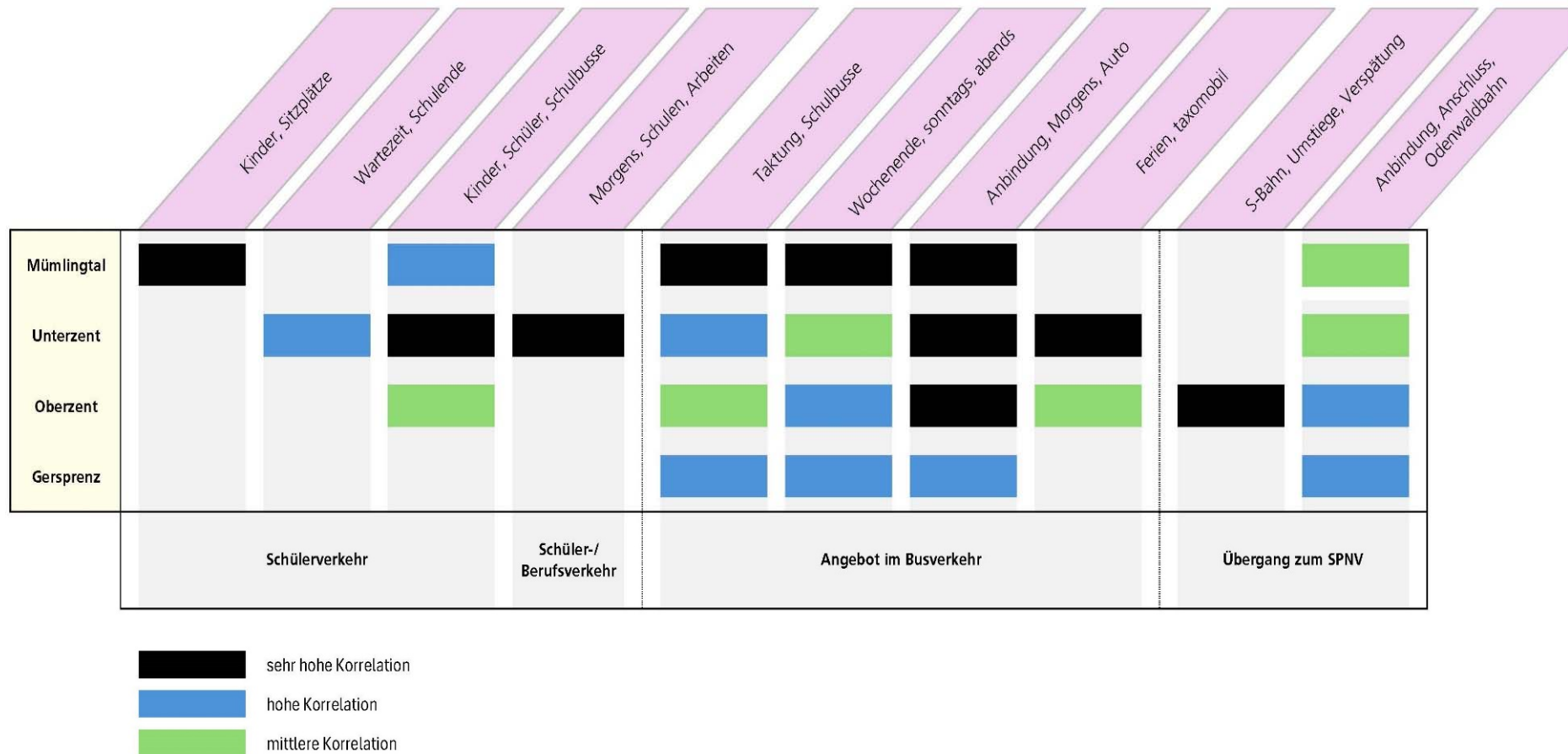


Reiseziele und Reiserelationen





Korrelation spezifischer Inhalte mit der Region





1. Nahverkehrsplans als Rahmenplan
2. Was wurde bisher erreicht?
3. Entwicklungen im Odenwaldkreis
4. Bürgerbeteiligung
- 5. Anforderungen und Ziele**
6. Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz
7. Barrierefreier Zugang



Planungsleitlinien für den fortzuschreibenden NVP:

- Die bestehenden und bewährten Beförderungsstandards des aktuellen NVPs werden beibehalten und fortgeschrieben
- Dauerhafte Überprüfung der Nachfrage auf den Rufbus-Linien. Bei starker Nachfrage Umwandlung in fest bediente Linien
- Unterstützung der Kommunen mit Innerortslinien durch den Odenwaldkreis (derzeit nur Erbach und Michelstadt)



Der bestehende NVP definiert Linienstandards zum zeitlichen und räumlichen Angebot im Jedermannverkehr (siehe dazu Anlage VI-2 des bestehenden NVPs) :

- Innerortslinien-Standard (ILS) ► 30-Min.-Takt an Wochentagen, 06 – 19 Uhr
 - Hauptlinien-Standard (HLS) ► 60-Min.-Takt an Wochentagen, 05 – 22 Uhr
 - Erschließungslinien-Standard (ELS) ► 60-Min.-Takt an Wochentagen, 06 – 19 Uhr
 - Grundversorgungs-Standard (GVS) ► 120-Min.-Takt an Wochentagen, 06 – 18 Uhr
 - Lückenschlüsse (LS) ► 120-Min.-Takt an Wochentagen, 06 – 19 Uhr
 - Abweichende Standards für die besonderen Belange des Ausbildungsverkehrs in Bezug auf die Schulstandorte
- **Die bestehenden Standards werden in den neuen NVP unverändert übernommen**



Die Zuordnung der einzelnen Standards orientieren sich an:

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



Die Ziele für den neuen NVP sind:

- Trotz angespannter Haushaltslage sind Stand heute keine Reduktion des Angebots vorgesehen.
- Aber: es sind auch keine wesentlichen Angebotserweiterungen vorgesehen.
- Der Ausbau und die Modernisierung von Haltestellen soll weitergehen
- Weitere Fahrgast-Informationssysteme (DFI-Anzeigen und Online-Information)
- Wandel zu klimafreundlichem Verkehr (Dekarbonisierungsstrategie, Elektromobilität)
- Einführung eines Jugendtaxi (wird zurzeit geprüft)
- Strengere Qualitätskontrollen auf den lokalen Buslinien
- Vorgabe weitergehender Qualitätskriterien für die Fahrzeuge der Zukunft, z.B. die Einführung kreisweiter Ansage der Haltestellen in den Fahrzeugen



1. Nahverkehrsplans als Rahmenplan
2. Was wurde bisher erreicht?
3. Entwicklungen im Odenwaldkreis
4. Bürgerbeteiligung
5. Anforderungen und Ziele
- 6. Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz**
7. Barrierefreier Zugang



Rechtliche Rahmenbedingungen:

Anzuwenden bei Beschaffung von Fahrzeugen bzw. bei Dienstleistungsaufträgen von Verkehrsdiensten

- Mit dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG) hat der Bundestag die Richtlinien der EU in nationales Recht umgesetzt
- Das Gesetz legt für öffentliche Aufträge (im Oberschwellenbereich, d.h. europaweite Vergabeverfahren, Auftragsvolumen > 215.000 EUR netto)
 - ▶ deren Auftragsbekanntmachungen **nach dem 2. August 2021** veröffentlicht wurden oder
 - ▶ deren Aufforderung zur Angebotsabgabe nach dem 2. August 2021 erfolgte (SaubFahrzeugBeschG §10),
- Quoten für die Beschaffung von sauberen Antrieben bei Straßenfahrzeugen der Fahrzeugklassen
M (Personenbeförderung) und N (Güterbeförderung)
fest.



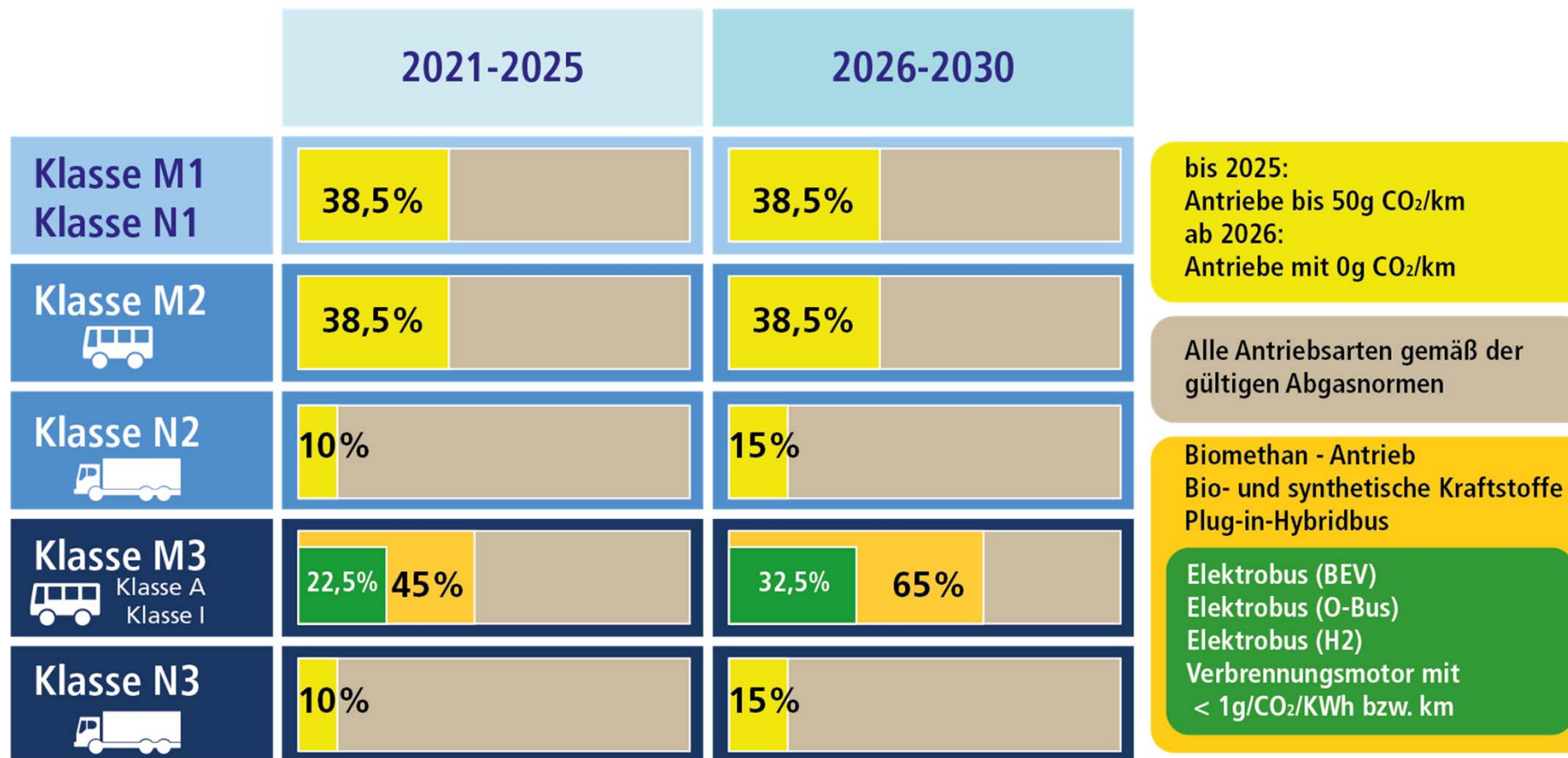
Was bedeutet das im Einzelnen:

Klasse	Fahrzeuge für..
M1	Personenbeförderung; bis 8 Sitzplätze
M2	Personenbeförderung; > 8 Sitzplätze; ≤ 5 Tonnen
M3	Personenbeförderung; > 8 Sitzplätze; > 5 Tonnen
M3 (A)	≤ 22 Fahrgäste; Stehplätze (Kleinbus/Midibus ÖPNV)
M3 (I)	> 22 Fahrgäste; Stehplätze; (Stadtbus)
N1	Güterbeförderung; $\leq 3,5$ Tonnen
N2	Güterbeförderung; > 3,5 Tonnen und ≤ 12 Tonnen
N3	Güterbeförderung; > 12 Tonnen

- Für alle aufgeführten Klassen gilt die Quotierung des SaubFahrzeugBeschG.
- Keine Quotierung gem. SaubFahrzeugBeschG bei Fahrzeugen wie z.B. Überlandbussen, Reisebussen oder Rollstuhlfahrzeugen oder bei ÖPNV-Dienstleistungsaufträgen < 300.000 km p.a. oder < 1 Mio. EUR p.a.



Fahrzeugquoten:





1. Nahverkehrsplans als Rahmenplan
2. Was wurde bisher erreicht?
3. Entwicklungen im Odenwaldkreis
4. Bürgerbeteiligung
5. Anforderungen und Ziele
6. Saubere Fahrzeug Beschaffungsgesetzt
- 7. Barrierefreier Zugang**



Definition und Zielsetzung eines barrierefreien ÖPNV (I):

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



Definition und Zielsetzung eines barrierefreien ÖPNV (II):

- dem vorgenannten Personenkreis die Möglichkeit eröffnen, einer
 - ▶ eigenständigen,
 - ▶ selbstbestimmten,
 - ▶ unabhängigen – d. h. ohne fremde Hilfestellung,
 - ▶ sicheren Nutzung...des ÖPNV im Alltag nachzukommen

- Voraussetzung für die Umsetzung im ÖPNV-System:
 - ▶ Eine behinderte oder anderweitig mobilitätseingeschränkte Person ist von sich aus in der Lage in anderen Lebensbereichen eigenständig, selbstbestimmt und unabhängig zu agieren



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

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

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

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

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

Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“



Zielsetzung ist die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV auf dem Gebiet des Odenwaldkreises

- Verankerung im neuen NVP
 - ▶ Fortführung der dynamischen Zielsetzung als realistische Vorgehensweise.
 - ▶ Keine feste Umsetzungsvorgabe, da erfahrungsgemäß unrealistisch.
- Einbeziehung aller öffentlichen Verkehrsmittel (Zug, Bus).
- Themenfelder sind:
 - ▶ bauliche Infrastrukturen (Bahnhaltungen, Haltestellen)
 - ▶ Fahrzeuge (Schiene, Straße)
 - ▶ Fahrgastinformation und Kundenkommunikation
 - ▶ laufender Betrieb und Unterhalt



Anstreben der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV im Odenwaldkreis für:

- Odenwaldbahn zwischen Höchst i. Odw. und Erbach (soweit herstellbar)
- Regionale und lokale Bushauptlinien (HLS)
 - ▶ Fahrzeuge der Kategorie A
 - ▶ ausgebaute Haltestellen innerorts (im Umfeld relevanter Bebauung)*
- Erschließungslinien (ELS): Bei Taktfahrten in Festbedienung mit Fahrzeugen der Kategorie A; Haltestellen nur so weit Abschnitte mit Hauptlinien oder in ERB/MI.
- *CityBus* Erbach und Michelstadt (ILS)
 - ▶ Fahrzeuge der Kategorie A (Midibus)
 - ▶ ausgebaute Haltestellen*
- Fahrgastinformation und Kundenkommunikation

(*) vorgeschlagene Mindestfrequentierung von 25 Fahrgästen pro Schulwerktag in der Summe über alle Ein- und Aussteiger an allen Positionen



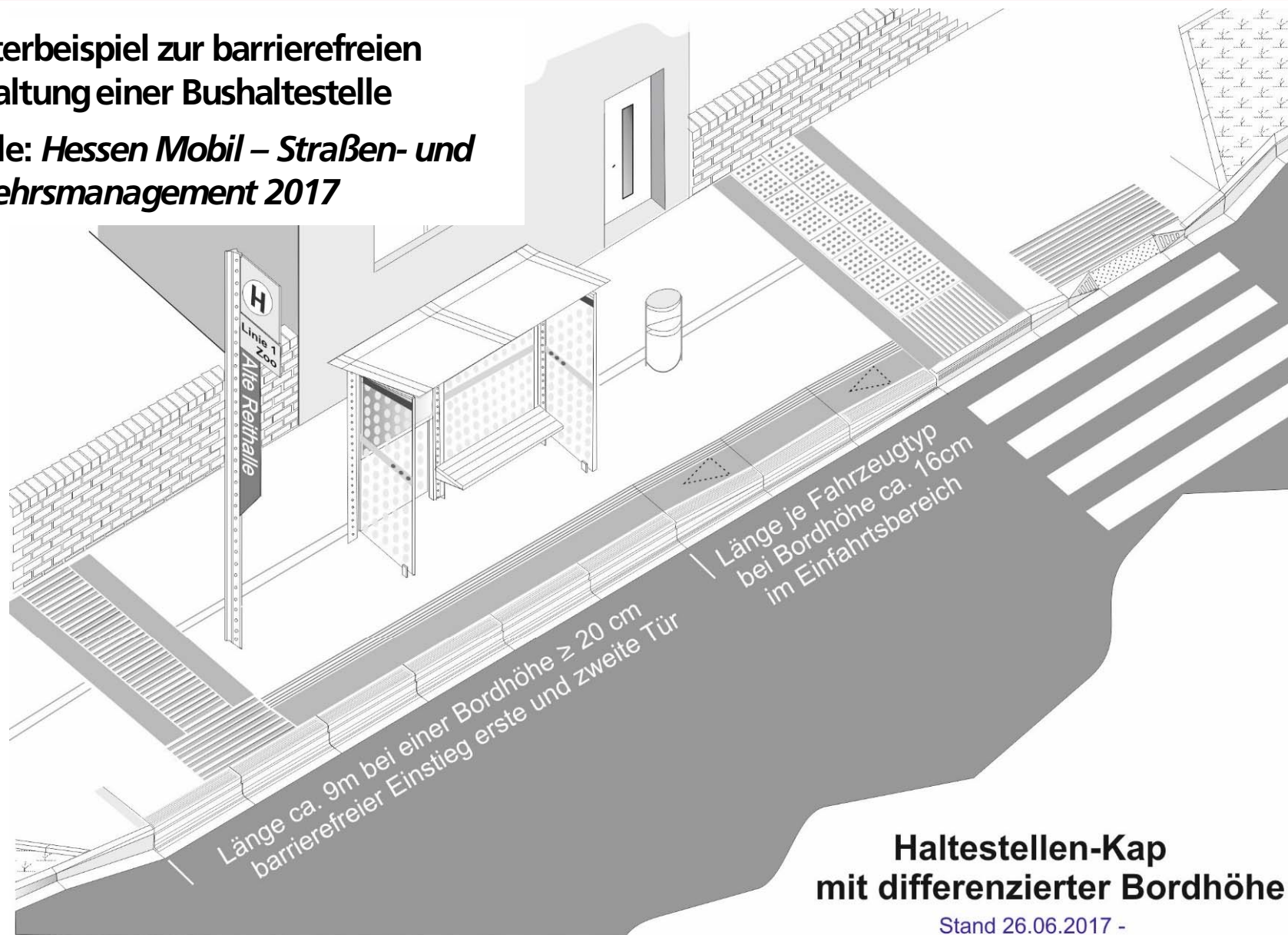
Ausnahmen von einer vollständigen Barrierefreiheit im Odenwaldkreis für:

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



Musterbeispiel zur barrierefreien Gestaltung einer Bushaltestelle

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



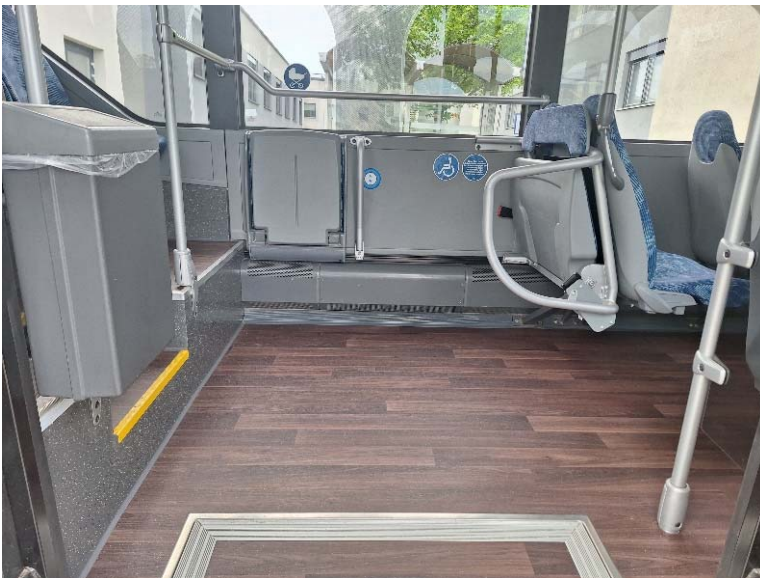
Haltestellen-Kap mit differenzierter Bordhöhe

Stand 26.06.2017 -



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

Foto: HMS der RMS 2015



Bsp. für barrierefreie Busfahrzeuge mit

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

Fotos: OREG



Foto: RMV



Foto: OREG

Vielen Dank für Ihr Interesse

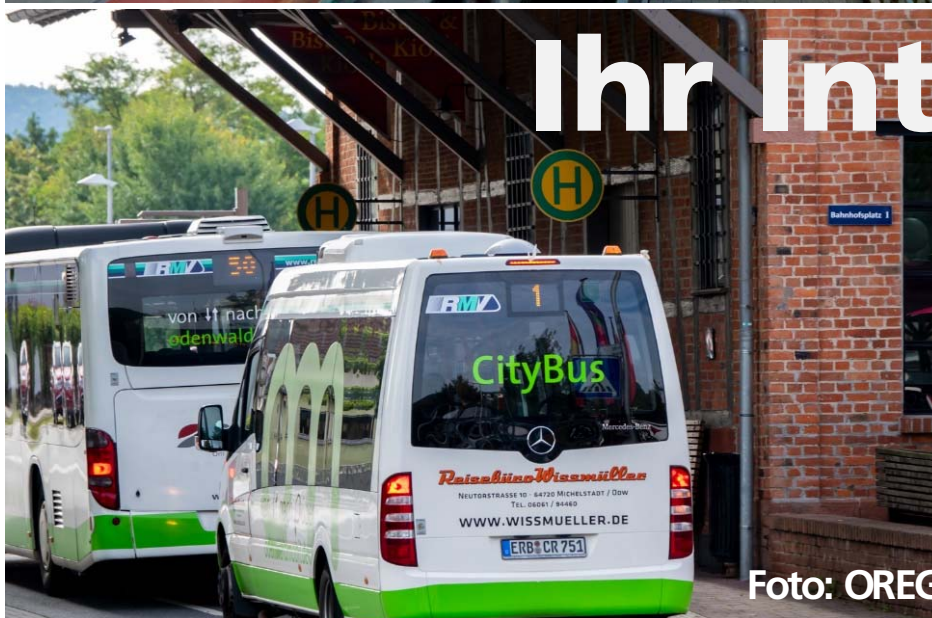


Foto: OREG



Foto: OREG

Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan 2025-2029 für den Odenwaldkreis

OREG mbH
Geschäftsbereich Nahverkehr

hier: Information der Kreispolitik und der Interessenverbände des
Odenwaldkreises

Datum
21.05.2024

Aktenzeichen

Protokoll

Datum / Uhrzeit: 02.05.2014 / 14:00- 16:30 Uhr

Ort: Volksbank Atrium
Helmholtzstrasse 1, 64711 Erbach

Teilnehmer/-innen: Herr German, Fahrgastbeirat
Frau Bühler-Kowarsch, B90/Die Grünen Kreistagsfraktion
Herr Kowarsch, B90/Die Grünen Oberzent
Herr Schmauß, CDU Odenwald
Herr Trautmann, DRK-Odenwaldkreis
Herr Conrady, B90/Grünen AK Mobilität
Frau Seibert, Kreis-Elternbeirat Odenwald
Herr Heß, Odenwaldbahn-Initiative
Herr Schäfer, Fahrgastbeirat/BSBH
Herr Zessih, Gemeinde Höchst i. Odenwald
Herr Donig, Odenwaldkreis
Herr Holschuh, Odenwaldkreis
Herr Müller, Bürgermeister der Gemeinde Brensbach
Frau Nennstiel, Vorstand Behindertenbeirat Odenwald
Frau Kissinger, Behindertenclub Odw. / Parkinson RG
Herr Scheuermann, Behindertensport
Frau Seiler, B90/Die Grünen Kreistagsfraktion
Herr Dillmann, OREG
Herr Reinhardt, OREG
Herr Dr. Neumaier, IGDB
Herr Wagner, IGDB

Pos.	Beschreibung
1	Begrüßung durch den Leiter des Geschäftsbereiches Nahverkehr der OREG, Herrn Dillmann
2	Nahverkehrsplan als Rahmenplan
	Vortrag durch Herrn Dr. Neumaier, siehe Anlage 1 , Folien 3-6
3	Was wurde in den letzten 5 Jahren erreicht?
	Vortrag durch Herrn Dr. Neumaier, siehe Anlage 1 , Folien 8-10
4	Entwicklungen im Odenwaldkreis
	Vortrag durch Herrn Dr. Neumaier, siehe Anlage 1 , Folien 12-13
5	1. Diskussionsrunde
	Die Diskussion beginnt mit einer Wortmeldung von Herrn Heß (Odenwaldbahn-Initiative) zur Bedeutung eines guten Schienen- und Busnetzes für den Odenwaldkreis. Er hebt die Achse Bensheim-Reichelsheim-Michelstadt hervor; Die Notwendigkeit einer Verzahnung zwischen SPNV und Bus stellt hohe

	Ansprüche an die Zuverlässigkeit u.a. des SPNV. Die IGDB bestätigt diese Beobachtung und betont, dass der SPNV das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs darstellt und weist auch darauf hin, dass Planung- Organisation und Finanzierung des SPNV allerdings außerhalb des Einflusses des Odenwaldkreises liegt. Verantwortlich hierfür ist der RMV.
	Herr Kowarsch (B90/Grüne) greift die Wichtigkeit der Verzahnung und Abstimmung zwischen S-Bahnen und Bussen am Beispiel des Anschlusses am Bahnhof Eberbach Richtung Michelstadt auf. Weiterhin bemängelt er fehlende Buswartehallen sowie die Funktionsfähigkeit und Verlässlichkeit von digitalen Anzeigen. Auf den Bussen der Linie 50 sei die Barrierefreiheit nicht immer gewährleistet, da dort auch Reisebusse zum Einsatz kämen (Anm: Gemäß Verkehrsvertrag dürfen auch sogenannte Kombibusse als Verstärkerfahrzeuge eingesetzt werden). Herr Dr. Neumaier (IGDB) greift den Hinweis auf eine verlässliche Fahrgastinformation auf und führt weiter aus, dass die Ansa-gen im Fahrzeug Bestandteil der elektronischen Anschlusssicherung sind. Gleichzeitig betont er die zukünftige Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zu einer funktionierenden Haltestellenansage im Bus. Herr Reinhardt (OREG) konkretisiert die von Herr Kowarsch aufgeworfene Problematik der Anschlusssicherung, indem er den Fokus auf die SPNV-Anschlüsse in Michelstadt legt. Es ist generell eine Anschlusssicherung von 5 Minuten vorgesehen, wobei die Kritik in dem konkreten Fall der Achse Eberbach-Michelstadt sich auf die Buslinie 50 bezieht. Herr Kowarsch weist darauf hin, dass diese 5 Minuten von den Busfahrern oft nicht eingehalten werden. Herr Reinhardt (OREG) erläutert daraufhin auf die Situation der Busfahrer und deren Ermessensspielraum bezüglich der Wartezeit, der ein Einhalten der 5-minütigen Anschlusswartezeit nicht immer garantieren kann.
	Auf die Frage von Herrn Germann (Fahrgastbeirat), wie die Qualitätskontrolle bzw. die Qualitätssicherung bei der OREG umgesetzt und geregelt wird, verweist Herr Reinhardt (OREG) auf das Hinweismanagement für Kundenbeschwerden. In diesem Rahmen erfolgt eine Nachfrage beim entsprechenden Verkehrsunternehmen mit anschließendem Kundenfeedback direkt an den Fahrgast. Das gesamte Hinweismanagement erfolgt anonym, aber mit direkter Rückmeldung an den Kunden. Außerdem überwacht die OREG die Einhaltung des Verkehrs-Service-Vertrages.
	Herr Heß (Odenwaldbahn-Initiative) greift noch einmal die Anschlusssicherung am Bahnhof Eberbach auf und fügt hinzu, dass die Bahnen der VIAS im Rahmen der Möglichkeiten auf verspätete S-Bahn Anschlüsse warten. Zu der von Herr Kowarsch (B90/Grüne) angesprochenen mangelnden Barrierefreiheit auf der Linie 50 bemerkt er, dass zwar nicht durchgehend Niederflrbusse zum Einsatz kommen, aber einen guten Standard bzgl. der Aufenthaltsqualität im Bus gewährleisten. Herr Dillmann (OREG) bestätigt, dass auch für die OREG der Einsatz von Niederflrbusen im Vordergrund steht.
	Herr Kowarsch (B90/Grüne) fragt, ob die vorgesehenen Abfahrtszeiten der Busse in Eberbach elektronisch übermittelt werden können, wenn man aus Richtung Mannheim mit Verspätung kommt. Herr Reinhardt (OREG) erklärt, dass es sich bei den auf der Internetseite von Odenwaldmobil sowie in der App gezeigten Daten um Echtzeitdaten und keine Prognosedaten handelt. Die im Ermessensspielraum der 5-minütigen Anschlusssicherung liegende Abfahrtszeit des Busses kann nicht im Vorhinein sicher prognostiziert werden. Wohl aber kann der Bus-Fahrer die Ankunft der S-Bahn einsehen und über seine Wartezeit bzw. Abfahrtszeit entscheiden. Herr Kowarsch weist darauf hin, dass sich der Fahrgast eine prognostizierte Abfahrtszeit wünsche. Herr Reinhardt (OREG) weist bezüglich der Wartezeiten auf die betrieblichen Rahmenbedingungen im Rahmen der Fahrzeugumläufe (Vermeidung von Verspätungen im weiteren Betriebsablauf) hin.
	Frau Seibert (Kreiselternbeirat) greift die Anschlussproblematik vom Zug auf den Bus am Beispiel Höchst auf. Herr Reinhardt (OREG) kann dies nachvollziehen und ergänzt, dass in Höchst die hohe Verspätungsquote die Anschlusssicherung erschwert. Im Rahmen der Fahrtzielgarantie wird die Reisekette aber auch bei größeren Verspätungen aufrecht gehalten. Die Fahrgastrechte regeln dies im Fall einer Betriebsstörung über die Service-Nr. 06061 / 97 99 66. Ein Grund für einen Anruf unter der Notfall-Hotline liegt vor, wenn der Bus an der Haltestelle vorbeigefahren, vor der angegebenen

	Abfahrtszeit abgefahren ist oder eine Verspätung von mehr als 15 Minuten hat.
	Herr Holschuh (MdL (SPD)) bringt mit der Frage nach der Finanzierung einen neuen Themenkomplex in die Diskussionsrunde. Er betont, dass die Finanzierung alle 5 Jahre neu abgestimmt werden muss. Seine Frage zielt auf die Kosten für zusätzlichen ÖPNV-Bedarf im Odenwaldkreis ab sowie nach möglichen Einsparpotenzialen. Er lobt das vorhandene gute ÖPNV-Angebot des Kreises und dessen positive subjektive Wahrnehmung. Er schlägt vor die Leistungen des ÖPNV kreisübergreifend und somit gegenüber anderen Regionen vergleichbar im Nahverkehrsplan darzustellen. Benchmark- Vergleiche oder Querverweise auf andere Kreise seien für die Politik sehr hilfreich. Herr Dillmann (OREG) greift den Aspekt der Finanzierung auf, weist aber vorher auf „garantiert mobil!“ als einmaliges Produkt hin, das unberührt von den Problemen des sog. On-Demand Verkehrs sei. Der Erfolg von „garantiert mobil!“ spiegele sich in der positiven Resonanz aus der Befragung der Bürger wider. Zusätzlich verweist er auf die aktuell stattfindende Fahrgastbefragung (Anmerkung: welche von der IGDB durchgeführt wird). Die finanziellen Spielräume werden von den Nachwirkungen der Corona-Pandemie sowie der aktuellen weltpolitischen Lage v.a. im Rahmen des Ukraine-Krieges kleiner. Auf der Einnahmenseite ist der Status des Jahres 2019 noch nicht wieder erreicht. Er betont, dass der Spagat zwischen Bedürfnissen bzw. Wünschen der Kunden einerseits und Finanzierbarkeit andererseits in die politischen Gremien getragen werden muss. Zusätzlich ist durch das 49-Euro/Deutschland-Ticket eine weitere Finanzierungslücke entstanden.
	Kevin Schmauß (CDU) greift die von Herrn Dillmann (OREG) beschriebene Situation des Spagats zwischen Angebot/Nachfrage und Finanzierung auf und schlussfolgert, dass dem Wunsch nach einem Ausbau des Angebots die mögliche Notwendigkeit von Einstellungen von Verkehrsmitteln gegenübersteht. Das bringt ihn zu der Frage, ob es überhaupt ein Einsparpotenzial gibt. Herr Dillmann (OREG) geht auf diese Frage ein mit dem Hinweis auf die Auswertung der Fahrgastzahlen der letzten 5 Jahre. Genau diese Kosten-Nutzen Frage zu beantworten sei Aufgabe des Nahverkehrsplans. Herr Dr. Neumaier (IGDB) greift diese Aufgabe auf und verweist bezüglich der Investitionen auf das sog. „Henne-Ei“ Problem: die zentrale Herausforderung vor Investitionsentscheidungen im ÖPNV ist immer die Frage nach den Auswirkungen dieser Entscheidung auf die Fahrgastzahlen.
	Herr Conradi (B90/Grüne AK Mobilität) betont, dass in der Bevölkerung ein breites Interesse am ÖPNV besteht, welches jedoch sich nicht in der Nutzung widerspiegelt. Herr Dr. Neumaier (IGDB) sieht hier die Zuverlässigkeit des ÖPNV als Ursache dieser Diskrepanz. Herr Reinhardt (OREG) ergänzt diesen Aspekt um die Bedeutung von Haltestelleninformationstafeln und dynamischen Informationsanzeigen.
	Frau Seibert (Kreiselternbeirat) geht im Folgenden genauer auf die Situation der Schülerinnen und Schüler ein. Einleitend fragt sie, ob es ein Ranking der Beschwerden seitens der OREG gibt. Als Beispiele nennt sie Beschwerden in Bezug auf zu volle bzw. verspätete Busse. Sie beschreibt ihre Beobachtung, wonach Verspätungen auch abhängig vom Busfahrer sein. Dazu bittet die OREG um zeitnahe Rückmeldung, um diesen Beschwerden nachgehen zu können. Als Besonderheit nennt Frau Seibert die Situation an den beweglichen Feiertagen, am letzten Schultag vor den Ferien sowie zum Schulanfang nach den Ferien. Herr Reinhardt (OREG) erläutert, dass es im Odenwald keinen ausgelagerten Schülerverkehr gibt, sondern dass der Schülerverkehr in den Linienverkehr integriert sei. Daraus resultiert, dass an beweglichen Ferientagen sowie auf abweichende Unterrichtszeiten zu besonderen Schultagen im Rahmen der betrieblichen Umlaufplanung nicht eingegangen werden kann bzw. dass die Umlaufplanung nicht an diese sog. besonderen Schultage angepasst werden kann. Es wurde in der Vergangenheit die Rückfahrt nach der 4. Stunde zugunsten einer Rückfahrt nach der 9. Stunde aufgegeben. Darauf haben die Schulen reagiert und den Schulschluss zur 4. Stunde eingestellt zugunsten einer Unterrichtsdauer bis zur 6. Stunde. Frau Seibert weist ihrerseits auf ihre Rolle als Vertreterin der Elternschaft hin, von der die geschilderten Probleme an sie herangetragen werden. Für ein besseres Verständnis der Situation in der Schülerbeförderung verweist die OREG auf die jeweiligen Einzugsbereiche der Schulen. An diesen

	Einzugsbereichen orientiert sich die Schulwege und somit die Schülerbeförderung zwischen Wohnort und der jeweils zuständigen Schule. Die Bedienungsstandards sehen ebenfalls vor, dass ab 75 (65 während der Corona-Pandemie) Schülern Verstärkerbusse eingesetzt werden. Allerdings wird das Angebot von den Schülern nicht gleichmäßig angenommen, wodurch es zu einer ungleichmäßigen Auslastung der Busse kommt, was wiederum die Sitzplatzproblematik verschärft. Das ändere aber nichts an der Tatsache, dass für 50% der beförderten Schüler nur Stehplätze zur Verfügung stehen. Frau Seibert fragt nach dem Einsatz von Buslotsen, da die Fahrer nicht in der Lage seien, sich neben dem Straßenverkehr noch um die Kinder im Bus zu kümmern. Herr Reinhardt verweist hier auf ein vom RMV initiiertes Projekt namens „RMV-Bus&Bahnbegleiter“, welches nach seiner Erinnerung zwischen 2008 und 2014 lief. Zusätzlich gab es vor der Corona-Pandemie noch ein Angebot im Rahmen der OREG-Busschule zur Sensibilisierung von Viertklässlern zu korrektem Verhalten im Bus. Als weiteren Beschwerdepunkt, der seitens der Eltern an sie herangetragen wurde, nennt Frau Seibert den Wunsch nach einem kostenlosen Schülerticket unabhängig von einer Berechtigung aufgrund der Entfernung von Wohnort zum Schulort. Aktuell führt dies zu einer Ungleichberechtigung der Schüler ohne Ticket, die sich v.a. auch in der nicht vorhandenen Möglichkeit einer Nutzung des Tickets für Freizeit Zwecke zeigt. Besonders Schüler, welche an den Schulstandorten Breitenbach, Höchst oder Bad König mit Wohnsitz gemeldet sind, fühlen sich dadurch benachteiligt. Herr Holschuh (Odenwaldkreis) erklärt, dass das Land die Regeln für eine Berechtigung für ein kostenfreies Ticket aufstellt. Das Landesticket gleiche das ungefähr aus. Der Wohnort und die Entfernung seien keine befriedigenden Kriterien, aber alternative Lösungen seien nicht finanzierbar.
6	Bürgerbeteiligung
	Vortrag durch Herrn Dr. Neumaier, siehe Anlage 1 , Folien 15-19
6	Anforderungen und Ziele
	Vortrag durch Herrn Dr. Neumaier, siehe Anlage 1 , Folien 21-24
7	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz
	Vortrag durch Herrn Dr. Neumaier, siehe Anlage 1 , Folien 26-28
8	Barrierefreiheit
	Vortrag durch Herrn Dr. Neumaier, siehe Anlage 1 , Folien 30-38
9	2. Diskussionsrunde
	Frau Kissinger (Behindertenclub Odenwald) fragt nach einer Verbindung vom Gersprenztal zu den Hochschulen in Frankfurt und Darmstadt. Ihre Bedenken bzgl. einer fehlenden Verbindung können aber mit dem Hinweis auf die dort verkehrenden regionalen Linien 693 bzw. X69 abgemildert werden.
	Herr Scheuermann (Behindertensportverband) bringt den wichtigen Themenkomplex der Barrierefreiheit in die Diskussionsrunde. Seine Ausführungen beginnen mit dem Hinweis auf eine für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht hinreichende Erschließung des Kreisgebiets mit Haltestellen, so dass Wegezeiten von max. 10 Minuten notwendig sind. Zusätzlich seien die Busfahrer nicht ausreichend geschult und sensibilisiert für den Umgang mit Rollstuhlfahrern, was auch die Nutzung der Klapprampe einschließt. Er äußert Bedenken bzgl. der Gefahr, die von einer zu schnellen Fahrweise der Busfahrer ausgeht. Ältere Menschen hätten zusätzlich eine Hemmschwelle die Fahrer direkt auf ihr Fahrverhalten anzusprechen. Den Grund für das Fahrverhalten sieht er in den einzuholenden Verspätungen, welche sich aus den meistens sehr kurzen Fahrzeitpuffern der Fahrzeugumläufe ergeben. Herr Reinhardt äußert volles Verständnis und sieht ebenfalls eine Notwendigkeit in der Schulung des Fahrpersonals. Er weist ergänzend auf den Verkehrsservicevertrag hin, welcher bis 2029 gültig ist. Da in diese Laufzeit die Gültigkeit des neuen Nahverkehrsplan fällt, soll dieser auch in Bezug auf solche Fragen die gültigen Standards optimiert.
	In den Themenbereich der Barrierefreiheit fällt auch die Anfrage von Frau Nennstiel (Behindertenbeirat Odenwald). Sie fragt nach der Bewertung der noch nicht ausgebauten Haltestellen. Herr Reinhardt greift die Frage auf mit dem Hinweis, dass diese Haltestellen bzgl. ihrer Frequentierung beobachtet

	und kategorisiert wurden. Herr Dillmann (OREG) ergänzt, dass die OREG selbst keine Haltestellen baut, sondern dies in der Verantwortung der Kommunen liegt. Allerdings hat die OREG in Bezug auf den Haltestellenausbau eine beratende Funktion. Auf den Hinweis von Herrn Müller (SPD-Fraktion) zur konkreten Situation in Brensbach und den baulichen Herausforderungen bei Ein- und Ausfahrten geht Herr Dillmann ebenso ein. Während es für Ein- und Ausfahrten bauliche Lösungen gibt, gestaltet sich der barrierefreie Ausbau z.B. für Haltestellen im Kurvenbereich schwierig.
	Frau Bühler-Kowarsch (B90/Grüne) bringt in die Diskussion ein, dass die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV in den letzten 30 Jahren zu wenig Fortschritte gemacht hat. Gleichzeitig würden von Barrierefreiheit aber alle Menschen profitieren. Mit einem Verweis auf die Menschenrechte (Anmerkung: Gemäß der Charta der Grundrechte der EU-Artikel 21 und 26 stellt Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen ein Grundrecht dar) schließt sie ihr Plädoyer ab. Herr Dillmann (OREG) ergänzt das Plädoyer mit dem Hinweis auf das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), welches die Barrierefreiheit regelt. Er stimmt außerdem zu, dass Barrierefreiheit kein neuer Gedanke sei, die Umsetzung aber stark von den finanziellen Mitteln der Kommunen abhängt. Herr Reinhardt (OREG) weist in diesem Zusammenhang auf die kontinuierliche Haltestellenerfassung hin und greift somit den Wunsch nach einem Informationssystem für eine barrierefreie Reisekette auf. Frau Nennstiel (Behindertenbeirat Odenwald) betont die allgemein hohe Hemmschwelle für Rollstuhlfahrer den ÖPNV zu nutzen. Sie veranschaulicht dies an dem Platzmangel in den Bussen, der sich beispielsweise im Freizeitverkehr durch das Nebeneinander von Fahrrad und Rollstuhl auf begrenzter dafür vorgesehener Fläche im Bus ergibt. Herr Reinhardt (OREG) erwähnt daraufhin das taxoMobil, welches flächendeckende Barrierefreiheit garantiert. Mit Rücksicht auf die Disposition und einer daraus resultierenden Voranmeldefrist von 5 Stunden kann dieser Service zu den Betriebszeiten Montag bis Freitag 05-22 Uhr, Samstag 06-22 Uhr und Sonn- und Feiertag 08-22 Uhr genutzt werden. Herr Reinhardt (OREG) führt weiter aus, dass das Angebot u.a. dank der Arbeit des Referenten für Mobilitätsmanagement weiter bekannt gemacht werden soll. Auf den Hinweis von Herrn Müller (SPD) zur Sicherstellung der weiteren zukünftigen Finanzierung dieser Mobilitätsgarantie erklärt Herr Reinhardt (OREG) , dass die Kommunen den Zuschlagstarif der taxoOMobil-Fahrten mit 50% subventionieren. Als weiteren Anreiz für den Fahrgast gibt es einen Frühbucher-Rabatt sowie einen Zubucher-Rabatt bei Fahrtbündelungen. Es handelt sich hierbei aber um ein ergänzendes Angebot im Sinne einer zusätzlichen Absicherung für den Fahrgast, welche aber keine Regelfahrten ersetzt bzw. ein paralleles Angebot schafft.

Gez.
i. V. Stefan Reinhardt
Leiter des Geschäftsbereichs
Nahverkehr

Anlagen

Präsentationsfolien „Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan (NVP) für den Odenwaldkreis 2025-2029 – Beteiligungsverfahren 2. Stufe

VII-9 Zum Anhörungsverfahren eingeladene Institutionen

Kommunen

- Gemeinde Brensbach
- Gemeinde Brombachtal
- Gemeinde Fränkisch-Crumbach
- Gemeinde Höchst i. Odw.
- Gemeinde Lützelbach
- Gemeinde Mossautal
- Gemeinde Reichelsheim
- Stadt Bad König
- Stadt Breuberg
- Stadt Erbach
- Stadt Michelstadt
- Stadt Oberzent

Odenwaldkreis

- Akademie für lebenslanges Lernen - Volkshochschule Odenwaldkreis
- Gleichstellungsbeauftragte / Frauenbeauftragte
- Hauptabteilung III – Schule und Jugend – Schulverwaltung
- Hauptabteilung IX – Ländlicher Raum u. a. – Dorfentwicklung
- Hauptabteilung V – Landesaufgaben, Umwelt u. Verkehr, Rechtsamt – Verkehrsweisen
- Odenwald Tourismus GmbH
- Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG) – Wirtschafts-Service

Kreistag

- Landrat Odenwaldkreis
- Erster Kreisbeigeordneter

- Bündnis 90 / Die Grünen Odenwaldkreis
- CDU Kreisverband Odenwaldkreis

- Die Linke Kreisverband Odenwaldkreis Regionalbüro der Linken Südhessen
- FDP Odenwaldkreis
- SPD-Unterbezirk Odenwaldkreis
- ÜWG Odenwaldkreis
- AfD Odenwald

(benachbarte) Aufgabenträger/-organisationen und Verkehrsverbünde

- Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA)
- Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA)
- Kreis Bergstraße
- Landkreis Aschaffenburg
- Landkreis Miltenberg
- Neckar-Odenwald-Kreis
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
- Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
- Rhein-Neckar-Kreis
- Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Unterrhein GmbH (VAB)
- Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Unterrhein GmbH (VAB)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)

Land Hessen

- Hessen Mobil – KC Verkehrsinfrastrukturförderung Süd, Darmstadt
- Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
- Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, Wiesbaden
- Hessen Mobil
- Hessen Mobil
- Hessen Mobil
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL)
- Regierungspräsidium Darmstadt
- Polizeidirektion Odenwaldkreis
- Staatliches Schulamt für den Kreis Bergstraße und den Odenwaldkreis

Verkehrsunternehmen ...

- Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH
- Busverkehr Wissmüller GmbH
- Kirchgäßner Reisen GmbH
- Omnibusbetrieb Lust
- Omnibus-Friedrich GmbH
- Omnibusbetrieb Winzenhöler GmbH & Co. KG
- Georg Sauter GmbH
- Verkehrsgesellschaft Gesprenztal mbH
- Vias GmbH
- Stadtwerke Eberbach (SWE)
- Stadtwerke Michelstadt GmbH (SWM)
- Verkehrsgesellschaft mbH Untermain (VU)
- Omnibusunternehmen A. Wießmann & Sohn
- Heinrich Jungermann GmbH
- Wifi-Wiessmann & Fischer GmbH & Co.KG

... und ihre Fachverbände

- Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e.V. (LHO)
- Fachverband Omnibusverkehr Hessen e.V. (FOH)
- Landesverband Hessischer Omnibusunternehmen e.V. (LHO)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), Landesgruppe Hes.

Sozialverbände

- Arbeiterwohlfahrt Kreisverband Odenwaldkreis (AWO)
- Beirat für Menschen mit Behinderungen des Odenwaldkreises
- Beauftragte für Menschen mit Behinderung im Odenwaldkreis
- Caritasverband Darmstadt e. V. - Außenstelle Erbach
- Deutsches Rotes Kreuz, Kreisverband Odenwaldkreis e.V.
- Diakonisches Werk Odenwaldkreis
- Lebenshilfe Odenwaldkreis e. V.
- Sozialverband VdK Deutschland e.V., Kreisverband Odenwaldkreis

- Blinden- und Sehbehindertenbund e.V. in Hessen, Bez.-Gruppe Darmstadt-Süd-hessen
- Aktion behindertes Kind
- Deutsche Parkinsonvereinigung e.V.
- Zweckverband Zentrum Gemeinschaftshilfe
- AWO Interga gGmbH
- Haus Brombachtal gGmbH
- Hessischer Behinderten und Rehabilitations- Sportverband e.V.
- Unterstützungsverein Christopherus e. V. Südhessen
- Nieder Ramstädter Diakonie
- Paritätische Projekte GmbH Selbsthilfebüro GmbH Selbsthilfebüro Odenwald
- Seniorenkommission des Odenwaldkreises

Verbände Umwelt, Verkehr, Wirtschaft und Fahrgäste

- ADAC Hessen-Thüringen e.V.
- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club Hessen-Thüringen e.V. (ADAC)
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Kreisverband Darmstadt-Dieburg
- Auto Club Europa e.V. (ACE), Region Mitte
- Bezirks-Landfrauen-Verein Reichelsheim (Odenwald) u. a.
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), KV Odenwald
- Naturschutzbund Odenwaldkreis (NABU)
- Kreisverkehrswacht Odenwald e.V.
- Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V., Landesverband Hessen, KV Darmstadt-Dieburg
- Fahrgastbeirat Odenwaldkreis
- Fahrgastbeirat RMV
- Kreiselternbeirat
- Kreisschülerbeirat
- Feuerwehrverband des Odenwaldkreises
- Kreisjugendring Odenwaldkreis
- Pro Bahn & Bus e.V.
- Pro Bahn Starkenburg e.V.

- Industrie-Vereinigung Odenwaldkreis e.V.
- Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB), Region Südhessen
- Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Geschäftsstelle Frankfurt am Main
- Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft (GEW), Bezirksverband Südhessen
- IG Metall, Bezirk Mitte, Geschäftsstelle Darmstadt
- IHK Darmstadt Rhein Main Neckar, Odenwaldkreis
- Interessengemeinschaft Odenwald
- Kreishandwerkerschaft Odenwald
- ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Bezirk Südhessen

Schulen

- Grundschule Bad König mit Abteilung Förderschwerpunkt Sprachheilförderung
- Waldbachschule Zell
- Lindenhofschule
- Grundschule Wersau
- Breuberg-Schule
- Grundschule Sandbach
- Grundschule Brombachtal
- Astrid-Lindgren-Schule Erbach
- Schule am Treppenweg
- Rodensteinschule
- Schule an der Mümling
- Grundschule am Limes (Standort Lützel-Wiebelsbach)
- Grundschule am Limes (Standort Seckmauern)
- Schule am Hollerbusch
- Stadtschule Michelstadt
- Einhard-Schule Steinbach
- Grundschule Vielbrunn
- Grundschule Mossautal
- Grundschule in der Stried
- Reinhart-van-Gülpen-Schule
- Grundschule Rothenberg

- Grundschule Sensbachtal
- Reichenberg-Schule
- Grundschule Beerfurth
- Carl-Weyprecht-Schule
- Georg-Ackermann-Schule
- Schule am Sportpark
- Ernst-Göbel-Schule
- Gymnasium Michelstadt
- Theodor-Litt-Schule
- Oberzent-Schule
- Georg-August-Zinn-Schule
- Berufliches Schulzentrum Odenwaldkreis
- Georg-Vetter-Schule
- Schule am Drachenfeld
- Brückenschule
- FRISCH - Freie Inklusiv Schule Michelstadt & Erbach
- Evangelische Grundschule Weiten-Gesäß

VII-10 Anlage TÖB-Beteiligung: Stellungnahmen und Bewertung

Lfd. Nr	Datum	Institution	Themenbereich	Rückmeldung	Rückmeldung mit Schwerpunkten	Bewertung OREG
1	23.12.2025	Straßenverkehrsbehörde	Allgemein	Die bestehenden Standards sollten beibehalten und – sofern möglich – weiter ausgebaut sowie entsprechend verbessert werden. Der ÖPNV stellt einen wesentlichen Bestandteil zur Sicherstellung der Mobilität im Odenwaldkreis dar und trägt zur Entlastung des Individualverkehrs bei.	Beibehaltung und Ausbau bestehender Standards	Kenntnisnahme
2.1	11.01.2026	Seniorenkommission	Fahrzeuge	Auf den Hauptlinien (z.B. Linie 50) müssen ausschließlich Niederflrbusse eingesetzt werden. In den Bussen müssen die Haltestellen angezeigt und mündlich angekündigt werden. Beim hinteren Busausstieg sind Haltegriffe für den Ausstieg notwendig (für Sehbehinderte oder mobilitätseingeschränkte Menschen). Schulung der Busfahrer, dass sie nicht losfahren dürfen, bevor die Fahrgäste sitzen oder einen sicheren Stehplatz eingenommen haben.	Hauptlinien - Einsatz von Niederflrbusen - Anzeige und Ansage von Haltestellen im Bus - Haltegriff beim hinteren Busausstieg notwendig - Keine Anfahrt durch Busfahrer bevor die Fahrgäste sitzen oder Platz eingenommen haben	Kenntnisnahme Die Anforderungen an die Busse sind im Kapitel Fahrzeuge enthalten. Die Qualifizierung des Fahrpersonals über kundenfreundliche und sichere Fahrweise ist im Kapitel "Ergänzende Anforderung" enthalten.
2.2	11.01.2026	Seniorenkommission	Haltestellen	Die Haupthaltestellen müssen einen Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten bieten. Dort sind auch funktionierende elektronische Anzeigetafeln mit Echtzeitangaben notwendig. Es muss ersichtlich sein, ob der Bus verspätet oder bereits abgefahren ist bzw. gar nicht kommt. Barrierefreie Haltestellen machen nur Sinn, wenn die Busfahrer*innen diese auch korrekt anfahren.	Haupthaltestellen - Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten - Fehlende elektronische Anzeigetafeln mit Echtzeitangaben - Korrekte Anfahrt an barrierefreie Haltestellen	Kenntnisnahme Die Ausstattung der Haltestellen mit Fahrgastunterständen, Sitzgelegenheiten und DFI-Tafeln liegt in der Verantwortung der Kommunen als Straßenbaulastträger. Die Qualifizierung des Fahrpersonals ist im NVP festgeschrieben (s.o.).
2.3	11.01.2026	Seniorenkommission	Angebot	Für die Hauptlinie 50 sind folgende Verbesserungen notwendig: - Die Anschlusssicherheit muss gewährleistet sein, jede/r Busfahrer*in muss bis mindestens fünf Minuten auf die S-Bahn in Eberbach warten, sonst macht der Bus keinen Sinn. - In Eberbach fehlt eine elektronische Anzeige am Bahnhofsvorplatz, um erkennen zu können, ob der Bus bereits abgefahren ist, wann er kommt, bzw. ob er überhaupt kommt. - Zu den Hauptverkehrszeiten ist ein Halb-Stunden-Takt der Buslinie 50 erforderlich, um für Fahrgäste attraktiv zu sein. - Am Wochenende ist mindestens der Ein-Stunden-Takt notwendig, um für Fahrgäste speziell auch Touristen interessant zu sein.	Hauptlinie 50 - Anschlusssicherung auf die S-Bahn in Eberbach (min. 5 Min. Wartezeit) - Fehlende elektronische Anzeige am Bahnhofsvorplatz Eberbach - Halb-Stunden-Takt in der HVZ - Am Wochenende mind. 60-Min-Takt	Kenntnisnahme Als Rahmenplan macht der NVP keine Aussagen zu konkreten Fahrplanlagen. Diese werden im Rahmen der Feinplanung im Vorfeld der Ausschreibung der Linienbündel festgelegt.
3	11.01.2026	Fahrgastbeirat	Allgemein	Der Arbeitskreis Mobilität der Odenwälder Grünen hat ein umfangreiches Papier eingereicht, das in vielen Bereichen des ÖPNV notwendige Verbesserungsvorschläge für den gesamten Odenwaldkreis enthält. Wenn dieses Papier sukzessive abgearbeitet würde, wäre der ÖPNV im Odenwaldkreis einen entscheidenden Schritt vorangekommen. Nachfolgend nachrichtlich die Punkte aus dem genannten Papier:	Berücksichtigung Papier der Odenwälder Grünen, Arbeitskreis Mobilität	Kenntnisnahme Die Punkte des Papiers sind als Unterpunkte 3.1-3.10 der Stellungnahme aufgeführt und kommentiert
3.1	11.01.2026	Fahrgastbeirat	Angebot	Busanbindung zwischen Ortsteilen, Gemeindezentren und Einkaufsmöglichkeiten verbessern, Stadtbussysteme schaffen bzw. anpassen. Dies können je nach Situation Stadtbuslinien mit kleinen Fahrzeugen sein oder flexible Rufbusse mit variablen Linienwegen. Wichtig sind häufige Fahrtmöglichkeiten auch in den Randzeiten und am Wochenende. Ein grundsätzlicher Qualitätsstandard wie „Jedes Dorf, jede Stunde, ein Bus“, ähnlich dem geplanten Deutschlandtakt im Fernverkehr, hilft, den Menschen Vertrauen zu vermitteln, dass der ÖPNV verlässlich fährt.	Berücksichtigung Papier der Odenwälder Grünen, Arbeitskreis Mobilität (1): Busanbindung zwischen Ortsteilen, Gemeindezentren und Einkaufsmöglichkeiten verbessern, Stadtbussysteme schaffen bzw. anpassen.	Kenntnisnahme Verbesserungen werden im Zuge der Neuausschreibung des Angebots geprüft. Die Einrichtung bzw. Verbesserungen von Stadtbuslinien bedarf der Mitfinanzierung durch die betroffenen Kommunen.
3.2	11.01.2026	Fahrgastbeirat	Angebot	Neue Querverbindungen schaffen. Während die Bus- und Bahnverbindungen im Mümling- und Gersprenztal zumindest zu den Hauptverkehrszeiten ordentlich sind, fehlt es an Querverbindungen zwischen den Tälern. Dabei geht es teils auch um Verlängerungen bestehender lokaler Linien. Teils hat es die vorgeschlagenen Verbindungen in der Vergangenheit schon gegeben.	Berücksichtigung Papier der Odenwälder Grünen, Arbeitskreis Mobilität (2): Neue Querverbindungen schaffen.	Kenntnisnahme Verbesserungen werden im Zuge der Neuausschreibung des Angebots geprüft. Dabei sind die finanziellen Auswirkungen gemäß der Finanzierungssituation zu berücksichtigen.
3.3	11.01.2026	Fahrgastbeirat	Angebot	Verbindungen nach Bayern und Baden-Württemberg verbessern. Insbesondere wird Verbesserungsbedarf bei Verbindungen über die Landesgrenzen hinaus gesehen. Hier wird vorgeschlagen, durchgehende Verbindungen (wieder) einzurichten und die Taktung, z. B. abends und am Wochenende zu verbessern. Teils wurden hier in den letzten Jahren Fahrpläne ausgedünnt, dies muss rückgängig gemacht werden.	Berücksichtigung Papier der Odenwälder Grünen, Arbeitskreis Mobilität (3): Verbindungen nach Bayern und Baden-Württemberg verbessern.	Kenntnisnahme Das Potential für Verbesserungen hängt von der Mitfinanzierung der benachbarten Aufgabenträger ab.
3.4	11.01.2026	Fahrgastbeirat	Angebot	Expressbuslinien einrichten. Zwischen den regionalen Zentren braucht es schnelle und komfortable Verbindungen, die auch in den Randzeiten fahren. Nur so bietet man auch Berufspendler*innen eine Alternative zum Auto. Wo auf Hauptstrecken keine Züge fahren, müssen Busse eine ähnliche Qualität anbieten. Daher sollen Expressbusse erprobt werden. Bestehende Hauptverbindungen müssen auf einen ähnlichen Standard verbessert werden, indem sie z. B. häufiger fahren oder zu den Bahnhöfen verlängert werden.	Berücksichtigung Papier der Odenwälder Grünen, Arbeitskreis Mobilität (4): Expressbuslinien einrichten.	Kenntnisnahme Wenn Landkreisgrenzen überschritten werden, sind Expressbuslinien ein regionales Verkehrsangebot. Die Aufgabenträgerschaft liegt hierfür beim RMV.
3.5	11.01.2026	Fahrgastbeirat	Verknüpfung	Busanbindungen besser auf Odenwaldbahn sowie andere bahn- und Buslinien abstimmen. Nur wenn die Umsteigezeiten akzeptabel sind und die Busse bei Zugverspätungen mindestens fünf bis zehn Minuten warten, kommen kombinierte Wege mit Bus und Bahn für die Fahrgäste überhaupt in Frage.	Berücksichtigung Papier der Odenwälder Grünen, Arbeitskreis Mobilität (5): Busanbindungen besser auf Odenwaldbahn sowie andere Bahn- und Buslinien abstimmen.	Kenntnisnahme Gute Anschlüsse sind eine Prämisse bei der Angebotsplanung. Problematisch für die Schaffung guter Anschlüsse ist die Pünktlichkeit bei der Bahn sowie Fahrzeitenänderungen durch Baustellen.
3.6	11.01.2026	Fahrgastbeirat	Intermodal	Garantiert Mobil bzw. Taxomobil-Angebot ausbauen. Das Angebot, per App neben Bus- und Bahnverbindungen auch Mitfahrmöglichkeiten und Taxifahrten zu buchen, ist innovativ und komfortabel. Um die Mitfahrplattform neu zu beleben, braucht es eine Öffentlichkeitsinitiative. Taxomobil-Fahrten sollten auch von/in Nachbargemeinden und über die Grenzen des Odenwaldkreises hinaus möglich sein.	Berücksichtigung Papier der Odenwälder Grünen, Arbeitskreis Mobilität (6): Garantiert Mobil bzw. Taxomobil-Angebot ausbauen.	Kenntnisnahme taxOMobil-Fahrten decken alles Kommunen im Kreisgebiet ab. Kreisübergreifende Verkehre sind dort, wo lokale Busverbindungen fahren und entsprechende Kooperationspartner vorhanden sind, umgesetzt, bzw. angedacht.
3.7	11.01.2026	Fahrgastbeirat	Intermodal	Carsharing in Garantiert Mobil einbinden. Das bestehende Carsharing-Angebot in Michelstadt, Brensbach und Wald-Amorbach sollte ausgebaut werden, indem neben der Entega weitere Anbieter angefragt werden. Die Angebote sollten auch über die Garantiert Mobil-App buchbar sein bzw. als Fahrtoption angezeigt werden.	Berücksichtigung Papier der Odenwälder Grünen, Arbeitskreis Mobilität (7): Carsharing in Garantiert Mobil einbinden.	Kenntnisnahme Die Einbindung bereits bestehender Car-Sharing-Systeme ist aufgrund unterschiedlicher Buchungsroutinen nur sehr und mit hohem finanziellem Aufwand integrierbar.

Lfd. Nr	Datum	Institution	Themenbereich	Rückmeldung	Rückmeldung mit Schwerpunkten	Bewertung OREG
3.8	11.01.2026	Fahrgastbeirat	Fahrzeuge	Autonomes Fahren und Künstliche Intelligenz nutzen Es wird viel über neue Technologien gesprochen, die den ÖPNV bedarfsgerecht, effizienter und langfristig auch günstiger machen könnten (weniger Personalbedarf). Diese Möglichkeiten sollten nicht nur als ferne Lösung aller Probleme propagiert werden. Es braucht heute Modellprojekte zur Erprobung. Dafür ist aber auch flächendeckender schneller Mobilfunk nötig und Buchungen, z. B. von Rufbussen, müssen zuverlässig funktionieren. Auch Konzepte, die z. B. Warentransport mit ÖPNV-Fahrten kombinieren, sind zu begrüßen. Gleichzeitig dürfen die Zukunftsaussichten nicht die Notwendigkeit verdecken, heute den vorhandenen ÖPNV konkret zu verbessern.	Berücksichtigung Papier der Odenwälder Grünen, Arbeitskreis Mobilität (8): Autonomes Fahren und Künstliche Intelligenz nutzen	Kenntnisnahme Derzeit werden in Deutschland viele Modellprojekte zum autonomen Fahren (z.B. im RMV mit dem Projekt KIRA) durchgeführt, deren Erkenntnisse später auch im Odenwald genutzt werden können. Derzeit ist das Autonome Fahren noch auf abgegrenzte Gebiete bzw. bestimmte Straßentypen begrenzt (Stufe 4), stößt im ländlichen Raum also noch an Grenzen. Zudem sind Fragen der Kundenbetreuung, Barrierefreiheit und Sicherheit zu klären. Wie im Positionspapier erwähnt, ist zudem die Frage der Mobilfunkabdeckung und Kapazität zu klären, auf die die OREG keinen Einfluss hat.
3.9	11.01.2026	Fahrgastbeirat	Betrieb	Leerfahrten vermeiden. Wenn große Busse leer über die Dörfer fahren, ist der Nutzen für die Umwelt fragwürdig. Wenn das Angebot des ÖPNV insgesamt verbessert wird, wird grundsätzlich auch die Auslastung schwacher Linien steigen. Trotzdem ist es auch kein Tabu, Linien auf kleinere Fahrzeuge oder Rufbus umzustellen, um Kosten zu sparen und so andernorts Verbesserungen zu umzusetzen.	Berücksichtigung Papier der Odenwälder Grünen, Arbeitskreis Mobilität (9): Leerfahrten vermeiden.	Kenntnisnahme Bei der Angebotsplanung wird versucht den Leerfahrtenanteil so niedrig wie nötig zu halten. In manchen Fällen (z.B. im Schulverkehr) gibt es aber eine richtungsabhängige Nachfrage. Für deren Deckung sind zusätzliche Fahrzeuge notwendig, die Umsetzfahrten erforderlich machen. Die Einsatzplanung liegt bei den Verkehrsunternehmen, so dass Leerfahrten auch aufgrund von Fahrzeug- bzw. Personaldisposition teilweise nicht vermeidbar sind. Hauptkostenfaktor im Busverkehr sind die Personalkosten. Bei wechselnder Nachfrage auf einer Linie ist es günstiger auch während Nachfragetälern einen großen Bus einzusetzen, um Umsetzfahrten und eine doppelte Fahrzeughaltung zu vermeiden. Dies auch weil der Preis für barrierefreie kleinere Busse nicht proportional zum geringeren Platzangebot sinkt (Sonderanfertigung, kürzere Lebensdauer) und deren Fahrtkomfort und diese eher für den Einsatz im Stadtbusverkehr konzipiert sind. Für allgemein nachfrageschwache Linien und Zeiten wird der Einsatz von Rufbussen geprüft.
3.10	11.01.2026	Fahrgastbeirat	Haltestellen	Service verbessern und Infrastruktur pflegen. Viele Bushaltestellen werden nicht gepflegt und die digitalen Anzeiger sind vielerorts seit Jahren defekt. Hier müssen die Kommunen und Anbieter stärker in die Pflicht genommen werden, damit sich Fahrgäste wertgeschätzt fühlen und gerne den ÖPNV nutzen. Die Barrierefreiheit muss konsequent durchgesetzt werden. Es braucht eine einfaches und digitales System, in dem Fahrgäste Beschwerden und Verbesserungsvorschläge äußern können und dazu auch Rückmeldung erhalten.	Berücksichtigung Papier der Odenwälder Grünen, Arbeitskreis Mobilität (10): Service verbessern und Infrastruktur pflegen.	Kenntnisnahme I.d.R. sind die Kommunen als Straßenbaulasträger für die Haltestellen in ihren Gebiet zuständig. Ausgebaute und gepflegte Haltestellen sollten in deren Interessen liegen. Die Prioritätensetzung angesichts einer mangelnde finanzielle Ausstattung der Kommunen unterliegt dem politischen Entscheidungsprozess. Der Nahverkehrsplan macht hier Vorgaben zur Ausstattung, hat aber kein Instrumentarium um die Umsetzung zu beeinflussen. Eine zentrale Erfassung von Kundenanliegen erfolgt über den RMV (https://www.rmv.de/c/de/service/kontakt/service-fuer-anfragen-und-kritik).
4	15.01.2026	Polizeidirektion Odenwald	Allgemein	Aus verkehrspolizeilicher Sicht bestehen keine Einwände.	Aus verkehrspolizeilicher Sicht keine Einwände.	Kenntnisnahme
5	28.01.2026	Rhein-Neckar-Kreis	Schiene	Die im Kapitel V-2 sowie V-2.2 dargestellten Grundziele und Leitbilder zur Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit sowie die im Zusammenhang mit der sogenannten „Erbacher Erklärung“ benannten mittel- und langfristigen Angebotsverbesserungen werden zur Kenntnis genommen. Hierzu zählt insbesondere die angestrebte Taktverdichtung auf der Schienenverbindung zwischen Erbach und Eberbach. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass Angebotsausweitungen im Schienenpersonennahverkehr mit einer entsprechenden Anpassung der straßengebundenen Verkehre einhergehen müssen. Dies gilt insbesondere für den Verknüpfungsraum Eberbach, in dem im Nahverkehrsplan selbst der Anschlusssicherung zwischen Schienen- und Busverkehren eine besondere Bedeutung beigemessen wird. Dabei erscheint eine abgestimmte Berücksichtigung sowohl der regionalen Buslinien als auch der im Stadtgebiet Eberbach verkehrenden Linien erforderlich, um die Anschlusssicherheit bei Angebotsausweitungen im Schienenverkehr sicherzustellen. Sofern bei einer Taktverdichtung auf der Schiene keine korrespondierenden Anpassungen der Busverkehre hinsichtlich Taktlage und Kapazität erfolgen, ist mit verlängerten Umsteige- und Wartezeiten sowie Kapazitätsengpässen zu rechnen. In diesem Fall würde die verkehrliche Wirkung der vorgesehenen Angebotsverbesserungen erheblich eingeschränkt. Entsprechendes gilt auch für Übergänge zwischen Buslinien. Aus Sicht des Rhein-Neckar-Kreises ist daher eine abgestimmte Planung von Schienen- und Busangeboten erforderlich, um die im Nahverkehrsplan formulierten Ziele einer nutzerorientierten, leistungsfähigen und effizienten Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs zu erreichen.	Abstimmung des Busverkehrs auf Taktverdichtungen Schienenangebot Erbach-Eberbach	Kenntnisnahme
6.1	02.02.2026	Michelstadt	Angebot	Insbesondere betrachten wir das CityBus-Netz Michelstadt-Erbach mit seinen Linien 1 bis 6, welches als Rückgrat der innerörtlichen Verkehrserschließung dient, als besonderes Erfolgsmodell, welches es auch in Zukunft zu erhalten gilt.	Erhaltung des CityBus-Netz Michelstadt-Erbach mit den Linien 1 bis 6	Kenntnisnahme

Lfd. Nr	Datum	Institution	Themenbereich	Rückmeldung	Rückmeldung mit Schwerpunkten	Bewertung OREG
6.2	02.02.2026	Michelstadt	Angebot	Die Potenzialanalyse bestätigt die Bedeutung Michelstadts als Schwerpunkt mit hoher Nachfrage im lokalen ÖPNV sowie Aufholbedarf bei einzelnen Nebenstrecken. Die Stadt Michelstadt unterstützt daher die Entwicklung eines nachvollziehbaren, nutzungs- und schülergerechten Angebotskonzeptes, welches sowohl den Berufs- als auch den Ausbildungs- und Gelegenheitsverkehr berücksichtigt. Flexible Bedarfsverkehrsangebote wie tax0Mobil und Rufbus sehen wir als sinnvolle ergänzende Bestandteile der flächendeckenden Mobilitätsversorgung.	Angebot in Michelstadt: - Bestätigung hohe ÖPNV-Nachfrage durch Potentialanalyse. - Stadt unterstützt Entwicklung eines nachvollziehbaren, nutzungs- und schülergerechten Angebotskonzeptes, welches sowohl den Berufs- als auch den Ausbildungs- und Gelegenheitsverkehr berücksichtigt. - Flexible Angebotsformen als Ergänzung.	Kenntnisnahme
6.3	02.02.2026	Michelstadt	Haltestellen	Die Thematik des Haltestellenausbaus, insbesondere hinsichtlich Barrierefreiheit und die Modernisierung der Haltestelleninfrastruktur, speziell an den stark frequentierten Standorten Michelstadts sind besonders relevant für die Attraktivität des ÖPNVs und der Teilhabe. Die geplante Neuinstallation von 39 dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) bis 2028 ist ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Fahrgastinformation. Mit Blick auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommunen sind leider aktuell keine umfänglichen Ausbaumaßnahmen durch die Stadt Michelstadt als Straßenbauasträger möglich.	Haltestellenausbau und Fahrgastinformation in Michelstadt: - Barrierefreiheit und Modernisierung Haltstelleninfrastruktur sind besonders relevant für Attraktivität ÖPNV - DFI-Installation wichtiger Schritt zur Verbesserung Fahrgastinformation - Problematik: finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt als Straßenbauasträger lässt keine umfangreichen Ausbaumaßnahmen zu.	Kenntnisnahme
6.4	02.02.2026	Michelstadt	Angebot	Die vorgelegte Angebotskonzeption der lokalen Linien im Bereich Erbach-Michelstadt halten wir für sinnvoll, um eine integrierte und wirtschaftliche Verkehrsbedienung sicherzustellen. Wir möchten jedoch anregen, dass bei der Umsetzung sorgfältig auf Verkehrsbeziehungen zu umliegenden Ortsteilen geachtet wird, um die Bedienqualität nicht zu beeinträchtigen.	Anregung bei Umsetzung des Angebotskonzeption Michelstadt auf Verkehrsbeziehungen zu umliegenden Ortsteilen zu achten.	Kenntnisnahme
6.5	02.02.2026	Michelstadt	Allgemein	In der Gesamtschau des zukünftigen Nahverkehrsplans im Odenwaldkreis ist es erforderlich, die begrenzte finanzielle Leistungsfähigkeit von Kreis und Kommunen zu berücksichtigen.	Bei Umsetzung des NVP ist die begrenzte finanzielle Leistungsfähigkeit des Kreis und der Kommunen zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme
7.1	03.02.2026	Dadina	Lokale Linien	Wir möchten auf unsere lokale Buslinie GU2 verweisen, die aufgrund ihrer Andienung des Breuberger Stadtteils Wald-Amorbach auch den Odenwaldkreis tangiert und eine überörtliche Qualität besitzt, erreicht diese Linie doch sowohl die SPNV-Knotenpunkte Dieburg Bahnhof und Groß-Umstadt Mitte Bahnhof als auch neben Wald-Amorbach auch Mömlingen im bayerischen Landkreis Miltenberg.	Berücksichtigung Linie GU2 aus Landkreis Darmstadt-Dieburg, die den Breuberger Stadtteil Wald-Amorbach tangiert.	Aufnahme Für die einbrechende Linie GU2 wurde ein Liniensteckbrief ergänzt.
7.2	03.02.2026	Dadina	Lokale Linien	In der ebenfalls in Erarbeitung befindlichen Neuaufstellung des Gemeinsamen Nahverkehrsplans der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg wird im gleichlautenden Kapitel in Form eines Prüfauftrags eine bessere Vernetzung des östlichen Landkreises Darmstadt-Dieburg – insbesondere des dortigen Mittelzentrums Groß-Umstadt – und der benachbarten Orte im Odenwaldkreis untersucht werden. Wir betrachten daher die Ideen des Bedarfsverkehrs in Ihrem Regiegebiet mit großem Interesse. Für unseren integrierten Bedarfsverkehr mit dem Produktnamen „DadILiner“ leuchten wir neue Potenziale aus und betrachten wünschenswerte Synergiebereiche. Der nachbarschaftliche Bereich des Landkreises Darmstadt-Dieburg und des Odenwaldkreises besitzen aus unserer Sicht hier ein Potenzial für einen auch Kreisgrenzen überschreitenden Bedarfsverkehr.	Angebotskonzept: - Prüfung von landkreisüberschreitende Bedarfsverkehre zwischen Landkreis Darmstadt-Dieburg und Odenwaldkreis, wie auch im NVP Stadt Darmstadt/Landkreis Darmstadt-Dieburg untersucht.	Kenntnisnahme Die OREG wird zur Ausschreibung 2029 die Möglichkeiten eines landkreisübergreifenden Verkehrs prüfen. Aufgrund der parallel verkehrenden Odenwald-Bahn wurde der Einsatz eines Regionalbusses durch den RMV bereits in der Frühphase der Planung abgelehnt.
7.3	03.02.2026	Dadina	Fahrzeuge	Die Ausführungen sind aktuell, zukunftsorientiert und fürs Verkehrsgebiet sehr realistisch gehalten. Derzeit und auch im anstehenden Gültigkeitszeitraum Ihres neuen Nahverkehrsplans wird die in unserer Regie betriebene lokale Buslinie GU2 noch mit Dieselfahrzeugen betrieben. Bei der Neuvergabe unseres entsprechenden lokalen Linienbündels „Groß-Umstadt“ werden die Aspekte der Dekarbonisierung wie auch des SaubFahrzeugBeschG gebührend Berücksichtigung finden.	Fahrzeuge Dekarbonisierung: - Ausführungen sind aktuell, zukunftsorientiert und fürs Verkehrsgebiet sehr realistisch gehalten. - Im Gültigkeitszeitraum des NVP Odenwaldkreis wird Linie GU2 mit Dieselfahrzeugen betrieben, bei Neuvergabe des DADINA-LB "Groß-Umstadt" wird Dekarbonisierung angestrebt.	Kenntnisnahme
7.4	03.02.2026	Dadina	Fahrzeuge	Zu diesem Kapitel möchten wir die vorgelegte Detailtiefe besonders lobend hervorheben. Nicht nur seit der Novellierung des PBefG mit der Vorgabe eines vollständig barrierefrei nutzbaren ÖPNV ab dem Jahr 2022 besitzt die Barrierefreiheit einen besonders hohen Stellenwert und ist gerade für Fahrgäste, die als Captive Riders auf dem ÖPNV angewiesen sind, wie auch für die zu gewinnenden Choice Riders eine besondere qualitative Komponente.	Fahrzeuge Barrierefreiheit: - Lob für Detailtiefe des Kapitels - Barrierefreiheit nicht nur wegen gesetzlicher Verpflichtung wichtiges Thema für Fahrgäste	Kenntnisnahme
7.5	03.02.2026	Dadina	Allgemein	Wir haben einen kleinen redaktionellen Fehler bei unserer Lektüre festgestellt und regen an, diesen bei der nächsten Sichtung zu korrigieren. Bei „u.U.“ muss die Erläuterung „unter Umständen“ lauten.	Korrektur u.U. = Unter Umständen	Aufgenommen
8.1	04.02.2026	RMV	Allgemein	Grundsätzliche Hinweise Wir weisen darauf hin, dass nach dem im Hessischen ÖPNV-Gesetz verankerten Gegenstromprinzip lokale Nahverkehrspläne aus den verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln sind, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben. Anforderungen, die Verbundthemen wie beispielsweise den Tarif oder Regionalverkehr betreffen, können im lokalen NVP benannt werden. Eine direkte Verbindlichkeit ist daraus aber grundsätzlich nicht abzuleiten. Im Weiteren können die Themen jedoch bei der Fortschreibung des RNVP oder in die Gremien des RMV als Antrag eingebracht werden. Über Angebotsstandards des RNVP hinausgehende Wünsche und Anforderungen können gegebenenfalls durch eine Finanzierung seitens der lokalen Ebene realisiert werden.	Hinweis auf Gegenstromprinzip (lokale Nahverkehrspläne sind aus den verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln, während diese die inhalte der lokalen NVP zu berücksichtigen haben). - Aussagen zu Verbundthemen (wie Tarife oder Regionalverkehr) können im lokalen NVP benannt werden, eine Verbindlichkeit ist daraus aber nicht abzuleiten. - Themen, die den Verbund betreffen, können über Gremien des RMV eingebracht werden bzw. in Abstimmung mit dem Verbund und lokaler Finanzierung realisiert werden.	Kenntnisnahme

Lfd. Nr	Datum	Institution	Themenbereich	Rückmeldung	Rückmeldung mit Schwerpunkten	Bewertung OREG
8.2	04.02.2026	RMV	Tarif	Kap. IV-9.1 Tarifgebiete, S. 2 Abbildung IV-9-1: RMV-Tarifwabenplan mit Übergangstarifgebieten zum VRN und VAB (Stand: 2025) Wir weisen darauf hin, dass der Tarifwabenplan nicht den Tarif 2025 darstellt, sondern den Tarif 2026 mit Stand 15.12.2025.	RMV-Tarifwabenplan (Kap. IV-9.1 Tarifgebiete, S. 2): - Korrektur Datenstand	Aufgenommen
8.3	04.02.2026	RMV	Tarif	IV-9.1 Tarifgebiete, S. 3 <i>„Hessische Landestickets (wie das Schülerticket Hessen, das Seniorenticket Hessen sowie das Landesticket für beim Land Hessen Beschäftigte) gelten auch im hessischen Landkreis Bergstraße, nicht aber im übrigen VRN-Gebiet.</i> Hinweis: Die Hessischen Landestickets gelten im gesamten Übergangsbereich zum VRN – also auch in den Nichthessischen ÜT-Gebieten, und nicht nur im LK Bergstraße. <i>„Der RMV/VAB-Übergangstarif wird seit dem Jahr 2025 ausschließlich digital über die RMV-App, DB Navigator App und DB-Fahrkartenautomaten vertrieben.“</i> Wir weisen darauf hin, dass der VAB/RMV-Übergangstarif im RMV ganz normal auf allen Vertriebswegen angeboten wird. Die Busunternehmen in der VAB haben entschieden, ihn nicht mehr im Busdrucker anzubieten.	Tarife (Kap. IV-9.1 Tarifgebiete, S. 3); - Korrekturen zur Gültigkeit Landesticket - Korrekturen zum Übergangstarif RMV/VAB	Aufgenommen
8.4	04.02.2026	RMV	Tarif	Kap. IV-9.4 Vertrieb, S. 4 <i>„Fahrkarten des Übergangstarifs zur VAB werden ebenfalls nur digital verkauft.“</i> Wir weisen darauf hin, dass der VAB/RMV-Übergangstarif im RMV ganz normal auf allen Vertriebswegen angeboten wird. Die Busunternehmen in der VAB haben entschieden, ihn nicht mehr im Busdrucker anzubieten.	Fahrkartenvertrieb (Kap. IV-9.4 Vertrieb, S. 4): - Korrektur zum Übergangstarif RMV/VAB	Aufgenommen
8.5	04.02.2026	RMV	Tarif	Kap. IV-9.5 Weiterentwicklung Tarife, S. 4 Hinweis: Die Stufe 2 der EAV zum D-Ticket ist inzwischen umgesetzt.	Weiterentwicklung Tarife (Kap. IV-9.5, S. 4): Hinweis: Die Stufe 2 der EAV zum D-Ticket ist inzwischen umgesetzt.	Aufgenommen
8.6	04.02.2026	RMV	Fahrzeuge	Kap. IX Fahrzeuge IX-1 Bestandsaufnahme, S. 1 Analog zu den Regelungen im RMV-Regionalverkehr regen wir an, Verstärkerfahrten auch mit Regelfahrzeugen (Kategorie A) durchführen zu lassen. Das maximale Alter der Fahrzeuge wird mit 10 Jahren (Kategorie A) bzw. 15 Jahren (Kategorie B) angegeben. Beim RMV ist gemäß Anlage 2 Mindestanforderung an die Fahrzeuge ein maximales Alter von 8 Jahren vorgesehen. Im Fall einer Vertragsverlängerung gemäß § 2 Absatz 3 VSV erhöht sich das maximale Fahrzeugalter um maximal 13 Monate je ausgeübter Verlängerungsoption. Für Ersatzfahrzeuge gibt es keine Altersvorgabe. Wir regen an, entsprechende Vorgaben auch für den NVP des Odenwaldkreises zu übernehmen.	Fahrzeuge (IX-1 Bestandsaufnahme, S. 1): - Analog zu den Regelungen im RMV-Regionalverkehr regen wir an, Verstärkerfahrten auch mit Regelfahrzeugen (Kategorie A) durchführen zu lassen. - Das maximale Alter der Fahrzeuge wird mit 10 Jahren (Kategorie A) bzw. 15 Jahren (Kategorie B) angegeben. Beim RMV ist gemäß Anlage 2 Mindestanforderung an die Fahrzeuge ein maximales Alter von 8 Jahren vorgesehen. Im Fall einer Vertragsverlängerung gemäß § 2 Absatz 3 VSV erhöht sich das maximale Fahrzeugalter um maximal 13 Monate je ausgeübter Verlängerungsoption. Für Ersatzfahrzeuge gibt es keine Altersvorgabe. Wir regen an, entsprechende Vorgaben auch für den NVP des Odenwaldkreises zu übernehmen.	Kenntnisnahme Das Fahrzeughöchstalter sollte mit der Laufzeit des Verkehrsvertrags übereinstimmen (Neufahrzeuge bei Betriebsstart). Ein Höchstalter von 8 Jahren wird aus wirtschaftlichen Gründen als zu niedrig angesehen - insbesondere angesichts gestiegener Beschaffungskosten und Erfüllung Qualitätsstandards. Die Beschränkung berücksichtigt auch nicht die deutlich höheren Beschaffungskosten wenn Elektrobusse ausgeschrieben würden.
8.7	04.02.2026	RMV	Fahrzeuge	Kap. IX-3 Anforderungsprofil Kap. IX-3.2 Barrierefreiheit, S. 5 Im NVP Entwurf wird im Zusammenhang sowohl mit der ersten Sondernutzungsfläche als auch mit der zweiten Sondernutzungsfläche bei Gelenkbussen die Formulierung „ist vorzusehen“ verwendet. Wir schlagen vor, stattdessen den Ausdruck „ist verpflichtend“ zu verwenden.	Fahrzeuge Anforderung Barrierefreiheit (Kap. IX-3.2 Barrierefreiheit, S. 5): Zweiten Sondernutzungsfläche bei Gelenkbussen: Vorschlag Formulierung „ist verpflichtend“ statt „ist vorzusehen“.	Kenntnisnahme Werden Gelenkbusse überwiegend in der Schülerbeförderung eingesetzt, kann eine erhöhte Sitzplatzzahl durch Wegfall der 2.Sondernutzungsfläche sinnvoll sein. Die Bauweise des Busses ist aber so zu gestalten, dass eine spätere Umrüstung zu einer 2. Sondernutzungsfläche möglich ist.
8.8	04.02.2026	RMV	Fahrzeuge	IX-3.4 Fahrgastinformation, S. 7 Im Zusammenhang mit der Information zur nächsten Haltestelle über eine optische Anzeige wird ein breiter TFT- Bildschirm bzw. bei Fahrzeugen der Kategorie B1 eine LED-Anzeige genannt. Wir weisen darauf hin, dass seitens des RMV TFT Widescreen-Flachbildschirme gefordert werden.	Optische Fahrgastinformation in Fahrzeugen (IX-3.4 Fahrgastinformation, S. 7): Im Zusammenhang mit der Information zur nächsten Haltestelle über eine optische Anzeige wird ein breiter TFT- Bildschirm bzw. bei Fahrzeugen der Kategorie B1 eine LED-Anzeige genannt. Wir weisen darauf hin, dass seitens des RMV TFT Widescreen-Flachbildschirme gefordert werden.	Kenntnisnahme Details werden nach dem aktuellen technischen Stand in den Ausschreibungsunterlagen definiert.
8.9	04.02.2026	RMV	Allgemein	Quellenverzeichnis Im Quellenverzeichnis wird der verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main des RMV benannt. Darüber hinaus möchten wir auf die Maßnahmenpläne des RMV verweisen und um Berücksichtigung bitten. Der zweiteilige RMV-Maßnahmenplan "Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr" gibt im ersten Band Entscheiderinnen und Entscheidern einen strategischen Überblick und zeigt Best-Practice-Beispiele. Der Planungsleitfaden im zweiten Teil richtet sich an die umsetzenden Akteure und umfasst wichtige rechtliche Rahmenbedingungen, Empfehlungen des RMV zur konkreten Umsetzung sowie Aspekte zur Finanzierung. Ergänzt wird der Maßnahmenplan durch Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen im dritten Band "Gestaltungsrichtlinien für Haltestellen und Wartehallen im RMV-Verbundgebiet". https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung	Quellenverzeichnis: - Aufnahme Publikation RMV-Maßnahmenplan "Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr"	Aufgenommen

Lfd. Nr	Datum	Institution	Themenbereich	Rückmeldung	Rückmeldung mit Schwerpunkten	Bewertung OREG
8.10	04.02.2026	RMV	Allgemein	Der Maßnahmenplan Park+Ride des RMV beinhaltet stationsbezogen Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Park+Ride-Angebotes. Der Maßnahmenplan richtet sich an die Gremien und Verwaltung der Städte und Gemeinden und soll einen Anstoß geben, geeignete Maßnahmen einzuleiten. https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung	Quellenverzeichnis: - Aufnahme Publikation Maßnahmenplan Park+Ride des RMV	Kenntnisnahme
8.11	04.02.2026	RMV	Allgemein	Mit dem „Maßnahmenplan Fahrrad und ÖPNV“, hat der RMV Konzepte und Anregungen für die Zukunft mit einer besseren Vernetzung und Nutzung vorgelegt. Der RMV, dem selbst keine Bahnhöfe oder Fahrradabstellanlagen gehören, möchte damit Anregungen und Impulse für die weitere Entwicklung geben. Der Maßnahmenplan führt die verschiedenen, im Verbundgebiet bereits realisierten Projekte und Angebote zusammen. Er ist eine Handreichung für Partner aus dem Verkehrsbereich, den Kommunen und den Fördermittelgebern, mit denen weitere Ideen realisiert werden können. Er steht Interessierten wie politischen Vertretern, Verbandsmitgliedern oder Fachplanern zur Verfügung. Der Maßnahmenplan soll motivieren, weitere Projekte zu beginnen. In Kooperation mit unterschiedlichen Partnern unterstützt der RMV dabei die Planung und Errichtung weiterer Anlagen. https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung	Quellenverzeichnis: - Aufnahme Publikation „Maßnahmenplan Fahrrad und ÖPNV“	Kenntnisnahme
9.1	06.02.2026	Hessen mobil	Rechtsrahmen	Gesetzliche Vorgaben für den Nahverkehrsplan Gesetzliche Vorgaben für Nahverkehrspläne (NVP) enthalten v. a. § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie § 14 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG). Im Folgenden wird auf die Berücksichtigung dieser gesetzlichen Vorgaben für den NVP eingegangen. Vorgaben aus § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) <i>§ 8 Abs. 3 PBefG besagt u. a.: „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.“</i> Da die genannte Frist verstrichen ist, ist davon auszugehen, dass der in § 8 Abs. 3 PBefG beschriebene Zustand nun schnellstmöglich herzustellen ist. Der Begriff „vollständige Barrierefreiheit“ wird für die bauliche Infrastruktur in Kapitel VIII-2.4 anhand der aktuell gültigen Regelwerke definiert, sodass die Anforderungen an den Vorgaben aus § 8 Abs. 3 PBefG ausgerichtet werden konnten. Für die Fahrzeuge und Fahrgastinformation fehlt diese explizite Herleitung des Begriffs „vollständige Barrierefreiheit“. Die Herleitung des Begriffs „vollständige Barrierefreiheit“ für alle Komponenten ist jedoch notwendig, um den Vorgaben des § 8 Abs. 3 PBefG zu entsprechen und sollte aus Sicht von Hessen Mobil noch ergänzt werden.	Vollständige Barrierefreiheit der Haltestellen: - da vom Personenbeförderungsgesetz gesetzte Frist zur Umsetzung verstrichen ist, wird angenommen, dass Umsetzung jetzt schnellstmöglich umzusetzen ist. - Herleitung des Begriffs "vollständige Barrierefreiheit" fehlt für die Komponenten Fahrzeuge und Fahrgastinformation	Kenntnisnahme Eine vollständige Barrierefreiheit wird nur dort erreicht, wo alle Komponenten des Systems zusammenpassen und eine Barrierefreiheit über die ganze Wegekette erlauben (vgl. Kapitel V-3-2). Aus diesem Grund halten wir eine Definition der vollständigen Barrierefreiheit für einzelne Komponenten als nicht zielführend. Bei den Anforderungen an die Fahrzeuge wurden die Barrierefreiheit gemäß den gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt. Bei der Fahrgastinformation fehlen derzeit Konzepte und Vorgaben (auch seitens des RMV) wie die Fahrgastinformation für Menschen mit Sehbehinderung oder kognitiven Einschränkungen verbessert und vereinheitlicht werden kann. Die Geschwindigkeit der Umsetzung des barrierefreien Haltestellenausbaus hängt neben den Fördermitteln von der finanziellen Ausstattung der Kommunen ab.
9.2	06.02.2026	Hessen mobil	Rechtsrahmen	Vorgaben des § 14 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) Die in § 14 Abs. 4 Nr. 1 – 7 ÖPNVG benannten Mindestinhalte sind im Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans hinreichend abgehandelt. Allerdings sollten die entwickelten Maßnahmen aus Sicht von Hessen Mobil in einem eigenen Kapitel dargestellt, gebündelt und priorisiert werden. Als Darstellungsform bieten sich Steckbriefe an. Zusätzlich empfehlen wir die lokalen Maßnahmen in den jeweiligen Gebietssteckbriefen aus Anlage VII-2 zu ergänzen. Des Weiteren sollten noch die Zuständigkeiten zur Umsetzung der konzipierten Maßnahmen konkreter benannt werden, sofern diese nicht ausschließlich durch den Aufgabenträger veranlasst werden können. Hieraus ginge im Sinne eines „Organisationskonzepts“ (§ 14 Abs.4 Nr. 8 ÖPNVG) hervor, welche Beteiligten (z. B. benachbarte Aufgabenträger, Verkehrsverbund etc.) zusammenwirken müssen, damit die Umsetzung eines Vorhabens gelingen kann.	Angebotskonzept: - Darstellung in eigenen Kapitel - Bündelung und Priorisierung der Maßnahmen - Lokale Maßnahmen in Gebietssteckbriefe aufnehmen - Zuständigkeiten für Umsetzung als "Organisationskonzept" darstellen	Aufgenommen Angebotskonzept ist in Kapitel VI-12 mit Tabellen und in Anlage VI-1 als Liniensteckbriefe aufgeführt. Ein Organisationsdiagramm wurde in der Einleitung ergänzt. Es fehlen allerdings wie im Vorgängerplan konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der Anforderungen/Mängelbeseitigung in den Themenfelder Haltestellen (hier liegt die Verantwortung bei den Kommunen) Fahrgastinformation und Fahrzeuge (dieses Thema wird über die künftigen Ausschreibungen abgedeckt).

Lfd. Nr	Datum	Institution	Themenbereich	Rückmeldung	Rückmeldung mit Schwerpunkten	Bewertung OREG
9.3	06.02.2026	Hessen mobil	Intermodal	Gemäß § 4 Abs. 3 ÖPNVG sollen die verschiedenen Angebote des ÖPNV untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden. Außerdem müssen die Nahverkehrspläne gemäß § 14 Abs. 3 u. a. den Anforderungen der §§ 3 und 4 ÖPNVG entsprechen. Das Thema Intermodalität spielt im vorliegenden Entwurf nur eine untergeordnete Rolle. Aus Sicht von Hessen Mobil sollten u. a. die folgenden Aspekte im Anforderungsprofil und bei der Maßnahmenentwicklung behandelt werden (vgl. Empfehlungen für die Fortschreibung lokaler Nahverkehrspläne in Hessen, Kap. 3.3): • Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im ÖPNV (auch auf überwiegend vom Freizeitverkehr genutzten Linien), • Einrichtung sicherer und qualitativ hochwertiger Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an allen relevanten Haltestellen, insbesondere an allen Haltestellen des Schienenverkehrs und Umsteigehaltestellen, • Empfehlungen zu Park&Ride-Parkplätzen an festgelegten Haltestellen, • Verortung von Car- und Bikesharing-Angeboten an Haltestellen, • Hinweise zur Verfügbarkeit verkehrsträgerübergreifender Informationen und Tarife, • Weiterentwicklung von wichtigen Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen (einheitliche Verknüpfung und Übergangspunkt zu mehreren Verkehrsangeboten).	Intermodalität: - Gemäß §4 Abs. 3 ÖPNVG sollen die verschiedenen Angebote des ÖPNV untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden. Außerdem müssen die Nahverkehrspläne gemäß § 14 Abs. 3 u. a. den Anforderungen der §§ 3 und 4 ÖPNVG entsprechen. - Intermodalität sollte im Anforderungsprofil und bei der Maßnahmenentwicklung behandelt werden.Dazu gehören - Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im ÖPNV (auch auf überwiegend vom Freizeitverkehr genutzten Linien), - Einrichtung sicherer und qualitativ hochwertiger Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an allen relevanten Haltestellen, insbesondere an allen Haltestellen des Schienenverkehrs und Umsteigehaltestellen, - Empfehlungen zu Park&Ride-Parkplätzen an festgelegten Haltestellen, - Verortung von Car- und Bikesharing-Angeboten an Haltestellen, - Hinweise zur Verfügbarkeit verkehrsträgerübergreifender Informationen und Tarife, - Weiterentwicklung von wichtigen Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen (einheitliche Verknüpfung und Übergangspunkt zu mehreren Verkehrsangeboten).	Kenntnisnahme Die Umsetzung der genannten Maßnahmen liegt überwiegend in kommunaler Hand. Aufgrund der finanziellen Situation der meisten Kommunen ist eine konkrete Umsetzung nicht absehbar. Priorität hat hier der barrierefreie Haltestellenausbau. Für privatwirtschaftliche Sharing-Systeme fehlt den Kommunen im odenwaldkreis die notwendige Einwohnerzahl bzw. Bevölkerungsdichte.
9.4	06.02.2026	Hessen mobil	Dekarbonisierung	Vorgaben des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) Aus Sicht von Hessen Mobil wird in Kapitel IX noch nicht hinreichend dargestellt, wie die Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG eingehalten werden sollen. Es sollte eine Bilanzierung der aktuell eingesetzten Fahrzeugflotte in Bezug auf die Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG im Entwurf dargestellt werden. Außerdem empfiehlt es sich, die Zielwerte und Zeithorizonte im Sinne des SaubFahrzeugBeschG (welcher Anteil der Flotte soll bis wann mit alternativen Antriebstechnologien im Einsatz sein) im Anforderungsprofil des NVP darzulegen. Die Aussage zur Umsetzung bei der nächsten Ausschreibung von Verkehrsleistungen ist unkonkret. Für die anstehende Neuvergabe der Linienbündel Nord und Süd im Jahr 2029 sollten konkretere Angaben zur Einhaltung des SaubFahrzeugBeschG im Entwurf gemacht werden.	Umsetzung Vorgaben des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG): - Konkretisierung der Maßnahmen - Angaben zur Einhaltung in den LB Nord und Süd	Kenntnisnahme Es existiert eine Machbarkeitsstudie zur Einsatzmöglichkeit von Bussen mit alternativen Antrieben im Odenwaldkreis, auf die im NVP verwiesen wird. Die Umsetzung hängt von den technischen und finanziellen Rahmenbedingungen ab. Für die Entwicklung bis 2029 bestehen diesbezüglich zum derzeitigen Zeitpunkt noch deutliche Unsicherheiten.
9.5	06.02.2026	Hessen mobil	Haltestellen	Kap. I (Zusammenfassung), S. 15 Der Verweis zur Einhaltung der Vorgaben aus DIN-Normen beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen wird begrüßt. Die angegebene Bordsteinhöhe von 20 cm ist jedoch keine Vorgabe aus einer DIN-Norm. Stattdessen wird in der DIN 18040-3 das maximal zulässige horizontale und vertikale Spaltmaß zwischen Einstiegs- und Bordsteinkante mit 5 cm angegeben.	Vorgaben aus DIN-Normen beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen (Kap. I (Zusammenfassung), S. 15): - Der Verweis zur Einhaltung der DIN-Normen wird begrüßt. - Die angegebene Bordsteinhöhe von 20 cm ist jedoch keine Vorgabe aus einer DIN-Norm. Stattdessen wird in der DIN 18040-3 das maximal zulässige horizontale und vertikale Spaltmaß zwischen Einstiegs- und Bordsteinkante mit 5 cm angegeben.	Kenntnisnahme In der Zusammenfassung werden Anforderungen nur verkürzt wiedergegeben. In Kapitel VIII-2.4 wird auf das Spaltmaß eingegangen.
9.6	06.02.2026	Hessen mobil	Rechtsrahmen	Kap. III-2.3, S. 8 Wir empfehlen die Vorgaben aus § 8 Abs. 3 PBefG im Kapitel III 2.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) aufzuführen und nicht beim Behindertengleichstellungsgesetz (BGG). Hinweis: Die Umsetzung von gesetzlichen Vorgaben aus Kapitel III-2 im Entwurf könnte zusätzlich mit Verweisen auf die entsprechenden Textstellen in Kapitel III-2 dokumentiert werden.	Vollständige Barrierefreiheit (Kap. III-2.3, S. 8): - Wir empfehlen die Vorgaben aus § 8 Abs. 3 PBefG im Kapitel III 2.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) aufzuführen und nicht beim Behindertengleichstellungsgesetz (BGG). - Hinweis: Die Umsetzung von gesetzlichen Vorgaben aus Kapitel III-2 im Entwurf könnte zusätzlich mit Verweisen auf die entsprechenden Textstellen in Kapitel III-2 dokumentiert werden.	Aufgenommen
9.7	06.02.2026	Hessen mobil	Rechtsrahmen	Kap. III-3, S. 9-10 Wir empfehlen hier der Vollständigkeit halber auch das Mobilitätsfördergesetz (MobFöG) zu nennen, das in Hessen die Förderung zum Aus- und Neubaumaßnahmen von Verkehrsinfrastruktur auf Landesebene regelt.	Nennung Mobilitätsförderungsgesetz (Kap. III-3, S. 9-10): - Wir empfehlen hier der Vollständigkeit halber auch das Mobilitätsfördergesetz (MobFöG) zu nennen, das in Hessen die Förderung zum Aus- und Neubaumaßnahmen von Verkehrsinfrastruktur auf Landesebene regelt.	Aufgenommen Das Mobilitätsfördergesetz (MobFöG) und das Hessische Nahmobilitätsgesetz (NahMobG) wurden im Kapitel III Rechtsrahmen ergänzt.
9.8	06.02.2026	Hessen mobil	Allgemein	Kap. IV-1.4, S.6 Der NVP erwähnt die Wichtigkeit des Zusammenwirkens von Regional- und Verkehrsplanung und verweist hier auch auf den Regionalplan Südhessen. Allerdings werden diese „Leitbilder“ nicht konkret benannt. In diesem Kapitel sollte daher folgender Verweis im Sinne einer Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung ergänzt werden: Bei der Planung von neuen Gewerbe- und Einzelhandelsstandorten ist es wichtig, eine gute Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund zu gewährleisten, auch wenn ihnen eine lokale geringere ÖPNV-Relevanz zugeschrieben wird. Somit werden MIV-Fahrten eingespart und mobilitätseingeschränkte Personen oder nicht-motorisierte Bevölkerungsteile (Jugendliche, Seniorinnen und Senioren etc.) nicht ausgeschlossen. Zu ergänzen bei der Unterüberschrift „Raumstruktur“: Neue Baugebiete (Wohn-, Gewerbe-, Einzelhandel) sollten im Sinne des Prinzips der „nahverkehrsorientierten Siedlungsentwicklung“ möglichst an vorhandenen oder geplanten ÖPNV-/ SPNV-Achsen bzw. Haltestellen entwickelt werden. Dies bewirkt eine Stärkung des Umweltverbunds.	Nennung Leitbilder aus Regionalplan (Kap. IV-1.4, S.6): - Ergänzung Verweis im Sinne einer Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung: Bei der Planung von neuen Gewerbe- und Einzelhandelsstandorten ist es wichtig, eine gute Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund zu gewährleisten, auch wenn ihnen eine lokale geringere ÖPNV-Relevanz zugeschrieben wird. Somit werden MIV-Fahrten eingespart und mobilitätseingeschränkte Personen oder nicht-motorisierte Bevölkerungsteile (Jugendliche, Seniorinnen und Senioren etc.) nicht ausgeschlossen. - bei der Unterüberschrift „Raumstruktur“ ergänzen: Neue Baugebiete (Wohn-, Gewerbe-, Einzelhandel) sollten im Sinne des Prinzips der „nahverkehrsorientierten Siedlungsentwicklung“ möglichst an vorhandenen oder geplanten ÖPNV-/ SPNV-Achsen bzw. Haltestellen entwickelt werden. Dies bewirkt eine Stärkung des Umweltverbunds.	Aufgenommen Die Planungsgrundsätze aus dem Regionalplan wurden im Kapitel V-2.2 aufgenommen
9.9	06.02.2026	Hessen mobil	Barrierefreiheit	Kap. V-3.2, S. 15-19 Wir empfehlen in diesem Kapitel, in dem grundlegende Anforderungen an die Barrierefreiheit und Informationen zu deren Umsetzung formuliert werden, bereits grobe Zeithorizonte zu ergänzen, bis wann einzelne Zwischenziele und die vollständige Barrierefreiheit erreicht werden sollen.	Zeithorizonte für Umsetzung Anforderungen Barrierefreiheit (Kap. V-3.2, S. 15-19): Wir empfehlen in diesem Kapitel, in dem grundlegende Anforderungen an die Barrierefreiheit und Informationen zu deren Umsetzung formuliert werden, bereits grobe Zeithorizonte zu ergänzen, bis wann einzelne Zwischenziele und die vollständige Barrierefreiheit erreicht werden sollen.	Kenntnisnahme Aus den zur Stellungnahme 9.1 genannten Gründen und der unterschiedlichen finanziellen Möglichkeiten der Kommunen, kann ein Zeithorizont kaum abgeschätzt werden. Zudem läge dieser deutlich außerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplan.

Lfd. Nr	Datum	Institution	Themenbereich	Rückmeldung	Rückmeldung mit Schwerpunkten	Bewertung OREG
9.10	06.02.2026	Hessen mobil	Bestandsaufnahme	Kap. VI-4, S. 1-4 Grundsätzlich begrüßt Hessen Mobil die Bilanzierung des vorherigen Nahverkehrsplans für den Odenwaldkreis im vorliegenden Entwurf. Es werden jedoch lediglich Maßnahmen aus dem Themenfeld Angebot aufgeführt. Eine vollständige Bilanzierung wurde nicht vorgenommen. Eine Darstellung in Tabellenform würde die Übersichtlichkeit grundsätzlich verbessern.	Bilanzierung Maßnahmen aus NVP 2019 (Kap. VI-4, S. 1-4): - die Bilanzierung des vorherigen Nahverkehrsplans für den Odenwaldkreis im vorliegenden Entwurf wird begrüßt. Es werden jedoch lediglich Maßnahmen aus dem Themenfeld Angebot aufgeführt. - Eine vollständige Bilanzierung wurde nicht vorgenommen. Eine Darstellung in Tabellenform würde die Übersichtlichkeit grundsätzlich verbessern.	Kenntnisnahme Im NVP 2019 wurden konkrete Maßnahmen nur für die Konzeption der Linien und Verknüpfungen definiert, die im aktuellen Entwurf in Kapitel VI-4 bilanziert werden. Für die anderen Bereiche enthält der NVP 2017 nur eine Definition der Anforderungen, die bei Ausschreibungen berücksichtigt wurden.
9.11	06.02.2026	Hessen mobil	Bestandsaufnahme	Kap. VIII-1, S. 1-18 Bei der Bestandsaufnahme zum Ausbaustandes der barrierefreien Haltestellen im Landkreis sollte unterschieden werden zwischen „vollständig barrierefrei“ ausgebauten Haltestellen, die den Festlegungen des Anforderungsprofils entsprechen, und sonstigen barrierefrei ausgebauten Haltestellen, die vermutlich nach einem veralteten Stand der Technik ausgebaut sind. Die Summe könnte ansonsten irreführend sein. Hinweis zu Fußnote 1: Die Vorgaben zu Barrierefreiheit an Haltestellen aus dem Maßnahmenplan des RMV beziehen sich teilweise auf das Haltestelleninfoblatt von Hessen Mobil. Das Haltestelleninfoblatt ist nicht mehr aktuell. Verweise, die sich auf Inhalte aus dem Haltestelleninfoblatt beziehen, sollten daher entfallen.(Der Hinweis gilt auch für Kap. VIII-2.4.1) Die Angabe der Bordsteinhöhe von mindestens 20 cm im Zusammenhang mit der Länge von Haltestellen ist insofern inkonsistent, als das im nächsten Kapitel (VIII-2.4.4 Bordsteinhöhe) von Bordsteinhöhen zwischen 18 cm und 24 cm nach Norm geschrieben wird. Grundsätzlich sollte in jedem Fall das maximal zulässige vertikale und horizontale Spaltmaß gemäß DIN 18040-3 von 5 cm eingehalten werden. Wir empfehlen hier eindeutige, mit der angegebenen fahrzeugseitigen Einstiegshöhe von 27 cm übereinstimmende Bordsteinhöhen festzulegen.	Bestandsaufnahme zum Ausbaustandes der barrierefreien Haltestellen im Landkreis - es sollte zwischen „vollständig barrierefrei“ ausgebauten Haltestellen und sonstigen barrierefrei ausgebauten Haltestellen unterschieden werden. - Die Vorgaben zu Barrierefreiheit an Haltestellen aus dem Maßnahmenplan des RMV (Fußnote 1) beziehen sich teilweise auf das Haltestelleninfoblatt von Hessen Mobil. Das Haltestelleninfoblatt ist nicht mehr aktuell. Verweise, die sich auf Inhalte aus dem Haltestelleninfoblatt beziehen, sollten daher entfallen. (Der Hinweis gilt auch für Kap. VIII-2.4.1) - Die Angabe der Bordsteinhöhe von mindestens 20 cm im Zusammenhang mit der Länge von Haltestellen ist insofern inkonsistent, als das im nächsten Kapitel (VIII-2.4.4 Bordsteinhöhe) von Bordsteinhöhen zwischen 18 cm und 24 cm nach Norm geschrieben wird. Grundsätzlich sollte in jedem Fall das maximal zulässige vertikale und horizontale Spaltmaß gemäß DIN 18040-3 von 5 cm eingehalten werden. Wir empfehlen hier eindeutige, mit der angegebenen fahrzeugseitigen Einstiegshöhe von 27 cm übereinstimmende Bordsteinhöhen festzulegen.	Kenntnisnahme Der Halstellenausbau ist Aufgabe der Straßenbaulastträger. Aufgrund der vielen Anforderungen an eine "vollständig" barrierefreie Haltestelle ist eine Bewertung nach einheitlichen Kriterien von den Kommunen nicht zu leisten. Angesichts des großen Nachholbedarfs sieht es die OREG als vordringlich an, zunächst nicht barrierefreie Haltestellen auszubauen, bevor Mängel an bestehenden barrierefreien Haltestellen beseitigt werden. Der Hinweis zum Maßnahmenplan des RMV steht im Widerspruch zur Stellungnahme Nr. 8.9 des RMV. Hier vermissen wir konsistente Vorgaben.
9.12	06.02.2026	Hessen mobil	Barrierefreiheit	Kap. VIII-2.4.9, S. 14 Aus Sicht von Hessen Mobil sollte sich in Nahverkehrsplänen auch mit der Frage auseinandergesetzt werden, wie der Rufbusverkehr mit Personenkraftwagen (PKW) barrierefrei gestaltet werden kann. Hierbei ist auch die Infrastruktur zu betrachten. Eine Ergänzung im vorliegenden Entwurf wird empfohlen. Bei lokalen Zwängen, die einen vollständige barrierefreien Ausbau unmöglich machen, sollte trotzdem der bestmögliche Zustand in Hinblick auf die Barrierefreiheit angestrebt werden. Bei Fördermaßnahmen können Einzelfalllösungen mit dem Dezernat Verkehrsinfrastrukturförderung von Hessen Mobil abgestimmt werden. Bei der Ausnahme vom barrierefreien Ausbau aufgrund von zu geringer Frequentierung sollte eine Mindestanzahl von täglichen Ein- und Aussteigern benannt werden, die aus Sicht des Aufgabenträgers einen barrierefreien Ausbau noch rechtfertigt. Eine Ergänzung im vorliegenden Entwurf wird empfohlen.	Barrierefreiheit Haltestellen (Kap. VIII-2.4.9, S. 14): - Beachtung Infrastruktur für Barrierefreiheit Rufbus-Verkehr. Ergänzung der Vorgaben. - Bei lokalen Zwängen, die einen vollständige barrierefreien Ausbau unmöglich machen, sollte trotzdem der bestmögliche Zustand in Hinblick auf die Barrierefreiheit angestrebt werden. - Bei Fördermaßnahmen können Einzelfalllösungen mit dem Dezernat Verkehrsinfrastrukturförderung von Hessen Mobil abgestimmt werden. - Bei der Ausnahme vom barrierefreien Ausbau aufgrund von zu geringer Frequentierung sollte eine Mindestanzahl von täglichen Ein- und Aussteigern benannt werden, die aus Sicht des Aufgabenträgers einen barrierefreien Ausbau noch rechtfertigt. Eine Ergänzung im vorliegenden Entwurf wird empfohlen.	Kenntnisnahme Anforderungen zur Barrierefreiheit im Rufbusverkehr sind in Kapitel IX-3.2 benannt. Im Kapitel V-3.2 ist die Mindestanzahl mit einer schulwerktäglichen Frequentierung unter 25 Fahrgästen in der Summe über alle Mastpositionen und Fahrtrichtungen angegeben.
9.13	06.02.2026	Hessen mobil	Barrierefreiheit	Kap. VIII-5.1 Im Zuge der Bearbeitung des Fortschreibungsprozesses wurden durch den beauftragten Gutachter die Pläne zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern abgefragt. Hessen Mobil hat am 17.11.2025 per Mail eine Rückmeldung zu den Haltestellen in seiner Zuständigkeit gegeben. In Kapitel VIII-5.1 werden jedoch trotz dieser Rückmeldung lediglich die Ausbauplanungen der Kommunen wiedergegeben. Aus Sicht von Hessen Mobil sollte hier die Ausbauplanung aller Straßenbaulastträger im Odenwaldkreis berücksichtigt werden. Hinweis: Im Odenwaldkreis wurden im Jahr 2025 15 Haltestellen durch Hessen Mobil barrierefrei ausgebaut. Mindestens 35 weitere Haltestellen befinden sich zurzeit im Bau oder werden unter Federführung der Abteilung Mobilität und Radverkehr von Hessen Mobil aktiv beplant. Weshalb diese Entwicklung trotz Abfrage nicht in den Entwurf eingeflossen ist kann nicht nachvollzogen werden. Wir regen daher an im Zuge der Erstellung der Beschlussfassung die Zahlen zu aktualisieren, damit diese korrekt in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden können. Hierzu sollte ein gesonderter Termin mit Hessen Mobil zur Abstimmung über das Fachdezernat Öffentlicher Personenverkehr vereinbart werden. In dem Satz: „Diese können für den barrierefreien Halstellenausbau Fördermittel gemäß hessischen Mobilitätsfördergesetz beantragen“ sollte „Diese“ durch „Die Kommunen“ ersetzt werden.	Barrierefreiheit Haltestellen (Kap. VIII-5.1 und Anlage VIII-1) - Rückmeldung zu den Haltestellen von Hessen Mobil in der Halstellenauflistung nicht berücksichtigt. - Hinweis: Im Odenwaldkreis wurden im Jahr 2025 15 Haltestellen durch Hessen Mobil barrierefrei ausgebaut. Mindestens 35 weitere Haltestellen befinden sich zurzeit im Bau oder werden unter Federführung der Abteilung Mobilität und Radverkehr von Hessen Mobil aktiv beplant. - Wir regen daher an im Zuge der Erstellung der Beschlussfassung die Zahlen zu aktualisieren, damit diese korrekt in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden können. Hierzu sollte ein gesonderter Termin mit Hessen Mobil zur Abstimmung über das Fachdezernat Öffentlicher Personenverkehr vereinbart werden. - Ersatz „Diese“ durch „Die Kommunen“ im Satz: „Diese können für den barrierefreien Halstellenausbau Fördermittel gemäß hessischen Mobilitätsfördergesetz beantragen“	Aufgenommen Der Satz zu den Fördermitteln wurde geändert. Die Haltestellentabelle wurde gemäß einer neuen Zulieferung von Hessen Mobil aktualisiert.

Lfd. Nr	Datum	Institution	Themenbereich	Rückmeldung	Rückmeldung mit Schwerpunkten	Bewertung OREG
9.14	06.02.2026	Hessen mobil	Bestandsaufnahme	Anlage VIII-1 In der Haltestellenliste fehlen noch wesentliche Angaben, die gemäß dem Textteil eigentlich in der Anlage enthalten sein sollen. So fehlt z. B. eine klare Zuordnung der zuständigen Baulastträger bei den einzelnen Haltestellen. Auch fehlt für die meisten Haltestellen noch das Zieldatum für den barrierefreien Ausbau oder eine begründete Ausnahme. In mehreren Fällen weicht zudem die Begründung der Ausnahme für einen geplanten Nichtausbau von den Ausnahmefällen aus Kap. VIII2.4.9 ab. Z. B. „wie bisher“, „keine erforderlichen Mittel“. Wir empfehlen außerdem eine Unterscheidung der Lage der Haltestelle in innerorts und außerorts, um die Zuständigkeit zu verdeutlichen, und zusätzlich, eine Unterscheidung des bisherigen Ausbauzustandes in teilweise und vollständig barrierefrei in die Anlage aufzunehmen. Außerdem bietet sich für eine verbesserte Übersichtlichkeit die Integration von weiteren Maßnahmen in die Liste an. Z. B. die Ausstattung weiterer Haltestellen mit DFI-Anzeigern und den geplanten Austausch von Haltestellenmasten. Auch hier sollten Zeithorizonte genannt werden. Dass die Anlage nicht allen Beteiligten im Anhörungsverfahren zur Verfügung gestellt wurde, widerspricht aus Sicht von Hessen Mobil der Intention des § 14 Abs. 7 ÖPNVG. Da die Zuordnung der Straßenbaulastträger auch ohne Rückmeldung durch die Kommunen möglich ist, ist unklar, ob es sich bei der Anlage VIII-1 um die finale Version handelt. Wir empfehlen für die Beschlussfassung die Anlage zu vervollständigen.	Barrierefreiheit Haltestellen (Anlage VIII-1): - wesentliche Angaben fehlen teilweise, die gemäß dem Textteil eigentlich in der Anlage enthalten sein sollen (Zuordnung der zuständigen Baulastträger Zieldatum für den barrierefreien Ausbau oder eine begründete Ausnahme) - In mehreren Fällen weicht zudem die Begründung der Ausnahme für einen geplanten Nichtausbau von den Ausnahmefällen aus Kap. VIII-2.4.9 ab. Z. B. „wie bisher“, „keine erforderlichen Mittel“. - Wir empfehlen außerdem eine Unterscheidung der Lage der Haltestelle in innerorts und außerorts, um die Zuständigkeit zu verdeutlichen, - und zusätzlich, eine Unterscheidung des bisherigen Ausbauzustandes in teilweise und vollständig barrierefrei in die Anlage aufzunehmen. - Integration von weiteren Maßnahmen in die Liste für bessere Übersichtlichkeit (z. B. die Ausstattung weiterer Haltestellen mit DFI-Anzeigern und den geplanten Austausch von Haltestellenmasten). Auch hier sollten Zeithorizonte genannt werden. - Dass die Anlage nicht allen Beteiligten im Anhörungsverfahren zur Verfügung gestellt wurde, widerspricht aus Sicht von Hessen Mobil der Intention des § 14 Abs. 7 ÖPNVG. - Da die Zuordnung der Straßenbaulastträger auch ohne Rückmeldung durch die Kommunen möglich ist, ist unklar, ob es sich bei der Anlage VIII-1 um die finale Version handelt. Wir empfehlen für die Beschlussfassung die Anlage zu vervollständigen.	Kenntnisnahme Die fehlenden Angaben resultieren daraus, das einige Straßenbaulastträger trotz mehrfacher Aufforderung keine Rückmeldung gegeben haben. Die Angaben zu den Ausnahmegründen wurden abweichend von den Vorgaben der OREG von den Kommunen gemacht.
9.15	06.02.2026	Hessen mobil	Fahrgastinformation	Kap. VIII-5.4, S. 30 Der Ausbau von Dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) sollte noch detaillierter ausgeführt werden. Wir empfehlen eine Übersicht zu geplanten DFI-Standorten im Entwurf zu ergänzen. Wenn die Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastinformation nach dem Zwei-SinnePrinzip nicht vorgesehen ist, sollten Ausnahmen definiert und konkret benannt werden.	Ausbau Dynamischen Fahrgastinformationssystemen (Kap. VIII-5.4, S. 30): - sollte noch detaillierter ausgeführt werden. - Empfehlung: Ergänzung Übersicht zu geplanten DFI-Standorten. - Wenn die Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastinformation nach dem Zwei-SinnePrinzip nicht vorgesehen ist, sollten Ausnahmen definiert und konkret benannt werden.	Aufgenommen Die bestehenden und geplanten Standorte wurden in Kapitel VIII in tabellarischer Form ergänzt. Kenntnisnahme Eine Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip gehört in Form einer DFI nur an Haltestellen der Kategorie A und E zur Mindestausstattung.
9.16	06.02.2026	Hessen mobil	Finanzierungskonzept	Kap. XI-2, S. 1-5 Es bietet sich an, in diesem Kapitel für eine verbesserte Übersicht alle Kostengruppen in einer Tabelle aufzuführen und aufzusummieren.	Finanzierung (Kap. XI-2, S. 1-5) - für eine verbesserte Übersicht alle Kostengruppen in einer Tabelle aufzuführen und aufzusummieren.	Kenntnisnahme
9.17	06.02.2026	Hessen mobil	Finanzierungskonzept	Kap. XI-2.2, S. 3 Für ein vollständiges Finanzierungskonzept sollten auch die Kosten für von den Verkehrsunternehmen erbrachten Leistungen je Linie angegeben werden.	Finanzierung (Kap. XI-2.2, S. 3): - Für ein vollständiges Finanzierungskonzept sollten auch die Kosten für von den Verkehrsunternehmen erbrachten Leistungen je Linie angegeben werden.	Kenntnisnahme In Hinblick auf zukünftige Ausschreibungen wird auf die linienweise Auflistung der Kosten verzichtet.
9.18	06.02.2026	Hessen mobil	Finanzierungskonzept	Kap. XI-3.2, S. 4 Der Hinweis auf das „FAQ von Hessen Mobil“ ist unkonkret. Konkreter wäre die Angabe der Homepage von Hessen Mobil mit Verweis auf das Dezernat Verkehrsinfrastrukturförderung und die dazugehörigen „Fragen und Antworten zur Förderung“. (https://mobil.hessen.de/foerderangebote/faqs)	Finanzierung (Kap. XI-3.2, S. 4): - Der Hinweis auf das „FAQ von Hessen Mobil“ ist unkonkret. Konkreter wäre die Angabe der Homepage von Hessen Mobil mit Verweis auf das Dezernat Verkehrsinfrastrukturförderung und die dazugehörigen „Fragen und Antworten zur Förderung“. (https://mobil.hessen.de/foerderangebote/faqs)	Aufgenommen
9.20	06.02.2026	Hessen mobil	Allgemein	Dezernat Verkehr Im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Odenwaldkreis bitten wir darum, Hessen Mobil einzubinden, sollten im Rahmen des NVP entlang klassifizierter Straßen Bushaltestellen, insbesondere im Nahbereich von LSA, umgebaut werden. Seitens des zuständigen Fachdezernates Verkehr Südhessen findet eine entsprechende Einbindung Dritter statt, wenn LSA grundhaft erneuert werden. Eine darüberhinausgehende Ertüchtigung von LSA hinsichtlich Busanforderungen, Bus-Priorisierungen o.ä. kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht in Aussicht gestellt werden.	Lichtsignalanlagen - Einbindung Hessen Mobil bei Umbau Haltestellenan klassifizierten Straßen, insbesondere im Nahbereich von Lichtsignalanlagen - Bus-Priorisierungen können derzeit nicht in Aussicht gestellt werden.	Kenntnisnahme
9.21	06.02.2026	Hessen mobil	Allgemein	Fachdezernat Intermodales Verkehrsmanagement und vernetzte Mobilität Die hessische regionale Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) RheinMain nimmt Anfang 2026 ihren Regelbetrieb auf. Ziel ist die Überwachung der Verkehrsqualität sowie die kurzfristige Minimierung oder Vermeidung von Störfällen im Basisnetz. Aktuell ist die VMZ auf das Rhein-Main-Gebiet begrenzt, eine spätere Ausweitung auf ganz Hessen ist jedoch vorgesehen und für den Odenwaldkreis von besonderer Bedeutung. Dadurch kann künftig auch der regionale ÖPNV von einer verbesserten Verkehrssteuerung profitieren. Strategien zur Einbindung des ÖPNV sind bereits mitgedacht und sollen künftig weiter ausgebaut werden. Die bisher entwickelten Strategien berücksichtigen bereits den ÖPNV, indem bei Netzüberlastungen dessen Nutzung empfohlen wird. Perspektivisch sollen weitere Verkehrsmittel und Mobilitätsdienste wie Fahrradverkehr, SharingAngebote oder Mitfahrportale einbezogen werden, um multimodale und effizientere Mobilitätslösungen zu fördern.	Regelbetrieb regionale Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) RheinMain ab Anfang 2026 Aktuell auf Rhein-Main-Gebiet begrenzt, Ausweitung auf ganz Hessen vorgesehen. Strategien zur Einbindung ÖPNV sind mitgedacht.	Kenntnisnahme
10	06.02.2026	Grundschule Beerfurth	Angebot	Die Grundschule Beerfurth hat zurzeit drei verschiedene Busabfahrtszeiten: •12.25 Uhr •13.30 Uhr •15.25 Uhr Der Wunsch der Eltern ist die Erweiterung einer zusätzlichen Abfahrtszeit um 14.30 Uhr. Kinder, die am Nachmittag in der Grundschule betreut werden und aus Ober-Kainsbach und Gersprenz kommen, müssen bis 15.25 Uhr auf eine Rückfahrt mit dem Bus "warten". Die Eltern wünschen sich eine weitere Abholzeit um 14.30 Uhr, damit die Kinder auch zuhause mehr Zeit mit der Familie verbringen und/oder Vereine und Freunde besuchen können. Die AWO Odenwaldkreis unterstützt und befürwortet diesen Antrag ebenfalls.	Zusätzliche Abfahrtszeit um 14.30 Uhr nach Ober-Kainsbach/Gersprenz	Kenntnisnahme Als Rahmenplan macht der NVP keine Aussagen zu konkreten Fahrplanlagen. Diese werden im Rahmen der Feinplanung im Vorfeld der Ausschreibung der Linienbündel festgelegt.

Lfd. Nr	Datum	Institution	Themenbereich	Rückmeldung	Rückmeldung mit Schwerpunkten	Bewertung OREG
11.1	11.02.2026	Grundschule Mossautal	Angebot	Laut aktuellem Fahrplan werden wir in der 1. Schulstunde durch die Linie 45 bedient, welche sowohl Ober-/Unter-Mossau als auch Güttersbach anfährt und die Kinder somit gegen 7.30 Uhr (Ober-/Unter-Mossau) und gegen 7.44 Uhr (aus Güttersbach kommend) die Schule erreichen. Unterrichtsbeginn ist bei uns um 7.50 Uhr. Ebenso werden wir durch die Buslinie 47 bedient, welche die Grundschul Kinder aus Hiltersklingen zu uns bringt. Hier ist die Ankunftszeit zur Zeit bei 7.45 Uhr. Zur zweiten Schulstunde, welche um 8.35 Uhr startet, werden wir zur Zeit ebenso von der Linie 47 bedient (Ankunft 8.30 Uhr an der Grundschule), als auch durch die Linie 45 (Ankunft 8:28 Uhr) bei uns an der Grundschule. Um 12.10 Uhr endet für die ersten Kinder der Unterricht nach der 5.Stunde. Hier fährt die Linie 45 um 12.15 Uhr und die Linie 47 ebenfalls um 12.15 Uhr. Um 13.05 Uhr endet die 6.Stunde. Auch hier gab es bisher den Bus 47 um 13.15 Uhr, sowie die Linie 45 um 13.20 Uhr. Auch gegen 15.00 Uhr nach Ende des Ganztages gab es bisher einen Bus, der sowohl Güttersbach, Ober-/Unter-Mossau als auch Hiltersklingen anfährt.	Aktueller Stand Grundschule Mossau: Linie 45 7.30 Uhr Ankunft Mossautal aus Ober-/Unter-Mossau 7.44 Uhr Ankunft Mossautal aus Güttersbach 8.28 Uhr Ankunft Mossautal 12.15 Uhr Abfahrt nach 5. Stunde 13.15 Uhr Abfahrt nach 6. Stunde 15.00 Uhr Abfahrt Linie 47 7.45 Uhr Ankunft Mossautal aus Hiltersklingen 8.30 UhrAnkunft Mossautal 13.15 Uhr Abfahrt 13.20 Uhr Abfahrt nach 6. Stunde 15.00 Uhr Abfahrt	Kenntnisnahme siehe Kommentar zur Stellungnahme 10
11.2	11.02.2026	Grundschule Mossautal	Angebot	Nun haben wir den neuen Nahverkehrsplan gesichtet und möchten nochmals benennen, welche Zeiten für die Grundschule Mossautal sinnvoll wären bzw. es wäre wichtig für uns als Rückmeldung, ob diese Zeiten nach wie vor bedient werden können, da dies für unseren schulischen Alltag und die Organisation von Unterricht und GTA sehr bedeutsam ist. Der Anlage Kap_VI_10_Schulverkehr S.21-23. haben wir nun Fahrzeiten entnehmen können, die uns nach Sichtung teils zu spät erschienen. Die Busse zur ersten Stunde (sowohl aus Hiltersklingen, als auch aus Ober-/Unter-Mossau sowie Güttersbach) sollten bis 7.45 Uhr spätestens die Schule erreicht haben. Voraussichtlich werden wir auch eine Betreuung ab 7.00 Uhr ab dem Schuljahr 26/27 anbieten. Sofern hier eine weitere Fahrt möglich wäre, welche die Grundschule Mossautal gegen 7.00 Uhr anfahren könnte, wäre dies natürlich ideal. Die Ankunft der Schulkinder zur 2. Schulstunde müsste ebenso bis spätestens 8.30 Uhr gewährleistet sein, da der Unterricht zur 2.Stunde ab 8.35 Uhr beginnt. Im Plan entnehmen wir zur Zeit eine Ankunft von 8.35 Uhr. Dies wäre zu spät. Die Abfahrt nach der 5.Stunde (Ende um 12.10 Uhr) wäre um 12.15 Uhr für die Grundschule Mossautal gut möglich. Ebenso die Abfahrt nach der 6.Stunde um 13.15 Uhr. Dies würde uns positiv entgegen kommen, da die Kinder hier oft noch lange Wartezeiten haben. Idealerweise wäre hier sogar eine Abfahrt ab 13.10 Uhr auch denkbar. Zudem wäre es weiterhin wichtig, dass die Grundschule Mossautal auch um 15.00 Uhr bzw. wie zur Zeit gegen 15.05 Uhr von einem Bus bedient werden kann, welcher die genannten Ortschaften anfährt.	Eckpunkte für Busverbindungen nach/von Grundschule Mossautal wichtig Ankunft bis 7.45 Uhr an der Schule Ankunft 7.00 Uhr für Betreuung wünschenswert Ankunft bis 8.30 Uhr zur 2. Stunde Abfahrt 12.15 Uhr nach der 5. Stunde Abfahrt 13.15 Uhr nach der 6. Stunde Abfahrt 15.00 Uhr	Kenntnisnahme siehe Kommentar zur Stellungnahme 10
12.1	12.02.2026	ADFC	Intermodal	Der Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2025–2029 wird gemäß § 8 Abs. 3 PBefG als verbindliche Rahmenplanung für die Sicherstellung einer ausreichenden, nachhaltigen und integrierten Mobilitätsversorgung beschlossen. Dieser Anspruch wird im Hinblick auf den Fahrradverkehr jedoch nicht eingelöst. Der Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2025–2029 formuliert den Anspruch einer nachhaltigen, intermodalen Mobilitätsentwicklung im ländlichen Raum. Dieses Ziel wird jedoch im Hinblick auf den Fahrradverkehr nicht ausreichend konkretisiert und planerisch untersetzt. Zwar wird der Fahrradverkehr implizit als Teil nachhaltiger Mobilität verstanden, er findet jedoch keine konkrete planerische Berücksichtigung. Der Fahrradverkehr wird im Dokument weder als eigenständige Verkehrsform noch als systematischer Bestandteil der Mobilitätskette berücksichtigt. Insbesondere fehlt eine strategische Einbindung des Fahrrads als Zubringer zum öffentlichen Personennahverkehr, obwohl dies gerade im ländlich geprägten Odenwaldkreis ein erhebliches Potenzial zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs darstellt.	Unzureichende Einbindung des Fahrradverkehrs	Kenntnisnahme Die Aussagen des PBefG zum NVP beziehen sich auf die Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Im Gegensatz zu einem Mobilitätskonzept oder einen Gesamtverkehrsplan trifft der NVP nur Aussagen zum ÖPNV. Planungen zum Fahrradverkehr liegen nicht in der Aufgabenträgerschaft der OREG.
12.2	12.02.2026	ADFC	Haltestellen	Die Planung von Haltestellen und Zugangsradien orientiert sich nahezu ausschließlich am Fußverkehr. Radverkehrsbezogene Aspekte wie sichere Fahrradabstellanlagen, Bike-and-RideAngebote, E-Bike-Infrastruktur oder die konfliktarme Führung des Radverkehrs im Umfeld von Haltestellen werden nicht thematisiert. Damit bleibt ein wesentlicher Hebel zur Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV ungenutzt. Damit bleibt der Nahverkehrsplan hinter dem integrativen Verkehrsverständnis zurück, das sowohl das PBefG (§ 8 Abs. 1) als auch das Hessische ÖPNV-Gesetz (HÖPNVG) zugrunde legen. Besonders kritisch ist, dass der Nahverkehrsplan: • Haltestellen ausschließlich als fußläufige Zugangsorte definiert, • keine Anforderungen an Fahrradabstellanlagen oder Bike-and-Ride-Angebote formuliert, • den erheblichen Aktionsradius des Radverkehrs im ländlichen Raum vollständig ausblendet. Damit wird das Fahrrad faktisch aus der Daseinsvorsorge ausgeschlossen, obwohl es ein zentrales Verkehrsmittel zur Erreichung der im Plan formulierten Klima-, Flächen- und Erreichbarkeitsziele darstellt.	Unzureichende Berücksichtigung des Fahrradverkehrs bei der Erschließung der Haltestellen	Kenntnisnahme Die Erreichbarkeit der Haltestelle über Fußwege ist eine Mindestanforderung. Die Schaffung von Schnittstellen zwischen ÖPNV und Radverkehr ist Aufgabe der Kommunen und wird von der OREG begrüßt.

Lfd. Nr	Datum	Institution	Themenbereich	Rückmeldung	Rückmeldung mit Schwerpunkten	Bewertung OREG
12.3	12.02.2026	ADFC	Intermodal	Auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels greift der Plan zu kurz. Während OnDemand-Angebote und Jugendmobilität thematisiert werden, bleibt das Fahrrad – insbesondere das Pedelec – als niedrigschwellige, altersgerechte Mobilitätsoption unberücksichtigt	Fahrrad, auch im Form von Pedelec, bleibt im NVP als Mobilitätsoption unberücksichtigt	Kenntnisnahme (siehe Kommentare zu Stellungnahmen 12.1 und 12.2)
12.4	12.02.2026	ADFC	Allgemein	Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Nahverkehrsplan den eigenen Anspruch einer intermodalen und nachhaltigen Mobilität im Bereich des Fahrradverkehrs nicht einlöst. Damit wird das Fahrrad faktisch aus der Daseinsvorsorge ausgeschlossen, obwohl es ein zentrales Verkehrsmittel zur Erreichung der im Plan formulierten Klima-, Flächen- und Erreichbarkeitsziele darstellt. Eine Fortschreibung oder Ergänzung des Plans sollte daher zwingend konkrete Zielsetzungen, Mindeststandards und Maßnahmen zur systematischen Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV enthalten. Aus planerischer Sicht liegt somit ein strukturelles Defizit vor: Die intermodale Zielsetzung wird nicht operationalisiert. Der Nahverkehrsplan bleibt in diesem Punkt unverbindlich und läuft Gefahr, seine eigene Zielbindung zu verfehlen.	Der Nahverkehrsplan bleibt beim Punkt Intermodalität unverbindlich und läuft Gefahr seine eigene Zielsetzung zu verfehlen.	Kenntnisnahme
12.5	12.02.2026	ADFC	Allgemein	Aus dieser kurzen Darstellung können folgende Änderungs- und Ergänzungsanträge zum Nahverkehrsplan formuliert werden: Antrag 1: Fahrradverkehr als verbindlicher Bestandteil der Nahverkehrsplanung Der Kreistag möge beschließen: Der Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2025–2029 wird um ein eigenständiges Handlungsfeld „Fahrradverkehr als Bestandteil der Mobilitätskette“ ergänzt. Dieses Handlungsfeld definiert: • das Fahrrad als Zubringer- und Ergänzungsverkehr zum ÖPNV, • qualitative und quantitative Zielsetzungen, • Mindeststandards für Infrastruktur an Haltestellen.	Änderungs- und Ergänzungsanträge zum Nahverkehrsplan Antrag 1: Fahrradverkehr als verbindlicher Bestandteil der Nahverkehrsplanung	Kenntnisnahme Anträge an den Kreistag sind durch die im Kreistag vertretenen Parteien zu stellen
12.6	12.02.2026	ADFC	Allgemein	Antrag 2: Verbindliche Bike-and-Ride-Standards an Haltestellen und Bahnhöfen Der Kreistag möge beschließen: Für relevante Haltestellen und Umsteigepunkte werden verbindliche Mindeststandards eingeführt, darunter: • sichere, beleuchtete Fahrradabstellanlagen, • witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten an Knotenpunkten, • prioritäre Ausstattung an SPNV-Stationen und Hauptlinien-Haltestellen, • Berücksichtigung von E-Bike-Ladeinfrastruktur. • Berücksichtigung der Förderfähigkeit über Landes- und Bundesprogramme	Änderungs- und Ergänzungsanträge zum Nahverkehrsplan Antrag 2: Verbindliche Bike-and-Ride-Standards an Haltestellen und Bahnhöfen	Kenntnisnahme Anträge an den Kreistag sind durch die im Kreistag vertretenen Parteien zu stellen
12.7	12.02.2026	ADFC	Intermodal	Antrag 3: Erweiterung der Erschließungsradien unter Einbeziehung des Radverkehrs Der Kreistag möge beschließen: Die im Nahverkehrsplan definierten Erschließungsradien (300–800 m) werden um einen Radverkehrs-Zubringerradius von mindestens 3 km unter Einbindung des Radverkehrskonzepts Odenwaldkreis ergänzt.	Änderungs- und Ergänzungsanträge zum Nahverkehrsplan Antrag 3: Erweiterung der Erschließungsradien unter Einbeziehung des Radverkehrs	Kenntnisnahme Anträge an den Kreistag sind durch die im Kreistag vertretenen Parteien zu stellen
12.7	12.02.2026	ADFC	Intermodal	Antrag 4: Verknüpfung mit kommunalen Radverkehrs- und Straßenraumkonzepten Der Kreistag möge beschließen: Der Nahverkehrsplan wird ausdrücklich mit • kommunalen Radverkehrskonzepten, • Schulwegplänen, • Tempo-30-Zonen und Maßnahmen der Verkehrsberuhigung verzahnt, um Nutzungskonflikte im Straßenraum systematisch zu reduzieren. Aus diesen Maßnahmen können sichere Zugänge zum ÖPNV generiert werden.	Änderungs- und Ergänzungsanträge zum Nahverkehrsplan Antrag 4: Verknüpfung mit kommunalen Radverkehrs- und Straßenraumkonzepten	Kenntnisnahme Anträge an den Kreistag sind durch die im Kreistag vertretenen Parteien zu stellen
12.8	12.02.2026	ADFC	Intermodal	Übertragung auf die Kernstädte Erbach und Michelstadt (konkret & politisch wirksam) Gerade in Erbach und Michelstadt zeigt sich das Defizit besonders deutlich: • hohe Verkehrsbelastung (B 45 / B 47), • Nutzungskonflikte im Straßenraum, • Diskussionen um Tempo-30-Zonen, • viele kurze Wege zwischen Ortsteilen, Schulen, Bahnhof. Folge: Ohne systematische Radverkehrseinbindung bleibt der ÖPNV strukturell unattraktiv. Ein integrierter Ansatz würde bedeuten: • Fahrrad als sicheren Zubringer zum Bahnhof Michelstadt / Erbach, • Entlastung der Hauptachsen durch kurze Rad-ÖPNV-Ketten, • bessere Akzeptanz von Tempo-30 durch echte Alternativen.	Defizite im Radverkehr in den Kernstädten Erbach und Michelbach Integrierter Ansatz: - Fahrrad als sicheren Zubringer zum Bahnhof Michelstadt / Erbach, - Entlastung der Hauptachsen durch kurze Rad-ÖPNV-Ketten, - bessere Akzeptanz von Tempo-30 durch echte Alternativen.	Kenntnisnahme Diese Forderungen sind an die Kommunalpolitik und Verwaltung der genannten Städte zu stellen.
12.9	12.02.2026	ADFC	Allgemein	Aus unserer Sicht gibt es bereits Ansätze, wie beispielsweise der NaturBus, welcher einen Fahrradtransport vorsieht. Aber auch diese Maßnahme findet in diesem Konzept keine Berücksichtigung. Aus diesem Grund ist aus unserer Sicht eine dringende und tiefere Überarbeitung des Konzepts notwendig und von einer Fortschreibung, einer aus früheren Konzept überführten Version, sollte an dieser Stelle abgesehen werden.	Fahrradtransport im Bus, Ansätze sind z.B. NaturBus	Kenntnisnahme Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens in der HVZ ist die generelle Fahrradmitnahme im lokalen Busverkehr im Odenwaldkreis nur zeitlich eingeschränkt möglich.

Lfd. Nr	Datum	Institution	Themenbereich	Rückmeldung	Rückmeldung mit Schwerpunkten	Bewertung OREG
13.1	12.02.2026	Gemeinde Brensbach	Allgemein	Allgemeines: Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gilt als wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel in der Personenbeförderung. Darin bezweckt der Nahverkehrsplan die Anforderungen von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen. Der ÖPNV ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr und dient der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsleistungen. Mit der barrierefreien Gestaltung verbessert sich der ÖPNV insgesamt und erwirkt damit positive Effekte für alle Fahrgäste .	Barrierefreie Gestaltung als wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel	Kenntnisnahme
13.2	12.02.2026	Gemeinde Brensbach	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit : Es wird angeregt alle Bushaltestellen im Gemeindegebiet der Gemeinde Brensbach , soweit noch nicht geschehen Barrierefrei auszubauen .	Bushaltestellen in der Gemeinde Brensbach barrierefrei ausbauen	Kenntnisnahme Dies ist Aufgabe der Gemeinde als Straßenbaulasträger
13.3	12.02.2026	Gemeinde Brensbach	Haltestellen	Erneuerung / Renovierung : Die vorhandene Fahrgastunterstände (Wartehallen) sind über 25 Jahre und stellen keinen guten baulichen Zustand dar . Hier sind Unterhaltungsarbeiten bzw. eine Erneuerung erforderlich .	Wartehallen in der Gemeinde Brensbach erneuern/renovieren	Kenntnisnahme Dies ist Aufgabe der Gemeinde als Straßenbaulasträger
13.4	12.02.2026	Gemeinde Brensbach	Haltestellen	Neubau Fahrgastunterständen : An verschiedenen Haltestellen im Gemeindegebiet der Gemeinde Brensbach ist keine Unterstellmöglichkeit für die Fahrgäste und somit ein Schutz vor der Witterung möglich . Dies liegt daran, das in der Vergangenheit hier keine Notwendigkeit gesehen wurde und zum anderen die Vorgaben des Baurechtes der Hessischen Bauordnung (HBO) dies nicht ermöglicht haben. Hier gilt es die Notwendigkeit zu überprüfen und das Baurecht dahin gehend anzupassen .	Fehlenden Fahrgastunterständen in der Gemeinde Brensbach - Notwendigkeit ist zu überprüfen - Vorgaben des Baurechts verhindern z.T. den Bau - Baurecht anpassen	Kenntnisnahme Stehen entsprechende Fördermittel zur Verfügung, fragt die OREG bei allen Odenwälder Kommunen den Bedarf am Neubau von Wartehallen ab.
13.5	12.02.2026	Gemeinde Brensbach	Angebot	Forderungen: 1. Eine Busverbindung von Brensbach nach Höchst im Odenwald bzw. ins Mümlingtal herstellen. Die Gemeinde Höchst im Odenwald fungiert als ein entscheidendes Bindeglied zwischen dem Gersprenztal und dem Mümlingtal. Von Brensbach aus ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur sehr umständlich über Reinheim nach Höchst und damit ins Mümlingtal zu gelangen. Die Gemeinde Höchst hat nicht nur für Brensbach, sondern auch für das Gersprenztal insbesondere als Verkehrsknotenpunkt und Versorgungszentrum Bedeutung. Höchst verbindet die Verkehrsströme aus dem Gersprenztal mit der Odenwaldbahn. Die Pendlerströme von Brensbach in Richtung Darmstadt und Frankfurt könnten damit effizienter gebündelt werden. Anschluss an den Schienenverkehr (Odenwaldbahn). Der Bahnhof in Höchst im Odenwald ist ein wichtiger Knotenpunkt für die Odenwaldbahn. Eine direkte Busverbindung ermöglicht Pendlern aus Brensbach den Zugang zu schnellen Zugverbindungen in Richtung Frankfurt am Main, Hanau und Darmstadt. Ohne diese Verknüpfung sind Reisende auf deutlich längere Busfahrten oder das Auto angewiesen. Ein Umweg über Reinheim kann vermieden werden.	Eine Busverbindung von Brensbach nach Höchst im Odenwald bzw. ins Mümlingtal herstellen.	Kenntnisnahme Verbesserungen werden unter Finanzierungsvorbehalt geprüft
13.6	12.02.2026	Gemeinde Brensbach	Angebot	Höchst ist mit seinen rund 9700 Einwohnern eine bedeutende Wohnsitzgemeinde mit ausgeprägtem Dienstleistungs- und Handwerkersektor. Für die angrenzenden kleineren Orte des Gersprenztals übernimmt Höchst eine wichtige Funktion in der Nahversorgung und vor allem auch eine fachärztliche Betreuung. Höchst fungiert als Versorgungszentrum für viele Bewohner des Gersprenztals. Diese nutzen die dortigen fachärztlichen Praxen. Insbesondere für ältere oder nicht motorisierte Bürger aus Brensbach ist eine direkte ÖPNV-Linie die einzige Möglichkeit, diese medizinischen Dienstleistungen unabhängig wahrzunehmen. Besonders für die Bewohnerinnen und Bewohner in Höllerbach (Ortsteil von Brensbach) gibt es keine Busverbindung ins Mümlingtal und speziell nach Höchst. Höllerbach stellt im der ÖPNV-Nahversorgung eine nicht hinnehmbare Sackgasse dar. Die Buslinie von Höllerbach nach Brensbach ist an den Schülertransport zur Grundschule nach Fränkisch-Crumbach gebunden (Rodensteinschule). Hier ist eine zuverlässige und verbindliche Linie nach Brensbach herzustellen.	Bedeutung der Stadt Höchst für das Gersprenztal. Fehlende Busverbindung von Höllerbach (Ortsteil von Brensbach) ins Mümlingtal und speziell nach Höchst.	Kenntnisnahme Verbesserungen werden unter Finanzierungsvorbehalt geprüft

Lfd. Nr	Datum	Institution	Themenbereich	Rückmeldung	Rückmeldung mit Schwerpunkten	Bewertung OREG
13.7	12.02.2026	Gemeinde Brensbach	Angebot	Forderungen: 2. Einen Schülertransport von Wallbach und Höllerbach zur Grundschule nach Brensbach einrichten Damit verbunden wird die Forderung erhoben, den Schülertransport der Schülerinnen und Schüler aus den Brensbacher Ortsteilen Wallbach und Höllerbach zu der Grundschule in Brensbach (Lindenhofschule) im ÖPNV zu gewährleisten. Platz für eine Haltestelle in Nähe der Grundschule lässt sich seitens der Gemeinde Brensbach organisieren. Solch ein Transport wird schon seit längerer Zeit von den Eltern aus den beiden Ortsteilen gefordert und von der Gemeinde Brensbach unterstützt. Vorwiegend aus sozialen Gründen ist solch eine Transportmöglichkeit an die Grundschule in Brensbach notwendig. Die im Kindergarten in Brensbach sozialisierten Kinder können mit ihren dort eng aufgebauten sozialen Beziehungen im Freundeskreis in der Schule in Brensbach verbleiben und werden nicht herausgerissen.	Schülertransport von Wallbach und Höllerbach zur Grundschule nach Brensbach einrichten	Kenntnisnahme Gemäß Schülerbezirkssatzung besteht auf der genannten Relation kein Anspruch auf eine Beförderung.
14.1	12.02.2026	IHK	Angebot	Verlässlichkeit für Fachkräfte in Unternehmen und Produktion sichern Aus Sicht der Wirtschaft sollten die Bedarfe der berufstätigen Pendler und Schichtarbeiter in den Produktionen besondere Aufmerksamkeit erfahren, um die wirtschaftlichen Tätigkeiten der Unternehmen zu stärken. Wir bitten daher um Prüfungen • verlässlicher Frühverbindungen (ab ca. 5 Uhr) und Spätverbindungen (bis und für die Produktionsstandort und Pflegeeinrichtungen als Arbeitgeber zwischen 22 und 24 Uhr) • für die Beschäftigten ein tragfähiges Angebot mit detaillierten Plänen an Wochenenden und Feiertagen • stabilen und sicheren Verbindungen für Auszubildende und Berufsschülerinnen und -schülern, • die Sicherung der guten Erreichbarkeit zentraler Umsteigepunkte und Oberzentren. Zu den wichtigen Argumenten für die Nutzung des ÖPNVs der Berufspendlerinnen und -pendler zählen neben der Leistungsfähigkeit nicht nur Takte und Verfügbarkeit der Linien, sondern die Zuverlässigkeit und Planbarkeit für die Nutzung. Daher sollten für das verlässliche Angebot des Nahverkehrs wichtige Express- und Schnellverbindungen in die Metropolregionen geprüft und Ersatzverkehre und -konzepte verbindlich definiert werden. Ein leistungsfähiges Angebot des ÖPNV wird den regionalen Arbeitsmarkt weiter stärken und ermöglicht die Fachkräftesicherung. Darüber hinaus können mit der gestärkten Nutzung des schienengebundenen Nahverkehrs und der Angebote im Omnibusverkehr wichtige Ziele im Klimaschutz des Verkehrssektor erreicht werden. Der Umstieg von motorisiertem Individualverkehr auf Nahverkehrsangebote kann Energieeinsparungen ermöglichen und damit auch die Energieversorgung verbessern.	Bedienzeiten / Fahrtenangebot Wir bitten daher um Prüfungen - verlässlicher Frühverbindungen (ab ca. 5 Uhr) und Spätverbindungen (bis und für die Produktionsstandort und Pflegeeinrichtungen als Arbeitgeber zwischen 22 und 24 Uhr) - für die Beschäftigten ein tragfähiges Angebot mit detaillierten Plänen an Wochenenden und Feiertagen - stabilen und sicheren Verbindungen für Auszubildende und Berufsschülerinnen und -schülern, - die Sicherung der guten Erreichbarkeit zentraler Umsteigepunkte und Oberzentren.	Kenntnisnahme Die Bedienzeiten richten sich nach den in Kapitel VI-8 genannten Standarts. Aus wirtschaftlichen Gründen kann der ÖPNV hierbei in den Tagesrandzeiten nicht allen Bedürfnissen nachkommen. Daher ist in bestimmten Fällen die Eigeninitiative der Wirtschaft (z.B. in Form von Werksverkehren, Mitfahrbörsen, betriebliches Mobilitätsmanagement etc.) gefragt.
14.2	12.02.2026	IHK	Angebot	Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit der Nahverkehrsangebote erhöhen Ein moderner ÖPNV muss und darf im Sinne der Verständlichkeit einfach nutzbar sein. Mit Digitalisierung und dem im NVP aufgenommen Haltestellenausbau könnten weiter • durchgängige und verlässliche Echtzeitinformationen, • einfache, verständliche Tarif- und Ticketstrukturen, • barrierefreie Fahrzeuge und Haltestellen, • sowie Park-and-Ride-Angeboten verfügbar gemacht werden.	Haltestellenausbau mit: • durchgängige und verlässliche Echtzeitinformationen, • einfache, verständliche Tarif- und Ticketstrukturen, • barrierefreie Fahrzeuge und Haltestellen, • sowie Park-and-Ride-Angeboten verfügbar gemacht werden.	Kenntnisnahme Die Tarifstrukturen liegen in der Verantwortung des RMV. Haltestellenausbau und P+R-Angebote liegen in der Verantwortung der Kommunen. Barrierefreie Fahrzeuge sind im NVP vorgeschrieben.
14.3	12.02.2026	IHK	Angebot	Die Vereinbarkeit verschiedener Verkehrsmittel sollte mit dem NVP ermöglicht werden. Für funktionierende, kombinierbare Mobilitätsangebote und Nutzung verschiedener Verkehrsmittel können detaillierte Analysen und Anpassungen Verbesserungen der bisherigen Linienangebote ermöglichen. Insbesondere die Berücksichtigung der Betriebszeiten und Sicherstellung der Anschlussmöglichkeiten an die Verbindungen der Odenwaldbahn und die Vernetzung und Integrationen mit den Linienfahrplänen des Omnibusverkehrs und weiterer Verkehrsmittel sind für die Pendlerinnen und Pendler in Richtung Frankfurt am Main wichtig. In einer Neuauflage und der Weiterentwicklung des vorliegenden Entwurfs des NVP können und sollten Bewertungen der Schienen- und Gleisinfrastruktur, der Bahnhöfe, der Fahrzeugflotten und -technik der Verkehrsunternehmen und zu Potenzialen für mögliche Erweiterungen neuer Mobilitätsformen (E-Bikes, E-Roller mit Abstellanlagen und Leihmöglichkeiten) berücksichtigt werden. Die Einrichtung von Mobilitätsstationen, um diese Vielfalt der Verkehrsmittel raumordnerisch abzubilden, kann Sicherheit, Attraktivität und Verfügbarkeit der Mobilitätsangebote erhöhen.	Anpassungen und Verbesserungen der bisherigen Linienangebote an die Verbindungen der Odenwaldbahn	Kenntnisnahme

Lfd. Nr	Datum	Institution	Themenbereich	Rückmeldung	Rückmeldung mit Schwerpunkten	Bewertung OREG
14.4	12.02.2026	IHK	Angebot	Erreichbarkeit zentraler Gewerbegebiete und Unternehmensstandorte sichern Die südhessische Wirtschaft misst der verlässlichen Anbindung von Gewerbegebieten, Industriearealen und größeren Unternehmensstandorten eine Bedeutung bei. Diese Orte sind häufig nicht identisch mit Ortszentren. Wir empfehlen die Berücksichtigung der Gewerbegebiete als mögliche Ergänzung zu den Konzepten der zentralen Orte und bitten um die Berücksichtigung folgender Themen: • Gewerbegebiete als Zielorte zu definieren und die Anbindungen analysieren, • die Erreichbarkeit zu Hauptarbeitszeiten sowie im Schichtbetrieb sicherzustellen • Haltestellen möglichst arbeitsplatznah zu verorten und klimaangepasst zu planen, • ergänzende Angebote (z. B. On-Demand-Verkehre, Shuttle-Lösungen) dort einzusetzen, wo eine reguläre Linienbedienung nicht wirtschaftlich darstellbar ist • weitere Digitalisierungspotenziale und Erprobungsräume des autonomen Fahrens im ländlichen Raum zu prüfen und • im Rahmen von Neu- und Erweiterungsplanungen der Gewerbegebiete, die frühzeitige Berücksichtigung der Nahverkehrsangebote sicherzustellen. Eine gute Erreichbarkeit von Unternehmensstandorten ist ein wesentlicher Beitrag zur Fachkräftesicherung und erhöht die Standortattraktivität des Odenwaldkreises nachhaltig. Die Erschließung und Entwicklung von Gewerbegebieten bietet Möglichkeiten zu Investitionen in Beschäftigung und regionale Wertschöpfung	Wir empfehlen die Berücksichtigung der Gewerbegebiete: • Gewerbegebiete als Zielorte zu definieren und die Anbindungen analysieren, • die Erreichbarkeit zu Hauptarbeitszeiten sowie im Schichtbetrieb sicherzustellen • Haltestellen möglichst arbeitsplatznah zu verorten und klimaangepasst zu planen, • ergänzende Angebote (z. B. On-Demand-Verkehre, Shuttle-Lösungen) dort einzusetzen, wo eine reguläre Linienbedienung nicht wirtschaftlich darstellbar ist • weitere Digitalisierungspotenziale und Erprobungsräume des autonomen Fahrens im ländlichen Raum zu prüfen und • im Rahmen von Neu- und Erweiterungsplanungen der Gewerbegebiete, die frühzeitige Berücksichtigung der Nahverkehrsangebote sicherzustellen.	Kenntnisnahme Zur Berücksichtigung in der Planung sind die Gewerbegebiete in den Gebietssteckbriefen (Anlage VII-2) enthalten.
14.5	12.02.2026	IHK	Fahrgastinformation	Schienerersatzverkehr und Informationen bereitstellen Aus Sicht der südhessischen Wirtschaft kommt dem Ersatzverkehr auf Grund der Sanierungserfordernisse der regionalen Straßen- und Versorgungsinfrastruktur eine besondere Bedeutung zu. Bauarbeiten, kurzfristige Störungen oder längerfristige Sperrungen im Straßennetz betreffen Berufspendlerinnen und -pendler, Auszubildende sowie Unternehmen in hohem Maße. Die aktuellen Sperrungen im Rahmen der Sprengungen und Baumaßnahmen zur Zeller Brücke verdeutlichen, welche Belastungen, Staustellen und Engpässe entstehen können. Alternative Routen sind häufig begrenzt und Umfahrungen erfordern hohe zeitliche Ressourcen und dauern sehr lange. Wir regen daher an, im (oder ergänzend zum) NVP klare Qualitätsstandards für notwendige Baustellenkoordination und Planungen der Ersatzverkehre festzulegen: • schnelle und koordinierte Einrichtung von Ersatzverkehren bei geplanten wie ungeplanten Ereignissen, • verlässliche und frühzeitige (vor allem auch digitale) Information der Fahrgäste über Dauer, Linienführung, Fahrzeiten und Haltestellen mit Beschilderungen an Haltestellen und Verkehrsachsen sowie Informationen auf Onlineportalen und digitalen Anwendungen, • einheitliche, gut sichtbare Beschilderung der Ersatzhaltestellen, • Abstimmung der Ersatzverkehre mit bestehenden Buslinien, um Anschlüsse sicherzustellen, • ausreichende Kapazitätsangebote, insbesondere zu Berufsverkehrszeiten, um die Betroffenheit auf Grund der Sanierungserfordernisse zu reduzieren. Ein gut organisierter und transparent kommunizierter Ersatzverkehr trägt entscheidend dazu bei, Vertrauen in den ÖPNV zu erhalten und wirtschaftliche Folgeschäden durch Verspätungen oder Ausfälle zu minimieren, ebenso die Leistungsfähigkeit der regionalen Wirtschaft zu erhalten und in den herausfordernden Zeiten der Sanierungsmaßnahmen die Kooperation für den Erhalt der Wirtschaftsverkehre zu verbessern.	Klare Qualitätsstandards für notwendige Baustellenkoordination und Planungen der Ersatzverkehre festzulegen: - schnelle und koordinierte Einrichtung von Ersatzverkehren bei geplanten wie ungeplanten Ereignissen, - verlässliche und frühzeitige (vor allem auch digitale) Information der Fahrgäste über Dauer, Linienführung, Fahrzeiten und Haltestellen mit Beschilderungen an Haltestellen und Verkehrsachsen sowie Informationen auf Onlineportalen und digitalen Anwendungen, - einheitliche, gut sichtbare Beschilderung der Ersatzhaltestellen, - Abstimmung der Ersatzverkehre mit bestehenden Buslinien, um Anschlüsse sicherzustellen,-• ausreichende Kapazitätsangebote, insbesondere zu Berufsverkehrszeiten, um die Betroffenheit auf Grund der Sanierungserfordernisse zu reduzieren.	Kenntnisnahme Zu dem Thema läuft gerade ein Projekt des RMV.
14.6	12.02.2026	IHK	Allgemein	Zusammenarbeit mit angrenzenden Nahverkehrsverbünden und Regionen stärken Die Mobilitätsbedarfe der Beschäftigten und Unternehmen enden nicht an administrativen Kreisgrenzen. Ein erheblicher Teil der Pendlerverflechtungen besteht auch mit angrenzenden Regionen in Südhessen, Unterfranken und den Metropolregionen FrankfurtRheinMain und Rhein-Neckar. Die südhessische Wirtschaft spricht sich daher für eine enge und kontinuierliche Zusammenarbeit mit den Nahverkehrsverbünden in den Nachbarlandkreisen aus. Eine abgestimmte regionale Mobilitätsstrategie stärkt die Erreichbarkeit des Odenwaldkreises und erhöht die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten südhessischen Wirtschaftsraums. Die Zusammenarbeit mit angrenzenden Nahverkehrsverbünden sichert die weitere Gestaltung der Mobilität und kann für Vereinbarungen zur Finanzierung, Tarif- und Ticketstrukturen und Verwirklichung intermodaler und multimodaler Mobilität dienen. Die Kooperationen im Rahmen einer gemeinsamen Mobilitätstrategie könnten vernetzte Linienangebote, grenzüberschreitende Takte und abgestimmte Fahrpläne ermöglichen, auch Fuhrparkerneuerungen und gemeinsame Beschaffungen könnten mit diesen Strategien gestärkt und vereinbart werden.	Zusammenarbeit mit angrenzenden Nahverkehrsverbünden und Regionen stärken - Bedeutung der Pendlerverflechtungen mit den regionen Rhein-Main und Rhein-Neckar - Vernetzung bei Fahrtenangebot und Tarifen - Zusammenarbeit bei Beschaffungen	Kenntnisnahme

Lfd. Nr	Datum	Institution	Themenbereich	Rückmeldung	Rückmeldung mit Schwerpunkten	Bewertung OREG
14.7	12.02.2026	IHK	Allgemein	Fahrgast- und Pendlerrückmeldungen berücksichtigen und umsetzen Die südhessische Wirtschaft bewertet die Beteiligungsmöglichkeiten zum vorliegenden Nahverkehrsplan positiv. Die Fahrgastbefragungen haben die Bedarfsanalyse vertieft und wichtige Erkenntnisse geliefert. Rückmeldungen und Anmerkungen zu einzelnen Linien, Umstiegs- und Anschlusssituationen können stärker in die weiteren strategischen Entscheidungen zum NVP und den damit verbundenen Veränderungen und Anpassungeneinfließen. Der NVP greift einzelne Kritikpunkte der Bürgerbeteiligung auf, insbesondere zu Spätverbindungen und Angebotsverdichtung der Hauptverkehrszeiten. Zentrale Anforderungen des Berufs- und Pendlerverkehre zu Schichtzeiten, Wochenendangeboten, Anschlusssicherheiten und die Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte werden jedoch bisher nur teilweise berücksichtigt. Aus der Bürgerbeteiligung lassen sich rund 70 bis 85 Rückmeldungen identifizieren, die einen klaren Berufs-, Pendler- oder Arbeitsstättenbezug haben. Die Zusammenstellungen der Rückmeldungen in Kapitel VII in den vier Teilregionen des Odenwaldkreises veranschaulichen und kategorisieren die Wünsche und Anforderungen der Fahrgäste. Die Themengliederungen zu Bedienungshäufigkeiten und Fahrpläne, Anbindungen und Erreichbarkeiten, Barrierefreiheit und Ausstattung sowie Information und Kommunikation können mit erneuter Betrachtung, weiterer Wegeplanung und den zentralen Orten möglicherweise Grundlagen für Investitionen schaffen und Umsetzungslisten für Verbesserungen der aktuellen Halte- und Liniensituationen ermöglichen.	Fahrgast- und Pendlerrückmeldungen stärker in die Angebotsplanung einbeziehen	Verweis auf Kapitel Pendlerströme
14.8	12.02.2026	IHK	Angebot	Neben diesen Investitionen in den Haltestellenausbau sind noch einige Verbesserungen zu nennen und positiv zu bewerten. Dazu zählt insbesondere die Einführung einer zusätzlichen Spätfahrt auf der Linie 30 (Erbach – Michelstadt – Bad König – Höchst – Breuberg) um 23:50Uhr seit Dezember 2025 nach Betriebsschluss der Odenwaldbahn. Diese stellt für Pendlerinnen und Pendler in die Unterzent eine spürbare Verbesserung dar. Ebenso ist die Verdichtung des Angebots im Raum Höchst im Odenwald hervorzuheben: Durch die Linien 21 und 22 werden in den Hauptverkehrszeiten zwischen Höchst und Lützel-Wiebelsbach annähernd 30-MinutenTakte erreicht. Dies kommt Berufspendlern im Tagesrandverkehr zugute. Der Betrieb der Linie 20 endet aus Fahrgast- und Pendlersicht jedoch ein bis zwei Stunden zu früh, eine Wochenendbedienung fehlt vollständig. Verbessernde Maßnahmen zur Ausweitung der Betriebszeiten oder zur Sicherstellung von Anschlüssen an die Odenwaldbahn sind für diese Linie im Plan bisher nicht hinterlegt und könnten in einer weiteren Auflage geprüft werden. Damit schließen wir an die Zielformulierungen zur Erreichbarkeit der Unternehmensstandort an und bitten Sie die Versorgung mit bedarfsorientierten Angeboten zu prüfen. Neben der Verkehrsleistung als bisheriges Bewertungskriterium könnten die Fahrgastzahlen und -befragungen herangezogenen werden.	Fahrtenangebot - Positive Bewertung Betriebsausweitung Linien 21,22 und 30. - Der Betrieb der Linie 20 endet aus Fahrgast- und Pendlersicht jedoch ein bis zwei Stunden zu früh, eine Wochenendbedienung fehlt vollständig.	Kenntnisnahme OREG prüft Umsetzung unter Finanzierungsvorbehalt
14.9	12.02.2026	IHK	Angebot	Zusammenfassende Bemerkungen und Prüfbitten für die weitere Verbesserung Für die weitere Anpassung und Berücksichtigung der Rückmeldungen bitten wir gerne bereits zum Fahrplanwechsel , die bestehenden zentralen Taktknoten erneut zu untersuchen und eine Anpassung der Umstiegszeiten und Linienfahrpläne zu prüfen.	Untersuchung Taktknoten bereits zum Fahrplanwechsel Prüfung Anpassung der Umstiegszeiten und Linienfahrpläne	Kenntnisnahme Eine Untersuchung der Taktknoten erfolgt erst im Vorfeld der nächsten Ausschreibungen 2029
14.10	12.02.2026	IHK	Intermodal	Der Ausbau der Mobilitätsstationen mit E-Leihfahrrädern, E-Roller und Abstellanlagen für diese Radverkehre kann den NVP weiterentwickeln. Neue Mobilitätsformen können die Anforderungen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern mit längeren Arbeitswegen (Rückmeldungen aus der Stadt Bad König) erfüllen und den Arbeitsweg unterstützen.	Der Ausbau der Mobilitätsstationen mit E-Leihfahrrädern, E-Roller und Abstellanlagen für diese Radverkehre	Kenntnisnahme Der Ausbau von Mobilitätsstationen liegt in der Hand der Kommunen. Für Sharingangebote werden Anbieter benötigt, die sich aber nur bei genügend Nachfrage engagieren.
14.11	12.02.2026	IHK	Intermodal	Mit einer Erweiterung der Analyse zu Park+Ride-Möglichkeiten an den Haltestellen der Hauptlinien sowie den Ausbau dieser Plätze kann für Berufstätige mit längeren Pendeldistanzen kombinierbare Mobilität möglich werden.	Erweiterung der Analyse zu Park+Ride-Möglichkeiten an den Haltestellen der Hauptlinien sowie den Ausbau dieser Plätze	Kenntnisnahme Der Ausbau von P+R-Anlagen liegt in der Hand der Kommunen.

VIII-1 Haltestellenliste

Liste aller Haltestellenpositionen im Odenwaldkreis mit Angaben zu Kategorie, Fahrgastzahlen und Barrierefreiheit. Die Fahrgastzahlen unterliegen an Haltestellen mit wenigen täglichen Abfahrten größeren Schwankungen. Für Haltestellen, an denen keine Fahrt erhoben wurde oder die Fahrgastzahl unter 3 liegt, ist keine Angabe getroffen. Die Angaben zur Barrierefreiheit und den Ausbauplänen zur Herstellung der Barrierefreiheit bei nicht barrierefreien Haltestellen stammen von den zuständigen Straßenbaulastträgern. Haltestellen zu denen keine Rückmeldung eines Straßenbaulastträgers vorliegt oder bei denen die Zuständigkeit zwischen den Baulastträgern ungeklärt ist, sind mit dem Hinweis „k.R. / u.Z. (keine Rückmeldung / ungeklärte Zuständigkeiten)“ gekennzeichnet. Für einige dieser Haltestellen sind für die Bestandsanalyse des barrierefreien Ausbaus Zustands Annahmen zu Barrierefreiheit getroffen worden, die keine Angabe des Straßenbaulastträgers sind.

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
Bad König	Bad König	Am Bahndamm	L	70 / 91	VBahnhof	X				keine Rückmeldung / ungeklärte Zuständigkeiten, Annahme zur Übersicht
					NBahnhof	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Bahnhof	A+E	378 / 652	NWerkstraße	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					NSüdring	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Carl-Weyprecht-Schule	K	1130 / 1315	VNDresdner Straße	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Drei Mühlen	N	24 / 24	VKimbach	X				Hessen Mobil
					NKimbach	X				Hessen Mobil
		Dresdener Straße	M	23 / 23	NCarl-Weyprecht-Schule					keine Rückmeldung / ungeklärte Zuständigkeiten
					VCarl-Weyprecht-Schule					k.R. / u.Z.
		Friedhof	L	7 / 29	NKimbach					k.R. / u.Z.
					VKimbach	X				Hessen Mobil
		Gesundheitsbrunnen	N	k.A. / k.A.	NKimbach			X	Fahrgastpotential	Hessen Mobil
					VKimbach			X	Fahrgastpotential	Hessen Mobil
		Grundschule	K	458 / 545	NSchleife					k.R. / u.Z.
		Hochhaus	L	130 / 54	NSchleife					k.R. / u.Z.
		Kimbacher Straße	L	5 / 20	VKimbach					k.R. / u.Z.
					NKimbach					k.R. / u.Z.
		Nord	L	136 / 99	VEtzen-Gesäß					k.R. / u.Z.
					NEtzen-Gesäß					k.R. / u.Z.
		Odenwaldtherme	J	k.A. / 7	VEtzen-Gesäß					k.R. / u.Z.
					NEtzen-Gesäß					k.R. / u.Z.
		Seniorenresidenz		k.A. / k.A.	VZell					k.R. / u.Z.
		Süd	L	k.A. / 4	VZell					k.R. / u.Z.
					NZell					k.R. / u.Z.
	Etzen-Gesäß	B 45	L	9 / 98	VBad König					k.R. / u.Z.
					NBad König					k.R. / u.Z.
		Franz-Holl-Straße	L	67 / 72	NNiederKinzig					k.R. / u.Z.
					VNiederKinzig					k.R. / u.Z.

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
		Kindergarten	J	106 / 82	NNiederKinzig					k.R. / u.Z.
					VNiederKinzig					k.R. / u.Z.
	Fürstengrund	Gasthaus Hirsch	J	166 / 97	NBKönig					k.R. / u.Z.
					VBKönig					k.R. / u.Z.
		Gasthaus Zum Stern	L	109 / 104	NBad König					k.R. / u.Z.
		Unterdorf	L	287 / 54	VBad König					k.R. / u.Z.
	Kimbach	Friedhof	N	k.A. / k.A.	NBadKönig					k.R. / u.Z.
		Gasthaus Grüner Baum	J	48 / 72	VBadKönig					k.R. / u.Z.
					NBadKönig					k.R. / u.Z.
		Nußbaum	L	12 / 16	NBadKönig					k.R. / u.Z.
					VBadKönig					k.R. / u.Z.
		Odenwaldbaumstraße	L	84 / 62	VBadKönig		2027+			Hessen Mobil
					NBadKönig		2027+			Hessen Mobil
	Momart	Am Busch	L	72 / 56	VZell					k.R. / u.Z.
		Linnigweg	L	19 / k.A.	VZell					k.R. / u.Z.
		Wasserwerk	L	k.A. / k.A.	VZell					k.R. / u.Z.
	Nieder-Kinzig	Haus Fälber	J	367 / 382	VEtzengesäß					k.R. / u.Z.
					NEtzengesäß					k.R. / u.Z.
		Pudermühle	L	48 / 63	NEtzengesäß					k.R. / u.Z.
					VEtzengesäß					k.R. / u.Z.
	Ober-Kinzig	Gasthaus Kinzigtal	L	84 / 72	VHöchst (Odw.)					k.R. / u.Z.
					NHöchst (Odw.)					k.R. / u.Z.
		Gemeindehaus	J	42 / 37	VHöchst (Odw.)					k.R. / u.Z.
					NHöchst (Odw.)					k.R. / u.Z.
		Kalkofen	L	71 / 43	VHöchst (Odw.)					k.R. / u.Z.
					NHöchst (Odw.)					k.R. / u.Z.
		Kreuzung Stock	N	4 / 16	VNieder-Kinzig	X				Hessen Mobil
		Mühle	N	27 / 24	VHöchst (Odw.)					k.R. / u.Z.
					NHöchst (Odw.)					k.R. / u.Z.
		Ort	J	101 / 38	NOber-Kinzig					k.R. / u.Z.
					VOber-Kinzig					k.R. / u.Z.
	Zell	Pfälzer Höfe	L	23 / 29	VKirchbrombach					k.R. / u.Z.
					NKirchbrombach					k.R. / u.Z.
		Alte Molkerei	L	5 / 14	NMomart					k.R. / u.Z.
					VMomart					k.R. / u.Z.
		An der Dorfbach	M	k.A. / k.A.	VBadKönig					k.R. / u.Z.
					NBadKönig					k.R. / u.Z.
		Bad König Zell Bahnhof	F	14 / 11	VBadKönig					k.R. / u.Z.
					NBadKönig					k.R. / u.Z.
		Cafe Orth	J	19 / 32	VMichelstadt					k.R. / u.Z.

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
					NMichelstadt					k.R. / u.Z.
		Helmertsweg	M	k.A. / 28	NBadKönig					k.R. / u.Z.
		Momarter Straße	L	103 / 29	NMomart					k.R. / u.Z.
					VMomart					k.R. / u.Z.
Brensbach	Affhöllerbach	Kilsbach	J	k.A. / 4	VNiederKainsbach			X	Kein Weg	Kommune
		Ort	M	125 / 46	NNiederKainsbach			X	Steigung	Kommune
					VNiederKainsbach			X	Steigung	Kommune
		Stierbach	L	38 / 29	VOberKainsbach					k.R. / u.Z.
					NOberKainsbach					k.R. / u.Z.
	Brensbach	Heidelberger Straße	J	371 / 366	NNiederKainsbach			X	Querschnitt	Kommune
					VNiederKainsbach			X	Querschnitt	Kommune
		Ortsmitte	J	645 / 599	NNiederKainsbach		2030			Kommune
					VNiederKainsbach		2030			Kommune
		Volksbank	M	89 / 4	NReichelsheim		2029			Kommune
					VReichelsheim		2029			Kommune
	Höllerbach	Feuerwehr	L	39 / 36	NBrensbach			X	Querschnitt	Kommune
					VBrensbach		2028			Kommune
		Hubertusstraße	L	25 / 39	VNFeuerwehr			X	Steigung	Kommune
	Nieder-Kainsbach	B 38	B	303 / 303	VBrensbach					k.R. / u.Z.
					NBrensbach					k.R. / u.Z.
		Feuerwehr	M	53 / 53	VNReichelsheim			X	Steigung	Kommune
		Friedhof	B	99 / 148	VOberKainsbach					k.R. / u.Z.
					NOberKainsbach					k.R. / u.Z.
		Gersprenzbrücke	L	74 / 101	NFränkischCrumbach					k.R. / u.Z.
					VFränkischCrumbach					k.R. / u.Z.
	Wallbach	Dorfgemeinschaftshaus	J	61 / 39	VWersau			X	Steigung	Kommune
	Wersau	Auf der Beine	L	193 / 151	VGroßBieberau	X				Kommune
					NGroßBieberau	X				Kommune
		Brensbacher Straße	L	149 / 240	VGroßBieberau	X				Kommune
					NGroßBieberau			X	Querschnitt	Kommune
		Kühler Grund	N	35 / 49	VGroßBieberau					k.R. / u.Z.
					NGroßBieberau					k.R. / u.Z.
		Ortsmitte	J	398 / 362	VGroßBieberau	X				Kommune
					NGroßBieberau	X				Kommune
Breuberg	Hainstadt	Rosenbach	L (N)	11 / 29	VHainstadt					k.R. / u.Z.
					NHainstadt					k.R. / u.Z.
		Sparkasse	J	388 / 181	VNeustadt		2027			Kommune
					NNeustadt		2027			Kommune
		Sportplatz	M	102 / 145	VSparkasse			X	Parkplatz vom Sportplatz und Turnhalle	Kommune

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
		Süd	L	167 / 243	VNeustadt		2027			Kommune
					NNeustadt		2027			Kommune
		Wald-Amorbacher-Straße	L	k.A. / 133	NWald-Amorbach			X	vor Privateinfahrten	Kommune
	Neustadt	Bahnhofstraße	L (K)	206 / 274	Marktseite	X				Kommune
					Werkseite	X				Kommune
		Breitenbacher Straße	L	183 / 366	NRosenbach	X				Kommune
					VRosenbach	X				Kommune
		Brückenstraße	L	60 / 8	VSandbach			X	Historischer Bereich	Kommune
		Markt	J	269 / 419	VSandbach			X	Historischer Bereich	Kommune
					NSandbach			X	Historischer Bereich	Kommune
		Ort	L	270 / 150	NNeustadt					k.R. / u.Z.
					NLützelbach					k.R. / u.Z.
	Rai-Breitenbach	Hammer	N	5 / k.A.	NRai-Breitenbach					k.R. / u.Z.
		Mühlhausen Ort	L	37 / 49	NLützelbach					k.R. / u.Z.
					NNeustadt					k.R. / u.Z.
		Schule	C	2276 / 1716	NBreitenbrunn					k.R. / u.Z.
					NHaingrund					k.R. / u.Z.
					NSeckmauern					k.R. / u.Z.
					NRimhorn					k.R. / u.Z.
					NLützelbach					k.R. / u.Z.
					NHainstadt					k.R. / u.Z.
					NNeustadt					k.R. / u.Z.
					NHöchst					k.R. / u.Z.
					NHainstadt					k.R. / u.Z.
					NWald-Amorbach					k.R. / u.Z.
					NNeustadt					k.R. / u.Z.
	Sandbach	Fa. Pirelli	L (K)	135 / 133	NNeustadt					k.R. / u.Z.
					NHöchst					k.R. / u.Z.
		Grundschule	L (K)	628 / 375	VHöchst					k.R. / u.Z.
					NHöchst					k.R. / u.Z.
		Katholische Kirche	J (K)	341 / 647	VSandbach					k.R. / u.Z.
					NSandbach					k.R. / u.Z.
		Klinikum	K	k.A. / k.A.	Nxxx					Kommune
	Wald-Amorbach	Tiergarten	J	373 / 409	NNeustadt					k.R. / u.Z.
					NHöchst					k.R. / u.Z.
		An der alten Brücke	L	k.A. / k.A.	VNMömlingen					k.R. / u.Z.
		Markt	J	51 / 41	VNMömlingen			X	Historischer Bereich	Kommune
		Volksbank	L	61 / 45	VMömlingen			X	befindet sich unmittelbar vor einer Kurve	Kommune

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
					NMömlingen			X	befindet sich unmittelbar vor einer Kurve	Kommune
Brombachtal	Birkert	Ortsmitte	J	49 / 34	VNHasselroth			X	Gehweg nicht vorhanden	Kommune
	Böllstein	Feuerwehrhaus	J	106 / 102	VNMichelstadt			X	Gehweg nur auf einer Seite	Kommune
	Hembach	Ortsmitte	J	49 / 6	VNMichelstadt			X	Gehweg nicht vorhanden	Kommune
	Kirch-Brombach	Apotheke	L	54 / 70	NLangenbrombach			X	Auf Grund der beengten Ver- hältnisse ist kein Ausbau möglich	Kommune
					NKirchbrombach			X	Auf Grund der beengten Ver- hältnisse ist kein Ausbau möglich	Kommune
		Balsbach Nord	N	k.A. / k.A.	NNieder-Kinzig			X	Gehweg nicht vorhanden	Kommune
					NHembach			X	Gehweg nicht vorhanden	Kommune
		Balsbach Süd	N	38 / 28	NLangenbrombach			X	Gehweg nicht vorhanden	Kommune
					NNiederKinzig			X	Gehweg nicht vorhanden	Kommune
		Grundschule	K	404 / 581	VNHembach			X	Nutzung nur durch Schulkin- der	Kommune
		Mitte	J	226 / 201	NHembach			X	Querschnitt	Kommune
					VHembach			X	Querschnitt	Kommune
	Langen-Brombach	Fa. Ditter	L	35 / 5	VNiederKinzig	X				Kommune
					NBadKönig	X				Kommune
		Gasthaus Zum Löwen	L	111 / 116	NNiederKinzig	X				Kommune
					NHembach	X				Kommune
		Haus Brombachtal	K	5 / 38	NNiederKinzig	X				Hessen Mobil
					NBadKönig	X				Hessen Mobil
		Kuhweg	M	47 / 38	VKirchbrombach			X	Gehweg nicht vorhanden	Kommune
		Metzgerei Scholl	M	82 / 29	NHemsbach			X	Querschnitt	Kommune
		Zeller Straße	L	54 / 92	NNiederKinzig	X				Kommune
					NBadKönig	X				Kommune
Erbach	Bullau	Campingplatz		k.A. / k.A.	VErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Eutergrund	M	k.A. / k.A.	VNMichelstadt				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Forsthausstraße	L	17 / 87	NErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					VErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Ort	J	k.A. / 6	NErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					VErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Wendeplatz	L	21 / 8	VNErlenbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
	Dorf-Erbach	AOK	M	39 / 91	NPestalozzistraße				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NBuchen				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		B 47	L	44 / 282	VEulbach		2030			Kommune
					NEulbach		2030			Kommune
		Dorf-Erbacher Hof	M	k.A. / 48	NErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NErnsbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
		Dreiseetalstraße	M	k.A. / 10	NErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NErnsbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Eulbacher Straße	M	54 / 16	NLandrat				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					VLandrat				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Geschwister-Scholl- Straße	M	56 / 73	NFriedhofstraße				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NBuchen				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Lohmühle		k.A. / k.A.	NKreisel				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Stockheimer Ring	M	167 / 166	VStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
	Ebersberg	Ort	J	58 / k.A.	NSchönnen				keine erforderlichen Mittel	Kommune
	Elsbach	Wendeplatz	J	k.A. / 10	NErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
	Erbach	Abzw. Roßbach	N	k.A. / k.A.	NMossau				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Am Brühl	L	82 / 44	NDorfErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NElsbach	X				Kommune
		Anne-Frank-Straße	M	31 / 36	NErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					VErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Auf der Röder	M	35 / 70	VDorfErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		B 45	L	15 / 45	NErbach	X				Kommune
					VErbach	X				Kommune
		Bahnhof	A+E	1015 / 931	NMichelstadt	X				Kommune
					NMichelstadt	X				Kommune
					NBeerfelden	X				Kommune
					NBeerfelden	X				Kommune
		Brudergrund	N	k.A. / k.A.	NElsbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Brunnenstraße	M	52 / 62	NStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NElsbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Brückenstraße/Marktplatz	J	256 / 233	NStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NMichelstadt				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Buchenweg	M	230 / 327	NStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					VDorf-Erbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		C.-Mierendorff-Straße	M	29 / 15	NMartin-Luther-Str.				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Dürerstraße		30 / 40	NSophienhöhe				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		EDEKA-Koziol		15 / 10	NMichelstadt				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					VMichelstadt				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Erlenbacher Straße	L (K)	78 / 189	NErlenbach	X				Kommune
					NStockheim	X				Kommune
		Fa. Rowenta	M	41 / 47	NMichelstadt				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
		Gebrüder-Grimm-Straße	L	98 / 200	NKrankenhaus	X				Kommune
		Gesundheitszentrum	K	191 / 320	NGoethestraße	X				Kommune
					VGoethestraße	X				Kommune
		Goethestraße	L	41 / 81	VKrankenhaus	X				Kommune
					NKrankenhaus	X				Kommune
		Grundschule	K	241 / 187	VNMichelstadt				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Grünewaldstraße	M	23 / 58	NDorfErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Haus der Energie	M	41 / 43	NMichelstadt				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					VMichelstadt				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Hochstraße	M	6 / k.A.	NBahnhof				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Illigstraße	L	125 / 133	VNeckarstraße				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NNeckarstraße				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Jugendherberge	M	19 / 154	VStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Landratsamt	K	147 / 198	NStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NElsbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Martin-Luther-Straße	M	35 / 25	NStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Mittelpunktschule	K	779 / 707	NHaisterbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NBullau				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NUnter-Mossau				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NBeerfelden				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NHiltersklingen				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NErbuch				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Neckarstraße	L	148 / 138	VPost	X				Kommune
					NPost	X				Kommune
		Ostring	M	139 / 66	NStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NErlenbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Pestalozzistraße	M	45 / 84	VAOK				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Post	B	303 / 386	NMichelstadt	X				Kommune
					VMichelstadt	X				Kommune
		Rolleweg	M	77 / 92	NStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NErlenbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Roßbach Ort	M	k.A. / k.A.	Nxxx				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Roßbacher Weg	M	11 / 54	VStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
					NStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Schloss		36 / k.A.	NGoethestraße				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Schwimmbad	K	153 / 194	VStockheim	X				Kommune
					NDorf Erbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Sophienhöhe	M	24 / 31	VNDorferbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Sophienstraße	M	90 / 21	NDorfErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
		Tennisanlage	K	112 / 94	VStockheim NStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Waldstraße	L	15 / 34	NMossautal				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Werner-Borchers-Halle	K	227 / 256	VDorf-Erbach NDorf-Erbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Werner-von-Siemens-Str.	A	1323 / 792	NStockheim NErlenbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Westring	M	35 / 25	NDorfErbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
	Erbuch	Erbuch	J	29 / 25	NErnsbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
	Erlenbach	Erlenhof	L	k.A. / 24	NBullau NStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Friedhof		k.A. / k.A.	NSchönnen				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Hinterviertel	L	k.A. / 58	NBullau NLauerbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Schule	J	33 / 174	NBullau NLauerbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
	Ernsbach	Ernsbach	J	19 / 10	NErbuch				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Habermannskreuz	N	k.A. / k.A.	VEulbach NEulbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
	Günterfürst	Altenwohnanlage	L	21 / 41	NHaisterbach NSchönnen	X X				Kommune
		Mitte	J	84 / 68	NHaisterbach NSchönnen	X X				Kommune
		Post	L	61 / 26	NHaisterbach NSchönnen	X X				Kommune
	Haisterbach	B 45	L	112 / 103	NSchönnen B45 NHaisterbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Feuerwehrhaus	L	k.A. / 8	NGünterfürst				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Marbach	N	k.A. / k.A.	VStausee VEbersberg		2027+			Hessen Mobil
		Ortseingang	J	80 / 73	VGünterfürst				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Stausee	N	k.A. / k.A.	NHüttenthal				Aufhebung	Hessen Mobil
	Lauerbach	B 45	L	47 / 83	NSchönnen NStockheim				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		Dorfplatz	J	k.A. / k.A.	NErlenbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
	Schönnen	Abzweig Günterfürst	N	8 / 5	NEbersberg NLauerbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
		B 45	L	37 / 38	NEbersberg NLauerbach					k.R. / u.Z.
										k.R. / u.Z.
		Kraftwerk	L	k.A. / k.A.	NGünterfürst				keine erforderlichen Mittel	Kommune

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
					NLauerbach				keine erforderlichen Mittel	Kommune
Fränkisch- Crumbach	Fränkisch- Crumbach	Erbacher Straße	L	70 / 41	NUnterGersprenz					Kommune
					VUnterGersprenz					Kommune
		Feuerwehr	L	275 / 352	NReichelsheim					Kommune
					VReichelsheim					Kommune
		Kirche	J	334 / 280	NUnterGersprenz					Kommune
					VUnterGersprenz					Kommune
		Lauthenmühle	L	235 / 190	VNiederKainsbach					Kommune
					NNiederKainsbach					Kommune
		Michelbach	N	k.A. / 4	NReichelsheim					Kommune
					VReichelsheim					Kommune
		Pretlackstraße	M	125 / 36	NGesamtschule					Kommune
		Rodensteinschule	K	128 / 160	VNFeuerwehr					Kommune
		Schillerstraße	M	96 / 96	NFeuerwehr					Kommune
Höchst i. Odw.	Annelsbach	Abzw. Annelsbach	N	5 / 5	NMümling- G					k.R. / u.Z.
		Ort	L	51 / 38	NHöchst Bf	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
	Dusenbach	Am Borberg	M	36 / 12	VNHummetroth					k.R. / u.Z.
	Forstel	Ort	L	4 / k.A.	NMümling- G					k.R. / u.Z.
	Hassenroth	Alte Schule		66 / 92	NTeich					k.R. / u.Z.
		Brunnen		162 / 33	NHummetroth					k.R. / u.Z.
		Darmstädter Straße	J	4 / 96	NOber- Klingen					k.R. / u.Z.
					NHummetroth					k.R. / u.Z.
		Lenzwiese	K	k.A. / k.A.	VNHummelroth					k.R. / u.Z.
	Hetschbach	Spielplatz/Teich	M	118 / 21	VNHummetroth					k.R. / u.Z.
		Ort	L	117 / 60	VNHöchst					k.R. / u.Z.
	Hummetroth	Talstraße	L	102 / 76	VHöchst					k.R. / u.Z.
		Berg		19 / 15	NHassenr					k.R. / u.Z.
					VHassenr					k.R. / u.Z.
		Brunnen	J	87 / 85	NHassenroth	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					NBirket	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
	Höchst-Odw.	Aschaffenburg	L	274 / 333	NHöchstBf	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					VHöchst Bf	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Bahnhof	A+E	1343 / 1552	Bstg. A NMömlingen	(X)				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					Bstg. B NSeckmauern	(X)				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					Bstg. C NLützelbach	(X)				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					Bstg. D NLengfeld	(X)				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Bismarckstraße	M	644 / 875	VNSandbach					k.R. / u.Z.
		Erbacher Straße	L	k.A. / 18	NRimhorn					k.R. / u.Z.
					NForstelOrt					k.R. / u.Z.
		Ernst-Göbel-Schule	K	2223 / 1709	NHöchstBf					k.R. / u.Z.

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
		Firma Thierolf	L	73 / 102	NBadKönig					k.R. / u.Z.
					NSandbach					k.R. / u.Z.
		Gewerbegebiet	K	k.A. / k.A.	Nxxx					k.R. / u.Z.
		Grundschule		11 / k.A.	Nxxx					k.R. / u.Z.
		Himmelsleiter	L	216 / 111	NSandbach	(X)				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					VSandbach					k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Kloster	K	k.A. / k.A.	NHetschbach	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					NMumling-Grumbach	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Montmelianer Platz		k.A. / k.A.	VBahnhof	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Ortskern		k.A. / k.A.	Vmlgrumb	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Polizei		k.A. / k.A.	NBahnhof	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
	Mümling- Grumbach	B 45	L	42 / 44	VHöchst					k.R. / u.Z.
					NHöchst					k.R. / u.Z.
		Markt	J	250 / 346	VForstel					k.R. / u.Z.
Lützelbach	Pfirschedbach	Ortsmitte	J	227 / 67	VNBadKönig					k.R. / u.Z.
	Breitenbrunn	Brandweiher	L	263 / 195	VHaingrund			X	wie bisher	Kommune
					NHaingrund			X	wie bisher	Kommune
		Feuerwehrhaus	L	67 / 74	NHaingrund			X	wie bisher	Kommune
					VHaingrund			X	wie bisher	Kommune
		Im Bangert	L	72 / 89	NHaingrund			X	wie bisher	Kommune
	Haingrund				VHaingrund			X	wie bisher	Kommune
		Windlücke	N	k.A. / k.A.	VNBreitenbrunn			X	wie bisher	Kommune
		Fa. Tartler	L (K)	70 / 121	NSeckmauern			X	wie bisher	Kommune
					NBreitenbrunn			X	wie bisher	Kommune
		Feuerwehr	L	63 / 51	NSeckmauern			X	wie bisher	Kommune
					NBreitenbrunn			X	wie bisher	Kommune
		Wörther Straße 27	L	43 / 55	NSeckmauern			X	wie bisher	Kommune
					NBreitenbrunn			X	wie bisher	Kommune
		Zange	L	19 / 8	NSeckmauern			X	wie bisher	Kommune
					NBreitenbrunn			X	wie bisher	Kommune
	Lützel-Wiebelsbach	Abzw. Jahnstraße		k.A. / k.A.	NSeckmauern			X	wie bisher	Kommune
		Altenwohnheim Geist	M	40 / 21	VNRai-Breitenbach			X	wie bisher	Kommune
		GH Löwen	M	379 / 57	NSeckmauern			X	wie bisher	Kommune
		Hardt-Siedlung	J	293 / 225	NSeckmauern			X	wie bisher	Kommune
					VSeckmauern			X	wie bisher	Kommune
		Kirche	L	157 / 139	VSeckmauern			X	wie bisher	Kommune
		Rathaus	J	331 / 339	VSeckmauern			X	wie bisher	Kommune
					NSeckmauern			X	wie bisher	Kommune
		Scharfes Eck	L	37 / 27	NSeckmauern			X	wie bisher	Kommune
		Schule	K	171 / 110	NBreuberg-Rai- Breitenb.			X	wie bisher	Kommune

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
		ev. Gemeindehaus	M	65 / 89	NSeckmauern			X	wie bisher	Kommune
	Rimhorn	Am Dreieck	J	102 / 107	NHöchst			X	wie bisher	Kommune
					NBreitenbrunn			X	wie bisher	Kommune
		Im Sachsenhausen	L	93 / 73	NHöchst			X	wie bisher	Kommune
					NBreitenbrunn			X	wie bisher	Kommune
	Seckmauern	Mehrzweckhalle	M	75 / 68	NRimhorn			X	wie bisher	Kommune
					VRimhorn			X	wie bisher	Kommune
		Abzw. Mühleiche	L	9 / 11	NHaingrund			X	wie bisher	Kommune
					VHaingrund			X	wie bisher	Kommune
		Bäckerei Hillerich	L	k.A. / k.A.	NWörth			X	wie bisher	Kommune
					VWörth			X	wie bisher	Kommune
		Kirche	L	k.A. / k.A.	NWörth			X	wie bisher	Kommune
					VWörth			X	wie bisher	Kommune
		Schule	K	43 / k.A.	Nxxx			X	wie bisher	Kommune
		Volksbank		33 / 4	NHaingrund			X	wie bisher	Kommune
		Wiesenweg	L	203 / 264	NHaingrund			X	wie bisher	Kommune
					VHaingrund			X	wie bisher	Kommune
Michelstadt	Michelstadt	Abzw. Weiten-Gesäß	L	13 / 31	NCofa					k.R. / u.Z.
					VCofa					k.R. / u.Z.
		Alfred-Maul-Straße	M	55 / 38	NStockheim					k.R. / u.Z.
					VStockheim					k.R. / u.Z.
		Alte Koziol Fabrik	M	113 / 204	VStadthaus					k.R. / u.Z.
		Altenwohnanlage	K	83 / 112	VStockheim					k.R. / u.Z.
					NStockheim					k.R. / u.Z.
		Am Donnersberg	M	182 / 20	NHammerweg					k.R. / u.Z.
					VHammerweg					k.R. / u.Z.
		B 45	N	4 / 46	VHöchst					k.R. / u.Z.
					NHöchst					k.R. / u.Z.
		Bahnhof	A+E	1717 / 1371	Bussteig A					k.R. / u.Z.
					Bussteig B					k.R. / u.Z.
					Bussteig C					k.R. / u.Z.
					Bussteig D					k.R. / u.Z.
					Bussteig E					k.R. / u.Z.
					Bussteig F					k.R. / u.Z.
		Bahnhofstraße	M	154 / 39	VWeiten-Gesäß					k.R. / u.Z.
		Berliner Straße	M	31 / 52	VFriedhof					k.R. / u.Z.
					NFriedhof					k.R. / u.Z.
		Bienenmarkt	J	57 / 102	VHammerweg					k.R. / u.Z.
					NHammerweg					k.R. / u.Z.
		Fa. Cofa	L	12 / 14	VWeiten-Gesäß					k.R. / u.Z.

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
		Friedhof	K	54 / 97	NWeiten-Gesäß					k.R. / u.Z.
					VErbach					k.R. / u.Z.
					NErbach					k.R. / u.Z.
					NB45					k.R. / u.Z.
		Friedrich-Ebert-Straße	M	156 / 119	VStockheim					k.R. / u.Z.
					NStockheim					k.R. / u.Z.
		Friedwald		k.A. / k.A.	NMichelstadt					k.R. / u.Z.
		Fürstenauer Forst		k.A. / k.A.	NWeiten-Gessäß					k.R. / u.Z.
					VWeiten-Gesäß					k.R. / u.Z.
		Grundschule	K	k.A. / k.A.	NSchleif					k.R. / u.Z.
		Gymnasium	K	1207 / 893	VErbach					k.R. / u.Z.
					NErbach					k.R. / u.Z.
		Hallenbad	A	1154 / 1310	VStockheim					k.R. / u.Z.
					NStockheim					k.R. / u.Z.
		Hammerweg	J	875 / 691	VErbach					k.R. / u.Z.
					NErbach					k.R. / u.Z.
		Historisches Rathaus	J	k.A. / k.A.	NLindenplatz					k.R. / u.Z.
		Hochhaus Stadtring	M	105 / 99	VStockheim					k.R. / u.Z.
					NStockheim					k.R. / u.Z.
		Hollerbuschschule	K	81 / 94	Nxxx					k.R. / u.Z.
		Jahnstraße	M	14 / 56	NHammerweg					k.R. / u.Z.
					VHammerweg					k.R. / u.Z.
		Lindenplatz	J	155 / 170	VFriedhof					k.R. / u.Z.
					NFriedhof					k.R. / u.Z.
		Louis-Dagand-Platz	J	35 / 19	NHammerweg					k.R. / u.Z.
		Neuer Stadtring	M	116 / 67	VStockheim					k.R. / u.Z.
					NStockheim					k.R. / u.Z.
		Neutorstraße	J	448 / 433	VNHammerweg					k.R. / u.Z.
					VNErbach					k.R. / u.Z.
		Nord	M	185 / 24	NAltenwohnanlage					k.R. / u.Z.
					VAltenwohnanlage					k.R. / u.Z.
		Odenwaldhalle	K	1447 / 998	VErbach					k.R. / u.Z.
					NErbach					k.R. / u.Z.
					Bussteig4und5					k.R. / u.Z.
		Schlesische Straße	M	82 / 96	VFriedhof					k.R. / u.Z.
					NFriedhof					k.R. / u.Z.
		Stadion		k.A. / k.A.	NKopf					k.R. / u.Z.
		Stadthaus	M	k.A. / 5	VNPost					k.R. / u.Z.
		Theodor-Litt-Schule	K	758 / 644	Schulbushaltestelle					k.R. / u.Z.
		Toom Markt	K	490 / 164	Nxxx					k.R. / u.Z.

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
		Volksbank	M	153 / 178	NBahnhof VBahnhof					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		W.-Rathenau-Allee	M	27 / 14	VSteinbach NSteinbach					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Waldstraße	M	19 / 44	NWeiten-Gesäß VWeiten-Gesäß					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
	Rehbach	Alte Schule		150 / 188	VNSteinbach					k.R. / u.Z.
		B 47	L	97 / 192	VMichelstadt NMichelstadt					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
	Steinbach	An der Steinbach	L	114 / 188	VMichelstadt NMichelstadt					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Asselbrunn Am Weiher		k.A. / k.A.	VErbachBf					k.R. / u.Z.
		Asselbrunn Mitte		3 / k.A.	VErlenbacherStr.					k.R. / u.Z.
		Asselbrunn Unterer Hammer		37 / 34	VErbach					k.R. / u.Z.
		Darmstädter Hof	J	362 / 239	VAsselbrunn NAsselbrunn					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Darmstädter Straße	M	10 / 5	NRehbach VRehbach					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		In den Dorfwiesen	L	169 / 85	NBahnhof					k.R. / u.Z.
	Steinbuch	Feuerwehrhaus	J	69 / 100	VSteinbach NSteinbach					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Sportplatz	L	89 / 64	VSteinbach NSteinbach					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Unterdorf	L	12 / 13	VSteinbach NSteinbach					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
	Stockheim	Alsfelder Straße	M	144 / 214	VMichelstadt NMichelstadt					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Autohaus	L	8 / 21	VEulbach NEulbach					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Erbacher Straße	M	55 / 51	VErbach NErbach					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
	Vielbrunn	Kreuzung	N	k.A. / k.A.	VVielbrunn NVielbrunn			X X	Fahrgastpotential Fahrgastpotential	Hessen Mobil Hessen Mobil
		Römerstraße	L	173 / 250	NWeckbach VWeckbach					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Schwimmbad	J	313 / 224	VWeckbach NWeckbach					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
	Weiten-Gesäß	Abzw. Zell	L	70 / 44	NMichelstadt VMichelstadt					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
		Am Zuckerbuckel		k.A. / k.A.	NKopf					k.R. / u.Z.
		Berlieb	M	64 / 54	NMichelstadt					k.R. / u.Z.
		Kindergarten	J	307 / 174	VMichelstadt					k.R. / u.Z.
	Würzburg	Am Trieb	M	78 / 45	VNEulbach					k.R. / u.Z.
		Eulbach B47	N	k.A. / k.A.	VMichelstadt					k.R. / u.Z.
					VWürzburg					k.R. / u.Z.
		Eulbach Schloß	K	205 / 17	VDorf-Erbach					k.R. / u.Z.
					NDorf-Erbach					k.R. / u.Z.
		GH Adler	M	30 / 15	VNHesselbach					k.R. / u.Z.
		GH Hirsch	L	46 / 34	NSchule					k.R. / u.Z.
					VSchule					k.R. / u.Z.
		Hauptstraße	L	45 / 15	NRömerburg					k.R. / u.Z.
					VRömerburg					k.R. / u.Z.
		Mangelsbach	N	k.A. / k.A.	VEulbach					k.R. / u.Z.
					NEulbach					k.R. / u.Z.
		Römerburg	L	58 / 41	NEulbach					k.R. / u.Z.
					VEulbach					k.R. / u.Z.
		Schule	L	12 / 12	NHauptstraße					k.R. / u.Z.
					VHauptstraße					k.R. / u.Z.
Mossautal	Güttersbach	Friedhof		k.A. / k.A.	VGüttersbach					k.R. / u.Z.
		Große Harras	N	16 / 8	VNOlfen					k.R. / u.Z.
		In der Klinge	L	38 / k.A.	NHüttenthal					k.R. / u.Z.
		Mösselbach	L	4 / 7	VHüttenthal					k.R. / u.Z.
		Schwimmbad	J	97 / 98	NOlfen					k.R. / u.Z.
	Hiltersklingen	Mitte	L	45 / 54	VHüttenthal	X				Hessen Mobil
					NHüttenthal	X				Hessen Mobil
		Oberdorf	L	13 / 72	VHüttenthal		2027+			Hessen Mobil
					NHüttenthal		2027+			Hessen Mobil
		Unterdorf	L	9 / 19	VHüttenthal					k.R. / u.Z.
					NHüttenthal					k.R. / u.Z.
		Wiesenthal	N	18 / 4	VNHüttenthal					k.R. / u.Z.
	Hüttenthal	Cafe Marbachtal	L	21 / 33	NUnter-Mossau					k.R. / u.Z.
					NGüttersbach					k.R. / u.Z.
		Grundschule	K	271 / 302	VNGüttersbach					k.R. / u.Z.
		Molkerei	L	7 / 43	NHiltersklingen					k.R. / u.Z.
					VHiltersklingen					k.R. / u.Z.
		Mossautalhalle	L	25 / 54	NUnter-Mossau	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					NGüttersbach	X				Hessen Mobil
		Obere Siegfriedstraße	N	k.A. / k.A.	NGüttersbach					k.R. / u.Z.
					NHiltersklingen					k.R. / u.Z.

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
		Schmelz	N	4 / 8	NGütersbach	X				Hessen Mobil
					VGütersbach	X				Hessen Mobil
		Unterdorf	N	5 / 9	NGütersbach	X				Hessen Mobil
					NHaisterbach	X				Hessen Mobil
	Ober-Mossau	Brauerei Schmucker	K	11 / 36	NOberdorf					k.R. / u.Z.
					VOberdorf					k.R. / u.Z.
		Friedrich	N	k.A. / k.A.	VUnterMossau					k.R. / u.Z.
					NUnterMossau					k.R. / u.Z.
		Kirche	L	115 / 51	NSteinbach					k.R. / u.Z.
					VSteinbach					k.R. / u.Z.
		Marktbrunnen	L	28 / 33	NSteinbach					k.R. / u.Z.
					VSteinbach					k.R. / u.Z.
		Oberdorf	L	22 / 22	NErbach					k.R. / u.Z.
	Unter-Mossau	Am Rehholz	N	51 / 52	VHüttenthal					k.R. / u.Z.
					NHüttenthal					k.R. / u.Z.
		Daumsmühle	L	15 / 23	VOber-Mossau					k.R. / u.Z.
					VHüttenthal					k.R. / u.Z.
					NHüttenthal					k.R. / u.Z.
					NOber-Mossau					k.R. / u.Z.
		GH Kaiser	L	15 / 11	VHüttenthal					k.R. / u.Z.
					NHüttenthal					k.R. / u.Z.
		Ortsstraße 168	N	23 / 10	VHüttenthal					k.R. / u.Z.
					NHüttenthal					k.R. / u.Z.
		Papiermühle	L	43 / 43	VHüttenthal					k.R. / u.Z.
					NHüttenthal					k.R. / u.Z.
		Rathaus	L	25 / 18	VHüttenthal					k.R. / u.Z.
					NHüttenthal					k.R. / u.Z.
		Unterdorf	N	4 / k.A.	VHüttenthal					k.R. / u.Z.
					NHüttenthal					k.R. / u.Z.
Oberzent	Airlenbach	Eiche	N	10 / 16	VBeerfelden					k.R. / u.Z.
					NBeerfelden					k.R. / u.Z.
		Eichenstraße	N	4 / 15	VBeerfelden		2027+			Hessen Mobil
					NBeerfelden		2027+			Hessen Mobil
		Liederbach	N	4 / k.A.	VFalken-Gesäß					k.R. / u.Z.
					NFalken-Gesäß					k.R. / u.Z.
		Olfener Höhe		k.A. / k.A.	VNZumRotenWasser					k.R. / u.Z.
		Ortsmitte	L	31 / 25	VBeerfelden					k.R. / u.Z.
					NBeerfelden					k.R. / u.Z.
		Telefonzelle	N	k.A. / k.A.	VBeerfelden					k.R. / u.Z.
					NBeerfelden					k.R. / u.Z.

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
	Beerfelden	Bahnhof	L	356 / 244	NHetzbach	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					VHetzbach	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Bikepark	K	k.A. / 8	VGammelsbacher Str.					k.R. / u.Z.
					NGammelsbacher Str.					k.R. / u.Z.
		Eberbacher Weg	M	k.A. / 4	VSensbach					k.R. / u.Z.
					NSensbach					k.R. / u.Z.
		Fa. Braun	L	8 / 39	NRothenberg					k.R. / u.Z.
					VRothenberg					k.R. / u.Z.
		Forstamt	L	25 / 28	NHetzbach	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					VHetzbach	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Gammelsbacher Straße	L	132 / 180	NGammelsbach					k.R. / u.Z.
					VGammelsbach					k.R. / u.Z.
		Gesamtschule	C	1105 / 651	NKopfhaltestelle	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					NSensbach	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					NKailbach	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					NEberbach	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Grundschule	K	262 / 365	NSchleife					k.R. / u.Z.
		Kindergarten	L	34 / 82	NGammelsbach					k.R. / u.Z.
					VGammelsbach					k.R. / u.Z.
		Markt	B	266 / 217	NAirlenbach	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					VAirlenbach					k.R. / u.Z.
		Post	J	282 / 387	NHetzbach	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					VHetzbach	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Seeweg	L	38 / 47	NGammelsbach					k.R. / u.Z.
					VGammelsbach					k.R. / u.Z.
		Turnhalle	L	k.A. / 90	VRothenberg					k.R. / u.Z.
					NRothenberg					k.R. / u.Z.
	Etzean	Löschteich	J	29 / k.A.	VNBeerfelden					k.R. / u.Z.
	Falken-Gesäß	Haus Hörr	N	k.A. / 15	NFinkenbach					k.R. / u.Z.
					VFinkenbach					k.R. / u.Z.
		Kreuzung Kirchweg	L	12 / 45	VAirlenbach					k.R. / u.Z.
					NAirlenbach					k.R. / u.Z.
		Leonhardshof	N	4 / 10	VNBeerfelden				Aufhebung	Hessen Mobil
		Postweg	L	4 / 30	NFinkenbach					k.R. / u.Z.
					VFinkenbach					k.R. / u.Z.
		Schlawitzer	N	k.A. / k.A.	NBeerfelden					k.R. / u.Z.
					VBeerfelden					k.R. / u.Z.
		Schulhaus	L	k.A. / 10	NFinkenbach					k.R. / u.Z.
					VFinkenbach					k.R. / u.Z.
	Finkenbach	Fa. Hotz	N	k.A. / 15	VBeerfelden	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
					NBeerfelden	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Falken-Gesäßer Straße	N	4 / k.A.	VFalken-Gesäß					k.R. / u.Z.
					NFalken-Gesäß					k.R. / u.Z.
		Gasthaus Löwen	L	37 / 98	NBeerfelden					k.R. / u.Z.
					VBeerfelden	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Hinterbacher Straße	N	k.A. / 5	NHinterbach					k.R. / u.Z.
					VHinterbach					k.R. / u.Z.
		Lenzengrund	L	12 / k.A.	VHainbrunn	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					NHainbrunn	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Olfener Straße	N	k.A. / k.A.	VRaubach					k.R. / u.Z.
	Gammelsbach	Gasthaus Krone	L	37 / 19	NBeerfelden					k.R. / u.Z.
					VBeerfelden					k.R. / u.Z.
		Gasthaus Riesinger	L	64 / 31	NBeerfelden					k.R. / u.Z.
					VBeerfelden					k.R. / u.Z.
		Klengen	L	40 / 41	NBeerfelden					k.R. / u.Z.
					VBeerfelden					k.R. / u.Z.
		Post	J	88 / 191	VBeerfelden					k.R. / u.Z.
					NBeerfelden					k.R. / u.Z.
		Steingrund	L	11 / 20	NBeerfelden					k.R. / u.Z.
					VBeerfelden					k.R. / u.Z.
	Hebstahl	Gemeinschaftshaus	L	36 / 26	VUnterSensbach					k.R. / u.Z.
					NUnterSensbach					k.R. / u.Z.
		Schulstraße	L	28 / 11	VUnterSensbach					k.R. / u.Z.
					NUnterSensbach					k.R. / u.Z.
	Hesselbach	Hesselbach	L	19 / 19	VNMichelstadt					k.R. / u.Z.
	Hetzbach	Abzweig Etzean	N	k.A. / 38	VHetzbach					k.R. / u.Z.
					NHetzbach			X	kein Weg	Hessen Mobil
		B 45	L	11 / 18	NErbach					k.R. / u.Z.
					VERbach					k.R. / u.Z.
		Damm	L	192 / 228	NMarbach					k.R. / u.Z.
					VMarbach					k.R. / u.Z.
					VSchöllnbach					k.R. / u.Z.
					NSchöllnbach					k.R. / u.Z.
		Oberzent Hetzbach Bf	F	153 / 118	NMarbach					k.R. / u.Z.
					VMarbach					k.R. / u.Z.
		Viadukt	N	44 / 30	NEbersberg		2027+			Hessen Mobil
					NHetzbach		2027+			Hessen Mobil
	Kailbach	Bahnhofstraße	L	29 / 24	NSchöllnbach					k.R. / u.Z.

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
					VSchöllenbach					k.R. / u.Z.
		Feuerwehrhaus	L	43 / 43	NSchöllenbach					k.R. / u.Z.
					VSchöllenbach					k.R. / u.Z.
	Ober-Sensbach	Bauernstube Maier	N	7 / 7	VUnterSensbach					k.R. / u.Z.
					NUnterSensbach					k.R. / u.Z.
		Bork	N	4 / 4	NBeerfelden					k.R. / u.Z.
		Das Tolle Rott	N	9 / k.A.	NUnterSensbach					k.R. / u.Z.
					VUnterSensbach					k.R. / u.Z.
		GH Buckelwirt	N	k.A. / k.A.	VOberSensbach		2027+			Hessen Mobil
					VBeerfelden		2027+			Hessen Mobil
					VUnterSensbach				Aufhebung	Hessen Mobil
		GH Pflug	L	33 / 57	NUnterSensbach					k.R. / u.Z.
					VUnterSensbach					k.R. / u.Z.
		Reußenkreuz	N	6 / 5	VSchöllenbach					k.R. / u.Z.
					NSchöllenbach					k.R. / u.Z.
		Sensbacher Höhe	N	k.A. / k.A.	VUnterSensbach				Fahrgastpotential	Hessen Mobil
					NUnterSensbach				Fahrgastpotential	Hessen Mobil
		Sensbacher Straße	N	k.A. / k.A.	NOberSensbach					k.R. / u.Z.
					VOberSensbach					k.R. / u.Z.
	Olfen	Dorfgemeinschaftshaus	J	34 / 43	VAirlenbach					k.R. / u.Z.
					NAirlenbach					k.R. / u.Z.
		Trafostation	M	20 / k.A.	VAirlenbach					k.R. / u.Z.
					NAirlenbach					k.R. / u.Z.
		Zum Roten Wasser	M	7 / 9	VNBeerfelden					k.R. / u.Z.
	Raubach	Raubacher Straße	L	k.A. / k.A.	NVOlfenerStr					k.R. / u.Z.
	Rothenberg	Anwesen Böhm	M	8 / 39	VOberdorf					k.R. / u.Z.
					NOberdorf					k.R. / u.Z.
		Gasthaus Talstube	L	16 / 9	VFinkenbach					k.R. / u.Z.
					NFinkenbach					k.R. / u.Z.
		Haus Cordula	M	4 / 7	NBeerfelden					k.R. / u.Z.
		Haus Nr. 17 a	L	k.A. / 30	NFinkenbach	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					VFinkenbach	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Heckenmühle	N	5 / k.A.	VFinkenbach					k.R. / u.Z.
					NFinkenbach					k.R. / u.Z.
		Oberdorf	L	34 / 36	NRothenberg					k.R. / u.Z.
					VRothenberg					k.R. / u.Z.
		Sparkasse	J	188 / 187	NBeerfelden					k.R. / u.Z.
					VBeerfelden					k.R. / u.Z.
		Sägewerk Ihrig	N	k.A. / k.A.	VFinkenbach					k.R. / u.Z.
					NFinkenbach					k.R. / u.Z.

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
		Unterdorf	L	41 / 21	NRothenberg VRothenberg					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Hammerberg		k.A. / k.A.	VKailbac NKailbac					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
	Schöllensbach	Mitte	L	58 / 63	VKrähberg NKrähberg					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Nord	N	k.A. / k.A.	NKailbach NOberSensbach					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Rathaus	L	10 / 10	NKrähberg					k.R. / u.Z.
		Spielplatz	L	38 / 10	VNEberbach					k.R. / u.Z.
		Süd	N	5 / 10	NKailbach VKailbach					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
	Unter-Sensbach	Haus Am Brunnen	L	23 / 23	VUnterSensbach NUnterSensbach					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Haus Obenauer	N	k.A. / k.A.	VOberSensbach NOberSensbach					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Post	J	57 / 37	VOberSensbach NOberSensbach					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Sandhof	L	26 / 15	VOberSensbach NOberSensbach					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
	Reichelsheim (Odenwald)	Bockenrod	L (N)	32 / 45	VOberGersprenz NOberGersprenz					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
					NErzbach					k.R. / u.Z.
		Erzbach	M	34 / 26	NOberOstern					k.R. / u.Z.
		Frohnhofen	N	19 / 23	VOberGersprenz NOberGersprenz					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
					NSpreng VSpreng					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Gersprenz	L	75 / 23	VUnterGersprenz NUnterGersprenz					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
					NOberGersprenz VOberGersprenz					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
		Unter-Gersprenz	L (N)	72 / 56						
		Gumpen	L (N)	36 / 55	NFürth VFürth					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
					VReichelsheim NReichelsheim	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
			L (N)	14 / 10	NFürth VFürth					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
					NFürth VFürth					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.
			N	19 / k.A.	NFürth VFürth					k.R. / u.Z. k.R. / u.Z.

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
					VLindenf.					k.R. / u.Z.
					NKopf					k.R. / u.Z.
		Küfersweg	L (N)	34 / k.A.	VFürth					k.R. / u.Z.
		Rangenweg	L (N)	24 / 54	NFürth					k.R. / u.Z.
					VFürth					k.R. / u.Z.
		Schneidmühle	L (N)	40 / 23	NFürth		2026			Hessen Mobil
					VFürth		2026			Hessen Mobil
	Kirch-Beerfurth	B 38	J	279 / 203	VOberGersprenz					k.R. / u.Z.
					NOberGersprenz					k.R. / u.Z.
	Klein-Gumpen	GH Wiesengrund	L	115 / 126	VReichelsheim					k.R. / u.Z.
					NReichelsheim					k.R. / u.Z.
		Mergbachstraße	L	87 / 30	VReichelsheim					k.R. / u.Z.
					NReichelsheim					k.R. / u.Z.
	Laudenau	Waldstraße	M	67 / k.A.	NReichelsheim					k.R. / u.Z.
		Dorfgemeinschaftshaus	L	47 / 43	VReichelsheim					k.R. / u.Z.
		Freiheitstraße	N	29 / 18	VWinterkasten					k.R. / u.Z.
					NWinterkasten					k.R. / u.Z.
	Ober-Kainsbach	Ortseingang	L	15 / 12	VReichelsheim					k.R. / u.Z.
		Am Morsberg	N	k.A. / k.A.	VReichelsheim					k.R. / u.Z.
					NReichelsheim					k.R. / u.Z.
		Haal	L (N)	7 / 9	NNieder-Kainsbach					k.R. / u.Z.
					VNieder-Kainsbach					k.R. / u.Z.
		In den Aspen	L (N)	12 / 14	VMichelstadt					k.R. / u.Z.
					NMichelstadt					k.R. / u.Z.
		Oberdorf	L (N)	11 / 14	VMichelstadt					k.R. / u.Z.
					NMichelstadt					k.R. / u.Z.
		Ortsmitte	J	145 / 100	NNiederkainsbach					k.R. / u.Z.
					VNiederkainsbach					k.R. / u.Z.
		Schnellerts	L (N)	7 / 9	NNiederkainsbach					k.R. / u.Z.
					VNiederkainsbach					k.R. / u.Z.
		Spreng	N	15 / 10	VMichelstadt		2026			Hessen Mobil
					NMichelstadt		2026			Hessen Mobil
		Talstraße	L (N)	7 / 24	NNiederKainsbach					k.R. / u.Z.
					VNiederKainsbach					k.R. / u.Z.
		Unterdorf	L (N)	23 / 19	NNieder-Kainsbach		2027+			Hessen Mobil
					VNieder-Kainsbach		2027+			Hessen Mobil
		Vierstöck	N	k.A. / k.A.	VBeerfurth					k.R. / u.Z.
					NBeerfurth					k.R. / u.Z.
		Wünschbacher Straße	L (N)	7 / 5	VBeerfurth					k.R. / u.Z.
					NBeerfurth					k.R. / u.Z.

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
	Ober-Ostern	Altersheim	N	13 / 13	VUnterOstern					k.R. / u.Z.
					NUnterOstern					k.R. / u.Z.
		Die Alme	L	k.A. / k.A.	NUnter-Ostern					k.R. / u.Z.
		GH Zur Traube	N	17 / 12	VUnter-Ostern					k.R. / u.Z.
					NUnter-Ostern					k.R. / u.Z.
		Kindergarten	N	13 / 13	VUnterOstern					k.R. / u.Z.
					NUnterOstern					k.R. / u.Z.
	Oberdorf		N	k.A. / k.A.	NB460					k.R. / u.Z.
					VB460					k.R. / u.Z.
	Untere Alme		L	33 / 33	VNReichelsheim					k.R. / u.Z.
	Pfaffen-Beerfurth	Grundschule	J	142 / 116	NKopf					k.R. / u.Z.
		Marktplatz	J	14 / 66	VGrundschule					k.R. / u.Z.
	Reichelsheim	Abzw Klein-Gumpen	L	188 / 169	NGumpen					k.R. / u.Z.
					VGumpen					k.R. / u.Z.
		Fa. Freudenberg	L	86 / 74	NVolksbank					k.R. / u.Z.
					VVolksbank					k.R. / u.Z.
		Gesamtschule	K	1768 / 2247	Schulbushaltestelle					k.R. / u.Z.
		Grundschule		470 / 389	Schulbushaltestelle					k.R. / u.Z.
		Heidelberger Straße	L	131 / 125	NKleinGumpen	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
					VKleinGumpen	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
		Reichenberghalle	J (K)	435 / 379	VFränkischCrumbach					k.R. / u.Z.
					NFränkischCrumbach					k.R. / u.Z.
		Schwimmbad	C	604 / 344	VFränkischCrumbach	X				k.R. / u.Z., Annahme zur Übersicht
	Rohrbach	Am roten Berg		4 / 4	VUnter-Ostern					k.R. / u.Z.
					VSchreinerei					k.R. / u.Z.
		Friedhof	N	42 / 29	NUOstern					k.R. / u.Z.
					VUOstern					k.R. / u.Z.
		In der Gasse		k.A. / k.A.	NOberOstern					k.R. / u.Z.
		Schmiede	N	8 / 4	NUOstern					k.R. / u.Z.
					VUOstern					k.R. / u.Z.
	Schreinerei		N	25 / 8	VSchmiede					k.R. / u.Z.
					NSchmiede					k.R. / u.Z.
		Abzw. Feriendorf	L	54 / 39	VERzbach					k.R. / u.Z.
					NERzbach					k.R. / u.Z.
		Buchenstraße	L	21 / 21	VERzbach					k.R. / u.Z.
					NERzbach					k.R. / u.Z.
	Kreuzstraße		L	33 / 25	NERzbach					k.R. / u.Z.
					VERzbach					k.R. / u.Z.

Kommune	Gemarkung	Haltestellenname	Kategorie	wöchentliche Einsteiger / Aussteiger	Mastbezeichnung	Barriere- freiheit	Ausbau geplant bis (Jahr)	kein Aus- bau ge- plant	Begründung, falls kein Ausbau geplant ist	Angaben getroffen von
					NRohrbach					k.R. / u.Z.
					VRohrbach					k.R. / u.Z.

X-1 Fahrtrelationen mit Mobilitätsgarantie im Odenwaldkreis

Verkehrsbezirk	Stadt / Gemeinde	Stadt- / Ortsteil	Unterzentrum	Mittelzentrum	Sonderziel
Oberzent	Oberzent	Beerfelden	-	Erbach / Michelstadt	-
		Airlenbach	Beerfelden	dito	Affolterbach
		Etzean	Beerfelden	dito	-
		Falken-Gesäß	Beerfelden	dito	-
		Finkenbach	Beerfelden	dito	Hirschhorn
		Gammelsbach	Beerfelden	dito	Eberbach
		Hebstahl	Beerfelden	dito	Eberbach
		Hesselbach	Beerfelden	dito	Eberbach
		Hetzbach	Beerfelden	dito	-
		Hinterbach	Beerfelden	dito	-
		Kailbach	Beerfelden	dito	Eberbach
		Kortelshütte	Beerfelden	dito	Hirschhorn
		Olfen	Beerfelden	dito	Affolterbach
		Raubach	Beerfelden	dito	-
		Rothenberg	Beerfelden	dito	Hirschhorn
		Oberhainbrunn	Beerfelden	dito	Hirschhorn
		Ober-Sensbach	Beerfelden	dito	-
		Schöllnbach	Beerfelden	dito	Eberbach
		Unter-Sensbach	Beerfelden	dito	Eberbach
Mümlingtal	Erbach	Erbach	-	dito ¹	-
		Bullau	-	dito	-
		Dorf-Erbach	-	dito	-
		Ebersberg	-	dito	-
		Elsbach	-	dito	-
		Erbach	-	dito	-
		Erlenbach	-	dito	-
		Ernsbach	-	dito	-
		Günterfürst	-	dito	-

Verkehrsbezirk	Stadt / Gemeinde	Stadt- / Ortsteil	Unterzentrum	Mittelzentrum	Sonderziel
Mümlingtal (Forts.)	Erbach (Forts.)	Haisterbach	-	Erbach / Michelstadt	-
		Lauerbach	-	dito	-
		Roßbach	-	dito	-
		Schönnen	-	dito	-
	Michelstadt	Michelstadt	-	dito ¹	-
		Asselbrunn	-	dito	-
		Eulbach	-	dito	-
		Rehbach	-	dito	-
		Steinbach	-	dito	-
		Steinbuch	-	dito	-
		Stockheim	-	dito	-
		Vielbrunn	-	dito	-
		Weiten-Gesäß	-	dito	-
		Würzburg	-	dito	-
	Mossautal	Güttersbach	-	dito	-
		Hiltersklingen	-	dito	Gras-Ellenbach
		Hüttenthal	-	dito	-
		Ober-Mossau	-	dito	-
		Unter-Mossau	-	dito	-
	Grasellenbach	Gras-Ellenbach	-	dito	-
	Bad König	Bad König	-	dito	-
		Etzen-Gesäß	Bad König	dito	-
		Fürstengrund	Bad König	dito	-
		Gumpersberg	Bad König	dito	-
		Kimbach	Bad König	dito	-
		Momart	Bad König	dito	-
		Nieder-Kinzig	Bad König	dito	-
		Ober-Kinzig	Bad König	dito	-
		Zell	Bad König	dito	-
	Brombachtal	Birkert	Bad König	dito	-
		Böllstein	Bad König	dito	-

Verkehrsbezirk	Stadt / Gemeinde	Stadt- / Ortsteil	Unterzentrum	Mittelzentrum	Sonderziel
Mümlingtal (Forts.)	Brombachtal (Forts.)	Hembach	Bad König	Erbach / Michelstadt	-
		Kirchbrombach	Bad König	dito	-
		Langenbrombach	Bad König	dito	-
Unterzent	Höchst i. Odw.	Höchst	-	dito	-
		Annelsbach	Höchst	dito	-
		Dusenbach	Höchst	dito	-
		Forstel	Höchst	dito	-
		Hassenroth	Höchst	dito	-
		Hetschbach	Höchst	dito	-
		Hummetroth	Höchst	dito	-
		Mümling-Grumbach	Höchst	dito	-
		Pfirsichbach	Höchst	dito	-
	Breuberg	Hainstadt	Höchst	dito	Mömlingen
		Mühlhausen	Höchst	dito	-
		Neustadt	Höchst	dito	-
		Rai-Breitenbach	Höchst	dito	-
		Rosenbach	Höchst	dito	-
		Sandbach	Höchst	dito	-
		Wald-Amorbach	Höchst	dito	Mömlingen
	Lützelbach	Breitenbrunn	Höchst	dito	Wörth
		Haingrund	Höchst	dito	Wörth
		Lützel-Wiebelsbach	Höchst	dito	-
		Rimhorn	Höchst	dito	-
		Seckmauern	Höchst	dito	-
Gersprenztal	Brensbach	Brensbach	Reichelsheim	dito	Reinheim
		Affhöllerbach	Reichelsheim	dito	-
		Höllerbach	Reichelsheim	dito	-
		Kilsbach	Reichelsheim	dito	-
		Nieder-Kainsb.	Reichelsheim	dito	-

Verkehrsbezirk	Stadt / Gemeinde	Stadt- / Ortsteil	Unterzentrum	Mittelzentrum	Sonderziel
Gersprenztal (Forts.)	Fränkisch-Crumbach	Stierbach	Reichelsheim	Erbach / Michelstadt	-
		Wallbach	Reichelsheim	dito	-
		Wersau	Reichelsheim	dito	Reinheim
		Fr.-Crumbach	Reichelsheim	dito	-
		Michelbach	Reichelsheim	dito	-
	Reichelsheim	Reichelsheim	-	dito	Fürth (Odw.)
		Beerfurth	Reichelsheim	dito	-
		Bockenrod	Reichelsheim	dito	-
		Eberbach	Reichelsheim	dito	-
		Erzbach	Reichelsheim	dito	-
		Frohnhofen	Reichelsheim	dito	-
		Gersprenz	Reichelsheim	dito	-
		Gumpen	Reichelsheim	dito	Fürth (Odw.)
		Klein-Gumpen	Reichelsheim	dito	Fürth (Odw.)
		Laudenau	Reichelsheim	dito	-
		Ober-Kainsbach	Reichelsheim	dito	-
		Ober-Ostern	Reichelsheim	dito	-
		Rohrbach	Reichelsheim	dito	-
		Spreng	Reichelsheim	dito	-
		Unter-Ostern	Reichelsheim	dito	-
		Vierstöck	Reichelsheim	dito	-

¹ Die Mobilitätsgarantie gilt von Montag bis Sonntag zwischen 19 und 22 Uhr.

Fahrtrelationen mit Mobilitätsgarantie im Odenwaldkreis